

ΠΑΝΤΕΙΟΝ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

PANTEION UNIVERSITY OF SOCIAL AND POLITICAL SCIENCES



ΣΧΟΛΗ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

ΤΜΗΜΑ ΔΙΕΘΝΩΝ, ΕΥΡΩΠΑΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

«ΔΙΕΘΝΕΣ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ΚΑΙ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ»

ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ: ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ ΚΑΙ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΕΣ ΣΠΟΥΔΕΣ

Θαλάσσια Ασφάλεια στο Σταυροδρόμι της Ανατολικής Μεσογείου – Το
ζήτημα της ασφάλειας των θαλάσσιων υποδομών

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Αικατερίνη Αποστολάκη

AM 2124M002

Αθήνα, 2026

Τριμελής Επιτροπή

Σοφία Γαλάνη, Επίκουρη Καθηγήτρια Παντείου Πανεπιστημίου (Επιβλέπουσα)

Κώστας Υφαντής, Καθηγητής Παντείου Πανεπιστημίου

Δημήτρης Τριανταφύλλου, Καθηγητής Παντείου Πανεπιστημίου

Copyright © Αικατερίνη Αποστολάκη, 2026

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.

Υπεύθυνη Δήλωση – Δήλωση μη λογοκλοπής και ανάληψης προσωπικής ευθύνης:

Δηλώνω ότι η παρούσα εργασία είναι αποτέλεσμα πρωτότυπης έρευνας και δεν χρησιμοποιεί πνευματική ιδιοκτησία τρίτων χωρών χωρίς αναφορές. Αναλαμβάνω δε όλες τις προβλεπόμενες νομικές και διοικητικές συνέπειες, σε περίπτωση που η εργασία μου τυχόν αποδειχθεί ότι αποτελεί προϊόν λογοκλοπής ή προϊόν τρίτων.

Η Δηλούσα,

Αικατερίνη Αποστολάκη

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	4
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	6
1.1 ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΚΑΙ ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ.....	7
1.2 ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ.....	8
1.3 ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ.....	9
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	10
2.1 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΠΟΥ ΤΗΝ ΔΙΑΜΟΡΦΩΝΟΥΝ.....	10
2.2 ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΕΣ ΚΑΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΠΤΥΧΕΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	13
2.3 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΩΝ ΚΡΙΣΙΜΩΝ ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	14
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 Η ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ ΩΣ ΧΩΡΟΣ ΔΙΕΘΝΩΝ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΚΛΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΥ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ.	15
3.1 Η ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ ΩΣ ΙΣΤΟΡΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ	15
3.2. Η ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΓΕΩΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ	16
3.3. Η ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	19
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΑ ΚΑΛΩΔΙΑ ΚΑΙ ΑΓΩΓΟΙ ΩΣ ΚΡΙΣΙΜΕΣ ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ	20
4.1 ΈΝΝΟΙΑ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΚΑΛΩΔΙΩΝ	20
4.2 ΈΝΝΟΙΑ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΑΓΩΓΩΝ.....	22
4.3 ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΑ ΚΑΛΩΔΙΑ ΚΑΙ ΑΓΩΓΟΙ ΩΣ ΚΡΙΣΙΜΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ	24
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ΑΠΕΙΛΕΣ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΚΑΛΩΔΙΩΝ ΚΑΙ ΑΓΩΓΩΝ	25
5.1. ΦΥΣΙΚΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ, ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ , ΦΥΣΗ ΤΩΝ ΙΔΙΩΝ ΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ.....	26
5.2 ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΑ ΚΑΙ ΜΗ ΚΡΑΤΙΚΟΙ ΔΡΩΝΤΕΣ	27
5.3 ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	28
5.4 ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ	29
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΚΑΛΩΔΙΩΝ ΚΑΙ ΑΓΩΓΩΝ.....	31
6.1. ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΤΑ ΧΩΡΙΚΑ ΥΔΑΤΑ	33
6.2. ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΤΗΝ ΥΦΑΛΟΚΡΗΠΙΔΑ, ΤΗΝ ΑΟΖ ΚΑΙ ΤΑ ΔΙΕΘΝΗ ΎΔΑΤΑ.....	34
6. 3 ΝΟΜΙΚΟ ΚΕΝΟ	36
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΑ ΚΑΛΩΔΙΑ ΚΑΙ ΑΓΩΓΟΙ ΣΤΗΝ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ....	38
7.1 Η ΓΕΩΓΡΑΦΙΑ ΤΩΝ ΚΡΙΣΙΜΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	38
7.2. ΟΙ ΕΘΝΙΚΕΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΤΗΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ.....	42
7.3 ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ	45
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	48
8.1. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΙΜΩΝ ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	48
8.2.ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	49
8.3 ΤΕΛΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ	50
ΠΗΓΕΣ – ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	52

Περίληψη

Η θαλάσσια ασφάλεια και η προστασία των κρίσιμων υποθαλάσσιων υποδομών, καλωδίων και αγωγών, αποτελούν έναν ταχέως εξελισσόμενο τομέα του δικαίου της θάλασσας, μια εξέλιξη η οποία προωθείται και από την ανάγκη που έχει ανακύψει τόσο λόγω της αλματώδους εξέλιξης της τεχνολογίας και της εκτεταμένης χρήσης αυτών στον θαλάσσιο χώρο όσο και λόγω των απειλών που αντιμετωπίζουν οι υποδομές αυτές από φυσικούς κινδύνους, την συνήθη ανθρώπινη θαλάσσια δραστηριότητα καθώς και από απειλές που ανακύπτουν μέσα στο πλαίσιο των υβριδικού πολέμου, της τρομοκρατίας και του οργανωμένου εγκλήματος. Στον τομέα των κρίσιμων υποθαλάσσιων υποδομών, η Ανατολική Μεσόγειος διαδραματίζει κομβικό ρόλο τόσο λόγω της γεωγραφικής της θέσης, του ευρύτερου στρατηγικού ενδιαφέροντος που συγκεντρώνει η περιοχή αλλά και των πολλών κινδύνων αστάθειας που εγκυμονούν οι κατά καιρούς διακρατικές αντιπαλότητες αλλά και οι ιδιαίτερες συνθήκες στο εσωτερικό των παράκτιων κρατών. Τα δεδομένα αυτά είναι που συνηγορούν στην ανάγκη ύπαρξης ενός διεθνούς νομικού πλαισίου για την προστασία των κρίσιμων υποθαλάσσιων υποδομών, που θα διευκολύνει την εξέλιξη της περιοχής της Ανατολικής Μεσογείου και τη δημιουργία ενός κοινού πλαισίου συνεργασίας των κρατών με σκοπό τη διατήρηση της ειρήνης και της σταθερότητας στην περιοχή, λαμβανομένου υπόψη ότι ζητήματα σχετικά με τις υποδομές αυτές έχουν διατελέσει πηγή τριβών και κινδύνων.

Λέξεις κλειδιά: Ανατολική Μεσόγειος, κρίσιμες υποθαλάσσιες υποδομές, υποθαλάσσια καλώδια, αγωγοί, δίκαιο της θάλασσας, θαλάσσια ασφάλεια

Abstract

Maritime security and the protection of critical underwater infrastructure, particularly submarine cables and pipelines, constitute a rapidly evolving field within the law of the sea. This evolution is driven, on the one hand, by the rapid advancement of technology and the increasing reliance on such infrastructure within the maritime domain, and, on the other hand, by the wide range of threats these infrastructures face. These threats include natural hazards, routine human maritime activities, as well as risks arising within the context of hybrid warfare, terrorism, and organized crime. In the field of critical underwater infrastructure, the Eastern Mediterranean plays a pivotal role, owing to its geographical position, its broader strategic significance, and the heightened risks generated by long-standing interstate rivalries as well as by the political and social conditions prevailing within the coastal States of the region. These factors render submarine cables and pipelines potential sources of tension and security challenges within the maritime domain. These developments underscore the need for the existence and further evolution of an effective international legal framework for the protection of critical underwater infrastructure. Such a framework would facilitate regional cooperation among Eastern Mediterranean States, contribute to peace and stability in the region, and operate preventively against risks and conflicts associated with these infrastructures.

Keywords: Eastern Mediterranean, critical underwater infrastructure, submarine cables, pipelines, law of the sea, maritime security.

Εισαγωγή

Στις 25 Φεβρουαρίου 1603 τρία ολλανδικά πλοία κατέλαβαν το πορτογαλικό πλοίο Santa Catarina ανοιχτά της Σιγκαπούρης, κατάσχοντας το εξαιρετικά πολύτιμο φορτίο του και αποδίδοντάς το στην Ολλανδική Εταιρεία Ανατολικών Ινδιών. Το γεγονός αυτό αποτέλεσε την σπίθα για να εκκινήσει η συζήτηση για το νομικό καθεστώς των θαλασσών και στην συνέχεια να μπουν οι βάσεις του δικαίου της θάλασσας και κυρίως της θεμελιώδους αρχής του *mare liberum* (ελευθερία των θαλασσών), την οποία και τεκμηρίωσε και αντέταξε στο πορτογαλικό δόγμα του *mare clausum*, ο Ολλανδός νομικός και πολυμαθής Hugo Grotius¹. Αυτή η θεμελιώδης αρχή του δικαίου συνέβαλε τα μέγιστα στην εξέλιξη του πλανήτη σε κάθε επίπεδο, πολιτισμικό, κοινωνικό, πολιτικό και αδιαμφισβήτητα οικονομικό. Είναι μάλιστα δύσκολο έως αδύνατο να φανταστεί κάποιος σήμερα ποια θα ήταν η ιστορία πολλών θαλασσοπόρων εθνών, μεταξύ αυτών και του δικού μας, χωρίς την ευεργετική αυτή πρόνοια για έναν ελεύθερα διαβατό χώρο που ενώνει και δεν χωρίζει τα έθνη στα τέσσερα σημεία του ορίζοντα. Η εισαγωγική αυτή παρατήρηση σκοπό έχει να αναδείξει την σπουδαιότητα του θαλάσσιου χώρου για την εξέλιξη της ανθρωπότητας, πέραν τούτου όμως, σκοπεί ήδη από την αρχή να καταδείξει ότι η ανθρωπότητα και ο νομικός πολιτισμός έχουν την δύναμη να δημιουργήσουν πραγματικότητες που δεν πρέπει να λαμβάνονται ως δεδομένες και ως εκ τούτου πρέπει να προστατεύονται και να εξελίσσονται. Ο θαλάσσιος χώρος δε, αποτέλεσε ήδη από την αρχαιότητα χώρος πρωτοπορίας και εξέλιξης. Πέραν όμως από χώρο προόδου, η θάλασσα λόγω της απεραντότητάς και της φύσης της αποτελεί και ένα πεδίο μέσα στο οποίο εγκυμονούν πολυπαραγοντικοί κίνδυνοι, τους οποίους ακόμα και σήμερα επιστήμονες από σχεδόν κάθε γνωστικό αντικείμενο επιχειρούν να περιορίσουν ή και να εξαλείψουν.

¹ Vieira, M. B. (2003). *Mare Liberum vs. Mare Clausum: Grotius, Freitas, and Selden's Debate on Dominion over the Seas*. *Journal of the History of Ideas*, 64(3), 361–377.

1.1 Αντικείμενο και σημασία της έρευνας

Στην παρούσα εργασία και μέσα από το γνωστικό αντικείμενο του δημοσίου διεθνούς δικαίου και των διπλωματικών σχέσεων θα επιχειρηθεί η διερεύνηση ενός μικρού τμήματος του τομέα που ονομάζουμε θαλάσσια ασφάλεια. Όπως διαφαίνεται από τον τίτλο, θα μελετηθεί η θαλάσσια ασφάλεια στην Ανατολική Μεσόγειο, και πιο συγκεκριμένα η ασφάλεια των θαλάσσιων υποδομών, υποθαλάσσιων καλωδίων και αγωγών. Η θαλάσσια ασφάλεια αποτελεί έναν από τους πλέον κρίσιμους και ραγδαία αναπτυσσόμενους τομείς του δικαίου της θάλασσας αλλά και ευρύτερα της διεθνούς δικαιοταξίας². Πράγματι λόγω του παγκοσμιοποιημένου περιβάλλοντος και της αναγκαίας διασυνδεσιμότητας και αλληλεξάρτησης των κρατών, ο αχανής θαλάσσιος χώρος είναι ένα πεδίο πάνω στο οποίο πλέον δεν έχουν ρόλο μόνον η ναυσιπλοΐα και το εμπόριο αλλά αποτελεί ένα εξελισσόμενο περιβάλλον μέσα στο οποίο τα κράτη έχουν επενδύσει και συνεχίζουν να επενδύουν για την εγκατάσταση κρίσιμων υποδομών αλλά και για την εξεύρεση και εκμετάλλευση των πλούσιων θαλάσσιων πόρων, ενεργειακών και άλλων³. Γίνεται λοιπόν εύκολα αντιληπτό ότι η θαλάσσια ασφάλεια επιτελεί πολλαπλώς σπουδαίο ρόλο στη διατήρηση της διεθνούς ειρήνης και σταθερότητας σε πολλές περιοχές του πλανήτη. Επίσης δεν πρέπει να παραγνωρίζεται και η σημασία της για την παγκόσμια οικονομία και διασυνδεσιμότητα, την προστασία του περιβάλλοντος και στην ανθρώπινη ασφάλεια. Μέσα σε αυτό το ευρύτατο πλαίσιο οι υποθαλάσσιες υποδομές, όπως τα καλώδια και οι αγωγοί, κατέχουν μια θέση ιδιαίτερης και στρατηγικής σημασίας για τα κράτη, τα οποία στηρίζουν κρίσιμες λειτουργίες τους στην εύρυθμη και απρόσκοπτη λειτουργία αυτών των υποδομών⁴. Τα τελευταία χρόνια, και λόγω συγκεκριμένων πραγματικών

² Bueger, C. (2015). What is maritime security? *Marine Policy, Cardiff University* 53, 159–164.

³“Conscious that the problems of ocean space are closely interrelated and need to be considered as a whole through an integrated, interdisciplinary and intersectoral approach, and reaffirming the need to improve cooperation and coordination at the national, regional and global levels, in accordance with the Convention, to support and supplement the efforts of each State in promoting the implementation and observance of the Convention, and the integrated management and sustainable development of the oceans and seas.” United Nations General Assembly Resolution 65/37 A. (2010)

⁴ “The global subsea cable network is a vital critical infrastructure. As much as 99% of the world’s digital communications transit through the network, and the global economy and digital services are fully dependent on it.” Bueger, Christian & Liebetrau, Tobias & Franken, Jonas. (2022). Security threats to undersea communications cables and infrastructure - consequences for the EU, p.9.

περιστατικών, που έχουν απειλήσει την ασφάλεια αυτών των υποδομών⁵, το ενδιαφέρον των κρατών αλλά και των ιδιωτών που επιχειρούν στον τομέα, βαίνει ολοένα αυξανόμενο και αποκαλύπτει μια τάση η οποία φαίνεται να κλιμακώνεται στο άμεσο μέλλον.

1.2 Σκοπός της διπλωματικής εργασίας

Η γράφουσα με την συγγραφή της παρούσας εργασίας θα επιχειρήσει να αναλύσει το ολοένα και εξελισσόμενο ζήτημα των υποθαλάσσιων αγωγών και καλωδίων υπό το πρίσμα της θαλάσσιας ασφάλειας μέσα στον γεωγραφικά περιορισμένο χώρο της Ανατολικής Μεσογείου. Η επιλογή της θεματικής και του γεωγραφικού χώρου βασίστηκε στο γεγονός ότι τόσο το ίδιο το καθεστώς των ως άνω υποδομών είναι ένας υπό διαμόρφωση τομέας όσο και η περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου αποτελεί ένα σημείο του πλανήτη που παρά την αποδεδειγμένη σημασία του και την τάση για αύξηση των υποθαλάσσιων εγκαταστάσεων⁶ παραμένει σε σύγκριση με την Βαλτική θάλασσα ή τον Ινδικό Ωκεανό σχετικά περιορισμένη ως προς την μελέτη των συγκεκριμένων εξελίξεων. Με βάση αυτά τα δεδομένα κρίνεται σκόπιμη η ανάλυση των δεδομένων υπό το πρίσμα του διεθνούς δικαίου και κυρίως μέσα από το πλαίσιο των ταχύτατων εξελίξεων που στην συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή συγκλίνουν με ιδιαίτερη ένταση και καθιστούν κατά την γράφουσα αναγκαία την μελέτη της ασφάλειας των υποθαλάσσιων υποδομών αλλά και επίκαιρη λόγω της σημασίας που έχουν για τα κράτη της Μεσογείου αλλά και συνολικά της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ειδικά μέσα στον παρόντα χρόνο των εξελίξεων⁷, στρατηγικών, πολιτικών και οικονομικών,

⁵ “More subsea data cables connect to Europe than to any other continent around the world. But it was not until 2022 that European policymakers began to pay significant attention to the security of these cables. Russian’s invasion of Ukraine, as well as subsequent series of incidents resulting in damages to European undersea infrastructure, raised alarm bells in Brussels and beyond. The Nord Stream explosion in fall 2022 and the Baltconnector gas pipeline incident just over one year later illustrated the glaring vulnerability of Europe’s undersea infrastructure to sabotage.”, Bensch S. & Brown E. (2024). *Securing Europe’s subsea data cables*. Carnegie Endowment for international Peace, p.1

⁶ “Major connectivity and energy projects are expected to transform the geo-economics of the Eastern Mediterranean. Every country in the region is currently manoeuvring to position itself as a node in potential corridors linking Asia and Europe through the Middle East. Every country, moreover, is worrying about being bypassed. Key to their success will be location, capital investment, political stability and reliable relations with Western Countries. At present, the competition remains between energy and infrastructure projects transiting through a southern route (Israel and/or Egypt) and others through a northern one (Turkiye). The International Institute for Strategic Studies. (2023). *Strategic dossier preview: Turbulence in the Eastern Mediterranean*, p. 7-8.

⁷ “Recent conflicts and unrest – including in Lebanon, Syria, Yemen, and Iran – have further escalated tensions, impacting on maritime security and international trade. The Mediterranean region also faces

εξελίξεων που διαφαίνεται ότι χρήζουν μιας οριοθετημένης οπτικής από την σκοπιά του διεθνούς δικαίου.

1.3 Ερευνητικά ερωτήματα και στόχοι

Προς διευκόλυνση του αναγνώστη αλλά και για την καλύτερη δυνατή κατανόηση του σκοπού συγγραφής της παρούσας εργασίας θα πρέπει να σημειωθεί ότι η διάρθρωση και η ανάπτυξή της έχει βασιστεί σε συγκεκριμένα ερωτήματα που έχουν ανακύψει από την μελέτη τόσο της σχετικής βιβλιογραφίας και της πρακτικής των κρατών όσο και από την παρακολούθηση της πυκνής ειδησεογραφίας που ακολουθεί το υπό εξέταση ζήτημα. Ως εκ τούτου η γράφουσα θα επιχειρήσει να απαντήσει στο πώς ορίζεται η έννοια της θαλάσσιας ασφάλειας, ποια είναι η σημασία των υποθαλάσσιων καλωδίων και αγωγών μέσα σε αυτό το συγκεκριμένο πλαίσιο και ποιες είναι οι ευρύτερες απειλές που αντιμετωπίζουν οι συγκεκριμένες εγκαταστάσεις. Οι απαντήσεις σε αυτά τα ερωτήματα θα βοηθήσουν ώστε στην συνέχεια να δοθούν απαντήσεις ως προς το διεθνές νομικό πλαίσιο που αφορά την προστασία τους και κατά πόσον αυτό το νομικό πλέγμα, όπως έχει μέχρι σήμερα διαμορφωθεί είναι επαρκές ή όχι. Ως καταληκτικό σημείο της μελέτης θα σημειωθούν οι προτάσεις και οι κατευθύνσεις που θα μπορούσαν να ακολουθηθούν για την περεταίρω εξέλιξη της πρακτικής των κρατών και του διεθνούς δικαίου με σκοπό την κατά το δυνατόν καλύτερη προστασία των κρίσιμων αυτών υποδομών και των εναρμονισμό της προστασίας αυτής με τις βασικές αρχές του διεθνούς δικαίου και του δικαίου της θάλασσας. Συνοψίζοντας λοιπόν μπορούμε να σημειώσουμε ότι η παρούσα διπλωματική εργασία αποσκοπεί πρώτον να αποσαφηνίσει εννοιολογική την έννοια της θαλάσσιας ασφάλειας μέσα στο πεδίο της οποίας εντάσσεται το ζήτημα της προστασίας των θαλάσσιων υποδομών και στην προκειμένη το ζήτημα των υποθαλάσσιων αγωγών και καλωδίων. Όπως αναφέρθηκε ως άνω το γεωγραφικό πεδίο που θα διατρέξει η παρούσα μελέτη είναι η περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου

the threat of spill-over effects from the insecurity and instability in Africa, especially in the neighbouring Sahel region, which is of strategic importance for North African countries. Russia's war of aggression against Ukraine also impacts the region in particular as regards food security." European Commission (2025), Joint Communication to the European Parliament, the Council, The European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, The Pact for the Mediterranean, One Sea, One Pact, One Future, p.1-2.

και τούτο για δύο λόγους. Πρώτον διότι η Ελλάδα ανήκει στα κράτη που εντάσσονται σε αυτόν τον στρατηγικό κυρίως χώρο και δεύτερον διότι παρά τη σημασία της Ανατολικής Μεσογείου τόσο για την παγκόσμια οικονομία όσο και για την διασυνδεσιμότητα κάθε είδους, η περιοχή, κατά την γράφουσα δεν έχει μελετηθεί αρκούντως, παρά την ολοένα αυξανόμενη κινητικότητα που παρατηρείται σε αυτήν.

