



ΣΧΟΛΗ ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ, ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ & ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ  
ΤΜΗΜΑ Διεθνών, Ευρωπαϊκών και Περιφερειακών Σπουδών  
Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών  
Διεθνές Δίκαιο και Διπλωματικές Σπουδές

Ζητήματα Θαλάσσιας Ασφάλειας στην Αρκτική υπό το πρίσμα του Διεθνούς Δικαίου  
Maritime security issues in Arctic in the light of International Law

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Ιωάννης Θεμ. Τσίμπρης  
ΑΜ: 2123Μ018

Αθήνα, 2024

Τριμελής Επιτροπή

Σοφία Γαλάνη, Επίκουρη Καθηγήτρια Πάντειου Πανεπιστημίου (Επιβλέπουσα)

Κωνσταντίνος Υφαντής, Καθηγητής Πάντειου Πανεπιστημίου

Γιώργος Ανεψιού, Δρ. Πάντειου Πανεπιστημίου



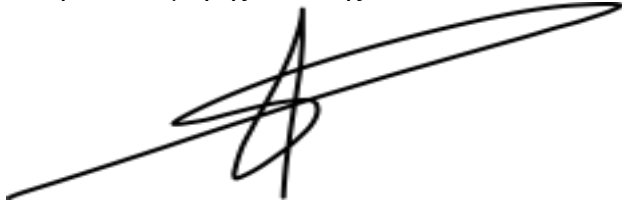
Copyright © Ιωάννης Θεμ. Τσίμπρης, 2024

All rights reserved. Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος.

Απαγορεύεται η αντιγραφή, αποθήκευση και διανομή της παρούσας διπλωματικής εργασίας εξ ολοκλήρου ή τμήματος αυτής, για εμπορικό σκοπό. Επιτρέπεται η ανατύπωση, αποθήκευση και διανομή για σκοπό μη κερδοσκοπικό, εκπαιδευτικής ή ερευνητικής φύσης, υπό την προϋπόθεση να αναφέρεται η πηγή προέλευσης και να διατηρείται το παρόν μήνυμα. Ερωτήματα που αφορούν τη χρήση της διπλωματικής εργασίας για κερδοσκοπικό σκοπό πρέπει να απευθύνονται προς τον συγγραφέα. Η έγκριση της διπλωματικής εργασίας από το Πάντειον Πανεπιστήμιο Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών δεν δηλώνει αποδοχή των γνωμών του συγγραφέα.

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

Ο δηλών Τσίμπρης Ιωάννης

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'I' and 'T' combined into a single fluid stroke, followed by a long horizontal line extending to the right.

*“Αφιερωμένο στα  
παιδιά μου, Θέμη, Φλώρα και  
Λουκά για την κατανόηση τους,  
και για τις ώρες που δεν παίξαμε  
μαζί”.*

## **Συντομογραφίες**

ΑΟΖ: Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη

Α.Σ : Αρκτικό Συμβούλιο

ΑΣΔΑ: Αμερικανική Σύμβαση Δικαιωμάτων του Ανθρώπου

Α.Ω: Αρκτικός Ωκεανός

ΔαΔΑΔ: Δια-αμερικανικό Δικαστήριο Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων

Δ.Δ: Διεθνές Δίκαιο

ΔΔΔΑ: Διεθνές Δίκαιο των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου

ΕΔΔΑ: Ευρωπαϊκό Δικαστήριο Δικαιωμάτων του Ανθρώπου

ΕΣΔΑ: Ευρωπαϊκή Σύμβαση για τα Ανθρώπινα Δικαιώματα

ΗΠΑ: Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής

Κ.Α.Α : Καναδικό Αρκτικό Αρχιπέλαγος

Κ.Α.Ω: Κεντρικός Αρκτικός Ωκεανός

ΜΚΟ: Μη Κυβερνητική Οργάνωση

ΟΑΚ: Οργανισμός Αμερικανικών Κρατών

ΟΗΕ: Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών

ΠΛΑ: Παράνομη Λαθραία Άναρχη

AAC: Arctic Athabaskan Council

AB: Arctic Bridge

AEPS: Arctic Environmental Protection Strategy

A.I : Artificial Intelligence

AIA: Aleut International Association

AIM Strategy: Africa's Integrated Maritime Strategy

AIS: Automatic Identification System

ASSPPR: Arctic Shipping Safety and Pollution Prevention Regulations

AWPPA: Arctic Waters Pollution Prevention Act

A5: Arctic-5, Russia, USA, Canada, Denmark, Norway,

A8: Arctic-8, Russia, USA, Canada, Denmark, Norway, Finland, Sweden, Iceland

CAOFA: Central Arctic Ocean Fishing Agreement

CAR: Central Arctic Route

CBD: Convention on Biological Diversity

CLCS: Commission on the Limits of the Continental Shelf

CSI: Container Security Initiative

CTF: Combined Task Force

EUMSS: EU Maritime Security Strategy

EUNAVFOR: European Union Naval Force  
 GCI: Gwich'in Council International  
 IACtHR: Inter-American Court of Human Rights  
 ICC: Inuit Circumpolar Council  
 ICCPR: International Covenant on Civil and Political Rights  
 I.L: International Law  
 ILO: International Labour Organization  
 IMO: International Maritime Organization  
 MARPOL: International Convention for the Prevention of Pollution from Ships  
 MDA: Maritime Domain Awareness  
 MEPC: Marine Environment Protection Committee  
 MOSPA: Cooperation on Marine Oil Pollution Preparedness and Response in the Arctic  
 MSC: Maritime Safety Committee  
 NATO: North Atlantic Treaty Organization  
 NEP: North East Passage  
 NORDREG : Northern Canada Vessel Traffic Services Zone Regulations  
 NSR: North Sea Route  
 NSRA: North Sea Route Administration  
 NWP: North West Passage  
 UNCLOS: United Nations Convention on the Law of the Sea  
 P.C: Polar Code  
 PSI: Proliferation Security Initiative  
 RAIPON: Russian Association of Indigenous Peoples of the North  
 SAR: Search and Rescue  
 SOLAS: International Convention for the Safety of Life at Sea  
 SRS: Ships Reporting System  
 STCW: International Convention on Standards of Training, Certification and Watch keeping  
 SUA: Suppression of Unlawful Acts  
 TPR: Transpolar Route  
 UNDRIP: UN Declaration on the Rights of Indigenous Peoples  
 UNFSA: United Nations Fish Stocks Agreement  
 VTS: Vessel Traffic Services

# Περιεχόμενα

|                                                                                                                              |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Περίληψη.....                                                                                                                | 7  |
| Abstract.....                                                                                                                | 8  |
| Εισαγωγή στο ερευνητικό αντικείμενο.....                                                                                     | 9  |
| <b>Κεφάλαιο 1</b> Η θαλάσσια ασφάλεια.....                                                                                   | 12 |
| 1.1 Εισαγωγή.....                                                                                                            | 12 |
| 1.2 Η δυσκολία «κατασκευής» ενός κοινού ορισμού της θαλάσσιας ασφάλειας & οι θαλάσσιες προκλήσεις στον 21ο αιώνα.....        | 12 |
| 1.3 Μέτρα για την αντιμετώπιση των απειλών της θαλάσσιας ασφάλειας.....                                                      | 15 |
| <b>Κεφάλαιο 2</b> Η «εξερεύνηση» των χαρακτηριστικών της Αρκτικής & ζητήματα θαλάσσιας ασφάλειας.....                        | 16 |
| 2.1 Εισαγωγή.....                                                                                                            | 16 |
| 2.2 Η αρκτική γεωγραφία.....                                                                                                 | 17 |
| 2.3 Κλιματική αλλαγή και η τήξη των πάγων.....                                                                               | 20 |
| 2.4 Νέες θαλάσσιες εμπορικές οδοί.....                                                                                       | 22 |
| 2.5 Ο αρκτικός πληθυσμός και οι αυτόχθονες.....                                                                              | 27 |
| 2.6 Ο ενεργειακός πλούτος της Αρκτικής.....                                                                                  | 29 |
| 2.7 Η γεωπολιτική/γεωστρατηγική σημασία της Αρκτικής & οι βασικοί δρώντες.....                                               | 31 |
| <b>Κεφάλαιο 3</b> Ζητήματα θαλάσσιας ασφάλειας στην Αρκτική υπό το πρίσμα του Διεθνούς Δικαίου.....                          | 39 |
| 3.1 Εισαγωγή.....                                                                                                            | 39 |
| 3.2 Το Αρκτικό Συμβούλιο.....                                                                                                | 39 |
| 3.3 Η εφαρμογή της UNCLOS 1982 στην περιοχή της Αρκτικής.....                                                                | 41 |
| 3.4 Ζητήματα θαλάσσιας ρύπανσης από ατύχημα πλοίου.....                                                                      | 44 |
| 3.5 Ανάπτυξη αρκτικού θαλάσσιου τουρισμού, απειλές για την ανθρώπινη ζωή και έρευνα & διάσωση (SAR) στον Αρκτικό Ωκεανό..... | 53 |
| 3.6 Θαλάσσιες διεκδικήσεις παράκτιων αρκτικών κρατών.....                                                                    | 60 |
| 3.7 Παράνομη Λαθραία Άναρχη (ΠΛΑ) αλιεία στον Αρκτικό Ωκεανό.....                                                            | 64 |
| 3.8 Ζητήματα θαλάσσιας ασφάλειας και δικαιώματα αυτόχθονων πληθυσμών.....                                                    | 67 |
| 3.9 Διασυννοριακό οργανωμένο έγκλημα.....                                                                                    | 74 |
| Συμπεράσματα.....                                                                                                            | 78 |
| Βιβλιογραφία.....                                                                                                            | 81 |

## Περίληψη

Η κλιματική αλλαγή και η τήξη των πάγων οδηγεί στην ανακάλυψη νέων πηγών ενέργειας και στη διάνοιξη νέων θαλάσσιων οδών στην Αρκτική, με αποτέλεσμα την ανάδυση αναβαθμισμένων ζητημάτων θαλάσσιας ασφάλειας στον Αρκτικό Ωκεανό. Από την άλλη, οι γεωπολιτικές εξελίξεις σε παγκόσμιο επίπεδο είναι πολλές και σχετίζονται πλήρως με τον Αρκτικό Κύκλο. Το Διεθνές Δίκαιο, από το τέλος του Ψυχρού Πολέμου επιτελεί σημαντικό ρόλο στην αρκτική διακυβέρνηση, με σκοπό την βιώσιμη ανάπτυξη της περιοχής, την προστασία του περιβάλλοντος και των δικαιωμάτων των αυτοχθόνων πληθυσμών, της κρατικής κυριαρχίας και επίλυσης οιοδήποτε διαφοράς ανακύπτει. Η παρούσα εργασία αφού παραθέσει και αναλύσει τα σημαντικότερα ζητήματα θαλάσσιας ασφάλειας, θα εξετάσει κατά πόσο το Διεθνές Δίκαιο μπορεί να αντιμετωπίσει τις σύγχρονες προκλήσεις ασφαλείας που λαμβάνουν χώρα στον Αρκτικό Ωκεανό.

**Λέξεις κλειδιά:** Αρκτική, ζητήματα θαλάσσιας ασφάλειας, Διεθνές Δίκαιο, UNCLOS 1982, τήξη πάγων, αρκτικοί δρώντες, αρκτική διακυβέρνηση

## **Abstract**

Climate change and ice melting are leading to the discovery of new energy sources and the opening of new Arctic sea lanes resulting in the emergence of heightened maritime security issues in the Arctic Ocean. On the other hand, there are many geopolitical developments at the global level and they are completely related to the Arctic Circle. International Law, since the end of the Cold War, has played an important role in Arctic governance, with the aim of the sustainable development of the region, the protection of the environment and the rights of indigenous peoples, state sovereignty and the resolution of any dispute that arises. This paper, after listing and analyzing the most important maritime security issues, will examine whether International Law can deal with the modern security challenges that take place in the Arctic Ocean.

**Keywords:** Arctic, maritime security issues, International Law, UNCLOS 1982, ice melting, Arctic actors, Arctic governance

## Εισαγωγή στο ερευνητικό αντικείμενο.

«Η Αρκτική είναι μια περιοχή με αξιοσημείωτη ομορφιά, ιστορία, ποικιλομορφία και πολυπλοκότητα».<sup>1</sup> Πάντα αποτελούσε εξερευνητικό στόχο των πρωτοπόρων της κάθε εποχής. Με το πέρας του Ψυχρού Πολέμου, μετατρέπεται σε μια διεθνώς αναγνωρισμένη ζώνη ειρήνης και διεθνούς συνεργασίας, ενώ πολλοί μελετητές χρησιμοποιούσαν τον όρο “*Arctic exceptionalism*”<sup>2</sup> για να χαρακτηρίσουν αυτή την τεράστια, απομακρυσμένη και απομονωμένη περιοχή της γης, η οποία όλα αυτά τα χρόνια παρέμενε τόπος ειρήνης, συνεργασίας και εποικοδομητικού διαλόγου, προστατευμένη από συγκρούσεις.

Η Αρκτική και η Ανταρκτική αποτελούν δύο από τις πιο αφιλόξενες περιοχές του πλανήτη μας, τις οποίες συνηθίζουμε να ταυτίζουμε λόγω του πολικού ψύχους, των πάγων και της απομόνωσης. Στην πραγματικότητα όμως, είναι τελείως διαφορετικές. Καταρχάς, η Αρκτική είναι ένας ωκεανός που περιβάλλεται από τρεις ηπείρους με δυσκόλως καθορισμένα όρια, ενώ η Ανταρκτική είναι μια ήπειρος με συγκεκριμένα γεωγραφικά όρια που περιβάλλεται εξολοκλήρου από έναν ωκεανό. Επιπροσθέτως, στην Ανταρκτική δεν κατοικούν μόνιμοι πληθυσμοί, παρά 1000-5000 επιστήμονες<sup>3</sup> σε περισσότερους από 70 ερευνητικούς σταθμούς, ενώ η Αρκτική αποτελεί το σπίτι για περίπου 4.000.000 μόνιμους κατοίκους. Τέλος και πιο σημαντική διαφορά είναι ότι η Ανταρκτική δεν ανήκει σε κανέναν και το έδαφός της μπορεί να χρησιμοποιηθεί μόνο για επιστημονικούς και ειρηνικούς σκοπούς<sup>4</sup> και για την προστασία του οικοσυστήματός της σύμφωνα με την Συνθήκη της Ανταρκτικής του 1959<sup>5</sup> (η οποία αποτελεί την μοναδική μορφή διακυβέρνησης) και του Πρωτοκόλλου της Μαδρίτης<sup>6</sup>, σε αντίθεση με την Αρκτική η οποία υπόκειται σε εδαφικές διεκδικήσεις στην βάση της εθνικής δικαιοδοσίας. Η παρούσα εργασία θα ασχοληθεί μόνο με την Αρκτική λόγω των ραγδαίων εξελίξεων που λαμβάνουν χώρα εκεί, συνεπεία της κλιματικής αλλαγής.

Έτσι, η κλιματική αλλαγή, όχι απλά φέρνει την Αρκτική στο προσκήνιο των εξελίξεων αλλά θα την μετατρέψει σίγουρα «στην κεντρική σκηνή της διαμάχης»<sup>7</sup>, σε ένα σημαντικό θέατρο

<sup>1</sup> Joseph F, DiMento; Melissa L., Kelly & Kaitlin, O'Donnell, Arctic Sustainability Law: Almost Sufficient, 2022, 47 N.C. J. INT'L L. 247-330, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://scholarship.law.unc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2129&context=ncilj> access την 25-07-2024, σελ. 249.

<sup>2</sup> P. Whitney, Lackenbauer and Ryan, Dean, *Arctic Exceptionalisms*, Chapter 14, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://transatlanticrelations.org/wp-content/uploads/2020/12/The-Arctic-and-World-Order-ch14.pdf> access την 27-07-2024.

<sup>3</sup> Ανάλογα την εποχή.

<sup>4</sup> Απαγορεύεται η στρατιωτική δραστηριότητα σε όλη την ήπειρο.

<sup>5</sup> Antarctic Treaty System (ATS). Υπεγράφη στην Ουάσινγκτον το Δεκέμβριο του 1959 από 12 χώρες των οποίων επιστήμονες διενεργούσαν ήδη έρευνα στην περιοχή και γύρω από αυτή. Τέθηκε σε ισχύ το 1961, υπεγράφη και από άλλα κράτη με αποτέλεσμα τα μέλη της να ανέρχονται πλέον σε 57 που αντιστοιχούν στα 2/3 του πληθυσμού του πλανήτη.

<sup>6</sup> Που επέκτεινε την Συνθήκη της Ανταρκτικής.

<sup>7</sup> Παρασκευή, Μπαξεβάνη, διδακτορική διατριβή με θέμα Διεθνές Δίκαιο, Γεωπολιτικές και Γεωοικονομικές Επιδιώξεις στην Αρκτική: Το δικαίωμα ναυσιπλοΐας και η εφαρμογή του στις σύγχρονες θαλάσσιες μεταφορές, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, 2017, διαθέσιμη στην ιστοσελίδα [https://hellanicus.lib.aegean.gr/handle/11610/21227?locale-attribute=el\\_GR](https://hellanicus.lib.aegean.gr/handle/11610/21227?locale-attribute=el_GR) access την 18-05-2022, σελ. 17

παγκόσμιων γεωπολιτικών γεγονότων τα οποία θα επηρεάσουν την ασφάλεια ολόκληρου του πλανήτη. Η τήξη των πάγων προχωρά με γρηγορότερους ρυθμούς από τι προβλεπόταν σύμφωνα με έρευνες του παρελθόντος<sup>8</sup> και παρά τις εντατικές προσπάθειες των επιστημόνων να την ανασχέσουν ή και να τη τερματίσουν<sup>9</sup>, φαίνεται ότι η κατάσταση είναι μη αναστρέψιμη.<sup>10</sup>

Πιο συγκεκριμένα ο Αρκτικός Ωκεανός, απαλλαγμένος από πάγους, θα αποτελέσει πεδίο σημαντικών αντιπαραθέσεων αρκτικών και μη κρατών που αποσκοπούν στην ανακάλυψη και εκμετάλλευση των νέων ενεργειακών πηγών και των νέων θαλάσσιων οδών, που έχει ξεκινήσει από το έτος 2007 με την τοποθέτηση της ρωσικής σημαίας από τιτάνιο στον βυθό του Βόρειου Πόλου από ρωσική αποστολή<sup>11</sup>, μια κίνηση με ιδιαίτερη συμβολική σημασία. Έτσι, όπως πολύ εύστοχα αναφέρει η Rebecca Pincus, «*Once an impenetrable frozen ocean, a bulwark against invasion and a graveyard for sailors and adventurers, the Arctic Ocean is at risk of losing its climate-stabilizing role and transforming into a more conventional ocean, reshaping global geopolitics*».<sup>12</sup>

Ακολούθησε η προσάρτηση της Κριμαίας το έτος 2014 και οι δυτικές κυρώσεις, η ρωσική εισβολή στην Ουκρανία το έτος 2022, η ένταξη της Φινλανδίας και της Σουηδίας στο NATO κατά τα έτη 2023 και 2024 και η παύση των εργασιών του Αρκτικού Συμβουλίου μετά την ρωσική εισβολή. Η συνεργασία σε όλα τα επίπεδα έπαψε να υφίσταται ,με σημαντικές επιπτώσεις, ιδίως στην επιστημονική συνεργασία για την προστασία του περιβάλλοντος, της βιοποικιλότητας και του ανθρώπου.

Με φόντο όλες τις ανωτέρω κλιματικές αλλαγές και γεωπολιτικές εξελίξεις , είναι λογικό η ανάδυση αναβαθμισμένων και πολύπλοκων ζητημάτων θαλάσσιας ασφάλειας στον Αρκτικό Ωκεανό, να απασχολούν τον πολιτικό και επιστημονικό διάλογο. Τα ανωτέρω, απειλούν την παραδοσιακή, περιβαλλοντική και ανθρώπινη ασφάλεια της μελετώμενης περιοχής και απαιτούν άμεσα λύσεις, που να είναι καθολικά αποδεκτές και σύννομες. Έτσι ο ρόλος του Διεθνούς Δικαίου στην αρκτική διακυβέρνηση κρίνεται ως σημαντικός και κρίσιμος για την προστασία του περιβάλλοντος, του ανθρώπου, των δικαιωμάτων των αυτοχθόνων πληθυσμών και της κρατικής κυριαρχίας.

---

<sup>8</sup> The Brussels Times, “Arctic sea ice is melting worse and faster than expected, studies show”, 14.03.2023, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.lifo.gr/now/perivallon/liosimo-ton-pagon-epistimonas-antloyn-nero-apo-ton-okeano-oste-na-enishysoyn-toys> access την 18-05-2024.

<sup>9</sup>Mark ,Poynting, “Climate change: The 'insane' plan to save the Arctic's sea-ice”, BBC, 16.03.2024, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.bbc.com/news/science-environment-68206309> access την 28-07-2024.

<sup>10</sup>Beril,Sirmacek, *Rapid loss of Arctic sea-ice*, 06.08.2022, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://arxiv.org/pdf/2202.02129> access την 18-05-2024.

<sup>11</sup>Tim, Marshall, *Αιχμάλωτοι της Γεωγραφίας*, Αθήνα, Εκδόσεις Διόπτρα, 2019, σελ. 345 .

<sup>12</sup> Rebecca, Pincus, *Security in the Arctic A Receding Wall*, σελ. 161

Σκοπός της εργασίας είναι η παράθεση και ανάλυση των σημαντικότερων ζητημάτων θαλάσσιας ασφάλειας που ανακύπτουν ιδίως στην ανοικτή θάλασσα στον Αρκτικό Ωκεανό και τα οποία είναι δυσκολότερα στον εντοπισμό και στην αντιμετώπισή τους, σε σχέση με άλλα ζητήματα τα οποία μπορεί ν' ανακύψουν πλησίον της χερσαίας αρκτικής περιοχής και τα οποία υπόκεινται, θεωρητικά, σε μεγαλύτερη επιτήρηση από το εθνικό και το διεθνές νομικό πλαίσιο. Ειδικότερα θα γίνει αναφορά σε ζητήματα θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία, προστασίας της ανθρώπινης ζωής σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος, προστασίας των δικαιωμάτων των αυτόχθονων πληθυσμών, αντιμετώπισης της ΠΛΑ αλιείας και του διασυνοριακού οργανωμένου εγκλήματος. Εν συνεχεία ο συγγραφέας του παρόντος πονήματος θα προσπαθήσει μέσω των θεσμικών κειμένων διεθνούς δικαίου και ειδικότερα της UNCLOS 1982, να διερευνήσει την δυνατότητα ή μη αντιμετώπισής τους, καταλήγοντας στο συμπέρασμα αν το Διεθνές Δίκαιο μπορεί να αντιμετωπίσει τις σύγχρονες προκλήσεις στον Αρκτικό Ωκεανό ή, αν οι συνθήκες που επικρατούν οδηγούν την περιοχή σε μια μη αναστρέψιμη κατάσταση, σε όρους γεωπολιτικούς, που το Διεθνές Δίκαιο δεν θα μπορέσει να διαχειριστεί στην «Στέγη της γης».

Από την κριτική μελέτη της σχετικής βιβλιογραφίας, υποστηρίζεται ότι το Διεθνές Δίκαιο και συγκεκριμένα η UNCLOS 1982, μπορεί να αντιμετωπίσει και να διαχειριστεί σε μεγάλο βαθμό τα θαλάσσια ζητήματα ασφάλειας στην Αρκτική, καθότι είναι «ζωντανό όργανο»<sup>13</sup> και προσαρμόζεται στους μοντέρνους καιρούς, ενώ σε κάποια ζητήματα ασφάλειας κρίνεται ως αδύναμη να τα διαχειριστεί και επιβάλλεται η ανάληψη δράσης τόσο από τα παράκτια αρκτικά κράτη και τους διεθνείς οργανισμούς (π.χ. IMO) όσο και από τα κράτη σημαίας, όπως θα αναλύσουμε στην παρούσα εργασία.

Το παρόν πόνημα, αποτελείται από τρία (3) κεφάλαια, τα οποία διαρθρώνονται ως εξής: Στο πρώτο κεφάλαιο, αναφέρονται οι δυσκολίες δημιουργίας ενός ορισμού για την θαλάσσια ασφάλεια και οι δράσεις κρατών και διεθνών οργανισμών για την αντιμετώπιση ζητημάτων ασφαλείας στον 21<sup>ο</sup> αιώνα. Στο δεύτερο κεφάλαιο αναφέρονται κάποια βασικά στοιχεία που σχετίζονται με την γνωριμία με την περιοχή, τους ορυκτούς πόρους, τις νέες θαλάσσιες οδούς, την κλιματική αλλαγή, ενώ ενδιαφέρουσα είναι η γεωπολιτική ανάλυση της Αρκτικής και οι κινήσεις των βασικών δρώντων της περιοχής. Τέλος το τρίτο κεφάλαιο, πραγματεύεται την παράθεση και ανάλυση των σημαντικότερων ζητημάτων θαλάσσιας ασφάλειας στην Αρκτική υπό το πρίσμα του Διεθνούς Δικαίου.

Η συγγραφή της εργασίας στηρίχτηκε σε βιβλιογραφική έρευνα, σε δημοσιεύματα ελληνικών, ξένων έντυπων και ηλεκτρονικών μέσων και στην παρακολούθηση σχετικών ημερίδων.

---

<sup>13</sup>Σοφία, Γαλάνη, «Η Σύμβαση των ΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας και η Θαλάσσια Ασφάλεια: Βασικές Αρχές και Σύγχρονες Προκλήσεις», Τετράδια Διεθνούς Δικαίου και Διεθνούς πολιτικής, Τεύχος 6<sup>ο</sup> -7<sup>ο</sup>, εκδόσεις Ι. Σιδέρης, Μάιος 2023, σελ. 146.

# Κεφάλαιο 1 Η Θαλάσσια ασφάλεια

## 1.1 Εισαγωγή

Το 70% της επιφάνειας της γης καλύπτεται από τους ωκεανούς <sup>14</sup>, προβάλλοντας την ζωτική σημασία των θαλάσσιων περιβαλλόντων στην εξέλιξη και διατήρηση της ανθρώπινης ζωής, του ανθρώπινου πολιτισμού και όχι μόνο. Στις μέρες μας, σε παγκόσμιο επίπεδο, αναδύονται αναβαθμισμένα ζητήματα ασφαλείας στο θαλάσσιο περιβάλλον. Τα ζητήματα αυτά, έχουν αποτελέσει προ πολλού το αντικείμενο μελέτης πολλών ερευνητών και επιστημόνων, ενώ τίθενται συνεχώς στον πολιτικό και ακαδημαϊκό διάλογο. Μέχρι τώρα δεν έχει δοθεί ένας ενιαίος ορισμός της θαλάσσιας ασφαλείας. Το γεγονός αυτό όμως, δεν έχει εμποδίσει τα κράτη και οργανισμούς, να σχεδιάσουν και αναπτύξουν στρατηγικές και πολιτικές για την αντιμετώπιση των ζητημάτων που άπτονται της θαλάσσιας ασφαλείας ή τουλάχιστον να λάβουν μέτρα για την τελευταία. Η UNCLOS 1982 παραμένει το βασικό νομοθετικό κείμενο που ρυθμίζει τις σχέσεις και την κυριαρχία των κρατών στις θάλασσες, την χρήση των τελευταίων και των πόρων τους και την αντιμετώπιση των ζητημάτων θαλάσσιας ασφαλείας.

## 1.2 Η δυσκολία «κατασκευής» ενός κοινού ορισμού της θαλάσσιας ασφαλείας & οι θαλάσσιες προκλήσεις στον 21<sup>ο</sup> αιώνα

*«Η λήξη του 2ου Παγκόσμιου Πολέμου έφερε στο προσκήνιο έννοιες όπως η συλλογική ασφάλεια και η συλλογική ελευθερία».*<sup>15</sup> Γενικώς, η έννοια της ασφαλείας δεν παραμένει στατική, βρίσκεται σε διαρκή εξέλιξη και από το τέλος του Ψυχρού Πολέμου διαρκώς υπό αναθεώρηση.<sup>16</sup> Η 9/11 υπήρξε ημέρα ορόσημο για την παγκόσμια ιστορία, διότι η ισορροπία του διεθνούς συστήματος ανετράπη δυναμικά, όπως ανετράπη η αίσθηση ασφαλείας για το σύνολο των πολιτών του δυτικού κόσμου.<sup>17</sup>

Το 70% της επιφάνειας της γης καλύπτεται από τους ωκεανούς, προβάλλοντας την ζωτική σημασία των θαλάσσιων περιβαλλόντων στην εξέλιξη, διατήρηση και προστασία της ανθρώπινης ζωής και του ανθρώπινου πολιτισμού. Η θαλάσσια ασφάλεια αποτέλεσε μια από τις τελευταίες προσθήκες στο λεξιλόγιο της διεθνούς ασφαλείας<sup>18</sup> και ως έννοια ακούστηκε πρώτη φορά το έτος 1990 περίπου. Στον 21ο αιώνα και ειδικότερα με το τέλος του Ψυχρού Πολέμου, η έννοια

<sup>14</sup> European Union Maritime Security Strategy, Responding Together to Global Challenges, A guide for stakeholders, 2016 στο Σοφία, Γαλλία, Η Σύμβαση των ΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας και η Θαλάσσια Ασφάλεια: Βασικές Αρχές και Σύγχρονες Προκλήσεις, Τετράδια Διεθνούς Δικαίου και Διεθνούς πολιτικής, Τεύχος 6<sup>ο</sup> -7<sup>ο</sup>, εκδόσεις Ι. Σιδέρης, Μάιος 2023 διαθέσιμο στο eclass, σελ. 126

<sup>15</sup>Κωνσταντίνος, Καρανικολός, Η θαλάσσια ασφάλεια την Νότια Κινεζική Θάλασσα-επικοινωνιολογικό πλαίσιο, διαστάσεις, απειλές και προκλήσεις, Ελληνικό Ινστιτούτο Στρατηγικών μελετών, 04.07.2018, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.elisme.gr/images/pdf/karanik.pdf> access την 12-05-2024, σελ. 2.

<sup>16</sup>Μαίρη, Μπόση, *Οι όψεις της διεθνούς ασφαλείας*, Αθήνα, εκδόσεις Ποιότητα, 2018, σελ. 34,41,

<sup>17</sup>Μαίρη, Μπόση, ο.π σελ. 44-45

<sup>18</sup>Christian, Bueger και Timothy, Edmunds, "Beyond Seablindness: A New Agenda For Maritime Security Studies", International Affairs, 2017 διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [file:///C:/Users/User/Downloads/Beyond\\_seablindness\\_A\\_new\\_agenda\\_for\\_maritime\\_secu.pdf](file:///C:/Users/User/Downloads/Beyond_seablindness_A_new_agenda_for_maritime_secu.pdf) access την 30-11-2023, σελ 1

της θαλάσσιας ασφάλειας διευρύνθηκε, εισχωρώντας σε όλο και περισσότερους τομείς του παγκόσμιου κοινωνικοοικονομικού γίνεσθαι και λαμβάνει ολοένα και μεγαλύτερη προσοχή λόγω των αυξανόμενων ανησυχιών για την θαλάσσια τρομοκρατία, την πειρατεία, το διασυννοριακό έγκλημα, τα ανθρώπινα δικαιώματα, κ.α. Έτσι, η έννοια της θαλάσσιας ασφάλειας στην εποχή μας, ξεφεύγει από τα στενά πλαίσια απόδοσης της ασφάλειας της κρατικής κυριαρχίας και αναπτύσσεται σε άλλους τομείς όπως της κλιματικής αλλαγής, της ανάπτυξης, της απασχόλησης, κ.α.<sup>19</sup>

Από μελετητές και οργανισμούς έχουν γίνει πολλές προσπάθειες να δοθεί ένας κατάλληλος ορισμός για την έννοια της θαλάσσιας ασφάλειας. Είναι αρκετά δύσκολο, διότι ο χαρακτήρας των θαλασσών συνεχώς αλλάζει. Από ανοικτοί χώροι όπου η ελευθερία ήταν το βασικό χαρακτηριστικό, έχουν μετατραπεί σε ένα εύθραυστο κοινό τόπο (common domain), που χρήζει παγκόσμιας προστασίας και διαχείρισης. Οι διεθνείς οργανισμοί ακολούθησαν κυρίως την προσέγγιση του Wolfers για την έννοια της ασφάλειας, η οποία αναπτύχθηκε κατά τον Ψυχρό Πόλεμο, και η οποία όριζε την ασφάλεια ως «*την απουσία των απειλών έναντι κατεστημένων αξιών*».<sup>20</sup> Αν και δεν υπάρχει συναίνεση ως προς τις απειλές που ταυτοποιήθηκαν, αυτές αναφέρονται «*στις θαλάσσιες διακρατικές διαφωνίες, στην θαλάσσια τρομοκρατία, και στις λεγόμενες ως “blue crime” απειλές ήτοι στην πειρατεία, στην διακίνηση ναρκωτικών, ανθρώπων και παράνομων αγαθών, στην μεταφορά όπλων, στην παράνομη αλιεία, στα περιβαλλοντικά εγκλήματα ή θαλάσσια ατυχήματα και στις καταστροφές*».<sup>21</sup> Ακόμα αξιοσημείωτες είναι οι προκλήσεις υβριδικής φύσεως: ένας αλληλένδετος και απρόβλεπτος συνδυασμός παραδοσιακού και ανορθόδοξου πολέμου, τρομοκρατίας και/ή οργανωμένου εγκλήματος.<sup>22</sup> Είναι λογικό λοιπόν, μετά από μια τέτοια «*παλέτα πολλών χρωμάτων*», να είναι δύσκολο να δοθεί ένας ενιαίος ορισμός για την θαλάσσια ασφάλεια, που να καλύπτει όλα τα πιθανά ζητήματα.

Έτσι λοιπόν όπως αναφέρει η Καθηγήτρια Klein, «*η θαλάσσια ασφάλεια είναι μια “ευρύτερη έννοια” που σχετίζεται με την προστασία της χερσαίας και θαλάσσιας επικράτειας ενός κράτους, των υποδομών του, της οικονομίας, του περιβάλλοντος και της κοινωνίας από βλαβερές πράξεις που λαμβάνουν χώρα στην θάλασσα*».<sup>23</sup> Επιπροσθέτως, όπως αναφέρει η Καθηγήτρια Γαλάνη, «το

<sup>19</sup> Η κλιματική αλλαγή αυξάνει την θερμοκρασία των θαλασσών με αποτέλεσμα να πλήττονται σοβαρά πολλά είδη ψαριών τα οποία είτε πεθαίνουν είτε μεταναστεύουν σε πιο κρύα ύδατα. Με αυτό τον τρόπο πλήττεται η αλιεία με αποτέλεσμα να ανακύπτουν σημαντικά ζητήματα για την διατροφή των τοπικών πληθυσμών, τις θέσεις απασχόλησης και τη διατήρηση του παραδοσιακού τρόπου ζωής.

<sup>20</sup> Arnold, Wolfers, *Discord and Collaboration: Essays on International Politics*, Baltimore, εκδόσεις The John Hopkins Press, 1962, σελ. 150

<sup>21</sup> Christian, Bueger, “What is maritime security”, *Marine Policy*, 2015, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://bueger.info/wp-content/uploads/2014/12/Bueger-2014-What-is-Maritime-Security-final.pdf> access την 26-11-2023, σελ. 2

<sup>22</sup> Lutz Feldt, Dr. Peter Roell, Ralph D. Thiele, “Maritime Security – Perspectives for a Comprehensive Approach”, ISPSW Strategy Series: Focus on Defense and International Security, No. 222, Απρίλιος 2013, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [https://www.files.ethz.ch/isn/162756/222\\_feldt\\_roell\\_thiele.pdf](https://www.files.ethz.ch/isn/162756/222_feldt_roell_thiele.pdf) access την 26-11-2023 σελ. 1

<sup>23</sup> Natalie, Klein, House of Lords, International Relations and Defense Committee, “Corrected oral evidence: UNCLOS: fit for purpose for the 21st century?”, 03.11.2021, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://committees.parliament.uk/oralevidence/2958/html/> access την 25-11-2023.

πώς κατανοεί κανείς τον όρο θαλάσσια ασφάλεια εξαρτάται από τον χρόνο και τον χώρο».<sup>24</sup> Μια ανασκόπηση στις στρατηγικές θαλάσσιας ασφάλειας των χώρων, θα διαπιστώσει κανείς πως ίδιες απειλές εμφανίζονται σε κάποιες στρατηγικές, κάποιες διαφορετικές σε άλλες, κοκ. Έτσι η Ευρωπαϊκή Ένωση με την 2014 EU Maritime Security Strategy (EUMSS) ασχολήθηκε με τα ζητήματα παράνομης μετανάστευσης κυρίως στην Μεσόγειο<sup>25</sup>, η Αφρικανική Ένωση (AU) υιοθέτησε την 2050 Integrated Maritime Strategy δίνοντας έμφαση στην κλοπή πετρελαίου και στην έλλειψη βοηθημάτων ναυσιπλοΐας, κ.τ.λ.<sup>26</sup>

Ακόμα η ραγδαία ανάπτυξη της τεχνολογίας, φωτίζει την έννοια της θαλάσσιας ασφάλειας και από μια άλλη πλευρά, περιπλέκοντας θα έλεγε κανείς, την προσπάθεια να δοθεί ένας ορισμός. Η χρήση της Τεχνητής Νοημοσύνης θα οδηγήσει στην δημιουργία Φονικών Αυτόνομων Οπλικών Συστημάτων, τα οποία θα βάλουν θαλάσσιους στόχους ή θα έχουν την δυνατότητα να παρεμβαίνουν στα ηλεκτρονικά συστήματα των πλοίων ή των λιμανιών και να δημιουργούν προβλήματα κ.α. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι τον Μάιο του 2017 μια επίθεση spoofing<sup>27</sup> είχε ως αποτέλεσμα την σύγκρουση ενός πλοίου του US Navy με νοτιοκορεάτικο αλιευτικό σκάφος <sup>28</sup> και η κυβερνοεπίθεση που δέχθηκε η MAERSK το 2017 που έβγαλε εκτός τα συστήματά της σε όλο τον κόσμο, με αποτέλεσμα να υποστεί ζημιά 300 εκατομμυρίων δολαρίων.<sup>29</sup> Άρα ο όρος της θαλάσσιας ασφάλειας θα πρέπει να συμπεριλάβει και αυτό το πεδίο.

Η κλιματική αλλαγή με την σειρά της, είναι υπεύθυνη για την ανάδυση αναβαθμισμένων ζητημάτων θαλάσσιας ασφάλειας. Η ζημιά που δέχεται το περιβάλλον είναι τεράστια και φυσικά οι ανθρώπινες κοινωνίες θα επηρεαστούν από αυτήν την συνθήκη. Η άνοδος της στάθμης της θάλασσας θα οδηγήσει στον αφανισμό παραθαλάσσιων οικισμών. Για την εργασία μας, η τήξη των πάγων της Αρκτικής, θα οδηγήσει στην αύξηση των πλόων μέσω της περιοχής εκεί, με αποτέλεσμα να αυξάνονται οι πιθανότητες για ένα ναυτικό ατύχημα. Επομένως ένας μελλοντικός ενιαίος ορισμός της θαλάσσιας ασφάλειας θα πρέπει σίγουρα να συμπεριλάβει και την κλιματική κρίση.

---

<sup>24</sup>Sofia, Galani, House of Lords, International Relations and Defense Committee, "Corrected oral evidence: UNCLOS: fit for purpose for the 21st century?", 03.11.2021, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://committees.parliament.uk/oralevidence/2958/html/> access την 25-11-2023

<sup>25</sup> EU Maritime Security Strategy, Brussels, 2014 διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST%2011205%202014%20INIT/EN/pdf> access την 30-11-2023

<sup>26</sup> 2 0 5 0 AFRICA'S INTEGRATED MARITIME STRATEGY (2050 AIM STRATEGY), 2014, διαθέσιμη στην ιστοσελίδα [https://cggrps.com/wp-content/uploads/2050-AIM-Strategy\\_EN.pdf](https://cggrps.com/wp-content/uploads/2050-AIM-Strategy_EN.pdf) access την 24-08-2024.

<sup>27</sup>Τεχνική για να αποκτήσουμε παράνομη πρόσβαση σε υπολογιστές χρησιμοποιώντας την διεύθυνση και στοιχεία κάποιου αξιόπιστου χρήστη

<sup>28</sup>Zachary, Cohen, "US Navy Ship Collides with South Korean Fishing Boat", 10.05.2017, CNN, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://edition.cnn.com/2017/05/09/politics/fishing-vessel-hits-us-navy-ship-south-korea/index.html> access την 02-12-2023.

<sup>29</sup>Jill, Leovy, "Cyberattack cost Maersk as much as \$300 million and disrupted operations for 2 weeks", Los Angeles Times, 17-08-2017, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.latimes.com/business/la-fi-maersk-cyberattack-20170817-story.html> access την 11-08-2024.

