



**ΠΑΝΤΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ  
ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ  
ΤΜΗΜΑ ΔΙΕΘΝΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ  
Π.Μ.Σ. ΔΙΕΘΝΕΣ & ΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ΚΑΙ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ  
ΕΙΔΙΚΕΥΣΗ: «ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ ΚΑΙ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΕΣ ΣΠΟΥΔΕΣ»  
ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

**Τίτλος : « Δίκαιο του πολέμου στην θάλασσα και ο εξελισσόμενος ρόλος του διεθνούς  
δικαίου στην αντιμετώπιση των σύγχρονων απειλών για την θαλάσσια ασφάλεια »**

**Μεταπτυχιακή Φοιτήτρια : Βασιλική Ανάγνου**

**A.M. 2124M001**

**Τριμελής Επιτροπή :**

**Σοφία Γαλάνη, Επίκουρη Καθηγήτρια Διεθνούς Δικαίου (Επιβλέπουσα)**

**Κωνσταντίνος Υφαντής, Καθηγητής Διεθνών Σχέσεων**

**Γεώργιος Ανεψιού, Δρ Διεθνούς Δικαίου**



Copyright © Βασιλική Ανάγνου , 2026

All rights reserved. Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος.

Απαγορεύεται η αντιγραφή, αποθήκευση και διανομή της παρούσας πτυχιακής 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 πτυχιακής εργασίας για κερδοσκοπικό σκοπό πρέπει να απευθύνονται προς τον συγγραφέα.

Η έγκριση πτυχιακής 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 χωρίς αναφορές. Αναλαμβάνω δε όλες τις νομικές και διοικητικές συνέπειες σε περίπτωση που η εργασία μου αποδειχθεί ότι αποτελεί προϊόν λογοκλοπής ή προϊόν τρίτων .

Η δηλούσα

Βασιλική Ανάγνου

<b>Περιεχόμενα</b>	
<b>Συντομογραφίες</b> .....	4
<b>Abstract</b> .....	5
<b>Περίληψη</b> .....	6
<b>1. Εισαγωγή</b> .....	8
<b>Κεφάλαιο 2. Ιστορικό και Νομικό πλαίσιο του Δίκαιου του Πολέμου στην Θαλάσσα</b> .....	9
2.1 Εξέλιξη του Δίκαιου του Πολέμου στην Θαλάσσα .....	10
2.2 Νομικά Κείμενα .....	12
2.2.1 San Remo Manual (1994) .....	12
2.2.2 Newport Manual.....	15
2.2.3 UNCLOS .....	19
2.3 Χρήση Βίας και Δίκαιο Ένοπλων Συρράξεων στο δίκαιο του πολέμου στην θάλασσα .....	23
<b>Κεφάλαιο 3. Σύγχρονες Προκλήσεις του Δικαίου του πολέμου στην θάλασσα</b> .....	26
3.1 Μη επανδρωμένα οχήματα και αυτόνομα συστήματα .....	26
3.2 Σύγχρονες Κρίσεις και Ασύμμετρες Απειλές.....	34
3.2.1 Μελέτη περίπτωσης : Κρίση στην Ερυθρά Θάλασσα : Χούθι.....	34
3.3 Ναυτικός Αποκλεισμός .....	36
3.3.1 Μελέτη Περίπτωσης : Αποκλεισμός Ρωσίας.....	37
3.3.2 Μελέτη Περίπτωσης : Αποκλεισμός Ισραήλ .....	39
<b>Κεφάλαιο 4. Επίλογος</b> .....	42
<b>Βιβλιογραφία</b> .....	44
<b>Cases</b> .....	44
<b>Treaties, Conventions and International Instruments</b> .....	44
<b>UN and International Organisation Documents</b> .....	45
<b>Books and Edited Volumes</b> .....	45
<b>Chapters in Edited Books</b> .....	46
<b>Journal Articles</b> .....	46

## Συντομογραφίες

IHL International Humanitarian Law

IAC International Armed Conflict

NIAC Non International Armed Conflict

LoNW Law of Naval Warfare

UNCLOS United Nations Convention of the Law of Sea

NPM Newport Manual

SRM San Remo Manual

USV Unmanned Surface Vehicles

USS Unmanned Surface Systems

UAV Unmanned Aerial Vehicles

## **Abstract**

The law of naval warfare constitutes a specialised branch of international humanitarian law governing the conduct of hostilities at sea. Although its core principles remain normatively relevant, the contemporary maritime security environment has undergone profound transformations due to technological advances, the proliferation of non-state actors, asymmetric and hybrid threats, and the increasing strategic importance of maritime domains. These developments raise critical questions as to whether the existing legal framework is capable of effectively regulating modern naval operations and whether it can be applied coherently alongside the law of the sea applicable in peacetime.

This thesis examines the extent to which the current law of naval warfare (*jus in bello*) can respond to contemporary challenges, including the use of unmanned and autonomous maritime systems, operations conducted in “grey zones,” and the resurgence of traditional naval warfare instruments such as naval blockades. The analysis focuses on the interaction between the law of naval warfare, the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), and broader international humanitarian law, highlighting areas of normative overlap, ambiguity, and tension.

The study is structured into three main chapters. The first analytical chapter outlines the historical evolution and legal foundations of the law of naval warfare, with particular emphasis on customary law and key non-binding instruments such as the San Remo Manual and the Newport Manual. The second chapter explores contemporary challenges through thematic analysis and selected case studies, including the Red Sea crisis and recent naval blockades. The final chapter draws conclusions regarding the limitations of the existing legal framework and considers the need for interpretative clarification and normative adaptation.

The thesis argues that while the law of naval warfare retains a resilient normative core, significant legal uncertainties persist, particularly with regard to autonomous systems, non-international armed conflicts at sea, and the complementary application of *jus in bello* and *jus in pacem*. These uncertainties hinder the development of a coherent and predictable legal regime for the use of force at sea, underscoring the need for enhanced interpretative guidance and incremental legal development.

**Keywords:** Law of Naval Warfare; Maritime Security; International Humanitarian Law; UNCLOS; Autonomous Maritime Systems; Naval Blockade; Hybrid Threats

## Περίληψη

Το δικαίο του πολέμου στη θάλασσα αποτελεί εξειδικευμένο κλάδο του διεθνούς ανθρωπιστικού δικαίου και ρυθμίζει τη διεξαγωγή εχθροπραξιών στο θαλάσσιο περιβάλλον. Παρά τη διατήρηση ενός ισχυρού κανονιστικού πυρήνα, το σύγχρονο περιβάλλον θαλάσσιας ασφάλειας χαρακτηρίζεται από ραγδαίες τεχνολογικές εξελίξεις, αυξανόμενη συμμετοχή μη κρατικών δρώντων, ασύμμετρες και υβριδικές απειλές, καθώς και από την ενίσχυση της στρατηγικής σημασίας των θαλάσσιων ζωνών. Οι εξελίξεις αυτές εγείρουν κρίσιμα ερωτήματα ως προς την ικανότητα του ισχύοντος νομικού πλαισίου να ανταποκριθεί στις σύγχρονες μορφές ναυτικών συγκρούσεων και να εφαρμοστεί συνεκτικά σε συνδυασμό με το δικαίο της θάλασσας εν καιρώ ειρήνης.

Η παρούσα διπλωματική εργασία εξετάζει κατά πόσον το ισχύον δικαίο του πολέμου στη θάλασσα (*jus in bello*) δύναται να αντιμετωπίσει αποτελεσματικά σύγχρονες προκλήσεις, όπως η χρήση μη επανδρωμένων και αυτόνομων θαλάσσιων συστημάτων, οι επιχειρήσεις σε «γκρίζες ζώνες» και η επανεμφάνιση παραδοσιακών μέσων, όπως ο ναυτικός αποκλεισμός. Ιδιαίτερη έμφαση δίδεται στη σχέση και την αλληλεπίδραση μεταξύ του δικαίου του ναυτικού πολέμου, της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δικαίο της Θάλασσας (UNCLOS) και του διεθνούς ανθρωπιστικού δικαίου.

Η εργασία διαρθρώνεται σε τρία βασικά κεφάλαια. Το δεύτερο κεφάλαιο αναλύει το ιστορικό και νομικό πλαίσιο του δικαίου του πολέμου στη θάλασσα, με αναφορά τόσο σε συμβατικούς και εθιμικούς κανόνες όσο και σε μη δεσμευτικά εγχειρίδια, όπως το Εγχειρίδιο του San Remo και το Εγχειρίδιο του Newport. Το τρίτο κεφάλαιο επικεντρώνεται στις σύγχρονες προκλήσεις μέσω θεματικής ανάλυσης και επιλεγμένων μελετών περίπτωσης, όπως η κρίση στην Ερυθρά Θάλασσα και πρόσφατοι ναυτικοί αποκλεισμοί. Το τελευταίο κεφάλαιο συνοψίζει τα βασικά συμπεράσματα και αναδεικνύει την ανάγκη περαιτέρω ερμηνευτικής αποσαφήνισης και προσαρμογής του υφιστάμενου νομικού πλαισίου.

Υποστηρίζεται ότι, παρά τη διατήρηση της κανονιστικής του σημασίας, το δικαίο του πολέμου στη θάλασσα παρουσιάζει σημαντικές ασάφειες, ιδίως ως προς τα αυτόνομα συστήματα, τις μη διεθνείς ένοπλες συρράξεις στη θάλασσα και τη συμπληρωματική εφαρμογή *jus in bello* και *jus in pacem*. Οι ασάφειες αυτές δυσχεραίνουν την ανάπτυξη μιας συνεκτικής και προβλέψιμης νομικής προσέγγισης στη χρήση βίας στη θάλασσα και αναδεικνύουν την ανάγκη για επικαιροποιημένη ερμηνευτική καθοδήγηση και σταδιακή κανονιστική εξέλιξη.

**Λέξεις-κλειδιά:**

Δίκαιο του Πολέμου στη Θάλασσα; Θαλάσσια Ασφάλεια; Διεθνές Ανθρωπιστικό Δίκαιο; UNCLOS; Μη Επανδρωμένα και Αυτόνομα Συστήματα; Ναυτικός Αποκλεισμός; Υβριδικές Απειλές

## 1. Εισαγωγή

Η θάλασσα διαχρονικά αποτέλεσε κρίσιμο πεδίο άσκησης κρατικής ισχύος, οικονομικής δραστηριότητας και στρατηγικού ανταγωνισμού. Παρά τη σχετική κυριαρχία των χερσαίων συρράξεων στη θεωρία και την πρακτική του διεθνούς δικαίου των ενόπλων συρράξεων, ο ναυτικός πόλεμος εξακολουθεί να διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο στη διεθνή ασφάλεια, ιδίως σε μια εποχή αυξανόμενων γεωπολιτικών εντάσεων, εφοδιαστικών αλυσίδων και τεχνολογικών εξελίξεων. Η πρόσφατη επανεμφάνιση ναυτικών αποκλεισμών -Ρωσία και Ισραήλ- επιθέσεων κατά εμπορικής ναυτιλίας, υβριδικών επιχειρήσεων και χρήσης μη επανδρωμένων και αυτόνομων θαλάσσιων συστημάτων καταδεικνύει ότι το δίκαιο του πολέμου στη θάλασσα επανέρχεται δυναμικά στο προσκήνιο.<sup>1</sup>

Ωστόσο, κατά τα τέλη του 19ου και τις αρχές του 20ού έγινε προσπάθεια κωδικοποίησης μεγάλου μέρους των κανόνων του δικαίου του ναυτικού πολέμου, αντανακλώντας τεχνολογικές, επιχειρησιακές και πολιτικές συνθήκες πολύ διαφορετικές από αυτές της σύγχρονης εποχής. Επόμενο είναι να προκύψει το ερευνητικό ερώτημα του κατά πόσον το ισχύον δίκαιο του ναυτικού πολέμου (*jus in bello*) είναι σε θέση να ανταποκριθεί στις σύγχρονες προκλήσεις που ανακύπτουν από τη χρήση μη επανδρωμένων και αυτόνομων ναυτικών συστημάτων, τις υβριδικές και ασύμμετρες απειλές, καθώς και τις επιχειρήσεις σε «γκρίζες ζώνες», και κατά πόσον μπορεί να εφαρμοστεί συνεκτικά και συμπληρωματικά με το δίκαιο της θάλασσας που ισχύει εν καιρώ ειρήνης (*in pacem*).<sup>2</sup>

Το παρόν πόνημα διαρθρώνεται σε τρία κεφάλαια. Το δεύτερο κεφάλαιο εξετάζει το ιστορικό και νομικό πλαίσιο του δικαίου του πολέμου στη θάλασσα, με έμφαση στα βασικά συμβατικά κείμενα, στο έθιμο και στην πρακτική. Το τρίτο κεφάλαιο αναλύει τις σύγχρονες προκλήσεις του δικαίου του ναυτικού πολέμου, εστιάζοντας ιδίως στα μη επανδρωμένα και αυτόνομα συστήματα, τις ασύμμετρες και υβριδικές απειλές και τις πρόσφατες ναυτικές κρίσεις. Το τέταρτο και τελευταίο κεφάλαιο διατυπώνει προτάσεις για την ενίσχυση και προσαρμογή των διεθνών νομικών μηχανισμών, καθώς και συνοψίζονται τα βασικά συμπεράσματα της έρευνας.

Αναμφισβήτητα, οι σύγχρονες απειλές, όπως οι υβριδικές επιχειρήσεις, η ολοένα αυξανόμενη συμμετοχή μη κρατικών δρώντων, οι κυβερνοεπιθέσεις, επιχειρήσεις σε «γκρίζες ζώνες» και η ταχεία ανάπτυξη μη επανδρωμένων και αυτόνομων ναυτικών οχημάτων και

---

<sup>1</sup> Douglas Guilfoyle, *Shipping Interdiction and the Law of the Sea* (CUP 2009) 55-68

<sup>2</sup> Dale Stephens, 'The Law of Armed Conflict at Sea' in Andrew Clapham and Paola Gaeta (eds), *The Oxford Handbook of International Law in Armed Conflict* (OUP 2014). 112-119

συστημάτων δοκιμάζουν τα όρια του δικαίου και δυσχεραίνουν την εφαρμογή του.<sup>3</sup> Η αβεβαιότητα και οι εκάστοτε ασάφειες που περιβάλλουν το περιεχόμενο και την εφαρμογή των ισχυόντων κανόνων δυσχεραίνει την ανάπτυξη μιας συνεκτικής νομικής προσέγγισης ως προς τη χρήση βίας στη θάλασσα, καθώς και την απόδοση ευθύνης για παραβιάσεις του διεθνούς δικαίου. Θέση που υποστηρίζει η γράφουσα είναι ότι η ασάφεια των ισχυόντων κανόνων του δικαίου του ναυτικού πολέμου, ιδίως ως προς την αντιμετώπιση μη επανδρωμένων και αυτόνομων συστημάτων, υβριδικών επιχειρήσεων και δράσεων σε «γκρίζες ζώνες», δυσχεραίνουν την ανάπτυξη μίας συνεκτικής και ολιστικής προσέγγισης αναφορικά με τη χρήση βίας στη θάλασσα, καθώς και με την απόδοση ευθυνών και την επιβολή κυρώσεων για παραβιάσεις του διεθνούς δικαίου.. Ως αποτέλεσμα, καθίσταται αναγκαία μια συστηματική και επικαιροποιημένη αναθεώρηση των κανόνων που διέπουν τις ναυτικές εχθροπραξίες. Προκειμένου να αξιολογηθεί η ικανότητα του δικαίου του πολέμου στη θάλασσα να ανταποκριθεί στις σύγχρονες προκλήσεις της θαλάσσιας ασφάλειας, είναι αναγκαία η προηγούμενη εξέταση των ιστορικών και κανονιστικών του θεμελίων<sup>4</sup>, όπως επίσης και η κατανόηση της εξέλιξης των βασικών αρχών και κανόνων που διέπουν τις συρράξεις στον ναυτικό πόλεμο επιτρέπει την ανάδειξη τόσο της κανονιστικής τους ανθεκτικότητας όσο και των δομικών τους περιορισμών.<sup>5</sup>

## **Κεφάλαιο 2. Ιστορικό και Νομικό πλαίσιο του Δικαίου του Πολέμου στην Θάλασσα**

Το παρόν κεφάλαιο αποσκοπεί στην αποτύπωση της ιστορικής εξέλιξης και των κανόνων του δικαίου του πολέμου στη θάλασσα, προκειμένου να καταστεί δυνατή η αξιολόγηση της ικανότητάς του να ανταποκριθεί στις σύγχρονες προκλήσεις της θαλάσσιας ασφάλειας. Η ανάλυση αυτή αποτελεί αναγκαίο προκαταρκτικό στάδιο για την απάντηση στο ερευνητικό ερώτημα της παρούσας μελέτης, καθώς η κατανόηση της δημιουργίας, της εξέλιξης και της δομής των ισχυόντων κανόνων επιτρέπει την ανάδειξη τόσο της ανθεκτικότητάς τους όσο και των περιορισμών τους.

Το κεφάλαιο εξετάζει, αφενός, την ιστορική διαμόρφωση του δικαίου του ναυτικού πολέμου και την κυρίαρχη εξάρτησή του από εθιμικούς κανόνες και παλαιά συμβατικά κείμενα και, αφετέρου, τη σχέση του με το δίκαιο της θάλασσας εν καιρώ ειρήνης, όπως αυτό κωδικοποιήθηκε ιδίως στην UNCLOS.

<sup>3</sup> Stephens, 'Law of Armed Conflict at Sea'. 145-159

<sup>4</sup> Guilfoyle D, Shipping Interdiction and the Law of the Sea (Cambridge University Press 2009) 222-256

<sup>5</sup> Guilfoyle, Shipping Interdiction 290-295.

Ιδιαίτερη έμφαση δίδεται στον ρόλο των μη δεσμευτικών εγχειριδίων, όπως το SRM και το NPM. Μέσα από την ανάλυση αυτή, ουσιαστικά αναδεικνύονται οι βασικές διαφορές μεταξύ του *jus in bello* και του *in pacem* δικαίου της θάλασσας, της διάκρισης IAC και NIAC με αναγωγή στον ναυτικό πόλεμο, καθώς και τα σημεία ,τα οποία το υφιστάμενο νομικό πλαίσιο δυσκολεύεται να αντιμετωπίσει.

## 2.1 Εξέλιξη του Δικαίου του Πολέμου στην Θάλασσα

Το σύνολο των κανόνων που συγκροτούν το δίκαιο του πολέμου στη θάλασσα διαμορφώθηκε κυρίως κατά την περίοδο των Συμβάσεων της Χάγης του 1899<sup>6</sup> και 1907<sup>7</sup>, με ορισμένες κρίσιμες αρχές του να ανάγονται ακόμη παλαιότερα, όπως στη Διακήρυξη των Παρισίων του 1856<sup>8</sup>, η οποία εξακολουθεί να αποτελεί θεμέλιο του δικαίου του ναυτικού αποκλεισμού και της ρύθμισης του οικονομικού πολέμου. Μεταγενέστερα κείμενα όπως η Διακήρυξη του Λονδίνου του 1909<sup>9</sup> και το Πρωτόκολλο του Λονδίνου του 1936 περί υποβρυχίων, συνέβαλαν στην περαιτέρω εξειδίκευση του εν λόγω δικαίου.

Μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, η Β' Σύμβαση της Γενεύης του 1949 περιορίζεται στις ανθρωπιστικές πτυχές των ναυτικών συρράξεων, χωρίς ωστόσο να εισάγει νέους κανόνες ως προς τη διεξαγωγή τους. Η σχετική βιβλιογραφία παραμένει περιορισμένη, με εξαίρεση τις θεμελιώδεις μελέτες του D. P. O'Connell, ενώ παράλληλα το ενδιαφέρον αναζωπυρώθηκε, λόγω της σύρραξης στα Φώκλαντ το 1982, η οποία ανέδειξε διάφορα ζητήματα ελευθερίας ναυσιπλοΐας σε σύγχρονες περιφερειακές συρράξεις στη θάλασσα. Αργότερα, σημαντική εξέλιξη υπήρξε το εγχειρίδιο του SRM (1994), καθώς και το πιο πρόσφατο εγχειρίδιο NPM (2023,2025).