Κεφάλαιο 2 Εννοιολογική Προσέγγιση της Θαλάσσιας Ασφάλειας

Σκοπός αυτού του κεφαλαίου είναι να προσεγγίσουμε την έννοια της θαλάσσιας ασφάλειας, όπως αυτή διαμορφώνεται μέσα από το πλαίσιο υιοθέτησης στρατηγικών θαλάσσιας ασφάλειας τόσο από κράτη όσο και από τους διάφορους διεθνείς οργανισμούς για να κατανοήσουμε ποια πεδία των ανθρώπινων δραστηριοτήτων γίνονται αντιληπτά ως ανήκοντα στον κατά Bueger όρο - ομπρέλα θαλάσσια ασφάλεια⁸.

2.1 Η έννοια της θαλάσσιας ασφάλειας και οι στρατηγικές που την διαμορφώνουν

Αρχικά πρέπει να καταφαθεί ότι η θαλάσσια ασφάλεια είναι ένα πεδίο που αφορούσε την ανθρώπινη δραστηριότητα εδώ και αιώνες καθώς είναι συνυφασμένο με την εξερεύνηση των θαλασσών και την ανάπτυξη του εμπορίου. Αυτό που θέλουμε να εξετάσουμε εδώ είναι η σύγχρονη διαμόρφωση του όρου μέσα σε ένα πλαίσιο διασυνδεδεμένων ναυτικών διαδρόμων εντός ενός παγκοσμιοποιημένου περιβάλλοντος στο οποίο εξακολουθούν να υπάρχουν πηγές εντάσεων, συγκρούσεων αλλά και οι πολιτικές προβολής ισχύος. Μέχρι και σήμερα το βασικό κείμενο που άπτεται θεμάτων θαλάσσιας ασφάλειας είναι η Διεθνής Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας, στην οποία υπάρχουν κάποιες προβλέψεις για σχετικά ζητήματα όπως αυτό της πειρατείας, πλην όμως δεν περιλαμβάνει έναν ορισμό για

⁸ "Maritime security is a buzzword. It has no definite meaning. It achieves its meaning by actors relating the concept to others, by attempts to fill it with different issues and by acting in the name of it. If actors agree on the value of maritime security in general terms, its practical meaning will always vary across actors, time and space. Striving for a universally acceptable definition of maritime security is hence an unproductive quest." Bueger, C. (2015). *What is maritime security? Marine Policy*. Cardiff University, p.9

την θαλάσσια ασφάλεια⁹. Σημαντικό σημείο της εξέλιξης της έννοιας του maritime security αποτέλεσαν οι τρομοκρατικές επιθέσεις της 11^{ης}/09, και συγκεκριμένα η εκπόνηση της εθνικής στρατηγικής για την θαλάσσια ασφάλεια από τις Η.Π.Α. το 2005¹⁰, όπου δίνεται έμφαση κυρίως σε θέματα τρομοκρατίας, εμπορίου όπλων και πειρατείας, γίνεται δε και αναφορά στην ανάγκη προστασίας των κρίσιμων υποδομών αλλά και του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Επίσης το 2011 το NATO προχώρησε στην αναγνώριση της αναγκαιότητας για προστασία της θαλάσσιας ασφάλειας, υιοθετώντας σχετική συμμαχική στρατηγική¹¹. Ακολούθως η Αφρικανική Ένωση προχώρησε το 2012¹² στην υιοθέτηση μιας στρατηγικής για την θαλάσσια ασφάλεια που όμως παρουσιάζει εμφανείς διαφορές με τις προαναφερθείσες, δεδομένου ότι οι προτεραιότητες των αφρικανικών κρατών διαφοροποιούνται και εστιάζονται κυρίως σε θέματα προστασίας του περιβάλλοντος, προστασίας των αλιευμάτων και των λοιπών θαλάσσιων πόρων αλλά και βιώσιμης εκμετάλλευσης του θαλάσσιου πλούτου των αφρικανικών κρατών. Ήδη λοιπόν παρατηρούμε μια διαφορετική αντιμετώπιση, τουλάχιστον των προτεραιοτήτων των κρατών σχετικά με τα ζητήματα θαλάσσιας ασφάλειας καθώς και την απουσία ενός ορισμού. Το 2014 η Ευρωπαϊκή Ένωση προχώρησε στην υιοθέτηση ενός σχεδίου για την Στρατηγική για την ασφάλεια στη θάλασσα (αναθεωρήθηκε το 2023)^{13, 14}, στο κείμενο της οποίας

⁹ « Η Σύμβαση Δ.Θ. δεν περιέχει συγκεκριμένες διατάξεις για τη θαλάσσια ασφάλεια. Περιέχει, όμως, κάποιες αναφορές σε ζητήματα ασφαλείας, οι οποίες μας βοηθούν να κατανοήσουμε το πώς αντιλαμβάνονταν τα Κράτη την ασφάλεια των θαλασσών την περίοδο κατά την οποία συντάχθηκε η Σύμβαση ΔΘ, και να εκτιμήσουμε πόσο συνάδει με ή απέχει από τα σημερινά δεδομένα.» Σ. Γαλάνη, (2023) Η Σύμβαση των ΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας και η Θαλάσσια Ασφάλεια: Βασικές Αρχές και Σύγχρονες Προκλήσεις Τετράδια Διεθνούς Δικαίου και Διεθνούς Πολιτικής, Τεύχος 6-7

¹⁰ "The safety and economic security of the United States depend in substantial part upon the secure use of the world's oceans. The United States has a vital national interest in maritime security. We must be prepared to stop terrorists and rogue states before they can threaten or use weapons of mass destruction or engage in other attacks against the United States and our allies and friends. Toward that end, the United States must take full advantage of strengthened alliances and other international cooperative arrangements, innovations in the use of law enforcement personnel and military forces, advances in technology, and strengthened intelligence collection, analysis, and dissemination." United States Department of State. (2005, September). National strategy for maritime security, p.1

¹¹ "By increasing maritime readiness, situational awareness, posture and mass, while enhancing existing capabilities with emerging technologies, NATO will have the maritime power required to assure maritime access, uphold freedom of navigation, safeguard vital sea lines of communications, protect critical infrastructure and prevail in conflict." North Atlantic Treaty Organization. (2011, March 18). *Alliance Maritime Strategy*.

¹² Africa's Integrated Maritime Strategy (2050 Aim Strategy)

¹³ Council of the EU (2014). "European Union Maritime Security Strategy"

¹⁴ Council of the EU (2023). "Revised EU Maritime Security Strategy (EUMSS) and its Action Plan"

αναφέρεται ότι ως θαλάσσια ασφάλεια γίνεται αντιληπτή η κατάσταση των πραγμάτων στον παγκόσμιο θαλάσσιο χώρο, στον οποίο εφαρμόζονται το διεθνές δίκαιο και τα εθνικά δίκαια, η ελευθερία της ναυσιπλοΐας είναι εγγυημένη και οι πολίτες, οι υποδομές, το περιβάλλον και οι θαλάσσιοι πόροι προστατεύονται. Στην ευρωπαϊκή στρατηγική περιλαμβάνονται κοινά σημεία με τις προαναφερθείσες πρωτοβουλίες και ίσως αυτό που διαφοροποιεί την προτεραιοποίηση της ΕΕ ως προς τους κινδύνους για την θαλάσσια ασφάλεια είναι η αναφορά στην παράνομη μετανάστευση και στα δίκτυα που την προωθούν. Στην προσπάθεια ορισμού και προστασίας της θαλάσσιας ασφάλειας σπουδαίο ρόλο έχει διαδραματίσει και ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, ο οποίος με 175 συμβαλλόμενα κράτη- μέλη διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στο ζήτημα της θαλάσσιας ασφάλειας, με ίσως σημαντικότερη πρωτοβουλία αυτή της Σύμβασης του 1988 για την καταστολή των παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και των συνοδευτικών Πρωτοκόλλων αυτής 1998 και 2005. Πρωτοβουλία η οποία ελήφθη ενόψει του περιστατικού κατάληψης του πλοίου Achille Lauro από υποστηρικτές του Εθνικού Απελευθερωτικού Μετώπου για την Παλαιστίνη. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός έχει συνδράμει ιδιαίτερα στη δημιουργία συγκεκριμένων κανόνων και κωδίκων για την θαλάσσια ασφάλεια, όμως μέσα από τα κείμενα αυτά δεν έχει προκύψει ένας κοινά αποδεκτός ορισμός της. Σημαντικό ρόλο στην εννοιολογική οριοθέτηση και στην προαγωγή της θαλάσσιας ασφάλειας έχουν διαδραματίσει και οι αποφάσεις του Συμβουλίου Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών, κυρίως ως προς την εφαρμογή των κανόνων της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας και μάλιστα το όργανο αυτό των Η.Ε. υπήρξε ιδιαίτερα παραγωγικό ως προς την συλλογική αντιμετώπιση του φαινομένου της πειρατείας, το οποίο είχε λάβει σοβαρότατες διαστάσεις στις ακτές της Σομαλίας και στα παρακείμενα διεθνή ύδατα. Συμπερασματικά, διαφαίνεται ότι παρά τις διεθνείς και περιφερειακές προσπάθειες ορισμού της έννοιας της θαλάσσιας ασφάλειας κάτι τέτοιο δεν έχει ακόμα επιτευχθεί, κυρίως λόγω του ότι τα κράτη αντιλαμβάνονται με διαφορετικό τρόπο τις προτεραιότητές τους σε αυτό τον τομέα και εμφανίζονται διστακτικά ως προς την υιοθέτηση ενός ορισμού που ίσως οδηγήσει σε περιορισμό των δικαιωμάτων τους στα διεθνή ύδατα.

2.2 Παραδοσιακές και σύγχρονες πτυχές της θαλάσσιας ασφάλειας

Όπως ήδη έχει καταφανεί η έννοια της θαλάσσιας ασφάλειας δεν εσωκλείει ένα παγιωμένο και άκαμπτο σύνολο κανόνων. Πρόκειται για ένα δυναμικό πεδίο μέσα στο οποίο αντανακλώνται όλες οι σύγχρονες προκλήσεις του διεθνούς δικαίου. Μέχρι και το σχετικά πρόσφατο παρελθόν το πεδίο της θαλάσσιας ασφάλειας μπορούσε να εκληφθεί ως μια πτυχή του δικαίου της θάλασσας με ιδιαίτερα ισχυρή και αισθητή την κρατική κυριαρχία και αυτό γιατί η παραδοσιακή πτυχή εστίαζε κυρίως στον έλεγχο του κράτους επί των θαλασσιών ζωνών και στην προστασία της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας αλλά και της ασφάλειας αυτής, κυρίως από την πειρατεία. Βλέπουμε δηλαδή μια αντίληψη, η οποία συνδέεται στενά με την στρατιωτική- αμυντική ισχύ των κρατών και κυρίως των παράκτιων κρατών καθώς στην ουσία τα περικλειστα κράτη ή όσα δεν έχουν παραδοσιακή ενασχόληση με την θάλασσα δεν εκφράζουν κάποιο ιδιαίτερο ενδιαφέρον και για τον τομέα της θαλάσσιας ασφάλειας. Αυτό είναι και το σημείο διαφοροποίησης με την πιο σύγχρονη θέαση της θαλάσσιας ασφάλειας καθώς πλέον δεν αφορά τα ως τα πούμε παραδοσιακά ναυτικά κράτη αλλά πλέον αφορά όλα τα κράτη του πλανήτη¹⁵. Παρατηρούμε λοιπόν μια νέα διάσταση της θαλάσσιας ασφάλειας, η οποία και αναδύθηκε λόγω της ολοένα και αυξανόμενης διασυνδεσιμότητας και αλληλεξάρτησης των κρατών καθώς και από το γεγονός ότι ο θαλάσσιος χώρος πλέον «φιλοξενεί» θαλάσσιες διαδρομές, εγκαταστάσεις και εργαλεία που είτε έμμεσα είτε άμεσα συνδέονται με την επιβίωση, την ασφάλεια και την ευημερία ολόκληρων κρατών και κοινωνιών¹⁶. Πέραν όμως της αυξανόμενης σημασίας που αποκτά η θαλάσσια ασφάλεια για τα κράτη όσον αφορά το εμπόριο, την ενέργεια, την διασυνδεσιμότητα και την επικοινωνία (υποθαλάσσια καλώδια για

¹⁵ “The concept of maritime security as a distinct subset of security thinking— including but not confined to existing themes of sea power and maritime law—is a relatively recent creation. In many ways, the study of the seas has lagged considerably behind developments in mainstream security studies. The latter discipline’s traditional focus on states, armed forces and war has been commonly ‘broadened’ and ‘deepened’ to incorporate a much wider set of security issues, domains and activities, since the early 1990s at least.”, Bueger, C., & Edmunds, T. (2017). *Beyond seablindness: A new agenda for maritime security studies*. *International Affairs*.

¹⁶“Subsea infrastructure has become geopolitical in every sense – both a target in hybrid warfare by hostile nations and a stage for the transatlantic contest over technological sovereignty. Often called the world’s backbone infrastructure, these cables provide vital services with no equivalent alternatives.” Folkman, V., Chihaiia, M. S., & Hernandez, I. (2025). *Beyond the action plan: Towards a holistic strategy for a competitive and secure subsea infrastructure in Europe*. European Policy Centre.

το διαδίκτυο), οι απειλές που αναδύονται στον θαλάσσιο χώρο έχουν αλλάξει μορφή όπως ακριβώς έχει συμβεί και στην ξηρά θέτοντας νέες προκλήσεις στα κράτη αλλά και σε όλους τους δρώντες στον θαλάσσιο χώρο όπως επίσης και στο ίδιο το Διεθνές Δίκαιο και την αποτελεσματικότητα των κανόνων και των αρχών του.

2.3 Θαλάσσια ασφάλεια και προστασία των κρίσιμων υποθαλάσσιων υποδομών

Η προστασία των κρίσιμων θαλάσσιων υποδομών μπορεί να ενταχθεί και να ιδωθεί υπό το πρίσμα και των παραδοσιακών αλλά και των σύγχρονων πτυχών της θαλάσσιας ασφάλειας. Υπό μια οπτική μπορεί να ενταχθεί στο «κλασσικό» δίκαιο της θάλασσας, επί παραδείγματι όσον αφορά στην ελευθερία που παρέχεται στα κράτη για πόντιση καλωδίων και τοποθέτηση αγωγών στα διεθνή ύδατα αλλά και στην υφαλοκρηπίδα παράκτιων κρατών ή και στην υποχρέωση των παράκτιων κρατών να παρέχουν προστασία στις θαλάσσιες αυτές υποδομές. Επιπροσθέτως όμως έχει ήδη ανοίξει ένα πεδίο διαφορετικής θεώρησής αυτών των εγκαταστάσεων υπό την πιο σύγχρονη θεώρησή της θαλάσσιας ασφάλειας. Οι εγκαταστάσεις αυτές εκτείνονται σε τεράστιες θαλάσσιες περιοχές και πολλές φορές τοποθετούνται σε μεγάλα βάθη, βρίσκονται συνεπώς κατά ένα μεγάλο ποσοστό πέραν των περιοχών της κρατικής κυριαρχίας και συνεπώς της κρατικής εποπτείας, αλλά ακόμη και όταν τα καλώδια ή οι αγωγοί βρίσκονται τοποθετημένα εντός των χωρικών υδάτων ενός παράκτιου κράτους, το θαλάσσιο περιβάλλον από τη φύση του, καθιστά ιδιαίτερα δύσκολη την εποπτεία και την εγγύηση της ασφάλειας αυτών των εγκαταστάσεων. Τα τελευταία χρόνια δε, έχει ανακύψει εμφατικά και συστηματικά η συζήτηση, τόσο σε επίπεδο επιστημονικό όσο και σε πολιτικό, κοινωνικό η ανάγκη επιτήρησης και προστασίας αυτών των υποδομών¹⁷. Τα καταγεγραμμένα περιστατικά όπου οι υποδομές αυτές έχουν απειληθεί είτε από φυσικές καταστροφές και συνήθεις ανθρώπινες δραστηριότητες είτε από κακόβουλες πράξεις, όπως σκόπιμη φυσική καταστροφή ή και κυβερνοεπιθέσεις, ολοένα και αυξάνονται δημιουργώντας την επιτακτική ανάγκη

¹⁷ “Deterring attacks on critical underwater infrastructure is a demanding task, and detecting malign activity requires significant capacity. The Baltic Sea is a well -mapped and relatively small body of water, other bodies, such as the Black Sea, pose greater challenges and will require more resources, including naval assets and patrols, constant monitoring and further coordination between the EU and NATO.” Folkman, V., Chihaiia, M. S., & Hernandez, I. (2025). *Beyond the action plan: Towards a holistic strategy for a competitive and secure subsea infrastructure in Europe*. European Policy Centre, p. 9.

για επίλυση των υπαρχόντων προβλημάτων τόσο για την φυσική προστασία τους όσο και για τα νομικά εργαλεία που έχουν στη διάθεσή τους τα κράτη για να μπορέσουν να ενεργήσουν σύννομα και αποτελεσματικά.

Κεφάλαιο 3 Η Ανατολική Μεσόγειος ως χώρος διεθνών νομικών προσκλήσεων και στρατηγικού ενδιαφέροντος.

Στο παρόν κεφάλαιο θα επιχειρηθεί η σύμπτυξη βασικών ζητημάτων που αφορούν στον όρο Ανατολική Μεσόγειος. Αρχικά με μια σύντομη αναφορά στην ιστορική σημασία της Ανατολικής Μεσογείου θα εξηγηθεί το υπόβαθρο μέσα στο οποίο έχει εξελιχθεί το εξεταζόμενο στην παρούσα εργασία θέμα και στη συνέχεια θα προχωρήσουμε στην αποσαφήνιση του χώρου και των κρατών, τα οποία απαρτίζουν αυτό που στη σύγχρονη συζήτηση ονομάζουμε Ανατολική Μεσόγειος. Επίσης χάριν της επιχειρηματολογίας που επιχειρείται με το παρόν κείμενο κρίνεται σκόπιμο να γίνει μια κατά το δυνατόν συνοπτική αναφορά στις ενεργειακές, στρατηγικές εξελίξεις στον υπό εξέταση γεωγραφικό χώρο και τέλος θα αναφερθούμε και στις σύγχρονες απειλές που εντοπίζονται στην Ανατολική Μεσόγειο και που επηρεάζουν και σχετίζονται με το υπό διερεύνηση ζήτημα των υποθαλάσσιων αγωγών και καλωδίων.

3.1 Η Ανατολική Μεσόγειος ως ιστορικός χώρος

Κατά την γράφουσα, σε καμία ανάλυση που εξετάζει τα τεκταινόμενα στην Ανατολική Μεσόγειο, δεν περιττεύει η αναφορά στην μακρά ιστορικότητα της περιοχής και αυτό γιατί είναι ένας από τους πρωταρχικούς παράγοντες για να μπορέσουμε να αντιληφθούμε την πολυπλοκότητα των προβλημάτων που ανακύπτουν και που φαίνεται να παραμένουν σε μεγάλο βαθμό ανεπίλυτα ή ατελώς επιλυμένα. Η Ανατολική Μεσόγειος υπήρξε η περιοχή στην οποία αναπτύχθηκαν, αλληλοεπέδρασαν αλλά ήλθαν και σε ρήξη σπουδαίοι πολιτισμοί. Η ιστορική της σημασία χάνεται στους αιώνες, όμως ο λόγος που την κατέστησε σημείο αναφοράς παραμένει έως και σήμερα αμετάβλητος παρά το χρονικό χάσμα. Πρόκειται για ένα γεωγραφικό σημείο που μέχρι και σήμερα αποτελεί κόμβο για πάσης φύσεως ανταλλαγές. Κάποιοι μπορεί να το βλέπουν ως σημείο όπου η Δύση χωρίζεται από

την Ανατολή, ενώ άλλοι ως το σημείο ένωσης των δύο αυτών κόσμων. Σε κάθε περίπτωση μέχρι και σήμερα και παρά τα άλματα της τεχνολογίας η Μεσόγειος θάλασσα αποτελεί σημαντικό πέρασμα του παγκόσμιου εμπορίου αλλά και σημαντικό ενεργειακό και επικοινωνιακό κόμβο. Αυτό το χαρακτηριστικό της, ιδιαίτερα της Ανατολικής της πτέρυγας την κατέστησε σημείο στρατηγικής σημασίας, από την αρχαιότητα και τις Σταυροφορίες έως τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο και την σημερινή αλματώδη τεχνολογική εξέλιξη, η οποία και βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στην παγκόσμια διασυνδεσιμότητα μέσω του διαδικτύου και καθίσταται εφικτή, σε συντριπτικό ποσοστό, μέσω της εγκατάστασης και λειτουργίας των υποθαλάσσιων καλωδίων. Για να κατανοήσει κάποιος την σημασία και την δυναμική των θαλάσσιων υποδομών είναι χρήσιμο να επισκοπηθεί το πλέον χαρακτηριστικό παράδειγμα που αφορά και εξυπηρετεί μέχρι και σήμερα την Ανατολική Μεσόγειο και αυτό είναι η κατασκευή της Διώρυγας του Σουέζ(Suez Maritime Canal) . Η Διώρυγα δόθηκε σε λειτουργία το 1869 και είναι το έργο που ίσως έχει επιδράσει όσο κανένα άλλο στην κατά τα άλλα κλειστή θάλασσα της Μεσογείου και αποτυπώνει πέρα από τη δύναμη της μηχανικής, τη δύναμη του διεθνούς δικαίου και των διεθνών συνθηκών, καθώς αυτοί είναι οι λόγοι που έχει εξασφαλιστεί ο ελεύθερος διάπλους του για όλα τα πλοία ανεξαρτήτως σημαίας.