Τέλος, η «ασφαλειοποίηση»<sup>30</sup> ζητημάτων θαλάσσιας ασφάλειας, σίγουρα επιδρά στον ορισμό της θαλάσσιας ασφάλειας. Και πιο συγκεκριμένα, τα αντικείμενα αναφοράς που πρέπει να προστατεύονται από απειλές στον θαλάσσιο χώρο και για την προστασία τους πρέπει να ληφθούν στρατιωτικού τύπου μέτρα, θα συμπεριληφθούν στον ορισμό της θαλάσσιας ασφάλειας, ανακαλύπτοντας παράλληλα τα πολιτικά συμφέροντα που διακυβεύονται. Τα περιστατικά πειρατείας στο Κέρας της Αφρικής στις αρχές του 21<sup>ου</sup> αιώνα, οδήγησαν μη κρατικούς δρώντες να ασφαλειοποιήσουν το ζήτημα και να ληφθούν μέτρα αντιμετώπισής τους από τα Ηνωμένα Έθνη.<sup>31</sup> Έκτοτε και μέσω της δημοσίευσης πολλών ψηφισμάτων, ο ΟΗΕ παρουσίασε την πειρατεία ως υπαρξιακή απειλή για την ροή φαγητού μέσω θαλάσσης στην υποβαθμισμένη κοινωνία της Σομαλίας και ως φυσική απειλή για το περιβάλλον, τον άνθρωπο και την ευπρέπεια. Τέλος νομιμοποίησε την κινητοποίηση διεθνών ναυτικών δυνάμεων και εισχώρησής τους στα εθνικά ύδατα της Σομαλίας, προς αντιμετώπιση της πειρατείας και των ένοπλων θαλάσσιων ληστειών και προώθηση της ευταξίας στην θάλασσα.<sup>32</sup>

Η δυναμική φύση, η αλληλεξάρτηση και η διασύνδεση των θαλάσσιων δραστηριοτήτων και οι ποικίλες προκλήσεις που θέτουν, καθιστούν δύσκολη την ενσωμάτωση της θαλάσσιας ασφάλειας σε έναν ενιαίο, καθολικά εφαρμόσιμο ορισμό. Από την άλλη, δημιουργούν νέες απειλές, αναγκάζοντας παράλληλα την διεθνή κοινότητα να αναλάβει δράση για την αντιμετώπιση τους στο θαλάσσιο πεδίο. Τα αναβαθμισμένα ζητήματα ασφαλείας που ανακύπτουν συνεχώς, με πολύπλοκη δομή, απαιτούν δραστικές λύσεις και συνεργασία από όλους τους εμπλεκόμενους δρώντες.

### **1.3 Μέτρα για την αντιμετώπιση των απειλών της θαλάσσιας ασφάλειας**

Η απουσία καθολικού ορισμού δεν εμπόδισε τα κράτη και τους διεθνείς οργανισμούς να λάβουν σημαντικά μέτρα για τη διασφάλιση της θαλάσσιας ασφάλειας. Τα κράτη αναπτύσσουν ναυτικές δυνάμεις, διεξάγουν κοινές ασκήσεις, δημιουργούν συστήματα ακτοφυλακής και ενισχύουν τις ικανότητες επιτήρησης για την προστασία των θαλάσσιων συμφερόντων τους. Επιπλέον, οι διεθνείς συνεργασίες, συμφωνίες και οργανισμοί διαδραματίζουν κεντρικό ρόλο στην αντιμετώπιση κοινών προκλήσεων και στον καθορισμό κατευθυντήριων γραμμών για την ασφάλεια στη θάλασσα. Η Maritime Domain Awareness (MDA)<sup>33</sup> και η ανταλλαγή

<sup>30</sup>Ο όρος στην αγγλική γλώσσα είναι securitization και ανήκει στην διεθνολογική θεώρηση του κονστρουκτιβισμού (constructivism).

<sup>31</sup>ANTÓNIO GONÇALVES ALEXANDRE, "AN ANALYSIS OF THE ISSUE OF PIRACY IN THE HORN OF AFRICA THROUGH THE LENS OF THE SECURITIZATION THEORY OF THE COPENHAGEN SCHOOL", Vol. 13, Nº. 2 (November 2022-April 2023), διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://repositorio.ual.pt/bitstream/11144/5674/1/03-EN-vol13-n2-art02.pdf> access την 02-12-2023, σελ. 43.

<sup>32</sup>João ,Piedade, "From Politicization to Securitization of Maritime Security in the Gulf of Guinea", CIRR XXII (75) 2016, 69-85, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://hrcak.srce.hr/file/240111> access την 02-12-2023, σελ. 75-78.

<sup>33</sup>Σύμφωνα με τον IMO, "Maritime domain awareness is the effective understanding of anything associated with the maritime domain that could impact security, safety, the economy or the marine environment"

πληροφοριών είναι ζωτικής σημασίας για την διευκόλυνση της συνεργασίας στον τομέα της ασφάλειας σε επιχειρησιακό επίπεδο.

Ενδεικτικά θα αναφέρουμε την σύσταση ναυτικών ομάδων δράσης κατά της πειρατείας το έτος 2007 στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας όπως η πολυεθνική δύναμη Combined Task Force (CTF) 151 η οποία συνεργάστηκε με το NATO και τη EUNAVFOR.<sup>34</sup> Ακόμα η επιχείρηση European Union Naval Force Mediterranean *IRINI* (EUNAVFOR MED *IRINI* or *IRINI*) που ιδρύθηκε τον Μάρτιο του 2020 από το Συμβούλιο της Ε.Ε και παρατάθηκε η αποστολή της έως τον Μάρτιο του 2025 <sup>35</sup>, με κύρια αποστολή την εγγύηση της εφαρμογής του εμπάργκο όπλων του ΟΗΕ κατά της Λιβύης.

Από τα παραπάνω φαίνεται ότι τα κράτη και διεθνείς οργανισμοί έχουν αναπτύξει πολυποίκιλες δράσεις για την αντιμετώπιση των ζητημάτων που λαμβάνουν χώρα στον θαλάσσιο χώρο. Οι δράσεις τους έχουν πυξίδα την UNCLOS 1982, βάσει των κανόνων της οποίας θα πρέπει να δρουν. Βέβαια λόγω των αδυναμιών της UNCLOS 1982, «έχει συναφθεί ένας μεγάλος αριθμός πρωτοβουλιών σκληρού και ήπιου δικαίου»<sup>36</sup>, οι οποίες όμως δεν αντικαθιστούν την Σύμβαση.

## **Κεφάλαιο 2 Η «εξερεύνηση» των χαρακτηριστικών της Αρκτικής & ζητήματα θαλάσσιας ασφάλειας.**

### **2.1 Εισαγωγή**

Πολύπλοκα και αναβαθμισμένα ζητήματα θαλάσσιας ασφάλειας σαν τα προαναφερόμενα, αναδύονται και στην περιοχή της Αρκτικής, λόγω της τήξης των πάγων, απότοκο της κλιματικής αλλαγής, με επικείμενο κίνδυνο για το περιβάλλον και την ανθρώπινη ζωή, στην βορειότερη περιοχή του πλανήτη, καλυμμένη με πάγο και τούνδρα. Ακόμα η τήξη των πάγων της περιοχής, αποτελεί κατά την άποψη του γράφοντα, πολύ σοβαρό γεωπολιτικό παράγοντα γιατί μπορεί να επηρεάσει την ανακατανομή ισχύος στον κόσμο, θα οδηγήσει τους αρκτικούς και μη δρώντες στην ανακάλυψη και εκμετάλλευση των νέων πηγών ενέργειας και των νέων θαλάσσιων οδών με αποτέλεσμα η περιοχή να αυξήσει την γεωπολιτική και γεωστρατηγική της σημασία, ενώ τα αναδυόμενα ζητήματα θαλάσσιας ασφάλειας απαιτούν άμεσα επίλυση σύμφωνα με τις επιταγές του Διεθνούς Δικαίου. Οι κυριότεροι δρώντες βρίσκονται σε φάση ετοιμότητας, εφαρμόζοντας τις

<sup>34</sup>Η επιχείρηση EUNAVFOR Atalanta ξεκίνησε από την Ε.Ε το έτος 2008, βασισμένη σε διάφορα ψηφίσματα των Ηνωμένων Εθνών, με σκοπό την πρόληψη και καταστολή της πειρατείας και των ένοπλων ληστειών στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας.

<sup>35</sup>Συμβούλιο της Ε.Ε, «Το Συμβούλιο παρατείνει την εντολή της στρατιωτικής επιχείρησης *IRINI* της Ε.Ε στη Μεσόγειο έως το 2025», 20.03.2023, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.consilium.europa.eu/el/press/press-releases/2023/03/20/council-extends-mandate-of-eu-military-operation-irini-in-the-mediterranean-until-2025/>access την 02-12-2023

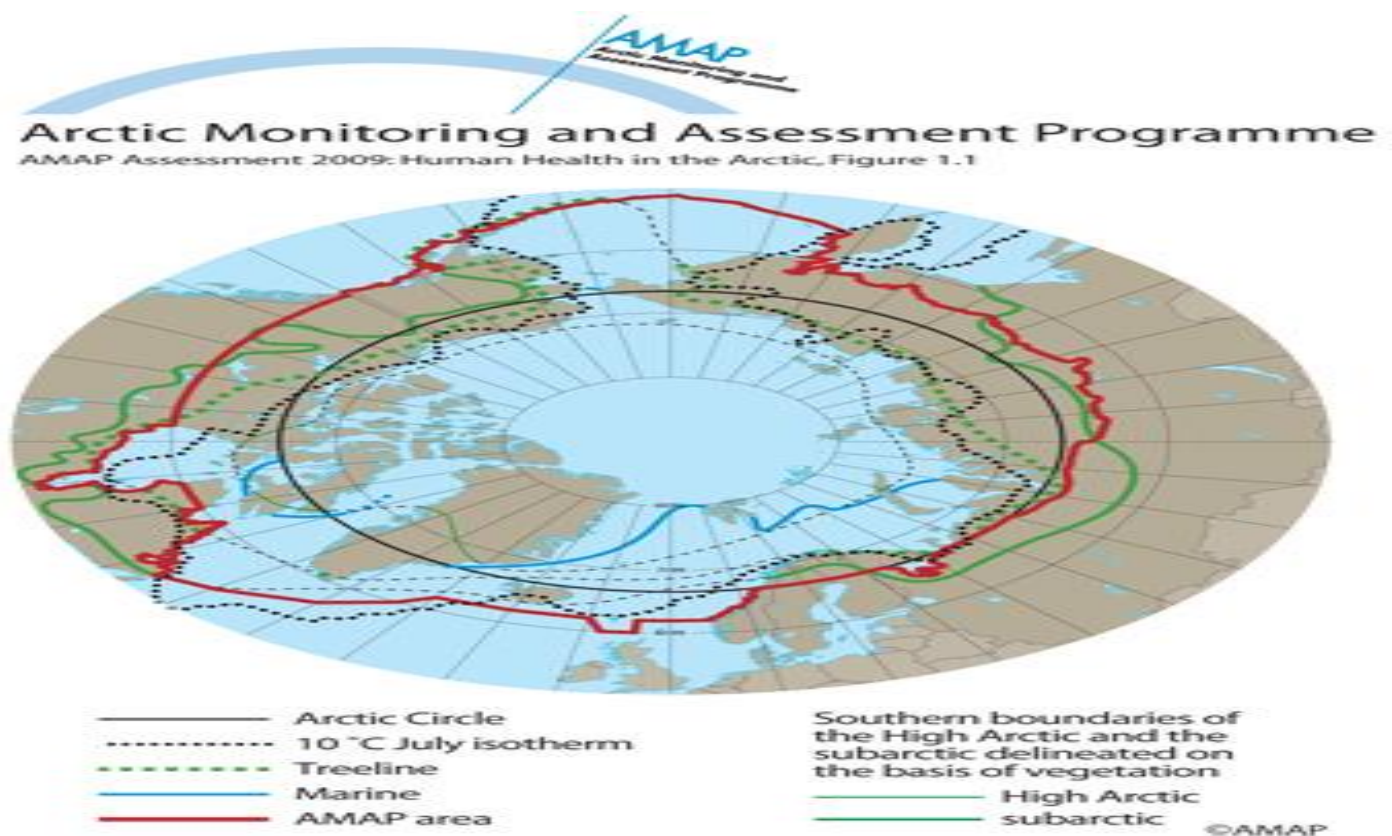
<sup>36</sup>Sofia, Galani και Malcolm, Evans, "The interplay between maritime security and the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea: help or hindrance?" διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [file:///C:/Users/User/Downloads/The\\_interplay\\_between\\_maritime\\_security\\_and\\_the\\_19.pdf](file:///C:/Users/User/Downloads/The_interplay_between_maritime_security_and_the_19.pdf) access την 02-12-2023 ,σελ. 22

στρατηγικές και τις πολιτικές τους που έχουν εκπονήσει για την Αρκτική, η οποία με την σειρά της μετατρέπεται πλέον σε ένα πεδίο άσκησης εξωτερικής πολιτικής και αυξάνει την σηματοδότησή της στις διεθνείς σχέσεις.

## 2.2 Η αρκτική γεωγραφία

Η Αρκτική είναι η βορειότερη περιοχή της γης. Αν και δεν υπάρχει ένας ενιαίος ορισμός, ένας πολύ εκτεταμένος αριθμός επιστημόνων και μελετητών, οριοθετούν την Αρκτική ως την περιοχή εντός του Αρκτικού Κύκλου χρησιμοποιώντας μια γραμμή πλάτους 66,5 βόρεια του ισημερινού, που εκτείνεται γύρω από τον Βόρειο Πόλο σε περίπου 17 εκατ. τετραγωνικά χιλιόμετρα, καλύπτοντας το 8% της επιφάνειας της γης. Στην παρακάτω εικόνα 1, φαίνονται οι διαφορετικές οριοθετήσεις της Αρκτικής, ήτοι:

Εικόνα 1 Διαφορετικές οριοθετήσεις Αρκτικής



Πηγή: : <https://www.amap.no/documents/doc/definitions-of-the-arctic-region/248> access την 04-08-2024.

Είναι μια πολιτικά και γεωγραφικά ποικιλόμορφη περιοχή, ένας περικλειστος ωκεανός όπου περιβάλλεται πλήρως από τις ευρασιατικές και αμερικανικές ηπείρους. Αποτελείται από τον Αρκτικό Ωκεανό και την χερσαία αρκτική περιοχή, καλύπτεται σχεδόν ολόκληρη από πάγο με παγετώνες και παγόβουνα. Λόγω της κλίσης του άξονα της γης , η περιοχή δέχεται λιγότερη ηλιακή ακτινοβολία. Οι θερμοκρασίες που επικρατούν είναι πολύ χαμηλές. Ακόμα σχετικά με την βλάστηση της περιοχής, υπάρχει αραιή και χαμηλή βλάστηση (τούνδρα), με απουσία

δέντρων για αυτό αναπτύσσονται θυελλώδεις άνεμοι, ενώ το έδαφος είναι μονίμως παγωμένο (permafrost), καθιστώντας δύσκολη την καλλιέργεια της γης. Στις παρακάτω εικόνες 2 & 3, αποτυπώνεται η θέση (για τους μη μυημένους ή για εκείνους που την συγκρίνουν με την Ανταρκτική) και ο χώρος που καταλαμβάνει η μελετώμενη περιοχή στον πλανήτη αντίστοιχα, σύμφωνα με την θεωρία του Φρειδερίκου Ράτσελ που κάνει λόγο για Lage (θέση) & Raum (χώρο) <sup>37</sup>, ήτοι:

Εικόνα 2 Η θέση της Αρκτικής



Πηγή: <https://www.geografikoi.gr/arktikos-kyklos/> access την 27-05-2023

Εικόνα 3 Ο χώρος που καταλαμβάνει η Αρκτική



Πηγή: <https://sn3.scholastic.com/home-page-logged-out.html> access την 29-05-2023

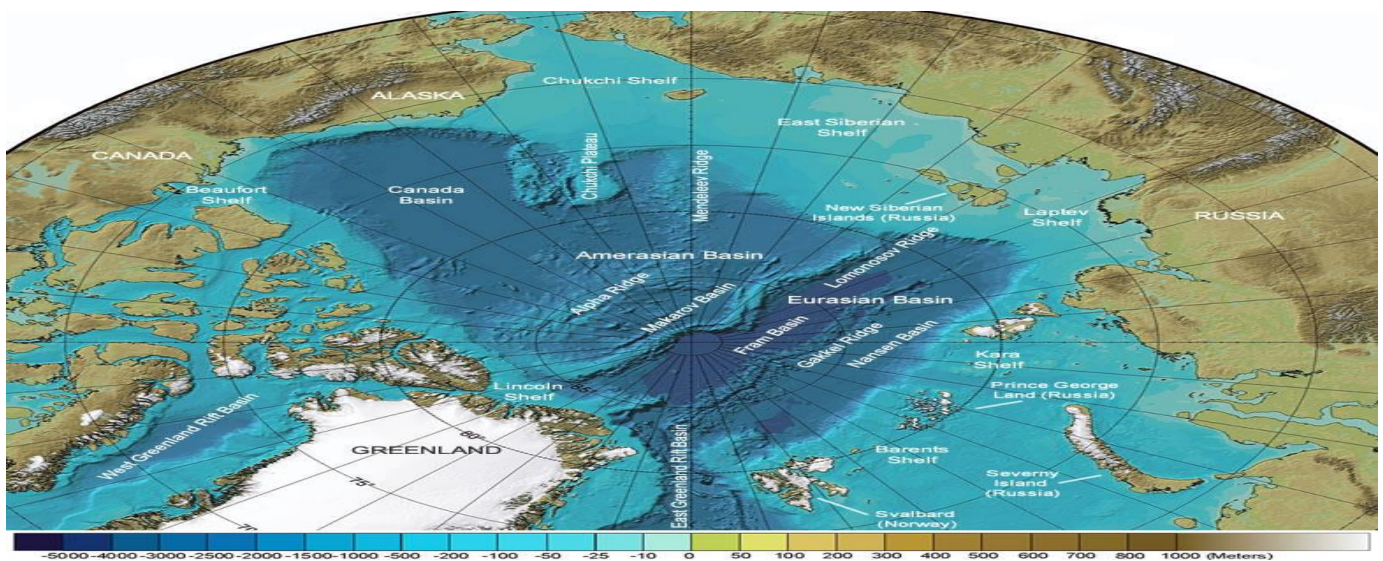
Επειδή στην παρούσα εργασία θα ασχοληθούμε με ζητήματα θαλάσσιας ασφάλειας στην Αρκτική, θα πρέπει να αναφερθούμε πρωτίστως στα χαρακτηριστικά του Αρκτικού Ωκεανού.

<sup>37</sup>Ιωάννης, Μάζης, *Ο Ζωτικός Χώρος του Φρειδερίκου Ράτσελ*, Αθήνα, εκδόσεις Ηρόδοτος, 2014.

Καταρχάς, η Αρκτική ακτογραμμή είναι 45.000 χιλιόμετρα.<sup>38</sup> Ο Αρκτικός Ωκεανός, ο πιο μικρός και πιο ρηχός από τους άλλους ωκεανούς, καταλαμβάνει περίπου 14,000,000 τετραγωνικά χιλιόμετρα, είναι 1,5 φορές μεγαλύτερος σε έκταση από τις ΗΠΑ<sup>39</sup>, περιβάλλεται από πέντε κράτη, τα επονομαζόμενα και ως (Α5), ήτοι από τις ΗΠΑ, τη Ρωσία, τον Καναδά, τη Δανία και τη Νορβηγία και «βρίσκεται σε μια φάση μεταμόρφωσης μεγάλης κλίμακας»<sup>40</sup>, διότι ο πάγος τους χειμερινούς μήνες μπορεί να έχει πάχος έως και τρία (3) μέτρα, ενώ τους καλοκαιρινούς μήνες, ο πάγος αυτός λιώνει και απομένουν αρκετά παρασυρόμενα κομμάτια τα οποία κυρίως, αποκόπηκαν από τους πάγους στις στεριές.

Άλλο πολύ σημαντικό στοιχείο του Αρκτικού Ωκεανού, αποτελούν οι υποθαλάσσιες οροσειρές του βυθού του, οι οποίες αποτελούν αντικείμενο διεκδίκησης ανάμεσα στα αρκτικά κράτη, και αναδύονται ζητήματα ασφάλειας όπως θα αναφέρουμε εκτενώς στην παράγραφο 3.6 του παρόντος πονήματος. Ουσιαστικά πρόκειται για τρεις παράλληλες οροσειρές μεταξύ Ρωσίας και Γροιλανδίας (Δανία) και είναι η Οροσειρά Lomonosov, η Οροσειρά Nansen-Gakkel και η Οροσειρά Alpha, όπως φαίνονται στην παρακάτω εικόνα 4, ήτοι:

Εικόνα 4 Υποθαλάσσιες οροσειρές Αρκτικού Ωκεανού



Πηγή: <https://geology.com/articles/arctic-ocean-features> access την 29-06-2024.

<sup>38</sup>Dave, Huslander, “Automated Mapping of Rapid Arctic Ocean Coastal Change over Large Spans of Time and Geography”, NV5, 2012, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.nv5geospatialsoftware.com/Company/News/News-Detail/5335> access την 14-04-2024.

<sup>39</sup> Ocean Explorer, Let’s Get to the Bottom of the Arctic! Διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [https://oceanexplorer.noaa.gov/explorations/02arctic/background/education/media/arctic\\_bottom.pdf](https://oceanexplorer.noaa.gov/explorations/02arctic/background/education/media/arctic_bottom.pdf) access την 28-07-2024, σελ.2

<sup>40</sup>Ξανθίππη, Δωματιώτη, μεταπτυχιακή εργασία με θέμα «Μελέτη και προσδιορισμός του σύνθετου δείκτη της «προβολής της αμυντικής ισχύος» στη γεωπολιτική ανάλυση του Αρκτικού Κύκλου», ΕΚΠΑ, 2017 διαθέσιμη στην ιστοσελίδα <https://pergamon.lib.uoa.gr/uoa/dl/object/2328551/file.pdf>access την 20-07-2024, σελ. 11.

Στην παρακάτω εικόνα 5, μπορούμε να διακρίνουμε και τις Θάλασσες της Αρκτικής, ήτοι Barents, Beaufort, Chukchi, Laptev, Kara, Norwegian, Greenland & East Siberian καθώς και τους δύο (2) κόλπους Hudson & Baffin, ήτοι:

Εικόνα 5 Θάλασσες και κόλποι στην Αρκτική



Πηγή: <https://nsidc.org/arcticseaicenews/map-of-the-arctic-ocean/> access την 29-06-2024

Τέλος, η χερσαία αρκτική περιοχή περιλαμβάνει την Ρωσία, τις ΗΠΑ, το Καναδά, την Σουηδία, τη Φινλανδία, τη Δανία, τη Νορβηγία και τη Ισλανδία, τις επονομαζόμενες και ως (Α8).

### **2.3 Κλιματική αλλαγή και η τήξη των πάγων**

Κατόπιν ερευνών, έχει αποδειχθεί ότι η Αρκτική δέχεται τις μεγαλύτερες επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής σε σχέση με οποιοδήποτε άλλο μέρος του κόσμου.<sup>41</sup> Από το έτος 1979 έχουν εγκατασταθεί στον Αρκτικό Κύκλο σύστημα συλλογής δεδομένων ενώ η περιοχή παρακολουθείται συστηματικώς, δορυφορικά. Η θέρμανση της Αρκτικής πραγματοποιείται με γρηγορότερους ρυθμούς από τον υπόλοιπο πλανήτη, ένα φαινόμενο που οι επιστήμονες το έχουν ονομάσει «*Arctic Amplification*»<sup>42</sup>. Οι περισσότερες μελέτες δείχνουν ότι θερμαίνεται δύο φορές πιο γρήγορα, κάποιες τρεις<sup>43</sup>, ενώ εσχάτως τα αποτελέσματα ερευνών και μελετών με την χρήση σύγχρονης τεχνολογίας και περισσότερων δεδομένων, ανέδειξαν την τετράκις πιο

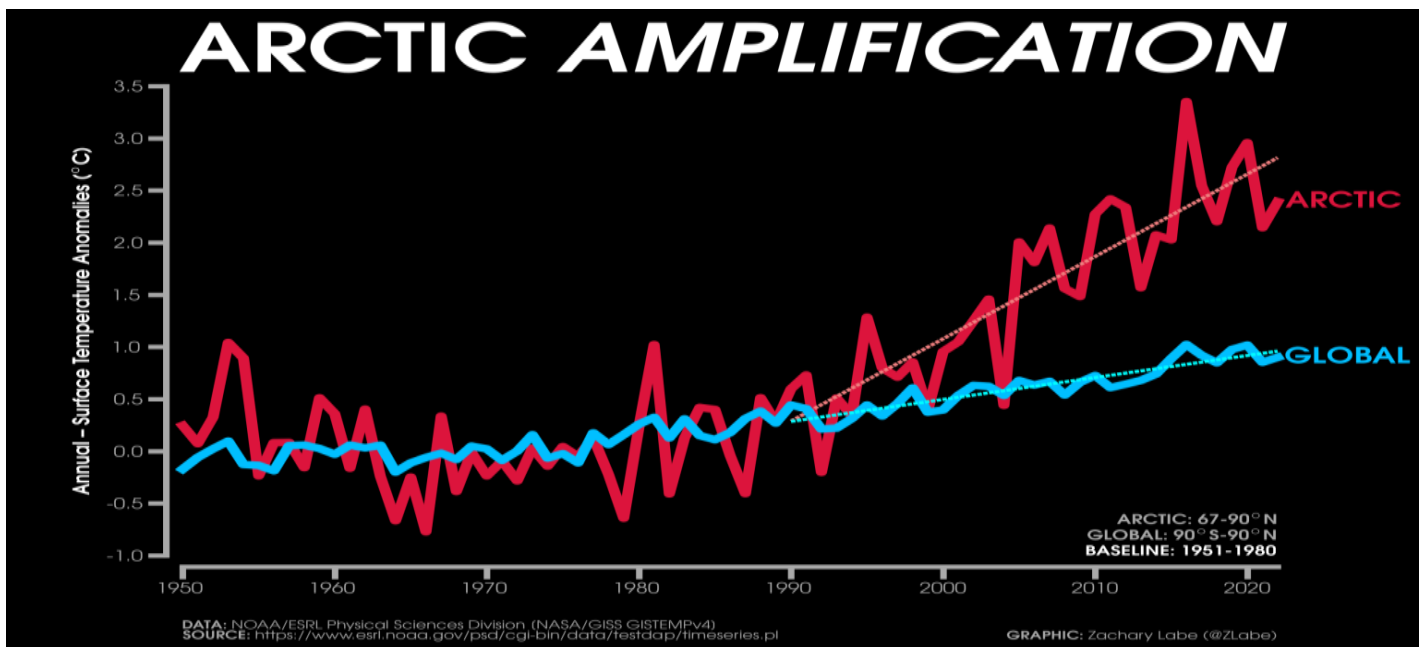
<sup>41</sup>Matthew ,Henry, “ Why is the Arctic warming faster than the rest of planet? “, WWF, 16.08.2023, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://wwf.ca/stories/why-is-the-arctic-warming-faster-than-the-rest-of-the-planet/> access την 30-06-2024.

<sup>42</sup>Chelsea, Harvey, “ The Arctic is warming four times faster than the rest of the planet”, SCIAM,12.08.2022, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.scientificamerican.com/article/the-arctic-is-warming-four-times-faster-than-the-rest-of-the-planet/> access την 30-06-2024.

<sup>43</sup> Suzanne, Lalonde; Aslan, Abashidze ; Alexander, Solntsev, Marine Protected Areas and Other Effective Area-based Conservation Measures” Arctic Review on Law and Politics, Vol. 13, 2022, pp. 312–337, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://arcticreview.no/index.php/arctic/article/view/3352/6578> access την 31-07-2024, σελ. 3.

γρήγορη θέρμανση<sup>44</sup>, το οποίο αποτελεί μια σημαντική αναβάθμιση του ζητήματος, όπως δείχνει η παρακάτω εικόνα 6. Το λιώσιμο των αρκτικών πάγων θα επηρεάσει πρωτίστως την θαλάσσια ασφάλεια της Αρκτικής. Ειδικότερα μεγάλες εκτάσεις ωκεανού οι οποίες δεν ήταν προσβάσιμες λόγω πάγου, τώρα «ανοίγονται» με αποτέλεσμα να αυξάνονται οι πλόες εμπορικών και επιβατικών πλοίων και οι δραστηριότητες αλιευτικών σκαφών. Ο κίνδυνος ενός θαλάσσιου ατυχήματος αυξάνεται ενώ η παράνομη αλιεία θα προκαλέσει σοβαρές βλάβες στην βιοποικιλότητα της περιοχής. Ακόμα η τήξη του αρκτικού πάγου δεν θα αφήσει ανεπηρέαστες και περιοχές του πλανήτη που βρίσκονται χιλιάδες χιλιόμετρα μακριά όπως π.χ το Μπανγκλαντές, οι Μαλδίβες κ.α, οι οποίες λόγω της ανόδου της στάθμης της θάλασσας κινδυνεύουν να καθούν από σοβαρές πλημμύρες <sup>45</sup>, καθιστώντας το ζήτημα παγκόσμιο και μετατρέπει την γεωπολιτική σε «γεωπολαρκτική».<sup>46</sup>

Εικόνα 6 Άνοδος της θερμοκρασίας στην Αρκτική σε σχέση με την παγκόσμια θερμοκρασία



Πηγή: <https://zacklabe.com/arctic-temperatures/> access την 29-05-2023

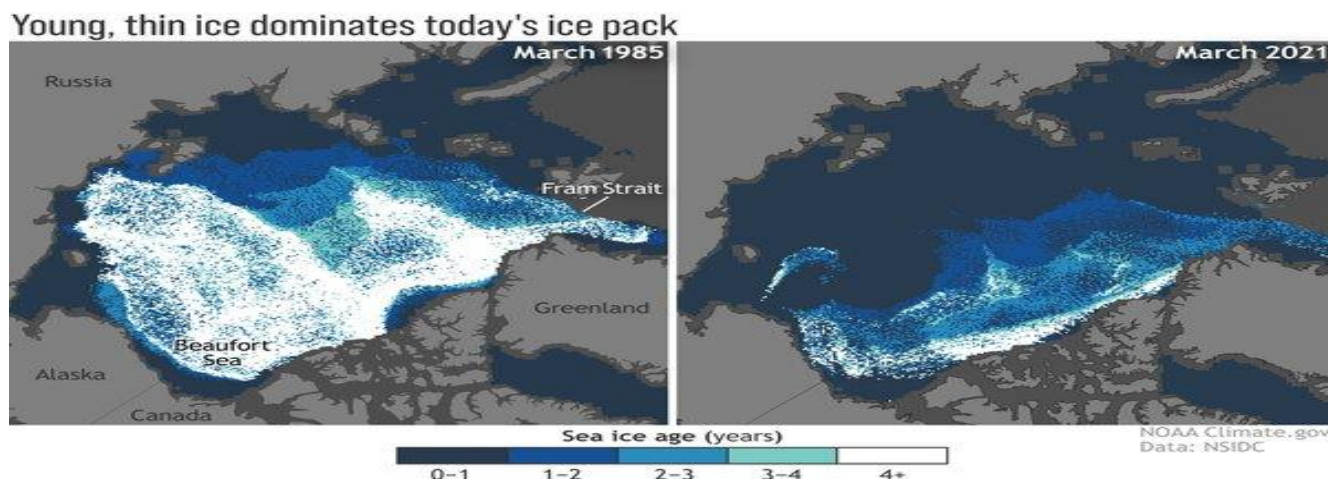
Στην παρακάτω εικόνα 7 παρατηρείται η μείωση της παγωμένης έκτασης στην περιοχή που μελετά η παρούσα εργασία κατά το έτος 2021 σε σχέση με το 1985, ενώ στην εικόνα 8 αποτυπώνεται η έκταση της παγωμένης περιοχής του Αρκτικού Ωκεανού τον Σεπτέμβριο του 2023 και με την κίτρινη γραμμή αποτυπώνεται η ελάχιστη έκταση κατά μέσο όρο για την 30ετή περίοδο 1981-2010, ήτοι:

<sup>44</sup>Mika, Rantanen, et, "The Arctic has warmed nearly four times faster than the globe since 1979", Communication earth and environment, 11.08.2022, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.nature.com/articles/s43247-022-00498-3> access την 30-06-2024.

<sup>45</sup>Antonio di Palo, «Γεωπολιτική της Αρκτικής: σενάρια και αντιμαχίες», 27.05.2022, ResPublica ,διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.respublica.gr/2022/02/post/arctic/> access την 27-05-2023

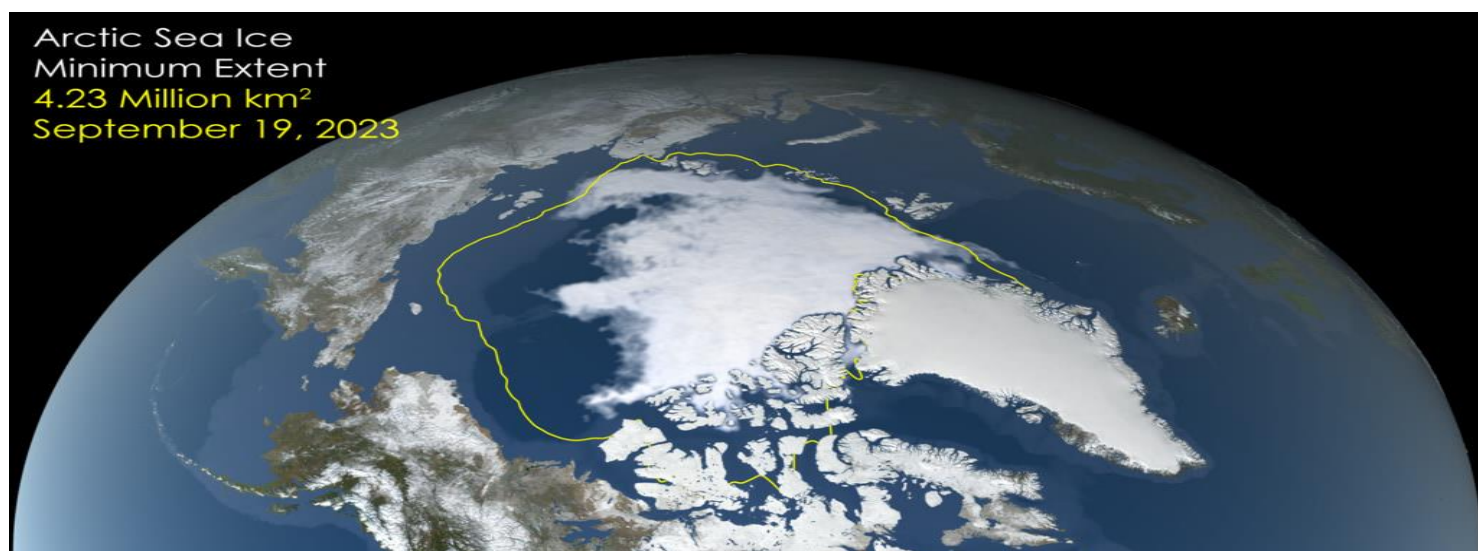
<sup>46</sup>Tim, Marshall, ο.π,σελ. 344.