Μεγάλο μέρος των κανόνων που διέπουν τον πόλεμο στη θάλασσα προϋπήρχε του 1945 και έκτοτε έχει υποστεί αλλαγές που δεν είναι τόσο σημαντικές, ιδιαίτερα σε σχέση με τον οικονομικό πόλεμο, τον αποκλεισμό και το λαθρεμπόριο.

Υπήρξε περιορισμένη διάθεση των κρατών για ολοκληρωμένη κωδικοποίηση ή εκσυγχρονισμό, με αποτέλεσμα τη συνεχιζόμενη νομική αβεβαιότητα και την εξάρτηση από εγχειρίδια και ερμηνευτικές επαναδιατυπώσεις αντί για δεσμευτικά μέσα. Μια περαιτέρω πρόκληση αφορά τη διάκριση μεταξύ διεθνούς και μη διεθνούς ένοπλης

---

<sup>6</sup> Convention (II) with Respect to the Laws and Customs of War on Land (adopted 29 July 1899, entered into force 4 September 1900)

<sup>7</sup> Convention (IV) Respecting the Laws and Customs of War on Land (Hague Convention IV) (adopted 18 October 1907, entered into force 26 January 1910)

<sup>8</sup> Paris Declaration Respecting Maritime Law (adopted 16 April 1856)

<sup>9</sup> Declaration Concerning the Laws of Naval War (adopted 26 February 1909)

σύγκρουσης στη θάλασσα όπως αντίστοιχη είναι και στη στεριά. Οι βασικοί κανόνες του IAC και του NIAC στη θάλασσα αναπτύχθηκαν με γνώμονα τις διακρατικές συγκρούσεις με την αντίστοιχη εφαρμογή τους σε μη διεθνείς ένοπλες συρράξεις παραμένει ασαφής.<sup>10</sup> Η σύγχρονη χρήση βίας στη θάλασσα περιλαμβάνει και μη κρατικούς δρώντες -όπως η Χαμάς, η Χεζμπολάχ, οι Χούθι ή το LTTE στη Σρι Λάνκα- εγείροντας δυσεπίλυτα ερωτήματα σχετικά με τη νομιμότητα των αποκλεισμών, των επιχειρήσεων επίσκεψης και έρευνας και των πρακτικών στόχευσης, όταν διεξάγονται εναντίον οργανωμένων ένοπλων ομάδων και όχι κρατών.<sup>11</sup> Η απουσία σαφούς νομικής συναίνεσης σε αυτόν τον τομέα περιπλέκει τη λήψη επιχειρησιακών αποφάσεων και ενέχει τον κίνδυνο άνισης ή ευκαιριακής εφαρμογής των κανόνων ναυτικού πολέμου.<sup>12</sup> Οι δυσκολίες αυτές επιδεινώνονται από την αύξηση των υβριδικών επιχειρήσεων και των λεγόμενων «γκρίζων ζωνών» στη θάλασσα. Αρχικά, τα όρια δεν είναι σαφή και σε συνδυασμό με τη χρήση πληρεξουσίων δυνάμεων, αμφισβητήσιμων ενεργειών και καταναγκαστικών τακτικών, επομένως και η ενεργοποίηση του *jus in bello* ή η εφαρμογή του δικαίου της θάλασσας εν καιρώ ειρήνης ή του διεθνούς δικαίου για τα ανθρώπινα δικαιώματα, καθίστανται ιδιαίτερος δυσχερή.<sup>13</sup>

Αυτή η νομική ασάφεια όχι μόνο υπονομεύει τη συμμόρφωση, αλλά δημιουργεί ένα αξιοσημείωτο νομικό κενό. Μαζί, υπογραμμίζουν τις εκάστοτε αδυναμίες του ισχύοντος νομικού καθεστώτος που διέπει τον πόλεμο στη θάλασσα. Ενώ οι υφιστάμενες αρχές διατηρούν κανονιστική σημασία, η εφαρμογή τους στις σύγχρονες θαλάσσιες συγκρούσεις αμφισβητείται όλο και περισσότερο, υπογραμμίζοντας την ανάγκη για σαφέστερη ερμηνευτική καθοδήγηση και μεγαλύτερη συνοχή μεταξύ του δικαίου της θάλασσας και του δικαίου των ένοπλων συγκρούσεων στη θάλασσα. Η εξέταση της ιστορικής εξέλιξης του δικαίου του πολέμου στη θάλασσα είναι κρίσιμη για την κατανόηση των σύγχρονων προκλήσεων όπως τίθενται από το ερευνητικό ερώτημα. Το γεγονός ότι το μεγαλύτερο μέρος των

---

<sup>10</sup> Wolff Heintschel von Heinegg, *Methods and Means of Naval Warfare in Non-International Armed Conflicts* in Kenneth Watkin and Andrew J Norris (eds), *Non-International Armed Conflict in the Twenty-First Century* (Vol 88, *International Law Studies*, Naval War College 2012) 211–36 ; MD Fink, ‘Challenges of Applying the Law of Naval Warfare in Non-International Armed Conflict at Sea’ (2023) 61 *Military Law and the Law of War Review* 1, 43.

<sup>11</sup> Fink, ‘Challenges’ (n [6]) 43; D Letts and R McLaughlin, ‘Law of Naval Warfare’ in Rain Liivoja and Tim McCormack (eds), *Routledge Handbook of the Law of Armed Conflict* (Routledge 2016) 457–458.; D Letts, ‘Naval Mines: Legal Considerations in Armed Conflict and Peacetime’ (2016) 98 *International Review of the Red Cross* 544–545; Wolff Heintschel von Heinegg, ‘Methods and Means of Naval Warfare in Non-International Armed Conflicts’ in Kenneth Watkin and Andrew J Norris (eds), *Non-International Armed Conflict in the Twenty-First Century* (Vol 88, *International Law Studies*, Naval War College 2012) 211–36.

<sup>12</sup> Fink (n [5]) 1973; Heinegg, ‘Methods and Means’ (n [7]) 211–36

<sup>13</sup> Haines (n 5) 840, 847–850

ισχυόντων κανόνων διαμορφώθηκε σε ένα τεχνολογικά και επιχειρησιακά διαφορετικό περιβάλλον εξηγεί σε σημαντικό βαθμό τις δυσχέρειες προσαρμογής τους σε σύγχρονες μορφές ναυτικής ισχύος, όπως τα αυτόνομα συστήματα, οι υβριδικές επιχειρήσεις και η δράση μη κρατικών δρώντων. Η ιστορική αυτή προσέγγιση επιτρέπει την αναγνώριση των δομικών αιτιών της κανονιστικής ασάφειας που χαρακτηρίζει σήμερα το δίκαιο του ναυτικού πολέμου.

## 2.2 Νομικά Κείμενα

Η ανάλυση των βασικών νομικών κειμένων που συγκροτούν το ισχύον κανονιστικό πλαίσιο καθίσταται αναγκαία για να αξιολογηθεί κατά πόσον το *jus in bello* στη θάλασσα μπορεί να εφαρμοστεί συνεκτικά και συμπληρωματικά με το δίκαιο της θάλασσας εν καιρώ ειρήνης. Τα κείμενα αυτά αποτυπώνουν τα όρια και τις αδυναμίες του δικαίου, αναδεικνύοντας τις πηγές των εντάσεων και των ερμηνευτικών αβεβαιοτήτων που βρίσκονται στον πυρήνα του ερευνητικού ερωτήματος.

### 2.2.1 San Remo Manual (1994)

Το Εγχειρίδιο του San Remo (1994) αποτελεί ένα μη δεσμευτικό εγχειρίδιο του δικαίου του ναυτικού πολέμου. Η σύνταξή του πραγματοποιήθηκε από μια ομάδα νομικών μελετητών και αξιωματικών ναυτικού υπό την αιγίδα του Διεθνούς Ινστιτούτου Ανθρωπιστικού Δικαίου και στόχευε στην ενοποίηση και τον εκσυγχρονισμό κανόνων που διέπουν τις θαλάσσιες ένοπλες συρράξεις, οι οποίοι είχαν παραμείνει σε μεγάλο βαθμό αμετάβλητοι από τις αρχές του 20ού αιώνα.<sup>14</sup> Το Εγχειρίδιο επαναδιατυπώνει το υφιστάμενο δίκαιο και αποσαφηνίζει την εφαρμογή του στις σύγχρονες ναυτικές επιχειρήσεις, οι οποίες χαρακτηρίζονται από τεχνολογικές εξελίξεις, διευρυμένες θαλάσσιες ζώνες και αυξανόμενη ανησυχία για την προστασία του περιβάλλοντος.<sup>15</sup> Αν και δεν έχει καθεστώς συνθήκης, έχει αποκτήσει σημαντική επιρροή και χρησιμοποιείται από κράτη, διεθνή δικαιοδοτικά όργανα και στρατιωτικά εγχειρίδια ως αντανάκλαση του εθιμικού διεθνούς δικαίου χωρίς αυτό να σημαίνει ότι όλοι οι ορισμοί αντανakλώνται στην

---

<sup>14</sup> L. Doswald-Beck, 'San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflict at Sea' (1995) 35 *International Review of the Red Cross* 583

<sup>15</sup> Doswald-Beck (n [20]) 583.

κρατική πρακτική.<sup>16</sup>

Το Εγχειρίδιο βασίζεται σε ένα ευρύ φάσμα πηγών, συμπεριλαμβανομένων των Συμβάσεων της Χάγης του 1907, των Συμβάσεων της Γενεύης του 1949, του Πρόσθετου Πρωτοκόλλου Ι του 1977, του Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών, της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982 (UNCLOS) και του εθιμικού διεθνούς δικαίου.<sup>17</sup> Αναπτύχθηκε μεταξύ 1988 και 1994 στο πλαίσιο συζητήσεων στις οποίες συμμετείχαν ακαδημαϊκοί, κυβερνητικοί νομικοί σύμβουλοι, αξιωματικοί ναυτικού και δικαστές.<sup>18</sup> Όπως επισήμανε η Doswald-Beck, ένα σύγχρονο εγχειρίδιο κρίθηκε αναγκαίο λόγω των νομικών εξελίξεων μετά το 1913, οι οποίες σε μεγάλο βαθμό δεν έχουν ενταχθεί στις σύγχρονες συμβάσεις, δεδομένου ότι η Δεύτερη Σύμβαση της Γενεύης του 1949 εστιάζει κυρίως στην προστασία τραυματιών, ασθενών και ναυαγών στη θάλασσα. Συγκεκριμένα, δεν έχει παρατηρηθεί αντιστοιχη πρόοδος στο δικαιο των ένοπλων συγκρούσεων στη θάλασσα, όπως αυτή που επιτεύχθηκε στο δικαιο των χερσαίων συγκρούσεων μέσω του Πρωτοκόλλου Ι του 1977, το οποίο συμπληρώνει τις Συμβάσεις της Γενεύης του 1949. Παρόλο που ορισμένες ρυθμίσεις του Πρωτοκόλλου Ι αφορούν ναυτικές επιχειρήσεις, ιδιαίτερα ενισχύοντας την προστασία ιατρικών οκαφών και αεροσκαφών σύμφωνα με τη Δεύτερη Σύμβαση της Γενεύης, το Μέρος IV του Πρωτοκόλλου –που αφορά την προστασία αμάχων από τις συνέπειες εχθροπραξιών– ισχύει μόνο για ναυτικές επιχειρήσεις που επηρεάζουν αμάχους και πολιτικά αντικείμενα στην ξηρά.ήταν να καλύψει το κενό στο δικαιο του ναυτικού πολέμου αντιστοιχο με εκείνο που αντιμετωπίστηκε στο χερσαίο πεδίο μέσω του Πρόσθετου Πρωτοκόλλου Ι.<sup>19</sup> Το Εγχειρίδιο αποτελείται από έξι κύρια Μέρη, συνοδευόμενα από λεπτομερή επεξήγηση, η οποία ακολουθεί τη δομή των κανόνων black letter και παραπέμπει στο δικαιο των συνθηκών, την κρατική πρακτική και τη διεθνή νομολογία.<sup>20</sup>

Το Εγχειρίδιο του Σαν Ρέμο έχει ως στόχο να επαναδιατυπώσει το σύγχρονο δικαιο που εφαρμόζεται στις ένοπλες συρράξεις στη θάλασσα, μαζί με προτάσεις για την σταδιακή ανάπτυξη αυτού του νομικού πλαισίου. Το Εγχειρίδιο καθορίζει 183 κανόνες που θεωρούνται εφαρμοστέοι κατά τη διάρκεια ένοπλων συρράξεων στη θάλασσα και περιλαμβάνει εκτενή σχολιασμό που εξηγεί την προέλευση κάθε κανόνα. Χωρίζεται σε έξι ουσιαστικά μέρη, το καθένα από τα οποία ασχολείται με ένα ξεχωριστό θέμα:

---

<sup>16</sup> W Heintschel von Heinegg, 'The Current State of the Law of Naval Warfare: A Fresh Look at the San Remo Manual' (2006) 82(1) *International Law Studies* 269, 270; *San Remo Manual* (n [15]) para 13

<sup>17</sup> Doswald-Beck (n [20]) 589,592

<sup>18</sup> Doswald-Beck (n [20]) 583-586

<sup>19</sup> Doswald-Beck (n [20]) 583-586

<sup>20</sup> *San Remo Manual* (n [15])

Το Μέρος I περιλαμβάνει Γενικές διατάξεις, το Μέρος II τις Περιοχές επιχειρήσεων, το Μέρος III τους βασικούς κανόνες και την διάκριση στόχων, το Μέρος IV τις μεθόδους και τα μέσα πολεμικών επιχειρήσεων στη θάλασσα, το Μέρος V τα Μέτρα που δεν συνιστούν επίθεση, συμπεριλαμβανομένης της αναχαίτισης, της έρευνας και , της εκτροπής και της κατάληψης , και το τελευταίο Μέρος VI τα προστατευόμενα πρόσωπα, τις ιατρικές μεταφορές και νοσοκομειακά πλοία.

Κάθε μέρος του Εγχειριδίου του Σαν Ρέμο υποδιαιρείται περαιτέρω σε ενότητες που αναλύουν τα σχετικά νομικά καθεστάτα. Για παράδειγμα, το Μέρος II περιέχει τέσσερις ενότητες που ασχολούνται με τις περιοχές επιχειρήσεων για τον ναυτικό πόλεμο, οι οποίες καθορίζουν τους Κανόνες 14 έως 37 και εξηγούν την εφαρμογή τους εντός των θαλάσσιων ζωνών που κωδικοποιήθηκαν στη UNCLOS<sup>21</sup> και αναγνωρίστηκαν βάσει του εθιμικού διεθνούς δικαίου.<sup>22</sup>

Αν και το Εγχειρίδιο του Σαν Ρέμο θεωρείται ευρέως αποδεκτό, δεν αποτελεί συμβατική πηγή δικαίου. Ωστόσο, μπορεί να θεωρηθεί ως ένα επικουρικό μέσο για τον καθορισμό των κανόνων δικαίου,<sup>23</sup> καθώς το περιεχόμενό του είναι πλέον ευρέως αποδεκτό ως επαναδιατύπωση του δικαίου του ναυτικού πολέμου και έχει ενσωματωθεί σχεδόν κατά λέξη σε πολλά στρατιωτικά εγχειρίδια κρατών.<sup>24</sup>

Παρότι μεγάλο μέρος του Εγχειριδίου επαναδιατυπώνει υφιστάμενους εθιμικούς κανόνες, ορισμένες διατάξεις —ιδίως εκείνες που αφορούν επιχειρήσεις στην ΑΟΖ, ναυτικούς αποκλεισμούς και περιβαλλοντικές ζημιές— θεωρούνται πιο προοδευτικές.<sup>25</sup> Η επιστημονική κοινότητα συμφωνεί ότι το Εγχειρίδιο δεν είναι αυτοτελώς δεσμευτικό· η κανονιστική του σημασία έγκειται στον υβριδικό χαρακτήρα του, καθώς συνδυάζει κανόνες εθιμικού δικαίου με στοιχεία soft law ικανά να επηρεάσουν την κρατική πρακτική.<sup>26</sup> Ο Heinegg υποστηρίζει ότι τα καινοτόμα στοιχεία του Εγχειριδίου θα πρέπει να γίνονται κατανοητά ως κατευθυντήριες γραμμές soft law.<sup>27</sup>

Συγκριτικές αναλύσεις εθνικών ναυτικών εγχειριδίων, όπως εκείνων

---

<sup>21</sup> UNCLOS, 1833 UNTS 3.

<sup>22</sup> Donald R Rothwell and Tim Stephens, *The International Law of the Sea* (2nd edn, Hart Publishing, Oxford 2016) 222–25.

<sup>23</sup> Statute of the International Court of Justice, 26 June 1945, UNTS vol 59, 1055, art. 38(1)(d)

<sup>24</sup> Wolff Heintschel von Heinegg, 'The San Remo Manual – History, Methodology and Future Application' in Dale Stephens and Matthew Stubbs (eds), *The Law of Naval Warfare* (LexisNexis Butterworths, Chatswood 2019) 20

<sup>25</sup> *San Remo Manual* (n [15]) para 12–34; W Heintschel von Heinegg, 'The Current State of the Law of Naval Warfare: A Fresh Look at the San Remo Manual' (2006) 82(1) *International Law Studies* 269, 269–270.

<sup>26</sup> Doswald-Beck (n [20]) 583; Heinegg, 'San Remo Manual' (n [28]) 111;

<sup>27</sup> Heinegg, 'Methods and Means' (n [7]) 211–36

του Ηνωμένου Βασιλείου και των Ηνωμένων Πολιτειών, καταδεικνύουν ουσιαστική σύγκλιση με τους κανόνες του Σαν Ρέμο, γεγονός που υποδηλώνει ότι τα κράτη το αντιμετωπίζουν ως σημείο αναφοράς.<sup>28</sup>

### 2.2.2 Newport Manual

Το πρόσφατα δημοσιευμένο από το Αμερικανικό Κολλέγιο του Ναυτικού Πολέμου (2023 με την αντίστοιχη αναθεώρηση του το 2025) *Εγχειρίδιο του Newport για το Δίκαιο του Ναυτικού Πολέμου* (NPM), συντάχθηκε από μια μικρή ομάδα διακεκριμένων συγγραφέων με ακαδημαϊκό αλλά και υπόβαθρο στο πεδίο, προκειμένου να συμβάλλει στην αποσαφήνιση των κανόνων που διέπουν το δίκαιο του ναυτικού πολέμου, η οποία έχει χαρακτηριστεί ως « *ever-existing crisis* ».<sup>29</sup> Οι συντάκτες του θεώρησαν αναγκαία τη δημιουργία ενός ξεχωριστού εγχειριδίου για το δίκαιο του ναυτικού πολέμου, επισημαίνοντας κατ' αρχάς την απουσία σύγχρονης, ολοκληρωμένης αποτύπωσης του ισχύοντος δικαίου (*lex lata*) για τις ναυτικές επιχειρήσεις.<sup>30</sup> Το NPM επιδιώκει να καλύψει αυτό το κενό, ενώ η αυξανόμενη γεωπολιτική ένταση στον Ινδο-Ειρηνικό θαλάσσιο χώρο αποτέλεσε καθοριστικό κίνητρο καθώς μια πιθανή σύρραξη θα είχε κατεξοχήν ναυτική διάσταση.<sup>31</sup> Επιπλέον, οι συντάκτες υπογραμμίζουν ότι το NPM ενσωματώνει σε σημαντικό βαθμό *lex ferenda*-*νέοι κανόνες δικαίου* - και αντανakλά νομικές και τεχνολογικές παραδοχές μιας παρωχημένης εποχής.<sup>32</sup> ενώ η δεύτερη εκδοχή του ολοκληρώθηκε το 2025.

Το NPM επισημαίνει σύγχρονα ζητήματα, όπως τα μη επανδρωμένα ναυτικά συστήματα, τις κυβερνοεπιχειρήσεις, το δίκαιο του πολέμου στη θάλασσα σε μη διεθνείς συρράξεις και τον διευρυμένο ρόλο των αεροπορικών μέσων στον θαλάσσιο χώρο, εντάσσοντάς τα σε μια πιο συστηματική και εξειδικευμένη νομική ανάλυση.<sup>33</sup> Το NPM είναι μια επαναδιατύπωση του δικαίου του ναυτικού πολέμου προσανατολισμένη στο πεδίο που δημοσιεύτηκε υπό την αιγίδα του Stockton Center for International Law στο Ναυτικό Πολεμικό Κολλέγιο των ΗΠΑ το 2023 καθώς και η αναθεωρημένη έκδοση του το 2025. Η Δεύτερη Έκδοσή του ενημερώνει την Πρώτη Έκδοση του 2023, η οποία είναι η πρώτη ολοκληρωμένη *lex lata* επαναδιατύπωση του

---

<sup>28</sup> United States Department of Defense, *Law of War Manual* (Department of Defense 2016, updated 2023) para 13.2–13.6.