3.2. Η σύγχρονη γεωπολιτική σημασία της Ανατολικής Μεσογείου

Τι είναι όμως αυτό που ορίζουμε ως Ανατολική Μεσόγειο; Σε κάθε περίπτωση δεν μπορούμε να έχουμε έναν δεσμευτικό ορισμό καθώς ανάλογα το ερευνητικό πεδίο μπορεί τα «σύνορα» να τοποθετηθούν σε διαφορετικά μήκη και πλάτη. Για την παρούσα όμως ανάλυση που ο θαλάσσιος χώρος έχει την πρωταρχική θέση ως κράτη της Ανατολικής Μεσογείου θα θεωρούνται η Ελλάδα, η Κύπρος, η Τουρκία, η Συρία, ο Λίβανος, το Ισραήλ, η Αίγυπτος και η Λιβύη. Είναι γεγονός ότι και μόνο η αναφορά στα κράτη που απαρτίζουν την Ανατολική Μεσόγειο αρκεί για να διαφανεί ότι αναφερόμαστε σε μια περιοχή του πλανήτη όπου οι παράγοντες που μπορούν να προκαλέσουν αστάθεια και αντεγκλήσεις είναι αυξημένοι. Στο σχετικά δύσκολο από την μεριά του δημοσίου διεθνούς δικαίου περιβάλλον, λόγω της ελλιπούς

οριοθέτησης θαλασσίων ζωνών μεταξύ των κρατών¹⁸, πρέπει να συνυπολογιστούν και παράγοντες που επηρεάζουν την γεωστρατηγική θεώρηση της περιοχής καθώς αυτοί επιδρούν άμεσα στον τομέα της θαλάσσιας ασφάλειας, ο οποίος και μας αφορά στην παρούσα ανάλυση. Αρχικά, να σημειωθεί ότι η διαφορά μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας έχει βαρύνουσα σημασία καθώς αντανακλά και επηρεάζει το ευρύτερο σύνολο των οριοθετήσεων μεταξύ των κρατών, με χαρακτηριστικό παράδειγμα το παράνομο Σύμφωνο που έχει συμφωνήσει η Τουρκία με την Λιβύη, ως αντίδραση στην οριοθέτηση της Ελλάδας με την Αίγυπτο, μια χώρα η οποία διαδραματίζει σπουδαίο ρόλο όσον αφορά όχι μόνον το διαμετακομιστικό εμπόριο αλλά και της τηλεπικοινωνίας καθώς συνιστά μεγάλο κόμβο για τα υποθαλάσσια καλώδια που ενώνουν την Ασία με την Ευρώπη. Στην εξίσωση η πάντα παρούσα παράνομη στρατιωτική κατοχή του βορείου τμήματος της Κύπρου, με άμεση επίδραση και αυτή στις θαλάσσιες ζώνες της Α. Μεσογείου. Σε ένα ευρύτερο γεωστρατηγικό και γεωπολιτικό πλαίσιο η αστάθεια στον Λίβανο και την Συρία, η εμπόλεμη κατάσταση του Ισραήλ και οι προστριβές με μια πυρηνική δύναμη, όπως το Ιράν αφορούν άμεσα και την ασφάλεια αλλά και τον σχεδιασμό παροντική ή μελλοντικό των κρίσιμων υποθαλάσσιων υποδομών. Οι προκλήσεις όμως συνεχίζουν και στη νότια πλευρά της Μεσογείου, με την Αίγυπτο να αντιμετωπίζει σταθερά προκλήσεις στην εθνικής της οικονομία και την Λιβύη να βρίσκεται πάνω από μια δεκαετία σε μια εσωτερική αστάθεια που λειτουργεί και αυτή με τη σειρά της αποτρεπτικά στη δημιουργία ενός κλίματος σταθερότητας και ασφάλειας στην Ανατολική Μεσόγειο.

Τα τελευταία χρόνια η ανακάλυψη μεγάλων ποσοτήτων υδρογονανθράκων στην Ανατολική Μεσόγειο και η ταυτόχρονη παγκόσμια ανάγκη εξεύρεσης διαφορετικών πηγών προμήθειάς τους, μετά την εισβολή της Ρωσίας στην Ουκρανία έχουν καταστήσει ξανά την περιοχή σημείο έντονης μελέτης και σχεδιασμών. Οι σχεδιασμοί αυτοί, στους οποίους συμμετέχουν πέρα από τα κράτη, όχι μόνο της περιφέρειας, και ιδιώτες δρώντες επηρεάζονται άμεσα από το καθεστώς των θαλασσίων ζωνών, για

¹⁸ "State practice reveals and international jurisprudence and scholarship confirm that the main reason States conclude a maritime delimitation agreement is their desire to reap the benefits of offshore natural resources, mainly hydrocarbons. However, maritime delimitation is not an easy endeavour, hence many maritime areas remain undelimited, generating tensions among the interested States.", Ioannides, N. A. (2019). *The legal framework governing hydrocarbon activities*. International and comparative law quarterly. 68(2), 345–368.

την οριοθέτηση των οποίων οι διακρατικές διαφωνίες δεν φαίνεται να αμβλύνονται και η έλλειψη διακρατικής περιφερειακής συνεργασίας επιδρά αρνητικά στις όποιες προσπάθειες. Η ανακάλυψη κοιτασμάτων φυσικού αερίου στο Ισραήλ αλλά και στην Κύπρο και την Ελλάδα έθεσαν σε νέα τροχιά τη διαμάχη δεκαετιών με την Τουρκία. Το γεγονός αυτό έχει σοβαρές επιπτώσεις και στην δυνατότητα εκμετάλλευσης των υπαρχόντων πολύτιμων πόρων αλλά και στην ευρύτερη ασφάλεια των θαλάσσιων υποδομών που σχετίζονται είτε άμεσα με αυτούς τους πόρους είτε όχι. Η ανάπτυξη των υποδομών αυτών γίνεται ως επί το πλείστον από ιδιωτικές εταιρείες που αναλαμβάνουν, την κατασκευή, την πόντιση αλλά και την συντήρηση και επισκευή αγωγών και καλωδίων, ενέργειες οι οποίες απαιτούν εξαιρετικά υψηλό κεφάλαιο και μακροπρόθεσμο σχεδιασμό υλοποίησης και απόσβεσης. Συνεπώς γίνεται εύκολα αντιληπτό ότι για να ευοδωθούν αυτοί οι σχεδιασμοί είναι απαραίτητη προϋπόθεση η ύπαρξη ενός σταθερού πολιτικού και νομικού περιβάλλοντος¹⁹. Με βάση όμως όσα προαναφέρθηκαν προκύπτει ότι η Ανατολική Μεσόγειος χαρακτηρίζεται ως μια περιοχή αυξημένης ευπάθειας, γεγονός που καθιστά δύσκολη έως και ανέφικτη την προσέλκυση του ενδιαφέροντος για τέτοιου είδους επενδύσεις, πέραν των απολύτως αναγκαίων.

Πέραν των παραδοσιακών γεωπολιτικών ανταγωνισμών και διενέξεων, η Ανατολική Μεσόγειος αντιμετωπίζει σοβαρές σύγχρονες απειλές ασφαλείας οι οποίες αναπόδραστα επηρεάζουν και την ασφάλεια των υποθαλάσσιων υποδομών. Η Μεσόγειος και ιδιαίτερα η Ανατολική Μεσόγειος, με την διώρυγα του Σουέζ να πρωτοστατεί, δεν έχει πλέον τον ρόλο του περιφερειακού διαμετακομιστικού κόμβου αλλά έχει μετατραπεί σε ένα παγκόσμιο σταυροδρόμι με την θάλασσα κινητικότητα να έχει αυξηθεί κατακόρυφα²⁰. Η αυξημένη αυτή κινητικότητα οδηγεί

¹⁹ "A further challenge for owners concerns insurance and reinsurance of their assets. Traditional policies exclude acts of war, and insurers have tightened coverage amid rising geopolitical risks. This leaves operators facing higher insurance premiums for specialized war insurance- or lengthy court battles to recover costs." Folkman, V., Chihaiia, M. S., & Hernandez, I. (2025). *Beyond the action plan: Towards a holistic strategy for a competitive and secure subsea infrastructure in Europe*. European Policy Centre, p.10

²⁰ "The globalization of trade has not only driven up the volume of Mediterranean seaborne transport but changed its nature. Mediterranean transport is no longer primarily regional or even European; it is now an integral part of transnational global maritime system.", Boyer, A. L. (2007). *Naval Response To a changed security environment: Maritime Security in the Mediterranean*. Naval War College Review, 60(3), 73-A-2.

αναπόδραστα και στην συνολική αύξηση των κινδύνων που επηρεάζουν την θαλάσσια ασφάλεια της περιοχής. Συνεπώς η τρομοκρατία, οι υβριδικές απειλές, το λαθρεμπόριο όπλων και ναρκωτικών αλλά και η εμπορία ανθρώπων που πρέπει να εξετάζεται και παράλληλα με την μετανάστευση λειτουργούν ως παράγοντες αύξησης του ρίσκου που μπορεί δυνητικά να επηρεάσει τις κρίσιμες υποδομές συμπεριλαμβανομένων των υποθαλάσσιων καλωδίων και αγωγών. Οι ζώνες στις οποίες μπορεί να αναπτύσσονται παράνομες δραστηριότητες σε ένα κατά τα λοιπά καθόλα νόμιμο πλοίο θολώνουν τα όρια νομιμότητας και παρανομίας και μπορεί να εκδηλωθούν με τρόπο αλλά και σε τόπο (π.χ.) διεθνή ύδατα που παρεμποδίζουν την άσκηση κρατικού ελέγχου και δικαιοδοσίας και δυσχεραίνουν την απόδοση ευθύνης, δημιουργώντας επί της ουσίας χώρους δυνητικά ατιμώρητης και ανέλεγκτης εγκληματικότητας.

3.3. Η Ανατολική Μεσόγειος στο πλαίσιο της διεθνούς θαλάσσιας ασφάλειας

Έχοντας υπόψη τα ως άνω, συμπεριλαμβανομένης της πολυπλοκότητας του περιβάλλοντος ασφαλείας της Ανατολικής Μεσογείου γίνεται εύκολα αντιληπτό ότι είναι περισσότερο από ποτέ αναγκαία μια προσέγγιση του ζητήματος της ασφάλειας των κρίσιμων υποθαλάσσιων υποδομών, ειδικά εάν ληφθεί υπόψη η σημασία που αυτές οι υποδομές επιτελούν όχι μόνο για κάποια κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης αλλά για την Ένωση στο σύνολό της. Πράγματι φαίνεται ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει προωθήσει το ζήτημα της εξέλιξης της στρατηγικής της όσον αφορά στη θαλάσσια ασφάλεια, αλλά συγκεκριμένα για τα υποθαλάσσια καλώδια και τους αγωγούς φαίνεται ότι η βαρύτητα έχει δοθεί στην Βόρεια και στην Βαλτική θάλασσα, γεγονός που γίνεται κατανοητό, δεδομένων των συχνών περιστατικών που αφορούν πιθανών κακόβουλες εχθρικές ενέργειες κατά των υποδομών αυτών²¹. Πλην όμως η Ανατολική Μεσόγειος, όπως αναλύθηκε ως άνω, αποτελεί έναν ταχέως αναπτυσσόμενο γεωστρατηγικό σημείο του πλανήτη, για το οποίο εκδηλώνεται

²¹ “The sabotage of the Nord Stream pipelines in September 2022 amid Russia’s war in Ukraine served as a wake-up call for Europe. It exposed the vulnerability of undersea infrastructure and underscored the urgent need to accelerate efforts to improve national and regional capabilities to collectively protect and repair critical subsea assets.”, Koshino, Y. (2024). Submarine cables: Critical infrastructure for security and connectivity (EUISS Brief No. 19). European Union Institute for Security Studies.

σημαντικό ενδιαφέρον όχι μόνο από τις Η.Π.Α. και την Ρωσία αλλά και από την Κίνα²², για λόγους διαφορετικούς αλλά συγκρουόμενους η κάθε μία, ενώ δεν παύει για την Ευρωπαϊκή Ένωση να αποτελεί σημείο πίεσης, εάν επιθυμεί την προώθηση των δικών της συμφερόντων, οικονομικών και πολιτικών, όχι μόνο προς την Ασία αλλά και την Αφρική. Για τους λόγους αυτούς η Ανατολική Μεσόγειος καθίσταται ένα ιδανικό παράδειγμα διασύνδεσης και παρατήρησης της στενής σχέσης που αναπτύσσεται μεταξύ της στρατηγικής, της γεωπολιτικής, του διεθνούς δικαίου συνολικά αλλά και της θαλάσσιας ασφάλειας, ως ζητήματος με άμεσες και αντανakλαστικές προεκτάσεις. Μέσα από αυτό το πολυπρισματικό τοπίο θα προχωρήσουμε στην εξέταση της θαλάσσιας ασφάλειας και της προστασίας των υποθαλάσσιων υποδομών, καλωδίων και των αγωγών.

Κεφάλαιο 4 Υποθαλάσσια καλώδια και αγωγοί ως κρίσιμες υποθαλάσσιες υποδομές

Στο παρόν κεφάλαιο θα επιχειρήσουμε αρχικά να κάνουμε μια εννοιολογική οριοθέτηση των υποθαλάσσιων καλωδίων και των αγωγών και να εξετάσουμε την σημασία αυτών των υποδομών για τις ανθρώπινες δραστηριότητες και την εξέλιξη με σκοπό στο τέλος του κεφαλαίου να έχουμε αναλύσει επαρκώς τα επιμέρους στοιχεία τα οποία καθιστούν αυτές τις υποδομές ιδιαίτερα σημαντικές, άλλως κρίσιμες υποδομές, γεγονός που επιβάλλει την αυξημένη προστασία τους τόσο από τα κράτη όσο και από τους διεθνείς και περιφερειακούς οργανισμούς.

4.1 Έννοια και ορισμός των υποθαλάσσιων καλωδίων

Παρά το γεγονός ότι τα υποθαλάσσια καλώδια αποτελούν μια βασική υποδομή η οποία εξυπηρετεί ένα μεγάλο πλήθος τομέων της καθημερινής ανθρώπινης δραστηριότητας, λίγα πράγματα είναι γνωστά στο ευρύ κοινό. Η ιστορία, η χρήση και η λειτουργία τους παραμένουν εν πολλοίς άγνωστες γεγονός που βρίσκεται σε άμεση

²²“Russia and China have each increased their investments in the region, whether through military sales, nuclear- energy projects or, in the case of China, potential connectivity projects. Russia’s military footprint in the region (with a major naval and air presence in Syria and a ground presence in Syria and Libya) has acquired greater relevance since its invasion in Ukraine. Overall, however they remain second-tier actors. Eastern Mediterranean countries see them as a lever to shape Western, and in particular, American, involvement, but not as game changers.”, The International Institute for Strategic Studies. (2023). *Strategic dossier preview: Turbulence in the Eastern Mediterranean*, p.7

συνάρτηση με την γενικότερη άγνοια για τα επί και εντός της θάλασσας τεκταινόμενα. Κατά τον Bueger (2017) επικρατεί μια «συλλογική θαλάσσια τυφλότητα» (collective sea blindness) όσον αφορά τις δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα στο θαλάσσιο περιβάλλον²³. Πρόκειται για έναν όρο που χρησιμοποιεί βεβαίως για όλες τις δραστηριότητες, κρατικές ή μη, που λαμβάνουν χώρα στον θαλάσσιο χώρο και που στην προκειμένη περίπτωση αναδεικνύει και την ανάγκη που υπάρχει σήμερα να διευρυνθεί η μελέτη και η γενικότερη κατανόηση για τις σημαντικές αυτές υποδομές δίχως τις οποίες δεν θα ήταν εφικτές σημαντικές καθημερινές δραστηριότητες και λειτουργίες, τις οποίες όλοι μας έχουμε ανάγκη, είτε ως πολίτες είτε ως ιδιώτες. Τα υποθαλάσσια καλώδια δεν είναι μια νέα υποδομή, αντίθετα έχουν ιστορία σχεδόν δύο αιώνων, δεδομένου ότι το πρώτο υποθαλάσσιο τηλεγραφικό καλώδιο ποντίστηκε το 1851 από το Dover στο Calais, ενώνοντας τηλεπικοινωνιακά την Μεγάλη Βρετανία με την Γαλλία ενώ όσον αφορά τον άλλο μεγάλο τομέα που εξυπηρετούν τα καλώδια, αυτόν της ενέργειας, το πρώτο καλώδια τέτοιας λειτουργίας ποντίστηκε το 1811 στη Γερμανία. Σαφώς έκτοτε η εξέλιξη των υποθαλάσσιων καλωδίων είναι αλματώδης, όμως η βασική τους μορφή παραμένει ίδια. Σήμερα, πάνω από το 95% των παγκόσμιων τηλεπικοινωνιών γίνονται διαμέσου αυτών των καλωδίων και είναι αρκετά ενδεικτικό της αναγκαιότητάς τους το γεγονός ότι για την διαδικτυακή συνδεσιμότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης χρησιμοποιούνται περίπου 250 καλώδια, εκ των οποίων τα 2/3 είναι υποθαλάσσια. Εάν αναζητήσουμε έναν συγκεκριμένο ορισμό για τα υποθαλάσσια καλώδια θα δούμε ότι ενώ η ΣΔΘ εμπεριέχει αναφορές σε αυτά, δεν περιλαμβάνει κάποιον συγκεκριμένο ορισμό²⁴. Στην ουσία τα υποθαλάσσια καλώδια διακρίνονται με βάση την λειτουργία τους²⁵,

²³ “In short, we believe that it is time for security studies to move beyond seablindness and recognize the maritime arena as a crucible for change and innovation in global politics as a whole. Doing so will lead to a more interconnected and broadly relevant understanding of the maritime security complex, and will open up an important area of international interaction to the discipline more widely.”, Bueger, C., & Edmunds, T. (2017). *Beyond seablindness: A new agenda for maritime security studies*. International Affairs, p.1311

²⁴ Roach, J. A., Davenport, T. M., & Azaria, D. (Eds.). (2020). *Submarine Cables and Pipelines under International Law: Interim Report 2020*. International Law Association

²⁵ “Taking into account these definitions, for the purposes of this Interim Report, “submarine communication cables” refer to submarine optic cables used for the transmission of data in maritime spaces within and beyond national jurisdiction. It should be noted that submarine fiber optic cables are not only being used for telecommunications but are being employed for other purposes such as data collection for scientific purposes, military purposes or to provide communications for offshore oil and gas platforms. Similarly, “submarine power cables” refer to cables used for transmission of electrical

καθώς υπάρχουν καλώδια τα οποία χρησιμοποιούνται για τις ανάγκες της τηλεπικοινωνίας και του διαδικτύου, άλλα που χρησιμοποιούνται για την μεταφορά ηλεκτρικής ενέργειας ενώ επίσης υπάρχουν υποθαλάσσια καλώδια που χρησιμοποιούνται για ερευνητικούς, στρατιωτικούς ή άλλους σκοπούς και που βρίσκονται υπό ένα διαφορετικό καθεστώς από τα υπόλοιπα και γι αυτό δεν θα εξεταστούν στο παρόν κείμενο. Ως προς την νομική τους οριοθέτηση μπορούμε να στραφούμε στην Έκθεση της ILA (International Law Association, 2020), στην οποία αναφέρεται ότι τα υποθαλάσσια καλώδια οπτικών ινών χρησιμοποιούνται πέραν της τηλεπικοινωνίας και ως συλλέκτες δεδομένων για επιστημονικούς σκοπούς καθώς και για στρατιωτικούς, ενώ είναι χρήσιμα και για την παροχή επικοινωνίας για τις εξέδρες πετρελαίου και φυσικού αερίου. Επίσης στην Έκθεση αναφέρεται ότι πέραν των τηλεπικοινωνιακών καλωδίων, υποθαλάσσια καλώδια θεωρούνται και αυτά που χρησιμοποιούνται για την μεταφορά ηλεκτρικής ενέργειας.

4.2 Έννοια και ορισμός των υποθαλάσσιων αγωγών

Οι υποθαλάσσιοι αγωγοί χρησιμοποιούνται για την μεταφορά πετρελαίου και φυσικού αερίου και έχουν αρκετές διαφορές από τα υποθαλάσσια καλώδια, τόσο στην κατασκευή και την λειτουργία τους όσο και στην νομική τους αντιμετώπιση από το διεθνές δίκαιο και τα κράτη. Η διαφοροποίηση αυτή είναι εύλογη καθώς οι υποθαλάσσιοι αγωγοί ως σημαντικές υποδομές για την μεταφορά ενέργειες φέρουν μια « γεωπολιτική - γεωστρατηγική φόρτιση» καθώς συνδέονται άμεσα με την εκμετάλλευση των φυσικών πόρων των κρατών και ως εκ τούτου παραπέμπουν ευθέως στην άσκηση κρατικής κυριαρχίας και κυριαρχικών δικαιωμάτων. Σύμφωνα με εκτιμήσεις αυτή τη στιγμή βρίσκονται απλωμένα στο υδάτινο παγκόσμιο όγκο περίπου 20.000 μίλια υποθαλάσσιων αγωγών, και είναι κατασκευασμένοι ως επί το πλείστον από ατσάλι ή άλλα ευέλικτα υλικά με σκοπό να αντέξουν τις μεγάλες πιέσεις αλλά και το ευμετάβλητο υποθαλάσσιο περιβάλλον. Όπως ακριβώς ισχύει για τα υποθαλάσσια καλώδια έτσι και για τους αγωγούς δεν θα βρούμε έναν συγκεκριμένο ορισμό στην Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας, παρά τις σχετικές αναφορές που

power or energy in maritime spaces within and beyond national jurisdiction.” International Law Association (2020) *Submarine Cables and Pipelines under International Law: Interim Report 2020*, p.5.