### Εικόνα 7 Μείωση έκτασης πάγου στην Αρκτική



Πηγή: <https://phys.org/news/2021-12-arctic-card-reveals-human-story.html> access την 29-05-2023

### Εικόνα 8 Η παγοκάλυψη της Αρκτικής τον Σεπτέμβριο του 2023

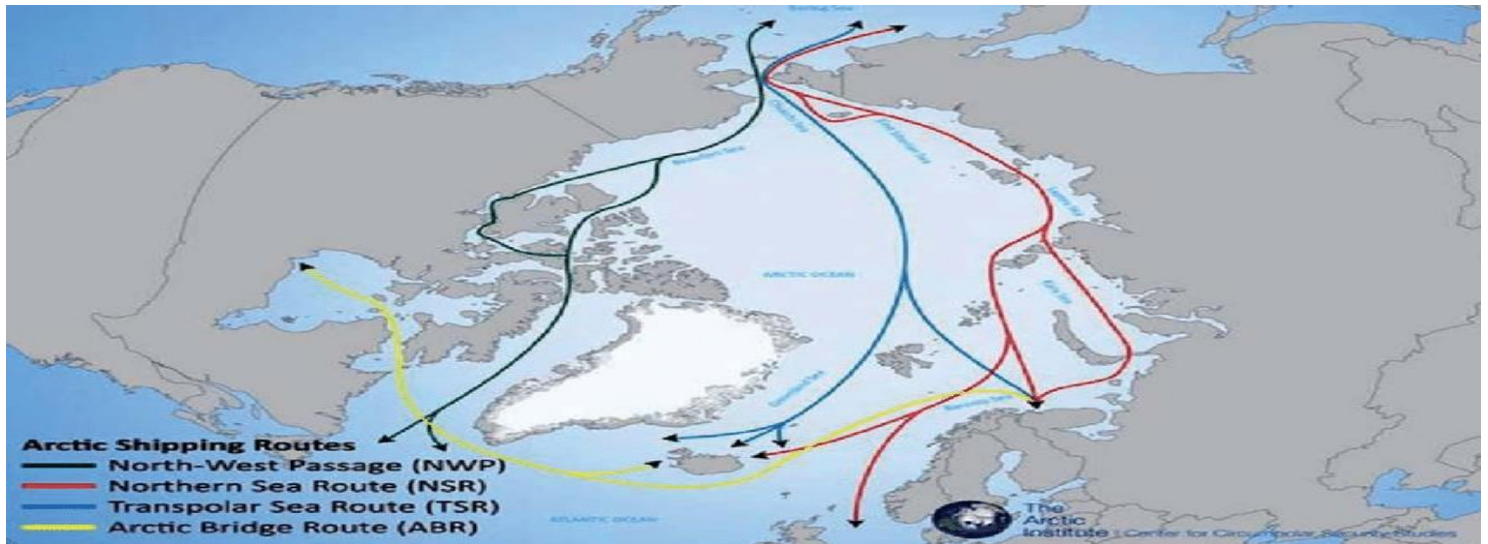


Πηγή: <https://svs.gsfc.nasa.gov/5162/> access την 21-07-2024

## **2.4 Νέες θαλάσσιες εμπορικές οδοί**

Η τήξη των πάγων, δημιουργεί τεράστιες ευκαιρίες κυρίως για το παγκόσμιο διαμετακομιστικό εμπόριο, με την διάνοιξη νέων θαλάσσιων εμπορικών διαδρομών. Με τον ρυθμό που λιώνουν οι πάγοι, είναι πολύ πιθανό ο Αρκτικός Ωκεανός να χρησιμοποιείται από την εμπορική ναυτιλία ,μέχρι και έξι μήνες ανά έτος, πάντα με τους κινδύνους που ελοχεύουν και τους οποίους θα παραθέσουμε στο τέλος της παρούσης παραγράφου. Οι νέοι θαλάσσιοι διάδρομοι είναι το Βορειοδυτικό Πέρασμα (North West Passage-NWP), το Βορειοανατολικό Πέρασμα (North East Passage -NEP), μέρος του οποίου αποτελεί η Βορειοανατολική διαδρομή (North Sea Route-NSR), η Κεντρική Αρκτική Διαδρομή (Central Arctic Route(CAR) ή Transpolar Route (TPR) και η Αρκτική Γέφυρα (Arctic Bridge-AB). Στην παρακάτω εικόνα 9, αποτυπώνονται οι ανωτέρω θαλάσσιες διαδρομές, ήτοι:

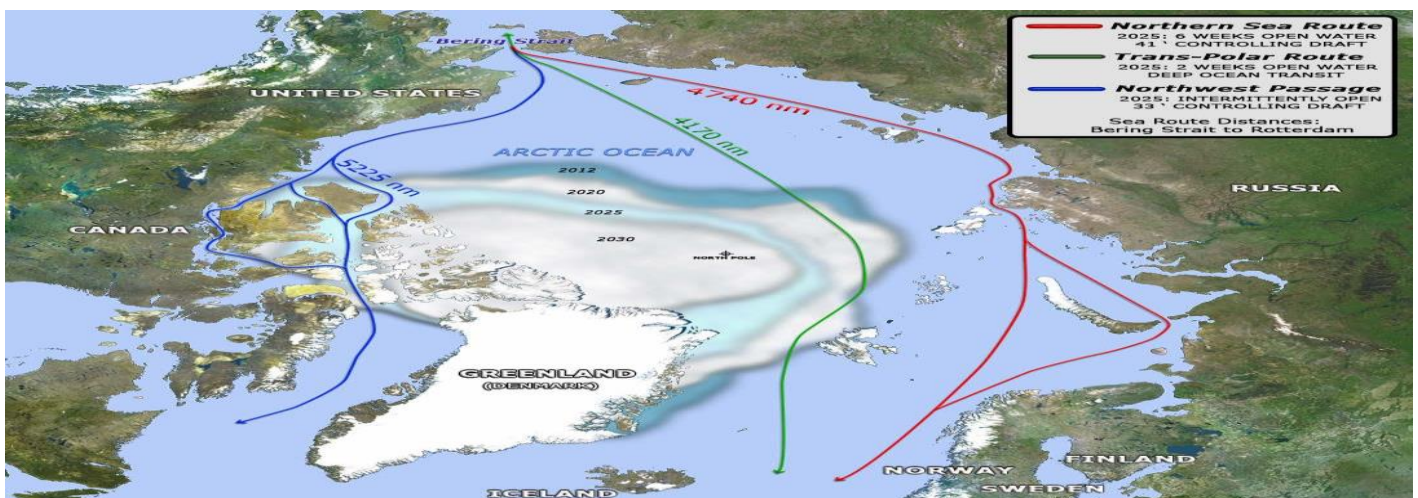
### Εικόνα 9 Περάσματα του Αρκτικού Ωκεανού



Πηγή: [https://www.researchgate.net/figure/The-Arctic-Routes-Source-ARCTIC-INSTITUTE-CENTER-FOR-CIRCUMPOLAR-SECURITY-STUDIES-2014\\_fig2\\_325590644](https://www.researchgate.net/figure/The-Arctic-Routes-Source-ARCTIC-INSTITUTE-CENTER-FOR-CIRCUMPOLAR-SECURITY-STUDIES-2014_fig2_325590644) access την 30-06-2024

Η παρούσα εργασία θα δώσει ιδιαίτερη έμφαση σε δύο από τις ανωτέρω τέσσερις νέες θαλάσσιες διαδρομές, διότι εξυπηρετούν τον σκοπό της εργασίας και είναι το NEP/NSR και το NWP. Οι εν λόγω διαδρομές φαίνονται καλύτερα στην παρακάτω εικόνα 10, ήτοι:

### Εικόνα 10 Περάσματα του Αρκτικού Ωκεανού



Πηγή: [https://toolkit.climate.gov/sites/default/files/5-1\\_Shipping-Routes.jpg](https://toolkit.climate.gov/sites/default/files/5-1_Shipping-Routes.jpg) access την 23-07-2023

Ξεκινώντας με το NEP, ξεκινάει από τον Βερίγγειο Πορθμό, εκτείνεται κατά μήκος των ρωσικών αρκτικών ακτών και φθάνει έως την Νορβηγία. Η NSR αποτελεί τμήμα του NEP και ανήκει στην Ρωσία. Ειδικότερα όπως βλέπουμε στην κατωτέρω εικόνα 11 ξεκινάει από την Θάλασσα Kara και φθάνει μέχρι το Ακρωτήριο Dezhnev στον Βερίγγειο. Η Ρωσία, αντιλαμβανόμενη την σημασία του περάσματος στο μέλλον, ήτοι με την αύξηση των πλόων και των κινδύνων που συνεπάγονται αυτοί, έχει προβεί σε ένα σύνολο ενεργειών προκειμένου

προστατεύσει τα συμφέροντά της κατά την διέλευση από αυτή και επιθυμεί να την καταστήσει μια παγκόσμια θαλάσσια διαδρομή, που θα συνδέει με ασφάλεια και ταχύτητα την Ανατολή με την Δύση. Ειδικότερα θωρακίζει την νέα διαδρομή, για την έγκαιρη και έγκυρη παρακολούθηση της ναυτιλιακής δραστηριότητας με ότι πιο σύγχρονο στρατιωτικό μέσο που παράγει και διαθέτει, ήτοι σύγχρονων συστημάτων ραντάρ και παράκτιας άμυνας, ενώ έχει λάβει και τα κατάλληλα μέτρα προστασίας του περιβάλλοντος και των ανθρώπων για την αποφυγή και αντιμετώπιση ενός θαλάσσιου ατυχήματος, σύμφωνα με το άρθρο 234 της UNCLOS 1982, όπως θα αναλύσουμε παρακάτω στη παράγραφο 3.3. Σύμφωνα με τα στοιχεία του 2022, έχει αυξηθεί η ποσότητα πετρελαίου και φυσικού αερίου που μεταφέρεται δια μέσω της NSR παρά τις δυτικές κυρώσεις. «Ο όγκος φορτίου ξεπέρασε τον επίσημο στόχο των 32 εκατ. τόνων κατά 2 εκατ. τόνους το 2022. Αυτό αντιπροσωπεύει ένα μέτριο κέρδος 966.000 τόνων σε σύγκριση με το 2021».<sup>47</sup>

Εικόνα 11 Η NSR



Πηγή: <https://www.belfercenter.org/publication/new-russian-law-northern-sea-route-navigation-gathering-arctic-storm-or-tempest-teapot> access την 02-07-2024

Συνεχίζοντας για το NWP, ξεκινάει και εκείνο από τον Βερίγγειο Πορθμό και φθάνει έως τα Ν/Α της Γροιλανδίας, κατά μήκος της βόρειας ακτής της Βόρειας Αμερικής που εκτείνεται στο Καναδικό Αρκτικό Αρχιπέλαγος (Κ.Α.Α). Στην πραγματικότητα είναι ένα σύνολο περασμάτων δια μέσω των στενών του Αρχιπελάγους. Οι διαδρομές που μπορούν να χρησιμοποιηθούν είναι πάρα πολλές, πέντε (5) είναι όμως οι κυριότερες, οι οποίες συνιστώνται για την πραγματοποίηση των πλόων με ασφάλεια. Το Κ.Α.Α αποτελείται από χιλιάδες νησιά και

<sup>47</sup>Λάμπρος, Καραγεώργος, «Ρωσικό πετρέλαιο σε Κίνα και Ινδία μέσω Αρκτικής», 05.04.2023, εφημερίδα IN.GR, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.in.gr/2023/04/05/economy/diethnis-oikonomia/rosiko-petrelaio-se-kina-kai-india-meso-arktikis/> access την 25-05-2023

βράχους, γεγονός που δυσκολεύει αρκετά την ανάπτυξη της ναυσιπλοΐας στην περιοχή, όπως φαίνεται στην παρακάτω εικόνα 12, ήτοι:

Εικόνα 12 Το NWP



Πηγή: <https://sites.tufts.edu/lawofthesea/files/2017/07/NWPassage.png> accessτην 30-06-2024

Η ανάπτυξη των υποδομών δεν είναι η ίδια όπως στην NSR και ο πάγος πολύ περισσότερος. Χρησιμοποιείται κυρίως για τις τοπικές μεταφορές και για τουριστικούς λόγους και δεν εμφανίζει τον όγκο κίνησης της NSR. Τους καλοκαιρινούς μήνες δύναται να προσπελάται από φορτηγά πλοία μεταφοράς εμπορευμάτων από την Ασία μειώνοντας έτσι τον χρόνο ταξιδιού κατά μία (1) εβδομάδα.

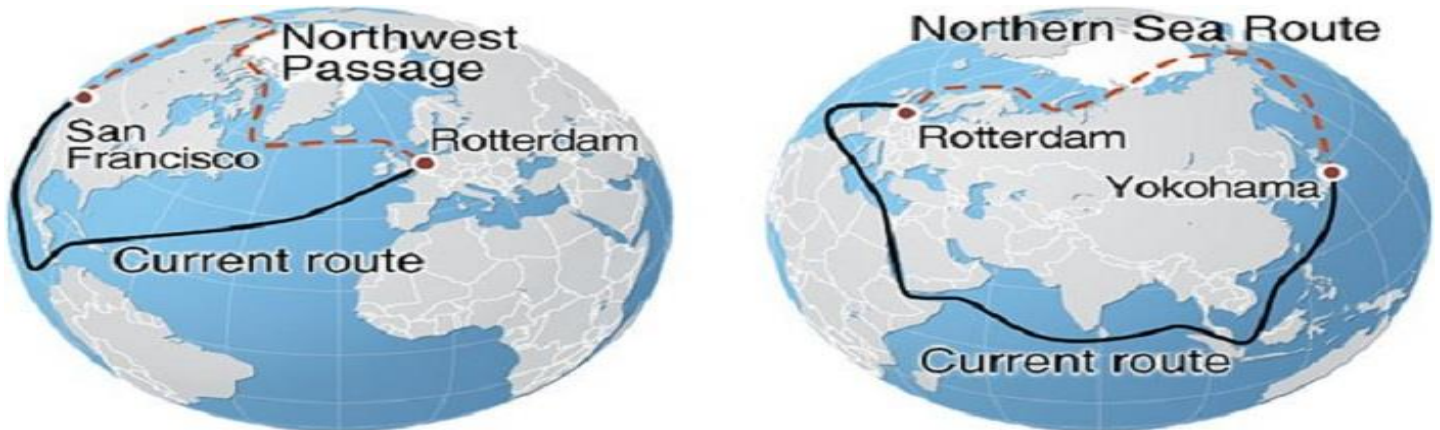
Οι Καναδοί το έχουν μετονομάσει σε Καναδικό Βορειοδυτικό πέρασμα σύμφωνα με ψήφισμα της Βουλής το 2004, και θεωρούν ότι τυχάνει κυριαρχίας τους και αμφισβητούν την άποψη των ΗΠΑ ότι τυχάνει στενό διεθνούς ναυσιπλοΐας. Ακόμα έχουν ενταθεί από το NATO οι πιέσεις προς τον Καναδά για τη διευθέτηση των διαφορών με τις ΗΠΑ σχετικά με το NWP <sup>48</sup>, ενώ ο πρωθυπουργός Τρυντώ δήλωσε ότι «το NWP είναι καναδικά ύδατα. Τελεία και παύλα»<sup>49</sup>. Τέλος η Ρωσία δεν έχει την παραμικρή αμφιβολία για την κυρίαρχη δικαιοδοσία του Καναδά στο NWP, προβαίνοντας σε επικρίσεις για τις αμερικανικές δηλώσεις περί ελεύθερης ναυσιπλοΐας σε διεθνή ύδατα και αντίστοιχα ο Καναδάς αναγνωρίζει ότι η NSR ευρίσκεται εντός των εθνικών χωρικών της υδάτων.

<sup>48</sup>Κωνσταντίνος, Βενάκης , «Νέον μήλο της έριδος γίνεται η Αρκτική», 07.07.2022, εφημερίδα DOCUMENTO, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.documentonews.gr/article/neo-milon-tis-eridos-ginetai-i-arktiki/> accessτην 25-05-2023

<sup>49</sup>OT.gr Newsroom , « Αρκτική: Νέο πεδίο ανταγωνισμού μεταξύ Ρωσίας και NATO», 26.08.2022, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΤΑΧΥΔΡΟΜΟΣ, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.ot.gr/2022/08/26/epikairothta/kosmos/arktiki-neo-pedio-antagonismou-metaksy-rosias-nato/> accessτην 26-05-2023.

Στην παρακάτω εικόνα 13, αποτυπώνεται η συντόμευση του ταξιδιού, σε δύο διαφορετικές διαδρομές , μέσω του Αρκτικού Κύκλου, ήτοι:

Εικόνα 13 Συντόμευση απόστασης ταξιδιού



Πηγή: <https://www.tanea.gr/2004/10/27/world/dromoi-mesa-stoys-pagoys> access την 17-04-2022

Από την ανωτέρω εικόνα, παρατηρούμε ότι αποφεύγεται η χρήση των διωρύγων του Σουέζ και του Παναμά, ο κόλπος του Άντεν και της Μάλλακα (Μαλαισία) και τα Στενά του Βοσπόρου. Από την άλλη όμως, μερίδα επιστημόνων και μελετητών του Αρκτικού Κύκλου, επισημαίνουν ότι η απόσταση των πλόων μπορεί να μειώνεται, είναι δυνατό όμως ο χρόνος ταξιδιού να μην είναι μικρότερος, λόγω των ιδιαίτερων κλιματολογικών συνθηκών που επικρατούν στον Αρκτικό Ωκεανό και οι οποίες με την κλιματική κρίση επιδεινώνονται και δημιουργούν ιδιαίτερα φαινόμενα που θα δυσκολεύουν τους πλόες, όπως υψηλούς κυματισμούς<sup>50</sup>, ανεμοστρόβιλους<sup>51</sup>, έντονη ομίχλη<sup>52</sup> και το freezing spray το οποίο μπορεί να προκαλέσει ακόμα και ανατροπές πλοίων.<sup>53</sup> Συνοψίζοντας ,μπορεί οι νέες διαδρομές να είναι πιο σύντομες από τις υπάρχουσες, αλλά οι ιδιαίτεροι κίνδυνοι που αυτές κρύβουν, μπορούν κάλλιστα να οδηγήσουν σε ένα θαλάσσιο ατύχημα με ανυπολόγιστες ζημιές στο περιβάλλον και στον άνθρωπο. Επομένως τα

<sup>50</sup>Jane ,J. Lee, “16-foot Waves Measured in Arctic Ocean Where There Was Once Only Ice”, National Geographic, 31.07.2014, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.nationalgeographic.com/science/article/140730-arctic-wave-height-sea-ice-climate-change-science> access την 28-07-2024.

<sup>51</sup> Kathryn , DeMuth Sullivan, “What does Arctic sea ice have to do with tornadoes?”, labroots, 07.08.2018, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.labroots.com/trending/earth-and-the-environment/12332/arctic-sea-ice-tornadoes> access την 29-07-2024.

<sup>52</sup>Eric, Ralls, “Arctic Ocean is getting foggy as ice disappears”, earth.com, 27.04.2023, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.earth.com/news/arctic-ocean-is-getting-foggy-as-ice-disappears/> access την 28-07-2024.

<sup>53</sup>Malte, Humpert, “Polar Code May Need Updating as Arctic Shipping Increases New Study Concludes”, High North News, 26.09.2023, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.highnorthnews.com/en/polar-code-may-need-updating-arctic-shipping-increases-new-study-concludes> access την 30-07-2024.

ζητήματα θαλάσσιας ασφάλειας που ανακύπτουν χρήζουν πιο προσεκτικής μελέτης και λύσεων, με σκοπό την μείωση της ευαλωτότητας των πλόων.

## 2.5 Ο αρκτικός πληθυσμός και οι αυτόχθονες

Στην περιοχή της Αρκτικής κατοικούν περίπου 4.000.000 άνθρωποι.<sup>54</sup> Μόνο το 0,00051% της ανθρωπότητας αποκαλεί πατρίδα την Αρκτική.<sup>55</sup> Από αυτούς, περίπου 2.000.000 διαβιούν στην ρωσική Αρκτική, περίπου 1.250.000 στην ευρωπαϊκή Αρκτική και περίπου 800.000 στην αμερικανική Αρκτική.<sup>56</sup> Υπάρχουν πόλεις, μερικές από τις οποίες είναι πολύ βιομηχανικές, στις οποίες ζουν πολλοί κάτοικοι. Βόρεια του Αρκτικού Κύκλου υπάρχουν 10 πόλεις με 30.000 ή και περισσότερους κατοίκους αλλά οι περισσότερες είναι μικρές κοινότητες.<sup>57</sup>

Από τους ανωτέρω, οι περίπου 450.000 κάτοικοι, δηλαδή το 10% του πολιικού πληθυσμού, είναι αυτόχθονες (indigenous)<sup>58</sup>, δηλαδή οι αρχικοί κάτοικοι της περιοχής της Αρκτικής, που την πρωτοκατοίκησαν προ αμνημονεύτων χρόνων<sup>59</sup>, προτού η περιοχή αποικιστεί από άλλους λαούς με πολιτικές και πολιτισμικές διαφορές. Οι αυτόχθονες έχουν εγκατασταθεί στα επτά από τα Α8 και μόνο η Ισλανδία, τα νησιά Faroe και το αρχιπέλαγος του Svalbard δεν έχουν αυτόχθονες. Πλην της Γροιλανδίας και του Αρκτικού Καναδά, σε όλα τα άλλα κράτη αποτελούν μειονότητες. Έτσι, στην Γροιλανδία το 88% του πληθυσμού είναι αυτόχθονες, ενώ στον αρκτικό Καναδά είναι άνω του 50%<sup>60</sup>. Υπάρχουν 40 ομάδες περίπου αυτόχθονων πληθυσμών στην Αρκτική<sup>61</sup>, οι περισσότερες εκ των οποίων έχουν μια διακριτή γλώσσα και κατοικούν διακριτικά σε περισσότερες από μία χώρες. Οι κυριότερες πληθυσμιακές ομάδες αυτοχθόνων, αποτελούν οι Nenets και οι Yakuts της Ρωσίας, οι Saami των σκανδιναβικών χωρών και της Χερσονήσου Κόλα στην Ρωσία και οι Inuit του Καναδά, της Αλάσκα, του Καναδά και της Γροιλανδίας. Η κατανομή τους στον Αρκτικό Κύκλο, αποτυπώνεται στην παρακάτω εικόνα 14, ήτοι:

<sup>54</sup>Arctic Council, Arctic Peoples, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://arctic-council.org/explore/topics/arctic-peoples/> access την 28-07-2024.

<sup>55</sup> Joseph F. DiMento, etc, ο.π, σελ. 252.

<sup>56</sup>Laura, Arbour, et.al, Human health at the ends of the earth, Rural and Remote Health · November 2009, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [file:///C:/Users/User/Downloads/Human\\_health\\_at\\_the\\_ends\\_of\\_the\\_earth.pdf](file:///C:/Users/User/Downloads/Human_health_at_the_ends_of_the_earth.pdf) access την 11-08-2024, σελ. 3.

<sup>57</sup>Susan Joy, Hassol, IMPACTS OF A WARMING ARCTIC: ARCTIC CLIMATE IMPACT ASSESSMENT, Cambridge University Press, 2004, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <file:///C:/Users/User/Downloads/Impacts-of-a-Warming-Arctic.pdf> access την 15-02-2024, σελ. 6

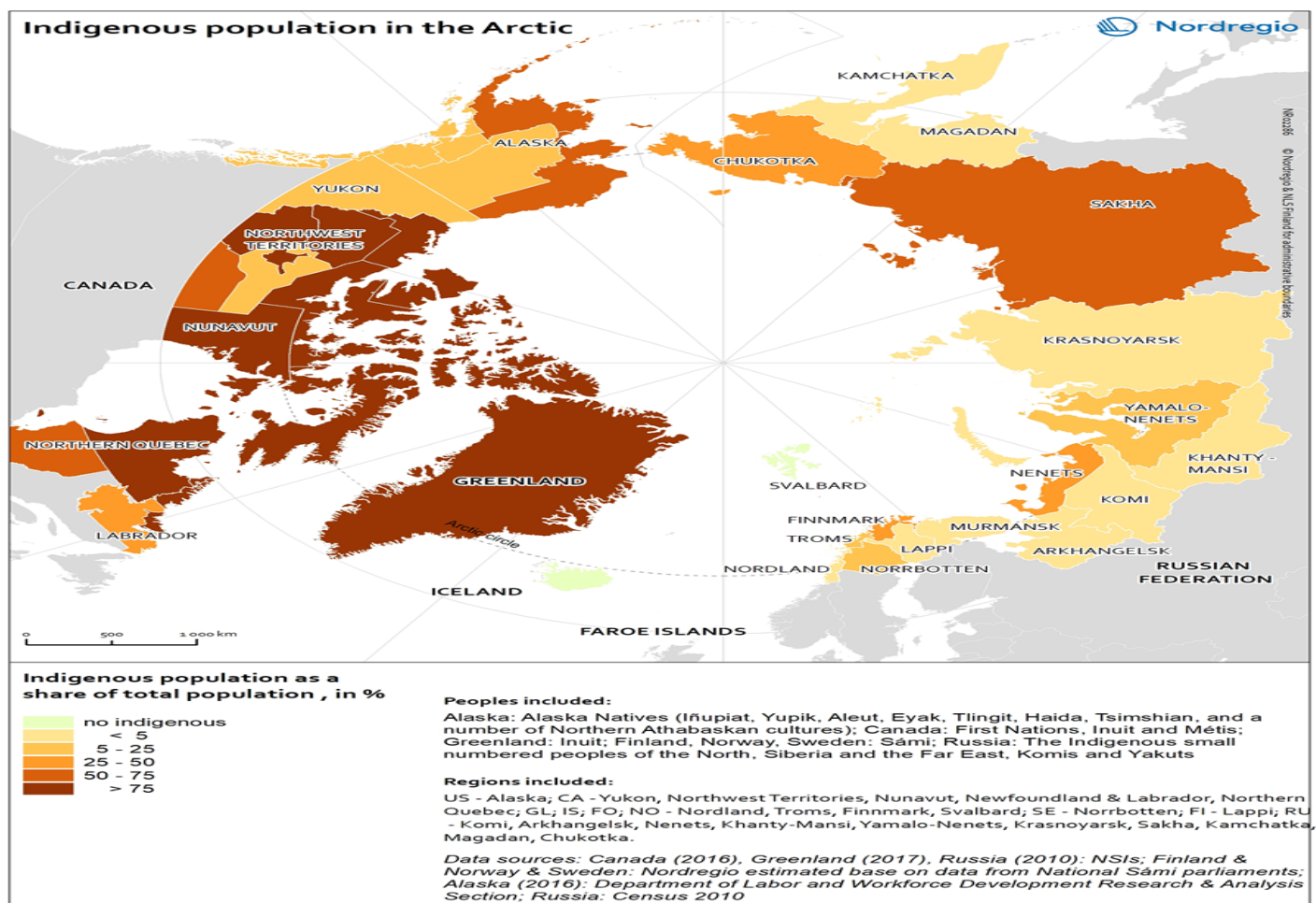
<sup>58</sup>Στην διεθνή βιβλιογραφία απαντούνται-προσδιορίζονται και με διαφορετικές ορολογίες ανά χώρα, ήτοι “first nations”, “native peoples”, “aboriginal populations”, “tribal peoples”, “numerically small ethnic minorities”, κ.α

<sup>59</sup>Από οστά ανθρώπων που βρέθηκαν στην Αρκτική Ρωσία, εκτιμάται βάσιμα ότι η περιοχή πρωτοκατοικήθηκε πριν 12,000 χρόνια. Μερικοί άλλοι πιστεύουν ότι πριν 30,000 ή και 40,000 χρόνια, υπήρχαν οι αυτόχθονες εκεί, αλλά κανείς δεν γνωρίζει με σιγουριά. (ARCTICPORTAL. Org διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://arcticportal.org/ap-library/yar-features/874-featureoftheweek2112012> access την 12-05-2024)

<sup>60</sup>IWGIA, Indigenous people in Greenland, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.iwgia.org/en/kalaallit-nunaat-greenland.html> access την 29-07-2024.

<sup>61</sup>Nordregio, Indigenous population in Arctic, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://nordregio.org/maps/indigenous-population-in-the-arctic/> access την 29-07-2024.

Εικόνα 14 Ποσοστό αυτοχθόνων στην Αρκτική σε σχέση με τον συνολικό πληθυσμό



Πηγή: <https://nordregio.org/maps/indigenous-population-in-the-arctic/> access την 29-07-2024

Ακόμα η ξεχωριστή γλώσσα τους, ο πολιτισμός τους, οι παραδοσιακοί μέθοδοι κυνηγιού κ.α είναι χαρακτηριστικά σημεία σηματοδότησής τους ανά τον κόσμο και έχουν αναπτύξει ένα ιδιαίτερο δεσμό με την γη στην οποία διαβιούν. Ασχολούνται κυρίως με την εκτροφή τάρανδων, με το κυνήγι και την αλιεία για την εξασφάλιση της διατροφής τους, μιας και η καλλιέργεια της γης, λόγω κλίματος και του permafrost είναι ακατόρθωτη. Τέλος πολλοί από αυτούς, έχουν προσαρμοστεί στους ρυθμούς της σύγχρονης αρκτικής οικονομίας και συνδυάζουν τον παραδοσιακό τρόπο ζωής με άλλες δραστηριότητες, μικρές επιχειρήσεις στον τουρισμό με εποχιακή απασχόληση και άλλα σύγχρονα επαγγέλματα, με γνώμονα πάντα την προστασία του περιβάλλοντος και της βιοποικιλότητας.

Η διευκόλυνση της πρόσβασης στην Αρκτική λόγω της τήξης των πάγων και η επικείμενη ανάδυση ζητημάτων θαλάσσιας ασφάλειας, σίγουρα δεν θα αφήσουν ανεπηρέαστο τον παραδοσιακό τρόπο ζωής των αυτοχθόνων, τα δικαιώματα των οποίων θα πληγούν από την αυξημένη ανθρώπινη δραστηριότητα πιο νότιων λαών. Με το ζήτημα αυτό θα ασχοληθούμε εκτενώς στην παρακάτω παράγραφο 3.8 του παρόντος πονήματος και ενδεικτικά μπορούμε να

αναφέρουμε την αλλαγή θέσης των θηραμάτων και την μείωση του αριθμού τους λόγω της τήξης των πάγων, την αύξηση των ατυχημάτων για τους θηρευτές λόγω μη σταθερού και παλαιού πάγου ο οποίος μπορεί να σπάξει από την κλιματική κρίση ή την κίνηση των παγοθραυστικών, την αναγκαστική μετεγκατάσταση, την εκβιομηχάνιση της περιοχής, την πραγματική και δυνητική εκμετάλλευση των φυσικών πόρων και την υπεραλίευση.

Οι αυτόχθονες είναι πολιτικοί δρώντες, λαμβάνουν μέρος στην διακυβέρνηση της περιοχής και στην διαδικασία λήψης αποφάσεων, ομότιμα μαζί με τα Α8, μέσω της συμμετοχής τους στο Αρκτικό Συμβούλιο, χωρίς όμως το δικαίωμα ψήφου. Συμμετέχουν, για να γίνουν γνωστές οι θέσεις τους, μέσω έξι αντιπροσωπευτικών οργάνων από όλη την Αρκτική με την μορφή μόνιμων συμμετεχόντων, ήτοι το Arctic Athabaskan Council (AAC), η Aleut International Association (AIA), το Gwich'in Council International (GCI), το Inuit Circumpolar Council (ICC), η Russian Association of Indigenous Peoples of the North (RAIPON) και το Saami Council.<sup>62</sup> Το ICC, η RAIPON και το Saami Council συμμετείχαν ως παρατηρητές στον πρόγονο του Α.Σ, στην Arctic Environmental Protection Strategy (AEPS) που δημιουργήθηκε το 1991<sup>63</sup>, ως πλαίσιο διακυβερνητικής συνεργασίας για την προστασία του περιβάλλοντος. Τα άλλα τρία (3) όργανα των αυτοχθόνων ιδρύθηκαν αργότερα. Και τα έξι (6) όργανα, συμμετέχουν σε ομάδες εργασίας και Task Forces.

## 2.6 Ο ενεργειακός πλούτος της Αρκτικής

Είναι γεγονός ότι η συγκέντρωση πρώτων υλών σε κάποιες περιοχές του κόσμου αυξάνει την σηματοδότησή τους σε διάφορους παγκόσμιους παίκτες, με τίμημα την αύξηση του γεωπολιτικού κινδύνου τους. Η Αρκτική αποτελεί μια από τις τελευταίες περιοχές του πλανήτη που εξακολουθεί να είναι απαλλαγμένη από την πλήρη εκμετάλλευση των πόρων της από τον άνθρωπο.<sup>64</sup> Στα εδάφη της, κατόπιν σχετικών μελετών και επιστημονικών εκτιμήσεων, βρίσκονται σημαντικές ποσότητες φυσικού αερίου, πετρελαίου, σπάνιων γαιών κ.α, των οποίων η μελλοντική εξόρυξη (εφόσον οι κλιματικές συνθήκες και η ανάπτυξη της σχετικής τεχνολογίας το επιτρέψουν) θα αυξήσει σημαντικά την γεωπολιτική –γεωστρατηγική σημασία της περιοχής.

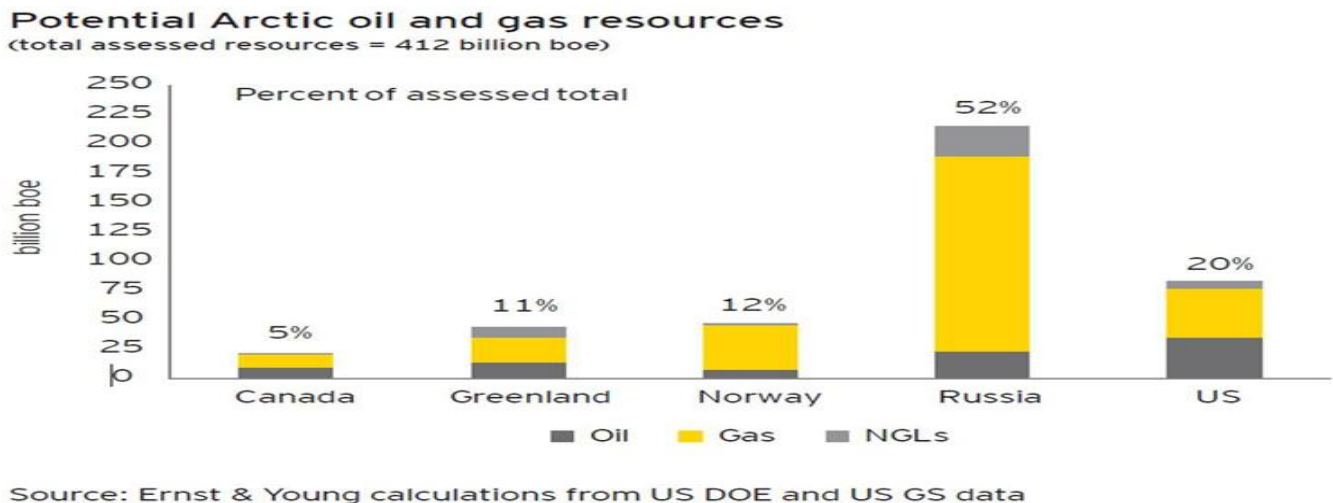
<sup>62</sup> Arctic Council, Permanent Participants, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://arctic-council.org/about/permanent-participants/> access την 29-07-2024.

<sup>63</sup> Elizabeth, Mayer, ESTABLISHING THE ROLE OF PERMANENT PARTICIPANTS ON THE ARCTIC COUNCIL -How Arctic Indigenous groups gained recognition on the Arctic Council, 2018, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [https://jis.washington.edu/wordpress/wp-content/uploads/2019/01/Elizabeth\\_Mayer\\_attachment.pdf](https://jis.washington.edu/wordpress/wp-content/uploads/2019/01/Elizabeth_Mayer_attachment.pdf) access την 23-07-2024, σελ. 10.

<sup>64</sup> Mark, Rowe, "Arctic nations are squaring up to exploit the region's rich natural resources", Geographical, 12.08.2022, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://geographical.co.uk/geopolitics/the-world-is-gearing-up-to-mine-the-arctic> access την 24-07-2024.

Όσο αφορά το φυσικό αέριο και το πετρέλαιο, σύμφωνα με μελέτες «υπολογίζεται ότι υπάρχει περιεκτικότητα που ανέρχεται στα 13% σε πετρέλαιο και 30% σε φυσικό αέριο στον κόσμο, που ισοδυναμούν σε 412 δις εκατ. βαρέλια ισοδύναμου πετρελαίου»<sup>65</sup>, όπως φαίνεται στην παρακάτω εικόνα 15. Ειδικότερα εκτιμάται βάσιμα ότι στην περιοχή της Αρκτικής υπάρχουν περίπου 1,70 τρις. εκατομμύρια κυβικά μέτρα φυσικού αερίου και 90 δις βαρέλια αργού πετρελαίου.<sup>66</sup>

Εικόνα 15 Πιθανοί πόροι πετρελαίου και φυσικού αερίου της Αρκτικής. (Συνολικοί εκτιμώμενοι πόροι = 412 δισεκατομμύρια βαρέλια ισοδύναμου πετρελαίου)



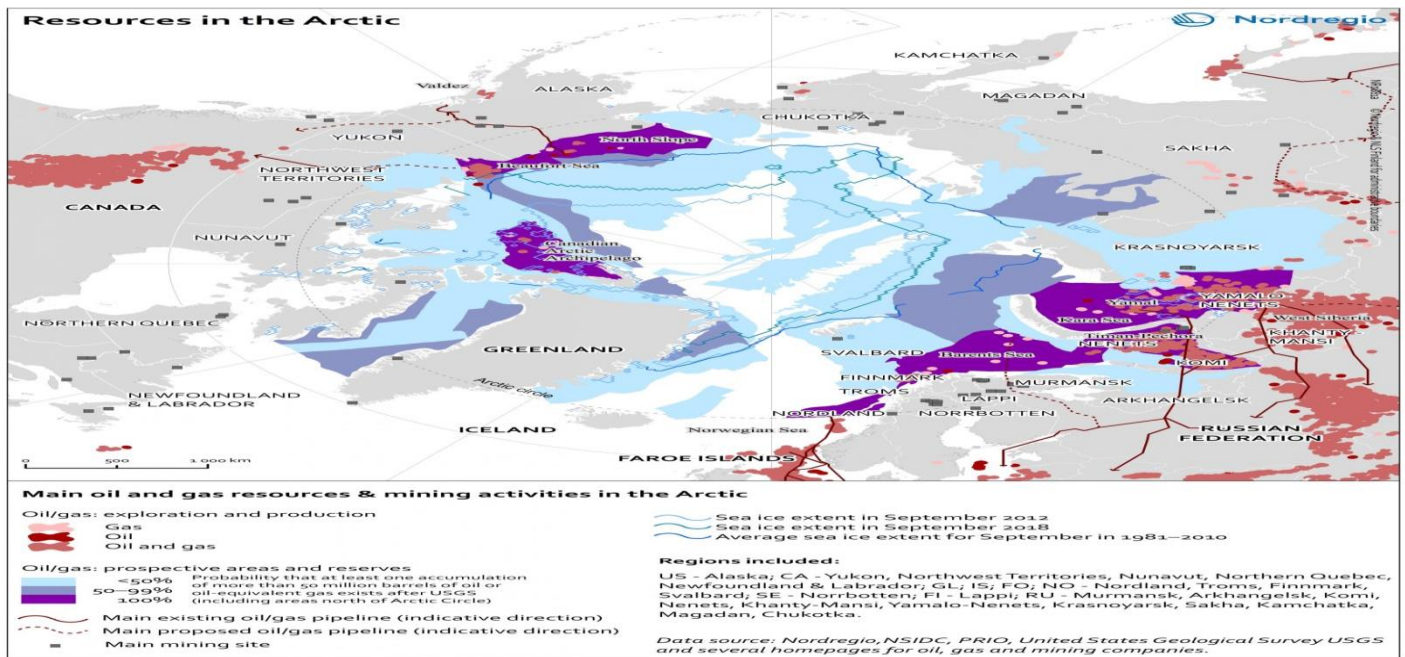
Πηγή: <https://www.drillingcontractor.org/big-risks-bigger-rewards-25542> access την 04-12-2022

Όσο αφορά τους λοιπούς ορυκτούς πόρους της περιοχής, υπάρχουν σημαντικές ποσότητες σε παλλάδιο, διαμάντια, πλατίνα, κοβάλτιο, νικέλιο, βολφράμιο και ψευδάργυρο. Τέλος κοιτάσματα σπάνιων γαιών, βρίσκονται σε μεγάλο βαθμό αναξιοποίητα στην Γροιλανδία. Ορισμένοι ερευνητές εκτιμούν ότι εκεί βρίσκονται το 10% της παγκόσμιας ύπαρξής τους και μπορεί να παρέχει ετησίως 30.000 τόνους, περίπου το 20% της παγκόσμιας ζήτησης για σπάνιες γαίες. Ακόμα σημαντικός αριθμός σπάνιων γαιών (περίπου 1.000.000 τόνοι), ανακαλύφθηκε προσφάτως το έτος 2023 στην Σουηδία. Στην παρακάτω εικόνα 16 απεικονίζονται οι υπάρχουσες και οι πιθανές τοποθεσίες ορυκτών και ενεργειακών πόρων στην Αρκτική, ήτοι:

<sup>65</sup>Μαίρη , Μπόση, Οι Όψεις της Διεθνούς Ασφάλειας. Αθήνα, εκδόσεις Ποιότητα, 2018, σελ. 153-154

<sup>66</sup>Eeva, Turunen, "Resources in the Arctic 2019", Nordregio, Ιανουάριος 2019, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://nordregio.org/maps/resources-in-the-arctic-2019/> access την 24-07-2024.

## Εικόνα 16 Υπάρχουσες και οι πιθανές τοποθεσίες ορυκτών και ενεργειακών πόρων στην Αρκτική



Πηγή: <https://nordregio.org/maps/resources-in-the-arctic-2019/> access την 24-07-2024

Από την παραπάνω εικόνα 16, παρατηρούμε ότι επί το πλείστον, οι εξορυκτικές δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα στην Αρκτική, είναι παράκτιες ή εντός των εσωτερικών υδάτων της κάθε παράκτιας χώρας. Είναι πολύ πιθανό κατά τις ανωτέρω δραστηριότητες να συμβεί κάποιο ατύχημα με αποτέλεσμα να προκληθεί ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Η εργασία μας όπως προαναφέρθηκε, δεν θα ασχοληθεί με τα ζητήματα ασφαλείας που ανακύπτουν από αυτές διότι τόσο το διεθνές νομικό πλαίσιο όσο και το εθνικό είναι ξεκάθαρα για τις αρμοδιότητες παράκτιων χωρών ως προς τον έλεγχο των εξορυκτικών δραστηριοτήτων, ο οποίος μπορεί να πραγματοποιηθεί με μεγαλύτερη ευκολία λόγω της εγγύτητας τους στην ακτή. Επειδή την στιγμή που γράφονται αυτές οι γραμμές δεν λαμβάνει χώρα κάποια εξορυκτική δραστηριότητα τουλάχιστον στην ΑΟΖ κάποιας παράκτιας χώρας λόγω κλιματικών συνθηκών και τεχνολογικής αδυναμίας, η εργασία αυτή δεν θα ασχοληθεί με τα ζητήματα ασφαλείας που ανακύπτουν από τις εξορυκτικές δραστηριότητες ορυκτών πόρων, γενικά .

### **2.7 Η γεωπολιτική/γεωστρατηγική σημασία της Αρκτικής& οι βασικοί δρώντες**

Δεν θα μπορούσε από την διεπιστημονική προσέγγιση της Αρκτικής να λείπει η γεωπολιτική, η οποία μας βοηθάει ν' αναπτύξουμε μια πληρέστερη εικόνα για την περιοχή και να κατανοήσουμε καλύτερα τις κινήσεις των αρκτικών δρώντων. Η γεωπολιτική, λαμβάνοντας υπόψη παράγοντες όπως οικονομικούς, πολιτικούς, κοινωνικούς, ιστορικούς κ.α και χρησιμοποιώντας την γεωγραφία για να ερμηνεύσει τα πολιτικά δρώμενα, θεωρείται η πιο ικανή

επιστήμη να επεξηγήσει τα κίνητρα των δρώντων. Η «γεωγραφική» σκέψη όπως αναφέρει ο Καθηγητής Μάζης<sup>67</sup>, είναι απαραίτητη για την γεωπολιτική ανάλυση .

Ο Nicholas J. Spykman το 1944 στο βιβλίο του *Η Γεωγραφία της Ειρήνης* ανέφερε ότι «... η βραχύτερη απόσταση μεταξύ αρκετών πόλεων του βόρειου ημισφαιρίου διαγράφει ένα μεγάλο κύκλο μέσω του Βόρειου Πόλου»<sup>68</sup>, αναγνωρίζοντας πόσο σημαντικά γεωπολιτικά είναι η περιοχή αυτή. Από την άλλη όμως, αναγνώρισε τις δριμύεις κλιματικές συνθήκες και την αποκάλεσε το «αξεπέραστο εμπόδιο»<sup>69</sup>, ουσιαστικά ένα παγωμένο τείχος, ένα μέρος του κρηπιδώματος-αναχωματικού δακτυλίου «RIMLAND», που περικλείει την μεγάλη χερσαία δύναμη στην Κεντρική Γη «HEARTLAND» (βόρειο σύνορο της οποίας αποτελούσε η Αρκτική), όπως την είχε ονομάσει ο Sir Halford Mackinder το 1904.

Η σημασία του δακτυλίου κατά τον Spykman είναι τεράστια, διότι τα περιφερειακά εδάφη του δακτυλίου, θα συγκρατούσαν την μεγάλη χερσαία δύναμη να βρει διέξοδο στις θερμές θάλασσες. Ο Spykman αδυνατούσε να αντιληφθεί ότι οι πάγοι στην Αρκτική θα έλιωναν και μάλιστα με ταχύ ρυθμό. Έτσι το δόγμα του Spykman με την τήξη των πάγων του Αρκτικού κύκλου, αλλάζει. Το RIMLAND χάνει την αξία του και ο κόσμος αλλάζει.