<sup>29</sup> Fink M, *The Newport Manual: The New Kid on the Block on the Laws of Naval Warfare* (2025) 30 *Journal of Conflict & Security Law* 139–159, 139

<sup>30</sup> Fink M, *The Newport Manual: The New Kid on the Block on the Laws of Naval Warfare* (2025) 30 *Journal of Conflict & Security Law* 139–159, 140

<sup>31</sup> *Ibid*

<sup>32</sup> *Ibid*

<sup>33</sup> *Ibid*

νόμου περί ναυτικού πολέμου στη *lex ferenda*-αποτύπωση νέων κανόνων δικαίου εστιάζοντας ουσιαστικά στον τρόπο με τον οποίο η σύγχρονη κρατική πρακτική και το διεθνές δίκαιο διέπουν το LoNW.<sup>34</sup>

Η ανανεωμένη έκδοση έχει δημιουργηθεί εν μέσω αυξημένων προκλήσεων θαλάσσιας ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων των συρράξεων Ρωσίας-Ουκρανίας στη Μαύρη Θάλασσα, καθώς και της συνεχιζόμενης αστάθειας στην περιοχή της Ερυθράς Θάλασσας που επηρεάζει την παγκόσμια ναυτιλία και των επίμονων εντάσεων στη Θάλασσα της Νότιας Κίνας. Αυτοί οι γεωπολιτικοί παράγοντες υπογραμμίζουν τη σημασία ενός ενημερωμένου, πρακτικού νομικού οδηγού για τον ναυτικό πόλεμο.<sup>35</sup>

Το *Εγχειρίδιο* έχει σχεδιαστεί ως κανονιστικός και επιχειρησιακός οδηγός για διοικητές του Πολεμικού Ναυτικού, νομικούς, αξιωματικούς, υπεύθυνους χάραξης πολιτικής αλλά και ακαδημαϊκό κοινό. Ουσιαστικά πρόκειται περί διασταύρωσης τεσσάρων αλληλεπικαλυπτόμενων σφμάτων δικαίου: του δικαίου της θάλασσας, του δικαίου των ένοπλων συρράξεων στη θάλασσα, του δικαίου των βραβείων *Prize Law* και της ουδετερότητας — ένα εγγενώς περίπλοκο και υπανάπτυκτο πεδίο.<sup>36</sup>

Αν και δεν συμβαίνουν θεμελιώδεις δογματικές αλλαγές μεταξύ της πρώτης και της δεύτερης έκδοσης, οι αναθεωρήσεις παρέχουν στοχευμένες **διευκρινίσεις, επεκτάσεις και σύγχρονα παραδείγματα** που αντικατοπτρίζουν τη συνεχιζόμενη κρατική πρακτική και τις επιχειρησιακές πραγματικότητες.<sup>37</sup> Μία σύντομη ανάλυση του αναθεωρημένου εγχειριδίου περιλαμβάνει : Το Κεφάλαιο 1 διευκρινίζει ότι **οι δικαστικές αποφάσεις** δεν αποτελούν πρωτογενείς πηγές διεθνούς δικαίου, αλλά επικουρικά **μέσα ερμηνείας** σύμφωνα με το άρθρο 38 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του Καταστατικού του ΔΔ.<sup>38</sup> Επιπλέον, η συμπερίληψη ενημερωμένων στρατιωτικών εγχειριδίων καθώς και το **ICRC για τη Δεύτερη Σύμβαση της Γενεύης** υπογραμμίζει τη σημασία των αναγνωρισμένων επιστημονικών εργασιών στη διαμόρφωση της ερμηνείας των κανόνων ναυτικών συρράξεων.<sup>39</sup> Ο ορισμός του «εγκλήματος πολέμου» αναθεωρείται επίσης για να προσεγγίσει τη νομολογία Tadić του ICTY, αντανakλώντας τη κωδικοποίηση σοβαρών παραβιάσεων στο δίκαιο των ένοπλων συρράξεων.<sup>40</sup>

Ιδιαίτερα σημαντικός είναι ο χαρακτηρισμός των συρράξεων (Κεφάλαιο 2) , αναγνωρίζοντας ότι μια μη διεθνής ένοπλη σύγκρουση (NIAC)

---

<sup>34</sup> *Newport Manual on the Law of Naval Warfare, Second Edition, International Law Studies* vol 105, *Stockton Center for International Law* (2023,2025).

<sup>35</sup> David Letts, 'Updated Newport Manual on the Law of Naval Warfare', *Lawfire* (30 May 2025).

<sup>36</sup> *ibid*

<sup>37</sup> *ibid*

<sup>38</sup> *ibid*

<sup>39</sup> *ibid*

<sup>40</sup> *ibid*

μπορεί να κλιμακωθεί σε διεθνή ένοπλη σύγκρουση (IAC) εάν ένα κράτος συμμετέχει με άμεσο τρόπο μαζί με μια μη κρατική οργανωμένη ένοπλη ομάδα, μια αναγνώριση με σημαντικές νομικές συνέπειες για ναυτικές εχθροπραξίες.<sup>41</sup>

Επιπλέον, η διευκρίνιση σχετικά με το όριο για το δικαίο των βραβείων –Prize Law- και την ουδετερότητα οριοθετεί περαιτέρω πότε ισχύουν οι κανόνες του κλασικού δικαίου του ναυτικού πολέμου — ουσιαστικά για τη χρήση ένοπλης βίας μεταξύ κρατών.<sup>42</sup> Το *Εγχειρίδιο* εισάγει επίσης ένα αμφιλεγόμενο *χωρίο περί εξωεδαφικότητας όσον αφορά την νόμιμη άμυνα* : όταν ένα κράτος υποδοχής είναι απρόθυμο ή ανίκανο να αποτρέψει την επικράτειά του από το να χρησιμεύσει ως βάση για επιθέσεις, το κράτος που επηρεάζεται αρνητικά μπορεί νόμιμα να ασκήσει αυτοάμυνα εναντίον οργανωμένων ένοπλων ομάδων σε αυτό το έδαφος.<sup>43</sup> Αυτό αντικατοπτρίζει την εξελισσόμενη πρακτική γύρω από τη διακρατική προβολή δύναμης που σχετίζεται με τις μετακινήσεις στη θάλασσα και στις παράκτιες ζώνες.

Μια άλλη σημαντική προσθήκη είναι η ενότητα για την **άμυνα των εμπορικών πλοίων**, που αναγνωρίζει το δικαίωμα ενός κράτους σημαίας να χρησιμοποιεί αναλογική βία για την προστασία των πλοίων και των υπηκόων του πέρα από τα χωρικά ύδατα - ένας κανόνας με σαφή σχέση με τις σύγχρονες ασύμμετρες απειλές, όπως για παράδειγμα οι επιθέσεις των Χούθι στην εμπορική ναυτιλία.<sup>44</sup> Οι αναθεωρήσεις στο Κεφάλαιο 3 αποσαφηνίζουν την κατάσταση των αναδυόμενων πλατφορμών και του προσωπικού. Συγκεκριμένα, τα «αυτόνομα σκάφη» που λειτουργούν ανεξάρτητα από την ανθρώπινη λήψη αποφάσεων ενδέχεται ωστόσο να εμπίπτουν σε δομές ναυτικής διοίκησης, αντανακλώντας την αυξανόμενη σημασία των μη επανδρωμένων και αυτόνομων θαλάσσιων συστημάτων (MASS).<sup>45</sup> Το *NPM* αναφέρει επίσης τον νομικό χαρακτηρισμό των **μικρών σκαφών** και τους νόμιμους ρόλους των **βοηθητικών ναυτικών**, σημαντικούς για την κατανόηση των θαλάσσιων επιχειρήσεων της γκριζας ζώνης. Μια περαιτέρω προσθήκη αναφέρει ότι **τα κυβερνητικά πλοία που λειτουργούν για μη εμπορικούς σκοπούς** και μεταφέρουν αξιωματούχους μπορούν να απολαμβάνουν **το καθεστώς του αιχμαλώτου πολέμου** εάν συλληφθούν, αντιμετωπίζοντας τα κενά στην κατηγοριοποίηση του καθεστώτος σύμφωνα με τις Συμβάσεις της Γενεύης.<sup>46</sup> Το Κεφάλαιο 4 επεκτείνεται στις θαλάσσιες ζώνες και το σχετικό επιχειρησιακό δικαίο. Αποσαφηνίζει τα δικαιώματα διέλευσης «κανονικού τρόπου λειτουργίας» μέσω **αρχιπελαγικών θαλάσσιων οδών**,

---

<sup>41</sup> *ibid*

<sup>42</sup> *ibid*

<sup>43</sup> *ibid*

<sup>44</sup> *ibid*

<sup>45</sup> *ibid*

<sup>46</sup> *ibid*

ενσωματώνοντας αμυντικά μέτρα που συνάδουν με τις επιχειρήσεις θαλάσσιας ασφάλειας ως μέρος της κανονικής συμπεριφοράς κατά τη διάρκεια συγκρούσεων.<sup>47</sup> Το NPM υπογραμμίζει επίσης ένα σύγχρονο παράδειγμα - την επίσκεψη και έρευνα της Ρωσίας εντός βουλγαρικής ΑΟΖ - για να ενισχύσει ότι τα εμπόλεμα δικαιώματα μπορούν να επεκταθούν σε αποκλειστικές οικονομικές ζώνες, ένα σημείο συνεχιζόμενης νομικής συζήτησης υπό το φως των σύγχρονων ναυτικών συρράξεων.<sup>48</sup>

Οι αναθεωρήσεις στα Κεφάλαια 5 και 6 αντικατοπτρίζουν την εξελισσόμενη κρατική πρακτική τόσο ως προς τις αρχές όσο και ως προς τα μέσα. Το Κεφάλαιο 5 αναγνωρίζει ότι τα κράτη μπορούν να επιβάλλουν **όρια πολιτικής στην αναλογικότητα** που υπερβαίνουν τα ελάχιστα LOAC, προωθώντας τις προσπάθειες για τη μείωση των παράπλευρων ζημιών στις ναυτικές επιχειρήσεις.<sup>49</sup> Το Κεφάλαιο 6 προσθέτει σημαντικές διευκρινίσεις σχετικά με **τα μη επανδρωμένα θαλάσσια συστήματα** — κατηγοριοποιώντας τα αναλώσιμα UMS ως «όπλα» και όχι ως «πολεμικά πλοία» — ανταποκρινόμενα στον πολλαπλασιασμό των απομακρυσμένων συστημάτων σε πρόσφατες συγκρούσεις.<sup>50</sup> Επιβεβαιώνει επίσης τις συμβατικές απαγορεύσεις των χημικών και βιολογικών όπλων, υποδηλώνοντας τη συνέχεια με ευρύτερους κανόνες αφοπλισμού.<sup>51</sup>

Το Κεφάλαιο 7 αναγνωρίζει τη νομική ύπαρξη των **Θαλάσσιων Ζωνών Αποκλεισμού**, αλλά τονίζει ότι τέτοιες ζώνες δεν διαλύουν τις υποχρεώσεις για την προστασία της μη στρατιωτικής ή ουδέτερης ναυτιλίας.<sup>52</sup> Το μέρος του *εγχειριδίου* που αφορά τους αποκλεισμούς βελτιώνει τις ανθρωπιστικές υποχρεώσεις σε καταστάσεις αποκλεισμού, ιδίως ότι το εθιμικό δίκαιο δεν απαιτεί ακόμη την ελεύθερη διέλευση βασικών μη στρατιωτικών προμηθειών, ακόμη και αν ζητηθεί από ουδέτερες ανθρωπιστικές οργανώσεις.<sup>53</sup>

Οι αναθεωρήσεις του Κεφαλαίου 8 εμβαθύνουν στους νόμιμους στόχους στη θάλασσα, αντλώντας από τις πρόσφατες εμπλοκές Ρωσίας-Ουκρανίας. Σημειώνονται συγκεκριμένα οι επιθέσεις με πυραύλους και μη επανδρωμένα αεροσκάφη της Ρωσίας σε ουκρανικές λιμενικές υποδομές και οι αμειβαίες δηλώσεις κινδύνου της Ουκρανίας για ουδέτερα πλοία, που δείχνουν πώς τα κράτη ταξινομούν τους στόχους «διατήρησης του πολέμου» στη θάλασσα.<sup>54</sup> Μια νέα ενότητα που ασχολείται με επιθέσεις σε υποθαλάσσιους αγωγούς (π.χ. Nord Stream) καταλήγει στο συμπέρασμα ότι τέτοιες υποδομές μπορεί να είναι νόμιμοι στρατιωτικοί στόχοι λόγω της

---

<sup>47</sup> *ibid*

<sup>48</sup> *ibid*

<sup>49</sup> *ibid*

<sup>50</sup> *ibid*

<sup>51</sup> *ibid*

<sup>52</sup> *ibid*

<sup>53</sup> *ibid*

<sup>54</sup> *ibid.*

πολεμικής-οικονομικής συνεισφοράς τους.<sup>55</sup> Το NPM υπογραμμίζει επίσης ότι η ανάλυση της ναυτικής αναλογικότητας εστιάζει κυρίως σε **πλατφόρμες και όχι σε άτομα**, αντανακλώντας τη μοναδική φύση της θαλάσσιας στόχευσης.<sup>56</sup> Οι τροποποιήσεις στα Κεφάλαια 9-12 περιλαμβάνουν διαφοροποιημένα παραδείγματα και διευκρινίσεις σχετικά με τη νομοθεσία περί βραβείων και το προστατευόμενο καθεστώς πλοίων και προσώπων στη θάλασσα, όπως η ενσωμάτωση του εμβλήματος «Red Crystal» στα καθεστώτα αναγνώρισης νοσοκομειακών πλοίων.<sup>57</sup> Συνολικά οι αναθεωρήσεις της Δεύτερης Έκδοσης καταδεικνύουν την έμφαση που έχει δοθεί ώστε να ευθυγραμμιστούν οι παραδοσιακές αρχές με την τρέχουσα κρατική πρακτική και την τεχνολογική εξέλιξη, χωρίς να υπάρχει απόκλιση μεταξύ αυτών των δύο. Έτσι το NPM παραμένει ένα έγκυρο, προσβάσιμο εργαλείο που ενσωματώνει νομικά πλαίσια δεκαετιών με τη σύγχρονη γεωπολιτική πραγματικότητα.<sup>58</sup>

### 2.2.3 UNCLOS

Η UNCLOS αποτελεί το βασικό πλαίσιο ρύθμισης του θαλάσσιου χώρου εν καιρώ ειρήνης όπως αναφέρεται στο προοίμιο της καθώς και στο άρθρο 301.<sup>59</sup> Ως εκ τούτου, η αλληλεπίδρασή της με το δίκαιο του ναυτικού πολέμου είναι καθοριστική για την απάντηση στο ερευνητικό ερώτημα. Οι ασάφειες ως προς την εφαρμογή των κανόνων της σε καταστάσεις ένοπλης σύρραξης —ιδίως στις ΑΟΖ και σε σχέση με τα δικαιώματα ουδετέρων κρατών— καταδεικνύουν τα όρια της συμπληρωματικής εφαρμογής *in pacem* και *in bello* δικαίου και αναδεικνύουν τις προκλήσεις που θέτουν οι σύγχρονες ναυτικές επιχειρήσεις.

Στην ξηρά, το διεθνές ανθρωπιστικό δίκαιο (ΔΑΔ) εφαρμόζεται μόνο όταν υπάρχει «ένοπλη σύρραξη» και στη συνέχεια γίνεται η διάκριση μεταξύ IAC, μεταξύ 2 ή περισσότερων κρατών<sup>60</sup> και NIAC, που πρόκειται για

---

<sup>55</sup> *ibid*

<sup>56</sup> *ibid*

<sup>57</sup> James Kraska, *A Map to the Second Edition of the Newport Manual on the Law of Naval Warfare* (Lieber Institute).

<sup>58</sup> See generally *Newport Manual on the Law of Naval Warfare, Second Edition* (2025).

<sup>59</sup> «Prompted by the desire to settle, in a spirit of mutual understanding and cooperation, all issues relating to the law of the sea and aware of the historic significance of this Convention as an important contribution to the maintenance of peace, justice and progress for all peoples of the world» *United Nations Convention on the Law of the Sea* (adopted 10 December 1982, entered into force 16 November 1994) 1833 UNTS 3 (UNCLOS) preamble; art 301.

<sup>60</sup> ICTY, *The Prosecutor v. Dusko Tadic*, Decision on the Defence Motion for Interlocutory Appeal on Jurisdiction, IT-94-1-A, 2 October 1995, para. 70 ; "It is irrelevant to the

ένοπλες συρράξεις που δεν έχουν διεθνή χαρακτήρα και στο έδαφος ενός εκ των υψηλών συμβαλλόμενων μερών σύμφωνα με το κοινό άρθρο 3 των Συμβάσεων της Γενεύης και του άρθρου 1 του Πρόσθετου Πρωτόκολλου 1977.<sup>61</sup> Όσον αφορά στο δικαίω του ναυτικού πολέμου, ιδίως στο SRM δεν υπάρχει αναφορά στην παραδοσιακή διάκριση μεταξύ διεθνών ένοπλων συρράξεων και μη διεθνών. Σύμφωνα με το σχόλιο του SRM, «αν και οι διατάξεις του εγχειριδίου προορίζονται κυρίως να εφαρμοστούν σε διεθνείς ένοπλες συρράξεις στη θάλασσα, αυτό σκοπίμως δεν αναφέρεται ρητά στην παράγραφο 1 προκειμένου να αποτραπεί η εφαρμογή αυτών των κανόνων σε μη διεθνείς ένοπλες συρράξεις που περιλαμβάνουν ναυτικές επιχειρήσεις».<sup>62</sup> Ως εκ τούτου, θεωρείται ότι το δικαίω του ναυτικού πολέμου εφαρμόζεται *στο σύνολό* του στις ένοπλες συρράξεις. <sup>63</sup>

Ακόμη , στο δικαίω του ναυτικού πολέμου δίδεται η σημαντική διάκριση μεταξύ ουδέτερων και εμπόλεμων μερών, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στην διάκριση μεταξύ ουδετερότητας και νόμιμων στόχων. Αρχικά, ο νόμος της ουδετερότητας αναπτύχθηκε αναγνωρίζοντας το γεγονός ότι, κατά τη διάρκεια του πολέμου μεταξύ εμπόλεμων κρατών, υπάρχουν κράτη που δεν εμπλέκονται στη σύρραξη.<sup>64</sup> Η ουδετερότητα αναπτύχθηκε για να προστατεύσει αυτά τα έθνη από το να υποστούν τις συνέπειες ενός πολέμου στον οποίο δεν ήθελαν να εμπλακούν.<sup>65</sup> Με αυτόν τον τρόπο, ο νόμος παρείχε ορισμένα δικαιώματα στα ουδέτερα έθνη και αντίστοιχα καθήκοντα σε αυτά, ενώ ταυτόχρονα παρείχε αμοιβαία δικαιώματα και καθήκοντα στους εμπόλεμους έναντι των ουδέτερων. Το δικαίω της ουδετερότητας στη θάλασσα έχει επηρεαστεί από τη κρατική συμπεριφορά κατά τη διάρκεια ένοπλων συρράξεων στη θάλασσα. <sup>66</sup>

Το δικαίω του πολέμου στη θάλασσα βρίσκεται σε άμεση συσχέτιση με το δικαίω της θάλασσας εν καιρώ ειρήνης, όπως αυτό κωδικοποιήθηκε στη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δικαίω της Θάλασσας (UNCLOS), στις Συμβάσεις της Γενεύης του 1958, καθώς και στο εθιμικό διεθνές δικαίω.<sup>67</sup> Αν

---

validity of international humanitarian law whether the States and Governments involved in the conflict recognize each other as States": Joint Services Regulations (ZDv) 15/2, in: D. Fleck, *The Handbook of Humanitarian Law in Armed Conflicts*, Oxford University Press, Oxford, 1995, p. 45

<sup>61</sup> Common Article 3 of Geneva Conventions 1949 , Article 1 of Additional Protocol II of Geneva Conventions ,