γίνονται σε επί μέρους διατάξεις του κειμένου. Όμως, στην Έκθεση της ILA²⁶ (2020) αναφέρεται ότι ως υποθαλάσσιος αγωγός θεωρείται κάθε αγωγός που βρίσκεται στην θάλασσα και χρησιμοποιείται για την μεταφορά φυσικού αερίου, πετρελαίου, κάρβουνου, νερού ή και άλλων υλικών. Όπως και τα καλώδια έτσι και οι αγωγοί επιτελούν σημαντικό ρόλο, κυρίως ως προς την κάλυψη των ενεργειακών αναγκών των κρατών, καθιστώντας τους εξαιρετικά κρίσιμες υποδομές για την λειτουργία ενός κράτους. Όσο όμως είναι κρίσιμοι άλλο τόσο είναι και ευάλωτοι σε διάφορες από τις σύγχρονες απειλές που αφορούν και την θαλάσσια ασφάλεια. Αυτή ακριβώς η ευαλωτότητα βγήκε emphaticά στο προσκήνιο το 2022, με τις εκρήξεις που σημειώθηκαν στον ένα από τους 4 αγωγούς φυσικού αερίου Nord Stream που συνέδεαν την Ρωσία με την Γερμανία. Πρόκειται για ένα περιστατικό βαρύνουσας σημασίας καθώς αποτέλεσε το σημείο ενεργοποίησης των αντανεκλαστικών πολλών κρατών αλλά και της ίδιας της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά στην ανάγκη προστασίας των υποθαλάσσιων υποδομών. Άρχισε δηλαδή να γίνεται ευρύτερα αντιληπτό το γεγονός ότι οι υποδομές αυτές δεν ρυθμίζονται από ένα επαρκές νομικό πλαίσιο τουλάχιστον όσον αφορά στη διεθνή δικαιοταξία, κάτι το οποίο είναι ιδιαίτερα ανησυχητικό δεδομένης της διεθνικότητας και της παγκοσμιότητας αυτών των υποδομών. Άλλωστε μετά από δύο χρόνια έρευνας για τα αίτια των εκρήξεων που έβλαψαν τον αγωγό και προκάλεσαν διαρροή φυσικού αερίου στο θαλάσσιο περιβάλλον δεν υπήρξαν καταληκτικά σημεία. Ενώ έναν χρόνο μετά τον Σεπτέμβριο του 2023 το κινεζικής σημαίας πλοίο NewNew Polar Bear θεωρήθηκε ως ύποπτο για την πρόκληση ρήγματος στον Balticconnector τον αγωγό φυσικού αερίου που συνδέει την Εσθονία με την Φινλανδία καθώς και την καταστροφή 2 υποθαλάσσιων καλωδίων²⁷.

²⁶ “The term pipeline means “any pipeline for the transmission of gas, crude oil and oil products, coal or water (or other materials) located in maritime spaces.” *International Law Association (2020) Submarine Cables and Pipelines under International Law: Interim Report 2020*, p. 5.

²⁷ Ringbom, H., & Lott, A. (2024). Sabotage of critical offshore infrastructure. In A. Lott (Ed.), *Maritime Security Law in Hybrid Warfare* (pp. 155–187). Brill.

4.3 Υποθαλάσσια καλώδια και αγωγοί ως κρίσιμες υποδομές

Για την ολοκληρωμένη κατανόηση του αντικειμένου της παρούσας μελέτης είναι απαραίτητη και η εννοιολογική αποσαφήνιση του τι συνιστά κρίσιμη υποδομή ή άλλως υποδομή ζωτικής σημασίας. Εάν εξετάσουμε την ελληνική νομοθεσία θα βρούμε έναν σχετικό ορισμό στο άρθρο 2 του Π.Δ. 39/2011²⁸, στο οποίο ορίζεται ότι:

«ως «υποδομές ζωτικής σημασίας» νοούνται τα περιουσιακά στοιχεία, συστήματα ή μέρη αυτών τα οποία είναι ουσιώδη για τη διατήρηση των λειτουργιών ζωτικής σημασίας της κοινωνίας, της υγείας, της ασφάλειας, της οικονομικής και κοινωνικής ευημερίας των μελών της, και των οποίων η διακοπή λειτουργίας ή η καταστροφή θα είχε σημαντικό αντίκτυπο για τη Χώρα, ως αποτέλεσμα της αδυναμίας διατήρησης των λειτουργιών αυτών»

Ο ορισμός αυτός μας δίνει την δυνατότητα να κατανοήσουμε ότι μια υποδομή θεωρείται κρίσιμη με βάση τις πιθανές συνέπειες που θα έχει ή καταστροφή ή η δυσλειτουργία αυτής της υποδομής σε ένα σύνολο ανθρώπων, δηλαδή μια κοινωνία, ένα κράτος, μια ένωση κρατών ανάλογα δηλαδή τους αποδέκτες που ωφελούνται από την απρόσκοπτη λειτουργία της υποδομής. Είναι εύλογο λοιπόν, με βάση και τα όσα έχουμε στοιχειοθετήσει μέχρι τώρα ότι τα υποθαλάσσια καλώδια και οι αγωγοί θεωρούνται κρίσιμες υποδομές και ως τέτοιες πρέπει να προστατεύονται τόσο από τις εθνικές νομοθεσίες και περιφερειακές συνεργασίες όσο και από το διεθνές δίκαιο. Αντίστοιχη προσέγγιση παρουσιάζουν και η στρατηγικές τόσο των Η.Π.Α. το 2009 όσο και της Ευρωπαϊκής Ένωσης το 2008²⁹, με την τελευταία μάλιστα μετά τις τρομοκρατικές επιθέσεις που σημειώθηκαν το στο Παρίσι το 2015³⁰ να προχωρά στην

²⁸ Ελληνική Δημοκρατία. (2011). Προεδρικό Διάταγμα υπ' αριθ. 39: Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2008/114/ΕΚ του Συμβουλίου της 8ης Δεκεμβρίου 2008 σχετικά με τον προσδιορισμό και τον χαρακτηρισμό των ευρωπαϊκών υποδομών ζωτικής σημασίας και σχετικά με την αξιολόγηση της ανάγκης βελτίωσης της προστασίας τους (ΦΕΚ Α' 104/6.5.2011)

²⁹ **European Union. (2008).** Council Directive 2008/114/EC of 8 December 2008 on the identification and designation of European critical infrastructures and the assessment of the need to improve their protection. Official Journal of the European Union

³⁰ «Η καταπολέμηση της τρομοκρατίας και η εγγύηση της ασφάλειας των πολιτών της αποτελούν μία από τις κύριες προτεραιότητες της ΕΕ. Οι χώρες της ΕΕ συνεργάζονται στενά για την πρόληψη και την καταπολέμηση της τρομοκρατίας και του βίαιου εξτρεμισμού. Στις αρχές του τρέχοντος έτους, η Επιτροπή παρουσίασε την ProtectEU, μια στρατηγική για την εσωτερική ασφάλεια με σκοπό την περαιτέρω βελτίωση της ικανότητας της ΕΕ να προβλέπει απειλές, να προλαμβάνει τη ριζοσπαστικοποίηση και να διαφυλάσσει τους δημόσιους χώρους. Επικεντρώνεται επίσης στη

έκδοση νέας οδηγίας το 2022 για την ανθεκτικότητα των κρίσιμων οντοτήτων³¹. Και αυτά τα ρυθμιστικά κείμενα ορίζουν τις κρίσιμες υποδομές με βάση την λογική που προαναφέρθηκε. Η αναγνώριση της τεράστιας σημασίας των θαλάσσιων υποδομών τόσο των καλωδίων και των αγωγών όσο και άλλων εγκαταστάσεων την εντοπίζουμε και σε σχετικές Αποφάσεις της Γενικής Συνέλευσης των Ηνωμένων Εθνών³². Από το κείμενο των σχετικών αποφάσεων προκύπτει ότι η προστασία και η ασφάλεια αυτών των υποδομών είναι αναγκαίο στοιχείο της διατήρησης της διεθνούς ειρήνης και ασφάλειας και γι αυτό τον λόγο τα κράτη καλούνται να πράξουν τα μέγιστα για να εξασφαλίσουν την θωράκιση αυτών των υποδομών από τις πολλές και διαφορετικές απειλές που αντιμετωπίζουν. Στο επόμενο κεφάλαιο θα προχωρήσουμε στην επισκόπηση των απειλών αυτών, που πράγματι είναι πολλές και μάλιστα διαφορετικής φύσης και αναδεικνύουν της ευαλωτότητα αυτών των υποδομών αλλά και την ανάγκη για την ύπαρξη ενός ομογενοποιημένου διεθνούς πλαισίου προστασίας και ασφάλειας.

Κεφάλαιο 5 Απειλές κατά της ασφάλειας των υποθαλάσσιων καλωδίων και αγωγών

Στο παρόν κεφάλαιο θα επιχειρηθεί μια συνολική καταγραφή των απειλών και των κινδύνων που αντιμετωπίζουν οι υποδομές των υποθαλάσσιων καλωδίων και αγωγών και υπό το πρίσμα της θαλάσσιας ασφάλειας. Σκοπός την ανάδειξης αυτών των κινδύνων είναι η ισχυροποίηση της επιχειρηματολογίας για την ολοένα και αυξανόμενη ανάγκη της προώθησης νέων κανόνων και πλαισίων του δικαίου της θάλασσας γεγονός που κατά την γράφουσα θα λειτουργήσει επιδραστικά στην αποσόβηση των κινδύνων και στην προστασία των υποδομών. Πρέπει να σημειωθεί

βελτίωση της συντονισμένης αντίδρασης σε περίπτωση επιθέσεων.» European Commission. (2025, November 13). 10 years after the Paris terror attacks: remembering and reinforcing our commitment to protect citizens and fundamental rights

³¹ European Union. (2022). Directive (EU) 2022/2557 of the European Parliament and of the Council of 14 December 2022 on the resilience of critical entities and repealing Directive 2008/114/EC (Text with EEA relevance). Official Journal of the European Union

³² “Recognizes the crucial role of international cooperation at the global, regional, subregional and bilateral levels in combating, in accordance with international law, threats to maritime security, including piracy, armed robbery against ships at sea and terrorist acts against shipping, offshore installations, submarine cables and pipelines and other critical infrastructure...” United Nations General Assembly Resolution 79/144. (2024), Oceans and the law of the sea, para.118

ότι ανάμεσα στα καλώδια και στους αγωγούς υπάρχουν διαφορές κυρίως λόγω των διαφορετικών υλικών κατασκευής τους αλλά και της τοποθέτησής τους σε διαφορετικά σημεία, όπως σαφής διαφορά υπάρχει και στις επιπτώσεις από τυχόν βλάβη ή ζημιά ενός καλωδίου και ενός αγωγού με τη βασική διάσταση να εντοπίζεται στον αντίκτυπο που έχει μια βλάβη ή ζημιά σε έναν αγωγό για το θαλάσσιο περιβάλλον και για το παράκτιο κράτος που θα πρέπει να διαχειριστεί τις σοβαρές συνέπειες επί παραδείγματι μια διαρροής πετρελαίου. Είναι πραγματικότητα ότι τα καλώδια και οι αγωγοί απειλούνται από ένα μεγάλο φάσμα δραστηριοτήτων φυσικών ή και ανθρώπινων με τις συνέπειες να έρχονται σε άμεση συνάρτηση με την ένταση και τη διάρκεια του κινδύνου.

5.1. Φυσικοί κίνδυνοι, ατυχήματα , φύση των ίδιων των υποδομών.

Όπως γίνεται εύκολα αντιληπτό οι αγωγοί αλλά κυρίως τα καλώδια, λόγω της πιο ευάλωτης φύσης τους κατασκευαστικά, είναι εκτεθειμένα σε πλήθος κινδύνων που δεν έχουν ουδεμία σχέση με κακόβουλες ή προμελετημένες πράξεις. Βασική απειλή για αυτές τις υποδομές είναι η φύση και αυτό γιατί το θαλάσσιο περιβάλλον παρουσιάζει γεωμορφολογικές και φυσικές ιδιαιτερότητες καθιστώντας το αρκετά απρόβλεπτο και συνακόλουθα επικίνδυνο για την ασφάλεια των. Υπολογίζεται ότι περίπου το 1/5 των βλαβών που εντοπίζονται στα υποθαλάσσια καλώδια αποδίδονται σε φυσικές καταστροφές, όπως είναι για παράδειγμα οι υποθαλάσσιοι σεισμοί, οι κατολισθήσεις και τα υποθαλάσσια ρεύματα³³. Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα που αναδεικνύει τόσο την ευθραυστότητα όσο και την κρισιμότητα προστασίας αυτών των υποδομών είναι η περίπτωση των νησιών Τόνγκα. Το 2022 και ύστερα από μια έκρηξη ηφαιστείου και το τσουνάμι που ακολούθησε, η νησιωτική περιοχή έμεινε αποκομμένη από την πρόσβαση σε διαδίκτυο και τηλεπικοινωνίες λόγω της καταστροφής του μοναδικού υποθαλάσσιου καλωδίου οπτικών ινών (Tonga

³³ "First, cable rupture can be the outcome of natural disasters like seaquakes and other seismic activity, tsunamis, and underwater currents during storms. Further, natural factors are long- term processes that may lead to abrasion of the protective layers of cables, such as corrosion, tide, and weather-related currents. Natural impacts account for about one-fifth of cable incidents. These kinds of cable damages are less likely than human- caused, accidental cable breaks. However, they bear the potential of multiple simultaneous failures.", Bueger, Christian & Liebetrau, Tobias & Franken, Jonas. (2022). Security threats to undersea communications cables and infrastructure - consequences for the EU, p.21

Cable System) που συνέδεε τα νησιά με το παγκόσμιο δίκτυο. Το υποθαλάσσιο αυτό καλώδιο ήταν η βασική υποδομή μέσω της οποίας εξασφαλιζόταν οι επικοινωνίες της χώρας, και ως εκ τούτου ήταν θεωρούνταν απολύτως κρίσιμη και αναγκαία για βασικές κρατικές και ιδιωτικές δραστηριότητες. Η νησιωτική χώρα μπόρεσε να αποκαταστήσει τις επικοινωνίες της χάρη στην πρόσβαση που δόθηκε σε δορυφορική σύνδεση όμως το γεγονός ότι για την αποκατάσταση της βλάβης χρειάστηκαν 38 ημέρες καταδεικνύει την κρισιμότητα της κατάστασης στην οποία βρέθηκε το νησιωτικό αυτό κράτος του Ειρηνικού εξαιτίας μιας φυσικής δραστηριότητας που ευθύνεται στην υποθαλάσσια γεωμορφολογία της περιοχής.

Εκτός από τα φυσικά φαινόμενα, στον κατάλογο των απειλών εντάσσεται και η συνήθης ανθρώπινη δραστηριότητα, η οποία και τα τελευταία χρόνια είναι εξαιρετικά αυξημένη. Το συγκεκριμένο ζήτημα παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον ειδικά σε σημεία του πλανήτη που παρατηρείται υπερσυγκέντρωση θαλάσσιας δραστηριότητας, όπως είναι για παράδειγμα η ναυτιλία και η αλιεία από τις οποίες η πλέον χαρακτηριστική απειλή είναι το σύρσιμο της άγκυρας ενός πλοίου στον πυθμένα του βυθού που μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα την πρόσκληση βλάβης σε κάποιο καλώδιο ή και σε αγωγό. Για το συγκεκριμένο ζήτημα αναφερθήκαμε ήδη πιο πάνω στην περίπτωση του αγωγού Balticonnector , ο οποίος υπέστη ρήγμα, που προήλθε από την άγκυρα του κινεζικής σημαίας πλοίου Newnew Polar Bear³⁴.

5.2 Τρομοκρατία και μη κρατικοί δρώντες

Έχουμε σημειώσει ότι τα υποθαλάσσια καλώδια και οι αγωγοί βρίσκονται συνήθως σε απομακρυσμένες τοποθεσίες, στις οποίες είναι εξαιρετικά δύσκολη η διαρκής επιτήρησή τους. Όπως επίσης αναδείξαμε και την ζωτική σημασία αυτών των υποδομών για τα κράτη και τις κοινωνίες. Αυτά ακριβώς τα δύο χαρακτηριστικά είναι που συνηγορούν στην κατάφαση ότι οι υποδομές αυτές συνιστούν δυνητικούς

³⁴ "In early October 2023, undersea cables running between Estonia and Finland and Estonia and Sweden were damaged, along with the Balticonnector gas pipeline. The perpetrator was quickly thought to be the Newnew Polar Bear, a Hong -Kong flagged, Chinese registered vessel that travelled over all three damage sites at the time of the incidents. The Chinese government later admitted the vessel was responsible for damaging the pipeline and cables, but called the incidents accidents.", Bensch S. & Brown E. (2024). *Securing Europe's subsea data cables*. Carnegie Endowment for international Peace, p.8

στόχους τρομοκρατικών επιθέσεων. Όντας συνήθως σε περιοχές εκτός κρατικής κυριαρχίας μπορούν να γίνουν εύκολοι στόχοι, κυρίως τα καλώδια, δεδομένης της απλότητας που απαιτεί ο σχεδιασμός βλάβης ή καταστροφής τους. Με ένα σύρσιμο της άγκυρας ή μέσω ενός δύτε, εάν το βάθος είναι επιτρεπτό μπορεί να προκληθεί μία βλάβη που να έχει σοβαρές συνέπειες στην λειτουργία ενός κράτους – στόχου. Η διασυνδεσιμότητα των απειλών της θαλάσσιας ασφάλειας αναδεικνύεται σε μεγάλο βαθμό όσον αφορά αυτού του είδους τις απειλές καθώς εδώ μπορούμε να παρατηρήσουμε αρκετά καθαρά τις επιπτώσεις που μπορεί να έχει το οργανωμένο έγκλημα, η τρομοκρατία, τα πλοία που είναι νηολογημένα υπό σημαίες ευκαιρίας. Όλα αυτά τα ενδεικτικά παραδείγματα διαπλέκονται ώστε να δημιουργήσουν άπειρες πιθανές πηγές κινδύνου αφήνοντας μάλιστα μικρό έως ανύπαρκτο περιθώριο για την δυνατότητα συγκεκριμενοποίησης του δράστη και απόδοσης ευθυνών. Αν επιχειρήσουμε να συγκεκριμενοποιήσουμε το ζήτημα για την καλύτερη παρουσιάσή του, μπορούμε να σημειώσουμε ότι τον Φεβρουάριο του 2024 σημειώθηκαν κοπές υποθαλάσσιων καλωδίων στην Ερυθρά Θάλασσα που προκάλεσαν προβλήματα στη τηλεπικοινωνιακή σύνδεση Ευρώπης – Ασίας³⁵. Οι ενέργειες αυτές αποδόθηκαν στους Χούθι, που όμως δεν ανέλαβαν την ευθύνη για αυτές τις δολιοφθορές.

5.3 Κρατικές ενέργειες

Πέραν, των απειλών που επισκοπήθηκαν προηγουμένως, πρέπει να σημειώσουμε ότι και τα καλώδια και οι αγωγοί διατρέχουν κινδύνους από κρατικές ενέργειες κυρίως υπό το πρίσμα των υβριδικών απειλών. Καθώς η τεχνολογία των υποθαλάσσιων σκαφών αλλά και του κυβερνοχώρου έχει εξελιχθεί αλματωδώς τα τελευταία χρόνια, παρατηρούμε μια τάση κάποιων κρατών να χρησιμοποιούν τέτοιας μορφής σχεδιασμούς για να κάμψουν την ισχύ ή και την ανάπτυξη των ανταγωνιστών τους, χρησιμοποιώντας αυτές τις υποδομές ως σημεία πίεσης. Επειδή οι υβριδικές τακτικές είναι δύσκολα ανιχνεύσιμες και τοποθετούνται κάτω από το κατώφλι της ένοπλης

³⁵“In February 2024, several communications cables in the Red Sea were cut, affecting internet traffic between Asia and Europe. The incident happened about a month after Yemen's internationally recognized government warned that the Iran-backed Houthi movement might sabotage the cables and attack ships on the Red Sea. The Houthis denied that they had targeted cables.” BBC News. (2025, September 7). *Microsoft cloud services disrupted by Red Sea cable cuts*.

επίθεσης, παρουσιάζουν αυξημένα στρατηγικά πλεονεκτήματα καθώς μπορούν να επιφέρουν το επιθυμητό αποτέλεσμα χωρίς να είναι δυνατή η συνακόλουθη καταδίκη ενός κράτους για μια τέτοια ενέργεια. Είναι άλλωστε ιδιαίτερα δύσκολο να αποδειχθεί για παράδειγμα ότι ένα πλοίο με σημαία Λιβερίας που προκάλεσε κάποια βλάβη σε ένα καλώδιο σέρνοντας την άγκυρά του για 10 ν.μ , βρίσκεται υπό τις εντολές συγκεκριμένου κράτους. Σε αυτό το σημείο πρέπει να αναφερθεί ότι οι κρατικές ενέργειες μπορούν να απειλήσουν την ασφάλεια των καλωδίων και με άλλους τρόπους. Για παράδειγμα, όταν ένα καλώδιο είναι τοποθετημένο εντός των χωρικών υδάτων ενός κράτους , συνήθως είναι απαραίτητη η λήψη άδειας από το κράτος αυτό για να μπορέσουν να προχωρήσουν τυχόν ενέργειες επισκευής ή αντικατάστασης. Εάν το κράτος αρνηθεί ή κωλυσιεργήσει να παραχωρήσει τις σχετικές άδειες τότε η κατάσταση των υποδομών παραμένει ή καθίσταται επισφαλής.