Εικόνα 17 Ο Δακτύλιος«Rimland» του Spykman



Πηγή: Spykman, JohnNicholas. *Η Γεωγραφία της ειρήνης*. Αθήνα : Εκδόσεις Παπαζήση, 2004

Η τήξη των πάγων της Αρκτικής οδηγεί την έξοδο της Ρωσίας στα θερμά ύδατα ,εφαρμόζοντας την προτροπή του τσάρου Μεγάλου Πέτρου. Η προσάρτηση της Κριμαίας το 2014, έδωσε στην Ρωσία ένα λιμάνι σε θερμά ύδατα, αυτό της Σεβαστούπολης. Στην Βαλτική θάλασσα η Ρωσία

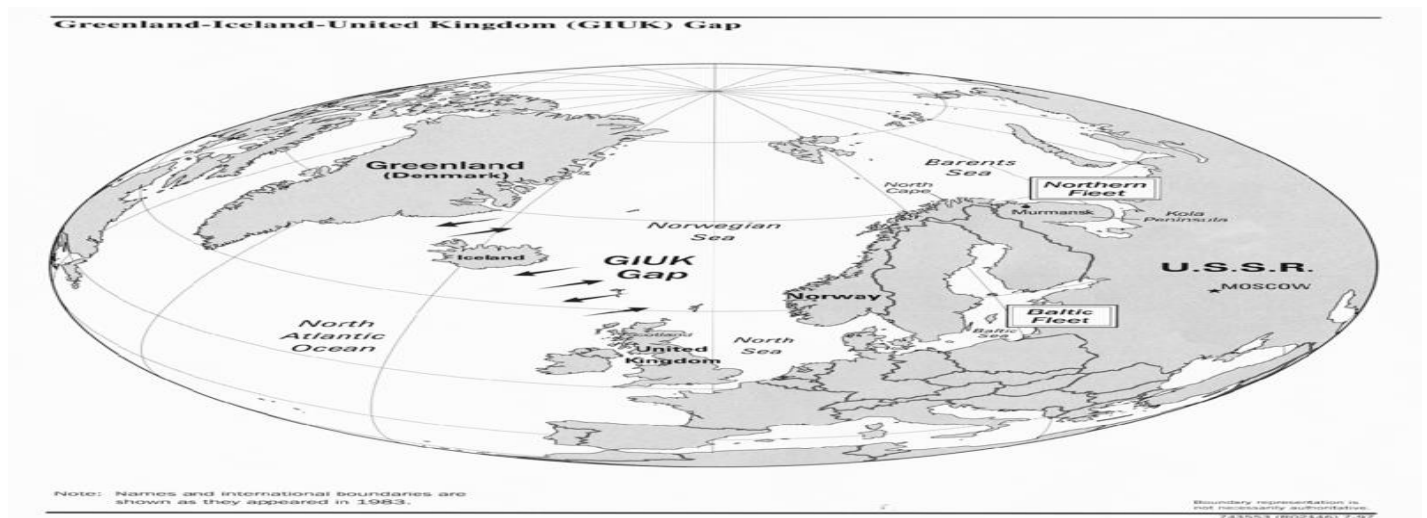
<sup>67</sup>Nicholas, J. Spykman. *Η Γεωγραφία της ειρήνης*. Αθήνα , εκδόσεις Παπαζήση, 2004, σελ. 45.

<sup>68</sup>Ο.π , σελ. 48

<sup>69</sup>Ο.π, σελ. 47.

μπορεί να εξέλθει μέσω του στενού Σκάγκερακ, το οποίο ελέγχεται από την Νορβηγία και την Δανία που τυγχάνουν αμφότερες μέλη του NATO και ακόμα αν τα καταφέρει, ο διάπλους προς τον Ατλαντικό Ωκεανό είναι πολύ δύσκολος λόγω του στενού GIUK που ελέγχεται από τους Αγγλοσάξωνες. Στην παρακάτω εικόνα 18, αποτυπώνεται το GIUK gap «το οποίο επιτηρείται από μοίρα αεροσκαφών θαλάσσιας περιπολίας των ΗΠΑ απογειώνονται από αεροπορική βάση της Keflavik στην Ισλανδία».<sup>70</sup> Σίγουρα είναι αντιληπτό, ότι η Ρωσία γίνεται μια ισχυρή ναυτική δύναμη, με σύγχρονες ναυτικές τεχνολογίες επαναπροσδιορίζοντας με αυτό τον τρόπο τον όρο «ναυτική δύναμη».

Εικόνα 18 GIUK Gap



Πηγή: [https://en.wikipedia.org/wiki/GIUK\\_gap#/media/File:GIUK\\_gap.png](https://en.wikipedia.org/wiki/GIUK_gap#/media/File:GIUK_gap.png) access την 19-04-2022

Οι κύριοι δρώντες οι οποίοι διαδραματίζουν ή τουλάχιστον προσπαθούν να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στις μελλοντικές εξελίξεις της περιοχής, είναι οι ΗΠΑ, η Ρωσία, η Κίνα, ο Καναδάς και η Ε.Ε. Φυσικά δεν αποκλείεται και η εμφάνιση και κάποιων άλλων κρατών, κυρίως της Ασίας, που θα μπουν δυναμικά στο παιχνίδι της διεκδίκησης στην Αρκτική.

«Όταν θα έρθουν οι άνθρωποι των πάγων, θα έρθουν με όλη τους την δύναμη»<sup>71</sup>, είχε γράψει ο Tim Marshall, αναφερόμενος στην Ρωσία της οποίας η κυριαρχία και η προετοιμασία για την αντιμετώπιση των στρατηγικών προκλήσεων, είναι αδιαμφισβήτητη στην μελετώμενη περιοχή. Έχει αρκτική ακτογραμμή που εκτείνεται σε 24.410 km, αντιπροσωπεύοντας πάνω από το ήμισυ (53%) του συνόλου της ακτογραμμής της Αρκτικής. Νέα πλοία ναυπηγούνται, παλιές βάσεις εκμοντερνίζονται με σκοπό την διασφάλιση της κυριαρχίας της, της ασφάλειάς

<sup>70</sup>Ιωάννης, Τσίμπρης, Το αρκτικό παίγνιο και ζητήματα ασφαλείας, ο.π, σελ. 30.

<sup>71</sup>Tim, Marshall, ο.π, σελ. 337.

της και της εδαφικής ακεραιότητας.<sup>72</sup> Η Ρωσία προβαίνει με εντατικούς ρυθμούς στην οικοδόμηση των αμυντικών σχηματισμών κατά μήκος της ευρωπαϊκής ακτής της Αρκτικής, ειδικά μετά την ένταξη της Φινλανδίας στο NATO, όπως φαίνεται στην παρακάτω εικόνα 19, ήτοι:

Εικόνα 19 Ρωσική αρκτική στρατιωτική ανασυγκρότηση



Πηγή: [https://www.alexpolisonline.com/2021/05/blog-post\\_94.html](https://www.alexpolisonline.com/2021/05/blog-post_94.html) access την 29-05-2023

Ακόμα διαθέτει έναν τεράστιο, σε σχέση με τους άλλους αρκτικούς δρώντες, στόλο συμβατικών και πυρηνοκίνητων παγοθραυστικών, όπως φαίνεται στην παρακάτω εικόνα 20.

Εικόνα 20 Αριθμός παγοθραυστικών ανά χώρα



Πηγή : <https://www.ot.gr/2023/05/06/energeia/arktiki-entaseis-kai-sygkrouseis-me-fonton-orykto-plouto-grafima/> access την 26-05-2023

<sup>72</sup>Conley, Heather A. ;Caroline, Rohloff. 2015. The New Ice Curtain: Russia's Strategic Reach to the Arctic, Center for Strategic and International Studies, Lanham: Rowman and Littlefield, σελ. 75-77,διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [https://csis-website-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/legacy\\_files/files/publication/150826\\_Conley\\_NewIceCurtain\\_Web.pdf](https://csis-website-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/legacy_files/files/publication/150826_Conley_NewIceCurtain_Web.pdf) access την 19-12-2022

Οι ΗΠΑ μετά το τέλος του Ψυχρού Πολέμου και για σχεδόν δύο δεκαετίες, επέδειξαν σχετικά μικρή προσοχή στα αρκτικά δρώμενα. Από το έτος 2009, επί κυβερνήσεως Μπους του νεότερου, αρχίζουν να αναβαθμίζουν τις αρκτικές πολιτικές προτεραιότητες και από το έτος 2019 η προσπάθεια για να αποκτήσουν το χαμένο έδαφος πραγματικά «απογειώνεται». Αδιαμφισβήτητα απέτυχαν να εντοπίσουν έγκαιρα τη σημασία της Αρκτικής, λησμονώντας πολλές φορές ότι αποτελούν παράκτιο αρκτικό κράτος. Δεν είναι τυχαίο άλλωστε, ότι το NATO και η Ε.Ε μόλις πρόσφατα αποδέχθηκαν επίσημα την γεωπολιτική φύση της Αρκτικής. Ουσιαστικά οι ΗΠΑ συμπεριφέρθηκαν καθ' όλο το προηγούμενο χρονικό διάστημα ως μια «απρόθυμη» αρκτική δύναμη.<sup>73</sup> Βέβαια ο αντίλογος είναι ότι είχαν στρέψει την προσοχή τους σε περιοχές του πλανήτη από τις οποίες προέρχονταν οι απειλές του έθνους τους.

Η ανεξάρτητη επιτροπή Council on Foreign Relations , προτείνει στην κυβέρνηση των ΗΠΑ να προβεί στην ναυπήγηση νέων παγοθραυστικών και να επικυρώσει την UNCLOS , προκειμένου να «προφθάσει» την εξέλιξη της Ρωσίας στην περιοχή. Τέλος η Ακτοφυλακή των ΗΠΑ έχει προειδοποιήσει όλες τις κυβερνήσεις, ότι δεν διαθέτει τα απαραίτητα μέσα, π.χ παγοθραυστικά, λιμενικές υποδομές κ.α για να δηλώσει παρούσα στην προστασία της αμερικανικής κυριαρχίας.<sup>74</sup> Τέλος οι ΗΠΑ λόγω των χερσαίων πολέμων στους οποίους έχουν εμπλακεί από το έτος 2000, δεν κατάφεραν να αναπτύξουν όπλα για το πολεμικό ναυτικό όπως έκαναν Ρωσία και Κίνα, με υποβρύχια και αντιπλοικούς πυραύλους.

Για τον Καναδά , η Αρκτική τυχάνει τεραστίας σημασίας, είναι το κέντρο της εθνικής ταυτότητάς του, της ευημερίας του, της ασφάλειάς του, των αξιών του και των συμφερόντων του. Ο Καναδάς έχει στην Αρκτική 162.000 χιλιόμετρα ακτών και το 40% του εδάφους ανήκει στην περιοχή αυτή.<sup>75</sup> Η Αρκτική πολιτική του Καναδά δεν ήταν η ίδια κατά την διάρκεια των ετών. Παλιότερα επικεντρωνόταν στην παραδοσιακή άμυνα και ασφάλεια, ενώ τον εικοστό πρώτο αιώνα προσαρμόστηκε στους νέους μη συμβατικούς κινδύνους.

Η πολιτική του πρωθυπουργού Χάρπερ, ο οποίος ανέλαβε το έτος 2006, αποσκοπούσε σε μεγαλύτερη στρατιωτική παρουσία στην Αρκτική υιοθετώντας μια κριτική στάση απέναντι στην Ρωσία χρησιμοποιώντας το μότο “*use it or lose it*” και μη αποδεχόμενος την παρουσία του NATO στην περιφερειακή άμυνα, αναπτύσσοντας προς τούτο τις καναδικές ένοπλες δυνάμεις (Canadian Rangers & Troopers). Το 2015 εκλέγεται το φιλελεύθερο κόμμα του Τρυντώ,

<sup>73</sup>Rob Huebert, “United States Arctic Policy: The Reluctant Arctic Power,” *The School of Public Policy (SPP) Briefing Papers* 2 (2) (May 2009): διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [file:///C:/Users/User/Downloads/United\\_States\\_Arctic\\_Policy\\_The\\_Reluctant\\_Arctic\\_P%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/User/Downloads/United_States_Arctic_Policy_The_Reluctant_Arctic_P%20(2).pdf) access την 10-07-2023

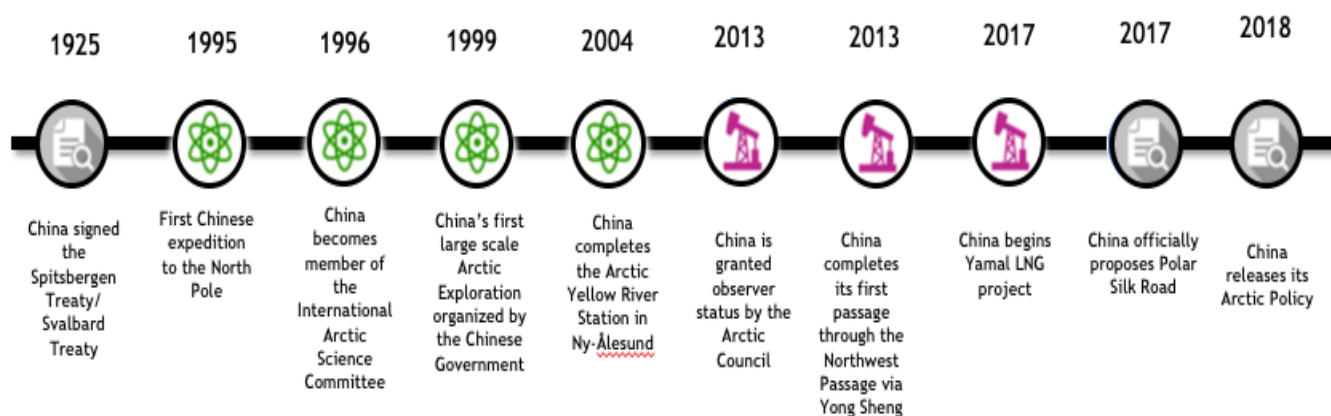
<sup>74</sup>Ιωάννης, Τσίμπρης, Οι κινήσεις των μεγάλων δυνάμεων στην αρκτική γεωπολιτική σκακιέρα, ο.π, σελ. 29.

<sup>75</sup>Manu Gupta, “Canada may lose the Arctics to its own allies in the coming 10 years” in TFI Global 21-10-2022 διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://tfiglobalnews.com/2022/10/21/canada-may-lose-the-arctics-to-its-own-allies-in-the-coming-10-years/> access την 12-12-2022

επικεντρώνεται στην ήπια ισχύ, στην προστασία του περιβάλλοντος, στην διεθνή συνεργασία και στην συνεργασία με τους αυτόχθονες πληθυσμούς, όπου στις ανωτέρω πολιτικές, τα κυρίαρχα πλαίσια της άμυνας της Αρκτικής (κυριαρχία) και της κοινωνικοοικονομικής της ανάπτυξης παραμένουν σταθερά και αναλλοίωτα. Η κυβέρνηση Τρυντώ φαίνεται ότι υιοθέτησε τον όρο «*stewardship*» για να περιγράψει τη φύση της καναδικής ηγεσίας στην Αρκτική.

Η Κίνα δεν τυγχάνει παράκτιο αρκτικό κράτος. Απέχει 1300 χιλιόμετρα από τον Αρκτικό Κύκλο, αυτοδιακηρύσσεται ως «Χώρα Πλησίων της Αρκτικής» (Near-ArcticState) και προσπαθεί να επηρεάσει το κοινό νόημα της Αρκτικής με φράσεις όπως «*Arctic as the common heritage of mankind*», προκειμένου να κερδίσει την αποδοχή των συμφερόντων της. Δρα πάντα βάσει σχεδίου<sup>76</sup> και της λεγόμενης «στρατηγικής των 24 χαρακτήρων»<sup>77</sup>. Αν επιτύχει το σκοπό της θα ενισχυθεί ο λόγος και ο ρόλος της. Η εμπλοκή της Κίνας στις υποθέσεις της Αρκτικής, χρονολογείται από το έτος 1925 με την υπογραφή της Συνθήκης του Σβάλμπαρντ. Το έτος 2018 το Πεκίνο παρουσίασε την Λευκή Βίβλο, το οποίο ουσιαστικά αποτελεί ένα σχέδιο ανάπτυξης του Πολικού Δρόμου του Μεταξιού (Polar Silk Road) ο οποίος εδράζεται πάνω στην παγκόσμια πρωτοβουλία Belt and Road Initiative (BRI), όπως φαίνεται στην παρακάτω εικόνα 22. Στην παρακάτω εικόνα 21, παρουσιάζονται τα σημαντικά ορόσημα της κινεζικής εμπλοκής στις υποθέσεις της Αρκτικής κατά τα έτη 1925-2018, ήτοι:

Εικόνα 21 Χρονοδιάγραμμα της εμπλοκής της Κίνας στην Αρκτική με σημαντικά ορόσημα 1925-2018



Πηγή: <https://www.uaf.edu//caps/our-work/Bowman%20and%20Xu%202020%20China%20in%20the%20Arctic%20Final18Feb2020.pdf>  
access την 05-06-2023

<sup>76</sup> Η Κίνα στην περιοχή της Αρκτικής, δρα με τις ίδιες αρχές και την ίδια πολιτική λογική όπως ακριβώς σε ολόκληρο τον κόσμο, ήτοι μέσω μιας πολιτικής διαμεσολάβησης και αποπλάνησης με μακροπρόθεσμους στόχους.

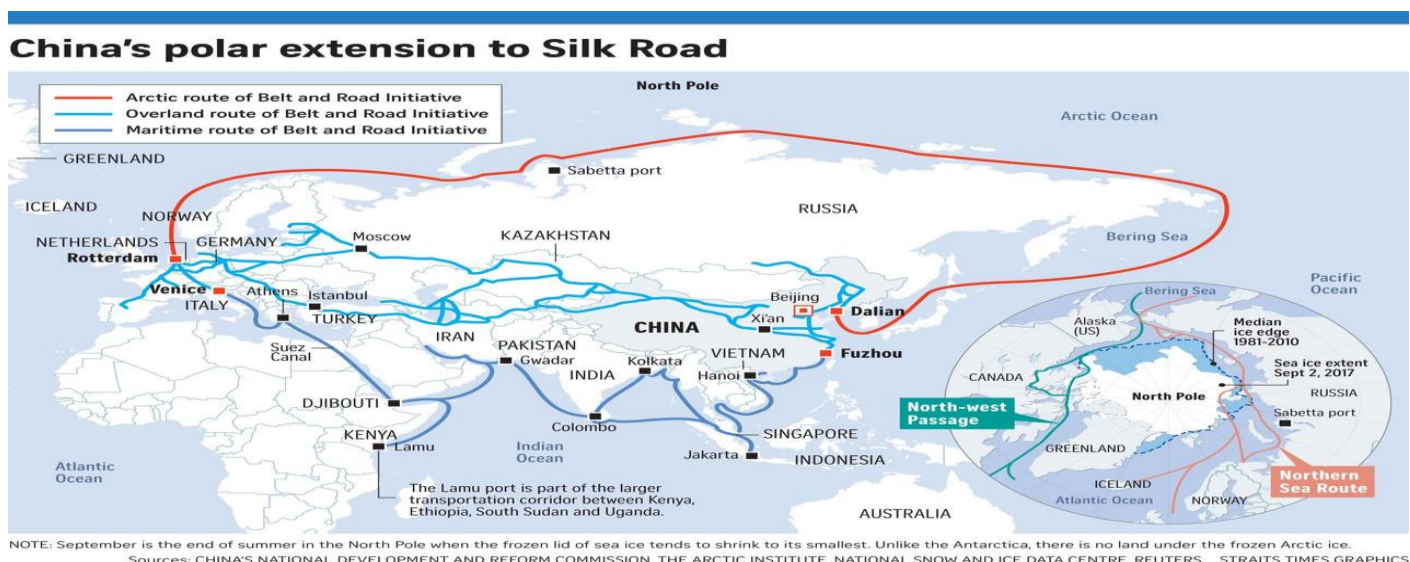
<sup>77</sup> Ανδρέας, Γκόφας, και Νικόλαος, Τζιφάκης, *Θεωρητικές Προβολές στη Διεθνή Πολιτική: Η Σινο-αμερικανική Πρόκληση*. Αθήνα: Εκδόσεις Πεδίο, 2017.

«Η Κίνα μέσω των επενδύσεών της στην Αρκτική, την ανάπτυξη της ναυτιλίας κατά μήκος του «Polar Silk Road», της επιστημονικής έρευνας και της διπλωματίας, δείχνει την πρόθεσή της να είναι ενεργό ενδιαφερόμενο μέρος της Αρκτικής και να έχει λόγο για ζητήματα της αρκτικής ναυτιλίας, της ανάπτυξης πόρων και της διακυβέρνησης».<sup>78</sup>

Τον Απρίλιο του 2023, η κινεζική Ακτοφυλακή και η FSB της Ρωσίας υπέγραψαν το μνημόνιο συνεννόησης (Memorandum Of Understanding) για «να προωθήσουν ενεργά τη συνεργασία για την επιβολή της UNCLOS, θα ενώσουν τα χέρια για να οικοδομήσουν μια θαλάσσια κοινότητα του πεπρωμένου και θα καταβάλουν κάθε προσπάθεια για να υπηρετήσουν τη συνολική στρατηγική εταιρική σχέση συνεργασίας μεταξύ Κίνας και Ρωσίας στη νέα εποχή».<sup>79</sup> Στις αρχές του Οκτωβρίου 2024, η κινεζική ακτοφυλακή πραγματοποίησε με την ρωσική, κοινή περιπολία όπου και εντοπίστηκαν 440 μίλια νοτιοδυτικά του St. Lawrence από αμερικανικό αεροσκάφος της ακτοφυλακής.<sup>80</sup>

Εκμεταλλεύεται την στρατηγική συνεργασία με την Ρωσία και τις γεωοικονομικές και γεωστρατηγικές αδυναμίες της τελευταίας, για να διασφαλίσει ότι δεν θα εμποδίσει την παρουσία της στην περιοχή όπως έκανε σε άλλες περιπτώσεις. Έτσι ανενόχλητη μπορεί να λαμβάνει μέρος στο σχεδιασμό των πολιτικών της Αρκτικής και να προωθεί την ανάπτυξη της ρωσικής αρκτικής προς δικό της όφελος.

Εικόνα 22 Polar Silk Road



Πηγή: <https://www.worldenergynews.gr/index.php?id=38860> access την 27-05-2023

<sup>78</sup>Ekaterina, Klimenko, "The geopolitics of a changing Arctic", Sipri, 2019 διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [https://www.sipri.org/sites/default/files/2019-12/sipribp1912\\_geopolitics\\_in\\_the\\_arctic.pdf](https://www.sipri.org/sites/default/files/2019-12/sipribp1912_geopolitics_in_the_arctic.pdf) access την 19-04-2023

<sup>79</sup>Παναγιώτης, Νάστος, "Συμφωνία-βόμβα Ρωσίας-Κίνας για την Αρκτική-Αντίβαρο για ένταξη Φινλανδίας στο NATO-Ψυχροπολεμικό το κλίμα με τις ΗΠΑ", ΠΕΝΤΑΠΟΣΤΑΓΜΑ, 30.04.2023, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [https://www.pentapostagma.gr/kosmos/rosia/7165766\\_symfonia-bomba-rosias-kinas-gia-tin-arktiki-antibarogia-entaxi-finlandias-sto](https://www.pentapostagma.gr/kosmos/rosia/7165766_symfonia-bomba-rosias-kinas-gia-tin-arktiki-antibarogia-entaxi-finlandias-sto) access την 25-05-2023

<sup>80</sup> Banking News, "Σεισμός σε ΗΠΑ και NATO-Κοινή περιπολία Κίνας και Ρωσίας στον Αρκτικό Ωκεανό, με πανηγυρικές ανακοινώσεις εκατέρωθεν", 03-10-2024, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.bankingnews.gr/index.php?id=762191> access την 14-10-2024.

Τέλος, η Αρκτική αναμένεται να παίξει καθοριστικό ρόλο στο μέλλον της Ε.Ε. Η επιθυμία της Ε.Ε να αναδειχτεί σε επίσημο μόνιμο παρατηρητή στο Αρκτικό Συμβούλιο απέτυχε, λόγω της έλλειψης σχετικών αρκτικών αφηγήσεων, ιδεών και συνεκτικών πολιτικών καθ' όλα τα προηγούμενα έτη καθώς επίσης λόγω της άρνησης του Καναδά λόγω των ευρωπαϊκών κανονισμών και περιορισμών των προϊόντων φώκιας<sup>81</sup> και της Ρωσίας λόγω των κυρώσεων του έτους 2014 για την επέμβαση και την προσάρτηση της Κριμαίας στην ρωσική εδαφική κυριαρχία.<sup>82</sup> Μπορεί να μην έχει καταφέρει να ασκήσει επιρροή στην διακυβέρνηση της, παραμένει όμως σημαντικός παράγοντας χάρη στις πολιτικές της και της δύναμης της αγοράς της. Διατηρεί σταθερές σχέσεις με τα Α8, των οποίων σέβεται απόλυτα την κυριαρχία και τα νόμιμα συμφέροντά τους στην περιοχή. Η ΕΕ έχει αποδείξει ότι είναι ένας ικανός πάροχος παγκόσμιας ασφάλειας, και είναι επίσης πρόθυμη να συνεχίσει αυτόν τον ρόλο στην Αρκτική σκηνή, που έχει δείξει τα τελευταία χρόνια.

Στις παραγράφους του παρόντος Κεφαλαίου 2 αναδείξαμε ότι η τήξη των πάγων της περιοχής, απότοκος της κλιματικής αλλαγής η οποία με την σειρά της και κατά την άποψη του γράφοντα, αποτελεί πολύ σοβαρό γεωπολιτικό παράγοντα γιατί μπορεί να επηρεάσει την ανακατανομή ισχύος στον κόσμο, θα οδηγήσει τους αρκτικούς και μη δρώντες στην ανακάλυψη και εκμετάλλευση των νέων πηγών ενέργειας και των νέων θαλάσσιων οδών με αποτέλεσμα η περιοχή να αυξήσει την γεωπολιτική και γεωστρατηγική της σημασία. Οι κυριότεροι δρώντες βρίσκονται σε φάση ετοιμότητας, εφαρμόζοντας τις στρατηγικές και τις πολιτικές τους που έχουν εκπονήσει για την Αρκτική, η οποία με την σειρά της μετατρέπεται πλέον σε ένα πεδίο άσκησης εξωτερικής πολιτικής και αυξάνει την σηματοδότησή της στις διεθνείς σχέσεις. Η μελετώμενη περιοχή γίνεται όλο και πιο προσβάσιμη. Η ανθρώπινη δραστηριότητα αυξάνεται, όπως και οι κίνδυνοι που πηγάζουν από αυτή. Η ανθρωπινή ασφάλεια και η ασφάλεια του περιβάλλοντος μπαίνουν στο στόχαστρο των δραστηριοτήτων την περιοχής και επιβάλλεται η λήψη των απαραίτητων μέτρων για την πρόληψη μιας καταστροφής. Στο Κεφάλαιο 3 που ακολουθεί θα προσπαθήσουμε να καταδείξουμε και να αναλύσουμε τα σημαντικότερα ζητήματα θαλάσσιας ασφάλειας που απαντώνται ή πρόκειται να απαντηθούν στο μέλλον με το άνοιγμα της περιοχής και πως το Διεθνές Δίκαιο θα προσπαθήσει να αντιμετωπίσει τις νέες προκλήσεις θαλάσσιας ασφάλειας.

---

<sup>81</sup>Fernando, Garcés DeLos Fayos, 2015 "The out com of the ninth Arctic Council ministerial meeting", διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2015/549036/EXPO\\_ATAG\(2015\)549036\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2015/549036/EXPO_ATAG(2015)549036_EN.pdf) access την 29-11-2022, σελ.2

<sup>82</sup>Lily Haines, 2015 " EU bid to become Arctic Council observer deferred again", Barents Observer May 04 2015 ,διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://barentsobserver.com/en/arctic/2015/05/eu-bid-become-arctic-council-observer-deferred-again-04-05> access την 29-11-2022

## Κεφάλαιο 3 Ζητήματα θαλάσσιας ασφάλειας στην Αρκτική υπό το πρίσμα του Διεθνούς Δικαίου

### 3.1 Εισαγωγή

Η τήξη των πάγων της Αρκτικής, έχει αυξήσει το ενδιαφέρον των κρατών, καθένα από τα οποία διαμορφώνει τις δικές τους στρατηγικές και πολιτικές ή τις μεταβάλλει προκειμένου εξυπηρετήσει στο ακέραιο τα συμφέροντά του, με την ανακάλυψη και εκμετάλλευση νέων ενεργειακών πηγών και θαλάσσιων διαδρομών όπως αναφέρθηκε προηγουμένως στο κεφάλαιο 2. Η μελετώμενη περιοχή γίνεται λοιπόν όλο και πιο προσβάσιμη. Η ανθρώπινη δραστηριότητα αυξάνεται, όπως και οι κίνδυνοι που πηγάζουν από αυτή. Η ανθρωπινή ασφάλεια και η ασφάλεια του περιβάλλοντος μπαίνουν στο στόχαστρο των δραστηριοτήτων την περιοχής και επιβάλλεται η λήψη των απαραίτητων μέτρων για την πρόληψη μιας καταστροφής. Κυρίως το Αρκτικό Συμβούλιο που αποτελεί το επίκεντρο της διακυβέρνησης της περιοχής αλλά και τα παράκτια κράτη ξεχωριστά το καθένα, έχουν αναλάβει πρωτοβουλίες για την προστασία της περιοχής, πάντα υπό το πλαίσιο του Διεθνούς Δικαίου και συγκεκριμένα της UNCLOS 1982, που διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην αρκτική διακυβέρνηση. Έτσι στο παρόν κεφάλαιο θα προσπαθήσουμε να καταδείξουμε και να αναλύσουμε τα σημαντικότερα ζητήματα θαλάσσιας ασφάλειας που απαντώνται ή πρόκειται να απαντηθούν στο μέλλον με το άνοιγμα της περιοχής και τα οποία «δεν είχαν απασχολήσει ιδιαίτερα την παγκόσμια κοινότητα και αυτό οφείλεται στους πάγους και τις ακραίες καιρικές συνθήκες που δεν επέτρεπαν την ανάπτυξη δραστηριοτήτων στην περιοχή»<sup>83</sup> και πως το Διεθνές Δίκαιο προσπαθεί να τα αντιμετωπίσει.

### 3.2 Το Αρκτικό Συμβούλιο

Το Αρκτικό Συμβούλιο (Α.Σ) είναι το διακυβερνητικό φόρουμ-soft governance<sup>84</sup> της περιοχής που συμβάλλει στην συνεργασία μεταξύ των κρατών.<sup>85</sup> Δεν τυγχάνει διεθνής οργανισμός με νομική προσωπικότητα και μέχρι το έτος 2011, όπως θα αναφερθούμε παρακάτω στην παρούσα παράγραφο, δεν είχε παράξει νομικά κείμενα που να ορίζουν την πολιτική διακυβέρνηση της Αρκτικής. Τα Α8 στα πλαίσια των εργασιών του Α.Σ, συνεργάζονται για την επίλυση ζητημάτων που άπτονται θεμάτων αειφόρου ανάπτυξης και προστασίας του

<sup>83</sup> Donald R. Rothwell, "Maritime Security in the Polar Regions," in Erik J. Molenaar, Alex G. Oude Elferink, and Donald R. Rothwell (eds.) *The Law of the Sea and the Polar Regions: Interactions between Global and Regional Regimes* (Brill, 2013) στο Σοφία, Γαλλάνη, «Κλιματική Αλλαγή, Μεταβαλλόμενα Σύνορα και Προκλήσεις στην Θαλάσσια Ασφάλεια του Αρκτικού Ωκεανού», στο Στ. Περράκης (επιμ.) *Σύνορα* (Εκ. Ι. Σιδέρη, 2023)], υπό έκδοση, σελ. 4

<sup>84</sup> Hema, Nadarajah, "The Arctic Council's Soft-law Processes" στο *Arctic Law in 1000 words*, επιμέλεια Kamrul Hossain & J. Miguel Roncero, University of Lapland, 2023, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://lauda.ulapland.fi/bitstream/handle/10024/65594/978-952-337-383-9.pdf> access την 19-07-2024, σελ. 73

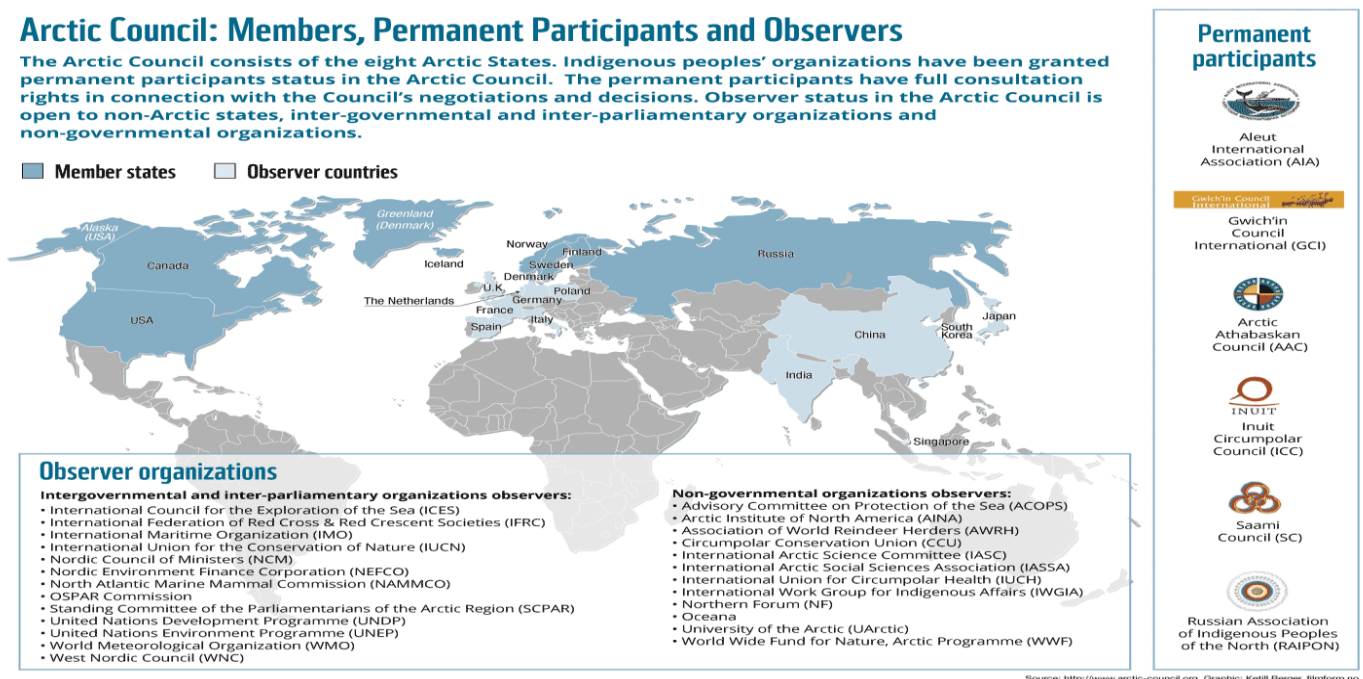
<sup>85</sup> Ryszard, Czarny, "THE ARCTIC COUNCIL'S ROLE IN THE REGION AND ON THE INTERNATIONAL ARENA", 2014, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [file:///C:/Users/User/Downloads/The Arctic Council s Role in the Re.pdf](file:///C:/Users/User/Downloads/The%20Arctic%20Council's%20Role%20in%20the%20Re.pdf) access την 19-07-2024.

περιβάλλοντος όχι όμως για θέματα ασφάλειας και άμυνας.<sup>86</sup> Εντούτοις όμως, μαζί με την UNCLOS 1982 αποτελεί το επίκεντρο της διακυβέρνησης και έχει συμβάλει στην σταθερότητα της περιοχής τα τελευταία σχεδόν τριάντα χρόνια.

Το έτος 1989 τα κράτη Καναδάς, Δανία, Φινλανδία, Ισλανδία, Νορβηγία, Σουηδία, ΗΠΑ και ΕΣΣΔ αποφάσισαν να ξεκινήσουν τις συζητήσεις για την προστασία του αρκτικού περιβάλλοντος και το έτος 1991 υιοθετούν την ΑΕΡΣ. Το έτος 1996 η εν λόγω στρατηγική απορροφήθηκε από την ίδρυση του Α.Σ με την διακήρυξη της Οτάβα όπου μέλη του Συμβουλίου είναι τα Α8.<sup>87</sup> Έξι οργανώσεις αυτοχθόνων πληθυσμών από τα οκτώ κράτη που συμμετέχουν στο Συμβούλιο, αναγνωρίζονται επίσημα ως Μόνιμοι Συμμετέχοντες και έχουν συμβάλει στη διαμόρφωση της ανάπτυξης της περιοχής.<sup>88</sup> Στο Α.Σ συμμετέχουν πολλοί διεθνείς διακυβερνητικοί και υπερεθνικοί οργανισμοί, Μ.Κ.Ο. και μη Αρκτικά κράτη με το ρόλο του παρατηρητή. Όλες οι αποφάσεις, λαμβάνονται στην βάση της ομοφωνίας (consensus) και των 8 μόνιμων μελών. Και φυσικά στο «άναρχο» διεθνές σύστημα κάθε μέλος έχει την δυνατότητα να ασκήσει veto.

Στην παρακάτω εικόνα 23 παρουσιάζονται τα μέλη, οι μόνιμοι συμμετέχοντες και οι παρατηρητές στο Α.Σ, ήτοι:

Εικόνα 23 Μέλη, οι μόνιμοι συμμετέχοντες και οι παρατηρητές στο Α.Σ



Πηγή: WWF. *WHY ARE WE CONCERNED ABOUT ARCTIC GOVERNANCE?* διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.arcticwwf.org/our-priorities/governance/> access την 18-12-2022

<sup>86</sup>Declaration on the establishment of the Arctic Council, Ottawa Canada 1996, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [https://library.arcticportal.org/1270/1/ottawa\\_decl\\_1996-3.pdf](https://library.arcticportal.org/1270/1/ottawa_decl_1996-3.pdf) access την 15-11-2022.

<sup>87</sup> ο.π

<sup>88</sup> Kathleen Murray, 2014 The Arctic Council: a Brief History, its Partnership with Indigenous Groups of the Arctic, and its Role in Uncovering and Addressing Health Issues in the Far North, σελ 27-31, σελ.28 διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [file:///C:/Users/User/Downloads/The Arctic Council a Brief History its Partnership%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/User/Downloads/The%20Arctic%20Council%20a%20Brief%20History%20its%20Partnership%20(2).pdf) access την 01-12-2022

Τέλος αν και οι αποφάσεις του Α.Σ δεν είναι νομικά δεσμευτικές, έχουν παραχθεί τρεις διεθνείς νομικά δεσμευτικές συμφωνίες υπό την αιγίδα του Συμβουλίου. Αρχικά, το έτος 2011 η Agreement on Cooperation on Aeronautical and Maritime Search and Rescue όπου καθιερώνεται η περιοχή ευθύνης SAR κάθε αρκτικού κράτους με συγκεκριμένες συντεταγμένες.<sup>89</sup> Στόχος της Συμφωνίας είναι η ενίσχυση της συνεργασίας και του συντονισμού της αεροναυτικής και θαλάσσιας έρευνας και διάσωσης στην Αρκτική.<sup>90</sup> Η Συμφωνία μπήκε σε ισχύ τον Ιανουάριο του 2013. Συνεχίζοντας, το έτος 2013 παρήχθη η δεύτερη νομικά δεσμευτική συνθήκη, η Agreement on Cooperation on Marine Oil Pollution Preparedness and Response in the Arctic (MOSPA) που αφορά τη συνεργασία για την ετοιμότητα και την αντιμετώπιση της ρύπανσης από πετρελαιοκηλίδες στην Αρκτική.<sup>91</sup> Τέλος με την Agreement on Enhancing International Arctic Scientific Cooperation του 2017 αποφασίστηκε η ενίσχυση της διεθνούς επιστημονικής συνεργασίας της Αρκτικής και μπήκε σε εφαρμογή στις 23 Μαΐου 2018.<sup>92</sup>

### **3.3 Η εφαρμογή της UNCLOS 1982 στην περιοχή της Αρκτικής**

Όπως ειπώθηκε παραπάνω, η UNCLOS 1982 με το Αρκτικό Συμβούλιο, αποτελούν τους βασικούς θεσμικούς φορείς διακυβέρνησης στην Αρκτική. Η UNCLOS 1982 αποτελεί το βασικό κείμενο της περιοχής που ρυθμίζει τα ειδικά ζητήματα κυριαρχίας και οριοθετήσεων θαλασσίων λειτουργικών ζωνών, επιστημονικής έρευνας και συνεργασίας και θαλάσσιας ασφάλειας. Αυτό επιβεβαιώθηκε και από την Διακήρυξη του Ilulissat του 2008<sup>93</sup>, όπου τα Α5 συμφώνησαν μεταξύ άλλων ότι το Διεθνές Δίκαιο και ειδικότερα η UNCLOS 1982, θα αποτελούσε το μέσο επίλυσης των τυχόν διαφόρων τους που θα δημιουργούνταν κατά τις εδαφικές τους διεκδικήσεις και απορρίφθηκε, μετά από έντονες διαβουλεύσεις, η δημιουργία μιας νέας συνθήκης για τον Αρκτικό Ωκεανό, διότι οι διαδικασίες θα ήταν χρονοβόρες και ότι το περιβάλλον στην εκεί περιοχή είναι ρευστό με αδυναμία υλοποίησης της συνθήκης από τα εμπλεκόμενα κράτη.<sup>94</sup>

---

<sup>89</sup>German Arctic Office, Arctic Governance, 2020, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [https://www.arctic-office.de/fileadmin/user\\_upload/www.arctic-office.de/PDF\\_uploads/Fact\\_Sheet\\_Governance\\_English.pdf](https://www.arctic-office.de/fileadmin/user_upload/www.arctic-office.de/PDF_uploads/Fact_Sheet_Governance_English.pdf) access την 07-06-2024, σελ. 3.