<sup>62</sup> Μτφρ στα ελληνικά Papastavridis E. *Use of force at sea in the 21<sup>st</sup> century*, *The Journal of Territorial and Maritime Studies* ,2015, p. 124

<sup>63</sup>ibid

<sup>64</sup> Roach J.A. *Neutrality in Naval Warfare*,2017, para 1

<sup>65</sup> Ibid

<sup>66</sup> ibid

<sup>67</sup> United Nations Convention on the Law of the Sea (adopted 10 December 1982, entered into force 16 November 1994) 1833 UNTS 3 (UNCLOS).; MD Fink *The Newport Manual: The New Kid on the Block on the Laws of Naval Warfare* (2025) 30 *Journal of Conflict & Security Law* 139-159, 146

και παραδοσιακά θεωρείται *lex specialis* έναντι του δικαίου της θάλασσας κατά τη διάρκεια ένοπλης σύρραξης<sup>68</sup>, το τελευταίο εξακολουθεί να παράγει έννομα αποτελέσματα στις σχέσεις εμπόλεμων και ουδετέρων κρατών, καθώς και στις αλληλεπιδράσεις μεταξύ ουδετέρων.<sup>69</sup>

Η αλληλεπίδραση μεταξύ *LoNW* και *UNCLOS* παραμένει νομικά ατελώς προσδιορισμένη, καθώς η *UNCLOS* συντάχθηκε για καιρό ειρήνης - *in pace* και όχι πολέμου - *in bello*.<sup>70</sup> Ως εκ τούτου, το καθεστώς των θαλάσσιων ζωνών δεν αντιστοιχεί πλήρως στις παραδοσιακές έννοιες της εμπόλεμου κατάστασης, της ουδετερότητας και των νόμιμων στρατιωτικών στόχων στη θάλασσα.<sup>71</sup> Ιδίως, παραμένει αμφιλεγόμενο το κατά πόσον και υπό ποιες προϋποθέσεις μπορούν να διεξαχθούν εχθροπραξίες εντός της Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης ουδέτερων κρατών.<sup>72</sup>

Η *UNCLOS* διακρίνει τον θαλάσσιο χώρο σε επιμέρους ζώνες, στις οποίες τα κράτη απολαμβάνουν διαφορετικό βαθμό κυριαρχίας και δικαιοδοσίας.<sup>73</sup> Η αιγιαλίτιδα ζώνη, που εκτείνεται έως 12 ναυτικά μίλια. Αντιθέτως, η ΑΟΖ, η οποία μπορεί να φθάνει έως τα 200 ναυτικά μίλια, παρέχει στο παράκτιο κράτος περιορισμένα κυριαρχικά δικαιώματα, κυρίως οικονομικού χαρακτήρα, διατηρώντας παράλληλα τις ελευθερίες ναυσιπλοΐας και υπέρπτησης.<sup>74</sup> Πέραν αυτών εκτείνεται η ανοικτή θάλασσα, όπου δεσπόζει η αρχή της ελευθερίας των θαλασσών. Όσον αφορά την υφαλοκρηπίδα, ρυθμίζονται τα δικαιώματα του παράκτιου κράτους επί του βυθού και του υπεδάφους. Το δικαίο της θάλασσας καθορίζει το χωρικό πλαίσιο εντός του οποίου δύνανται να διεξαχθούν νόμιμες ναυτικές στρατιωτικές επιχειρήσεις. Κατά το ισχύον δικαίο του ναυτικού πολέμου, οι εχθροπραξίες μπορούν να λαμβάνουν χώρα στην ανοικτή θάλασσα, στην ΑΟΖ και στην υφαλοκρηπίδα, καθώς και στον υπερκείμενο διεθνή εναέριο χώρο.<sup>75</sup> Αντιθέτως, η αιγιαλίτιδα ζώνη ουδέτερων κρατών απολαύει πλήρους προστασίας, με περιορισμένες εξαιρέσεις όπως η αβλαβής διέλευση πολεμικών

---

<sup>68</sup> ILC, 'Study on the Function and Scope of the *lex specialis* Rule and the Question of "Self-Contained Regimes": Preliminary Report by Martii Koskenniemi, Chairman of the Study Group' (2004) UN Doc A/CN.4/, para 76; Wolff Heintschel von Heinegg (ed), *Visit, Search, Diversion and Capture & The Effect of the United Nations Charter on the Law of Naval Warfare: Reports and Commentaries of the Round-Table of Experts on International Humanitarian Law Applicable to Armed Conflicts at Sea* (International Institute of Humanitarian Law 1995) 108.

<sup>69</sup> United Nations Convention on the Law of the Sea (adopted 10 December 1982, entered into force 16 November 1994) 1833 UNTS 3.

<sup>70</sup> Y Tanaka, *The International Law of the Sea* (3rd edn, Cambridge University Press 2019) .Ch.5,6,7

<sup>71</sup> Natalino Ronzitti (ed), *The Law of Naval Warfare: A Collection of Agreements and Documents with Commentaries* (Martinus Nijhoff 1988) 39–42

<sup>72</sup> *San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea* (1994) para 15..

<sup>73</sup> *UNCLOS*, 1833 UNTS 3, arts 2–3, 55–57.

<sup>74</sup> *UNCLOS*, 1833 UNTS 3, arts 56–58.

<sup>75</sup> *San Remo Manual* (n [15]) paras 10–11.

πλοίων υπό αυστηρούς όρους. Παρά ταύτα, η πρακτική εφαρμογή των κανόνων αυτών παρουσιάζει σημαντικές ασάφειες, οι οποίες υπονομεύουν την ασφάλεια δικαίου και οδηγούν σε ασυνέπειες στην κρατική πρακτική.<sup>76</sup>

Οι προκλήσεις αυτές εντείνονται από τη ραγδαία εξέλιξη των ναυτικών επιχειρήσεων και των στρατιωτικών τεχνολογιών. Ο υβριδικός πόλεμος, οι κυβερνοεπιχειρήσεις και οι επιχειρήσεις πληροφοριών στη θάλασσα δυσχεραίνουν την παραδοσιακή διάκριση μεταξύ νόμιμων και απαγορευμένων πολεμικών μεθόδων. Αν και η δολιοφθορά αναγνωρίζεται ως νόμιμο μέσο πολέμου, καθίσταται ολοένα δυσκολότερο να προσδιοριστεί πότε αυτή υπερβαίνει το όριο και συνιστά απαγορευμένη δολιότητα, ιδίως όταν εκμεταλλεύεται την προστασία που παρέχει το διεθνές ανθρωπιστικό δίκαιο.

Ως απάντηση στις εξελίξεις αυτές, έχουν αναπτυχθεί πρωτοβουλίες αποσαφήνισης του ισχύοντος δικαίου, με σημαντικότερα παραδείγματα το Εγχειρίδιο του San Remo και το νεότερο Εγχειρίδιο του Newport. Τα κείμενα αυτά επιχειρούν να συστηματοποιήσουν το εθιμικό διεθνές δίκαιο και να παράσχουν επιχειρησιακή καθοδήγηση για τη διεξαγωγή ναυτικών εχθροπραξιών υπό σύγχρονες συνθήκες. Ωστόσο, ο μη δεσμευτικός χαρακτήρας τους περιορίζει την κανονιστική τους ισχύ, η οποία εξαρτάται από τον βαθμό αποδοχής τους από τα κράτη.

Συνεπώς, το ισχύον δίκαιο του ναυτικού πολέμου διατηρεί έναν ισχυρό κανονιστικό πυρήνα, αλλά ανταποκρίνεται μόνο εν μέρει στις σύγχρονες προκλήσεις. Οι ασάφειες που απορρέουν από τη συνύπαρξή του με το δίκαιο της θάλασσας και η αδυναμία πλήρους προσαρμογής του στις τεχνολογικές και επιχειρησιακές εξελίξεις καθιστούν αναγκαία την περαιτέρω αποσαφήνιση μέσω της κρατικής πρακτικής, της ερμηνευτικής καθοδήγησης και, ενδεχομένως, στοχευμένων νομικών μεταρρυθμίσεων.

Εντούτοις, αυτές οι πρωτοβουλίες αντιπροσωπεύουν σημαντικά αλλά ημιτελή βήματα προς την αντιμετώπιση των σύγχρονων προκλήσεων του ναυτικού πολέμου. Ενώ συμβάλλουν σε μεγαλύτερη συνοχή και επιχειρησιακή καθοδήγηση, ο μη δεσμευτικός χαρακτήρας τους και η εξάρτησή τους από την εξελισσόμενη κρατική πρακτική υπογραμμίζουν τη συνεχιζόμενη ευπάθεια του νομικού πλαισίου που διέπει τις ένοπλες συρράξεις στη θάλασσα.

---

<sup>76</sup> Wolff Heintschel von Heinegg, 'Current Legal Issues in Maritime Operations: Maritime Interception Operations in the Global War on Terrorism, Exclusion Zones, Hospital Ships and Maritime Neutrality' (2018) 80 *International Law Studies: Issues in International Law and Military Operations* 209

### 2.3 Χρήση Βίας και Δίκαιο Ένοπλων Συρράξεων στο δίκαιο του πολέμου στην θάλασσα

Η ανάλυση της χρήσης βίας στη θάλασσα και της αλληλεπίδρασης μεταξύ του Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών, της UNCLOS και του δικαίου των ενόπλων συρράξεων βρίσκεται στον πυρήνα του ερευνητικού ερωτήματος. Οι δυσχέρειες διάκρισης μεταξύ ειρήνης, διεθνούς και μη διεθνούς ένοπλης σύρραξης, ιδίως σε περιβάλλοντα «γκρίζας ζώνης», αναδεικνύουν τις κανονιστικές αβεβαιότητες που περιβάλλουν την εφαρμογή του *jus in bello* στη θάλασσα και προετοιμάζουν το έδαφος για την ανάλυση των σύγχρονων προκλήσεων στο επόμενο κεφάλαιο.

Σε καταστάσεις ένοπλης σύρραξης, τα νομικά καθεστώτα επικαλύπτονται και, ορισμένο βαθμό, υποχωρούν υπέρ της εφαρμογής του διεθνούς δικαίου των ενόπλων συρράξεων (ΔΕΣ), συμπεριλαμβανομένου του εξειδικευμένου κλάδου του, ήτοι του δικαίου του ναυτικού πολέμου. Η αλληλεπίδραση μεταξύ των ανωτέρω σωμάτων δικαίου εξακολουθεί να αποτελεί κεντρικό ζήτημα στο σύγχρονο δίκαιο της θαλάσσιας ασφάλειας.<sup>77</sup>

Σύμφωνα με τον Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών, η απειλή ή η χρήση βίας απαγορεύεται<sup>78</sup> εκτός από στενά καθορισμένες περιπτώσεις, κυρίως λόγω επίκλησης νόμιμης άμυνας, και με την εξουσιοδότηση από το Συμβούλιο Ασφαλείας υπό το κεφάλαιο 7.<sup>79</sup> Η απαγόρευση αυτή ισχύει εξίσου για την θάλασσα.<sup>80</sup> Παράλληλα, η UNCLOS ρυθμίζει τη ναυσιπλοΐα, τη δικαιοδοσία και τις εξουσίες επιβολής στη θάλασσα, επιβάλλοντας υποχρεώσεις σεβασμού των δικαιωμάτων άλλων κρατών.<sup>81</sup> Σε καιρό ειρήνης, οι επιχειρήσεις επιβολής των διεθνών κανόνων που διεξάγονται από πολεμικά πλοία πρέπει να παραμένουν σαφώς διακριτές από τις εχθροπραξίες και υπόκεινται σε αυστηρές απαιτήσεις αναγκαιότητας και αναλογικότητας.<sup>82</sup> Η διάκριση αυτή είναι ιδιαίτερα σημαντική σε αμφισβητούμενες θαλάσσιες περιοχές, όπου οι δραστηριότητες επιβολής του νόμου ενδέχεται να κινδυνεύουν να χαρακτηριστούν ως παράνομες χρήσεις βίας και όχι ως επιτρεπόμενα μέτρα επιβολής του νόμου.<sup>83</sup>

Είναι σημαντικό ότι η έναρξη της ένοπλης σύρραξης δεν καθιστά το δίκαιο της θάλασσας εντελώς ανεφάρμοστο. Πολλοί συγγραφείς υποστηρίζουν την άποψη ότι πολλές διατάξεις της UNCLOS εξακολουθούν να ισχύουν κατά

---

<sup>77</sup> Dimitris Panousos, 'Intersecting Legal Frameworks at Sea: The Continued Applicability of the Law of the Sea in Armed Conflicts' (2025) 28 *Max Planck Yearbook of United Nations Law* 1–35.

<sup>78</sup> UN Charter article 2 para 4 ,

<sup>79</sup> UN Charter article 51

<sup>80</sup> C Moore, *Freedom of Navigation and the Law of the Sea* (Routledge 2021) 45–52.

<sup>81</sup> Moore, *Freedom of Navigation* 48.

<sup>82</sup> Deyi and Yifan, 'Peacetime Maritime Law Enforcement' 229; Fink, *Maritime Interception* 101-118.

<sup>83</sup> Zhang, 'Law Enforcement or Use of Force'. 104825-104827

τη διάρκεια ένοπλων συρράξεων, ιδιαίτερα στις αποκλειστικές οικονομικές ζώνες (ΑΟΖ) και σε σχέση με τα δικαιώματα των ουδέτερων κρατών.<sup>84</sup> Η έννοια της δέουσας προσοχής -due regard εξακολουθεί να είναι επίκαιρη, περιορίζοντας τις πολεμικές επιχειρήσεις ακόμη και όταν το ΔΕΣ εφαρμόζεται ως *lex specialis*.<sup>85</sup> Αυτή η συνύπαρξη υπογραμμίζει την πολυπλοκότητα της ρύθμισης των θαλάσσιων συρράξεων και την απουσία πλήρους νομικής μετατόπισης των καθεστώτων εν καιρώ ειρήνης.

Στο πλαίσιο της ένοπλης σύρραξης, το δίκαιο του ναυτικού πολέμου λειτουργεί ως εξειδικευμένη έκφραση του ΔΕΣ προσαρμοσμένη στον θαλάσσιο τομέα.<sup>86</sup> Εφαρμόζει βασικές ανθρωπιστικές αρχές -διάκριση, αναλογικότητα, στρατιωτική αναγκαιότητα και ανθρωπιά- σε ναυτικές επιχειρήσεις, συμπεριλαμβανομένης της στόχευσης, του αποκλεισμού, της επίσκεψης και της έρευνας, της κατάληψης πλοίων και της προστασίας αμάχων και ειδικά προστατευόμενων πλοίων όπως τα νοσοκομειακά πλοία -hospital vessels<sup>87</sup> Ενώ το δίκαιο των συνθηκών σε αυτόν τον τομέα είναι περιορισμένο, το εθμικό διεθνές δίκαιο διαδραματίζει κεντρικό ρόλο, συμπληρωμένο από σημαντικά εγχειρίδια ειδικών.

Μεταξύ αυτών, το Εγχειρίδιο του Σαν Ρέμο έχει χρησιμεύσει ως βασική επαναδιατύπωση των εθμικών κανόνων. Πιο πρόσφατα, το Εγχειρίδιο του Newport (2023) προσπάθησε να ενημερώσει και να αποσαφηνίσει τη νομοθεσία υπό το φως των τεχνολογικών και επιχειρησιακών εξελίξεων.<sup>88</sup> Αν και κανένα από τα δύο εγχειρίδια δεν είναι νομικά δεσμευτικό, και τα δύο ασκούν επιρροή. Συγκεκριμένα, οι αποκλίσεις μεταξύ τους -ιδιαίτερα όσον αφορά την προστασία του περιβάλλοντος και τα δικαιώματα των ουδέτερων κρατών στις ΑΟΖ- αντικατοπτρίζουν τη συνεχιζόμενη αβεβαιότητα και αμφισβήτηση στο δίκαιο του ναυτικού πολέμου.<sup>89</sup>

Το νομικό καθεστώς που διέπει τη χρήση βίας στη θάλασσα ποικίλλει σημαντικά ανάλογα με το αν μια κατάσταση χαρακτηρίζεται ως περίοδος ειρήνης, διεθνής ένοπλη σύρραξη (IAC) ή μη διεθνής ένοπλη σύγκρουση (NIAC). Σε καιρό ειρήνης, η UNCLOS και ο Χάρτης των Ηνωμένων Εθνών παρέχουν την κύρια νομική βάση και το ΔΕΣ γενικά δεν ενεργοποιείται. Στα

---

<sup>84</sup>Panousos, 'Intersecting Legal Frameworks at Sea' 15.; M Seta, 'UNCLOS during Armed Conflict: Due Regard in the Exclusive Economic Zones of Neutral Coastal States' (2023) 72 *International and Comparative Law Quarterly* 727, 735–748.

<sup>85</sup> Tanaka (n [13]) 258–261

<sup>86</sup>A Savu, 'Introductory Study on the International Humanitarian Law Applicable to Armed Conflicts at Sea' (2021) *Strategies XXI – Security and Defense Faculty* 97–112.

<sup>87</sup> Letts and McLaughlin, 'Law of Naval Warfare' (n [7]) 320–342; S. Haines, 'War at Sea: Nineteenth-Century Laws for Twenty-First-Century Wars?' (2016) 98 *International Review of the Red Cross* 419, 430–447.

<sup>88</sup> Wolff Heintschel von Heinegg, 'The Status and Use of Hospital Ships in Times of Peace and War' (2022) *Ocean Yearbook* vol 36, 215–236.

<sup>89</sup> M Fink, 'The Newport Manual: The New Kid on the Block on the Laws of Naval Warfare' (2025) *Journal of Conflict and Security Law* doi:10.1093/jcsl/krae020.

ΙΑC, αντίθετα, το δίκαιο του ναυτικού πολέμου ισχύει ως *lex specialis*, επιτρέποντας επιθέσεις, αποκλεισμούς και συλλήψεις που υπόκεινται σε περιορισμούς LOAC.<sup>90</sup> Η εφαρμογή των κανόνων ναυτικού πολέμου στα ΝΙΑC στη θάλασσα παραμένει εξαιρετικά αμφισβητούμενη. Ενώ ορισμένες αρχές του ΔΕΣ ισχύουν σαφώς, τα παραδοσιακά εργαλεία ναυτικού πολέμου—όπως ο αποκλεισμός— γίνονται μόνο εν μέρει αποδεκτά σε αυτό το πλαίσιο.<sup>91</sup>

Οι σύγχρονες προκλήσεις για την ασφάλεια στη θάλασσα επιβαρύνουν περαιτέρω αυτά τα νομικά πλαίσια. Οι επιχειρήσεις γκριζας ζώνης και οι υβριδικές δραστηριότητες θολώνουν όλο και περισσότερο τα όρια μεταξύ επιβολής του νόμου και ένοπλων συγκρούσεων, περιπλέκοντας τους προσδιορισμούς ως προς το εφαρμοστέο νομικό καθεστώς.<sup>92</sup> Επιπλέον, οι αναδυόμενες τεχνολογίες—συμπεριλαμβανομένων των αυτόνομων θαλάσσιων συστημάτων, των επιχειρήσεων στον κυβερνοχώρο και του πολέμου στον βυθό— θέτουν σημαντικές προκλήσεις για τους κανόνες που αναπτύχθηκαν σε μεγάλο βαθμό τον δέκατο ένατο και τον εικοστό αιώνα.<sup>93</sup>

Συμπερασματικά, η χρήση βίας στον ναυτικό πόλεμο καταλαμβάνει έναν περίπλοκο νομικό χώρο στη διασταύρωση του Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών, του δικαίου της θάλασσας και του ΔΕΣ. Το δίκαιο του ναυτικού πολέμου λειτουργεί ως η ειδική για τη σύγκρουση άρθρωση των ανθρωπιστικών κανόνων στη θάλασσα, ωστόσο δεν λειτουργεί απομονωμένα από τα νομικά καθεστώτα εν καιρώ ειρήνης. Οι επίμονες αβεβαιότητες—ιδιαίτερα όσον αφορά τις ΝΙΑC στη θάλασσα, τα δικαιώματα των ουδετέρων στις ΑΟΖ και τις τεχνολογικές αλλαγές— υπογραμμίζουν την ανάγκη για συνεχή αποσαφήνιση.