5.4 ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ

Οι απειλές που αντιμετωπίζουν τα υποθαλάσσια καλώδια και οι αγωγοί, είτε προέρχονται από φυσικά φαινόμενα, ακούσιες ανθρώπινες δραστηριότητες, τρομοκρατικές ενέργειες, μη κρατικούς δρώντες ή κρατικές υβριδικές πρακτικές, επιφέρουν συνέπειες οι οποίες εκτείνονται πέραν της άμεσης τεχνικής βλάβης των υποδομών. Οι επιπτώσεις αυτές είναι πολυεπίπεδες και αφορούν την οικονομία, την κοινωνική συνοχή, την εθνική και διεθνή ασφάλεια, καθώς και το θαλάσσιο περιβάλλον.

Σε επίπεδο οικονομίας και λειτουργίας των σύγχρονων κοινωνιών, η διακοπή ή η δυσλειτουργία υποθαλάσσιων καλωδίων μπορεί να οδηγήσει σε σοβαρή αποσταθεροποίηση. Τα υποθαλάσσια καλώδια μεταφέρουν τη συντριπτική πλειονότητα των διεθνών δεδομένων και επικοινωνιών, γεγονός που καθιστά την αδιάλειπτη λειτουργία τους αναγκαία προϋπόθεση για την ομαλή λειτουργία τραπεζικών συναλλαγών, χρηματοπιστωτικών αγορών, ψηφιακών υπηρεσιών και κρίσιμων κρατικών λειτουργιών. Η απώλεια ή ο περιορισμός της συνδεσιμότητας, ακόμη και για σύντομο χρονικό διάστημα, μπορεί να προκαλέσει σημαντικές

οικονομικές απώλειες, ιδίως σε κράτη ή περιοχές με περιορισμένες εναλλακτικές υποδομές³⁶.

Αντίστοιχα, οι ζημίες σε υποθαλάσσιους αγωγούς έχουν άμεσες επιπτώσεις στην ενεργειακή ασφάλεια. Η διακοπή της μεταφοράς φυσικού αερίου ή πετρελαίου μπορεί να οδηγήσει σε ενεργειακές ελλείψεις, αυξήσεις τιμών και ευρύτερες οικονομικές και κοινωνικές αναταράξεις, ιδίως σε κράτη που εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από συγκεκριμένους αγωγούς για τον ενεργειακό τους εφοδιασμό. Οι επιπτώσεις αυτές αποκτούν ιδιαίτερη βαρύτητα σε περιόδους γεωπολιτικής έντασης, όπου οι ενεργειακές υποδομές μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως μέσα άσκησης πολιτικής πίεσης.

Πέραν των οικονομικών συνεπειών, οι απειλές κατά των υποθαλάσσιων υποδομών εγείρουν σοβαρά ζητήματα εθνικής και διεθνούς ασφάλειας. Η διατάραξη των επικοινωνιών ή της ενεργειακής τροφοδοσίας μπορεί να επηρεάσει την ικανότητα ενός κράτους να ασκήσει βασικές λειτουργίες διακυβέρνησης, να συντονίσει υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης ή να διασφαλίσει την άμυνά του. Ιδίως στο πλαίσιο υβριδικών απειλών, τέτοιες ενέργειες μπορούν να λειτουργήσουν αποσταθεροποιητικά χωρίς να οδηγήσουν σε άμεση στρατιωτική αντιπαράθεση, εκμεταλλευόμενες τα κενά του διεθνούς δικαίου και την αδυναμία ταχείας απόδοσης ευθύνης.

Ιδιαίτερης σημασίας είναι και οι επιπτώσεις στο θαλάσσιο περιβάλλον. Ενώ η βλάβη ενός υποθαλάσσιου καλωδίου έχει περιορισμένες περιβαλλοντικές συνέπειες, η ζημία σε έναν υποθαλάσσιο αγωγό, ιδίως μεταφοράς υδρογονανθράκων, μπορεί να οδηγήσει σε εκτεταμένη ρύπανση, με σοβαρές επιπτώσεις στη θαλάσσια βιοποικιλότητα, στην αλιεία και στον τουρισμό. Τα παράκτια κράτη καλούνται σε

³⁶ “Seven active submarine cables provide Cyprus’ internet backbone access. The island state is connected to Turkey, France, Egypt, Israel, Greece and the currently longest cable system SEA – ME-WE -3. Similar to both examples above, this cable diversity results in a high level of redundancy availability, rendering an internet blackout after cable ruptures very improbable. Yet Cyprus is situated in a risky seismic area.”, Bueger, Christian & Liebetrau, Tobias & Franken, Jonas. (2022). Security threats to undersea communications cables and infrastructure - consequences for the EU, p.26

τέτοιες περιπτώσεις να αναλάβουν το κόστος απορρύπανσης και αποκατάστασης, το οποίο συχνά είναι δυσανάλογο προς τις οικονομικές τους δυνατότητες.

Σε θεσμικό και νομικό επίπεδο, οι επιπτώσεις των απειλών αυτών αναδεικνύουν τα όρια του ισχύοντος διεθνούς νομικού πλαισίου. Η δυσκολία απόδοσης ευθύνης, ιδίως σε περιπτώσεις υβριδικών ενεργειών ή δράσης μη κρατικών δρώντων, δημιουργεί ένα κλίμα ατιμωρησίας, το οποίο μπορεί να ενθαρρύνει την επανάληψη παρόμοιων περιστατικών. Παράλληλα, η έλλειψη σαφών και δεσμευτικών κανόνων για την πρόληψη, την επιτήρηση και την αποκατάσταση των ζημιών καθιστά επιτακτική την ανάγκη περαιτέρω ανάπτυξης του διεθνούς δικαίου της θάλασσας.

Τέλος, οι συνέπειες των απειλών κατά των υποθαλάσσιων καλωδίων και αγωγών υπογραμμίζουν τη σημασία της διεθνούς και περιφερειακής συνεργασίας. Η διασυνοριακή φύση των υποδομών αυτών σημαίνει ότι καμία χώρα δεν μπορεί να διασφαλίσει την προστασία τους μεμονωμένα. Η ανταλλαγή πληροφοριών, η ανάπτυξη κοινών μηχανισμών επιτήρησης και η θέσπιση κοινών προτύπων ανθεκτικότητας αποτελούν κρίσιμες προϋποθέσεις για τον περιορισμό των κινδύνων και την ενίσχυση της θαλάσσιας ασφάλειας σε περιφερειακό και διεθνές επίπεδο

Κεφάλαιο 6 Το Διεθνές Νομικό Πλαίσιο Προστασίας των Υποθαλάσσιων Καλωδίων και Αγωγών

Όπως αναφέρθηκε ήδη, η πόντιση υποθαλάσσιων καλωδίων δεν αποτελεί καινοτομία αυτού του αιώνα αλλά πρόκειται για μια ανθρώπινη δραστηριότητα που ξεκινά να αναπτύσσεται ήδη από τις αρχές του 19^{ου} αιώνα. Συνακόλουθα λοιπόν και χάριν νομικής ρύθμισης αυτής της δραστηριότητας που ξεπερνά εκ της φύσεως και του σκοπού της τα σύνορα ενός κράτους και γίνεται διεθνική γίνεται για πρώτη φορά αντικείμενο νομικής ρύθμισης στην Σύμβαση των Παρισίου του 1884 για την Προστασία των Υποθαλάσσιων Τηλεγραφικών καλωδίων. Πρέπει να σημειωθεί ότι η σύμβαση αυτή παραμένει αυτοτελώς μέχρι και σήμερα σε ισχύ και πέραν τούτου αποτέλεσε την βάση για τις περί καλωδίων διατάξεις που εισήχθησαν στη Σύμβαση της Γενεύης για την Ανοιχτή Θάλασσα και την Σύμβαση για την Υφαλοκρηπίδα, που

στην συνέχεια εντάχθηκαν και στην Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας³⁷. Στην πραγματικότητα όμως στη Σύμβαση του 1884, δεν δίνεται στα συμβαλλόμενα μέρη διευρυμένη δυνατότητα για άσκηση δικαιωμάτων επί των πλοίων ξένης σημαίας που μπορεί να έχουν προξενήσει κάποια βλάβη παρά μόνο δικαίωμα ενός γενικότερου ελέγχου και συλλογής στοιχείων³⁸, παρά το γεγονός ότι το πεδίο εφαρμογής της είναι εκτός των χωρικών υδάτων. Παρόλα αυτά πρέπει να σημειωθεί ότι αναγνωρίστηκε ήδη από τα αρχικά στάδια η σημασία και η ανάγκη προστασίας των καλωδίων μέσω της σχετικής σύμβασης, με την οποία προβλέπονται συγκεκριμένες υποχρεώσεις των κρατών για την προστασία τους. Είναι πράγματι ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα η πρόνοια των συντακτών της Σύμβασης να συμπεριλάβουν διατάξεις που περιλαμβάνουν συνέπειες για τις ενέργειες που στρέφονται κατά των υποθαλάσσιων καλωδίων. Η Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας έχει και σε αυτόν τον τομέα της θαλάσσιας δραστηριότητας σημαντικό ρόλο καθώς εμπεριέχει κανόνες εθιμικού και συμβατικού δικαίου που αφορούν τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα όλων των κρατών όσον αφορά την ελευθερία για τοποθέτηση υποθαλάσσιων καλωδίων αλλά και αγωγών και ορίζει το πλαίσιο που θεμελιώνει τις υποχρεώσεις των κρατών για την προστασία αυτών των σημαντικών υποδομών. Στην ΣΔΘ δεν περιλαμβάνεται ένα αυτοτελές κεφάλαιο το οποίο να αφορά την θαλάσσια ασφάλεια και την προστασία καλωδίων και αγωγών υπό αυτό το πρίσμα. Όμως βρίθκει διατάξεων που ρυθμίζουν τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα των κρατών επί του συγκεκριμένου ζητήματος³⁹, οι

³⁷ Burnett, D. R. (2011). The 1884 International Convention for Protection of Submarine Cables: Provisions not in UNCLOS deserve attention now (Centre for International Law, National University of Singapore).

³⁸ "Offences against the present Convention may be verified by all means of proof allowed by the legislation of the country of the court. When the officers commanding the ships of war, or ships specially commissioned for the purpose by one of the High Contracting Parties, have reason to believe that an infraction of the measures provided for in the present Convention has been committed by a vessel other than a vessel of war, they may demand from the captain or master the production of the official documents proving the nationality of the said vessel...", Convention for the Protection of Submarine Cables(1884), Article X.

³⁹ "UNCLOS is the most comprehensive of all the aforementioned treaties and is the treaty with the most number of ratifications, and is consequently considered the applicable international legal regime governing submarine cables and pipelines. UNCLOS places certain rights and obligations on States depending on the maritime zone in which the cable or pipeline – related activity is taking place.", International Law Association Committee Submarine Cables and Pipelines under International Law, 'Proposal for Establishment of a new ILA Committee on Submarine Cables and Pipelines under International Law ' (International Law Association, November 2018)

προβλέψεις φυσικά διακρίνονται και διαφοροποιούνται ανά θαλάσσια ζώνη και μπορούν να επισκοπηθούν και υπό το πρίσμα του πεδίου της θαλάσσιας ασφάλειας.

Αρχικά μπορούμε να σημειώσουμε ότι ήδη από το προοίμιο της σύμβασης γίνεται αναφορά όχι μόνο στην κωδικοποίηση αλλά και στην προοδευτική ανάπτυξη του Δικαίου της Θάλασσας, δίνοντας κατά αυτόν τον τρόπο την δυνατότητα στην επιχειρηματολογία ότι ζητήματα που δεν αναφέρονται ρητώς στο κείμενο της Σύμβασης μπορούν να επιλυθούν μέσω μιας τελλογικής ερμηνείας του συνόλου των κωδικοποιημένων διατάξεων με σκοπό την επίλυση του ζητήματος των νομικών κενών που υπάρχουν σε αρκετά ζητήματα που αφορούν τα υποθαλάσσια καλώδια και τους αγωγούς. Επί της ουσίας καταφάσκει αρχικά ότι τα υποθαλάσσια καλώδια και εκ της φύσεως αλλά και εκ της λειτουργίας τους εντάσσονται σε ένα σύνθετο καθεστώς και αυτό γιατί πάνω τους συναντάται η κρατική κυριαρχία με την ιδιωτική πρωτοβουλία, η δε θέση που αυτές οι υποδομές είναι τοποθετημένες, δηλαδή εάν βρίσκονται στα χωρικά ύδατα, στην ΑΟΖ ή στα διεθνή ύδατα διαφοροποιεί ολικά τον τρόπο αντιμετώπισης τούς και τα εργαλεία που παρέχει προς αυτό τον σκοπό το διεθνές δίκαιο και το δίκαιο της θάλασσας. Στο παρόν λοιπόν κεφάλαιο θα εξετάσουμε τι προβλέπει το διεθνές δίκαιο για τα υποθαλάσσια καλώδια και τους αγωγούς ανά θαλάσσια ζώνη για να μπορέσουμε να ερευνήσουμε την ύπαρξη νομικών κενών και στη συνέχεια να εξετάσουμε πιθανές λύσεις για την εξέλιξη του πλαισίου προστασίας αυτών των υποδομών.

6.1. Νομικό πλαίσιο στα χωρικά ύδατα

Γνωρίζουμε ότι το παράκτιο κράτος εντός των χωρικών του υδάτων ασκεί πλήρη κυριαρχία (α.2 ΣΔΘ) και όχι απλά κυριαρχικά δικαιώματα. Λόγω του γεγονότος ότι αυτή η κυριαρχία εκτείνεται και στο βυθό το παράκτιο κράτος έχει πλήρη κυριαρχία και εκεί και ως εκ τούτου σύμφωνα με το α. 21 της ΣΔΘ μπορεί να λαμβάνει μέτρα και να ορίζει συγκεκριμένους κανονισμούς με βάση τους οποίους θα είναι δυνατή η πόντιση καλωδίων και η κατασκευή αγωγών εντός των χωρικών του υδάτων. Συνεπώς για να προχωρήσει μια τέτοια διαδικασία στα χωρικά ύδατα είναι προαπαιτούμενο να ληφθεί η συναίνεση του παράκτιου κράτους καθώς αυτές οι διαδικασίες υπόκεινται στην ρυθμιστική αρμοδιότητα του. Πέραν της συναίνεσης το παράκτιο κράτος μπορεί να θέσει διάφορους περιορισμούς, όπως είναι για παράδειγμα η

ενδεδειγμένη διαδρομή την οποία θα πρέπει να ακολουθήσει η πόντιση του καλωδίου ή το βάθος στο οποίο είναι επιτρεπτό να κατασκευαστεί ένας αγωγός ή ακόμη να θέσει συγκεκριμένες προϋποθέσεις των υλικών κατασκευής αυτών των υποδομών. Ακόμη το παράκτιο κράτος μπορεί να λαμβάνει υπόψη την προστασία του περιβάλλοντος, την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας αλλά και την προστασία των ήδη τοποθετημένων αγωγών και καλωδίων. Αυτά τα δεδομένα συνηγορούν στο ότι το κράτος μπορεί ακόμα να απαγορεύσει εντελώς την πόντιση καλωδίου ή την κατασκευή αγωγού σε συγκεκριμένα σημεία εάν θεωρήσει ότι με αυτό τον τρόπο μπορεί να το βλάπτεται η ειρήνη, η ασφάλεια και η τάξη του ή ακόμη εάν κρίνει ότι εάν το επιτρέψει θα παραβιάσει άλλες διεθνείς υποχρεώσεις του. Παρατηρούμε λοιπόν ότι ως προς τα χωρικά ύδατα υπάρχει μια ταύτιση με τα προβλεπόμενα για την αβλαβή διέλευση. Οι περιορισμοί και οι κανόνες που θέτει το παράκτιο κράτος για την συγκεκριμένη δραστηριότητα θα πρέπει να έχουν χαρακτήρα εύλογο και ανάλογο του προστατευόμενου συμφέροντος, αυτό σημαίνει ότι δεν θα πρέπει να καθίσταται αδύνατη η τοποθέτηση αγωγών και καλωδίων. Άλλωστε πρόκειται για περιορισμούς που συνάδουν και με το δικαίωμα του παράκτιου κράτους να χαράσσει θαλάσσιους διαδρόμους, σύμφωνα και με τα προβλεπόμενα στο α.22 ΔΣΘ, χωρίς να θεωρείται ότι παρακωλύει με κάποιον τρόπο το δικαίωμα αβλαβούς διέλευσης.

6.2. Νομικό πλαίσιο στην Υφαλοκρηπίδα, την ΑΟΖ και τα Διεθνή Ύδατα

Η υφαλοκρηπίδα ενός κράτους είναι η θαλάσσια ζώνη που περιλαμβάνει τον θαλάσσιο βυθό και το υπέδαφος αυτού και εκτείνεται πέραν της χωρικής θάλασσας καθ' όλη την έκταση της φυσικής προέκτασης του χερσαίου του εδάφους μέχρι το εξωτερικό όριο του υφαλοπλαισίου ή σε απόσταση 200 ν.μ. Το νομικό καθεστώς των υποθαλάσσιων καλωδίων και αγωγών καθίσταται πιο περίπλοκο στην υφαλοκρηπίδα, δεδομένου ότι το καθεστώς αυτής δεν επηρεάζει τα υπερκείμενα ύδατα. Μπορεί λοιπόν να υπάρχει μια ποικιλομορφία θαλασσιών ζωνών, δηλαδή να έχουμε τοποθέτηση ενός καλωδίου στην υφαλοκρηπίδα ενώ τα υπερκείμενα ύδατα να θεωρούνται διεθνή ή να αποτελούν μέρος της ΑΟΖ. Στην υφαλοκρηπίδα το παράκτιο κράτος δεν ασκεί πλήρη κυριαρχία παρά μόνον κυριαρχικά δικαιώματα συγκεκριμένου σκοπού (εξερεύνησης και εκμετάλλευσης φυσικών πόρων) και η

δικαιοδοσία του δεν είναι πλήρης αλλά περιορίζεται μόνον προς εξυπηρέτησή των σχετικών δικαιωμάτων. Το νομικό καθεστώς των υποθαλάσσιων καλωδίων και αγωγών στην υφαλοκρηπίδα και στην ΑΟΖ παρουσιάζει μεγαλύτερη πολυπλοκότητα, καθώς στις ζώνες αυτές το παράκτιο κράτος δεν ασκεί πλήρη κυριαρχία, αλλά κυριαρχικά δικαιώματα και δικαιοδοσία για συγκεκριμένους σκοπούς. Σημείο αναφοράς για το ζήτημα της τοποθέτησης καλωδίων και αγωγών στην Υφαλοκρηπίδα αποτελεί το α.79 της ΣΔΘ, το οποίο και παρέχει σε όλα τα κράτη το σχετικό δικαίωμα. Από το κείμενο του άρθρου προκύπτει ότι το ίδιο το δικαίωμα των κρατών μπορεί να περιοριστεί καθώς βρίσκεται υπό την αίρεση του δικαιώματος του παράκτιου κράτους να λαμβάνει τα μέτρα που κρίνει απαραίτητα και αναγκαία για την εκμετάλλευση των φυσικών πόρων, την προστασία αυτών καθώς και την προστασία του περιβάλλοντος από την μόλυνση. Επίσης το παράκτιο κράτος, ειδικά όσον αφορά του υποθαλάσσιους αγωγούς, διατηρεί το δικαίωμα να επιλέξει την πορεία που θα ακολουθήσει αυτός ο αγωγός.

Την ελευθερία για τοποθέτηση καλωδίων και αγωγών απολαμβάνουν όλα τα κράτη και στην ΑΟΖ σύμφωνα με το α.58 της ΣΔΘ, το οποίο παραπέμπει στο α. 87 για τις ελευθερίες της ανοικτής θάλασσας. Η παραπομπή αποσκοπεί στην οριοθέτηση του δικαιώματος καθώς το άρθρο 87 παρ. γ αναφέρει μεν την ελευθερία τοποθέτησης καλωδίων και αγωγών αλλά θέτει ως προϋπόθεση ότι αυτή η ελευθερία θα ασκείται κατά τρόπο που θα γίνονται σεβαστές οι προβλεπόμενες διατάξεις του Μέρους VI για την Υφαλοκρηπίδα. Επίσης κατά την ενάσκηση του δικαιώματός τους θα πρέπει να τηρούν την αρχή της δέουσας επιμέλειας, η οποία και περιορίζει την συμπεριφορά τους και δυνητικά δίνει την ευκαιρία στο παράκτιο κράτος, εάν δεν υπάρχει η σχετική συμμόρφωση να προχωρήσει στις νόμιμες ενέργειες. Η υποχρέωση αυτή βαρραίνει φυσικά και το παράκτιο κράτος.

Στα διεθνή ύδατα άλλως ανοικτή θάλασσα καθώς και στον πυθμένα της ανοικτής θάλασσας όλα τα κράτη έχουν δικαίωμα να τοποθετούν καλώδια και αγωγούς (α. 87 και 112 ΣΔΘ), χωρίς τους περιορισμούς που υπάρχουν στις λοιπές θαλάσσιες ζώνες. Ο περιορισμός βέβαια για την υποχρέωση τήρησης της δέουσας επιμέλειας, του σεβασμού δηλαδή των δικαιωμάτων των άλλων κρατών αλλά και τις προστασίας των

ήδη υπαρχόντων υποδομών παραμένει μέσω της ευθείας παραπομπής στην παράγραφο 5 του α.79.