<sup>90</sup>ARCTIC COUNCIL WORKING GROUP, Agreements, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://eppr.org/resources/agreements/>access την 29-07-2024.

<sup>91</sup>Lawson W. Brigham, 2013 International Cooperation in Arctic Marine Transportation, Safety and Environmental Protection, σελ. 144, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.eastwestcenter.org/sites/default/files/filemanager/pubs/pdfs/Arctic2013/2013arctic-04envprotection.pdf> access την 01-12-2022

<sup>92</sup> AGREEMENT ON ENHANCING INTERNATIONAL ARCTIC SCIENTIFIC COOPERATION, 2017, διαθέσιμη στην ιστοσελίδα <file:///C:/Users/User/Downloads/EDOCS-4288-v2-ACMMUS10 FAIRBANKS 2017 Agreement on Enhancing International Arctic Scientific Cooperation.pdf> access την 29-07-2024.

<sup>93</sup> Διαθέσιμη στην ιστοσελίδα <https://arcticportal.org/images/stories/pdf/Ilulissat-declaration.pdf> access την 08-09-2024.

<sup>94</sup> Η Νορβηγία και η Ρωσία επικύρωσαν την UNCLOS 1982 το έτος 1997, ο Καναδάς το 2003 και η Δανία το έτος 2004. Οι ΗΠΑ δεν την έχουν επικυρώσει, όπως αναφέρθηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο της παρούσας εργασίας, αλλά την αποδέχονται ως εθιμικό δίκαιο.

Η Νορβηγία, ο Καναδάς και η Δανία εφαρμόζουν τις ευθείες γραμμές βάσεις, εξασφαλίζοντας ,σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, τη μεγαλύτερη δυνατή κυριαρχία στα παρακείμενα θαλάσσια εδάφη και για αυτό το λόγο είναι δύσκολο να περιμένει κανείς αλλαγή θέσης σχετικά με τις γραμμές βάσεις για αυτά τα τρία κράτη. Οι ΗΠΑ εφαρμόζουν κανονικές γραμμές βάσεις χωρίς να μπορεί κανείς να αποκλείσει μελλοντικές προσαρμογές σε αυτή την εφαρμογή ,ενώ η Ρωσία που από το 1985 χρησιμοποιούσε ένα συνδυασμό ευθειών και κανονικών γραμμών βάσης<sup>95</sup> , που όριζε την «*List of Geographical Coordinates of Points that Determine the Position of Baselines to Measure the Width of Territorial Waters, Economic Zones and the Continental Shelf of the USSR*»<sup>96</sup>, τον Νοέμβριο του έτους 2021, ύστερα από μια δεκαετή διαδικασία αντικατέστησε το Διάταγμα του 1985 ,άλλαξε τον ανωτέρω συνδυασμό γραμμών βάσεις σε ευθείες γραμμές βάσης μόνο, διότι όπως αναφερόταν στο εισαγωγικό σημείωμα του Διατάγματος, το 90% των σημείων βάσης που εντοπίστηκαν το 1985, δεν αντιστοιχούσαν στην τρέχουσα γεωγραφική κατάσταση.<sup>97</sup> Με τον τρόπο αυτό η Ρωσία, αυξάνει τα χωρικά της ύδατα, στα οποία αποδίδει όπως ο Καναδάς και ιστορικούς τίτλους<sup>98</sup>, χωρίς να αυξάνει τα όρια της υφαλοκρηπίδας της.

Τα Α5 έχουν ορίσει χωρικά ύδατα στα 12 ν.μ εκτός της Γροιλανδίας η οποία όρισε στα 3 ν.μ και συνορεύουσα ζώνη 24 ν.μ , ενώ δεν έχει ορισθεί συνορεύουσα ζώνη για το νησί Jan Mayen και το Αρχιπέλαγος Svalbard. Η ΑΟΖ έχει ορισθεί από τα Α5 στα 200 ν.μ , ενώ η Νορβηγία έχει ορίσει ζώνη αυξημένης προστασίας της αλιείας γύρω από το νησί Jan Mayen και ζώνη προστασίας της αλιείας γύρω από το Αρχιπέλαγος Svalbard.<sup>99</sup> <sup>100</sup> Όλα τα προρρηθέντα , εμφανίζονται συγκεντρωτικά στην παρακάτω εικόνα 24, ενώ στην εικόνα 25 που έπεται, αποτυπώνονται οι ΑΟΖ των παράκτιων αρκτικών κρατών, ήτοι:

<sup>95</sup>Boris, Morgunov, et, “The Prospects of Evolution of the Baseline Systems in the Arctic”, MDPI, 14.04.2021, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.mdpi.com/2073-4441/13/8/1082> access την 03-07-2024.

<sup>96</sup>Boris, Morgunov, “Baselines and Historical Territorial Waters: How Russia Can Protect Its Rights in the Arctic”, HSE, 18.05.2021, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.hse.ru/en/news/research/470679233.html> access την 04-07-2024.

<sup>97</sup>Jan Jakub Solski, “New Draft Law on the Russian Arctic Straits – Putin’ Money Where the Mouth is?”, The NCLOS Blog, 15.09.2022, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://site.uit.no/nclos/2022/09/15/new-draft-law-on-the-russian-arctic-straits-putin-money-where-the-mouth-is/> access την 04-07-2024.

<sup>98</sup>Κατά παράβαση των άρθρων 10 και 15 της UNCLOS 1982 , δεδομένου ότι τα περάσματα δεν μπορούν να χαρακτηριστούν ούτε όρμοι ούτε θάλασσα μεταξύ κρατών με αντικείμενες ή παρακείμενες ακτές, ο ιστορικός ισχυρισμός τίτλου δεν μπορεί να ληφθεί υπόψη στα βορειοανατολικά ή βορειοδυτικά περάσματα. Ακόμη το Μόνιμο Διαιτητικό Δικαστήριο στην υπόθεση Φιλιππίνες κατά Κίνας απεφάνθη ότι «προηγούμενοι ιστορικοί τίτλοι» , εκτός από εκείνους που αναφέρονται ρητά στην Σύμβαση, θα πρέπει να αντικατασταθούν.

<sup>99</sup>Andreas, Østhagen ; Clive H, Schofield, “The Arctic Ocean: Boundaries and Disputes”, Arctic Year Book, 2021, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [https://arcticyearbook.com/images/yearbook/2021/Scholarly-Papers/1\\_AY2021\\_Osthagen\\_Schofield.pdf](https://arcticyearbook.com/images/yearbook/2021/Scholarly-Papers/1_AY2021_Osthagen_Schofield.pdf) access την 06-07-2024, σελ 4.

<sup>100</sup>Arctic Council, 2009, Arctic Marine Shipping Assessment (AMSA), “Coastal State Jurisdiction and Control in the Arctic”, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <http://www.arctic-search.com/Coastal+State+Jurisdiction+and+Control+in+the+Arctic> access την 04-07-2024.

Εικόνα 24 Χωρική θάλασσα και ΑΟΖ των παράκτιων αρκτικών κρατών

| Arctic States       | Territorial Sea |       | 200 nm Zones |                               |                      |
|---------------------|-----------------|-------|--------------|-------------------------------|----------------------|
|                     | 3 nm            | 12 nm | EEZ          | Extended Fisheries Protection | Fisheries Protection |
| Canada              |                 | ✓     | ✓            |                               |                      |
| Denmark (Greenland) | ✓               |       | ✓            |                               |                      |
| Iceland             |                 | ✓     | ✓            |                               |                      |
| Norway              |                 | ✓     | ✓            |                               |                      |
| - Jan Mayen         |                 | ✓     |              | ✓                             |                      |
| - Svalbard          |                 | ✓     |              |                               | ✓                    |
| Russian Federation  |                 | ✓     | ✓            |                               |                      |
| United States       |                 | ✓     | ✓            |                               |                      |

■ **Table 4.1 Arctic coastal state maritime jurisdictional zone claims.** Source: AMSA

Πηγή: <http://www.arctisearch.com/Coastal+State+Jurisdiction+and+Control+in+the+Arctic> access την 04-07-2024.

Εικόνα 25 ΑΟΖ παράκτιων αρκτικών κρατών



Πηγή: <https://arcticportal.org/education/quick-facts/63-government-and-policies/3457-exclusive-economic-zones-of-the-arctic-eez> access την 02-07-2024

Η πιο εκτενής θαλάσσια περιοχή διεθνών υδάτων στην Αρκτική, τυγχάνει ο Κεντρικός Αρκτικός Ωκεανός. Ακολουθεί η περιοχή στην Βερίγγειο Θάλασσα, φέρουσα την επωνυμία «Donut Hole», η περιοχή ανάμεσα στο Svalbard και στην Ρωσία με την επωνυμία «Loophole» και η περιοχή ανάμεσα στην ΑΟΖ της Γροιλανδίας, της Ισλανδίας, της Νορβηγίας και τα Faroe

Islands, η επονομαζόμενη «Banana Hole». Στην παρακάτω εικόνα 26, αποτυπώνονται οι περιοχές ανοικτής θάλασσας στην Αρκτική, ήτοι:

Εικόνα 26 Περιοχές διεθνών υδάτων στην Αρκτική



Πηγή: [https://www.researchgate.net/figure/Map-of-international-waters-beyond-the-coastal-states-EEZs-in-the-Arctic-Ocean-and\\_fig1\\_262341439](https://www.researchgate.net/figure/Map-of-international-waters-beyond-the-coastal-states-EEZs-in-the-Arctic-Ocean-and_fig1_262341439)access την 02-07-2024.

Σύμφωνα με την UNCLOS 1982, εκτός από τα παράκτια κράτη, αρμοδιότητες σχετικά με την διασφάλιση της θαλάσσιας ασφάλειας έχουν και τα κράτη σημαίας. Σύμφωνα λοιπόν με το άρθρο 90 της UNCLOS 1982 , «*Κάθε Κράτος ,ανεξάρτητα αν είναι παράκτιο ή άνευ ακτιών ,έχει το δικαίωμα να διαπλέει την ανοικτή θάλασσα με πλοία που φέρουν τη σημαία του*» <sup>101</sup> και σύμφωνα με το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 1 του άρθρου 92 της Σύμβασης, «*Τα πλοία πλέουν με τη σημαία ενός μόνο Κράτους και εκτός από εξαιρετικές περιπτώσεις, που προβλέπονται ρητά σε διεθνείς συνθήκες ή σε αυτή τη Σύμβαση, υπόκεινται στην αποκλειστική του δικαιοδοσία στην ανοικτή θάλασσα*».<sup>102</sup> Σκοπός της παρούσας αρχής ήταν ότι κάθε πλοίο, οπουδήποτε και αν πλέει, θα υπόκεινται στην άσκηση δικαιοδοσίας τουλάχιστον ενός κράτους. Η προρρηθείσα αρχή με την αρχή της ελεύθερης ναυσιπλοΐας αποτελούν την επιτομή της UNCLOS 1982. Εντούτοις όμως εμποδίζουν την εφαρμογή των μέτρων επίτευξης της θαλάσσιας ασφάλειας, όπως θα αναφέρουμε λεπτομερώς στην παράγραφο 3.9 του παρόντος πονήματος.

### **3.4 Ζητήματα θαλάσσιας ρύπανσης από ατύχημα πλοίου**

Ένας από τους μεγαλύτερους φόβους, αποτελεί η ρύπανση του Αρκτικού Ωκεανού από ένα ατύχημα με πλοίο μεταφοράς καυσίμου ή από τα καύσιμα που χρησιμοποιεί το πλοίο για την προώθησή του. Και απασχολεί ιδιαίτερος τους επιστήμονες και τους διαχειριστές κινδύνων,

<sup>101</sup>UNCLOS, ο.π, άρθρο 90.

<sup>102</sup>UNCLOS, ο.π, άρθρο 92 παρ.1.

διότι άπαξ και συμβεί, είναι αδύνατο να διορθωθεί και να επανέλθει η αρκτική θάλασσα στη ,προ του συμβάντος, κατάσταση. Ακόμα είναι αδύνατη και η άμεση ανταπόκριση σε ένα τέτοιο γεγονός λόγω των μεγάλων αποστάσεων, της μη ολοκληρωμένης χαρτογράφησης της περιοχής, και επαρκών σταθμών διάσωσης και ανεφοδιασμού, κ.α.

Επιπροσθέτως τα ακραία καιρικά φαινόμενα και οι επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής, όπως οι αρκτικοί κυκλώνες, τα απροσδόκητα υψηλά κύματα των ωκεανών και η ταχεία μετατόπιση του θαλάσσιου πάγου μπορεί να αυξήσουν την αβεβαιότητα στις προβλέψεις και να καταστήσουν τη ναυσιπλοΐα μη ασφαλή.<sup>103</sup> Επομένως κρίθηκε και κρίνεται ακόμα περισσότερο στην εποχή μας επιτακτική, η ανάγκη για την λήψη όλων εκείνων των προληπτικών μέτρων αποφυγής ενός τέτοιου συμβάντος, διότι η καταστολή του πέραν ότι αρκετά δαπανηρή, δεν θα επιφέρει κανένα βιώσιμο αποτέλεσμα.

Στην παρακάτω εικόνα 27, παρατηρούμε ότι ο αριθμός των περιστατικών-ατυχημάτων αυξάνεται, ήτοι:

Εικόνα 27 Αριθμός ναυτικών ατυχημάτων στην Αρκτική κατά τα έτη 2007-2016

|                            | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | Total |
|----------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|
| Machinery damage/failure   | 5    | 13   | 14   | 16   | 12   | 13   | 20   | 27   | 46   | 32   | 198   |
| Wrecked/stranded           | 10   | 11   | 14   | 9    | 9    | 8    | 10   | 14   | 6    | 11   | 102   |
| Miscellaneous              | 5    | 1    | 4    | 4    | 2    | 6    | 5    | 5    | 6    | 4    | 42    |
| Collision                  |      | 1    | 4    | 10   | 4    | 4    | 2    |      | 3    | 2    | 30    |
| Fire/explosion             | 3    | 1    | 2    | 6    | 6    | 1    | 4    | 2    | 4    | 1    | 30    |
| Contact (e.g. harbor wall) | 1    | 1    | 1    | 3    | 1    | 3    | 6    | 4    | 5    | 1    | 26    |
| Hull damage                | 3    | 1    | 6    | 2    | 2    | 1    | 2    | 1    | 1    | 2    | 21    |
| Foundered                  | 1    | 1    | 2    |      | 3    | 1    | 1    | 2    |      | 1    | 12    |
| Labor dispute              |      |      |      |      |      |      |      |      |      | 1    | 1     |
| Total                      | 28   | 30   | 47   | 50   | 39   | 37   | 50   | 55   | 71   | 55   | 462   |

Πηγή: [https://www.researchgate.net/figure/Casualties-shipping-incidents-including-total-losses-in-Arctic-Circle-Waters\\_fig4\\_329754417](https://www.researchgate.net/figure/Casualties-shipping-incidents-including-total-losses-in-Arctic-Circle-Waters_fig4_329754417) access την 04-07-2024.

Η πλεύση στα αρκτικά νερά, ρυθμίζεται σύμφωνα με την UNCLOS 1982, όπως γίνεται στις θάλασσες όλου του κόσμου. Όλα τα παράκτια κράτη συνεργάζονται μεταξύ τους για την προστασία του ευάλωτου θαλάσσιου περιβάλλοντος και την προστασία της ανθρώπινης ζωής.

<sup>103</sup>Ekaterina ,Uryupova,“Climate Change and Challenges of Navigation in the Arctic: How Safe are We?“,The Arctic Institute, 30.04.2024, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.thearcticinstitute.org/climate-change-challenges-navigation-arctic-how-safe-are-we/> access την 19-07-2024.

Βέβαια καθένα από αυτά, σύμφωνα με το άρθρο 234 της UNCLOS 1982, δύναται ν' αναπτύξει τα δικά του ειδικά μέτρα/κανονισμούς.

Έτσι σύμφωνα με το άρθρο 234 της UNCLOS 1982 με τίτλο *Περιοχές καλυμμένες με πάγο*, «Τα παράκτια κράτη έχουν το δικαίωμα να υιοθετούν και να επιβάλλουν αμερόληπτους νόμους και κανονισμούς για την πρόληψη, μείωση και έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία σε περιοχές καλυμμένες με πάγο μέσα στα όρια της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης, όπου οι ιδιαίτερα δριμύεις κλιματολογικές συνθήκες και η παρουσία πάγου, που καλύπτει τις περιοχές αυτές σχεδόν όλο το χρόνο, δημιουργούν εμπόδια ή εξαιρετικούς κινδύνους στη ναυτιλία, και η ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος θα μπορούσε να επιφέρει σημαντική βλάβη ή οριστική διαταραχή στην οικολογική ισορροπία. Οι νόμοι και οι κανονισμοί αυτοί οφείλουν να λαμβάνουν υπόψη τη ναυσιπλοΐα και την προστασία και διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος που βασίζεται στα καλύτερα διαθέσιμα επιστημονικά στοιχεία».<sup>104</sup>

Όπως ευστόχως παρατηρεί η Καθηγήτρια Γαλάνη, «Από το εν λόγω άρθρο απουσιάζει ο περιορισμός που συναντάται στο άρθρο 211 (5)»<sup>105</sup>, σύμφωνα με το οποίο «Τα παράκτια κράτη, για το σκοπό της εφαρμογής όπως προβλέπεται στο τμήμα 6, μπορούν σε σχέση με την αποκλειστική οικονομική τους ζώνη να υιοθετούν νόμους και κανονισμούς για την πρόληψη, μείωση και έλεγχο της ρύπανσης από πλοία οι οποίοι να συμφωνούν και να υλοποιούν τους γενικά αποδεκτούς διεθνείς κανόνες και τα πρότυπα που έχουν θεσπιστεί μέσω του αρμόδιου διεθνούς οργανισμού ή γενικής διπλωματικής διάσκεψης».<sup>106</sup> Έτσι τα παράκτια κράτη απολαμβάνουν αρκετή διακριτική ευχέρεια σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο εφαρμόζουν το άρθρο 234 μιας και η UNCLOS 1982 δεν παρέχει λεπτομερείς οδηγίες σχετικά με πώς μπορεί να είναι τα ειδικά αυτά μέτρα.<sup>107</sup>

Ο Καναδάς έχει λάβει και εκείνος αυστηρά μέτρα για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης, λαμβάνοντας υπόψη του την διέλευση από το NWP των αμερικανικών πλοίων *Manhattan* το έτος 1969 και 1970 και *Polar Sea* το 1985<sup>108</sup>, χωρίς καμία προηγούμενη ειδοποίηση. Καταρχάς η διοίκηση, η εποπτεία και η ανάπτυξη του NWP έχει ανατεθεί στα αρμόδια Υπουργεία, όπως π.χ Μεταφορών, Αλιείας, Αυτοχθόνων κ.α.

<sup>104</sup>UNCLOS 1982, διαθέσιμη στην ιστοσελίδα <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX%3A21998A0623%2801%29> access την 02-07-2024.

<sup>105</sup>Σοφία, Γαλάνη, Κλιματική Αλλαγή, Μεταβαλλόμενα Σύνορα και Προκλήσεις στη Θαλάσσια Ασφάλεια του Αρκτικού Ωκεανού, υπό έκδοση σε Σ. Περράκης (επιμ.) *Σύνορα και Διεθνής Δικαιοταξία*, εκδόσεις Ι. Σιδέρη, 2023, σελ. 15.

<sup>106</sup>UNCLOS 1982, ο.π.

<sup>107</sup>Kamrul , Hossain, “Article 234 of UNCLOS and the Arctic Prerogative for an Ice-covered Area”, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [https://lauda.ulapland.fi/bitstream/handle/10024/65618/Hossain\\_Kamrul\\_Article234.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://lauda.ulapland.fi/bitstream/handle/10024/65618/Hossain_Kamrul_Article234.pdf?sequence=1&isAllowed=y) access την 06-07-2024.

<sup>108</sup>Suzanne , Lalonde, THE DEBATE OVER THE LEGAL STATUS OF THE NORTHWEST PASSAGE, 17.10.2018, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [https://sencanada.ca/content/sen/committee/421/ARCT/Briefs/SuzanneLalonde\\_Briefs\\_e.pdf](https://sencanada.ca/content/sen/committee/421/ARCT/Briefs/SuzanneLalonde_Briefs_e.pdf) access την 07-07-2024, σελ. 5.

Ειδικότερα έχει θεσπίσει ειδικές απαιτήσεις κατασκευής πλοίων, εξοπλισμού και εκπαίδευσης πληρώματος και σχεδόν μηδενικά ποσοστά ρύπανσης από πετρέλαιο, μέσω του Νόμου για την πρόληψη της ρύπανσης των υδάτων της Αρκτικής –Arctic Waters Pollution Prevention Act (AWPPA) και των κανονισμών του από το έτος 1970 <sup>109</sup>, ο οποίος αποτελεί τον σκληρό πυρήνα για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας στην περιοχή.<sup>110</sup> Η νομοθεσία ίσχυε αρχικώς για μια περιοχή πρόληψης της ρύπανσης 100 ναυτικών μιλίων.<sup>111</sup> Τα πρότυπα ρύπανσης για τις απορρίψεις είναι αυστηρότερα στα καναδικά ύδατα της Αρκτικής από τη MARPOL, επιτρέποντας μόνο ακατέργαστα λύματα ή εκκενώσεις έκτακτης ανάγκης. Προς υποβοήθηση επιτήρησης της AWPPA, το έτος 1977 υιοθετήθηκε ο NORDREG (Northern Canada Vessel Traffic Services Zone Regulations) χωρίς υποχρεωτική μορφή, ο οποίος ήταν ένα σύστημα αναφοράς πλοίων (SRS) σε συνδυασμό με υπηρεσίες κυκλοφορίας πλοίων (VTS). Ουσιαστικά αποτελεί τον τρόπο να παρακολουθεί ο Καναδάς τα πλοία που χρησιμοποιούν τα αρκτικά νερά δικαιοδοσίας του. Ο Canada Shipping Act, 2001, του οποίου μέρος αποτελεί ο NORDREG, επιτρέπει την ψήφιση κανονισμών για τη θέσπιση (VTS) σε μια ζώνη ελέγχου ασφάλειας της ναυτιλίας στην Αρκτική, όπου η αναφορά του σκάφους θα είναι υποχρεωτική. Το 2010 ο NORDREG γίνεται υποχρεωτικός και στα πλαίσια της Καναδικής Αρκτικής Στρατηγικής του συντηρητικού πρωθυπουργού Harper το έτος 2009 η AWPPA επεκτείνεται από 1<sup>η</sup> Αυγούστου 2009 στα 200 ν.μ συμπεριλαμβανομένου και των νησιών<sup>112</sup> και η εφαρμογή της αρχίζει την 1<sup>η</sup> Ιουνίου 2010.

Επί του παρόντος, ο Καναδάς απαιτεί να γίνονται αιτήματα σχετικά με τους πλόες που θα ακολουθούν τα πλοία, δεδομένου ότι οι Ζώνες Ελέγχου Ασφάλειας Ναυτιλίας (που εγκρίθηκαν βάσει του AWPPA) ορίζουν πότε και πού μπορούν να λειτουργούν πλοία ορισμένης αντοχής σε πάγο. Έτσι, ένα πλοίο εισερχόμενο σε νερά που προστατεύονται από την AWPPA, παρακολουθείται από το NORDREG. Εκτός του NORDREG στα αρκτικά νερά η ναυσιπλοΐα γίνεται βάσει των Arctic Shipping Safety and Pollution Prevention Regulations (ASSPPR) του 2018 που αποτελεί ουσιαστικά την «επιλεκτική» εφαρμογή (όπως και η Ρωσία) του Polar Code και της Shipping Safety Control Zones Order. Φυσικά υπήρξαν περιστατικά πλοία που έπλευσαν χωρίς άδεια το NWP ή υπήρξε ζήτημα επικοινωνίας. Ειδικότερα το έτος 1999 λόγω κακής επικοινωνίας το κινέζικο παγοθραυστικό *Xue Long* έπλευσε άνευ αδείας και το 2007 το

<sup>109</sup>Suzanne ,Lalonde, Increased Traffic through Canadian Arctic Waters: Canada's State of Readiness, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://ssl.editionsthemis.com/uploaded/revue/article/rjtvol38num1/02-Lalonde.pdf> access την 07-07-2024, σελ. 61.

<sup>110</sup> Danita Catherine, Burke, Leading By Example Canada and its Arctic Stewardship Role, International Journal of Public Policy, 2017, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [https://findresearcher.sdu.dk/ws/portalfiles/portal/145909267/Burke\\_Leading\\_by\\_Example.pdf](https://findresearcher.sdu.dk/ws/portalfiles/portal/145909267/Burke_Leading_by_Example.pdf) access την 29-07-2024, σελ. 22

<sup>111</sup>Suzanne, Lalonde, Canada's Influence on the Law of the Sea, Centre for International Governance Innovation, Paper No. 7 — February 2018, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.cigionline.org/sites/default/files/documents/Reflections%20no.7%20Lalonde.pdf> access την 07-07-2024, σελ. 3.

<sup>112</sup>Suzanne, Lalonde, Canada's Influence on the Law of the Sea, Centre for International Governance Innovation, ο.π ,σελ. 3

yacht *Berserk* ομοίως χωρίς άδεια και συνελήφθησαν οι επιβαίνοντες οι οποίοι χαρακτηρίζαν τον εαυτό τους ως Wild Vikings.<sup>113</sup>

Η Ρωσία έχει λάβει ειδικά και αυστηρά μέτρα για την ναυσιπλοΐα στην NSR σύμφωνα με το άρθρο 234 της UNCLOS 1982. Από το 1991 και μετά την υιοθέτηση της UNCLOS 1982, την εν λόγω οδό αρχίζουν να χρησιμοποιούν και ξένα πλοία.<sup>114</sup> Το έτος 2012 με ομοσπονδιακό νόμο, αποφασίζεται να αλλάξει εξ’ ολοκλήρου η νομοθεσία που αφορά την NSR.<sup>115</sup> Πέραν των άλλων η ευθύνη διαχείρισης της εν λόγω διαδρομής, ανατίθεται στην NSRA (NSR Administration) και με βάση τον Ομοσπονδιακό Νόμο του 2013 το Υπουργείο Μεταφορών της Ρωσίας ανέπτυξε και ενέκρινε τους Rules of Navigation on the Water Areas of the Northern Sea Route,<sup>116</sup> απαιτώντας άμεση ενημέρωση από τους πλοιοκτήτες για επικείμενο πλου, έγκαιρη αποστολή των απαραίτητων εγγράφων του πλοίου και του πληρώματος, επιβάλλοντας περιορισμούς και απαγορεύσεις όπου χρειασθεί χωρίς διακρίσεις σε εθνικά και αλλοδαπά σκάφη, κ.α. Χαρακτηριστικά, μεταξύ των ετών 2013-2020, εκατόν εβδομήντα (170) αιτήσεις για διέλευση από την NSR απορρίφθηκαν. Η ρωσική νομοθεσία απ’ ότι φαίνεται στον παρακάτω Πίνακα 1, δεν κάνει διακρίσεις στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και κατ’ επέκταση στην προστασία του περιβάλλοντος, ήτοι:

Πίνακας 1 Συνολικός αριθμός άρνησης πλόων της NSR

| ΕΤΟΣ                            | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | ΣΥΝΟΛΟ |
|---------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|--------|
| ΑΡΝΗΣΕΙΣ<br>ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ<br>ΠΛΟΙΩΝ | 18   | 16   | 6    | 2    | 2    | 5    | 1    | 4    | 54     |
| ΑΡΝΗΣΕΙΣ<br>ΕΘΝΙΚΩΝ<br>ΠΛΟΙΩΝ   | 65   | 14   | 9    | 1    | 0    | 11   | 1    | 15   | 116    |
| ΣΥΝΟΛΟ                          | 83   | 30   | 15   | 3    | 2    | 16   | 2    | 19   | 170    |

Πηγή: [https://arcticyearbook.com/images/yearbook/2021/Scholarly-Papers/3\\_AY2021\\_Nikitina.pdf](https://arcticyearbook.com/images/yearbook/2021/Scholarly-Papers/3_AY2021_Nikitina.pdf) access την 30-07-2024 σε επεξεργασία του συγγραφέα της παρούσης διατριβής

<sup>113</sup>Danita Catherine, Burke, ο.π, σελ. 23.  
<sup>114</sup> Kristin, Bartenstein; Roman, Dremluiga and Natalia Prisekina. “Regulation of Arctic Shipping in Canada and Russia” Arctic Review on Law and Politics, Vol. 13, 2022, pp. 338–360, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://arcticreview.no/index.php/arctic/article/view/3229/6585#toc> access την 29-07-2024.  
<sup>115</sup> Jan Jakub, Solski, The Northern Sea Route in the 2010s: Development and Implementation of Relevant Law, 2020, Arctic Review on Law and Politics Vol. 11, 2020, pp. 383–410, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://arcticreview.no/index.php/arctic/article/view/2374/4804#FR9> access την 30-07-2024, σελ. 385  
<sup>116</sup> ABS, Navigating the Northern Sea Route Status and Guidance, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [https://ww2.eagle.org/content/dam/eagle/advisories-and-debriefs/ABS\\_NSR\\_Advisory.pdf](https://ww2.eagle.org/content/dam/eagle/advisories-and-debriefs/ABS_NSR_Advisory.pdf) access την 07-07-2024, σελ. 8.

Οι φορείς εκμετάλλευσης της διαδρομής παρέχουν επίσης υπηρεσίες παγοθραυστικών και επιβάλλουν τέλη διέλευσης καθ' όλη την διαδρομή, άσχετα με την χρήση παγοθραυστικής βοήθειας ως αποτέλεσμα εθνικής εφαρμογής του άρθρου 234 της UNCLOS 1982. Τον Δεκέμβριο του 2017, η ρωσική κυβέρνηση πήρε την απόφαση ότι η μεταφορά ορυκτών και ενεργειακών πόρων, θα πραγματοποιείται μόνο από ρωσικά φορτηγά πλοία μέσω της NSR. Από τον Μάρτιο του 2019, αλλοδαπά στρατιωτικά πλοία που χρησιμοποιούν την NSR, πρέπει να ενημερώνουν την Ρωσία 45 ημέρες πριν, γεγονός που θέτει εμπόδια στην απρόσκοπτη ναυσιπλοΐα στα διεθνή ύδατα της Αρκτικής<sup>117</sup>, δημιουργώντας την έντονη αντίδραση των ΗΠΑ οι οποίες διατείνονται ότι στα στενά διεθνούς ναυσιπλοΐας τέτοιες ενέργειες είναι απαράδεκτες. Ακόμα το έτος 2019 η Διεύθυνση της NSR, μια νέα μονάδα της κρατικής εταιρίας ατομικής ενέργειας (ROSATOM), έλαβε εντολή από την ρωσική κυβέρνηση να διαχειρίζεται και να αναπτύσσει την NSR. Τέλος δεν έχουν λείψει και περιστατικά κατά τα οποία η NSR δεν μπόρεσε να ελέγξει την είσοδο πλοίων για τα οποία είχε απαγορεύσει τον πλου της NSR, όπως το έτος 2013, το *Arctic Sunrise* της Greenpeace.<sup>118</sup>

Επίσης η Δανία για λογαριασμό της Γροιλανδίας, έχει εκδηλώσει ενδιαφέρον να υιοθετήσει κανονισμούς όπως παραπάνω οι δύο χώρες, προετοιμάζοντας σχετικά νομοσχέδια και τέλος η Νορβηγία ενώ θα μπορούσε να το εφαρμόσει σε περιοχές πλησίον του Svalbard, αυτό θα ήταν προβληματικό διότι δεν έχει προβεί σε ανακήρυξη ΑΟΖ στην συγκεκριμένη περιοχή.<sup>119</sup>

Ο International Code for Ships Operating in Polar Waters- Polar Code (P.C) του IMO<sup>120</sup> υιοθετήθηκε το 2014 και τέθηκε σε ισχύ τον Ιανουάριο του έτους 2017 αποτελώντας το νομικό πλαίσιο για την ναυτική δραστηριότητα στην Αρκτική (και στην Ανταρκτική), μιας και η αύξηση της παρουσίας των πλοίων στην περιοχή, ανάγκασε τον διεθνή οργανισμό να συντάξει το ανωτέρω νομικό πλαίσιο για την προστασία του περιβάλλοντος και της ζωής (επιβατών και ναυτικών) στην θάλασσα και να καλύψει το κενό που υπήρχε στην ρύθμιση της ναυτιλίας στην

---

<sup>117</sup>Heather, Conley, «The Arctic Spring. Washington Is Sleeping Through Changes at the Top of the World», 24.09.2019, FOREIGN AFFAIRS, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.foreignaffairs.com/articles/commons/2019-09-24/arctic-spring> access την 25-05-2023

<sup>118</sup>Viktoriya, Nikitina, The Arctic, Russia and Coercion of Navigation, Arctic Yearbook 2021, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [https://arcticyearbook.com/images/yearbook/2021/Scholarly-Papers/3\\_AY2021\\_Nikitina.pdf](https://arcticyearbook.com/images/yearbook/2021/Scholarly-Papers/3_AY2021_Nikitina.pdf) access την 30-07-2024, σελ. 14.

<sup>119</sup>Jan Jacub, Soliski, ο.π, σελ. 2.

<sup>120</sup> Πρόκειται για ένα διεθνή εξειδικευμένο οργανισμό που απαριθμεί 163 κράτη με σκοπό την βελτίωση της ασφάλειας στην διεθνή ναυτιλία και την πρόληψη ενεργειών μόλυνσης του θαλασσίου περιβάλλοντος. Ακόμα προωθεί την συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών μέσω της δημιουργίας σχετικών νομικών θεσπισμάτων. Τέλος ο ρόλος του είναι πολύ σημαντικός για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας στην μελετώμενη περιοχή της Αρκτικής, με την έκδοση σχετικών κανονισμών με σκοπό την πρόληψη θαλασσίων ατυχημάτων.

Αρκτική. Η μέγιστη γεωγραφική έκταση της περιοχής εφαρμογής του P.C στην Αρκτική, εμφανίζεται στην παρακάτω εικόνα 28, ήτοι:

Εικόνα 28 Μέγιστη γεωγραφική έκταση της περιοχής εφαρμογής του P.C στην Αρκτική



Πηγή: [https://uis.brage.unit.no/uis-xmlui/bitstream/handle/11250/2838986/PhD\\_Engtroe\\_Espen.pdf?sequence=3](https://uis.brage.unit.no/uis-xmlui/bitstream/handle/11250/2838986/PhD_Engtroe_Espen.pdf?sequence=3)

access την 31-07-2024.

Μέσω του P.C καθορίζονται standards σχετικά με ζητήματα σχεδιασμού, κατασκευής, εξοπλισμού, λειτουργίας εκπαίδευσης και περιβαλλοντικής προστασίας των πλοίων που διαπλέουν τον Αρκτικό Ωκεανό.<sup>121</sup> Ειδικότερα περιλαμβάνει υποχρεωτικά μέτρα που καλύπτουν Μέρος I Ασφάλεια, Μέρος II Μέτρα για την αποτροπή της ρύπανσης και διατάξεις συστάσεων που αφορούν τα δύο Μέρη. Ο P.C αφορά πλοία, επιβατικά, εμπορικά και όχι πολεμικά, των 500 GT και άνω, τα οποία διαπλέουν άνω των 72° βόρεια και κάτω των 72° νότια και τα οποία, θα πρέπει να εφοδιασμένα με Polar Ship Certificate το οποίο τα κατατάσσει σε επτά κατηγορίες πλεύσης σε πάγο ανάλογα με την ηλικία και σύνθεση του τελευταίου, όπως φαίνεται στην παρακάτω εικόνα 29, ήτοι:

<sup>121</sup>IMO, Polar Code, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/polar-code.aspx> access την 06-07-2024.

Εικόνα 29 Κατηγορίες πολικών πλοίων

| Season       | Summer/Autumn |             |        |       |       |       | Year Round  |           |        |
|--------------|---------------|-------------|--------|-------|-------|-------|-------------|-----------|--------|
| Ice Type     | First-Year    |             |        |       |       |       | Second-Year | Mult-Year | All    |
| Min Ice      | 0.15 m        | 0.25 m      | 0.35 m | 0.5 m | 0.7 m | 1.0 m | 1.3 m       | 1.8 m     | 3.0+ m |
|              |               | Polar Class | PC 7   | PC 6  | PC 5  | PC 4  | PC 3        | PC 2      | PC 1   |
| Baltic Class | IC            | IB          | IA     | IA*   |       |       |             |           |        |
|              |               |             |        |       |       |       |             |           |        |

Πηγή: [https://www.researchgate.net/figure/Classes-of-polar-ships-based-on-data-from-14-16\\_fig3\\_269338363](https://www.researchgate.net/figure/Classes-of-polar-ships-based-on-data-from-14-16_fig3_269338363) access την 30-07-2024.

Ακόμα τα πλοία θα πρέπει να διαθέτουν Polar Water Operational Manual το οποίο παρέχει όλες τις απαραίτητες πληροφορίες στο πλήρωμα και στον ιδιοκτήτη του για λήψη αποφάσεων κατά την διάρκεια τυχόν κρίσεων που θα ανακύψουν. «Την απόλυτη και πλήρη ευθύνη της έκδοσης του πιστοποιητικού *Polar Ship*, που επαληθεύει ότι το σκάφος συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του *Polar Code*, την έχουν οι εθνικές αρχές του κράτους σημαίας». <sup>122</sup> Το κράτος σημαίας φέρει την τελική ευθύνη για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης ενός πλοίου με τα διεθνή πρότυπα, σύμφωνα με την UNCLOS 1982. Το έτος 2020, η Ρωσία υιοθέτησε νέους πιο αυστηρούς (από τον *Polar Code*) κανόνες για την ναυσιπλοΐα στην NSR<sup>123</sup>, υιοθετώντας ορισμένους κανονισμούς του *Polar Code* που σχετίζονται με τα πιστοποιητικά *polar ship*, εξοπλισμούς και προμήθειες κ.α, και αποδεικνύει περίτρανα ότι είναι σε θέση να επιβάλλει τους δικούς της κανονισμούς σε περίπτωση που ο *Polar Code* δεν εφαρμόζεται, ιδίως από τα κράτη σημαίας.

Φυσικά η υλοποίηση του P.C γίνεται μέσω της International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), της International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL) και της International Convention on Standards of Training, Certification and Watch keeping (STCW).<sup>124</sup> Ο P.C και οι τροποποιήσεις της SOLAS εγκρίθηκαν κατά την 94η

<sup>122</sup> Andrey, Todorov, Coping with deficiencies in the Polar Code: a Russian perspective, The Polar Journal, 2020, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.imemo.ru/files/File/en/Articles/2020/PolarCode-Todorov2020.pdf> access την 30-07-2024, σελ. 3

<sup>123</sup> Andrey, Todorov, Russia's implementation of the Polar Code on the Northern Sea Route, The Polar Journal, Ιανουάριος 2021, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [https://journals.scholarsportal.info/details/2154896x/v11i0001/30\\_riotpctnsr.xml](https://journals.scholarsportal.info/details/2154896x/v11i0001/30_riotpctnsr.xml) access την 14-08-2024.

<sup>124</sup> Espen, Engtrø, A discussion on the implementation of the Polar Code and the STCW Convention's training requirements for ice navigation in polar waters, Journal of Transportation Security, 2022, 15:41–67, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <file:///C:/Users/User/Downloads/s12198-021-00241-7.pdf> access την 30-07-2024, σελ. 49.

σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του IMO (Maritime Security Committee -MSC), τον Νοέμβριο του 2014. Οι περιβαλλοντικές διατάξεις και οι τροποποιήσεις της MARPOL εγκρίθηκαν κατά την 68η σύνοδο της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (Marine Environment Pollution Committee-MEPC) τον Μάιο του 2015.<sup>125</sup> Στην παρακάτω εικόνα 30, αποτυπώνονται οι βασικές πληροφορίες σχετικά με την ασφάλεια των πλοίων, ήτοι:

Εικόνα 30 Τα πεδία ρύθμισης του PolarCode



Πηγή-επεξεργασία πρωτοτύπου : Διδακτορική διατριβή Μπαξεβάνη Παρασκευής, 2017

Κλείνοντας, ο P.C έχει δεχθεί σφοδρή κριτική από μια σημαντική μερίδα ερευνητών οι οποίοι διατείνονται ότι τυχάνει ανεπαρκής για την διασφάλιση του περιβάλλοντος και της ασφαλούς ναυσιπλοΐας στην περιοχή της Αρκτικής. Ειδικότερα, έχει επικριθεί ότι είναι ασαφής σε ορισμένες από τις διατάξεις του και αφήνει στην διακριτική ευχέρεια διοικήσεων και νηογνομόνων για το πώς θα συμμορφωθούν στις λειτουργικές απαιτήσεις.<sup>126</sup> Επιπροσθέτως η κατηγοριοποίηση των πλοίων, ανάλογα με τον πάγο τον οποίο διαπερνούν, είναι προβληματική διότι τα πλοία κατηγορίας C' (πάγος 15 εκατοστών έως 1 μέτρου και ηλικίας 1 έτους) η οποία όπως φαίνεται είναι μια μεγάλη κατηγορία μπορεί να εγκλωβίσει ένα ακατάλληλο πλοίο. Άλλη μια κριτική είναι ότι δεν παρέχει επαρκείς απαιτήσεις για την επάνδρωση και την εκπαίδευση των πληρωμάτων σε πλοία που λειτουργούν σε πολικά ύδατα.<sup>127</sup> Ακόμα οι οδηγίες του IMO περιορίζονται για αλιευτικά και σκάφη αναψυχής άνω των 24 μέτρων ενώ τα περισσότερα ατυχήματα αφορούν πλοία τέτοιου είδους διαστάσεων 10 έως 24 μέτρων και τα οποία αντιπροσωπεύουν σχεδόν τα μισά περιστατικά μεταξύ 2005-2017.<sup>128</sup> Τέλος παρατηρείται μια

<sup>125</sup>IMO, ο.π.

<sup>126</sup>Andrey, Todorov, ο.π, σελ. 3

<sup>127</sup>WWF, IMPROVING THE POLAR CODE TO BETTER PROTECT ARCTIC WATERS, 08.04.2022, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.arcticwwf.org/newsroom/features/improving-the-polar-code-to-better-protect-arctic-waters/> access την 14-08-2024.

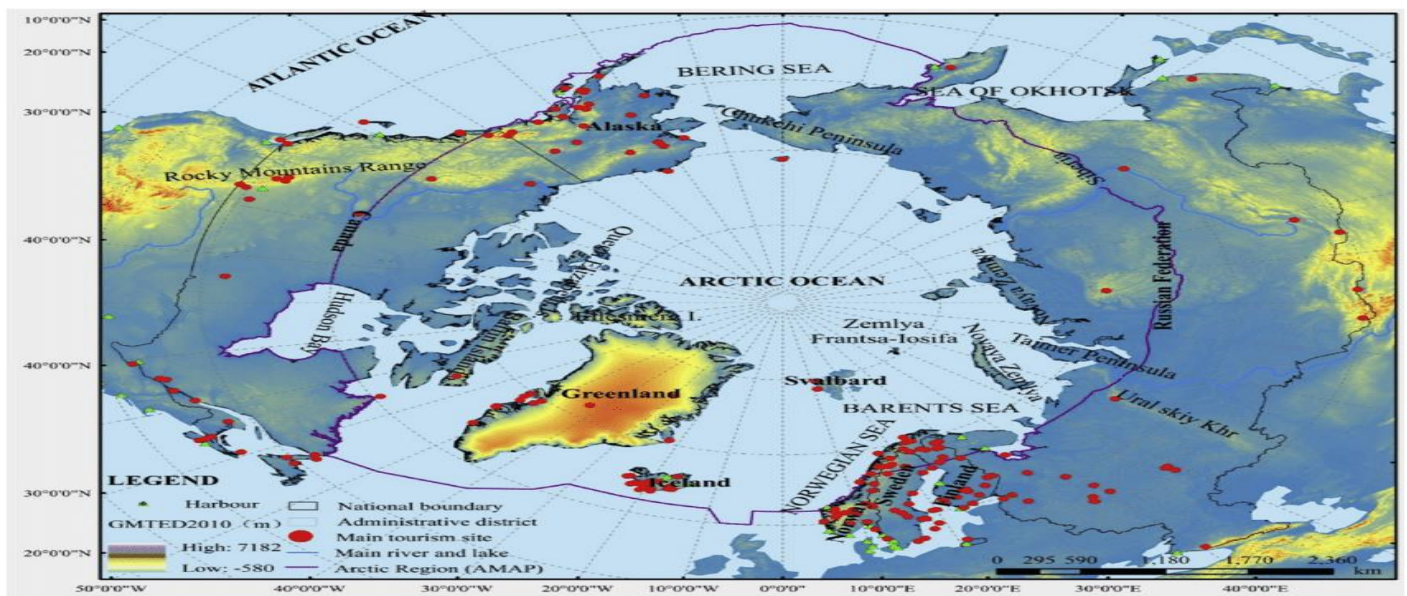
<sup>128</sup>WWF, ο.π

έλλειψη εναρμόνισης και τυποποίησης μεταξύ των κ-μ του IMO στην χρήση μεθόδων διδασκαλίας στην εκπαίδευση των ναυτικών που ταξιδεύουν στα νερά του Βόρειου και του Νότιου Πόλου.<sup>129</sup> Τα κενά του P.C αναδείχθηκαν σε μια έρευνα επιστημόνων στην Αρκτική, οι οποίοι μελέτησαν τα δεδομένα από το Automatic Identification System-AIS και από τους μετεωρολογικούς σταθμούς, των ετών 2013-2022, για να διαπιστώσουν σε ποιο βαθμό εκτέθηκαν τα πλοία στις επικίνδυνες θαλάσσιες καιρικές συνθήκες στον Αρκτικό Ωκεανό.<sup>130</sup>

### 3.5 Ανάπτυξη αρκτικού θαλάσσιου τουρισμού, απειλές για την ανθρώπινη ζωή και έρευνα & διάσωση (SAR) στον Αρκτικό Ωκεανό

Με την τήξη των πάγων, έχει αυξηθεί ο αριθμός των τουριστικών σκαφών και κρουαζιερόπλοιων που δραστηριοποιούνται στην μελετώμενη περιοχή, με αποτέλεσμα τον σημαντικό αντίκτυπο στον τουρισμό της Αρκτικής και που θα δημιουργήσει περισσότερες ευκαιρίες για την τουριστική της ανάπτυξη. «Οι δημοφιλείς διαδρομές περιελάμβαναν αυτές που διασχίζουν το Βορειοδυτικό Πέρασμα του Καναδά και κατά μήκος των ακτών της Γροιλανδίας, της Νορβηγίας και του Αρχιπελάγους Σβάλμπαρντ».<sup>131</sup> Στην παρακάτω εικόνα 31 φαίνονται οι κυριότεροι τουριστικοί, θαλάσσιοι και μη, της Αρκτικής, ήτοι:

Εικόνα 31 Η αρκτική περιοχή και οι κύριοι τουριστικοί της προορισμοί



Πηγή: [https://www.researchgate.net/figure/Arctic-region-and-its-main-tourist-destinations\\_fig2\\_341775278](https://www.researchgate.net/figure/Arctic-region-and-its-main-tourist-destinations_fig2_341775278) access την 15-07-2024.

<sup>129</sup>IMO, Key recommendations proposed to improve Polar Code training, 11.12.2023, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.imo.org/en/MediaCentre/Pages/WhatsNew-2018.aspx> access την 14-08-2024.

<sup>130</sup>Malte, Humpert, “Polar Code May Need Updating as Arctic Shipping Increases New Study Concludes”, ο.π.

<sup>131</sup>Ο.Τ, “Γροιλανδία: Κρουαζιερόπλοιο που προσάραξε δείχνει τους κινδύνους αυξημένης κυκλοφορίας στην Αρκτική”, Ο.Τ, 14.09.2023, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.ot.gr/2023/09/14/naytilia/groilandia-krouazieroploio-pou-prosarakse-deixnei-tous-kindynous-ayksimenis-kykloforias-stin-arktiki/> access την 14-08-2024.

Το ατύχημα ενός τουριστικού ή επιβατηγού σκάφους, με επικείμενο κίνδυνο ζωών, είναι ένα σενάριο που τρομάζει κυριολεκτικά τους υπευθύνους έρευνας και διάσωσης των παράκτιων κρατών. Τέτοια περιστατικά έχουν λάβει ήδη χώρα στην Αρκτική, χωρίς ευτυχώς μέχρι στιγμής, ανθρώπινες απώλειες.

Ειδικότερα, τον Ιούνιο του έτους 1989 το ρωσικό κρουαζιερόπλοιο *Maxim Gorkiy* με 973 Γερμανούς τουρίστες, προσκρούει σε παγόβουνο και κινείται κατά μήκος της ακτογραμμής του Svalbard έχοντας ρήγμα στο σκαρί του και βάζει νερά. Κοντά στη περιοχή υπάρχει βάση ελικοπτέρων διάσωσης, ενώ πλησίον του κινδυνεύοντας πλοίου έπλεε σκάφος της Ακτοφυλακής της Νορβηγίας το οποίο αφίχθη τρεις ώρες μετά το ατύχημα, όταν η ήδη η πλήρη του πλοίου είχε βυθιστεί. Οι επιβάτες του πλοίου απομακρύνθηκαν με τα ελικόπτερα και έτερα προστρέξαντα προς βοήθεια σκάφη. Δεν υπήρξε απώλεια ζωής.<sup>132</sup>

Στις 24 Αυγούστου του έτους 2018, το *AkademikIoffe*, ένα ρωσικής σημαίας επιβατικό πλοίο με 102 επιβάτες και 61 μέλη πληρώματος<sup>133</sup>, έπλεε 78 ναυτικά μίλια βόρεια-βορειοδυτικά του Kugaaruk στο Nunavut, ανάμεσα σε στενά και σε περιοχή του Αρκτικού Καναδά η οποία δεν είχε επιθεωρηθεί σύμφωνα με τα σύγχρονα υδρογραφικά πρότυπα.<sup>134</sup> Το πλοίο προσάραξε σε αβαθή με ταχύτητα 7,6 κόμβων και από την έρευνα φάνηκε ότι οι αρμόδιοι για την πλοήγηση του πλοίου, Αξιωματικοί της γέφυρας, είχαν απενεργοποιήσει την συσκευή εκπομπής ηχητικών σημάτων του σκάφους που προειδοποιούσε για επικείμενη προσάραξη. Στο σημείο έσπευσαν προς βοήθεια παγοθραυστικά σκάφη της Καναδικής Ακτοφυλακής και 5 αεροσκάφη καθώς και ένα άλλο κρουαζιερόπλοιο, 20 ώρες μετά το συμβάν.<sup>135</sup> Από την βλάβη του κύτους του σκάφους, 2 δεξαμενές έρματος και 2 δεξαμενές καυσίμων παρουσίασαν εισροή υδάτων και εκτιμάται ότι 80,51 λίτρα καυσίμων απελευθερώθηκαν στην θάλασσα. Όλοι οι επιβάτες διασώθηκαν χωρίς τραυματισμούς.

Στις 11 Σεπτεμβρίου 2023 το *Ocean Explorer*, ένα πολυτελές κρουαζιερόπλοιο το οποίο μετέφερε 206 επιβάτες, προσάραξε στο Άλπεφιορδ, σε ένα εθνικό πάρκο που απέχει περίπου

---

<sup>132</sup>Christina Benjaminsen and Åse Dragland, "The Perils of the Arctic", The Maritime Executive, 06.09.2019, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://maritime-executive.com/editorials/the-perils-of-the-arctic> access την 06-07-2024.

<sup>133</sup>Michael, Byers, "Tourism of uncharted Arctic waters 'dangerous', says Canadian professor", CBC, 25.05.2021, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.cbc.ca/news/canada/north/tourism-arctic-dangerous-akademik-ioffe-1.6038341> access την 15-07-2024.

<sup>134</sup>TSB of Canada, "Marine transportation safety investigation M18C0225", 21.05.2021, διαθέσιμη στην ιστοσελίδα <https://www.tsb.gc.ca/eng/enquetes-investigations/marine/2018/m18c0225/m18c0225.html> access την 15-07-2024.

<sup>135</sup>Malte, Humpert, "The Russian-flagged passenger ship AkademikIoffe ran aground along Canada's Arctic Northwest Passage with 162 people aboard early on Friday, August 24th", High North News, 28.08.2018, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.highnorthnews.com/en/arctic-cruise-ship-runs-aground-canadas-northwest-passage> access την 15-07-2024.

1.400 χιλιόμετρα βορειοανατολικά της Nuuk, της πρωτεύουσας της Γροιλανδίας.<sup>136</sup> Δεν προκλήθηκε θαλάσσια ρύπανση ούτε και διάνοιξη του κύτους του πλοίου. Η Κοινή Αρκτική Διοίκηση (JAC) του στρατού της Δανίας ανακοίνωσε ότι η κοντινότερη μονάδα της JAC ήταν ένα σκάφος επιθεώρησης που απείχε 1.200 ναυτικά μίλια από το κρουαζιερόπλοιο τη στιγμή της προσάραξης.<sup>137</sup>

Τα ανωτέρω προαναφερθέντα συμβάντα, αποτελούν τρανή απόδειξη ότι τα αρκτικά νερά δεν είναι ακόμα ασφαλή για περιηγήσεις, ακόμα και για τα πιο καλά εξοπλισμένα και προετοιμασμένα πλοία, αλλά η τουριστική βιομηχανία πιέζει αρκετά για διαδρομές εξερεύνησης. Ένα παγοθραυστικό θα αφιχθεί μετά από αρκετή ώρα στο σημείο του συμβάντος, και είναι αδύνατο, λόγω μεγέθους του, να εξυπηρετήσει εκατοντάδες επιβάτες ενός κρουαζιερόπλοιοι. Επίσης σε περίπτωση βύθισης του τελευταίου, είναι αδύνατη η επιβίωση των επιβατών στα παγωμένα νερά ή σε πολικές θερμοκρασίες .

Η διάσωση εκείνων που βρίσκονται σε κίνδυνο στην ανοιχτή θάλασσα, είναι ενσωματωμένη στην ναυτική κουλτούρα, εδώ και πολλούς αιώνες. Επιπροσθέτως, *«το καθήκον παροχής βοήθειας στην θάλασσα, αποτελεί έναν μακροχρόνιο κανόνα διεθνούς δικαίου, που ισχύει σε όλες τις θάλασσες και για όλα τα πλοία, κωδικοποιημένο σε διάφορες διεθνείς συμβάσεις όπως η UNCLOS 1982, η SOLAS Convention 1974 και η SAR Convention 1979 , αυτανακλώντας μια θεμελιώδη πεποίθηση της ανθρωπότητας»*.<sup>138</sup> Ειδικότερα, η υποχρέωση να διασώσεις εκείνους που κινδυνεύουν στον Αρκτικό Ωκεανό, αποτελεί ένα αυστηρό καθήκον<sup>139</sup>, πόσο δε περισσότερο στις μέρες μας, όπου έχουν αυξηθεί τόσο οι πλόες στην περιοχή όσο και ο αριθμός των εμπορικών πτήσεων που διέρχονται από εκεί.<sup>140</sup> Στην παρακάτω εικόνα 32 εμφανίζονται οι πορείες που ακολουθούν οι εμπορικές πτήσεις, πετώντας πάνω από τον Αρκτικό Ωκεανό, ήτοι:

---

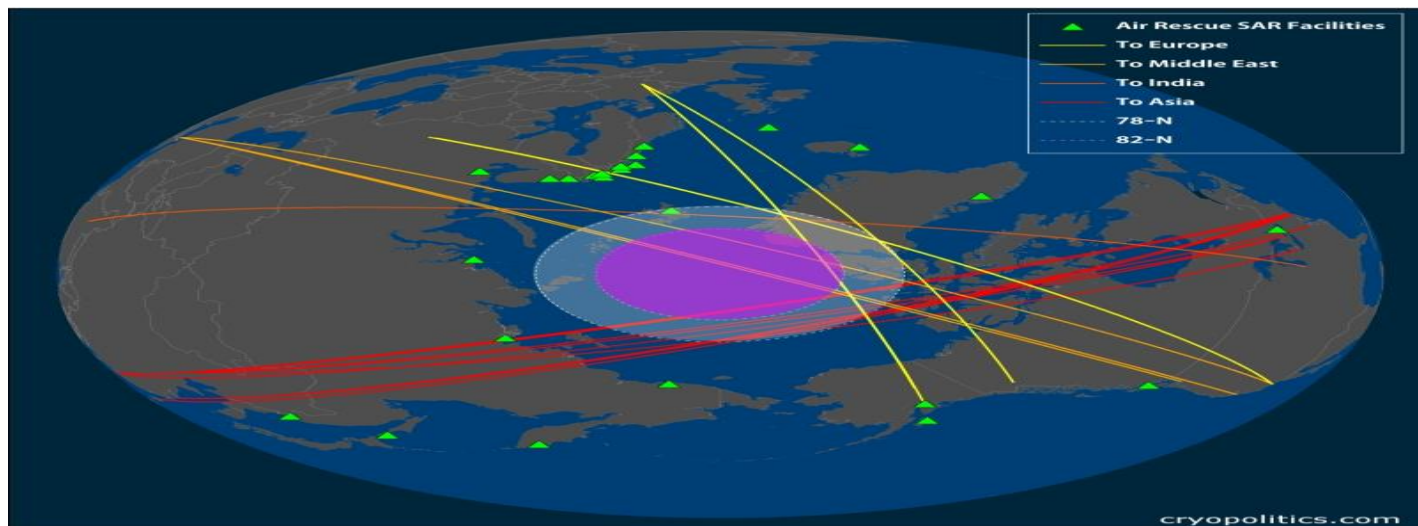
<sup>136</sup>The Guardian, “Cruise ship runs aground in Greenland with 206 passengers onboard”, 13 September 2023, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.theguardian.com/world/2023/sep/12/cruise-ship-runs-aground-in-greenland-with-206-passengers-onboard> access την 17-07-2024

<sup>137</sup>Πελοπόννησος Newsroom, “Κρουαζιερόπλοιο με 206 επιβάτες προσάραξε σε απομονωμένη περιοχή της Γροιλανδίας”, Ηλεκτρονική Εφημερίδα Πελοπόννησος, 12.09.2023, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://pelop.gr/krouazieroploio-me-206-epivates-prosaraxe-se-apomonomeni-periochi-tis-groilandias/> access την 06-07-2024.

<sup>138</sup> Tomas ,Heidar, The Duty to Render Assistance at Sea under International Law, International Tribunal for the Law of the Sea, 17 March 2018, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <http://www.iflos.org/wp-content/uploads/Presenation-Tomas-Heidar-1.pdf> access την 17-09-2024, σελ. 2 .

<sup>139</sup>Clint, Schlegel, “SAR in the Arctic”, Proceedings , 2021, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [https://mydigitalpublication.com/publication/?i=706475&article\\_id=4023538&view=articleBrowser](https://mydigitalpublication.com/publication/?i=706475&article_id=4023538&view=articleBrowser) access την 19-07-2024.

<sup>140</sup>Anastasia, Christodoulou, et.al, An overview of the legal search and rescue framework and related infrastructure along the Arctic Northeast Passage, Science Direct, 2022, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0308597X2200032X#preview-section-abstract> access την 04-08-2024.



Πηγή: <https://www.cryopolitics.com/2014/04/02/the-tyranny-of-time-and-distance-in-arctic-sar/>  
access την 06-08-2024.

Ξεκινώντας την ανάλυσή μας, σύμφωνα με το άρθρο 98 της UNCLOS 1982 «Υποχρέωση παροχής βοήθειας» παράγραφο 1 «Κάθε Κράτος πρέπει να απαιτεί από τον πλοίαρχο οποιουδήποτε πλοίου που φέρει τη σημαία του, εφόσον μπορεί να πράξει αυτό χωρίς να εκθέσει σε σοβαρό κίνδυνο το πλοίο, το πλήρωμα ή τους επιβάτες.

(α) να παρέχει βοήθεια σε οποιοδήποτε πρόσωπο που είναι στη θάλασσα και κινδυνεύει να πνιγεί.

(β) να πλέει με όσο το δυνατόν μεγαλύτερη ταχύτητα για τη διάσωση ατόμων που βρίσκονται σε κίνδυνο, εφόσον ήθελε πληροφορηθεί ότι αυτοί χρειάζονται βοήθεια και εφόσον η παροχή τέτοιας βοήθειας μπορεί λογικά να αναμένεται απ' αυτόν.

(γ) σε περίπτωση σύγκρουσης, να παρέχει βοήθεια στο άλλο πλοίο, στο πλήρωμα του και στους επιβάτες του και, αν είναι δυνατό, να πληροφορεί το άλλο πλοίο για το όνομα του δικού του πλοίου, το λιμάνι νηολόγησης του καθώς και το πλησιέστερο λιμάνι στο οποίο θα προσεγγίσει αυτό».<sup>141</sup>

Από την μελέτη της παραγράφου 1 του ανωτέρω άρθρου, μπορεί κανείς να καταλάβει ότι η υποχρέωση διάσωσης δεν υπόκεινται στον πλοίαρχο του προστρέξαντος προς βοήθεια πλοίου, αλλά στο κράτος σημαίας. Ο πλοίαρχος του πλοίου αντιμετωπίζει από την άλλη περιορισμούς όπως διατυπώνονται στην παράγραφο 1 και 1β' και θα πρέπει η παροχή βοήθειας να μην θέτει σε κίνδυνο το πλοίο του και τους επιβάτες του. Συνεχίζοντας την ανάλυσή μας, σύμφωνα με την παράγραφο 1 του Regulation 33 του Chapter V της SOLAS 1974, «*The master of a ship at sea which is in a position to be able to provide assistance on receiving a signal from any source that persons are in distress at sea, is bound to proceed with all speed to their assistance, if*

<sup>141</sup> UNCLOS 1982, άρθρο 98, ο.π.

*possible informing them or the search and rescue service that the ship is doing so....».*<sup>142</sup> Ο πλοίαρχος του πλοίου χωρίς να εξετάσει την ιθαγένεια ή το καθεστώς των προσώπων ή τις συνθήκες υπό τις οποίες βρίσκονται, πρέπει να δράσει άμεσα προς βοήθεια. Και συνεχίζει η παράγραφος 1, *«If the ship receiving the distress alert is unable or, in the special circumstances of the case, considers it unreasonable or unnecessary to proceed to their assistance, the master must enter in the log-book the reason for failing to proceed to the assistance of the persons in distress, taking into account the recommendation of the Organization, to inform the appropriate search and rescue service accordingly».*

Όσο αφορά την υποχρέωση των παράκτιων κρατών για έρευνα και διάσωση, στην παράγραφο 2 του άρθρου 98 της UNCLOS 1982, *«Κάθε παράκτιο Κράτος πρέπει να μεριμνά για την ίδρυση, λειτουργία και συντήρηση επαρκούς και αποτελεσματικής υπηρεσίας έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα και, όπου το απαιτούν οι περιστάσεις, να συνεργάζεται με τα γειτονικά κράτη για τον σκοπό αυτό στο πλαίσιο περιφερειακών διευθετήσεων».*<sup>143</sup> Στην SAR Convention του 1979 για τον ανωτέρω σκοπό, θεσπίζεται ένα ειδικό νομικό πλαίσιο σχετικά με τις υποχρεώσεις για έρευνα και διάσωση και απαιτεί από τα μέρη την δημιουργία υπηρεσιών SAR για τα άτομα που βρίσκονται σε κίνδυνο. Έτσι δημιουργούνται περιοχές έρευνας και διάσωσης όπου τα παράκτια κράτη αναλαμβάνουν αυτή την ευθύνη και έτσι μετά την θέση της Σύμβασης σε ισχύ, δημιουργήθηκαν περιφέρειες SAR σε όλες τις θάλασσες του κόσμου. Και στην SAR Convention ισχύει η αρχή της μη διάκρισης όπως στην SOLAS Convention.

Τέλος στο Annex της SAR Convention, στο Chapter 3 και ειδικότερα στο 3.1.9, αναφέρεται ότι *«Parties shall co-ordinate and co-operate to ensure that masters of ships providing assistance by embarking persons in distress at sea are released from their obligations with minimum further deviation from the ships' intended voyage, provided that releasing the master of the ship from these obligations does not further endanger the safety of life at sea. The Party responsible for the search and rescue region in which such assistance is rendered shall exercise primary responsibility for ensuring such co-ordination and cooperation occurs, so that survivors assisted are disembarked from the assisting ship and delivered to a place of safety, taking into account the particular circumstances of the case and guidelines developed by the Organization. In these cases, the relevant Parties shall arrange for such disembarkation to be effected as soon as reasonably practicable».*<sup>144</sup>

---

<sup>142</sup> SOLAS 1974, Chapter V, Regulation 33, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα

[https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5a7f0081ed915d74e33f3c6e/solas\\_v\\_on\\_safety\\_of\\_navigation.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5a7f0081ed915d74e33f3c6e/solas_v_on_safety_of_navigation.pdf) access την 17-09-2024.

<sup>143</sup> Ο.π

<sup>144</sup> Annex SAR Convention 1979, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <http://nmsa.gov.pg/wp-content/uploads/2016/11/SAR-Convention-1979-pdf.pdf> access την 17-09-2024.

Μετά το περιστατικό το έτος 2001 με το πλοίο M/V Tempa το οποίο διέσωσε 433 αιτούντες άσυλο από ένα αλιευτικό που βυθιζόταν κατά την πορεία του στο Νησί των Χριστουγέννων <sup>145</sup>, ο IMO υιοθέτησε σημαντικά εργαλεία Soft Law για την πραγματοποίηση αποστολών έρευνας και διάσωσης όπως IMO Resolution A.920(22) from 2001 on Review of Safety Measures and Procedures for the Treatment of Persons Rescued at Sea και IMO Guidelines on the Treatment of Persons Rescued at Sea from 2004 (Resolution MSC.167(78)).

Συνοψίζοντας η υποχρέωση προς βοήθεια ατόμων που κινδυνεύουν στην θάλασσα, τόσο των κρατών σημαίας όσο και των παράκτιων κρατών ορίζεται στο άρθρο 98 της UNCLOS 1982. Επειδή όμως η Σύμβαση δεν μπορούσε να προσφέρει ένα αποτελεσματικό πακέτο μέτρων προς επίτευξη του ανωτέρω σκοπού, θεσπίστηκαν από τον IMO ειδικότερες συνθήκες όπως η SOLAS & SAR Conventions. Επιπροσθέτως και σύμφωνα με τις ανάγκες των καιρών, οι δύο αυτές συνθήκες έχουν υποβληθεί σε πολλές τροποποιήσεις με στόχο την προστασία των ανθρωπίνων δικαιωμάτων των μεταναστών στη θάλασσα και στη διασφάλιση μη τέλεσης έκνομων ενεργειών σε επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης. Τέλος ο IMO έχει υιοθετήσει κατευθυντήριες γραμμές μέσα soft law, τα οποία, αν και δεν είναι δεσμευτικά, διευκρινίζουν περαιτέρω τις υποχρεώσεις των κρατών σημαίας και των πλοιάρχων, σύμφωνα με τις επιταγές της UNCLOS 1982, της SOLAS και των συμβάσεων SAR.

Στις 12 Μαΐου 2011 στην Νyuuk της Γροιλανδίας, τα Α8 υπέγραψαν την Συμφωνία για Συνεργασία για Έρευνα και διάσωση στην Αρκτική,<sup>146</sup> η οποία αποτελεί το πρώτο νομικά δεσμευτικό κείμενο του Α.Σ, όπως αναφέραμε προηγουμένως. Μια περιοχή περίπου 13 εκατομμυρίων τετραγωνικών χιλιομέτρων χωρίζεται σε τομείς έρευνας και διάσωσης, όπου κάθε μέρος της Συμφωνίας θα έχει την ηγετική ευθύνη για τον συντονισμό και την οργάνωση όλων των δράσεων για περιστατικά SAR μικρής ή μεγάλης κλίμακας. Η συμφωνία SAR θα βελτιώσει την απόκριση έρευνας και διάσωσης στην Αρκτική, δεσμεύοντας όλα τα μέρη να συντονίσουν την κατάλληλη βοήθεια σε όσους βρίσκονται σε κίνδυνο και να συνεργαστούν μεταξύ τους για την ανάληψη επιχειρήσεων SAR. Τέλος τα μέρη της συμφωνίας, δεσμεύονται να παρέχουν βοήθεια SAR ανεξάρτητα από την εθνικότητα ή το καθεστώς των προσώπων που μπορεί να τη χρειάζονται. Έχουν αναπτύξει μεταξύ τους διμερείς και περιφερειακές συμφωνίες SAR, όπως οι ΗΠΑ, η Ρωσία και ο Καναδάς έχουν αναπτύξει συμφωνία SAR ή η Ρωσία με την Νορβηγία στην

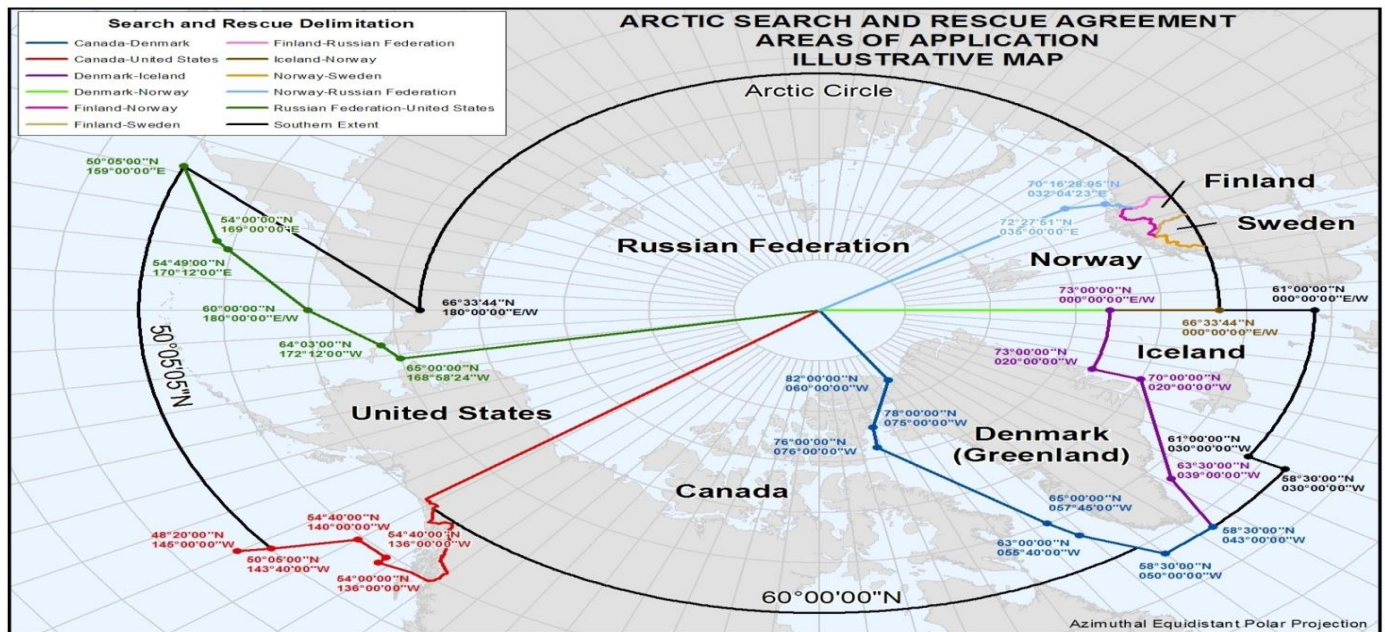
---

<sup>145</sup> Ben, Doherty, "The Tampa affair, 20 years on: the ship that capsized Australia's refugee policy", The Guardian, 21.08.2021, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.theguardian.com/australia-news/2021/aug/22/the-tampa-affair-20-years-on-the-ship-that-capsized-australias-refugee-policy> access την 17-09-2024.

<sup>146</sup> Search and Rescue in the Arctic, 2011, διαθέσιμη στην ιστοσελίδα <https://2009-2017.state.gov/documents/organization/205770.pdf> access την 02-07-2024.

θάλασσα του Barents όπου συνεκπαιδεύονται κάθε χρόνο.<sup>147</sup> Στην παρακάτω εικόνα 33, αποτυπώνεται χάρτης ,με τις περιοχές αρμοδιοτήτων SARτων παράκτιων κρατών της Αρκτικής, ήτοι:

Εικόνα 33 SAR στην Αρκτική



Πηγή: <https://www.state.gov/arctic/arctic-search-and-rescue-agreement-map/> access την 02-07-2024.

Παρότι οι εξερευνητές διαπλέουν τον Αρκτικό Ωκεανό από το 1800, εντούτοις υπάρχει μικρή εμπειρία από την πραγματοποίηση μαζικών επιχειρήσεων SAR εκεί.<sup>148</sup> Και οι λόγοι είναι πολλοί. Καταρχάς η SAR στον Αρκτικό Ωκεανό , αντιμετωπίζει πολλά εμπόδια όπως οι περιορισμένοι πόροι, η έλλειψη επαρκών χαρτών του Αρκτικού Ωκεανού με πλήρη υδρογραφικά, μετεωρολογικά και ωκεανογραφικά δεδομένα<sup>149</sup>, η χαμηλής πυκνότητα αρκτική κυκλοφορία, η μεγάλη έκταση της περιοχής με τις μεγάλες αποστάσεις (*tyranny of distance and time*), οι μεγάλες οροσειρές, οι μεγάλες διακυμάνσεις στο φως της ημέρας ανάλογα την εποχή, οι έντονες συνθήκες πάγου, οι απρόβλεπτες θαλάσσιες συνθήκες, κ.α.

Ακόμα δεν είναι όλες οι αρκτικές χώρες στο ίδιο επίπεδο προετοιμασμένες για τη αντιμετώπιση ενός περιστατικού. Για παράδειγμα ενώ υπάρχει πολύ καλή στελέχωση της SAR

<sup>147</sup> AMSA Report 2009, SAR in the Arctic, Arctis Knowledge Hub, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <http://www.arctis-search.com/Search+and+Rescue+%28SAR%29+in+the+Arctic> access την 01-08-2024.

<sup>148</sup> Emmi, Ikonen, "Improving International Cooperation on Arctic Search and Rescue", The Arctic Institute, 12.12.2017, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.thearcticinstitute.org/improving-international-cooperation-arctic-search-rescue/> access την 04-08-2024.

<sup>149</sup> Republic of France, THE great CHALLENGE OF THE ARCTIC- National Roadmap for the Arctic, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [https://www.diplomatie.gouv.fr/IMG/pdf/frna\\_-\\_eng\\_-\\_interne\\_-\\_prepa\\_-\\_17-06-pm-bd-pdf\\_cle02695b.pdf](https://www.diplomatie.gouv.fr/IMG/pdf/frna_-_eng_-_interne_-_prepa_-_17-06-pm-bd-pdf_cle02695b.pdf) access την 06-08-2024, σελ.39

Νορβηγίας για την αντιμετώπιση στα ανοικτά των ακτών της με επτά βάσεις στο έδαφός της <sup>150</sup>, αντιθέτως στην Γροιλανδία η στελέχωση είναι ισχνή.<sup>151</sup> Ακόμα οι διαθεσιμότητες αεροσκαφών και ελικοπτέρων μεγάλων αποστάσεων είναι περιορισμένες και η αποτελεσματικότητα των παγοθραυστικών είναι εγγυημένη μόνο όταν βρίσκονται πλησίον του συμβάντος. Επιπροσθέτως οι υποδομές και τα logistics δεν είναι κατάλληλα προετοιμασμένες, ενώ η κατανομή λιμανιών και βάσεων διάσωσης δεν είναι ορθή.<sup>152</sup> Σίγουρα με την πάροδο των ετών ,τα εμπλεκόμενα κράτη συνεχώς βελτιώνουν τις δυνατότητες για SAR με συνεχείς εκπαιδεύσεις και προμήθειες νέων πλοίων και αεροσκαφών, αλλά η διαδικασία δεν μπορεί να βελτιώσει άμεσα την κατάσταση. Προκρίνεται επομένως η αυτοδιάσωση (self-rescue) ως η μοναδική επίλυση του ζητήματος και καθίσταται η βασική αρχή σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος και εγκατάλειψης του πλοίου.<sup>153</sup> Όμως δυστυχώς και εδώ παρουσιάζονται σημαντικά ζητήματα αποτελεσματικότητας λόγω έλλειψης κατάλληλου εξοπλισμού και εκπαίδευσης των θαλάσσιων τουριστών<sup>154</sup> και επομένως η ευχή όλων είναι να βρίσκεται κάποιο άλλο επιβατηγό πλοίο πλησίον του ατυχήματος για μια επιτυχή έκβαση και περισυλλογή των ναυαγών εγκαίρως.

### **3.6 Θαλάσσιες διεκδικήσεις παράκτιων αρκτικών κρατών**

Κατά την μελέτη της σχετικής βιβλιογραφίας, φαίνεται ότι όλα αυτά τα χρόνια οι διεκδικήσεις θαλασσιών περιοχών εμφανίζονταν πολύ χαμηλά στην λίστα ενδιαφέροντος των παράκτιων κρατών της Αρκτικής λόγω του πάγου. Η τήξη του τελευταίου όμως, αλλάζει τα δεδομένα. Η ανακάλυψη και εκμετάλλευση νέων ενεργειακών πηγών κάτω από αυτόν σίγουρα θα εντείνει τις προσπάθειες των κρατών, δεδομένου του παγκόσμιου γεωπολιτικού περιβάλλοντος. Ακόμα θα εμφανιστούν χερσαίες εκτάσεις εντός του υδάτινου στοιχείου που θα αποτελέσουν αντικείμενο διεκδίκησης ή ευκαιρία επέκτασης των θαλάσσιων ζωνών τους (χωρικά ύδατα, υφαλοκρηπίδα, ΑΟΖ). Από την άλλη όμως, η αύξηση της στάθμης της θάλασσας στον Αρκτικό Ωκεανό, θα εξαφανίσει παράκτιες περιοχές και νησιά, με ότι αυτό συνεπάγεται για τις λειτουργικές θαλάσσιες ζώνες.

Στην παρούσα εργασία λόγω του περιορισμένου χώρου, θα ασχοληθούμε μόνο με τις υποθαλάσσιες διεκδικήσεις των παράκτιων κρατών για θαλάσσιες περιοχές, ο βυθός των οποίων

<sup>150</sup> Barents Watch, SAR in the Norwegian area of responsibility, 21.04.2023, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.barentswatch.no/en/articles/search-and-rescue-in-the-norwegian-area-of-responsibility/> access την 16-08-2024.

<sup>151</sup> MARIUS, The SAR system and preparedness in Greenland, 2020, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.sjoretsfondet.no/journal/2020/535/m-1082> access την 10-07-2024.

<sup>152</sup> Lukas, Benz, et.al, Development of a search and rescue framework for maritime freight shipping in the Arctic, Science Direct, 2021, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0965856421001889> access την 04-08-2024.

<sup>153</sup> Andreas, Østhagen, Arctic emergency management, Centre for Military Studies, 2017, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [https://www.jstor.org/stable/pdf/resrep05275.6.pdf?refreqid=fastly-default%3A9dc38635be98f0154aec7547c36ba0f7&ab\\_segments=&origin=&initiator=&acceptTC=1](https://www.jstor.org/stable/pdf/resrep05275.6.pdf?refreqid=fastly-default%3A9dc38635be98f0154aec7547c36ba0f7&ab_segments=&origin=&initiator=&acceptTC=1) access την 14-08-2024, σελ. 6 .

<sup>154</sup> Ο.π, σελ. 7.

φαίνεται πλούσιος σε ορυκτούς πόρους. Τα παράκτια αρκτικά κράτη, όλα αυτά τα χρόνια κυρίως από το έτος 2001 έως τις μέρες μας, χρησιμοποιούν το Διεθνές Δίκαιο για τις διεκδικήσεις τους. Δεν αναπτύσσουν πολεμικές πρακτικές όπως γίνεται με την Κίνα στην Νότια Σινική Θάλασσα.<sup>155</sup> Σέβονται και τηρούν την UNCLOS 1982 και βασίζονται στις διατάξεις της για τις νόμιμες, μελλοντικές «επεκτατικές» τους κινήσεις στην περιοχή, διεκδικώντας την μερίδα του λέοντος στον Αρκτικό Ωκεανό. Δεν δημιουργούν περιστατικά έντασης με τα πολεμικά σκάφη τους ή τα σκάφη της ακτοφυλακής, δεν δημιουργούν τετελεσμένα αλλά συμμορφώνονται με την Σύμβαση υπό το άγρυπνο βλέμμα φυσικά, του Α.Σ.