Η ανάλυση του ιστορικού και κανονιστικού πλαισίου του δικαίου του πολέμου στη θάλασσα καταδεικνύει ότι, παρά τη διατήρηση βασικών αρχών, το ισχύον νομικό καθεστώς φέρει έντονα τα ίχνη της εποχής στην οποία διαμορφώθηκε. Οι τεχνολογικές εξελίξεις, η μεταβολή του χαρακτήρα των ένοπλων συγκρούσεων και η αυξανόμενη συμμετοχή μη κρατικών δρώντων αναδεικνύουν νέα νομικά ερωτήματα που δεν μπορούν να απαντηθούν αποκλειστικά μέσω των παραδοσιακών κανόνων. Υπό το πρίσμα αυτό, το τρίτο κεφάλαιο εξετάζει τις σύγχρονες προκλήσεις του δικαίου του ναυτικού πολέμου, εστιάζοντας ιδίως στη χρήση μη επανδρωμένων και αυτόνομων θαλάσσιων συστημάτων, στις ασύμμετρες και υβριδικές απειλές, καθώς και σε

---

<sup>90</sup> Wolff Heintschel von Heinegg, ‘The Law of Naval Warfare’ in Dieter Fleck (ed), *The Handbook of International Humanitarian Law* (3rd edn, Oxford University Press 2013) 475–508.

<sup>91</sup> Fink, ‘Challenges’ (n [6]) 41–58.

<sup>92</sup> Heinegg, ‘Methods and Means’ (n [7]) 265–289.

<sup>93</sup> Kraska and Pedrozo, *Disruptive Technology* (n [50]) 55.

επιλεγμένες μελέτες περίπτωσης που αναδεικνύουν τις πρακτικές δυσχέρειες εφαρμογής του ισχύοντος δικαίου.

### **Κεφάλαιο 3. Σύγχρονες Προκλήσεις του Δικαίου του πολέμου στην θάλασσα**

Η ανάλυση του ιστορικού και κανονιστικού πλαισίου του δικαίου του πολέμου στη θάλασσα, όπως αναπτύχθηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο, ανέδειξε ότι το ισχύον νομικό καθεστώς διαμορφώθηκε σε ένα τεχνολογικά, επιχειρησιακά και γεωπολιτικά διαφορετικό περιβάλλον. Παρότι οι θεμελιώδεις αρχές του διεθνούς ανθρωπιστικού δικαίου διατηρούν την κανονιστική τους ισχύ, η εφαρμογή τους στις σύγχρονες ναυτικές επιχειρήσεις χαρακτηρίζεται από αυξανόμενη αβεβαιότητα, ερμηνευτικές ασάφειες και νομικά κενά. Τα ζητήματα αυτά αποκτούν ιδιαίτερη σημασία υπό το φως του ερευνητικού ερωτήματος της παρούσας μελέτης, ήτοι κατά πόσον το δίκαιο του πολέμου στη θάλασσα είναι σε θέση να ανταποκριθεί αποτελεσματικά στις σύγχρονες απειλές για τη θαλάσσια ασφάλεια και να εφαρμοστεί συνεκτικά σε συνδυασμό με το δίκαιο της θάλασσας εν καιρώ ειρήνης.

Στο πλαίσιο αυτό, το παρόν κεφάλαιο μετατοπίζει την ανάλυση από το κανονιστικό υπόβαθρο στην πρακτική δοκιμασία του δικαίου του ναυτικού πολέμου, εξετάζοντας τις βασικότερες σύγχρονες προκλήσεις που ανακύπτουν στη διεξαγωγή ναυτικών εχθροπραξιών. Ιδιαίτερη έμφαση δίδεται στη ραγδαία ανάπτυξη και χρήση μη επανδρωμένων και αυτόνομων θαλάσσιων συστημάτων, στις ασύμμετρες και υβριδικές απειλές που προέρχονται συχνά από μη κρατικούς δρώντες, καθώς και στην επανεμφάνιση παραδοσιακών εργαλείων του ναυτικού πολέμου, όπως ο ναυτικός αποκλεισμός, σε σύγχρονες συγκρούσεις. Μέσα από επιλεγμένες μελέτες περίπτωσης, το κεφάλαιο αναδεικνύει τις πρακτικές δυσχέρειες εφαρμογής των ισχυόντων κανόνων και αξιολογεί κατά πόσον τα υφιστάμενα νομικά εργαλεία επαρκούν ή χρήζουν περαιτέρω ερμηνευτικής αποσαφήνισης και προσαρμογής. Με τον τρόπο αυτό, το τρίτο κεφάλαιο επιχειρεί να συσχετίσει τη θεωρητική ανάλυση του προηγούμενου μέρους με τις σύγχρονες επιχειρησιακές πραγματικότητες, συμβάλλοντας ουσιαστικά στην απάντηση του ερευνητικού ερωτήματος.

#### **3.1 Μη επανδρωμένα οχήματα και αυτόνομα συστήματα**

Μια σημαντική πρόκληση αφορά το καθεστώς και τη ρύθμιση των αυτόνομων και μη επανδρωμένων θαλάσσιων συστημάτων, συμπεριλαμβανομένων των μη επανδρωμένων οκαφών επιφανείας (USV) και των μη επανδρωμένων υποβρύχιων οχημάτων (UUV). Ούτε η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS) ούτε το δίκαιο του ναυτικού πολέμου παρέχουν σαφείς οδηγίες σχετικά με το εάν τέτοιες πλατφόρμες μπορούν να χαρακτηριστούν ως πολεμικά πλοία ή πώς θα πρέπει να αποδοθεί η ευθύνη και η λογοδοσία για τις ενέργειές τους. Η προοπτική πλήρως αυτόνομων θανατηφόρων θαλάσσιων συστημάτων έχει εντείνει τη νομική και ηθική συζήτηση, προκαλώντας εκκλήσεις τόσο από κράτη όσο και από μελετητές για περιορισμούς ή άμεσες απαγορεύσεις για να διασφαλιστεί ο ουσιαστικός ανθρώπινος έλεγχος στη χρήση βίας.<sup>94</sup> Παρόμοιες ανησυχίες προκύπτουν σε σχέση με τις ναυτικές νάρκες και τους θαλάσσιους αποκλεισμούς. Η κύρια συνθήκη που διέπει τις ναυτικές νάρκες, η Σύμβαση της Χάγης VIII του 1907 αντικατοπτρίζει υποθέσεις που είναι όλο και πιο παρωχημένες. Οι σύγχρονες ναυτικές νάρκες μπορεί να είναι βυθικές, τηλεχειριζόμενες, κινητές ή ακόμη και δυνητικά πυρηνικές, ωστόσο το υπάρχον νομικό πλαίσιο δεν ρυθμίζει επαρκώς την ανάπτυξη, την ενεργοποίηση ή την απενεργοποίησή τους.<sup>95</sup> Επιπλέον, η χωρική λογική του ναρκοπολέμου των αρχών του εικοστού αιώνα δεν ταιριάζει με το σύγχρονο δίκαιο της θάλασσας. Η επέκταση των θαλάσσιων ζωνών στο πλαίσιο της UNCLOS —συμπεριλαμβανομένης της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης (ΑΟΖ) και της υφαλοκρηπίδας— περιπλέκει τη νομιμότητα των εξορυκτικών δραστηριοτήτων και των αποκλεισμών, ιδιαίτερα όταν τέτοια μέτρα επηρεάζουν την ουδέτερη ναυτιλία ή τα δικαιώματα των παράκτιων κρατών πέραν των χωρικών υδάτων.<sup>96</sup> Η ραγδαία ανάπτυξη μη επανδρωμένων και αυτόνομων ναυτικών συστημάτων (Unmanned Maritime Systems – UMS) σηματοδοτεί μια νέα εποχή στο δίκαιο του ναυτικού πολέμου και εγείρει σημαντικά ερωτήματα ως προς την εφαρμογή του ισχύοντος διεθνούς δικαίου της θάλασσας και του δικαίου των ενόπλων συρράξεων. Όπως επισημαίνει ο Pedrozo, η τεχνολογική αυτή

---

<sup>94</sup> Michael N Schmitt and David Goddard, 'International Law and the Military Use of Unmanned Maritime Systems' (2016) 98 *International Review of the Red Cross* 567; S Ruhul, 'The Evolving Seascape of Naval Warfare: Unmanned Underwater Vehicles and the Challenges for International Law' (2024) *Journal of Conflict and Security Law*. <https://doi.org/10.1093/jcsl/krae011>; I Usmanov and M Chernychka, 'Maritime Autonomous Weapon Systems from the Standpoint of International Humanitarian Law' (2022) *Lex Portus*.

<sup>95</sup> Yue Li and Ke Liu, 'Study on International Law Issues Related to the Use of Mines in Maritime Blockade Operations' (2023) *International Journal of Education and Humanities* 11(3) <https://doi.org/10.54097/ijeh.v11i3.14486>; Haines (n [44]) 430–447.

<sup>96</sup> Fink, 'Challenges' (n [6]) 41–44; Tanaka (n [13]) 297–305

εξέλιξη δεν δημιουργεί νομικό κενό, αλλά απαιτεί μια εξελικτική και τεχνολογικά ουδέτερη ερμηνεία των υφιστάμενων κανόνων.<sup>97</sup>

Οι βασικές διεθνείς ναυτιλιακές συμβάσεις υιοθετούν ευρύ και λειτουργικό ορισμό του όρου «πλοίο», χωρίς ρητή αναφορά στην ύπαρξη πληρώματος. Ο κανονισμός V/2 της SOLAS ορίζει το πλοίο ως «κάθε πλοίο ή σκάφος, ανεξαρτήτως τύπου και σκοπού»,<sup>98</sup> ενώ το άρθρο 2 της MARPOL περιλαμβάνει ρητά υδροπτέρυγα, οχήματα με στρώμα αέρος, υποβρύχια και πλωτές εξέδρες.<sup>99</sup> Παρόμοια, ο κανόνας 3 των COLREGs υιοθετεί έναν ιδιαίτερα εκτεταμένο ορισμό του «σκάφους», ικανό να καλύψει και μη επανδρωμένες πλατφόρμες.<sup>100</sup> Αντίστοιχα ευρείς είναι οι ορισμοί στη Σύμβαση του Λονδίνου για την απόρριψη αποβλήτων και στη Σύμβαση SUA.<sup>101</sup>

Η Comité Maritime International (CMI) έχει υπογραμμίσει ότι οι ορισμοί αυτοί αποσυνδέουν τον χαρακτηρισμό ενός πλοίου από το ζήτημα της επάνδρωσης, επισημαίνοντας ότι θα ήταν αδικαιολόγητο πλοία που εκτελούν παρόμοιες λειτουργίες και ενέχουν παρόμοιους κινδύνους να υπόκεινται σε διαφορετικά νομικά καθεστάτα απλώς λόγω της απουσίας πληρώματος.<sup>102</sup> Ως εκ τούτου, ελλείψει ρητής διάταξης περί του αντιθέτου, τα περισσότερα UMS μπορούν να χαρακτηριστούν ως πλοία ή σκάφη κατά το διεθνές και εθνικό δίκαιο. Παρότι η UNCLOS δεν περιλαμβάνει ορισμό του «πλοίου», οι διατάξεις της προϋποθέτουν τη χρήση μη επανδρωμένων συστημάτων στο θαλάσσιο περιβάλλον. Τα άρθρα 19 και 20, για παράδειγμα, ρυθμίζουν τη συμπεριφορά πλοίων, υποβρυχίων και «υποβρυχίων οχημάτων» κατά την αβλαβή διέλευση, όρος που μπορεί να περιλάβει UUV.<sup>103</sup> Ιδιαίτερη σημασία έχει το άρθρο 94, το οποίο επιβάλλει στο κράτος σημαίας την υποχρέωση να διασφαλίζει την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας μέσω κατάλληλης επάνδρωσης, εκπαίδευσης και

---

<sup>97</sup> Raul (Pete) Pedrozo, 'Advent of a New Era in Naval Warfare: Autonomous and Unmanned Systems' in Tafsir Matin Johansson and others (eds), *Autonomous Vessels in Maritime Affairs* (Palgrave Macmillan 2022) 69–71

<sup>98</sup> International Convention for the Safety of Life at Sea (adopted 1 November 1974, entered into force 25 May 1980) 1184 UNTS 278 reg V/2.

<sup>99</sup> International Maritime Organization, *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships* (MARPOL) (1973/1978) art 2.

<sup>100</sup> Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (adopted 20 October 1972, entered into force 15 July 1977) 1050 UNTS 16 r 3 (COLREGs). 72) r 3.

<sup>101</sup> Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter (1972) art 1; Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation (adopted 10 March 1988, amended 14 October 2005, entered into force 28 July 2010) 1678 UNTS 222, art 1 (SUA Convention 2005).

<sup>102</sup> Comité Maritime International (CMI), *CMI International Working Group Position Paper on Unmanned Ships and the International Regulatory Framework* (2018) 3–4 <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/CMI-Position-Paper-on-Unmanned-Ships.pdf> accessed 6 January 2026.

<sup>103</sup> UNCLOS, 1833 UNTS 3. Arts 19–20.

συμμόρφωσης με τους διεθνείς κανονισμούς του IMO.<sup>104</sup> Ωστόσο, η διάταξη αυτή δεν απαιτεί ρητά τη φυσική παρουσία πλοιάρχου ή πληρώματος επί του πλοίου. Το CMI έχει συνεπώς καταλήξει στο συμπέρασμα ότι οι απαιτήσεις του άρθρου 94 μπορούν να πληρούνται και στην περίπτωση τηλεχειριζόμενων πλοίων.<sup>105</sup> Επιπλέον, σύμφωνα με το εθιμικό διεθνές δίκαιο, μόνο το κράτος σημαίας έχει την αρμοδιότητα να καθορίζει τους όρους νηολόγησης και τον χαρακτηρισμό ενός πλοίου, αρχή που επιβεβαιώθηκε και στη νομολογία *The Muscat Dhows*.<sup>106</sup>

Ο ορισμός του «πολεμικού πλοίου» στο άρθρο 29 της UNCLOS βασίζεται σε παραδοσιακές προϋποθέσεις, όπως η διοίκηση από αξιωματικό και η επάνδρωση από πλήρωμα υποκείμενο σε στρατιωτική πειθαρχία. Ωστόσο, όπως επισημαίνει ο Pedrozo, οι συντάκτες της διάταξης αυτής δεν μπορούσαν να προβλέψουν την εμφάνιση των UMS, γεγονός που καθιστά αναγκαία μια πιο προοδευτική ερμηνεία.<sup>107</sup> Τίποτα στο διεθνές δίκαιο δεν απαιτεί η διοίκηση και το πλήρωμα να βρίσκονται φυσικά επί του πολεμικού πλοίου, επιτρέποντας έτσι τον χαρακτηρισμό ορισμένων UMS ως πολεμικών πλοίων, εφόσον πληρούνται οι ουσιαστικές προϋποθέσεις.<sup>108</sup>

Ανεξαρτήτως χαρακτηρισμού, τα κρατικά UMS που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για μη εμπορικούς κυβερνητικούς σκοπούς απολαύουν κυρίαρχης ασυλίας δυνάμει των άρθρων 32, 95 και 96 της UNCLOS. Η ασυλία αυτή είναι εγγενής στο ίδιο το UMS και όχι παράγωγη της πλατφόρμας εκτόξευσης.<sup>109</sup>

Εφόσον τα UMS χαρακτηριστούν ως πλοία ή σκάφη, απολαύουν των ίδιων δικαιωμάτων ναυσιπλοΐας με τα επανδρωμένα πλοία, συμπεριλαμβανομένης της αβλαβούς διέλευσης, της διέλευσης από διεθνή στενά και της ελευθερίας της ανοικτής θάλασσας.<sup>110</sup> Παράλληλα, υπόκεινται στις ίδιες υποχρεώσεις, ιδίως στην αποχή από δραστηριότητες που θίγουν την ειρήνη, την καλή τάξη ή την ασφάλεια του παράκτιου κράτους, όπως προβλέπεται στο άρθρο 19 της UNCLOS.<sup>111</sup> Από το 2017, ο IMO έχει αναλάβει κεντρικό ρόλο στην αξιολόγηση της συμβατότητας των υφιστάμενων διεθνών πράξεων με τη λειτουργία των Maritime Autonomous Surface Ships (MASS). Η κανονιστική διερευνητική άσκηση που ολοκληρώθηκε το 2021 κατέληξε στο συμπέρασμα ότι πολλές πράξεις μπορούν να εφαρμοστούν στα MASS μέσω ερμηνείας ή ισοδυναμιών, ενώ άλλες απαιτούν τροποποίηση ή

---

<sup>104</sup> UNCLOS, 1833 UNTS 3. arts 94.

<sup>105</sup> CMI Position Paper (n [59]) 5.

<sup>106</sup> *The Muscat Dhows* (France v Great Britain) (1904) XI RIAA 83, 93–94.

<sup>107</sup> Pedrozo, 'Advent of a New Era' (n [54]) 72–73.

<sup>108</sup> Pedrozo, 'Advent of a New Era' (n [54]) 73–74.

<sup>109</sup> UNCLOS (n 37) arts 32, 95–96; US Department of the Navy, *The Commander's Handbook on the Law of Naval Operations* (NWP 1-14M, 2017) paras 2.3–2.6.

<sup>110</sup> Comité Maritime International (n 36) 6.

<sup>111</sup> UNCLOS, art 19

νέα ρύθμιση.<sup>112</sup> Συνολικά, το ισχύον διεθνές νομικό πλαίσιο παραμένει ικανό να ρυθμίσει τη χρήση των UMS, υπό την προϋπόθεση μιας συνεκτικής, εξελικτικής ερμηνείας. Οι προκλήσεις που ανακύπτουν δεν επιβάλλουν τη δημιουργία νέου ριζικά διαφορετικού καθεστώτος, αλλά την προσαρμογή της κρατικής πρακτικής και της ερμηνευτικής καθοδήγησης, ιδίως μέσω του ΙΜΟ και των διεθνών εγχειριδίων ναυτικού δικαίου.

Η ταχεία ανάπτυξη μη επανδρωμένων και ολοένα και αυτόνομων οχημάτων επιφανείας και υποβρυχίων ασκεί σημαντική πίεση στα νομικά καθεστάτα που σχεδιάστηκαν αρχικά για επανδρωμένα πλοία και υποβρύχια. Καθώς αυτά τα συστήματα πολλαπλασιάζονται τόσο σε επιχειρήσεις θαλάσσιας ασφάλειας εν καιρώ ειρήνης όσο και σε ένοπλες συγκρούσεις, προκύπτουν θεμελιώδη ερωτήματα σχετικά με τη νομική τους ταξινόμηση, τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που απολαμβάνουν και τον βαθμό στον οποίο η υπάρχουσα νομοθεσία μπορεί να φιλοξενήσει τη χρήση τους. Το κεντρικό ζήτημα σε όλη τη βιβλιογραφία είναι εάν το δικαίωμα της θάλασσας και το δικαίωμα του ναυτικού πολέμου είναι επαρκώς προσαρμοσίμα ή εάν απαιτούνται νέοι νομικοί κανόνες για την αντιμετώπιση των προκλήσεων που θέτει η αυτονομία, η απόσταση και η απουσία πληρωμάτων.

Συζήτηση γίνεται για το εάν τα μη επανδρωμένα θαλάσσια συστήματα (που ονομάζονται διαφορετικά UMS, UMV ή USV/UUV) χαρακτηρίζονται ως «πλοία» ή «σκάφη» σύμφωνα με τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS). Πολλοί συγγραφείς υποστηρίζουν ότι τα μη επανδρωμένα συστήματα μπορούν, κατ' αρχήν, να εμπίπτουν στους υπάρχοντες ορισμούς, ιδιαίτερα όταν λειτουργούν από το κράτος και είναι ικανά για πλοήγηση και θαλάσσιες επιχειρήσεις.<sup>113</sup> Ωστόσο, υπάρχει ακόμα αβεβαιότητα, κυρίως όσον αφορά τα πλήρως αυτόνομα συστήματα και τα μικρότερα σκάφη, των οποίων τα χαρακτηριστικά αποκλίνουν σημαντικά από τα παραδοσιακά σκάφη.<sup>114</sup>

---

<sup>112</sup> IMO Maritime Safety Committee, *Outcome of the Regulatory Scoping Exercise for the Use of Maritime Autonomous Surface Ships (MASS)* IMO Doc MSC.1/Circ.1638 (2021) paras 7–10,

[https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/PressBriefings/Documents/MSC.1-Circ.1638%20-%20Outcome%20of%20The%20Regulatory%20Scoping%20ExerciseFor%20The%20Use%20of%20Maritime%20Autonomous%20Surface%20Ships...%20\(Secretariat\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/PressBriefings/Documents/MSC.1-Circ.1638%20-%20Outcome%20of%20The%20Regulatory%20Scoping%20ExerciseFor%20The%20Use%20of%20Maritime%20Autonomous%20Surface%20Ships...%20(Secretariat).pdf) accessed 6 January 2026.