Ιδιαίτερη σημασία για το νομικό πλαίσιο της προστασίας των υποθαλάσσιων υποδομών έχει και το άρθρο 113 της ΣΔΘ. Με το άρθρο αυτό εισάγεται ειδική υποχρέωση όλων των κρατών, παράκτιων και μη, να ενισχύσουν την εθνική τους νομοθεσία μέσω της οποίας θα μπορούν να διωχθούν οι υπαίτιοι που προκάλεσαν βλάβη σε καλώδια ή αγωγούς είτε υπαιτίως είτε λόγω βαριά αμέλειας⁴⁰. Πρόκειται για ένα ιδιαίτερα σημαντικό άρθρο καθώς στις περισσότερες περιπτώσεις που έχουν σημειωθεί βλάβες σε καλώδια ή αγωγούς, το παράκτιο κράτος δεν μπορεί να ασκήσει ποινική αρμοδιότητα κατά του υπαίτιου πλοίου ξένης σημαίας και επαφίεται στην σχετική πρόσκληση που θα απευθύνει στο κράτος σημαίας ή στο κράτος ιθαγένειας των υπόπτων – δραστών.

6. 3 Νομικό κενό

Από την επισκόπηση των πιο σημαντικών διατάξεων της ΣΔΘ που αφορούν στην τοποθέτηση καλωδίων και αγωγών στις διάφορες θαλάσσιες ζώνες, παρατηρούμε ότι τα παράκτια κράτη στην πραγματικότητα έχουν αρκετά περιορισμένες δυνατότητες αντίδρασης στις περιπτώσεις που πλοία ξένης σημαίας προξενούν είτε ακούσια, αλλά λόγω σοβαρής αμέλειας είτε και εκούσια βλάβες ή καταστροφές σε κρίσιμες υποθαλάσσιες υποδομές. Πράγματι φαίνεται ότι στις περιπτώσεις που το κράτος έχει εύλογες υποψίες ότι έχει γίνει κάποια δολιοφθορά σε μια από τις προστατευόμενες υποδομές δεν θα μπορέσει να ενεργήσει, τουλάχιστον όχι χωρίς να παραβιάσει την βασική αρχή της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας, ή την αρχή της αβλαβούς διέλευσης για παράδειγμα σε περίπτωση που το καλώδιο που καταστραφεί στα χωρικά του ύδατα ανήκει σε εταιρεία που έχει την ιθαγένεια ξένου κράτους. Υπάρχουν πολλές και διαφορετικές προσεγγίσεις στην προσπάθεια να δοθούν απαντήσεις εντός του

⁴⁰ “The utility of this provision in placing a clear obligation on states to refrain from intentionally damaging submarine cables is doubtful. Article 113 only places an obligation on a state to criminalize willful or negligent damage by vessels permitted to fly its flag or persons subject to its jurisdiction – it does not explicitly provide that states must refrain from deliberately damaging cables. Moreover it does not establish state responsibility if states do deliberately damage cables.” Davenport, T. M. (2023, October 26). Intentional damage to submarine cable systems by states. *Hoover Institution, Stanford University*, p.3

υφιστάμενου νομικού πλαισίου. Κάποιοι έχουν υποστηρίξει ότι θα πρέπει να επιχειρηθεί μια τελεολογική ερμηνεία των άρθρων της σύμβασης που θα βασίζεται στα προβλεπόμενα στο προοίμιο της περί προοδευτικής ανάπτυξης του δικαίου της θάλασσας προς τον σκοπό της ενίσχυσης της ασφάλειας και της ειρήνης. Πρόκειται για μια προσέγγιση που προσπαθεί να ενισχύσει σε σύντομο χρόνο και με άμεσο τρόπο το νομικό πλαίσιο χάριν της ανάγκης να αντιμετωπιστεί αυτό το ολοένα και συχνότερα καταγραφόμενο φαινόμενο. Όμως αυτή η προσέγγιση δεν φαίνεται να βρίσκει ανταπόκριση στην πρακτική που ακολουθούν τα κράτη, όπως μπορούμε να παρατηρήσουμε στα περιστατικά που έχουν λάβει χώρα στην Βαλτική θάλασσα. Μια άλλη πρόταση που παρουσιάζει ενδιαφέρον και θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί ως νομιμοποιητική αιτία είναι η αντιμετώπιση των σχετικών πράξεων με βάση τις προβλέψεις περί πειρατείας, σύμφωνα με το α. 101 της ΣΔΘ και την απονομή στο παράκτιο κράτος καθολικής δικαιοδοσίας⁴¹. Πρόκειται βέβαια για μια δυναμική προσέγγιση του ζητήματος και δεν έχει προταθεί από κάποιο κράτος, σύμφωνα με την διαθέσιμη βιβλιογραφία. Σε κάθε περίπτωση, ανοίγει ένα περιθώριο περαιτέρω ανάλυσης από τους διεθνείς οργανισμούς και τα κράτη που ίσως όμως να μην είναι αρκετό δεδομένου ότι για να στοιχειοθετηθεί το έγκλημα της πειρατείας είναι απαραίτητη η πράξη βίας, κράτησης ή διαρπαγής, έννοιες που είναι δύσκολο να εφαρμοσθούν έστω και κατ' αναλογία σε περιπτώσεις για παράδειγμα καταστροφής ενός καλωδίου μέσω συρσίματος μια άγκυρας καθώς και το γεγονός ότι αυτές οι πράξεις πρέπει να στρέφονται κατά πλοίου ή αεροσκάφους Ελλιπής φαίνεται και η πρόταση της αντιμετώπισης του ζητήματος μέσω των προβλέψεων για την τρομοκρατία καθώς για την αναχαίτιση ή την επιχείρηση νηοψίας σε πλοίο που πιθανολογείται ότι προβαίνει σε πράξεις τρομοκρατίας κρίνεται απαραίτητη η συναίνεση του κράτους σημαίας. Στο συγκεκριμένο ζήτημα το Διαρκές Διαιτητικό Δικαστήριο στην απόφαση του για την Υπόθεση Arctic Sunrise άφησε ανοιχτό το ενδεχόμενο το παράκτιο κράτος να νομιμοποιείται να λάβει προληπτικά μέτρα κατά πλοίου που βρίσκεται εντός της ΑΟΖ του και εφόσον υπάρχει ισχυρή πιθανολόγηση ότι το μπορεί να εμπλέκεται σε τρομοκρατική επίθεση κατά του παράκτιου κράτους, χωρίς βέβαια να καταλήγει με σαφήνεια σε ένα τέτοιο συμπέρασμα.

⁴¹ Lott, A. (2025). *Unconventional legal approaches to protecting underwater infrastructure*. The Hague Centre for Strategic Studies (HCSS).

Συμπερασματικά, παρατηρούμε ότι μολονότι οι υποθαλάσσιες υποδομές των καλωδίων και αγωγών έχουν συμπεριληφθεί σε αρκετά άρθρα της ΣΔΘ και μάλιστα υπάρχει η πρόνοια της ελευθερίας όλων των κρατών για την τοποθέτησή τους αλλά και η υποχρέωση να συμπεριφέρονται με την δέουσα επιμέλεια κατά την τοποθέτηση νέων αγωγών και καλωδίων, σεβόμενα τις ήδη τοποθετημένες υποδομές, το υπάρχον νομικό πλαίσιο δεν καλύπτει πολλές περιπτώσεις παραβιάσεων, δυσκολεύοντας κυρίως τα παράκτια κράτη στην προστασία των υποθαλάσσιων υποδομών.

Στο παρόν κεφάλαιο επιχειρήσαμε μια επισκόπηση του νομικού καθεστώτος των υποθαλάσσιων υποδομών, αγωγών και καλωδίων, με βάση το δίκαιο της θάλασσας. Αναδείξαμε τα σημαντικότερα άρθρα της ΣΔΘ και τις σχετικές προβλέψεις για τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των κρατών σχετικά με την ελευθερία τοποθέτησης τους και τέλος σημειώσαμε ότι από την διεθνή βιβλιογραφία προκύπτει η ύπαρξη ενός νομικού κενού σχετικά με την επαρκή αντιμετώπιση του ζητήματος με βάση το διεθνές δίκαιο και την ανάγκη να δημιουργηθεί ένα πιο σαφές πλαίσιο που θα βοηθήσει τα κράτη να λειτουργούν σε πλήρη συμμόρφωση με αυτό και που επιπροσθέτως θα συνεισφέρει στην ενίσχυση της θαλάσσιας ασφάλειας και ειδικότερα των υποθαλάσσιων υποδομών. Στη συνέχεια θα προσεγγίσουμε το ευρύτερο πλαίσιο της ανάπτυξης των καλωδίων και των αγωγών στην Ανατολική Μεσόγειο μέσω της επισκόπησης των εθνικών στρατηγικών και των πρακτικών των κρατών της περιοχής καθώς και μέσω της περιφερειακής συνεργασίας στην ευρύτερη περιοχή.

Κεφάλαιο 7 Υποθαλάσσια Καλώδια και αγωγοί στην Ανατολική Μεσόγειο

7.1 Η γεωγραφία των κρίσιμων υποδομών

Όπως έχουμε ήδη σημειώσει και προκύπτει και από τις σχετικές αποφάσεις της Γ.Σ. του Ο.Η.Ε., οι υποθαλάσσιες υποδομές αναδεικνύονται σε κρίσιμο παράγοντα για τη διατήρηση της διεθνούς ειρήνης και ασφάλειας. Το περιβάλλον όμως της Ανατολικής Μεσογείου αποτελεί μια πρόκληση υψηλού επιπέδου, όχι μόνο για τις διεθνείς σχέσεις αλλά και για το διεθνές δίκαιο. Η περιοχή χαρακτηρίζεται με αντικειμενικούς όρους ως περιοχή υψηλής έντασης και ως βασικό χαρακτηριστικό της πρέπει να

σημειώσουμε το προβληματικό καθεστώς οριοθέτησης θαλασσίων ζωνών. Πράγματι προκαλείται το ερώτημα εάν η ελλιπής οριοθέτηση είναι η γενεσιουργός αιτία όλης αυτής της έντασης; Σε κάθε περίπτωση, οι συνθήκες παραμένουν προβληματικές για την πρόοδο των παράκτιων κρατών και σίγουρα αποτελούν μεγάλη πρόσκληση για τις υποθαλάσσιες υποδομές που αντιμετωπίζουν αυξημένες πηγές κινδύνου, γεγονός που εμποδίζει την περαιτέρω ανάπτυξή τους. Η Ανατολική Μεσόγειος έχει αναδειχθεί, όπως εξαρχής αναφέρθηκε, σε έναν από τους πλέον κρίσιμους θαλάσσιους χώρους παγκοσμίως σε πολλούς τομείς αλλά και όσον αφορά τα υποθαλάσσια καλώδια και τους αγωγούς. Σε αυτό το πλαίσιο, τα καλώδια και οι αγωγοί πέραν από υποδομές που εξυπηρετούν σημαντικές ανθρώπινες δραστηριότητες αναδεικνύονται σε σημεία πίεσης, μέσω των οποίων επιχειρείται η προβολή ισχύος και αναλόγως από ποια σκοπιά το εξετάζουμε αυτό ισχύει και στην περίπτωση πόντισης καλωδίων και κατασκευής αγωγών αλλά και στις περιπτώσεις αποτροπής ή παρεμπόδισης αυτών των σχεδιασμών.

Τα υποθαλάσσια καλώδια που βρίσκονται στην περιοχή λειτουργούν ως βασικές υποδομές για την ψηφιακή και τηλεπικοινωνιακή διασυνδεσιμότητα της Ευρώπης με την Ασία και την Αφρική ενώ σημαντικό ρόλο έχουν και τα καλώδια μεταφοράς ηλεκτρικής ενέργειας. Οι δε αγωγοί φυσικού αερίου συνδέονται άμεσα με την ενεργειακή ασφάλεια της περιοχής αλλά και με τις διαφορετικές γεωπολιτικές στρατηγικές είτε σε περιφερειακό είτε σε παγκόσμιο επίπεδο. Ο σχεδιασμός, η εγκατάσταση, η λειτουργία και η συντήρηση αυτών των υποδομών εντάσσονται μέσα σε ένα ασταθές και ρευστό περιβάλλον, στο οποίο η έλλειψη οριοθέτησης θαλασσίων ζωνών αντανακλά αρνητικά, όπως αρνητικά επιδρούν και η αποδυνάμωση της κρατικής λειτουργίας ορισμένων κρατών, όπως είναι η Συρία αλλά και το εμπόλεμο που αντιμετωπίζουν άλλες, όπως το Ισραήλ.

Οι διμερείς σχέσεις Ελλάδας – Τουρκίας, Κύπρου – Τουρκίας αλλά και η αναπόφευκτη τριγωνική σχέση που δεν πρέπει να παραβλέπεται προκαλούν σειρά ενεργειών στον θαλάσσιον χώρο και επηρεάζουν σημαντικά και συστηματικά τις υποθαλάσσιες αυτές υποδομές. Οι διαφορές και οι διεκδικήσεις σχετικά με την οριοθέτηση των θαλασσίων ζωνών, κυρίως όσον αφορά στην ΑΟΖ και την υφαλοκρηπίδα επηρεάζουν άμεσα την ανάπτυξη και την ασφάλεια καλωδίων και αγωγών. Η Ελλάδα και η Κύπρος,

κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και συμβαλλόμενα μέρη της ΣΔΘ, προκρίνουν την ανάπτυξη των υποθαλάσσιων υποδομών τους στο πλαίσιο των προβλέψεων του δικαίου της θάλασσας ενώ από την πλευρά της η Τουρκία, ως μη συμβαλλόμενο μέρος ενεργεί με διαφορετική θεώρηση, επιχειρώντας να διαμορφώσει ένα ιδιότυπο καθεστώς στην Ανατολική Μεσόγειο, το οποίο και προωθεί μέσω της συστηματικής κρατικής πρακτικής, επιβάλλοντας τη δημιουργία τετελεσμένων δια της στρατιωτικής ισχύος αλλά και επιχειρώντας την προβολή διαφορετικής ερμηνείας σε ισχύοντες νομικούς κανόνες. Η σταθερά τεταμένη κατάσταση επηρεάζει αυτή καθαυτή τους όποιους σχεδιασμούς για τις επενδύσεις σε υποθαλάσσιες υποδομές ενώ η ανάγκη προβολής αμυντικής ισχύος των κρατών επιβάλλει την αυξημένη αμυντική παρουσία στον ευρύτερο θαλάσσιο χώρο του Αιγαίου και της Ανατολικής Μεσογείου και τη συχνή εκτέλεση ναυτικών ασκήσεων που αναπόδραστα επηρεάζουν και την ασφάλεια των ήδη υπαρχόντων υποδομών. Προχωρώντας στην λεκάνη της Μεσογείου, η κατάσταση στη Συρία και στον Λίβανο επιδεινώνει ακόμη περισσότερο το περιβάλλον ασφαλείας στην Ανατολική Μεσόγειο. Η Συρία μετά από μια μακροχρόνια εμφύλια διαμάχη που κατέστρεψε την ασφάλεια και την σταθερότητά της αλλά και τις κρατικές υποδομές παρουσιάζει περιορισμένη ικανότητα σε κεντρικό κρατικό επίπεδο να ελέγξει τα σύνορά της, συμπεριλαμβανομένου του θαλάσσιου χώρου της και ως εκ τούτου δεν μπορούν να υπάρξουν εγγυήσεις για την ασφάλεια των υποθαλάσσιων υποδομών. Σε έναν διαφορετικό αλλά επίσης προβληματικό πλαίσιο βρίσκεται και ο Λίβανος. Στην χώρα η παρατεταμένη πολιτική και οικονομική κρίση οδηγεί σε μια εσωτερική κατάσταση αποσταθεροποίησης στην οποία συμβάλει αρνητικά και η διαμάχη στα νότια σύνορα της χώρας με το Ισραήλ. Τα ζητήματα που αντιμετωπίζει η χώρα οδηγούν στην ανεπάρκεια της κρατικής λειτουργίας. Το γεγονός αυτό αναπόδραστα συμπαρασύρει και την χάραξη εθνικών στρατηγικών σε διάφορους τομείς, συμπεριλαμβανομένου του τομέα της θαλάσσιας ασφαλείας με προφανείς αρνητικές συνέπειες για τα καλώδια και τους αγωγούς.

Όσον αφορά στο Ισραήλ, διαφοροποιείται αισθητά από τις γειτονικές του χώρες και αυτό γιατί πρώτον διαθέτει σημαντικές υπεράκτιες ενεργειακές εγκαταστάσεις και αντίστοιχα υποθαλάσσια καλώδια και αγωγούς και δεύτερον η συνολική κατάσταση του κράτους σε επίπεδο ασφαλείας είναι η κατάσταση μετά την 7^η Οκτωβρίου 2023

άλλαξε άρδην την κατάσταση και τις προτεραιότητες ασφαλείας. Το Ισραήλ συνδέει άμεσα τα υποθαλάσσια καλώδια και τους αγωγούς με την εθνική του ασφάλεια και αντιμετωπίζει το συγκεκριμένο ζήτημα ως προτεραιότητα και ως επί το πλείστον στρατιωτικοποιώντας τις περιοχές στις οποίες εντοπίζονται σχετικές υποδομές⁴². Γίνεται αντιληπτό ότι η εμπλοκή του Ισραήλ με μια πυρηνική δύναμη όπως το Ιράν οδηγεί το κράτος σε μια υπό αυξημένο συναγερμό λειτουργία, δεδομένου ότι η εμπόλεμη κατάσταση ή η απειλή της ενισχύει τους κινδύνους άμεσων επιθέσεων και δολιοφθορών και ως εκ τούτου η αυξημένη επιτήρηση και προστασία είναι επιβεβλημένη δοκιμάζοντας τα όρια τόσο του δικαίου της θάλασσας αλλά και του διεθνούς ανθρωπιστικού δικαίου.

Η Αίγυπτος, σε παγκόσμιο επίπεδο, αποτελεί σημαντικότατο κόμβο για τα υποθαλάσσια καλώδια και τους αγωγούς και ως εκ τούτου συγκεντρώνει το αντίστοιχο ενδιαφέρον⁴³. Σε αντίθεση με την αστάθεια άλλων κρατών, η Αίγυπτος διαδραματίζει κομβικό ρόλο στην Ανατολική Μεσόγειο ως παράγοντας σχετικής σταθερότητας. Η γεωγραφική της θέση την καθιστά βασικό κόμβο διέλευσης υποθαλάσσιων καλωδίων που συνδέουν την Ευρώπη με την Ασία και την Αφρική, ενώ παράλληλα αποτελεί σημαντικό ενεργειακό παίκτη με υποδομές υδροποιημένου φυσικού αερίου και διασυνδέσεις αγωγών.

Η Αίγυπτος έχει επενδύσει στη θεσμική και επιχειρησιακή προστασία κρίσιμων υποδομών, γεγονός που ενισχύει την ελκυστικότητά της ως αξιόπιστου εταίρου για διεθνείς ενεργειακές και ψηφιακές διασυνδέσεις. Στο πλαίσιο αυτό, λειτουργεί ως σταθεροποιητικός παράγοντας σε μια κατά τα άλλα κατακερματισμένη περιφερειακή πραγματικότητα. Η περίπτωση της Λιβύης αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα των

⁴² "The Israeli Navy is increasingly being called upon to protect distant offshore infrastructure and to deter potentially threatening naval forces. Israel has increased funding for its Navy to procure patrol and fast- attack vessels." Vogler, S., Thompson, E. V. (2015). Gas Discoveries in the Eastern Mediterranean: Implications for Regional Maritime Security. German Marshall Fund of the United States, p.3

⁴³ "Egypt, then, is the land bridge that wires together the African, European and Asian continents, a keystone of global communication. The country has 14 active cable systems, with plans to grow to more than 21 within the next three years, all of which follow a similar path spanning Egypt's extensive 1,824-mile (1,936 km) coastline along the Red Sea and the Mediterranean.", Murphy, E. L., & Bryja, T. (2025, November 12). *The strategic future of subsea cables: Egypt case study*. Center for Strategic and International Studies., p.4

κινδύνων που δημιουργεί η θεσμική ασάφεια για τις υποθαλάσσιες υποδομές. Η ύπαρξη διπλής κυβέρνησης και η συνεχιζόμενη πολιτική αστάθεια δυσχεραίνουν την άσκηση ενιαίας κρατικής πολιτικής για την ασφάλεια θαλάσσιων υποδομών. Η έλλειψη αναγνωρισμένης και αποτελεσματικής κεντρικής αρχής δημιουργεί σοβαρά ερωτήματα ως προς τη νομική και πρακτική προστασία καλωδίων και αγωγών που διέρχονται από την περιοχή. Τέλος, η Ευρωπαϊκή Ένωση αναδεικνύεται σε κρίσιμο παράγοντα για την ασφάλεια υποθαλάσσιων καλωδίων και αγωγών στην Ανατολική Μεσόγειο. Η Ε.Ε. λόγω και των πολλαπλών προβλημάτων που έχουν σημειωθεί στην βόρεια πλευρά της, στη Βαλτική Θάλασσα, φαίνεται να έχει εντάξει σε έναν στενό σχεδιασμό την προστασία των υποθαλάσσιων υποδομών και ως ένας σημαντικός περιφερειακός οργανισμός μπορεί να λειτουργήσει ρυθμιστικά και συντονιστικά για την ενίσχυση της θαλάσσιας ασφάλειας συνολικά αλλά και ειδικότερα για την προστασία των καλωδίων και αγωγών. Άλλωστε πρόκειται για υποδομές που μπορούν να προσφέρουν στην Ένωση την συνδεσιμότητα που χρειάζεται τόσο για την ενέργεια, τις τηλεπικοινωνίες και το διαδίκτυο όσο και για την προώθηση των συμφερόντων της τόσο στην Αφρική όσο και στην Ασία.