Στις υποθαλάσσιες διεκδικήσεις τώρα, ο Καναδάς, η Ρωσία και η Δανία προβάλλουν τις αξιώσεις τους για την υποβρύχια κορυφογραμμή Lomonosov, όπως φαίνεται στην παρακάτω εικόνα 34. Καταρχάς, όλες οι διεκδικητριες χώρες ισχυρίζονται ότι η εν λόγω κορυφογραμμή είναι μια επέκταση της υφαλοκρηπίδας τους που συνεχίζει από την ακτογραμμή τους στον Κεντρικό Αρκτικό Ωκεανό. Η πρώτη έρευνα-αίτηση κατατίθεται στην CLCS<sup>156</sup> από την Ρωσία το έτος 2001 και αναθεωρήθηκε το έτος 2015. Στις 23 Μαΐου 2019 ο Καναδάς υπέβαλε μια έρευνα-αίτηση στην CLCS για την επέκταση της υφαλοκρηπίδας, ύστερα από 10 έτη επιστημονικών και νομικών ερευνών για τον καθορισμό των ορίων της υποθαλάσσιας ξηράς του Καναδά στην Αρκτική.<sup>157</sup> Στις 31 Μαρτίου 2021 η Ρωσία υποβάλλει στην Επιτροπή αναθεωρημένη αίτηση με νέα δεδομένα<sup>158</sup> και ο Καναδάς αφού συγκέντρωσε όλα τα απαραίτητα στοιχεία<sup>159</sup>, υπέβαλε στις 19 Δεκεμβρίου 2022 μια προσθήκη της από 2021 αίτησής του<sup>160</sup>, ως απάντηση, για επαναπροσδιορισμό της υφαλοκρηπίδας του, όπου εκτιμάται ότι βρίσκονται τεράστια ανεκμετάλλευτα κοιτάσματα πετρελαίου και φυσικού αερίου, επεκτείνοντας τις αξιώσεις του κατά 600,000-700,000 τετραγωνικά χιλιόμετρα.<sup>161</sup>

<sup>155</sup> Ιδιαίτερη αντίφαση της Κίνας. Ενώ στον Αρκτικό Ωκεανό τυγχάνει υπερασπιστής της UNCLOS 1982 και ένθερμος υποστηρικτής της, αντιθέτως στην ΝΣΘ δεν τηρεί τις διατάξεις της και έρχεται σε αντιπαράθεση με τα έτερα κράτη της περιοχής κάνοντας ακόμα χρήση πολεμικών μέσων.

<sup>156</sup> Η CLCS μπορεί να προβεί σε συστάσεις μόνο σε περιοχές που δεν υπάρχουν αλληλεπικαλυπτόμενες αξιώσεις.

<sup>157</sup> Evaluation of Canada's Extended Continental Shelf Program, Diplomacy, Trade and Corporate Evaluation Division, Global Affairs Canada, February 2019, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.international.gc.ca/gac-amc/assets/pdfs/publications/evaluation/2019/2019-evaluation-ecs-pce-eng.pdf> access 30-11-2022

<sup>158</sup> Kamrul, Hossain, "Russia's proposed extended continental shelf in the Arctic Ocean: Science setting the stage for Law" στο The Polar Connection 02-06-2021 διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://polarconnection.org/russia-extended-continental-shelf-arctic/> access την 04-12-2022

<sup>159</sup> Valentin, A. Koshkin, 2022 Delimitation of the Continental Shelf in the Central Arctic Ocean: Is It Possible Nowadays? Διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [file:///C:/Users/User/Downloads/katia,+AR\\_3771\\_Web.pdf](file:///C:/Users/User/Downloads/katia,+AR_3771_Web.pdf) access την 19-11-2022

<sup>160</sup> A, Honniball, "Canada: Addendum to Partial Submission to CLCS (Arctic Ocean)", De Maribus, 07.01.2023, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://demaribus.net/2023/01/07/canada-addendum-to-partial-submission-to-clcs-arctic-ocean/> access την 03-07-2024.

<sup>161</sup> Martin, Breum, "Canada extends its Arctic Ocean seabed claim all the way to Russian waters", ArcticToday, 21.12.2022, διαθέσιμο την ιστοσελίδα <https://www.arctictoday.com/canada-extends-its-arctic-ocean-seabed-claim-all-the-way-to-russian-waters/> access την 03-07-2024.



Πηγή: <https://www.pakistantoday.com.pk/2023/08/11/the-roof-of-the-world/> access την 02-07-2024

Στις 06 Φεβρουαρίου 2023, η CLCS αποφάσισε πως μεγάλο μέρος των αξιώσεων της Ρωσίας είναι σωστό λόγω της γεωλογίας, αν και άλλα μέρη χρειάζονται περαιτέρω έρευνα και εξερεύνηση. Ειδικότερα η Επιτροπή δεν αποδεχόταν εις όλο τους ισχυρισμούς της Ρωσίας για μια περιοχή 2,000,000 τετραγωνικών χιλιομέτρων, απορρίπτοντας μόνο τα 300,000 τετραγωνικά χιλιόμετρα.<sup>162</sup> Η Ρωσία παρέδωσε εν συνεχεία νέα δεδομένα στη CLCS στις 14 Φεβρουαρίου 2023. Εάν η Επιτροπή δώσει θετική απάντηση στις αξιώσεις της Ρωσίας, τότε θα μπορούσε να καταλήξει να κατέχει την μερίδα του λέοντος, μια περιοχή μεγαλύτερη από τη Λιβύη. Τέλος η Δανία, στις 15 Δεκεμβρίου 2014 υπέβαλλε με την Πέμπτη σε σειρά αίτησή της στην CLCS για επέκταση της υφαλοκρηπίδας, δηλώνοντας ότι η οροσειρά Lomonosov αποτελεί προέκταση του εδάφους της. Η περιοχή που διεκδικείται εκτείνεται πέρα των 200 ν.μ από την βόρεια ακτή, φτάνοντας την ρωσική ΑΟΖ, και καλύπτει μια περιοχή σχεδόν 350,000 τετραγωνικών χιλιομέτρων.<sup>163</sup>

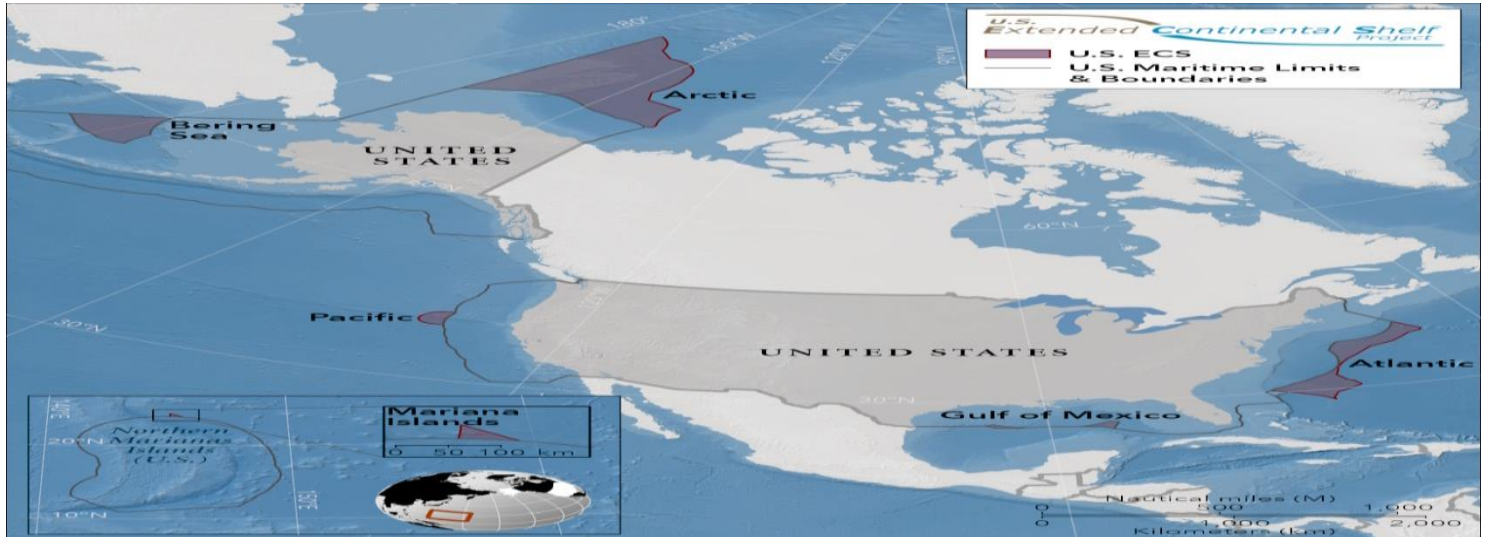
Στις 19 Δεκεμβρίου του έτους 2023, οι ΗΠΑ ύστερα από επιστημονικές έρευνες 20 ετών, ανακοίνωσαν για πρώτη φορά μέσω του Υπουργείου Εξωτερικών και παρουσιάζοντας σχετικό χάρτη που καθορίζει τα εξωτερικά όρια ενός μεγάλου κομματιού που ισχυρίζονται, κατόπιν ερευνών τους, ότι είναι πλούσιο σε πόρους, την επέκταση της ΑΟΖ τους στον Αρκτικό Ωκεανό

<sup>162</sup>Bjørn, Kunoy, "Recommendations on the Russian Federation's Proposed Outer Continental Shelf in the Arctic Area", EJIL: Talk!, 03.03.2023, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.ejiltalk.org/recommendations-on-the-russian-federations-proposed-outer-continental-shelf-in-the-arctic-area/> access την 03-07-2024.

<sup>163</sup>Krishnadev, Calamur, "Denmark Claims Part Of The Arctic, Including The North Pole", npr, 15.12.2014. διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.npr.org/sections/thetwo-way/2014/12/15/370980109/denmark-claims-part-of-the-arctic-including-the-north-pole> access την 04-07-2024.

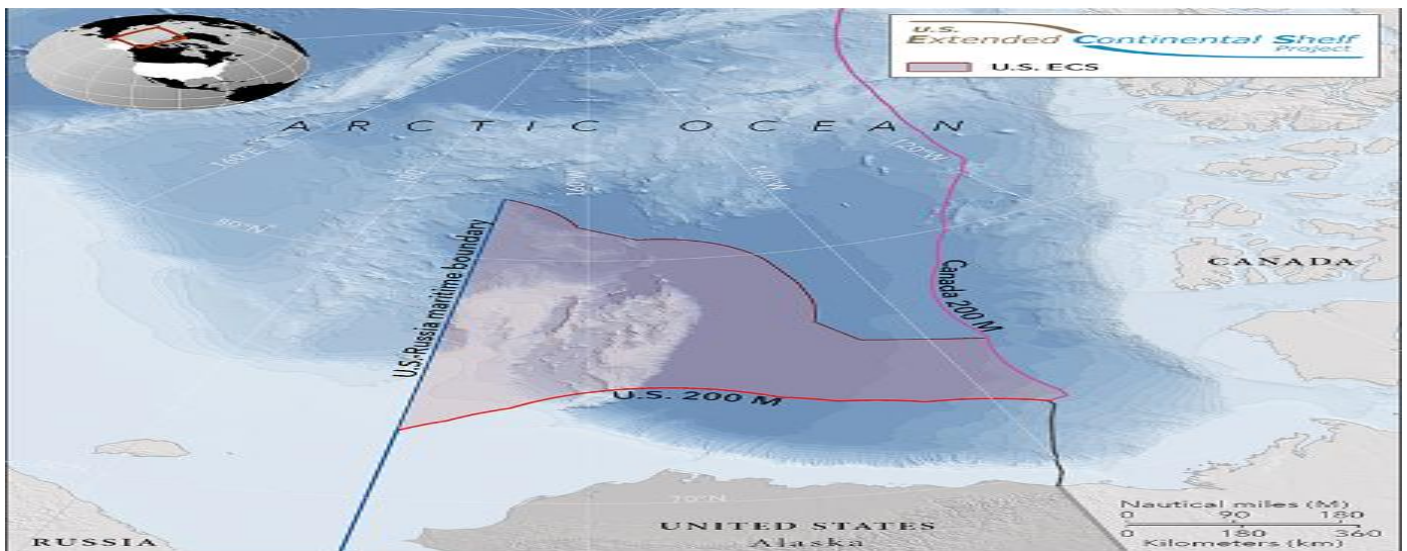
και στην Βερίγγειο Θάλασσα.<sup>164</sup> Πρόκειται για μια περιοχή 520,400 τετραγωνικών χιλιομέτρων στον Αρκτικό Ωκεανό, πέραν από τα 200 ν.μ και μια περιοχή 176,330 τετραγωνικών χιλιομέτρων στην Βερίγγειο Θάλασσα, όπου εφάπτονται τα θαλάσσια σύνορά τους με την Ρωσία<sup>165</sup>, όπως φαίνεται στις παρακάτω εικόνες 35 και 36 ήτοι:

Εικόνα 35 Αξιώσεις ΗΠΑ για επέκταση υφαλοκρηπίδας στην Αρκτική



Πηγή:<https://www.wilsoncenter.org/article/five-takeaways-us-continental-shelf-announcement> access την 01-08-2024

Εικόνα 36 Αξιώσεις επέκτασης υφαλοκρηπίδας ανατολικά στην Αρκτική



Πηγή:<https://www.wilsoncenter.org/article/five-takeaways-us-continental-shelf-announcement> access την 01-08-2024

<sup>164</sup>Evan T., Bloom, "Five Takeaways from the US Continental Shelf Announcement", Wilson Center, 03.01.2024, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.wilsoncenter.org/article/five-takeaways-us-continental-shelf-announcement> access την 01-08-2024.

<sup>165</sup>Yereth, Rosen, "U.S. preparing to claim new ocean territory off Arctic Alaska and in central Bering Sea", Alaska Beacon, 28.12.2023, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://alaskabeacon.com/2023/12/28/u-s-preparing-to-claim-new-ocean-territory-off-arctic-alaska-and-in-central-bering-sea/> access την 21-07-2024.

Αλλά στο παραπάνω θετικό για τις ΗΠΑ εγχείρημα, υπάρχει ένα μελανό σημείο, ότι «δεν μπορούν να συμβουλευτούν την Επιτροπή καθώς η χώρα δεν έχει προσχωρήσει στη UNCLOS 1982».<sup>166</sup>

### 3.7 Παράνομη Λαθραία Άναρχη (ΠΛΑ) Αλιεία στον Αρκτικό Ωκεανό

Η ανοικτή θάλασσα στον Αρκτικό Ωκεανό τυχάνει το τελευταίο «global common».<sup>167</sup> Στον Αρκτικό Ωκεανό βρίσκονται οι μεγαλύτερες ποσότητες ιχθυοαποθεμάτων στον κόσμο.<sup>168</sup> Ειδικότερα έχουν εντοπιστεί 633 είδη ψαριών εκ των οποίων μόνο τα 58 αλιεύονται.<sup>169</sup> Οι περιοχές που θεωρείται ότι καταλαμβάνουν τα μεγαλύτερα ποσοστά αλιείας στην Αρκτική είναι αυτές που φαίνονται στην παρακάτω εικόνα 37 ,ήτοι:

Εικόνα 37 Περιοχές αλιείας στην Αρκτική



Πηγή: <file:///C:/Users/User/Downloads/ijmaf-3-1-33.pdf> access την 19-07-2024, σελ. 35

Η κλιματική αλλαγή σίγουρα έχει ποικίλες επιπτώσεις στην αλιεία της Αρκτικής<sup>170</sup>, η οποία είναι τόσο χρήσιμη για τους αυτόχθονες πληθυσμούς όσο και σε ολόκληρο τον κόσμο ,μιας και αποτελεί πηγή τροφής για πολλές χώρες. Από την μία , η αύξηση της θερμοκρασίας του νερού οδηγεί στην μετανάστευση των ιχθυοαποθεμάτων προς τις βόρειες περιοχές. Από την

<sup>166</sup>Σοφία, Γαλάνη, ο.π , σελ. 11

<sup>167</sup>Katherine, Anania, "The Arctic Is Our Last Global Commons—Let's Manage Its Fisheries Properly", RAND, 30.06.2023, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.rand.org/pubs/commentary/2023/06/the-arctic-is-our-last-global-commons-lets-manage-its.html> access την 07-07-2024.

<sup>168</sup>Arctic Portal, "Arctic Fisheries", διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://arcticportal.org/fishing-portlet/arctic-fisheries> access την 07-07-2024.

<sup>169</sup>Eurofish International Organisation, "Opportunities for fisheries as the Arctic ice melts", 19.12.2019, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://eurofish.dk/opportunities-for-fisheries-as-the-arctic-ice-melts/> access την 07-07-2024.

<sup>170</sup>National Ocean Economic Program, Arctic Fisheries, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.oceaneconomics.org/NOEP/Arctic/fisheries/> access την 07-07-2024.

άλλη η τήξη του πάγου, έχει αυξήσει την πρόσβαση στην περιοχή και θα οδηγήσει τα κράτη να αναζητήσουν και νέες περιοχές αλιείας όπως ο Κεντρικός Αρκτικός Ωκεανός (Κ.Α.Ω)<sup>171</sup>, με τον οποίο θα ασχοληθούμε ιδιαίτερα, μιας και η παγοκάλυψη έχει αρχίσει και μειώνεται και ενδεχομένως να είναι εποχικά απαλλαγμένος από πάγους μέχρι το έτος 2035.

Σύμφωνα με την UNCLOS 1982, η ανοικτή θάλασσα του Αρκτικού Ωκεανού είναι προσβάσιμη μέσω των ΑΟΖ των παράκτιων κρατών, τα οποία τελευταία, έχουν την δυνατότητα να επιτρέπουν ή να απαγορεύουν την πρόσβαση σε αυτή σε άλλα κράτη με τα αλιευτικά τους εργαλεία. Όμως έτσι δημιουργείται ένα πρόβλημα ανισότητας και μη δημοκρατικής θεώρησης των γεγονότων, λόγω του ότι τα παράκτια αρκτικά κράτη θα ήταν πιο προνομιούχα και τα απομακρυσμένα θα πλήττονταν επισιτιστικά από μια τέτοια κίνηση. Εξάλλου στην περιοχή πλέουν αλιευτικά πλοία από πολλά κράτη του κόσμου και επομένως επιβαλλόταν η σύναψη μιας συμφωνίας περιορισμένης εισόδου, με αυστηρή επιστημονική επιτήρηση και επίβλεψη, που θα περιλαμβάνει και μη αρκτικά κράτη που θέλουν να έχουν πρόσβαση στην ανοικτή θάλασσα της Αρκτικής.

Στις 03 Οκτωβρίου 2018 τα Α5 μαζί με την Κίνα, την Ε.Ε, την Ισλανδία, την Ιαπωνία και την Νότια Κορέα υπέγραψαν την Agreement to Prevent Unregulated High Seas Fisheries in the Central Arctic Ocean (CAOF Agreement or CAOFA) στο Ilulissat της Γροιλανδίας,<sup>172</sup> ύστερα από διαπραγματεύσεις που είχαν ξεκινήσει από το 2014 με την «Nuuk Statement» των Α5 και συνεχίστηκε ένα χρόνο αργότερα το 2015 με την «Oslo Declaration» για την συμμετοχή και των μη αρκτικών κρατών στην προσπάθεια προστασίας του Κ.Ε.Α από την ΠΛΑ αλιεία εν λόγω συμφωνία τέθηκε σε ισχύ στις 25 Ιουνίου του έτους 2021, ύστερα από έξι (6) έτη διαπραγματεύσεων και επιβάλλει 16ετή απαγόρευση της εμπορικής αλιείας στον Κ.Α.Ω επιτρέποντας στους επιστήμονες να μελετήσουν την βιοποικιλότητα της θαλάσσιας αυτής περιοχής, χωρίς να προκαλείται οικολογική βλάβη.<sup>173</sup> Η Συμφωνία του 2018 θα αποτρέψει την ΠΛΑ αλιεία στην ανοικτή θάλασσα του Κ.Α.Ω, μια περιοχή περίπου 2,8 εκατομμυρίων

---

<sup>171</sup>Efthymios Papastavridis, "Fisheries Enforcement on the High Seas of the Arctic Ocean: Gaps, Solutions and the Potential Contribution of the European Union and its Member States", διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [file:///C:/Users/User/Downloads/ESTU%2033.2%20Papastavridis\\_IJMCL%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/User/Downloads/ESTU%2033.2%20Papastavridis_IJMCL%20(1).pdf) access την 07-07-2024.

<sup>172</sup>Valentin, Schatz; Alexander Proelss; Nengye, Liu, "The 2018 Agreement to Prevent Unregulated High Seas Fisheries in the Central Arctic Ocean: A Primer", EJIL: Talk!, 26.10.2018, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.ejiltalk.org/the-2018-agreement-to-prevent-unregulated-high-seas-fisheries-in-the-central-arctic-ocean-a-primer/> access την 07-07-2024.

<sup>173</sup> Ocean Conservancy "Protecting the Central Arctic Ocean- An international agreement to prevent commercial fishing", διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://oceanconservancy.org/protecting-the-arctic/take-deep-dive/protecting-central-arctic-ocean/> access την 19-07-2024.

τετραγωνικών χιλιομέτρων<sup>174</sup>, η οποία αντιστοιχεί στο μέγεθος της Μεσογείου Θάλασσας<sup>175</sup> όπως φαίνεται στην παρακάτω εικόνα 38 , ήτοι:

Εικόνα 38 Περιοχή Κεντρικού Αρκτικού Ωκεανού που καλύπτεται από την Agreement to Prevent Unregulated High Seas Fisheries in the Central Arctic Ocean.



Πηγή: <https://arctic-council.org/news/exploring-the-arctic-ocean-the-agreement-that-protects-an-unknown-ecosystem/> access την 19-07-2024.

Η εν λόγω Συνθήκη δεν επικαλύπτει ή δεν επικαλύπτεται από τις άλλες τρεις νομικά δεσμευτικές συμφωνίες του Αρκτικού Ωκεανού οι οποίες θεοπίστηκαν από το Αρκτικό Συμβούλιο, όπως αναλυτικά αναφέρθηκαν παραπάνω, ήτοι για την θαλάσσια ρύπανση, την επιστημονική συνεργασία και για την έρευνα & διάσωση. Ακόμα οι υπογράφωντες είναι περισσότεροι από τα Α8 που υπέγραψαν τις άλλες τρεις. Επιπροσθέτως η εν λόγω Συνθήκη δεν μπορεί να εφαρμοσθεί μεμονωμένα και συνδέεται στενά, καταρχάς με την UNCLOS 1982, την 1993 Agreement to Promote Compliance with International Conservation and Management Measures by Fishing Vessels on the High Seas (Compliance Agreement) την 1995 United Nations Fish Stocks Agreement (UNFSA)<sup>176</sup> και με άλλες παγκόσμιες πρωτοβουλίες για την προώθηση διατήρησης της βιοποικιλότητας όπως π.χ The Kunming-Montreal Global Biodiversity Framework που υιοθετήθηκε τον Δεκέμβριο του 2022 που περιλαμβάνει

<sup>174</sup>European Commission, Proposal for a COUNCIL DECISION on the conclusion, on behalf of the European Union, of the Agreement to prevent unregulated high seas Fisheries in the Central Arctic Ocean, COM(2018) 453 final, 12.06.2018, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:2554f475-6e25-11e8-9483-01aa75ed71a1.0001.02/DOC\\_1&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:2554f475-6e25-11e8-9483-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_1&format=PDF) access την 07-07-2024, σελ.1 .

<sup>175</sup>Arctic Council, “EXPLORING THE ARCTIC OCEAN: THE AGREEMENT THAT PROTECTS AN UNKNOWN ECOSYSTEM” διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://arctic-council.org/news/exploring-the-arctic-ocean-the-agreement-that-protects-an-unknown-ecosystem/> access την 19-07-2024.

<sup>176</sup>Xiyan, Zhu, Jianye, Tang, “The interplay between soft law and hard law and its implications for global marine fisheries governance: A case study of IUU fishing”, KeAi, 2024, p. 511-521 διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2468550X23000576> access την 19-07-2024.

συγκεκριμένους σκοπούς και στόχους για την προστασία της φύσης.<sup>177</sup> Κλείνοντας, και σε αυτήν την περίπτωση, οι σημαίες ευκαιρίας αποτελούν ένα τρόπο διαφυγής για τις εταιρίες που ασχολούνται με την ΠΛΑ αλιεία, με αποτέλεσμα να είναι πρακτικά αδύνατη, κατά την κρίση του συγγραφέα, η τήρηση της εν λόγω Συνθήκης στο Κ.Α.Ω με ότι αυτό συνεπάγεται για την βιοποικιλότητα της περιοχής.

### 3.8 Ζητήματα θαλάσσιας ασφάλειας και δικαιώματα αυτόχθονων πληθυσμών

Ξεκινώντας την ανάλυση μας και όπως αναφέραμε σε προηγούμενο κεφάλαιο, η παρουσία των αυτόχθονων πληθυσμών στην περιοχή της Αρκτικής, εμφανίζεται πολύ πριν την δημιουργία των κυρίαρχων κρατών από το διεθνές νομικό σύστημα. Η παρουσία τόσο χιλιάδων ετών στην περιοχή, γέννησε μέσω της αλληλεπίδρασης με το φυσικό αρκτικό περιβάλλον, την «παραδοσιακή γνώση» η οποία αναφέρεται στην σοφία, στις πρακτικές, στις συγκεκριμένες δεξιότητες, στις κοινωνικές αλληλεπιδράσεις, κ.α.<sup>178</sup> και μεταφέρεται προφορικά από γενιά σε γενιά, αποδεικνύοντας την δυναμική και την εγκυρότητά της.

Οι αυτόχθονες μπορούν να γνωρίζουν καλύτερα ζητήματα που άπτονται της τήξης των πάγων και της διάβρωσης των εδαφών, που απασχολούν την παγκόσμια κοινότητα. Τα εδάφη τους και οι φυσικοί πόροι αυτών είναι ο πυρήνας της πολιτιστικής τους ταυτότητας και η παράδοση περιστρέφεται γύρω από αυτή την σύνδεση. Χαρακτηριστικά, όπως εύγλωττα εκφράστηκε από το Inter-American Court of Human Rights (IACtHR) στην υπόθεση μιας αυτόχθονης κοινότητας στην Παραγουάη, «*The culture of the members of the indigenous communities directly relates to a specific way of being, seeing, and acting in the world, developed on the basis of their close relationship with their traditional territories and the resources therein, not only because they are their main means of subsistence, but also because they are part of their worldview, their religiosity, and therefore, of their cultural identity*».<sup>179</sup>

Οι αυτόχθονες επιθυμούν η παραδοσιακή γνώση να χρησιμοποιείται στο ίδιο επίπεδο ακριβώς με την δυτική επιστήμη και να συμπληρώνει τη τελευταία, όχι να την αντικαταστεί, καθώς συμπληρώνουν η μια την άλλη.<sup>180</sup> Ενδιαφέρονται για τους τόπους κατοικίας τους αλλά πιστεύουν ότι οι αλλαγές στην Αρκτική θα αποτελέσουν μια ευκαιρία εκμετάλλευσης από τους

<sup>177</sup>WWF, “Central Arctic Ocean Fishing Agreement”, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.arcticwwf.org/our-priorities/governance/central-arctic-ocean-fisheries-agreement/> access την 19-07-2024.

<sup>178</sup>Alexandros, Sarris, “International Law and Governance of the Arctic in an Era of Climate Change”, PHD THESIS SUMMARY, 2024, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [https://www.universiteitleiden.nl/binaries/content/assets/rechtsgeleerdheid/faculteitsbestuur-en-bureau/mc/98092736\\_9651211\\_a\\_sarris\\_phd\\_summary\\_final\\_1\\_1.pdf](https://www.universiteitleiden.nl/binaries/content/assets/rechtsgeleerdheid/faculteitsbestuur-en-bureau/mc/98092736_9651211_a_sarris_phd_summary_final_1_1.pdf) access την 26-07-2024.

<sup>179</sup> Case of the YakyeAxa Indigenous Community v. Paraguay, 17 June 2005, IACtHR, Series C No. 125, para. 135, διαθέσιμη στην ιστοσελίδα [https://www.corteidh.or.cr/docs/casos/articulos/seriec\\_125\\_ing.pdf](https://www.corteidh.or.cr/docs/casos/articulos/seriec_125_ing.pdf) accesstην 27-07-2024.

<sup>180</sup>Mana ,Tugend, What Role for Traditional Knowledge in the Conservation of Marine Biodiversity in the Arctic High Seas?, The NCLOS Blog, 26.04.2021, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://site.uit.no/nclos/2021/04/26/what-role-for-traditional-knowledge-in-the-conservation-of-marine-biodiversity-in-the-arctic-high-seas/> access την 26-07-2024.

πιο νότιους λαούς.<sup>181</sup> Έτσι τα αρκτικά πρωτίστως κράτη θα πρέπει να στρέψουν την προσοχή τους σε σοβαρά ζητήματα που απασχολούν τους αυτόχθονες, σεβόμενα στο ακέραιο ένα σύνολο δικαιωμάτων που αναγνωρίζονται από το διεθνές δίκαιο.

Οι αυτόχθονες πληθυσμοί είναι εκείνοι που πλήττονται περισσότερο από την κλιματική αλλαγή, η οποία με την σειρά της αποτελεί μια σημαντική πρόκληση για την επιβίωση του παραδοσιακού τρόπου ζωής<sup>182</sup> και της παραδοσιακής οικολογικής γνώσης που είναι βαθιά συνυφασμένη με το περιβάλλον. Η απειλή του παραδοσιακού τρόπου ζωής ,από ένα όλο και νεότερο και αυξανόμενο σε αριθμό, πληθυσμό των αρκτικών περιοχών των Α8 καθώς επίσης , η απειλή της ανθρώπινης ασφάλειας από τα περιβαλλοντικά προβλήματα που δημιουργούνται από την εμπορική (εξορύξεις, τουρισμός, κ.α) και τη στρατιωτική (χρήση συμβατικών όπλων, ενδεχομένως στο μέλλον πυρηνικών όπλων, κ.α) και η πρόσβαση των κατοίκων σε υπηρεσίες πρωτοβάθμιας υγείας και εκπαίδευσης, έχει οδηγήσει το Α.Σ να θέσει ορισμένα πλαίσια και πλαίσια αντιλήψεων τα οποία αναγκάζουν τα κράτη να τα λάβουν υπόψη τους. Αυτά τα πλαίσια σε κάποιο βαθμό περιορίζουν την απόλυτη κυριαρχία των κρατών. Αυτή η άποψη βασισμένη στην κονστρουκτιβιστική θεώρηση , έχει αυξηθεί τα τελευταία χρόνια απαιτώντας πιο δραστικές λύσεις στα εν λόγω ζητήματα. Έτσι η έννοια της ανθρώπινης ασφάλειας στην Αρκτική περιλαμβάνει την προστασία του περιβάλλοντος, την διατήρηση του πολιτισμού και της ταυτότητας , τη χορήγηση και την διατήρηση της αυτονομίας και την αυτοδιοίκηση των αυτόχθονων πληθυσμών.

Χαρακτηριστικά παραδείγματα ζητημάτων που απειλούν την ανθρώπινη ασφάλεια, είναι η αλλαγή θέσης των θηραμάτων και μείωσης του αριθμού τους λόγω της τήξης των πάγων, αύξηση ατυχημάτων για τους θηρευτές λόγω μη σταθερού και παλαιού πάγου ο οποίος μπορεί να σπάξει από την κλιματική κρίση ή την κίνηση των παγοθραυστικών, η αναγκαστική μετεγκατάσταση, η εκβιομηχάνιση της περιοχής, πραγματική και δυνητική εκμετάλλευση των φυσικών πόρων, η υπεραλίευση και ο όλο αυξανόμενος αριθμός νεαρών σε ηλικία πληθυσμών, που δεν ακολουθούν τον παραδοσιακό τρόπο ζωής, αλλά λόγω της παγκοσμιοποίησης<sup>183</sup> , έχουν αφομοιώσει τον δυτικό τρόπο, κ.α. Η προάσπιση των δικαιωμάτων των αυτόχθονων πληθυσμών γίνεται με ένα πλήθος νομικών εργαλείων, σε περιφερειακό και διεθνές επίπεδο, που δυστυχώς, όπως θα αποδείξουμε παρακάτω, δεν έχει την δυναμική για την εγγύηση της προστασίας των ως

---

<sup>181</sup>Alexander, Edward; Evan, Bloom, "The Arctic Council and the Crucial Partnership Between Indigenous Peoples and States in the Arctic", WilsonCenter, 27.07.2023, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.wilsoncenter.org/blog-post/no-21-arctic-council-and-crucial-partnership-between-indigenous-peoples-and-states-arctic> access την 24-07-2024.

<sup>182</sup>Arctic Centre University of Lapland ,Arctic Indigenous Peoples, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.arcticcentre.org/EN/arcticregion/Arctic-Indigenous-Peoples> access την 29-06-2024

<sup>183</sup>Η οποία με την σειρά της αποτελεί σημαντικό παράγοντα πρόκλησης ζητημάτων ασφάλειας όπως η κλιματική κρίση.

άνω δικαιωμάτων, γιατί υπάρχει ακόμα μια σημαντική ασυμμετρία στην αρκτική διακυβέρνηση μεταξύ κρατών και αυτόχθονων πληθυσμών.<sup>184</sup>

Καταρχάς και γενικά, για πολλά χρόνια τα δικαιώματα και ο πολιτισμός των αυτόχθονων πληθυσμών είχαν δεχθεί ένα ισχυρό πλήγμα, μ' αποτέλεσμα να μένουν στο περιθώριο και να μην ικανοποιούνται οι ανάγκες τους.<sup>185</sup> Η κατάσταση θεωρητικά τουλάχιστον, έχει αλλάξει, και πολλά δικαιώματα είναι εγγυημένα βάσει μη δεσμευτικών νομικών κειμένων όπως π.χ η UN Declaration on the Rights of Indigenous Peoples (UN Declaration on the Rights of Indigenous Peoples, UNDRIP 2007, και νομικά δεσμευτικών κειμένων όπως η ILO Convention 169 on Indigenous and Tribal Peoples in Independent Countries (The ILO Convention 169 on Indigenous and Tribal Peoples in Independent Countries (1989) & η International Covenant on Civil and Political Rights (ICCPR) 1966.

Ειδικότερα σύμφωνα με τα άρθρα 3 και 4 της UNDRIP 2007, η οποία υιοθετήθηκε από την Γενική Συνέλευση του ΟΗΕ με το ψήφισμα 61/295, αναγνωρίζει το δικαίωμα στους αυτόχθονες για αυτοδιάθεση και αυτοδιακυβέρνηση σε εσωτερικά και τοπικά τους ζητήματα, χωρίς όμως έλεγχο στις εξωτερικές τους υποθέσεις. Ακόμα και μετά την επίσημη διαδικασία αποαποικιοποίησης του ΟΗΕ που έλαβε χώρα μέσω της Γενικής Συνέλευσης το έτος 1960 μέσω του ψηφίσματος 1514(XV) της Declaration on the Granting of Independence to Colonial Countries and Peoples Indigenous Peoples<sup>186</sup>, οι αυτόχθονες σε όλο τον κόσμο, έχουν βρεθεί εγκλωβισμένοι σε κυρίαρχα κράτη<sup>187</sup>, τα οποία, καίτοι έχουν αναγνωρίσει τη νομική σημασία της αυτοδιάθεσης των αυτόχθονων πληθυσμών, δεν επιθυμούν φυσικά οι τελευταίοι να γίνουν κυρίαρχα εθνικά κράτη. Ο Καναδάς αρχικά ψήφισε κατά της υιοθέτησης της UNDRIP, αλλά αργότερα άλλαξε γνώμη, η δε Ρωσία απείχε.

Η ILO 169 αποσκοπεί στην προστασία των δικαιωμάτων των αυτόχθονων πληθυσμών, του τρόπου ζωής τους και του πολιτισμού τους. Αποτελούσε μια βελτίωση της προηγούμενης *Convention 107 of 1957 on the Protection and Integration of Indigenous and Other Tribal and Semi Tribal Populations in Independent Countries* η οποία σκόπευε την αφομοίωση των αυτοχθόνων. Η ILO 169, δεν κάνει καμία αναφορά στην περιοχή της Αρκτικής. Όμως στο άρθρο

---

<sup>184</sup>Corine, Wood-Donnelly, Responsibility of and for Structural (In)Justice in Arctic Governance, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [file:///C:/Users/User/Downloads/Responsibility\\_of\\_and\\_for\\_Structural\\_InJustice\\_in\\_.pdf](file:///C:/Users/User/Downloads/Responsibility_of_and_for_Structural_InJustice_in_.pdf) access την 26-07-2024.

<sup>185</sup>Agnieszka, Szpak, "HUMAN SECURITY OF THE INDIGENOUS PEOPLES IN THE ARCTIC. THE SAMI CASE", INTERNATIONAL STUDIES INTERDISCIPLINARY POLITICAL AND CULTURAL JOURNAL, Vol. 20, No. 1/2017, 75-96, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [file:///C:/Users/User/Downloads/Human\\_Security\\_of\\_the\\_Indigenous\\_Pe%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/User/Downloads/Human_Security_of_the_Indigenous_Pe%20(2).pdf) access την 25-07-2024, σελ. 75.

<sup>186</sup> United Nations General Assembly, Declaration on the Granting of Independence to Colonial Countries and Peoples, UN Doc. A/res/1514/xv (14 December 1960), διαθέσιμη στην ιστοσελίδα [file:///C:/Users/User/Downloads/A\\_RES\\_1514\(XV\)-EN%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/User/Downloads/A_RES_1514(XV)-EN%20(1).pdf) access την 26-07-2024.

<sup>187</sup> : Romain Chuffart, Aaron M. Cooper, Corine Wood-Donnelly & Laura Seddon Old Sea, New Ice: sea ice geo engineering and indigenous rights in Arctic Ocean governance, 2023, The Polar Journal, 13:2, 195-215, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/2154896X.2023.2269688> access την 24-07-2024, σελ. 206

13 παρ. 2 αυτής ορίζεται ότι η «γη» των αυτοχθόνων στο διεθνές δίκαιο δεν είναι μόνο η ξηρά, αλλά και το περιβάλλον μέσα στο οποίο διαβιούν και εκμεταλλεύονται.

Τόσο η UNDRIP στα άρθρα 25 και 26 όσο η ILO 169 στο άρθρο 14, αναγνωρίζουν αμφότερες τους ισχυρούς και μάλιστα πνευματικούς δεσμούς των αυτόχθονων με τα παραδοσιακά τους εδάφη και τους αναγνωρίζουν το δικαίωμα να κατέχουν και να ελέγχουν τα εδάφη τους και με ορισμένους περιορισμούς, να χρησιμοποιούν και να διαχειρίζονται τους φυσικούς πόρους σε αυτά τα εδάφη.

Η πιο πολλά υποσχόμενη διεθνής συνθήκη για τα ανθρώπινα δικαιώματα για τους αυτόχθονες πληθυσμούς της Αρκτικής είναι η ICCPR. Δεδομένου ότι όλα τα κράτη της Αρκτικής είναι συμβαλλόμενα μέρη σε αυτήν και απαιτεί από όλα τα κράτη-μέρη να λάβουν ενεργά μέτρα για την προστασία του πολιτισμού των αυτόχθονων πληθυσμών (Άρθρο 27 της ICCPR), ιδίως του παραδοσιακού τρόπου ζωής, η Σύμβαση έχει πολλές δυνατότητες για τους αυτόχθονες πληθυσμούς της Αρκτικής. Επιπλέον, η Σύμβαση απαιτεί όλο και περισσότερο από τα συμβαλλόμενα μέρη να αναγνωρίζουν τους αυτόχθονες πληθυσμούς και το δικαίωμα αυτοδιάθεσης. Αφού όλα τα κράτη της Αρκτικής εκτός από τις ΗΠΑ είναι συμβαλλόμενα μέρη στο Προαιρετικό Πρωτόκολλό της, οι αυτόχθονες πληθυσμοί μπορούν να υποβάλουν αίτηση κατά των κρατών τους στην Επιτροπή Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων. Οι Saami έχουν χρησιμοποιήσει το δικαίωμα τους αυτό. Η μόνη αξιόλογη περίπτωση ήταν το Lubicon Lake Band από Αλμπέρτα που κατηγόρησε τον Καναδά ότι επέτρεψε την εκμετάλλευση πετρελαίου και φυσικού αερίου και την υλοτόμηση των παραδοσιακών τους κυνηγετικών τόπων και ψαρότοπων. Το 1990, το Lubicon Lake Band κέρδισε την υπόθεσή, αλλά ο Καναδάς δεν έχει τηρήσει την μη νομικά δεσμευτική απόφαση της Επιτροπής Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων.<sup>188</sup>

Αν και μη δεσμευτικά νομικά μέσα, η 1992 Rio Declaration on Environment and Development<sup>189</sup> και η Agenda 21<sup>190</sup> αναγνωρίζουν τον ζωτικό ρόλο των αυτόχθονων πληθυσμών, των κοινοτήτων τους και της παραδοσιακής γνώσης της βιώσιμης ανάπτυξης, στην αντιμετώπιση των ανησυχιών για τη βιοποικιλότητα και τη διαχείριση των πόρων. Ακόμα το ανανεωμένο ενδιαφέρον για την γνώση των αυτόχθονων κοινοτήτων αποτυπώνεται και στην Convention on

<sup>188</sup> Kamrul, Hossain, The Human Rights Committee on Traditional Cultural Rights: the Case of the Arctic Indigenous Peoples, 2009, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.sylff.org/wp-content/uploads/2009/03/hossain.pdf> access την 16-08-2024, σελ. 3, 8 και Fergus, MacKay, A Briefing on Indigenous Peoples' Rights and the United Nations Human Rights Committee, Forest Peoples Programme, 2001, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <http://www.forestpeoples.org/sites/fpp/files/publication/2010/10/unhrcfppbriefdec01eng.pdf> access την 16-08-2024, σελ. 23 και 24

<sup>189</sup> UN General Assembly, Report of the United Nations Conference on Environment and Development, Rio Declaration on Environment and Development, 12 August 1992, UN Doc. A/CONF.151/26, (Vol. I), Principle 22 [Rio Declaration] διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [https://www.un.org/en/development/desa/population/migration/generalassembly/docs/globalcompact/A\\_CONF.151\\_26\\_Vol.I\\_Declaration.pdf](https://www.un.org/en/development/desa/population/migration/generalassembly/docs/globalcompact/A_CONF.151_26_Vol.I_Declaration.pdf) access την 26-07-2024.