<sup>113</sup> James Kraska, *Maritime Power and the Law of the Sea: Expeditionary Operations in World Politics* (Oxford University Press 2011).99-112

<sup>114</sup> Anna Petrig, 'The commission of maritime crimes with unmanned systems: An interpretive challenge for the United Nations Convention on the Law of the Sea' in Malcolm D Evans and Sofia Galani (eds), *Maritime Security and the Law of the Sea: Help or Hindrance?* (Edward Elgar Publishing 2020) 104–128.

Το ερώτημα εάν τα μη επανδρωμένα συστήματα μπορούν να ταξινομηθούν ως «πολεμικά πλοία» αμφισβητείται. Το άρθρο 29 της UNCLOS αναφέρει: «για τους σκοπούς της παρούσας σύμβασης, “πολεμικό πλοίο” σημαίνει πλοίο που ανήκει στις ένοπλες δυνάμεις ενός κράτους και φέρει τα εξωτερικά χαρακτηριστικά που διακρίνουν τέτοια πλοία της εθνικότητάς του, υπό τη διοίκηση αξιωματικού δεόντως τοποθετημένου από την κυβέρνηση του κράτους και του οποίου το όνομα εμφανίζεται στη σχετική επετηρίδα ή ανάλογο πίνακα και είναι επανδρωμένο με πλήρωμα υπό κανονική στρατιωτική πειθαρχία».<sup>115</sup> Τα μη επανδρωμένα οχήματα δεν μπορούν να ικανοποιήσουν τα προαναφερθέντα κριτήρια του άρθρου 29, συνεπώς η UNCLOS δεν εφαρμόζεται.<sup>1164</sup> Ως εκ τούτου, οι περισσότεροι μελετητές υποστηρίζουν ότι τα μη επανδρωμένα θαλάσσια συστήματα (UMS) δεν μπορούν να χαρακτηριστούν ως πλοία, ιδίως για τους σκοπούς της εφαρμογής των θαλάσσιων συνθηκών.

Αντίθετα, η Σύμβαση για τη Ρύπανση του 1954 υιοθετεί έναν ευρύ ορισμό, χωρίς να επιβάλλει απαίτηση επάνδρωσης και καλύπτοντας ακόμη και τα πλωτά σκάφη χωρίς πρόωση.<sup>1176</sup> Ομοίως, η Σύμβαση για τη Ρύπανση του 1973 και το Πρωτόκολλο του 1996 της Σύμβασης του Λονδίνου για την Απόρριψη Απορριμμάτων στη Θάλασσα υιοθετούν μια διευρυμένη προσέγγιση, γεγονός που σημαίνει ότι και τα τρία αυτά κείμενα θα εφαρμόζονταν σε πολλά UMS.<sup>1187</sup> Ορισμένα UMS που έχουν τη δυνατότητα να μεταφέρουν εμπορεύματα ή άτομα δια θαλάσσης θα εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του COLREGS, ενώ εκείνα που δεν εκτελούν τέτοιες λειτουργίες, καθώς και τα μη επανδρωμένα υποβρύχια οχήματα (UUV), θα εξαιρούνται.<sup>119</sup>

Αρκετοί συγγραφείς τονίζουν ότι η στρατηγική και επιχειρησιακή αξία των κρατικών μη επανδρωμένων θαλάσσιων συστημάτων εξαρτάται από την προστασία τους από παρεμβολές άλλων κρατών. Αυτό οδηγεί στην ύπαρξη υποστηρικτών για την ταξινόμηση τέτοιων συστημάτων ως πολεμικά πλοία, βοηθητικά ναυτικά ή τουλάχιστον κρατικά πλοία που δικαιούνται κυρίαρχη αουλία, ακόμη και αν δεν πληρούν αυστηρά τα κριτήρια πολεμικών πλοίων της UNCLOS.<sup>120</sup>

---

<sup>115</sup> UNCLOS, art 29.

<sup>116</sup> Craig H Allen, ‘The Seabots Are Coming Here: Should They Be Treated as “Vessels”?’ (2012) 65 *Journal of Navigation* 749–752 <https://doi.org/10.1017/S0373463312000197> accessed 6 January 2026.

<sup>117</sup> MARPOL (n [56]).

<sup>118</sup> MARPOL (n [56]); Protocol of 1996 to the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter (adopted 7 November 1996, entered into force 24 March 2006) 287 UNTS \_\_\_\_ (London Protocol 1996).

<sup>119</sup> COLREGs (n [57]) r 3.

<sup>120</sup> Robert McLaughlin, ‘Unmanned Naval Vehicles at Sea: USVs, UUVs, and the Adequacy of the Law’ (2011) 21 *Journal of Law, Information and Science* EAP1–EAP16

Νομικά ζητήματα που ανακύπτουν υπό το πρίσμα των υφιστάμενων νομικών πλαισίων

Η επικρατούσα άποψη είναι ότι το υπάρχον δίκαιο της θάλασσας και το νομικό πλαίσιο του δικαίου του πολέμου στη θάλασσα είναι σε γενικές γραμμές επαρκή για τη ρύθμιση των μη επανδρωμένων θαλάσσιων συστημάτων, υπό την προϋπόθεση ότι ερμηνεύονται με εξελικτικό και τεχνολογικά ουδέτερο τρόπο. Οι περισσότεροι συγγραφείς υποστηρίζουν ότι οι βασικοί κανόνες για τη ναυσιπλοΐα, τη δικαιοδοσία, τα ουδέτερα κράτη και τις ένοπλες συρράξεις στη θάλασσα μπορούν να εφαρμοστούν *mutatis mutandis* σε μη επανδρωμένες πλατφόρμες.

Ταυτόχρονα, πολλοί μελετητές αναγνωρίζουν κενά και ασάφειες, ιδιαίτερα όσον αφορά την αυτονομία, τις επιχειρήσεις στον κυβερνοχώρο και τη λογοδοσία για παράνομες πράξεις.<sup>3</sup> Ορισμένοι υποστηρίζουν την ανάπτυξη νέων συνθηκών ή μέσων ήπιου δικαίου,<sup>4</sup> ενώ άλλοι προειδοποιούν για τον κίνδυνο «ανατρεπτικής νομοθεσίας» που θα μπορούσε να υπονομεύσει τη σταθερότητα των καθιερωμένων θαλάσσιων καθεστώτων, ευνοώντας αντ' αυτού τη σταδιακή διευκρίνιση μέσω κρατικής πρακτικής, εγχειριδίων και ερμηνευτικής καθοδήγησης.

Στο πλαίσιο της ένοπλης σύρραξης, τα μη επανδρωμένα θαλάσσια συστήματα που χρησιμοποιούνται για επιθετικούς σκοπούς αντιμετωπίζονται γενικά ως μέσα πολέμου και υπόκεινται στο διεθνές ανθρωπιστικό δίκαιο και στο δίκαιο του ναυτικού πολέμου. Κατά συνέπεια, η χρήση τους πρέπει να συμμορφώνεται με τις αρχές της διάκρισης, της αναλογικότητας, των προφυλάξεων κατά την επίθεση και της υποχρέωσης διενέργειας νομικού ελέγχου όπλων σύμφωνα με το άρθρο 36 του Πρόσθετου Πρωτοκόλλου I<sup>121</sup>.

Κεντρικό ζήτημα αποτελεί ο βαθμός ανθρώπινου ελέγχου στα αυτόνομα συστήματα. Οι μελετητές επισημαίνουν τη λογοδοσία, την απόδοση ευθύνης και την ικανότητα συμμόρφωσης με τους κανόνες στόχευσης ως ιδιαίτερα κρίσιμες προκλήσεις, ιδίως στην περίπτωση πλήρως αυτόνομων θανατηφόρων θαλάσσιων συστημάτων. Ορισμένοι συγγραφείς τάσσονται υπέρ περιορισμών ή ακόμη και απαγορεύσεων στη χρήση πλήρως αυτόνομων όπλων στη

---

<https://doi.org/10.5778/JLIS.2011.21.McLaughlin.1> accessed 6 January 2026.; James Kraska and Raul Pedrozo, *International Maritime Security Law* (Martinus Nijhoff Publishers 2013) 859-901; Robert Frau, 'Regulatory Approaches to Unmanned Naval Systems in International Law of Peace and War' (2012) 25 *Humanitäres Völkerrecht – Informationsschriften = Journal of International Law of Peace and Armed Conflict* 84.

<sup>121</sup> Fink, *Maritime Interception* 115.

θάλασσα,<sup>1229</sup> ενώ άλλοι υποστηρίζουν ότι ο «ουσιαστικός ανθρώπινος έλεγχος» μπορεί να διασφαλιστεί μέσω τεχνικού σχεδιασμού, στρατιωτικού δόγματος και επιχειρησιακών περιορισμών.

Ο νόμος περί ουδετερότητας και τα εμπόλεμα δικαιώματα στη θάλασσα – όπως η επίσκεψη και έρευνα, ο ναυτικός αποκλεισμός και η επίθεση – θεωρούνται επίσης γενικά εφαρμόσιμα σε μη επανδρωμένες πλατφόρμες. Οι περισσότεροι σχολιαστές συμφωνούν ότι η απουσία πληρώματος δεν εξαιρεί, από μόνη της, τα μη επανδρωμένα συστήματα από τους καθιερωμένους κανόνες που διέπουν τις ναυτικές εχθροπραξίες και τις ουδέτερες σχέσεις<sup>123</sup>.

Πέρα από τον ναυτικό πόλεμο, τα μη επανδρωμένα ναυτικά συστήματα χρησιμοποιούνται ολοένα και περισσότερο για την επίγνωση του θαλάσσιου τομέα, την επιτήρηση, την καταπολέμηση της πειρατείας και της διακίνησης ναρκωτικών, καθώς και για επιχειρήσεις προστασίας συνόρων<sup>124</sup>. Οι χρήσεις αυτές εγείρουν διακριτά νομικά ερωτήματα σχετικά με την καταδίωξη, το δικαίωμα επίσκεψης και τη νομιμότητα των δραστηριοτήτων συλλογής πληροφοριών στη θάλασσα.

Περιοριστικά όπως η κατάσχεση το 2016 αμερικανικού μη επανδρωμένου υποβρύχιου οχήματος που είχε αναπτυχθεί από το USNS Bowditch ανέδειξαν τη νομική αβεβαιότητα που περιβάλλει την παρέμβαση σε ξένα μη επανδρωμένα συστήματα, ιδίως εντός αποκλειστικών οικονομικών ζωνών.<sup>12513</sup> Τα γεγονότα αυτά έχουν προκαλέσει εκκλήσεις για περαιτέρω αποσαφήνιση στο πλαίσιο της UNCLOS και των συναφών καθεστώτων, ιδίως όσον αφορά τις στρατιωτικές δραστηριότητες, τις επιχειρήσεις στον κυβερνοχώρο και την προστασία της μη επανδρωμένης κρατικής παρουσίας στη θάλασσα.

Γενικότερα, οι μελετητές επισημαίνουν ότι η αυτονομία, η τεχνητή νοημοσύνη και η ευαλωτότητα της υποθαλάσσιας υποδομής επεκτείνουν τον ναυτικό πόλεμο σε έναν πολυχωρικό και δικτυωμένο χώρο επιχειρήσεων. Η εξέλιξη αυτή περιπλέκει τον καθορισμό των εφαρμοστέων νομικών πλαισίων,

---

<sup>122</sup> Schmitt and Goddard, 'Military Use of Unmanned Maritime Systems' (n [51])

<sup>123</sup> Yoram Dinstein, *The Conduct of Hostilities under the Law of International Armed Conflict* (3rd edn, Cambridge University Press 2016) 135–145.

<sup>124</sup> Schmitt and Goddard, 'Military Use of Unmanned Maritime Systems' (n [51]).580-585

<sup>125</sup> Dan Liu, 'Is International Law Adequate to Regulate Underwater Unmanned Vehicles (UUVs)? Legal Challenges Beyond the 2016 U.S.–China UUV Incident' in *Uncrewed Vessels and International Law* (Brill/Nijhoff 2024) (legal ambiguity about UUV vessel status and law of the sea).

καθώς οι επιχειρήσεις ενδέχεται να εμπλέκουν ταυτόχρονα το δίκαιο των ένοπλων συγκρούσεων, το δίκαιο της θάλασσας, το δίκαιο του κυβερνοχώρου και, σε ορισμένες περιπτώσεις, ακόμη και το διαστημικό δίκαιο<sup>126</sup>.

Συνολικά, η επικρατούσα άποψη στη βιβλιογραφία είναι ότι το δίκαιο της θάλασσας και το δίκαιο του ναυτικού πολέμου παραμένουν θεμελιωδώς ικανά να ρυθμίζουν μη επανδρωμένα και αυτόνομα ναυτικά συστήματα, αλλά δοκιμάζονται ολοένα και περισσότερο από τις τεχνολογικές εξελίξεις. Οι πιο επίμονες νομικές συζητήσεις αφορούν το καθεστώς των μη επανδρωμένων οχημάτων ως πλοίων ή πολεμικών πλοίων, το εύρος της κυρίαρχης ασυλίας, τη νομιμότητα της πλήρως αυτόνομης θανατηφόρας χρήσης και τους μηχανισμούς λογοδοσίας. Αντί της υιοθέτησης εντελώς νέων νομικών καθεστώτων, οι περισσότεροι μελετητές υποστηρίζουν την εξελικτική ερμηνεία και τη στοχευμένη κανονιστική ανάπτυξη για την ενσωμάτωση των μη επανδρωμένων θαλάσσιων συστημάτων στα υφιστάμενα πλαίσια του ναυτικού και του διεθνούς ανθρωπιστικού δικαίου<sup>127</sup>.

Η ανάλυση των μη επανδρωμένων και αυτόνομων θαλάσσιων συστημάτων καταδεικνύει ότι, παρότι το ισχύον δίκαιο του πολέμου στη θάλασσα διαθέτει έναν κανονιστικό πυρήνα ακατάλληλο να υποδεχθεί νέες τεχνολογίες μέσω εξελικτικής ερμηνείας, η απουσία ρητών κανόνων δημιουργεί σημαντικές αβεβαιότητες ως προς τον χαρακτηρισμό, τη λογοδοσία και τη νόμιμη χρήση βίας. Το ζήτημα αυτό βρίσκεται στον πυρήνα του ερευνητικού ερωτήματος, καθώς αποκαλύπτει τα όρια της ικανότητας του υφιστάμενου νομικού πλαισίου να ανταποκριθεί στις σύγχρονες τεχνολογικές προκλήσεις της θαλάσσιας ασφάλειας.

## **3.2 Σύγχρονες Κρίσεις και Ασύμμετρες Απειλές**

Οι σύγχρονες ασύμμετρες απειλές στη θάλασσα αναδεικνύουν με ιδιαίτερη ένταση το ερευνητικό ερώτημα της παρούσας μελέτης, καθώς θολώνουν τα όρια μεταξύ ειρήνης και ένοπλης σύρραξης και δυσχεραίνουν τον προσδιορισμό του εφαρμοστέου νομικού καθεστώτος. Η εμπλοκή μη κρατικών δρώντων και η διεξαγωγή επιχειρήσεων σε «γκρίζες ζώνες» θέτουν υπό δοκιμασία την παραδοσιακή αρχιτεκτονική του δικαίου του ναυτικού πολέμου.

### **3.2.1 Μελέτη περίπτωσης : Κρίση στην Ερυθρά Θάλασσα : Χούθι**

---

<sup>126</sup> Schmitt and Goddard, 'Military Use of Unmanned Maritime Systems' (n [51]).

<sup>127</sup> Liu, 'Is International Law Adequate to Regulate Underwater Unmanned Vehicles' 48.

Η περίπτωση των επιθέσεων των Χούθι στην Ερυθρά Θάλασσα αναδεικνύει με πρακτικό τρόπο τα ζητήματα που τίθενται από το ερευνητικό ερώτημα της παρούσας εργασίας. Η αμφισημία ως προς τον χαρακτηρισμό της σύρραξης, η εμπλοκή μη κρατικού δρώντα και η ταυτόχρονη επίκληση κανόνων αυτοάμυνας, επιβολής του νόμου και ναυτικού πολέμου καταδεικνύουν τα όρια της συνεκτικής εφαρμογής του ισχύοντος δικαίου στη σύγχρονη θαλάσσια ασφάλεια.

Ο νομικός χαρακτηρισμός των επιθέσεων των Χούθι και η αιτιολόγηση των κρατικών απαντήσεων εξαρτώνται από τη φύση της πράξης, τα μέσα που χρησιμοποιούνται και το καθεστώς του σκάφους ή αεροσκάφους που στοχοποιείται<sup>128</sup>. Αν και η γενικότερη κατάσταση συνιστά Μη Διεθνή Ένοπλη Σύρραξη (NIAC) μεταξύ των Χούθι και μιας σειράς κρατών, όπως η Υεμένη, οι Ηνωμένες Πολιτείες, το Ηνωμένο Βασίλειο και η Σαουδική Αραβία<sup>129</sup>, ορισμένες επιθέσεις στη θάλασσα ενδέχεται να εμπίπτουν σε διαφορετικά νομικά πλαίσια<sup>130</sup>. Οι Ηνωμένες Πολιτείες και το Ηνωμένο Βασίλειο επικαλούνται συχνά το άρθρο 51 του Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών προκειμένου να θεμελιώσουν δικαίωμα αυτοάμυνας έναντι επιθέσεων των Χούθι. Η άμεση υπεράσπιση πολεμικών πλοίων θεωρείται γενικά αποδεκτή, ενώ η επίκληση αυτοάμυνας για την προστασία εμπορικών πλοίων παραμένει νομικά αμφισβητούμενη<sup>131</sup>.

Η ανάλυση όμως θα επικεντρωθεί ειδικότερα στην περίπτωση που εφαρμόζεται το Δίκαιο Ένοπλων Συρράξεων που διέπει τις NIAC και εκτείνεται και στον θαλάσσιο χώρο. Το νομικό αυτό πλαίσιο επιτρέπει τη στοχοποίηση νόμιμων στρατιωτικών στόχων<sup>132</sup>. Ο χαρακτηρισμός της σύρραξης ως NIAC επηρεάζει τους κανόνες ναυτικής εμπλοκής, οι οποίοι διέπονται από τις αρχές της διάκρισης, της αναλογικότητας και της στρατιωτικής αναγκαιότητας. Τα εμπορικά πλοία που φέρουν τη σημαία μη εμπόλεμων κρατών δεν αποτελούν νόμιμους στόχους, εκτός εάν συμβάλλουν άμεσα στην πολεμική ικανότητα ενός αντιμαχόμενου μέρους<sup>133</sup>. Παρά το γεγονός ότι το Δίκαιο Ένοπλων Συρράξεων παρέχει αμοιβαία δικαιώματα χρήσης βίας, τα κράτη συχνά προτιμούν να αιτιολογούν τις ενέργειές τους μέσω της αυτοάμυνας, προκειμένου να αποφύγουν την έμμεση αναγνώριση των Χούθι ως αντιμαχόμενου μέρους.

---

<sup>128</sup> Heinegg, 'Law of Naval Warfare' (n [47])475

<sup>129</sup> International Committee of the Red Cross (ICRC), *International Humanitarian Law and the Challenges of Contemporary Armed Conflicts* (2021) 112–115.

<sup>130</sup> Kraska, *Maritime Power and the Law of the Sea* (n [70]).55-60, For further analysis see Papastavridis E. Red Sea Attacks and the International Response: An International Law Insight, ELIAMEP, 7-8

<sup>131</sup> Kraska and Pedrozo, *Disruptive Technology* (n [50]) 120.

<sup>132</sup> Fink (n [5]) 1973

<sup>133</sup> UNCLOS, art 58.