7.2. Οι εθνικές στρατηγικές των κρατών της Ανατολικής Μεσογείου

Η Ελλάδα, ως ένα παραδοσιακά ναυτικό έθνος και κράτος, συμμετέχει στην παγκόσμια ναυτιλία σε ένα μεγάλο ποσοστό μέσω του εμπορικού στόλου ελληνικής σημαίας ή ελληνόκτητων συμφερόντων. Είναι λοιπόν εύλογη η προσδοκία ότι η χώρα θα είχε εκπονήσει μια ολοκληρωμένη εθνική στρατηγική για την θαλάσσια ασφάλεια, κάτι που όμως δεν έχει προκύψει από την σχετική έρευνα. Οι πρωτοβουλίες που έχει αναλάβει η χώρα στην προώθηση της θαλάσσιας ασφάλειας είναι βέβαια πολλές και αξιοσημείωτες, πλην όμως δεν υπάρχει κάποιο εξειδικευμένο κείμενο. Ως κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης αλλά και του NATO έχει συμμετάσχει σε πολλές πρωτοβουλίες για την ενίσχυση πολλών τομέων της θαλάσσιας ασφάλειας και η συνολική εκπροσώπηση της χώρας στον IMO καταγράφεται ως θετική, όπως θετική υπήρξε και η συνεισφορά της χώρας κατά τη διάρκεια της Προεδρίας στο Συμβούλιο Ασφαλείας του Ο.Η.Ε μέσω της διοργάνωσης ανοιχτού διαλόγου για την θαλάσσια ασφάλεια και την αναγνώριση της ανάγκης προστασίας των υποθαλάσσιων

καλωδίων για την εξασφάλιση της διασυνδεσιμότητας και της ελεύθερης διακίνησης ηλεκτρικής ενέργειας⁴⁴. Η Ελλάδα, όπως και πολλές χώρες της Ανατολικής Μεσογείου έχει ανάγκη να επικεντρωθεί στην προστασία των κρίσιμων θαλάσσιων υποδομών, ιδιαίτερα λόγω της γεωγραφικής της θέσης, καθώς ο Πειραιάς αλλά και η Κρήτη αποτελούν κόμβους στην διαδρομή πολλών υποθαλάσσιων καλωδίων αλλά και της σκοπούμενης αναβάθμισής της στον τομέα της ενέργειας, όπως ανακύπτει και από την επιλογή ανάπτυξης του υποθαλάσσιου καλωδίου Great Sea Interconnector.

Ούτε η Κύπρος⁴⁵ έχει δημοσιεύσει κείμενο εθνικής στρατηγικής για την θαλάσσια ασφάλεια, στην οποία να γίνεται σαφής αναφορά στην προστασία των κρίσιμων υποθαλάσσιων υποδομών, φαίνεται ότι η προστασία τους συμπεριλαμβάνεται στον ευρύτερο σχεδιασμό της χώρας για την Κυβερνοασφάλεια, χωρίς να γίνεται διάκριση για τις υποθαλάσσιες υποδομές. Παρόλα αυτά παρατηρούμε μια προσπάθεια συστηματοποίησης της στρατηγικής της χώρας προς αυτή την κατεύθυνση. Στο κείμενο για τον Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό βρίσκουμε σημεία στα οποία σημειώνεται η ανάγκη προστασίας και παρακολούθησης των σχετικών υποδομών ενόψει και των σχεδίων της χώρας για επέκταση στον τομέα. Και η Κύπρος ως κράτος μέλος της Ε.Ε. εναρμονίζεται με την συλλογική στρατηγική που έχει εκπονηθεί για την θαλάσσια ασφάλεια.

Όσον αφορά στη Τουρκία, είναι γνωστή η επιλογή της να διαχειρίζεται όλα τα ζητήματα που αφορούν την θάλασσα μέσω του στρατηγικού δόγματος της « Γαλάζιας Πατρίδας⁴⁶». Η Τουρκία έχοντας ως βάση αυτή την αναθεωρητική στρατηγική, όχι

⁴⁴ “*And by all means, very important, freedom of electricity and data connectivity via submarine cables. This is something, Mr. Secretary General, to be non -negotiable, and for this is a prerequisite for a diversified, high quality, affordable energy and data connectivity. This is a critical issue for the entire world.*” The Prime Minister of Greece, Mr. Kyriakos Mitsotakis, Permanent Mission of Greece to the United Nations. (2025, May 20). *Statement of Greece at the UNSC 9919th meeting on maritime security: Strengthening maritime security through international cooperation for global stability*

⁴⁵ «Για την Κύπρο, η δημιουργία μιας ολοκληρωμένης Εθνικής Στρατηγικής Βυθού είναι απαραίτητη προκειμένου να διασφαλιστεί η προστασία και η ανάπτυξη του υποθαλάσσιου περιβάλλοντος. Ένα πρώτο βήμα θα πρέπει να είναι η καταγραφή και προστασία των κρίσιμων υποδομών που βρίσκονται στη θαλάσσια περιοχή της Κύπρου.» Λακκοτρύπης, Γ. (2025). Κυπριακή Εθνική Στρατηγική Υποβρύχιου Περιβάλλοντος στο enalios.com.cy

⁴⁶ “*Although Turkiye has invested in military maritime power with the Blue Homeland doctrine, there is a need to develop a more comprehensive maritime policy than this well-intentioned initiative. Instead of reactive, limited, politically and only militarily oriented responses, Turkiye needs to create a holistic maritime security strategy that covers different maritime security sectors and considers regional and*

μόνον του Αιγαίου αλλά και της ευρύτερης περιοχής της Ανατολικής Μεσογείου, προβάλλει τα συμφέροντά της στη βάση των αυξανόμενων διεκδικήσεων και όχι του σεβασμού του διεθνούς δικαίου και της συνεργασίας. Από την έρευνα που έγινε δεν προέκυψε η ύπαρξη κάποιου δημοσιευμένου κειμένου σχετικά με την εθνική πολιτική της χώρας για την ασφάλεια των κρίσιμων υποθαλάσσιων υποδομών παρά μόνον διακηρυκτικές αναφορές Τούρκων αξιωματούχων για την αποτρεπτική ισχύ της χώρας σε όλο τον θαλάσσιο χώρο που διεκδικεί⁴⁷. Σύμφωνα με το κείμενο Εθνικής Στρατηγικής για την Κυβερνοασφάλεια, προκύπτει ότι η Τουρκία δίνει έμφαση στην προώθηση σχεδίων και δράσεων για την εξασφάλιση της προστασίας των κρίσιμων υποδομών της χώρας από κυβερνοεπιθέσεις, χωρίς να γίνεται ρητή αναφορά στις υποθαλάσσιες υποδομές⁴⁸. Από τα ως άνω προκύπτει ότι η Τουρκία, βασίζεται περισσότερο στην κρατική πρακτική και στις επί του πεδίου ενέργειες, όπως για παράδειγμα την συστηματική παρενόχληση του ιταλικού πλοίου Ievoli RELUME, παρά στη έκδοση κειμένων εθνικής στρατηγικής για το συγκεκριμένο ζήτημα, τα οποία θα μπορούσαν δυνητικά να την δεσμεύσουν ενώπιον της περιφερειακής αλλά και της διεθνούς κοινότητας.

Το Ισραήλ φαίνεται να έχει ένα συνολικά πιο ολοκληρωμένο σχεδιασμό για την εθνική πολιτική και την προστασία των κρίσιμων υποθαλάσσιων υποδομών καθώς ανά τα χρόνια έχει δώσει στη δημοσιότητα κείμενα εθνικής πολιτικής που περιλαμβάνουν τις εθνικές θέσεις, την στρατηγική και τους κινδύνους στο θαλάσσιο περιβάλλον είτε αφορά την Ανατολική Μεσόγειο⁴⁹ είτε την Ερυθρά θάλασσα, στην οποία και φαίνεται να δίνει βαρύνουσα σημασία μετά τις επιθέσεις της 7^{ης} Οκτωβρίου αλλά και την εμπλοκή με το Ιράν. Πέραν τούτων το Ισραήλ φαίνεται να προκρίνει την ανάγκη κατανόησης της αλληλεξάρτησης και των απειλών που σημειώνονται μεταξύ του

global balances.”, Şahin, K. (2025, July). *Sea blindness in Türkiye: Integrating maritime security into international relations*. Global Panorama, p.3

⁴⁷ *Modern Diplomacy*. (2025, December 4). *Turkey warns: Don't hit energy infrastructure as Black Sea attacks escalate*. *ModernDiplomacy.eu*

⁴⁸ «From the protection of our critical infrastructures to the development and use of our domestic and national cyber security technologies, from the development of our competent human resources to our international cyber security activities, our efforts to shape cyber security in all its dimensions will continue to grow in the coming period. », Republic of Türkiye, Ministry of Transport and Infrastructure. (2024). *National cyber security strategy and action plan (2024–2028)*

⁴⁹ Government of Israel. (2021). *Water, energy, communication: Full strategy document* (transl. January 24, 2021).

πραγματικού κόσμου, συμπεριλαμβανομένων των κρίσιμων υποδομών με τον κόσμο του διαδικτύου και κατ' επέκταση των κυβερνοεπιθέσεων⁵⁰.

Η Αίγυπτος, όπως έχει σημειωθεί ήδη, αποτελεί σημαντικό κόμβο υποθαλάσσιων καλωδίων και αγωγών. Η χώρα φαίνεται να προετοιμάζεται για ακόμα μεγαλύτερες επενδύσεις στο άμεσο μέλλον όχι μόνον σε αυτόν τον τομέα αλλά και γενικότερα στο τομέα των θαλάσσιων υποδομών και εγκαταστάσεων που περιλαμβάνουν την αναβάθμιση των λιμένων της χώρας. Έχει και αυτή δώσει ιδιαίτερη έμφαση στην κυβερνοασφάλεια και στην προστασία των κρίσιμων υποδομών της.

Για τις εναπομείνουσες χώρες της Ανατολικής Μεσογείου, Λίβανο, Συρία και Λιβύη το περιβάλλον στο εσωτερικό τους παρουσιάζει εξαιρετική αστάθεια για να μπορέσει να υποστηρίξει ή και να εξελίξει κρίσιμες υποδομές, όπως είναι αυτές των υποθαλάσσιων αγωγών και καλωδίων. Ως προς την περίπτωση του Λιβάνου, πρέπει να σημειωθεί ότι πρώτον η χώρα εξέδωσε για πρώτη φορά το 2024 κείμενο Εθνικής Στρατηγικής για την Θαλάσσια Ασφάλεια, στο οποίο περιγράφονται τα βήματα που πρέπει να ακολουθήσει η χώρα για να ανταποκριθεί στους κινδύνους και τις απειλές. Προς αυτή την κατεύθυνση θα συνεισφέρει και η Ευρωπαϊκή Ένωση μέσω της έγκρισης του σχετικού Σχεδίου Δράσης για την ανάπτυξη της εθνικής στρατηγικής. Η Λιβύη και η Συρία έχουν σοβαρά προβλήματα εσωτερικής σταθερότητας και νομιμοποίησης και ως εκ τούτου από την σχετική έρευνα δεν προέκυψε κάποια συγκεκριμένη εθνική στρατηγική για τα υπό εξέταση ζητήματα, γεγονός που καταδεικνύει την επικινδυνότητα για περαιτέρω αποσταθεροποίηση της περιοχής.

7.3 Περιφερειακή Συνεργασία

Έχει αναδειχθεί ότι η Ανατολική Μεσόγειος για όλους τους λόγους που αναπτύχθηκαν στην παρούσα εργασία, είναι ένα ιδιαίτερο σημείο του πλανήτη, με προβλήματα που τείνουν να φαίνονται ανεπίλυτα, τουλάχιστον μέσω μονομερών ενεργειών των κρατών. Σε αυτό το πλαίσιο και χάριν της ζωτικής σημασίας των υποθαλάσσιων υποδομών, της πυκνότητας που εντοπίζονται στην περιοχή αλλά και γενικότερα της

⁵⁰Government of Israel. (2025). Israel national cybersecurity strategy (February 2025). https://www.gov.il/BlobFolder/news/cyber_strategy_2025/he/israel_national_cybersecurity_strategy_feb2025.pdf

θαλάσσιας ασφάλειας, έχουν επιχειρηθεί να εφαρμοσθούν διάφορες μορφές συνεργασίας και υποστήριξης της προσπάθειας για ένα ασφαλέστερο θαλάσσιο περιβάλλον που θα ευνοεί και θα προστατεύει τις υποθαλάσσιες υποδομές. Και αυτό γιατί εκτιμάται σε βαθμό βεβαιότητας ότι στο άμεσο μέλλον θα αποτελέσουν κεντρικό σημείο ενδιαφέροντος και επενδύσεων και από τα κράτη αλλά και από ιδιώτες. Σε αυτό το πλαίσιο η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει αναλάβει σημαντικές πρωτοβουλίες πρώτον με την έκδοση της Ευρωπαϊκής Στρατηγικής Θαλάσσιας Ασφάλειας και την αναθεώρησή της αλλά και την έκδοση των σχετικών Οδηγιών για την προστασία των κρίσιμων υποδομών (2022) και την κυβερνοασφάλεια (2022). Όπως επίσης, σημαντική έχει υπάρξει και η συνεισφορά της Ευρωπαϊκής Επιτροπής με την Σύσταση σχετικά με τις ασφαλείς και ανθεκτικές υποδομές υποβρυχίων καλωδίων(2024). Η πιο πρόσφατη πολιτική εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι το Σύμφωνο για την Μεσόγειο, στο οποίο περιλαμβάνεται ένας ευρύτερος σχεδιασμός για την συνεργασία των κρατών της Μεσογείου αλλά και για την καλύτερη προώθηση των συμφερόντων της Ένωσης στον κρίσιμο αυτό χώρο. Στο κείμενο αποτυπώνεται η πρόθεση των κρατών της Ε.Ε. να προωθήσουν τις απαιτούμενες διαδικασίες για την ενίσχυση της θαλάσσιας ασφάλειας στην περιοχή, ενώ ρητές αναφορές γίνονται στην ανάγκη προστασίας των υποθαλάσσιων υποδομών που υποστηρίζουν την ενεργειακή διασύνδεση, της τηλεπικοινωνίες και την διαδικτυακή συνδεσιμότητα. Σταθερή είναι και η πολιτική δέσμευση της Ένωσης όσον αφορά την στήριξη της επέκτασης των υπαρχουσών υποδομών καθώς και της ανάγκης για ανάπτυξη νέων⁵¹. Στην περιφερειακή συνεργασία, κυρίως από την πλευρά της στρατηγικής ασφαλείας, έχει συνεισφέρει και το NATO καθώς έχει οργανώσει δράσεις περιπολίας γύρω από περιοχές στις οποίες βρίσκονται οι σχετικές υποδομές ενώ πρόσφατα προχώρησε και ο σχεδιασμός για την ίδρυση ενός Μεσογειακού δικτύου για την παρακολούθηση των κρίσιμων υποθαλάσσιων υποδομών⁵². Συνεργασίες όπως, το Φόρουμ Φυσικού Αερίου της Ανατολικής Μεσογείου, έχουν άμεση συνάρτηση με τις υποθαλάσσιες υποδομές, κυρίως των αγωγών, και λειτουργούν θετικά στην ανάπτυξη

⁵¹ European Commission, Directorate-General for the Middle East, North Africa and the Gulf. (2025, October 10). Global Gateway Forum: EU strategic expansion of the Medusa Submarine Cable System to the Middle East.

⁵² North Atlantic Treaty Organization. (2025, November 21). NATO expands its engagement on critical undersea infrastructure in the Mediterranean.

πρωτοβουλιών και στην προώθηση της συνεργασίας μεταξύ των κρατών που πρέπει να επενδύσουν στην κατανόηση των αυξημένων αναγκών της περιοχής για ανάπτυξη διπλωματικού διαλόγου. Πέραν των όσων αναφέρθηκαν ενδεικτικά και όχι εξαντλητικά χάριν της οικονομία του κειμένου, δεν πρέπει να παραληφθεί η αναφορά στην δυνητική προσφορά της Αφρικανικής Ένωσης, καθώς στους σκοπούς της Στρατηγικής για την Θαλάσσια Ασφάλεια⁵³ περιλαμβάνεται και η προστασία των κρίσιμων υποδομών, συμβάλλοντας στην εξεύρεση κοινών σημείων ανάπτυξης ενός ενιαίου πλαισίου που θα ευνοεί την θαλάσσια ασφάλεια στην Μεσόγειο.

Στο παρόν κεφάλαιο αναδείξαμε τις ιδιαιτερότητες της Ανατολικής Μεσογείου όσον αφορά στην ασφάλεια και την ανάπτυξη των κρίσιμων υποθαλάσσιων υποδομών. Από την ανάλυση προέκυψε η έλλειψη δημοσιευμένων εθνικών στρατηγικών που εστιάζουν στην θαλάσσια ασφάλεια και στις κρίσιμες υποθαλάσσιες υποδομές, ενισχύοντας την επιχειρηματολογία περί μη ορατότητάς τους ακόμα και από τις κρατικές οντότητες. Επί της ουσίας, συνάγεται το συμπέρασμα ότι τα ζητήματα που έχουν προκύψει λόγω των απειλών των υποθαλάσσιων υποδομών στην Βαλτική, έχουν λειτουργήσει θετικά ως προς την παρότρυνση των κρατών για μια πιο εστιασμένη προσέγγιση των σχεδιασμών που θα ενισχύσουν την ανθεκτικότητα και την προστασία αυτών των υποδομών. Επιπροσθέτως, αποδεικνύεται ότι η ενεργητική συμμετοχή διεθνών οργανισμών, όπως Η Ευρωπαϊκή Ένωση μπορεί να έχει προσθετική αξία στην διαμόρφωση ενός κοινού πλαισίου και κοινών κρατικών πρακτικών που θα ευνοήσει περαιτέρω την εξέλιξη του υφιστάμενου νομικού πλαισίου του δικαίου της θάλασσας, το οποίο όπως έχουμε ήδη υποστηρίξει, παρουσιάζει νομικά κενά. Στο επόμενο και καταληκτικό κεφάλαιο, αξιοποιώντας τα στοιχεία και τις θέσεις που ήδη έχουν παρατεθεί, θα προχωρήσουμε στην υποβολή κάποιων ενδεικτικών προτάσεων που θα μπορούσαν δυνητικά να συνεισφέρουν στην διαμόρφωση ενός πιο συμπαγούς και ενιαίου πλαισίου προστασίας των κρίσιμων υποθαλάσσιων υποδομών και τέλος θα οδηγηθούμε στα τελικά συμπεράσματα.

⁵³African Union. (2022). 2050 Africa's Integrated Maritime (AIM) Strategy: A new frontier for sustainability and development

Κεφάλαιο 8 Προτάσεις και Συμπεράσματα

8.1. Προτάσεις για την εξέλιξη της προστασίας των κρίσιμων υποθαλάσσιων υποδομών

Από την ανάλυση των βασικότερων σημείων του διεθνούς νομικού πλαισίου που λειτουργεί ρυθμιστικά για το ζήτημα των κρίσιμων υποθαλάσσιων υποδομών, αγωγών και καλωδίων, προέκυψε ότι το υπάρχον διεθνές δίκαιο παρουσιάζει νομικά κενά, τα οποία δυσχεραίνουν τα κράτη να λειτουργήσουν σύννομα και με ένα αίσθημα ασφάλειας ως προς την νομιμότητα των πρακτικών που ακολουθούν. Αυτό το γεγονός δημιουργεί ένα διπλής φύσεως πρόβλημα. Πρώτον προκαλεί ανασφάλεια δικαίου στα κράτη που στηρίζονται σε αυτό για την προάσπιση και διεκδίκηση των συμφερόντων τους και δεύτερον δημιουργεί ευνοϊκές συνθήκες για τα κράτη που επιχειρούν να λειτουργούν μέσα σε γκρίζες ζώνες. Συνεπώς ως βασική πρόταση προκρίνεται η ανάγκη σύναψης ενός νέου νομικού πλαισίου για την προστασία αυτών των υποδομών. Παρά το γεγονός ότι αφορούν μόνον ένα μικρό μέρος της ανθρώπινης και κρατικής δραστηριότητας στον θαλάσσιο τομέα, επηρεάζουν έναν εξαιρετικά σημαντικό βαθμό βασικών λειτουργιών και αναγκών ιδιωτών, κοινωνιών και ολόκληρων κρατών. Η κρίσιμότητα των υποδομών αυτών πρέπει να γίνει αντιληπτή από το σύνολο των κρατών καθώς η σημασία τους για την διατήρηση της σταθερότητας, ειρήνης και ασφάλειας είναι πράγματι σημαντική. Μια επιμέρους Διεθνής Σύμβαση για την Προστασία των Κρίσιμων Υποθαλάσσιων Υποδομών, στο πλαίσιο και σε συνέχεια της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας προκρίνεται ως η καταλληλότερη λύση για δύο λόγους. Πρώτον γιατί μια πιθανή τροποποίηση της ΣΔΘ θα ήταν ιδιαίτερα απαιτητική νομικά και πρακτικά και δεύτερον διότι υπάρχουν κράτη που θα ήταν πιθανότερο να υπογράψουν και να κυρώσουν μια νέα Σύμβαση και αρκετά απρόθυμα να υπεισέλθουν στη ΣΔΘ.