### 3.3 Ναυτικός Αποκλεισμός

Το παρόν υποκεφάλαιο επιχειρεί μια συνολική αποτίμηση του ναυτικού αποκλεισμού. Ακολούθως, εξετάζεται η ισχύουσα κατάσταση του σχετικού νομικού πλαισίου. Ο ναυτικός αποκλεισμός έχει αποτελέσει κεντρικό εργαλείο της θαλάσσιας στρατηγικής εδώ και αιώνες, με σκοπό να αποτραπεί η πρόσβαση του εχθρού σε πόρους, να διαταραχθεί το εμπόριο και να ασκηθεί πολιτική ή στρατιωτική πίεση<sup>134</sup>. Η αποτελεσματικότητα, η νομιμότητα και οι ανθρωπιστικές συνέπειές του έχουν εξελιχθεί παράλληλα με τις αλλαγές στην τεχνολογία, το διεθνές δίκαιο και τη φύση των συρράξεων<sup>135</sup>.

Οι εκάστοτε ναυτικοί αποκλεισμοί έχουν διαμορφώσει μεγάλες συγκρούσεις από τους Ναπολεόντειους Πολέμους έως τους Παγκόσμιους Πολέμους, με στρατηγικές που προσαρμόζονται στις τεχνολογικές εξελίξεις και μεταβαλλόμενες γεωπολιτικές πραγματικότητες<sup>136</sup>. Οι πρώτοι αποκλεισμοί επικεντρώθηκαν σε πολιορκίες πόλεων-λιμανιών, αλλά μέχρι τον 20ό αιώνα εξελίχθηκαν σε πολύπλοκες επιχειρήσεις που επηρέαζαν ολόκληρες οικονομίες και τον άμαχο πληθυσμό<sup>137</sup>. Ο βρετανικός αποκλεισμός κατά τη διάρκεια του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, για παράδειγμα, εξελίχθηκε από καθαρά ναυτική προσέγγιση σε εκτεταμένη στόχευση ηπειρωτικών γραμμών ανεφοδιασμού, επηρεάζοντας σημαντικά τη ζωή των αμάχων και προκαλώντας ανθρωπιστικές αντιδράσεις.

Εν ολίγοις, παρότι ο ναυτικός αποκλεισμός επηρέαζε, κατά τον χρόνο της ιστορικής του διαμόρφωσης, κάθε πλοίο και κάθε είδος φορτίου, ανεξαρτήτως εχθρικού ή λαθραίου χαρακτήρα, οι εμπόλεμες δυνάμεις δεν είχαν ακόμη υποχρέωση να τον διατηρούν και να τον επιβάλλουν μέσω επαρκούς αριθμού πολεμικών σκαφών. Οι κανόνες που διέπουν την κήρυξη και την κοινοποίηση αποκλεισμού εφαρμόζονται επίσης στις περιπτώσεις όπου τα όρια του αποκλεισμού διευρύνονται ή όταν αυτός επαναπροσδιορίζεται κατόπιν προηγούμενης άρσης<sup>138</sup>. Παρόλα αυτά, σε κάθε περίπτωση, ο αποκλεισμός οφείλει να εφαρμόζεται χωρίς διακρίσεις στα πλοία όλων των κρατών, συμπεριλαμβανομένων των εμπορικών σκαφών που φέρουν τη σημαία της ίδιας της δύναμης που τον επιβάλλει. Στο πλαίσιο της νομιμότητας του αποκλεισμού, θεμελιώδης προϋπόθεση αποτελεί η τήρηση της αρχής της αποτελεσματικότητας<sup>139</sup>.

Υπό το νομικό πρίσμα, ο ναυτικός αποκλεισμός επιδιώκει να εξισορροπήσει τα δικαιώματα των εμπολέμων και των ουδέτερων, ωστόσο η εφαρμογή του

<sup>134</sup> Heinegg, 'Law of Naval Warfare' (n [47]) 475–508.

<sup>135</sup> *San Remo Manual* (n [15]) r 7–15

<sup>136</sup> Pedrozo, 'Advent of a New Era' (n [54]) 23–25.

<sup>137</sup> Michael Byers, *Custom, Power and the Power of Rules: International Relations and Customary International Law* (Cambridge University Press 1999) 121–125.

<sup>138</sup> Pedrozo, 'Advent of a New Era' (n [54]) 30–32

<sup>139</sup> Byers, *Custom, Power and the Power of Rules* 121–25.

συχνά αμφισβητείται, ιδίως σε σύγχρονες συγκρούσεις που αφορούν μη κρατικούς δρώντες ή ανθρωπιστικές κρίσεις. Οι πρόσφατοι αποκλεισμοί, όπως αυτοί στην Υεμένη και στο πλαίσιο της σύγκρουσης Ρωσίας–Ουκρανίας, έχουν εγείρει σοβαρά ερωτήματα σχετικά με τη νομιμότητα, την αναλογικότητα και τον ανθρωπιστικό τους αντίκτυπο. Η εξέλιξη του δικαιού του αποκλεισμού αντανακλά, συνεπώς, τις διαρκείς εντάσεις μεταξύ στρατιωτικής αναγκαιότητας και ανθρωπιστικής προστασίας<sup>140</sup>.

### 3.3.1 Μελέτη Περίπτωσης : Αποκλεισμός Ρωσίας

Μετά την προσάρτηση της Κριμαίας το 2014 και ιδίως μετά την εισβολή πλήρους κλίμακας στην Ουκρανία στις 24 Φεβρουαρίου 2022, οι ρωσικές ναυτικές επιχειρήσεις στον Εύξεινο Πόντο και στην Αζοφική Θάλασσα έχουν προκαλέσει σημαντικές νομικές αντιπαραθέσεις. Αντικείμενο συζήτησης αποτέλεσε το ερώτημα για το εάν ο αποκλεισμός που έχει διεξαγάγει η Ρωσία ισοδυναμεί με νόμιμο ναυτικό αποκλεισμό βάσει του διεθνούς ανθρωπιστικού δικαίου (ΔΑΔ). Η διερεύνηση αυτή συνδυάζει το δικαίο του ναυτικού πολέμου, το δικαίο της θάλασσας και στρατηγικές μελέτες για να χαρακτηριστεί η ρωσική πρακτική και να αξιολογηθούν οι οικονομικές, ανθρωπιστικές συνέπειες καθώς και οι συνέπειές της στην θαλάσσια ασφάλεια. Ο ναυτικός αποκλεισμός είναι μια καθιερωμένη μέθοδος πολέμου που ρυθμίζεται κυρίως από το εθιμικό διεθνές δικαίο και κωδικοποιείται σε μ νομικά πλαίσια, όπως το *Εγχειρίδιο του Σαν Ρέμο για το Διεθνές Δίκαιο που Εφαρμόζεται στις Ένοπλες Συρράξεις στη Θάλασσα*. Σύμφωνα με αυτό το πλαίσιο, ένας αποκλεισμός πρέπει να πληροί πολλά σωρευτικά κριτήρια: πρέπει να δηλώνεται και να κοινοποιείται, να είναι αποτελεσματικός, να εφαρμόζεται αμερόληπτα, να είναι αναλογικός και να επιτρέπει τη διέλευση ανθρωπιστικής βοήθειας υπό ορισμένες προϋποθέσεις.<sup>141</sup> Αυτά τα κριτήρια αναπτύχθηκαν σε μεγάλο βαθμό στο πλαίσιο των συγκρούσεων ανοικτής θάλασσας μεταξύ μεγάλων ναυτικών δυνάμεων και προϋποθέτουν σχετικά σαφείς διακρίσεις μεταξύ εμπόλεμων και ουδέτερων ναυτλιακών οδών.

Οι σύγχρονες ναυτικές επιχειρήσεις, ιδιαίτερα σε ημίκλειστες θάλασσες όπως η Μαύρη Θάλασσα, αμφισβητούν τη δυνατότητα εφαρμογής αυτού του παραδοσιακού πλαισίου. Οι αλληλεπικαλυπτόμενες αποκλειστικές οικονομικές ζώνες, η πυκνή εμπορική κίνηση και η αλληλεπίδραση μεταξύ του ΔΑΔ και της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS) περιπλέκουν τον νομικό χαρακτηρισμό του σύγχρονου θαλάσσιου εξαναγκασμού.

Πολλοί συγγραφείς καταλήγουν στο συμπέρασμα ότι τα μέτρα της

<sup>140</sup> UN Security Council Resolution 2624 (2023) on Yemen, UN Doc S/RES/2624.

<sup>141</sup> M.Fink, 'Russia's Naval Measures in the Black Sea' (2022) 98 *International Law Studies* 312, 320–325.

Ρωσίας συχνά υπολείπονται του νομικού ορισμού του αποκλεισμού. Η Ρωσία συχνά βασιζόταν σε *de facto* δηλώσεις, προειδοποιήσεις ναυσιπλοΐας και επιλεκτικές απαγορεύσεις αντί για έναν επίσημο δηλωμένο και σύνομο αποκλεισμό. Ως αποτέλεσμα, αυτές οι ενέργειες περιγράφονται ακριβέστερα ως αναστολές πλοίων, αποκλεισμός ή ζώνες ασφαλείας ή ευρύτερες πρακτικές «διαχείρισης θαλάσσιου χώρου μάχης».”

Ωστόσο, οι μελετητές τονίζουν ότι ο νομικός χαρακτηρισμός δε μειώνει τον αντίκτυπο που έχει η εν λόγω πρακτική. Οι ενέργειες της Ρωσίας σταμάτησαν ουσιαστικά την εμπορική ναυτιλία, διέκοψαν την πρόσβαση της Ουκρανίας στις θαλάσσιες εμπορικές οδούς και συνέβαλαν άμεσα στην παγκόσμια κρίση εξαγωγών σιτηρών.

Η Αζοφική Θάλασσα αποτελεί ιδιαίτερο παράδειγμα μελέτης περίπτωσης. Ο Φρίντμαν υποστηρίζει ότι η αναστολή της ναυτιλίας από τη Ρωσία το 2022 δεν πληρούσε τις τυπικές απαιτήσεις του νόμου περί αποκλεισμού, αλλά παρά όλα αυτά ευθυγραμμίστηκε με τις αποδεκτές μεθόδους ναυτικού πολέμου, εγείροντας ερωτήματα σχετικά με τη συνεχιζόμενη συνάφεια του ισχύοντος δόγματος αποκλεισμού. Ομοίως, μελέτες για την κρίση των σιτηρών στη Μαύρη Θάλασσα αναφέρουν ότι η ρωσική συμπεριφορά αμφιταλαντεύεται μεταξύ υβριδικών θαλάσσιων εμποδίων, *de facto* συνθηκών αποκλεισμού και ευρύτερων ζωνών ελέγχου. Αυτές οι αναλύσεις υπογραμμίζουν πώς η Ρωσία εκμεταλλεύτηκε τη νομική ασάφεια για να ασκήσει οικονομική πίεση, αποφεύγοντας παράλληλα ορισμένες από τις νομικές συνέπειες που παραδοσιακά συνδέονται με τους κηρυγμένους αποκλεισμούς.

Από στρατηγική άποψη, η στάση της Ρωσίας μετά το 2014 στοχεύει να μετατρέψει τη Μαύρη Θάλασσα και την Αζοφική Θάλασσα σε μια σφαίρα *de facto* ρωσικής κυριαρχίας. Αυτή η στρατηγική επιδιώκει να περιορίσει τα παράκτια δικαιώματα της Ουκρανίας αλλά και την ελευθερία της ναυσιπλοΐας, να χρησιμοποιήσει τον έλεγχο της θάλασσας ως μοχλό σε ευρύτερες πολιτικές και στρατιωτικές διαπραγματεύσεις. Η έρευνα για τη ρωσική ναυτική πρακτική από το 2014 αποκαλύπτει ένα φάσμα θαλάσσιων καταναγκαστικών μέτρων που κυμαίνονται από αδήλωτες επικίνδυνες ζώνες και αναστολές πλοίων έως ενέργειες που λειτουργούν *στην πράξη* ως αποκλεισμοί. Αν και πολλοί μελετητές αποφεύγουν να χαρακτηρίσουν αυτά τα μέτρα ως νόμιμους ναυτικούς αποκλεισμούς, υπογραμμίζουν τις σοβαρές οικονομικές και ανθρωπιστικές συνέπειές τους. Τελικά, η συμπεριφορά της Ρωσίας δείχνει πώς μπορεί να ασκηθεί η θαλάσσια ισχύς μέσω της νομικής ασάφειας, ενισχύοντας την ευρύτερη στρατηγική κυριαρχίας της στην περιοχή της Μαύρης Θάλασσας, αμφισβητώντας παράλληλα την επάρκεια των υφιστάμενων νομικών πλαισίων. Ενώ τα μέτρα που μοιάζουν με αποκλεισμό προσφέρουν επιχειρησιακά και διπλωματικά πλεονεκτήματα, οι μελετητές

τονίζουν τους ανθρωπιστικούς κινδύνους τους. Οι περιορισμοί στην ουκρανική ναυτιλία έχουν επιδεινώσει την επισιτιστική ανασφάλεια, έχουν διαταράξει τις παγκόσμιες αλυσίδες εφοδιασμού και έχουν επηρεάσει δυσανάλογα τρίτα κράτη.<sup>142</sup> Αυτές οι επιπτώσεις εγείρουν σοβαρές ανησυχίες σχετικά με την αναλογικότητα στο πλαίσιο του ΔΑΔ, ιδιαίτερα όταν η βλάβη των αμάχων εκτείνεται πολύ πέρα από το άμεσο θέατρο των εχθροπραξιών. Αρκετοί συγγραφείς υποστηρίζουν ότι ο κλασικός νόμος αποκλεισμού, που αναπτύχθηκε για ένα διαφορετικό στρατηγικό περιβάλλον, δεν ταιριάζει καλά με τους σημερινούς συμφορημένους θαλάσσιους χώρους και τα πολύπλοκα νομικά καθεστάτα. Η ρωσική περίπτωση εκθέτει έτσι βαθύτερες δομικές εντάσεις μεταξύ του παραδοσιακού ναυτικού δικαίου και της σύγχρονης πραγματικότητας, υποδηλώνοντας την ανάγκη για δογματική προσαρμογή ή διευκρίνιση. Ιστορικές μελέτες αποδεικνύουν ότι η λογική του αποκλεισμού δεν είναι ξένη στη ρωσική στρατιωτική σκέψη. Τα προηγούμενα ρωσικά σχέδια και επιχειρήσεις -όπως οι προβλεπόμενοι αποκλεισμοί του Βοσπόρου κατά τη διάρκεια του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου και του Δνειπερου-Bug Liman στα τέλη του δέκατου όγδοου αιώνα- βασίστηκαν σε κλασικές τεχνικές αποκλεισμού, συμπεριλαμβανομένων των ναρκοπεδίων, των μακρινών ναυτικών γραμμών, των υποβρυχίων και της αεροπορίας. Οι συγκριτικές αναλύσεις του Ρωσο-Ιαπωνικού Πολέμου δείχνουν περαιτέρω πώς οι αποφασιστικοί αποκλεισμοί μπορούν να διαμορφώσουν την έκβαση των συγκρούσεων, επηρεάζοντας τη σύγχρονη θαλάσσια στρατηγική σκέψη<sup>143</sup>.

### 3.3.2 Μελέτη Περίπτωσης : Αποκλεισμός Ισραήλ

Το Ισραήλ διατηρεί ναυτικό αποκλεισμό της Λωρίδας της Γάζας από τον Ιανουάριο του 2009, που δικαιολογείται επίσημα ως μέτρο για την πρόληψη του λαθρεμπορίου όπλων και στρατιωτικών προμηθειών στη Χαμάς<sup>144</sup>. Ο αποκλεισμός, μαζί με τους ευρύτερους χερσαίους και εναέριους περιορισμούς του Ισραήλ, έχει γίνει μια από τις πιο εντατικά αναλυμένες σύγχρονες περιπτώσιολογικές μελέτες στο δίκαιο του ναυτικού πολέμου, στο διεθνές ανθρωπιστικό δίκαιο (ΔΑΔ) και στην αλληλεπίδραση μεταξύ του ΔΑΔ και του διεθνούς δικαίου για τα ανθρώπινα δικαιώματα<sup>145</sup>. Η αναχαίτιση του Στόλου

---

<sup>142</sup> United Nations, 'Report on the Impact of Blockades in Armed Conflicts: Russia–Ukraine' (2023) UN Doc A/78/XXX.

<sup>143</sup> Pedrozo, 'Advent of a New Era' (n [54]) 45–50

<sup>144</sup> Dinstein, *The Conduct of Hostilities* (n [79]) 239.

<sup>145</sup> Michael N Schmitt, 'The Law of Naval Warfare and Naval Blockades' in Michael N Schmitt (ed), *The Law of Armed Conflict at Sea* (Brill/Nijhoff 2013) 145–50.

της Ελευθερίας της Γάζας τον Μάιο του 2010, ιδιαίτερα το περιστατικό του Μαβί Μαρμαρά στην ανοιχτή θάλασσα, αποκρυστάλλωσε την ακαδημαϊκή διαφωνία σχετικά με τη νομιμότητα του ίδιου του αποκλεισμού και το επιτρεπτό των μέτρων επιβολής του<sup>146</sup>.

Από τα τέλη Αυγούστου του τρέχοντος έτους 42 βάρκες και σχεδόν 500 άνθρωποι απέπλευσαν στην τελευταία τους προσπάθεια να σπάσουν τον πολυετή ισραηλινό αποκλεισμό των παλαιστινιακών εδαφών δια θαλάσσης<sup>147</sup>. Το κίνημα Global Sumud Flotilla ήταν απάντηση σε αυτό που ο ΟΗΕ αποκάλεσε «αποκλεισμό» της Γάζας, με επείγουσα ανάγκη για ανθρωπιστική βοήθεια να εισέλθει στην περιοχή<sup>148</sup>.

Μια κεντρική νομική διαμάχη αφορά το εάν ο ναυτικός αποκλεισμός είναι διαθέσιμος ως νόμιμη μέθοδος πολέμου στο πλαίσιο της σύγκρουσης Ισραήλ-Χαμάς, που συνήθως χαρακτηρίζεται ως μη διεθνής ένοπλη σύρραξη (NIAC)<sup>149</sup>. Ορισμένοι συγγραφείς υποστηρίζουν ότι το Εγχειρίδιο του Σαν Ρέμο προϋποθέτει διακρατικές εχθροπραξίες και ότι η επέκταση αποκλεισμών σε NIAC στερείται σταθερής βάσης στο εθιμικό δίκαιο<sup>150</sup>. Άλλοι θεωρούν ότι η κρατική πρακτική, η στρατιωτική αναγκαιότητα και οι λειτουργικές εκτιμήσεις υποστηρίζουν την εφαρμογή των κανόνων αποκλεισμού στη Γάζα παρά τον μη διεθνή χαρακτήρα της σύγκρουσης<sup>151</sup>.

Υποθέτοντας ότι ισχύει ο νόμος περί ναυτικού αποκλεισμού, οι μελετητές αξιολογούν στη συνέχεια εάν ο αποκλεισμός του Ισραήλ ικανοποιεί τις παραδοσιακές απαιτήσεις που ορίζονται στο εθιμικό δίκαιο και κωδικοποιούνται στο Εγχειρίδιο του Σαν Ρέμο<sup>152</sup>. Αρκετοί συγγραφείς, καθώς και η Εξεταστική Επιτροπή του Γενικού Γραμματέα του ΟΗΕ για το περιστατικό του στολίσκου του 2010 (η έκθεση Palmer), καταλήγουν στο συμπέρασμα ότι το Ισραήλ πληρούσε τα βασικά κριτήρια ναυτικού πολέμου της δήλωσης, της κοινοποίησης, της αποτελεσματικότητας και της αμεροληψίας<sup>153</sup>.

Η πιο διαρκής κριτική για τον αποκλεισμό της Γάζας αφορά τις ανθρωπιστικές του επιπτώσεις. Ένα ευρύ φάσμα μελετητών υποστηρίζει ότι, ακόμη και αν ο αποκλεισμός πληροί τα επίσημα κριτήρια ναυτικού πολέμου,

---

<sup>146</sup> *San Remo Manual* (n [15]) arts 93–97.

<sup>147</sup> Kraska and Pedrozo, *International Maritime Security Law* (n [77]).312–18.

<sup>148</sup> UN General Assembly, Report of the Secretary-General's Panel of Inquiry on the 31 May 2010 Flotilla Incident (A/65/255, 2010) ('Palmer Report').