Η δεύτερη πρόταση που προτείνεται είτε ως εναλλακτική της πρώτης είτε ως προπομπός της, είναι η προώθηση, εντός πλαισίου του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών, μιας σύμβασης πλαισίου, χωρίς δεσμευτικούς κανόνες για τα κράτη, που όμως θα θέτει απαντήσεις στα βασικά ερωτήματα που ανακύπτουν τόσο από την σχετική βιβλιογραφία όσο και από την πρακτική των κρατών και τα πραγματικά περιστατικά. Η πρόταση αυτή δεν θα έχει άμεσες δραστικές συνέπειες, όμως θα έχει

δυναμικά ως αποτέλεσμα πρώτον την βελτίωση της ορατότητας των υποθαλάσσιων υποδομών και δεύτερον θα μπορέσει να εδραιώσει γενικές κατευθυντήριες γραμμές, πάνω στις οποίες θα μπορούν τα κράτη που το επιθυμούν να λειτουργήσουν και να βασίσουν την πρακτική τους, αυξάνοντας κατά τον τρόπο αυτό τις πιθανότητες για κοινή εναρμονισμένη πρακτική που θα έχει και το πρόσθετο χαρακτηριστικό της πεποίθησης δικαίου. Η Ευρωπαϊκή Ένωση, μπορεί να λειτουργήσει επιδραστικά προς την επίτευξη αυτού του σκοπού και στην Ανατολική Μεσόγειο, όπου η ανάγκη συνεργασίας και συνεννόησης των παράκτιων κρατών είναι αυξημένη, καθώς όπως αναλύσαμε αντιμετωπίζει διαρκείς κινδύνους αποσταθεροποίησης. Η Ε.Ε. διαθέτει τα εργαλεία, την διαπραγματευτική ισχύ και την διπλωματική τεχνογνωσία για να μπορέσει να αναδείξει ότι η συνεργασία και η συμπεφωνημένη και ομοιόμορφη πρακτική όλων των κρατών της Ανατολική Μεσογείου θα λειτουργήσει θετικά και προς όφελος όλων.

Ως προς το τμήμα των προβλημάτων πρακτικής φύσεως, της αντιμετώπισης των υβριδικών απειλών, της τρομοκρατίας και των λοιπών κινδύνων που αναπτύχθηκαν στο κεφάλαιο 5, κρίνεται σκόπιμη η ενισχυμένη φυσική επιτήρηση αυτών των υποδομών, που θα μπορούσε να ενταχθεί μέσα στο πλαίσιο Διεθνών Οργανισμών, όπως ο Ο.Η.Ε. και η Ευρωπαϊκή Ένωση. Προς αυτή την κατεύθυνση επίσης θα λειτουργούσε ωφέλημα η ενοποίηση του συστήματος χαρτογράφησης των κρίσιμων υποδομών, η ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των ενδιαφερόμενων κρατών και ο συντονισμός πρωτοκόλλων αντιδράσεων σε περίπτωση εκδήλωσης κακόβουλων απειλών. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο προκρίνεται ως ιδιαίτερα επιτακτική η ανάγκη, τα κράτη της Ανατολικής Μεσογείου να προχωρήσουν στη δημοσίευση εθνικών στρατηγικών για την θαλάσσια ασφάλεια που θα περιλαμβάνουν προτάσεις και κατευθύνσεις για την προστασία των κρίσιμων υποθαλάσσιων υποδομών για να μπορέσει να υπάρξει μια δέσμευση εκ μέρους τους αλλά κυρίως για να δοθεί η δυνατότητα εύρεσης κοινών τόπων και σημείων συνεργασίας.

8.2. Γενικά Συμπεράσματα

Στην παρούσα διπλωματική εργασία έγινε προσπάθεια να αναδειχθεί ένα ζήτημα που ήδη έχει αναδειχθεί σε κεντρικό σημείο σχεδιασμού των πολιτικών κρατών και διεθνών οργανισμών, αυτό της προστασίας των κρίσιμων υποθαλάσσιων υποδομών.

Αναλύθηκε η πολυπλοκότητα του τομέα της θαλάσσιας ασφάλειας ως πεδίου του δικαίου της θάλασσας και κατόπιν έγινε μια προσπάθεια καταγραφής και ανάλυσης των όρων και της σημασίας των σχετικών εννοιών. Χρήσιμη για την συνολική κατανόηση κρίθηκε και η αναφορά στην ιστορία αλλά και την εξέλιξη της περιοχής της Ανατολικής Μεσογείου με σκοπό να γίνουν καλύτερα κατανοητές οι απειλές που αντιμετωπίζουν οι υποθαλάσσιες υποδομές μέσα σε αυτό το περιβάλλον. Η αναφορά στις βασικές διατάξεις του δικαίου της θάλασσας που αφορούν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των κρατών σχετικά με την ελευθερία τοποθέτησης υποθαλάσσιων καλωδίων και αγωγών υπήρξε αναγκαία για να μπορέσει να αναδειχθεί το νομικό κενό που υπάρχει και που από μόνο του συνιστά μια ιδιάζουσα «απειλή» για τις κρίσιμες υποδομές. Με την ανάλυση των εθνικών στρατηγικών των κρατών αναδείχθηκε ότι παρά την εξέλιξη του σχετικού τομέα ως σημαντικού οικονομικού μεγέθους, δεν έχει λάβει ακόμη την δέουσα προσοχή των κρατών όσον αφορά στο ρυθμιστικό πλαίσιο. Τέλος και με βάση τα όσα ανέκυψαν από την σχετική έρευνα και μελέτη, σημειώθηκε ως πρόταση είτε η διαμόρφωση μιας νέας διεθνούς σύμβασης που θα έχει ως αντικείμενο την προστασία των κρίσιμων υποθαλάσσιων υποδομών είτε εναλλακτικά ή και συνδυαστικά η δημιουργία μιας σύμβασης – πλαισίου χωρίς δεσμευτικό χαρακτήρα με σκοπό την κινητοποίηση των κρατών για εναρμονισμό των πρακτικών τους επί του συγκεκριμένου ζητήματος.

8.3 Τελικές παρατηρήσεις

Η εργασία καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η αποτελεσματική προστασία των υποθαλάσσιων καλωδίων και αγωγών προϋποθέτει την εξέλιξη του διεθνούς δικαίου, την ενίσχυση της διεθνούς και περιφερειακής συνεργασίας για να καταστεί εφικτό τα κράτη να λειτουργήσουν εντός ενός ρυθμισμένου πλαισίου με σκοπό τόσο την προστασία των υποδομών και την περαιτέρω εξέλιξή τους όσο και την αποσόβηση πηγών έντασης, διενέξεων ή και εμπλοκής μεταξύ των κρατών. Καταδεικνύεται ότι είναι απόλυτη ανάγκη, σύμφωνα και με όσα συστηματικά έχουν αναδειχθεί από τις Αποφάσεις της Γενικής Συνέλευσης των Ηνωμένων Εθνών να δοθεί η δέουσα επιμέλεια στην προστασία και την ασφάλεια των υποθαλάσσιων υποδομών, δεδομένης της σημασίας τους και ως παράγοντα της διεθνούς ειρήνης και

σταθερότητας, ιδίως σε περιοχές γεωπολιτικής έντασης όπως η Ανατολική Μεσόγειος.

Πηγές – Βιβλιογραφία

Διεθνείς συμβάσεις – Θεσμικά Κείμενα

Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation, and Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf. (1988).

Convention on the International Maritime Organization. (1948).

Convention on International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREGs). (1972).

Tallinn Manual 2.0, Rule 54 Submarine Communication Cables p. 252-258 (2017)

United Nations Convention on the High Seas. (1958). Geneva.

United Nations Convention on the Continental Shelf. (1958). Geneva.

United Nations Convention on the Law of the Sea. (1982).

Ελληνική Δημοκρατία. (2011). Προεδρικό Διάταγμα υπ' αριθ. 39: Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2008/114/ΕΚ του Συμβουλίου της 8ης Δεκεμβρίου 2008 σχετικά με τον προσδιορισμό και τον χαρακτηρισμό των ευρωπαϊκών υποδομών ζωτικής σημασίας και σχετικά με την αξιολόγηση της ανάγκης βελτίωσης της προστασίας τους (ΦΕΚ Α' 104/6.5.2011)

European Union. (2008). *Council Directive 2008/114/EC of 8 December 2008 on the identification and designation of European critical infrastructures and the assessment of the need to improve their protection. Official Journal of the European Union*

European Union. (2022). *Directive (EU) 2022/2557 of the European Parliament and of the Council of 14 December 2022 on the resilience of critical entities and repealing Directive 2008/114/EC (Text with EEA relevance). Official Journal of the European Union*

Ελληνική Βιβλιογραφία

Αντωνόπουλος, Κ., & Μαγκλιβέρας, Κ. (2022). *Το Δίκαιο της Διεθνούς Κοινωνίας*. Νομική Βιβλιοθήκη

Καρυώτης, Θ. (2014). *Η ΑΟΖ της Ελλάδας*. Εκδόσεις Λιβάνη.

Σταυρινός, Μ. (2022). *Το Δίκαιο της Θάλασσας στην Ανατολική Μεσόγειο*. Εκδόσεις Τελεία.

Πεφτίνας, Α. (2023). *Οι Ελληνοτουρκικές Διαφορές στο Αιγαίο και την Ανατολική Μεσόγειο*. Νομική Βιβλιοθήκη.

Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία

Bensch S. & Brown E. (2024). *Securing Europe's subsea data cables*. Carnegie Endowment for international Peace.

Burnett, D. R. (2011). The 1884 International Convention for the Protection of Submarine Cables. Centre for International Law, National University of Singapore.

Burnett, D.R., Beckman, R.C., Davenport, T.R. (2014) *Submarine cables: The handbook of law and policy*. Martinus Nijhoff

Ceccorulli, M. (2022). Maritime security in the Mediterranean. In *Routledge Handbook of Maritime Security* (pp. 334–345). Routledge.

Davenport, T. M. (2018). The high seas freedom to lay submarine cables and the protection of the marine environment. *AJIL Unbound*, 112, 139–143.

Davenport, T.M. (2025) The protection of submarine cables in Southeast Asia: The security gap and challenges and opportunities for regional cooperation, *Marine Policy*, Volume 171.

Evans, M. (2003). *International Law*. Oxford University Press.

Research Handbook on the International Court of Justice

Ignacio Herrera Anchustegui, & Radovich, V. S. (2022). Wind energy on the high seas. Regulatory challenges for a science fiction future. *Energies*, 15, 9157.

Ringbom, H., & Lott, A. (2024). Sabotage of critical offshore infrastructure. In A. Lott (Ed.), *Maritime Security Law in Hybrid Warfare* (pp. 155–187). Brill.

Sun, Z. (2025). Coastal state rights and the freedom of the laying of submarine cables and pipelines. In *Finding a Balance in the Exclusive Economic Zone* (pp. 142–198). Cambridge University Press.

Yiallourides, C. (2017). Protecting and preserving the marine environment in disputed areas. *Journal of Energy & Natural Resources Law*, 36(2), 141–161. <https://doi.org/10.1080/02646811.2017.1403741>

Κεφάλαια σε Συλλογικούς Τόμους

Ceccorulli, M. (2022). Maritime security in the Mediterranean. Στο R. L. Boşilcă, S. Ferreira, B. J. Ryan (Επιμ.) *Routledge handbook of maritime security* (σσ. 334–345). Routledge.

Galani, S., (2024) Mass Migration as a Hybrid Threat and Human Rights at Sea: The Case of EU and the Mediterranean Sea Στο Lott, A. (Επιμ.) *Hybrid Naval Warfare through the Lens of Maritime Security Law*

Das Neves, M. M. (2015). Offshore renewable energy and the law of the sea. Στο E. Johansen, S. V. Busch, & I. U. Jakobsen (Επιμ.), *The law of the sea and climate change*.

Egede, E. (2020). Maritime security and the deep seabed beyond national jurisdiction. Στο C. Banet (Επιμ.), *The law of the seabed* (σσ. 185–210). Brill.

Evans, M., & Ioannides, N. A. (2025). *The International Court of Justice and the Law of the Sea dispute settlement system*. In A. Skordas & L. Mardikian (Επιμ.), *Research handbook on the international court of Justice*.

Waverijn, J. J. A. (2020). Navigating legal barriers to mortgaging energy installations at sea. Στο C. Banet (Επιμ.), *The law of the seabed* (σσ. 503–524). Brill.

Επιστημονικά Άρθρα - Reports

Anchustegui, I. H., & Radovich, V. S. (2022). Wind energy on the high seas. *Energies*, 15, 915

Bueger, C. (2015). What is maritime security? *Marine Policy, Cardiff University* 53, 159–164.

Bueger, C., Edmunds, T., & Ryan, B. J. (2019). Maritime security: the uncharted politics of the global sea. *International Affairs*, 95(5), 971–978.

Bueger, C., Edmunds, T., Stockbruegger, J. (2024). *Securing the seas. A roadmap for enhancing UN maritime security governance*. UNIDIR

Galani, S. (2022). *Tensions and cooperation in realizing maritime security in the Mediterranean Sea: The examples of maritime terrorism and irregular migration*. The Italian Yearbook of International Law Online, 31(1), 91–115.

Davenport, T. M. (2023, October 26). Intentional damage to submarine cable systems by states. *Hoover Institution, Stanford University*.

European Parliament & Council of the European Union. (2022). *Directive (EU) 2022/2557 of the European Parliament and of the Council of 14 December 2022 on the resilience of critical entities and repealing Council Directive 2008/114/EC*. Official Journal of the European Union, L 333, 164–198.

Ioannides, N. A. (2019). *The legal framework governing hydrocarbon activities*. *International and comparative law quarterly*, 68(2), 345–368.

Koshino, Y. (2024). *The changing submarine cables landscape: Expanding the EU's role in the Indo-Pacific* (Brief No. 19). European Union Institute for Security Studies.

Leal-Arcas, R., Peykova, M., Choudhury, T., & Makhoul, M. (2015). *Energy Transit: Intergovernmental Agreements on Oil and Gas Transit Pipelines*. *Renewable Energy Law and Policy Review*, 6(2), 122–162.

<http://www.jstor.org/stable/26256445>

Roach, J. A., Davenport, T. M., & Azaria, D. (Eds.). (2020). *Submarine Cables and Pipelines under International Law: Interim Report 2020*. International Law Association

Yiallourides, C. (2017). *Protecting and preserving the marine environment in disputed areas*. *Journal of Energy & Natural Resources Law*, 36(2), 141–161.

Waverijn, J. J. A. (2020). *Navigating Legal Barriers to Mortgaging Energy Installations at Sea – the Case of the North Sea and the Netherlands*. Στο Banet, C. (Επιμ.), *The Law of the Seabed: Access, Uses, and Protection of Seabed Resources* (pp. 503–524). Brill.
<http://www.jstor.org/stable/10.1163/j.ctv2gjwmv4.28>

Γαλάνη, Σ. (2023). *Η Σύμβαση των ΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας και η Θαλάσσια Ασφάλεια*. Τετράδια Διεθνούς Δικαίου και Διεθνούς Πολιτικής, 6–7.

Σ. Γαλάνη, *Η Σύμβαση των ΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας και η Θαλάσσια Ασφάλεια: Βασικές Αρχές και Σύγχρονες Προκλήσεις* (2023) Τετράδια Διεθνούς Δικαίου και Διεθνούς Πολιτικής, Τεύχος 6-7

Bueger, Christian & Liebetrau, Tobias & Franken, Jonas. (2022). *Security threats to undersea communications cables and infrastructure - consequences for the EU*.

Vieira, M. B. (2003). *Mare Liberum vs. Mare Clausum: Grotius, Freitas, and Selden's Debate on Dominion over the Seas*. *Journal of the History of Ideas*, 64(3), 361–377.
<https://doi.org/10.2307/3654231>

Lott, A. (2025). *Unconventional legal approaches to protecting underwater infrastructure*. The Hague Centre for Strategic Studies (HCSS).

Νομολογία - Ψηφίσματα

Arctic Sunrise Arbitration (Netherlands v. Russian Federation). (2015). Award of 14 August 2015.

Chagos Marine Protected Area Arbitration (Mauritius v. United Kingdom). (2015). PCA Case No. 2011-03.

International Tribunal for the Law of the Sea. (2016). South China Sea Arbitration.

United Nations General Assembly Resolution 65/37 A. (2010).

United Nations General Assembly Resolution 74/19. (2019).

United Nations General Assembly Resolution 78/69. (2023).

United Nations Security Council Resolution 733. (1992).

United Nations Security Council Resolution 1811. (2008).

United Nations Security Council Resolution 1851. (2008).

United Nations Security Council Resolution 2039. (2012).

United Nations Security Council Resolution 2140. (2014).

United Nations Security Council Resolution 2216. (2015).

United Nations Security Council Resolution 2675. (2023).

United Nations Security Council Resolution 2722. (2024).

Διαδικτυακές Πηγές – Πολιτικές & Αναλύσεις

ALİOĞLU ÇAKMAK, G. (2024). The role of ideas and identities in shaping economic decisions: The Eastern Mediterranean crisis and Turkey-Greece-Cyprus. *Journal of International Relations*, Vol. 21, No. 83 pp. 25-40 (16 pages)

Boyer, A. L. (2007). Naval Response To a changed security environment: Maritime Security in the Mediterranean. *Naval War College Review*, 60(3), 73-A-2.

Bryant, D. L. (2004). Historical and legal aspects of maritime security. *University of San Francisco Maritime Law Journal*, 17(1), 1-28

Bueger, C. (2021, August 26). Does maritime security require a new United Nations structure? IPI Global Observatory.

Hartmann J & Lott A. (2025, November 15). The prosecution 'gap' for attacks on subsea cables and pipelines. *Blog of the European Journal of International Law*.

The Heads of State or Government of Denmark, Estonia, Finland, Germany, Latvia, Lithuania, Poland and Sweden, (2025, January 14), Joint Statement of the Baltic Sea NATO Allies Summit.

İpek, P., & Gür, V. T. (2021). Turkey's isolation from the Eastern Mediterranean Gas Forum: Ideational mechanisms and material interests in energy politics. *Turkish Studies*, 23(1), 1–30.

Larsson, O.L., Widen. J.J. (2022). The European Union as a Maritime Security Provider. *The Naval Diplomacy Perspective Studies in Conflict and Terrorism*.

Murphy, E. L. (2025). Challenges and Threats to Subsea Cable Redundancy, Resiliency, and Repair. In *Redundancy, Resiliency, and Repair: Securing Subsea Cable Infrastructure* (pp. 34–47). Center for Strategic and International Studies (CSIS).

Rubin, A., & Eiran, E. (2019). Regional maritime security in the eastern Mediterranean: expectations and reality. *International Affairs (Royal Institute of International Affairs 1944-)*, 95(5), 979–997.

Theutenberg, B.J. (1984) *Mare Clausum et Mare Liberum*. *Arctic*, 37(4), 481–492.

Vogler, S., Thompson, E. V. (2015). *Gas Discoveries in the Eastern Mediterranean: Implications for Regional Maritime Security*. German Marshall Fund of the United States.

Yiallourides, C. (2017). Protecting and preserving the marine environment in disputed areas: seismic noise and provisional measures of protection. *Journal of Energy & Natural Resources Law*, 36(2), 141–161.

Majcin J.(2025, April 22) *Battle of the Baltic: Safeguarding critical undersea infrastructure*. European Policy Centre

Monaghan, S., Svendsen, O., Darrah, M., & Arnold, E. (2023, December 01). *NATO’s Role in Protecting Critical Undersea Infrastructure*. Center for Strategic and International Studies (CSIS).

Hartmann J. (2025, March 20). *Piracy and undersea cables: An overlooked interpretation of UNCLOS?* Blog of the European Journal of International Law.

O’Keeffe C. (2024, November 16) *Navy vessel escorts Russian 'subsea spy ship' out of Irish water*. The Irish Examiner

Tramazzo J C. (2023, Jun 23). *Sabotage in Law: meaning and misunderstandings*. Lieber Institute, West Point.

Scott, K., (2022, January 21). *Laws governing the undersea cables have hardly changed since 1882- Tonga is a reminder they need modernizing*, The Conversation.

Qiu W. (2025, March 07) *PEACE Cable Cut in the Red Sea, repair to be prolonged*. Submarine Cable Networks

Dr Widdershoven C. (2025, October 20). *Securing the East Mediterranean’s critical infrastructure urgent action required to address immediate security challenges*. Strategy International.

Wendorf, M. (2022, January 03). *“Operation Ivy Bells: The U.S. Top-Secret program that wiretapped a Soviet undersea cable*. Interesting Engineering,

Bamnios, Y & Ruys, T. (2025, November 7). Anchoring criminal jurisdiction at sea: The Helsinki district court's Eagle S judgement and its impact for the protection of submarine cables and pipelines. Blog of the European Journal of International Law

Zhang, D., Li, H. (2025, December 15) Research on the international legal regulation of willful or culpably negligent damage to submarine cables. *Marine Development*, 3, Article 19

Modern Diplomacy. (2025, December 4). Turkey warns: Don't hit energy infrastructure as Black Sea attacks escalate. *ModernDiplomacy.eu*

European Commission. (2025, November 13). 10 years after the Paris terror attacks: remembering and reinforcing our commitment to protect citizens and fundamental rights

Murphy, E. L., & Bryja, T. (2025, November 12). The strategic future of subsea cables: Egypt case study. Center for Strategic and International Studies.

Şahin, K. (2025, July). *Sea blindness in Türkiye: Integrating maritime security into international relations*. Global Panorama.

Κείμενα διεθνούς πρακτικής

African Union. (n.d.). *Africa's Integrated Maritime Strategy (2050 Aim Strategy)*. African Union. <https://au.int/en/maritime>

Council of the European Union. (2014). *European Union maritime security strategy*. <https://data.consilium.europa.eu>

Council of the European Union. (2023). *Revised EU maritime security strategy (EUMSS) and its action plan*. <https://data.consilium.europa.eu>

North Atlantic Treaty Organization. (2011). *Alliance maritime strategy*. https://www.nato.int/cps/fr/natohq/official_texts_75615.htm?selectedLocale=en

U.S. Department of Homeland Security. (2005). *The national strategy for maritime security*. Homeland Security Digital Library. <https://www.dhs.gov/national-plan-achieve-maritime-domain-awareness>

Government of Israel. (2025). *Israel national cybersecurity strategy* (February 2025). https://www.gov.il/BlobFolder/news/cyber_strategy_2025/he/israel_national_cyber_security_strategy_feb2025.pdf

European Commission. (2022). *Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions — A digital decade strategy for Europe — Strategic targets and milestones for 2030*

Government of Israel. (2021). *Water, energy, communication: Full strategy document*
(transl. January 24, 2021)