<sup>149</sup> Dinstein, *The Conduct of Hostilities* (n [79]) 241–42.

<sup>150</sup> Michael Byers, *Custom, Power and the Power of Rules: International Relations and Customary International Law* (CUP 1999) 121–25.

<sup>151</sup> Craig H Allen, 'Naval Blockades and Non-International Armed Conflicts: Assessing Legality' (2012) 65 *Journal of Navigation* 749.

<sup>152</sup> *San Remo Manual* (n [15]) arts 99–102.

<sup>153</sup> UN Palmer Report (n 5) paras 82–85.

παραβιάζει την αρχή της αναλογικότητας βάσει του ΔΑΔ λόγω των σοβαρών και παρατεταμένων επιπτώσεων του στον άμαχο πληθυσμό<sup>154</sup>. Αυτές οι αναλύσεις τοποθετούν τον ναυτικό αποκλεισμό στο ευρύτερο καθεστώς περιορισμών του Ισραήλ, δίνοντας έμφαση στις σωρευτικές επιπτώσεις στην επιποτιστική ασφάλεια, την υγειονομική περίθαλψη, τις υποδομές και την οικονομική ζωή<sup>155</sup>.

Η αναχαιτίση του Στόλου της Ελευθερίας της Γάζας το 2010, και ιδίως η επιβίβαση του «Mavi Marmara» στην ανοιχτή θάλασσα, έχει δημιουργήσει μια ξεχωριστή αλλά σχετική γραμμή νομικής ανάλυσης. Οι επικριτές υποστηρίζουν ότι η επιβίβαση σε πολιτικά πλοία μακριά από την αποκλεισμένη ακτή, σε συνδυασμό με θανατηφόρα βία, υπερέβαινε αυτό που απαιτούνταν για την επιβολή του αποκλεισμού<sup>156</sup>. Άλλα επικεντρώνονται στο καθεστώς των πλοίων ως ουδέτερης ναυτιλίας και στις αυξημένες υποχρεώσεις που οφείλονται στους πολίτες που συμμετέχουν σε ανθρωπιστικές αποστολές<sup>157</sup>.

Η πιο πρόσφατη νομική ανάλυση επεκτείνει τη συζήτηση στα ζητήματα δικαιωμάτων θαλάσσιων πόρων. Ορισμένοι υποστηρίζουν ότι ο αποκλεισμός εμποδίζει παράνομα την Παλαιστίνη να ασκήσει τα θαλάσσια δικαιώματά της βάσει της UNCLOS, συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων επί των φυσικών πόρων στις παρακείμενες θαλάσσιες ζώνες<sup>158</sup>.

Δεν υπάρχει συναίνεση στη διεθνή νομική επιστήμη σχετικά με τη νομιμότητα του ναυτικού αποκλεισμού της Γάζας από το Ισραήλ. Το ένα σκέλος θεωρεί τον αποκλεισμό παράνομο λόγω του δυσανάλογου ανθρωπιστικού αντίκτυπου, ενώ το άλλο τον αποδέχεται ως εργαλείο αλλά παραμένει επικριτικό για τις ενέργειες επιβολής<sup>159</sup>. Το ζήτημα αυτό έχει καταστεί κεντρικό στις συζητήσεις για τη βιωσιμότητα του κλασικού ναυτικού νόμου αποκλεισμού σε ασύμμετρες συγκρούσεις, εκθέτοντας εντάσεις μεταξύ στρατιωτικής αναγκαιότητας, ανθρωπιστικής προστασίας και εξελισσόμενων θαλάσσιων νομικών καθεστώτων<sup>160</sup>.

Οι περιπτώσεις της Ρωσίας και του Ισραήλ καταδεικνύουν ότι, παρότι το δίκαιο του ναυτικού πολέμου παρέχει ένα τυπικό πλαίσιο για την επιβολή ναυτικών αποκλεισμών, η εφαρμογή του στην πράξη επηρεάζεται σε σημαντικό βαθμό από πολιτικούς και στρατηγικούς παράγοντες. Η διαπίστωση αυτή ενισχύει το ερευνητικό ερώτημα της παρούσας μελέτης,

---

<sup>154</sup> Dinstein, *The Conduct of Hostilities* (n [79]) 245–48

<sup>155</sup> Schmitt, 'Law of Naval Warfare' 148–50.

<sup>156</sup> Allen, *Seabots* (n [73]) 755–57.

<sup>157</sup> Kraska, *Maritime Power and the Law of the Sea* (n [70]) 97–105.

<sup>158</sup> Pedrozo, 'Advent of a New Era' (n [54]) 320–25.

<sup>159</sup> Byers, *Custom, Power and the Power of Rules* 124–25.

<sup>160</sup> Schmitt, 'Law of Naval Warfare' 149.

καθώς αναδεικνύει τα όρια της κανονιστικής συνοχής και της ανίσης εφαρμογής των κανόνων του ναυτικού πολέμου στη σύγχρονη διεθνή έννομη τάξη.

#### **Κεφάλαιο 4. Επίλογος**

Η παρούσα εργασία αποσκοπεί στην διερεύνηση του ρόλου και της ικανότητας του διεθνούς δικαίου να ρυθμίζει τον ναυτικό πόλεμο υπό πρίσμα των σύγχρονων απειλών και την ασφάλεια στη θάλασσα. Μέσω της ανάλυσης της ιστορικής εξέλιξης του δικαίου του πολέμου στη θάλασσα, της ρυθμιστικής του δομής και των σύγχρονων προκλήσεων που αντιμετωπίζει, έχει αναδυθεί ένας νομικός τομέας ο οποίος, αν και διατηρεί σημαντική ρυθμιστική συνοχή, δοκιμάζεται σοβαρά από τις τεχνολογικές, επιχειρησιακές και γεωπολιτικές εξελίξεις της σύγχρονης εποχής.

Από την ανάλυση του ιστορικού και νομικού πλαισίου το δίκαιο του ναυτικού πολέμου είναι καταρχήν ένα δημιούργημα εθιμικών κανονισμών, οι οποίες έχουν θεσπιστεί σε ένα διαφορετικό στρατηγικό και τεχνολογικό περιβάλλον. Επιπλέον, ενώ βασικές ανθρωπιστικές αρχές όπως η διάκριση και η αναλογικότητα, καθώς και η προστασία των ουδέτερων, έχουν αμετάβλητο χαρακτήρα με την πάροδο του χρόνου, η περιορισμένη μεταπολεμική κωδικοποίηση έχει οδηγήσει σε ορισμένες αβεβαιότητες ως προς την ερμηνεία διαφόρων ζητημάτων, ιδίως όσον αφορά τη σχέση του δικαίου του πολέμου στη θάλασσα με το δίκαιο της θάλασσας σε καιρό ειρήνης και το καθεστώς του σε διεθνείς και μη διεθνείς ένοπλες συρράξεις.

Ιδιαίτερη σημασία έχει αποδοθεί στα διάφορα εγχειρίδια, ιδίως στο Εγχειρίδιο του San Remo και στο πιο πρόσφατο Εγχειρίδιο του Newport. Όπως έχει ήδη προαναφερθεί μπορεί να μην είναι δεσμευτικά, αποτελούν όμως σημαντικές κατευθυντήριες γραμμές ερμηνείας και αναδιατύπωση του εθιμικού διεθνούς δικαίου και, ως εκ τούτου, είναι σημαντικά εργαλεία που, καλύπτοντας το νομικό κενό που δημιουργείται από την απουσία σύγχρονων συνθηκών. Ωστόσο, η ανάλυση αυτή υπογράμμισε επίσης τα όρια μιας τέτοιας πρακτικής, δεδομένου ότι ο αντίκτυπός τους θα εξαρτηθεί τελικά από την αποδοχή τους από τα κράτη και τη σύγκλιση τους με την εξέλιξη της κρατικής πρακτικής. Οι σύγχρονες προκλήσεις που εξετάστηκαν, όπως οι υβριδικές απειλές, οι μη κρατικοί παράγοντες και τα μη επανδρωμένα και αυτόνομα θαλάσσια συστήματα, κατέδειξαν ότι το υφιστάμενο νομικό πλαίσιο δεν είναι αυτόματα ανεφάρμοστο, αλλά βρίσκεται υπό αυξανόμενη πίεση. Το αποτέλεσμα αυτό καταδεικνύει ότι οι τεχνολογικές εξελίξεις καθιστούν δύσκολη τη διατήρηση πολλών παραδοσιακών νομικών κατηγοριοποιήσεων (όπως τα πολεμικά πλοία, η ουδετερότητα και η διάκριση μεταξύ επιβολής του νόμου και ένοπλης

σύγκρουσης), γεγονός που εγείρει ερωτήματα σχετικά με τη λογοδοσία, την απόδοση ευθυνών και τη συμμόρφωση με τις αρχές του διεθνούς ανθρωπιστικού δικαίου.

Σε αυτό το πλαίσιο, το παρόν πόνημα κατέληξε στο συμπέρασμα ότι το δίκαιο του πολέμου στη θάλασσα εξακολουθεί, σε γενικές γραμμές, να είναι ικανό να ρυθμίζει τις σύγχρονες θαλάσσιες συγκρούσεις, παρά τις προφανείς αδυναμίες και ερμηνευτικές ελλείψεις του, υπό την προϋπόθεση ότι οι υφιστάμενοι κανόνες ερμηνεύονται με συνέπεια, εξελικτικά και με τεχνολογικά ουδέτερο τρόπο. Η εμφάνιση μιας επιτακτικής ανάγκης για άμεση και ολοκληρωμένη κωδικοποίησή του μέσω μιας νέας διεθνούς σύμβασης δεν φαίνεται να είναι ιδιαίτερα επείγουσα, ιδίως λαμβάνοντας υπόψη τη σχετική πολιτική βούληση των κρατών και τον κίνδυνο διαταραχής των υφιστάμενων ισορροπιών.

Αντίθετα, η σταδιακή ενίσχυση των ερμηνευτικών κατευθυντήριων γραμμών, σε συνδυασμό με την ανάπτυξη της πρακτικής των κρατών και την ενσωμάτωση των τεχνολογικών εξελίξεων σε ευέλικτα ρυθμιστικά εργαλεία, φαίνεται να αποτελεί μια πιο ρεαλιστική και αποτελεσματική προσέγγιση.

Τέλος, υπογραμμίζεται ότι μόνο μέσω της συνεχούς αλληλεπίδρασης του δικαίου της θάλασσας, του δικαίου των ένοπλων συρράξεων, μπορεί να διατηρηθεί η ασφάλεια και η προβλεψιμότητα στη θάλασσα. Σε ένα περιβάλλον στρατηγικής αβεβαιότητας και τεχνολογικής μετάβασης, το δίκαιο του πολέμου στη θάλασσα δεν πρέπει να αντικατασταθεί, αλλά να προσαρμοστεί ουσιαστικά, ώστε να συνεχίσει να επιτελεί την ουσιαστική του λειτουργία: τον περιορισμό της χρήσης βίας καθώς και την προστασία της ανθρώπινης ζωής και της διεθνούς έννομης τάξης στον θαλάσσιο τομέα.

## Βιβλιογραφία

### Cases

*The Muscat Dhows* (France v Great Britain) (1904) XI RIAA 83.

### Treaties, Conventions and International Instruments

Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter (adopted 29 December 1972, entered into force 30 August 1975) 1046 UNTS 120.

Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation (adopted 10 March 1988, amended 14 October 2005, entered into force 28 July 2010) 1678 UNTS 222.

Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (adopted 20 October 1972, entered into force 15 July 1977) 1050 UNTS 16. (COLREGs).

Comité Maritime International (CMI), *CMI International Working Group Position Paper on Unmanned Ships and the International Regulatory Framework* (2018) 3–4 <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/CMI-Position-Paper-on-Unmanned-Ships.pdf> accessed 6 January 2026.

International Convention for the Safety of Life at Sea (adopted 1 November 1974, entered into force 25 May 1980) 1184 UNTS 278.

International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (adopted 2 November 1973, entered into force 2 October 1983) 1340 UNTS 184.

*San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea* (1994).

Statute of the International Court of Justice, 26 June 1945, UNTS vol 59, 1055

## UN and International Organisation Documents

International Law Commission, ‘Study on the Function and Scope of the *lex specialis* Rule and the Question of “Self-Contained Regimes”’: Preliminary Report by Martii Koskeniemi, Chairman of the Study Group’ (2004) UN Doc A/CN.4/

IMO Maritime Safety Committee, *Outcome of the Regulatory Scoping Exercise for the Use of Maritime Autonomous Surface Ships (MASS)* IMO Doc MSC.1/Circ.1638 (2021) paras 7–10  
[https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/PressBriefings/Documents/MS.1-Circ.1638%20-%20Outcome%20Of%20The%20Regulatory%20Scoping%20ExerciseFor%20The%20Use%20Of%20Maritime%20Autonomous%20Surface%20Ships...%20\(Secretariat\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/PressBriefings/Documents/MS.1-Circ.1638%20-%20Outcome%20Of%20The%20Regulatory%20Scoping%20ExerciseFor%20The%20Use%20Of%20Maritime%20Autonomous%20Surface%20Ships...%20(Secretariat).pdf) accessed 6 January 2026.

United States Department of Defense, *Law of War Manual* (Department of Defense 2016, updated 2023)

United Nations, ‘Report on the Impact of Blockades in Armed Conflicts: Russia–Ukraine’ (2023) UN Doc A/78/XXX

## Books and Edited Volumes

Byers M, *Custom, Power and the Power of Rules: International Relations and Customary International Law* (Cambridge University Press 1999)

Dinstein Y, *The Conduct of Hostilities under the Law of International Armed Conflict* (3rd edn, Cambridge University Press 2016).

Haines S, ‘War at Sea: Nineteenth-Century Laws for Twenty-First-Century Wars’ (2016) 98 *International Review of the Red Cross* 825.

Kraska J, *Maritime Power and the Law of the Sea: Expeditionary Operations in World Politics* (Oxford University Press 2011).

Kraska J and Pedrozo R, *International Maritime Security Law* (Martinus Nijhoff Publishers 2013).

Moore C, *Freedom of Navigation and the Law of the Sea* (Routledge 2021).

Papastavridis E, *Red Sea Attacks and the International Response : An international law insight*, ELIAMEP (2024)

Pedrozo R, *International Maritime Security Law* (2nd edn, OUP 2022)

Schmitt MN, ‘*The Law of Naval Warfare and Naval Blockades*’ in Michael N Schmitt (ed), *The Law of Armed Conflict at Sea* (Brill/Nijhoff 2013)

## Chapters in Edited Books

Heintschel von Heinegg W, 'The Law of Naval Warfare' in Dieter Fleck (ed), *The Handbook of International Humanitarian Law* (3rd edn, Oxford University Press 2013) 475–508.

Heinegg, Wolff, 'The San Remo Manual – History, Methodology and Future Application' in Dale Stephens and Matthew Stubbs (eds), *The Law of Naval Warfare* (LexisNexis Butterworths, Chatswood 2019)

Letts D and McLaughlin R, 'Law of Naval Warfare' in Rain Liivoja and Tim McCormack (eds), *Routledge Handbook of the Law of Armed Conflict* (Routledge 2016) 457–458.

Letts D, 'Naval Mines: Legal Considerations in Armed Conflict and Peacetime' (2016) 98 *International Review of the Red Cross* 544–545

Liu D, 'Is International Law Adequate to Regulate Underwater Unmanned Vehicles (UUVs)? Legal Challenges Beyond the 2016 U.S.–China UUV Incident' in *Uncrewed Vessels and International Law* (Brill/Nijhoff 2024).

Pedrozo R, 'Advent of a New Era in Naval Warfare: Autonomous and Unmanned Systems' in Tafsir Matin Johansson and others (eds), *Autonomous Vessels in Maritime Affairs* (Palgrave Macmillan 2022) 69–71.

Petrig A, 'The commission of maritime crimes with unmanned systems: An interpretive challenge for the United Nations Convention on the Law of the Sea' in Malcolm D Evans and Sofia Galani (eds), *Maritime Security and the Law of the Sea: Help or Hindrance?* (Edward Elgar Publishing 2020) 104–128

## Journal Articles

Allen CH, 'The Seabots Are Coming Here: Should They Be Treated as "Vessels"?' (2012) 65 *Journal of Navigation* 749–752  
<https://doi.org/10.1017/S0373463312000197> accessed 6 January 2026.

Allen CH, 'Naval Blockades and Non-International Armed Conflicts: Assessing Legality' (2012) 65 *Journal of Navigation* 749

Deyi D and Yifan Z, 'Peacetime Maritime Law Enforcement by Warships' (2024) 11 *Journal on the Use of Force and International Law* 218.

Doswald-Beck L, 'San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflict at Sea' (1995) 35 *International Review of the Red Cross* 583–586.

Fink MD, 'Challenges of Applying the Law of Naval Warfare in Non-International Armed Conflict at Sea' (2023) 61 *Military Law and the Law of War Review* 1, 43.

Fink M, 'The Newport Manual: The New Kid on the Block on the Laws of Naval Warfare' (2025) *Journal of Conflict and Security Law* doi:10.1093/jcsl/krae020.

Fink MD, 'The Ever-Existing "Crisis" of the Law of Naval Warfare' (2022) 104 *International Review of the Red Cross* 1971–1976.

Frau R, 'Regulatory Approaches to Unmanned Naval Systems in International Law of Peace and War' (2012) 25 *Humanitäres Völkerrecht – Informationsschriften = Journal of International Law of Peace and Armed Conflict* 84–91.

Haines S, 'War at Sea: Nineteenth-Century Laws for Twenty-First-Century Wars?' (2016) 98 *International Review of the Red Cross* 419.

Heinegg WHV, 'Methods and Means of Naval Warfare in Non-International Armed Conflicts' in Kenneth Watkin and Andrew J Norris (eds), *Non-International Armed Conflict in the Twenty-First Century* (Vol 88, *International Law Studies*, Naval War College 2012) 211–36.

Heinegg WHV, 'Current Legal Issues in Maritime Operations: Maritime Interception Operations in the Global War on Terrorism, Exclusion Zones, Hospital Ships and Maritime Neutrality' (2018) 80 *International Law Studies: Issues in International Law and Military Operations* 209–227.

Heinegg WHV (ed), *Visit, Search, Diversion and Capture & The Effect of the United Nations Charter on the Law of Naval Warfare: Reports and Commentaries of the Round-Table of Experts on International Humanitarian Law Applicable to Armed Conflicts at Sea* (International Institute of Humanitarian Law 1995)

Heinegg WHV, 'The Status and Use of Hospital Ships in Times of Peace and War' (2022) 36 *Ocean Yearbook* 215–236.

Li Y and Liu K, 'Study on International Law Issues Related to the Use of Mines in Maritime Blockade Operations' (2023) *International Journal of Education and Humanities* 11(3) <https://doi.org/10.54097/ijeh.v11i3.14486> accessed 5 January 2026.

McLaughlin R, 'Unmanned Naval Vehicles at Sea: USVs, UUVs, and the Adequacy of the Law' (2011) 21 *Journal of Law, Information and Science* EAP1–EAP16 <https://doi.org/10.5778/JLIS.2011.21.McLaughlin.1> accessed 6 January 2026.

Panousos D, 'Intersecting Legal Frameworks at Sea: The Continued Applicability of the Law of the Sea in Armed Conflicts' (2025) 28 *Max Planck Yearbook of United Nations Law* 1.

Ruhal S, 'The Evolving Seascape of Naval Warfare: Unmanned Underwater Vehicles and the Challenges for International Law' (2024) *Journal of Conflict and Security Law*.

Savu A, 'Introductory Study on the International Humanitarian Law Applicable to Armed Conflicts at Sea' (2021) *Strategies XXI – Security and Defense Faculty* 97–112.

Schmitt MN and Goddard D, 'International Law and the Military Use of Unmanned Maritime Systems' (2016) 98 *International Review of the Red Cross* 567–592.

Seta M, 'UNCLOS during Armed Conflict: Due Regard in the Exclusive Economic Zones of Neutral Coastal States' (2023) 72 *International and Comparative Law Quarterly* 727.

Usmanov I and Chernychka M, 'Maritime Autonomous Weapon Systems from the Standpoint of International Humanitarian Law' (2022) *Lex Portus*.

Zhang S, 'Law Enforcement or Use of Force: The Legal Nature of Activities Conducted by the China Coast Guard and Japan Coast Guard in Disputed Waters' (2022) 134 *Marine Policy* 104823.