<sup>190</sup> UN General Assembly, Report of the United Nations Conference on Environment and Development, Agenda 21, 14 June 1992, UN Doc. A/CONF.151/26 (Vol. II), διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.un.org/esa/dsd/agenda21/Agenda%2021.pdf> access την 26-07-2024.

Biological Diversity (CBD) και ειδικότερα στο άρθρο 8j όπου αποτυπώνεται η παραδοσιακή γνώση.<sup>191</sup> Υπάρχει σαφής διασύνδεση του διεθνούς δικαίου και του ΔΑΔΑ. Είναι σαφές ότι οι αυτόχθονες πληθυσμοί του Βορρά μπορούν να διαδραματίσουν ρόλο στη βιώσιμη διαχείριση του Αρκτικού Ωκεανού.<sup>192</sup>

Η Ευρωπαϊκή Σύμβαση για τα Ανθρώπινα Δικαιώματα (ΕΣΔΑ), το πιο ισχυρό σύστημα προστασίας ανθρωπίνων δικαιωμάτων, έχει εφαρμογή στους Inuit της Γροιλανδίας, τους Saami των σκανδιναβικών χωρών και για τους αυτόχθονες του ρωσικού βορρά. Το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο Δικαιωμάτων του Ανθρώπου (ΕΔΔΑ) , από την μελετώμενη ,κριτικά, βιβλιογραφία, φαίνεται να επικεντρώνεται περισσότερο στην ατομική προστασία των δικαιωμάτων παρά της κοινότητας διότι η Σύμβαση και τα πρόσθετα πρωτοκολλά της , δεν περιλαμβάνουν διατάξεις για την προστασία μειονοτήτων αλλά γενικές αρχές για μη διάκριση.<sup>193</sup>

Στον Οργανισμό Αμερικανικών Κρατών (ΟΑΚ) και το σύστημά του για προστασία των ανθρωπίνων δικαιωμάτων μπορούν να απευθυνθούν οι αυτόχθονες πληθυσμοί του Καναδά και των ΗΠΑ. Και αυτό διότι ούτε ο Καναδάς ούτε και οι ΗΠΑ έχουν επικυρώσει την Αμερικανική Σύμβαση για τα Ανθρώπινα Δικαιώματα και ούτε έχουν αναγνωρίσει την δικαιοδοσία του Διαμερικανικού Δικαστηρίου Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων (ΔαΔΑΔ). Έτσι οι ανωτέρω αυτόχθονες πληθυσμοί μπορούν να υποβάλλουν αίτηση στην Διαμερικανική Επιτροπή Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων με βάση την 1948 American Declaration of the Rights and Duties of Man (IACHR)<sup>194</sup>,όπως έγινε στις 17 Δεκεμβρίου 2005 όταν 63 Inuit από τον Β. Καναδά και την Αλάσκα<sup>195</sup> άσκησαν αγωγή κατά των ΗΠΑ, υποστηρίζοντας ότι παραβίασαν οι τελευταίες τα ανθρώπινα δικαιώματά τους, προκαλώντας κλιματική αλλαγή και καταστρέφοντας έμμεσα τα μέσα διαβίωσής τους. Η IACHR δεν προχώρησε με την αναφορά, αλλά η υπόθεση ήταν κομβικής σημασίας στο κίνημα για τον χαρακτηρισμό της κλιματικής αλλαγής ως ζήτημα ανθρωπίνων δικαιωμάτων.<sup>196</sup> Ομοίως στις 13 Απριλίου 2013 το Arctic Athabaskan Council

<sup>191</sup> Secretariat of the Convention on Biological Diversity διαθέσιμη στην ιστοσελίδα <https://www.cbd.int/doc/legal/cbd-en.pdf> access την 26-07-2024.

<sup>192</sup> Anna ,Sharapova, et, "Indigenous Rights and Interests in a Changing Arctic Ocean: Canadian and Russian Experiences and Challenges", Arctic Review on Law and Politics Vol. 13, 2022, pp. 286–311,διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [https://digitalcommons.schulichlaw.dal.ca/cgi/viewcontent.cgi?article=2154&context=scholarly\\_works](https://digitalcommons.schulichlaw.dal.ca/cgi/viewcontent.cgi?article=2154&context=scholarly_works) access την 26-07-2024, σελ. 288-289

<sup>193</sup>Timo, Koivurova, International Law in the Arctic, CS 332: Contemporary Issues in the Circumpolar North: Comparative Policy Analysis and the Circumpolar North University of the Arctic, 2016, σελ. 1-18, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα<https://www.uarctic.org/media/1596810/cs-332-4-koivurova-international-law.pdf> access την 26-07-2024, σελ. 14

<sup>194</sup>Lisa, Mardikian; Sofia, Galani, "The Potential of Regional Human Rights Law and the Law of Sea", Oxford University Press *Human Rights Law Review*, 2023, 23, 1–24, σελ. 9.

<sup>195</sup> Lara C. ,Diaconu, "The Time Is Now For The IACHR To Address Climate Action As A Human Right: Indigenous Communities Can Lead (Again)," 24.05.2021, American Indian Law Journal: Vol. 9: Iss. 2, Article 2, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://digitalcommons.law.seattleu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1230&context=aijl> access την 27-07-2024,σελ. 224

<sup>196</sup>Harris, Casey , " Arctic Shipping: New Environmental and Human Rights Risk", CIEL, 09.08.2017, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.ciel.org/arctic-shipping-new-economic-opportunities-bring-increased-environmental-human-rights-risk/> access την 27-07-2024.

υπέβαλε αγωγή κατά του Καναδά ζητώντας αποζημίωση για παραβιάσεις ανθρωπίνων δικαιωμάτων που προκαλούνται από τις εκπομπές του μαύρου άνθρακα στην Αρκτική ο οποίος με την σειρά του προκαλεί ταχεία θέρμανση και τήξη των πάγων της Αρκτικής. Η αγωγή ακόμα εκκρεμεί προκειμένου εξετασθεί το παραδεκτό της.<sup>197</sup>

Σύμφωνα με την Διακήρυξη του Ilulissat του 2008 που αναφέραμε παραπάνω, τα Α5 δεσμεύτηκαν στο ότι η UNCLOS 1982 θα αποτελούσε το μοναδικό μέσο επίλυσης των τυχόν διαφορών τους που θα δημιουργούνταν κατά τις εδαφικές τους διεκδικήσεις. Οι Inuit του Καναδά, της Γροιλανδίας, της Ρωσίας και της Αλάσκα (Inuit Nunaat), αντέδρασαν και μέσω της δικής τους 2009 Circumpolar Inuit Declaration on Sovereignty in the Arctic<sup>198</sup>, τόνισαν ότι τα κράτη δεν αναφέρθηκαν σε διεθνή όργανα που προωθούν και προστατεύουν τα δικαιώματα των αυτοχθόνων πληθυσμών ως μέρος των διεθνών μηχανισμών επίλυσης θεμάτων κυριαρχίας.<sup>199</sup> Επίσης κατά τις διαδικασίες θέσπισης-συζητήσεις της UNCLOS 1982, δεν συμμετείχαν αντιπροσωπείες των αυτοχθόνων, κατά παράβαση των διατάξεων της UNDRIP.

Η UNCLOS 1982 έδειξε ιδιαίτερη σπουδή σε ζητήματα προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, ενώ ο Καναδάς, οι ΗΠΑ και η Ρωσία κατά τις προπαρασκευαστικές ενέργειες της δημιουργίας της Σύμβασης είχαν υπόψη τους και τις συνέπειες μιας ενδεχόμενης περιβαλλοντικής καταστροφής στις κοινότητες των αυτόχθονων πληθυσμών. Χαρακτηριστικά, 46 από τα 320 άρθρα της αφορούν το θαλάσσιο περιβάλλον μιας και οι συνέπειες της ανθρώπινης δραστηριότητας σε αυτό είχαν αρχίσει να γίνονται ορατές κατά την σύνταξη του «Συντάγματος των Ωκεανών», αλλά πουθενά δεν γίνεται αναφορά στην κλιματική αλλαγή.<sup>200</sup> Ακόμα το άρθρο 234 της UNCLOS 1982, καίτοι δεν κάνει ευθεία αναφορά για την περιοχή της Αρκτικής, αφορά την τελευταία και δίνει την δυνατότητα στα παράκτια αρκτικά κράτη να λάβουν μέτρα κατά το δοκούν για την προστασία του αρκτικού περιβάλλοντος. Όπως προαναφέρθηκε, η UNCLOS 1982 είναι ένας «ζωντανός οργανισμός» ο οποίος και προσαρμόζεται στους καιρούς και μπορεί να ερμηνεύσει τις νέες συνθήκες.

Ακόμα η UNCLOS 1982 δεν αλληλεπιδρά με την UNDRIP και αποτυγχάνει να αναγνωρίσει τους αυτόχθονες πληθυσμούς που δεν έχουν το καθεστώς κράτους στα ΗΕ. Η UNCLOS παραμένει σιωπηλή σε ζητήματα κυριαρχίας των αυτόχθονων και αδυνατεί να

<sup>197</sup> Lara C. ,Diaconu, ο.π, σελ. 226-227.

<sup>198</sup> A Circumpolar Inuit Declaration on Sovereignty in the Arctic, 2009, διαθέσιμη στην ιστοσελίδα <https://iccalaska.org/wp-icc/wp-content/uploads/2016/01/Signed-Inuit-Sovereignty-Declaration-11x17.pdf> access την 26-07-2024.

<sup>199</sup> Sabaa Ahmad Khan , Legally Sculpting a Melting Arctic: States, Indigenous Peoples and Justice in Multilateralism, 2021,Chapter 5 , p.130-147, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [file:///C:/Users/User/Downloads/9789004424159-BP000007%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/User/Downloads/9789004424159-BP000007%20(1).pdf) access την 26-07-2024, σελ. 143

<sup>200</sup> Lisa, Mardikian; Sofia, Galani, ο.π, σελ. 20.

καθορίσει τα όρια των κοινοτήτων τους.<sup>201</sup> Από την άλλη η UNDRIP μπορεί να παρέχει συμπληρωματικό και ερμηνευτικό ρόλο στην UNCLOS 1982 σε τομείς Διεθνούς Δικαίου Προστασίας του Περιβάλλοντος και του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος. Η εξάρτηση των κρατών στην UNCLOS 1982, είναι πολύ λογικό να απασχολεί τις αυτόχθονες κοινότητες, οι οποίες θεωρούν ότι τα εγγενή δικαιώματά τους για την προστασία του αρκτικού περιβάλλοντος, δεν θα γίνουν αποδεκτά. Εξάλλου η UNCLOS 1982 δεν ασχολείται με τα άτομα μεμονωμένα και δεν απαντάει σε ζητήματα δικαιοδοσίας σχετικά με την προστασία των δικαιωμάτων τους. Είναι χαρακτηριστική η ρήση του Καθηγητή Evans «*The convention has an awful lot more to say about protecting fish than about protecting people*».<sup>202</sup>

Από την άλλη κατά τις διαπραγματεύσεις για την 2018 Agreement to Prevent Unregulated High Seas Fisheries in the Central Arctic Ocean, συμμετείχαν ενεργά οι αυτόχθονες πληθυσμοί της Αρκτικής και η Συμφωνία αυτή κάνει ρητή αναφορά στην συμβολή της γνώσης των τοπικών κοινοτήτων για την μετέπειτα εφαρμογή της. Ο IMO έχει ξεκινήσει την απευθείας αλληλεπίδραση με αντιπροσώπους των αυτοχθόνων κοινοτήτων από το 2016.<sup>203</sup> Το ITLOS με την νομολογία που παράγει προσπαθεί να τοποθετήσει την προστασία των δικαιωμάτων των αυτόχθονων πληθυσμών σε πρώτο πλάνο για να καλύψει την αδυναμία της UNCLOS όπως προαναφέρθηκε.<sup>204</sup> Εξάλλου ο Καθηγητής Λιάκουρας είχε πει μεταξύ άλλων ότι «*«Η νομολογία εξάλλου είναι ο κανόνας που έχει αναπτύξει και καθοδηγεί η διεθνής δικαιοσύνη ερμηνεύοντας αυτό που ασαφώς διατυπώνει η ΣΔΘ'82.....»*».<sup>205</sup>

Κλείνοντας θα μπορούσαμε γενικώς να διατυπώσουμε κάτι που ισχύει και στην περίπτωση της Αρκτικής, ότι κατά την τελευταία δεκαετία οι νομικές εξελίξεις σε περιφερειακό επίπεδο, συνέβαλαν κατά πολύ στην εξέλιξη της διεθνούς νομολογίας, η οποία σχετίζεται με τα δικαιώματα των αυτόχθονων πληθυσμών. Δυστυχώς, παρά την πληθώρα των νομικών εργαλείων που έχουν στην διάθεσή τους οι αυτόχθονες για την προστασία του περιβάλλοντος και τα οποία

<sup>201</sup> Christopher Mark Macneill (2023) "UNCLOS, UNDRIP & TARTUPALUK: The Grim Tale of Hans Isle and Graense," Sustainable Development Law & Policy: Vol. 23: Iss. 2, Article 4, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://digitalcommons.wcl.american.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1728&context=sdlp> access την 26-07-2024, σελ. 19

<sup>202</sup> Malcolm, Evans, House of Lords, International Relations and Defence Select Committee Inquiry, 'UNCLOS: fit for purpose in the 21<sup>st</sup> century?' διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://committees.parliament.uk/oralevidence/2853/pdf/> access την 25-07-2024, σελ. 5.

<sup>203</sup> IMO, Arctic indigenous leaders meet IMO Secretary-General, 26.10.2016, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.imo.org/en/MediaCentre/Pages/WhatsNew-701.aspx> access την 17-08-2024.

<sup>204</sup> ITLOS, Case No. 31 REQUEST FOR AN ADVISORY OPINION SUBMITTED BY THE COMMISSION OF SMALL ISLAND STATES ON CLIMATE CHANGE AND INTERNATIONAL LAW, 15 June 2023, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/31/written\\_statements/4/C31-WS-4-5-CIEL\\_GPI.pdf](https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/31/written_statements/4/C31-WS-4-5-CIEL_GPI.pdf) access την 16-08-2024.

<sup>205</sup> Πέτρος, Λιάκουρας, *Η Λιθύη ως Μήλον της Έριδος : Δίκαιο και Πολιτική*, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://eclass.unipi.gr/modules/document/file.php/EBI193/%CE%9B%CE%B9%CE%B2%CF%8D%CE%B7%20%CE%9A%CF%8E%CE%BD%CF%83%CF%84%CE%B1%CF%82%20%28Rev.2%29%20%CF%84%CE%BF%20%CE%9C%CE%AE%CE%BB%CE%BF%20%CF%84%CE%B7%CF%82%20%CE%88%CF%81%CE%B9%CE%B4%CE%BF%CF%82%202023.pdf> access την 24-01-2024, σελ. 14.

θα μπορούσαν να αποδειχθούν πολύ χρήσιμα για την επίλυση των διαφορών σχετικά με το κλίμα<sup>206</sup>, η θέση τους είναι μειονεκτική σε σχέση με τα κυρίαρχα κράτη.

### 3.9 Διασυννοριακό οργανωμένο έγκλημα

Εκτιμάται βάσιμα ότι η τήξη των πάγων και η διάνοιξη των αρκτικών θαλάσσιων οδών, θα οδηγήσει τους διακινητές στην αύξηση της χρησιμοποίησή τους προκειμένου διακινήσουν παρανόμως μετανάστες, όπλα, ναρκωτικά, κ.α από τις περιοχές της Ασίας στην αμερικανική ήπειρο, με χρόνους παραδόσεως πιθανόν μειωμένους σε σχέση με τις υπάρχουσες θαλάσσιες διαδρομές. Τα Α8 το γνωρίζουν πολύ καλά αυτό και σπεύδουν να ενισχύσουν τις στρατιωτικές τους δυνάμεις και τις δυνάμεις της Ακτοφυλακής και επιβολής του Νόμου, με αυξημένη επιτήρηση και ελέγχους, αλλά δεν έχουν προ το παρόν ένα ολιστικό πρόγραμμα. Μπορεί να έχουν λάβει κάποια μέτρα, τώρα, που δεν υπάρχει αυξημένη κίνηση, ώστε να είναι προετοιμασμένοι κατάλληλα στο μέλλον, στερούνται όμως επαρκών πόρων, υποδομών και εξοπλισμού<sup>207</sup>, ενώ η διάχυση της πληροφορίας μεταξύ τους βρίσκει εμπόδια, δυσκολεύοντας ακόμα περισσότερο την περιφερειακή συνεργασία.

Οι ΗΠΑ εκτιμούν ότι οι χειρότερες απειλές για την εθνική τους ασφάλεια στην περιοχή της Αρκτικής, αποτελούν μη κρατικοί δρώντες οι οποίοι χρησιμοποιώντας τις απαλλαγμένες από πάγο θαλάσσιες διαδρομές, θα επιδίδονται στις έκνομες πράξεις που αποτελούν αντικείμενο μελέτης του παρόντος υποκεφαλαίου. Ο Καναδάς και η Ρωσία συμμερίζονται τις απόψεις των ΗΠΑ επί του θέματος και συνεργάζονται από κοινού για τον σκοπό αυτό<sup>208</sup>, ενώ απαιτείται μια ακόμα πιο συνεκτική θαλάσσια στρατηγική για την πρόληψη και καταστολή των ανωτέρω έκνομων ενεργειών. Το έτος 2009 η Αστυνομία της Γροιλανδίας κατέσχεσε ποσότητα 118 κιλών κάνναβης, η μεγαλύτερη που έχει κατασχεθεί ποτέ στην χώρα. Ακόμα από το έτος 2005, λειτουργεί μια ειδική ομάδα καταπολέμησης της εμπορίας ανθρώπων εντός Ευρωαρκτικής περιοχής του Barents, η οποία μπορεί μέχρι στιγμής να έχει διαχειριστεί λίγες υποθέσεις εμπορίας ανθρώπων, αλλά σίγουρα στο μέλλον θα αντιμετωπίσει περισσότερες.<sup>209</sup>

Καταρχάς τα Α5 δύναται να εφαρμόσουν την εθνική τους νομοθεσία σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων που πλέουν στα χωρικά τους ύδατα σύμφωνα με τις διατάξεις της UNCLOS 1982. Κατά την είσοδο των πλοίων στα λιμάνια τους, μπορούν να εφαρμόσουν τον Διεθνή

<sup>206</sup> Charlotte, Renglet, The Recognition of the Special Relationship of Indigenous Peoples with their Environment under International Law A Potential Advantage in Climate Litigation?, Department of Public Law, Vrije Universiteit Brussel (VUB), Brussels, Belgium, 2022, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [file:///C:/Users/User/Downloads/ijgr-article-p720\\_006.pdf](file:///C:/Users/User/Downloads/ijgr-article-p720_006.pdf) access την 27-07-2024, σελ. 722

<sup>207</sup> Aaron, Richards, "An Emerging Challenge: Combating Illicit Activities in the Arctic", Arctic Summer College, 13.08.2015, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [file:///C:/Users/User/Downloads/ASCPaper\\_Richards\\_Aaron%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/User/Downloads/ASCPaper_Richards_Aaron%20(1).pdf) access την 18-07-2024, σελ. 5.

<sup>208</sup> Lev, Voronkov, "The Arctic for Eight", Russia in Global Affairs, 30.06.2013, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://eng.globalaffairs.ru/articles/the-arctic-for-eight/> access την 18-07-2024.

<sup>209</sup> Arctic Portal. Org, "Organized Crime in Arctic", 31.07.2009, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://arcticportal.org/ap-library/year-features/138-organized-crime-in-the-arctic> access την 18-07-2024.

Κώδικα για την Ασφάλεια στα Πλοία και τις Λιμενικές Εγκαταστάσεις (Κώδικας ISPS) ,ο οποίος τέθηκε σε ισχύ μετά τις επιθέσεις της 9/11 και «δημιουργεί ένα σύστημα έρευνας, επαλήθευσης, πιστοποίησης και ελέγχου των πλοίων κατά την είσοδο τους σε λιμένες ώστε να διαπιστωθούν έγκαιρα και να αντιμετωπιστούν αποτελεσματικά τυχόν παραβάσεις».<sup>210</sup> Παρομοίως και η Container Security Initiative (CSI) η οποία τέθηκε σε ισχύ το έτος 2002 από τις τελωνειακές αρχές των ΗΠΑ και προτείνει ένα καθεστώς ασφαλείας όπου επιβάλλεται ο έλεγχος όλων των εμπορευματοκιβωτίων για τυχόν μεταφορά όπλων, εκρηκτικών, κ.α που εντοπίζονται σε ξένα λιμάνια, με τελικό προορισμό τα λιμάνια των ΗΠΑ.<sup>211</sup> Στην ορισθείσα από τα Α5 συνορεύουσα ζώνη γίνεται ο έλεγχος των προβλεπόμενων από το άρθρο 33 της UNCLOS 1982 παραβάσεων, ήτοι παραβάσεις τελωνειακών, δημοσιονομικών, μεταναστευτικών ή υγειονομικών του νόμων και κανονισμών στην χωρική τους θάλασσα. Επομένως τα Α5 είναι πλήρως νομικώς θωρακισμένα από την UNCLOS 1982 για την αντιμετώπιση της διακίνησης μεταναστών και ναρκωτικών.

Τώρα ως προς τις αδυναμίες ελέγχων στην ΑΟΖ και στην ανοικτή θάλασσα από τα κράτη σημαίας, καταρχάς να τονιστεί ότι τα κράτη σημαίας τυγχάνουν «πρωταγωνιστές στην άσκηση ελέγχων και διώξεων για την πρόληψη και καταστολή των παράνομων δραστηριοτήτων στη θάλασσα»<sup>212</sup>. Στα άρθρα 91, 92 και 94 της UNCLOS 1982 , εμπεριέχονται όλες οι απαραίτητες διατάξεις που αφορούν τον πραγματικό δεσμό ανάμεσα σε κράτος και πλοίο, έλεγχος σε διοικητικά, τεχνικά και κοινωνικά θέματα των πλοίων που φέρουν την σημαία κράτους, αποκλειστική δικαιοδοσία στην ανοικτή θάλασσα , κ.α τα οποία δεν θα αναλύσουμε παραπέρα στην παρούσα εργασία .

Δυστυχώς, παρατηρείται όμως απροθυμία ή αδυναμία ή ανικανότητα των κρατών σημαίας με ανοικτά νηολόγια όπως ο Παναμάς, η Λιβερία, οι Νήσοι Μάρσαλ, κ.α <sup>213</sup>, στην ενάσκηση των καθηκόντων τους που πηγάζουν από την UNCLOS 1982 με αντικείμενο την αποτελεσματική άσκηση δικαιοδοσίας και το οποίο έχει σοβαρές επιπτώσεις στην καταπολέμηση των θαλασσιών έκνομων ενεργειών. Η χρήση των σημαιών ευκαιρίας, αποτελεί το μεγαλύτερο εμπόδιο για την

---

<sup>210</sup>Sophia Kopela, "Tackling Maritime Security Threats from a Port State's Perspective" in Malcolm D. Evans and Sofia Galani (eds.) Maritime Security and the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea: Help or Hindrance? (Edward Elgar, 2020), 181-194; Rothwell (2013), 382, στο Σοφία, Γαλάνη, Κλιματική Αλλαγή, Μεταβαλλόμενα Σύνορα και Προκλήσεις στη Θαλάσσια Ασφάλεια του Αρκτικού Ωκεανού, ο.π, σελ. 14

<sup>211</sup>U.S. Customs & Border Protection, CSI: Container Security Initiative, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.cbp.gov/border-security/ports-entry/cargo-security/csi/csi-brief> access την 18-07-2024.

<sup>212</sup>Σοφία, Γαλάνη ,Η Σύμβαση των ΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας και η Θαλάσσια Ασφάλεια: Βασικές Αρχές και Σύγχρονες Προκλήσεις, Τετράδια Διεθνούς Δικαίου και Διεθνούς πολιτικής, ο.π, σελ. 146

<sup>213</sup>Ο Παναμάς, η Λιβερία και τα Νησιά Μάρσαλ είναι τα πιο δημοφιλείς σημαίες ευκαιρίας. Το 16% της παγκόσμιας μεταφορικής ικανότητας είναι εγγεγραμμένο στον Παναμά, δημιουργώντας ετήσιο κέρδος 500 εκατομμυρίων δολαρίων για τον Παναμά. Η Λιβερία φέρει περισσότερα από 4.800 πλοία, περίπου το 13 % του παγκόσμιου στόλου και καλείται να διαχειριστεί τον έλεγχο σύμφωνα με την αποκλειστική δικαιοδοσία ,παρόλο που δεν διαθέτει πολεμικό ναυτικό και έχει μόνο έξι ταχύπλοα της ακτοφυλακής. Επιπλέον, το μητρώο της Λιβερίας έχει την έδρα του στη Βιρτζίνια των ΗΠΑ.

εφαρμογή των νόμων στην ανοικτή θάλασσα. Μάλιστα τα περιστατικά πλοίων με τέτοια σημαία αυξάνεται γρήγορα. Ακόμα, τα κράτη όσο απομακρύνονται από τις ακτές τους προς την ανοικτή θάλασσα, τόσο λιγότερο μπορούν να ελέγχουν και να καταστέλλουν παράνομες δραστηριότητες. Άλλες χώρες πάλι δεν έχουν την κατάλληλη νομοθεσία για την αντιμετώπιση τέτοιων θαλάσσιων εγκλημάτων.

Επιπροσθέτως, αναφορικά με το δικαίωμα νηοψίας σύμφωνα με το άρθρο 110 της UNCLOS 1982 το οποίο αποτελεί και την εξαίρεση του δικαιώματος της αποκλειστικής δικαιοδοσίας του κράτους σημαίας, *«πολεμικό πλοίο το οποίο συναντά στην ανοικτή θάλασσα ξένο πλοίο, δικαιούται να πραγματοποιήσει έλεγχο, εκτός των περιπτώσεων πλοίων που απολαύουν πλήρους ετεροδικίας σύμφωνα με άρθρα 95 και 96, όταν υπάρχουν υποψίες όταν το πλοίο επιδίδεται σε πειρατεία, όταν το πλοίο επιδίδεται σε δουλεμπόριο, όταν το πλοίο επιδίδεται σε παράνομες εκπομπές, όταν το πλοίο δεν έχει εθνικότητα ή το πλοίο, αν και φέρει ξένη σημαία ή αρνείται να υψώσει τη σημαία του, έχει στην πραγματικότητα την ίδια εθνικότητα με το πολεμικό»*.<sup>214</sup> Τέλος σε περίπτωση πλοίου «φαντάσματος», δηλαδή που δεν φέρει σημαία, δικαιούται η πραγματοποίηση νηοψίας, ενώ πολλές φορές έχει παρουσιαστεί η περίπτωση που πολεμικό πλοίο δεν μπορεί να πραγματοποιήσει νηοψία στην ανοικτή θάλασσα, καίτοι υπάρχουν υπόνοιες για διάπραξη έκνομων όπως το παράδειγμα άρνησης της Τουρκίας για ελέγχους στα πλοία που φέρουν την σημαία της, η οποία έντεκα φορές έχει αρνηθεί την διεξαγωγή νηοψίας ,προς εφαρμογή του εμπάργκο όπλων στην Λιβύη, σε πλοία που φέρουν την σημαία της.<sup>215</sup>

Παρόμοια αδυναμία αντιμετώπισης των παράνομων δραστηριοτήτων στην ανοικτή θάλασσα, παρουσιάζουν και οι SUA Convention και η PSI εκ των οποίων η πρώτη δημιουργήθηκε κατόπιν πρωτοβουλίας του IMO και μετά το τρομοκρατικό συμβάν στο Achille Lauro και η δεύτερη που τυγχάνει μια πολιτική συμφωνία, ύστερα από πρωτοβουλία των ΗΠΑ. Ειδικότερα η Σύμβαση του 1988 για την καταστολή των παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και των συνοδευτικών Πρωτοκόλλων της του 1988 και του 2005 (Convention for the Supression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation-SUA Convention) ήταν μια νέα σύμβαση που αναφερόταν σε επιθέσεις κατά πλοίων και προσώπων που επέβαιναν σε αυτά, καταστροφές και καταλήψεις πλοίων, μεταφορά δια της θαλάσσης χημικών, βιολογικών και πυρηνικών όπλων, κ.α με απώτερο σκοπό την συνεργασία μεταξύ των κρατών. Η Πρωτοβουλία Διάδοσης της Ασφάλειας (The Proliferation Security Initiative-PSI) του έτους 2003, προβλέπει *«ότι τα κράτη που συμμετέχουν σε αυτή την*

<sup>214</sup>UNCLOS, ο.π, άρθρο 110.

<sup>215</sup> Capital.gr, “Επιχείρηση “Ειρήνη”: Η Τουρκία αρνείται για 11<sup>η</sup> φορά την επιθεώρηση σε πλοίο της”, 07.11.2023, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.capital.gr/diethni/3748472/epixeirisi-eirini-i-tourkia-arneitai-gia-11i-fora-tin-epitheorisi-se-ploio-tis/> access την 02-12-2023

πρωτοβουλία δεσμεύονται να διενεργούν ελέγχους σε πλοία που φέρουν τη σημαία τους και είναι ύποπτα ότι μεταφέρουν όπλα μαζικής καταστροφής. Ακόμα δεσμεύονται να συνεργάζονται, ώστε να διευκολύνεται η διενέργεια επιβίβασης προς έλεγχο των πλοίων τους από άλλα Κράτη στην ανοικτή θάλασσα».<sup>216</sup> Μέλη της PSI, από τα παράκτια αρκτικά κράτη, τυγχάνουν ο Καναδάς, η Δανία, οι ΗΠΑ, η Ρωσία και η Νορβηγία, ενώ η Κίνα δεν συμμετέχει, που επιθυμεί πρωταγωνιστικό ρόλο στην περιοχή, ως “near arctic state”. Ακόμα η Ισλανδία, η Φινλανδία και η Σουηδία συμμετέχουν στην εν λόγω Πρωτοβουλία.<sup>217</sup>

Ουσιαστικά η PSI πρόκειται για μια εθελοντική πρωτοβουλία η οποία παροτρύνει τα κράτη μέρη αυτής να συνάψουν διμερείς συμφωνίες για την αντιμετώπιση του φαινομένου μεταφοράς όπλων μαζικής καταστροφής. Τα ίδια τα μέρη της Πρωτοβουλίας, θεωρούν ότι δεν συγκροτήθηκε από μια διεθνή συνθήκη, αντιλαμβάνονται αυτή την Πρωτοβουλία ως μια δραστηριότητα παρά ως ένα οργανισμό, καθότι δεν διαθέτει ένα συντονιστικό όργανο, ούτε μηχανισμό ελέγχου συμμόρφωσης, ούτε οποιοδήποτε άλλο μηχανισμό ενός διεθνούς οργανισμού. Ακόμη η επικύρωση της UNCLOS από τις ΗΠΑ, σίγουρα θα ενισχύσει περισσότερο την PSI μιας και τα συμμετέχοντα κράτη αντιμετωπίζουν με σκεπτικισμό τις δεσμεύσεις της για την Πρωτοβουλία, υπό το πρίσμα αποτυχίας της εν λόγω επικύρωσης.<sup>218</sup> Συνελόντι ειπείν, το PSI βασίζεται σε μια μη δεσμευτική συμφωνία, οι δεσμεύσεις των συμμετεχόντων ως προς αυτήν είναι μόνο ηθικά ή πολιτικά δεσμευτικές και κατά την κρίση του γράφοντα δεν θα μπορέσει να έχει σημαντικά αποτελέσματα στην δίωξη του εγκλήματος. Και εδώ η συναίνεση του κράτους σημαίας για την διενέργεια των ελέγχων στην ανοικτή θάλασσα, θα αποτελέσει τροχοπέδη στην πάταξη της εγκληματικότητας.

<sup>216</sup> PSI: Statement of Interdiction Principles διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.psi-online.info/psi-info-en/botschaft/-/2077920?view=> στο Σοφία, Γαλάνη, Η Σύμβαση των ΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας και η Θαλάσσια Ασφάλεια: Βασικές Αρχές και Σύγχρονες Προκλήσεις, Τετράδια Διεθνούς Δικαίου και Διεθνούς πολιτικής, σελ. 139.

<sup>217</sup> PSI, Endorsing States List, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.psi-online.info/psi-info-en/botschaft/-/2205942> access την 18-09-2024.

<sup>218</sup> Will, Rogers, Security at Sea The Case for Ratifying the Law of the Sea Convention, CNAS.org Policy Brief, April 2012, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [https://www.files.ethz.ch/isn/146280/CNAS\\_SecurityAtSea\\_Rogers\\_0.pdf](https://www.files.ethz.ch/isn/146280/CNAS_SecurityAtSea_Rogers_0.pdf) access την 22-09-2024, σελ. 4

## Συμπεράσματα

Από τα μέσα του 19<sup>ο</sup> αιώνα η Αρκτική αποτελούσε πεδίο δόξης λαμπρό για πολλούς εξερευνητές από διάφορες περιοχές του κόσμου. «Στις αρχές του εικοστού πρώτου αιώνα, ένα πλέγμα παγκοσμιοποίησης, κλιματικής αλλαγής και γεωπολιτικής διαμορφώνει το μέλλον της θαλάσσιας Αρκτικής».<sup>219</sup> Οι θερμοκρασίες, ο ανταγωνισμός και το ενδιαφέρον για την Αρκτική αυξάνονται με πρωτοφανή ρυθμό, το γεωπολιτικό θερμόμετρο «χτυπάει» κόκκινο και η περιοχή γίνεται η γεωπολιτική σκακιέρα του παγκόσμιου ανταγωνισμού αρκτικών και μη κρατών. Νέες πηγές φυσικών πόρων και θαλάσσιες οδοί θα είναι διαθέσιμες, για εκείνους που έχουν τη δικαιοδοσία, την πρόσβαση ή την τεχνολογία για να τις εκμεταλλευτούν. Οι θεωρίες των Spykman και Mackinder, που θεωρούσαν την περιοχή ως ένα αδιαπέραστο φυσικό σύνορο, πολύ σύντομα δεν θα ισχύουν. Το κέντρο βάρους τα επόμενα χρόνια, θα μετατοπιστεί από την Μεσόγειο και την Μέση Ανατολή προς την Αρκτική.

Εξαιτίας της κλιματικής αλλαγής, ο κόσμος αρχίζει να αντιλαμβάνεται την Αρκτική ως έναν διαρκώς διευρυνόμενο επιχειρησιακό τομέα, όπου η προστασία του περιβάλλοντος, της ανθρώπινης ζωής και της εδαφικής κυριαρχίας αποτελούν επιτακτική ανάγκη, με την χρήση κάθε πρόσφορου μέσου τις επόμενες δεκαετίες. Οι συνεργατικές σχέσεις των κρατών της Αρκτικής που υπήρχαν μετά τον Ψυχρό Πόλεμο έχουν πάψει να ισχύουν λόγω μιας σειράς γεγονότων όπως η προσάρτηση της Κριμαίας το έτος 2014, η ρωσική εισβολή στην Ουκρανία το έτος 2022, η ένταξη Φινλανδίας και Σουηδίας στο NATO, κ.α. Η διπλωματία μέσω του Αρκτικού Συμβουλίου έχει πάψει να παίζει πρωτεύοντα ρόλο και το επίπεδο των σχέσεων μεταξύ των κρατών περνάει από το συνεργατικό στο άκρως ανταγωνιστικό, γεγονός που έχει προκαλέσει το ενδιαφέρον πολλών μελετητών για την περιοχή. Το επόμενο hotspot του πλανήτη θα αποτελέσει η Αρκτική και μια επικείμενη ένοπλη σύγκρουση είναι πολύ πιθανή τα επόμενα χρόνια.

Σύμφωνα με τα προρρηθέντα, στην μελετώμενη περιοχή ανακύπτουν πολυποίκιλα και αναβαθμισμένα ζητήματα θαλάσσιας ασφάλειας που απειλούν την προστασία του περιβάλλοντος, την ανθρώπινη ζωή, την βιοποικιλότητα και την κρατική κυριαρχία. Αναδείξαμε τον σημαντικό ρόλο που διαδραματίζουν το Α.Σ και η UNCLOS στην περιοχή. Ειδικότερα η UNCLOS 1982 συμβάλλει σημαντικά στην αντιμετώπιση των σύγχρονων προκλήσεων της περιοχής, με τις όποιες αδυναμίες της, οι οποίες καλύπτονται εν μέρει από ένα σύνολο θεσμικών κειμένων διεθνών οργανισμών όπως ο Ρ.Σ του ΙΜΟ. Η λήψη μέτρων για την πρόληψη ενός ναυτικού ατυχήματος και η προστασία του περιβάλλοντος και της ανθρώπινης ζωής

---

<sup>219</sup>Lawson, Brigham, "The Challenges and Security Issues of Arctic Marine Transport", Cambridge University Press, 07.09.2011, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.cambridge.org/core/books/abs/arctic-security-in-an-age-of-climate-change/challenges-and-security-issues-of-arctic-marine-transport/B89A059BCAE4BE538D0FD179E7351C9E> access την 19-07-2024.

εκκινούν από το «Σύνταγμα των ωκεανών». Ειδικότερα το άρθρο 234 της UNCLOS 1982 δίνει την δυνατότητα στα παράκτια κράτη να λάβουν ειδικά μέτρα για την πρόληψη ενός ναυτικού ατυχήματος και αναφερθήκαμε λεπτομερώς στις δράσεις στις οποίες έχουν προβεί η Ρωσία και ο Καναδάς στα πλαίσια εφαρμογής του συγκεκριμένου άρθρου οι οποίες, αφού έχουν λάβει υπόψη κάποια θέματα που ρυθμίζονται από τον P.C και τα έχουν εισάγει στις εθνικές νομοθεσίες τους, προβαίνουν στην θέσπιση ακόμα πιο αυστηρών νομοθεσιών.

Αναδείξαμε ακόμα στην περιοχή της Αρκτικής, ότι η κωδικοποίηση των δυο βασικών αρχών του δικαίου της θάλασσας, ήτοι της αποκλειστικής δικαιοδοσίας των Κρατών σημαίας και της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας <sup>220</sup>, έχει αποτελέσει εμπόδιο για την απρόσκοπτη λειτουργία των διαδικασιών ελέγχου για την αντιμετώπιση εγκλημάτων που διαπράττονται ή θα διαπραχθούν στην αρκτική θάλασσα (ιδίως στην ανοιχτή) και η δικαιοδοσία των κρατών περιορίζεται αρκετά. Η συμπλήρωση της UNCLOS με άλλες συμβάσεις όπως π.χ της Σύμβασης του 1988 του IMO , της πρωτοβουλίας PSI κ.α δεν έχει βοηθήσει στην αποτελεσματική επίλυση των ως άνω ζητημάτων. Τα όποια μέτρα που λαμβάνουν τα παράκτια κράτη, πριν αυξηθεί ακόμα περισσότερο η θαλάσσια κίνηση στην περιοχή, είναι θετικά, αλλά δυστυχώς δεν θα μπορέσουν να επιφέρουν σημαντικό πλήγμα στην καταπολέμηση των θαλασσιών εγκλημάτων. Ο ρόλος των κρατών σημαίας , με τις σημαίες ευκαιρίας , είναι καίριος και καθοριστικής σημασίας, αλλά όσο τα εν λόγω κράτη κρατούν ανοιχτά νηολόγια με επανεγγραφές πλοίων κτλ, το ζήτημα δεν θα μπορέσει ποτέ να επιλυθεί. Τέλος τα δικαιώματα των αυτοχθόνων πληθυσμών δεν φαίνεται να προστατεύονται πλήρως , παρότι υπάρχει ένα ευρύ σύνολο νομοθετικών κειμένων (UNDRIP, ILO, κ.α) που μπορούν να τα προστατεύσουν και τα κυρίαρχα κράτη υπερέχουν χωρίς να λαμβάνουν πάντα υπόψη κατά τις δράσεις τους, τις εν λόγω πληθυσμιακές ομάδες.

Το Διεθνές Δίκαιο παίζει πρωτεύοντα ρόλο σε μια περιοχή η οποία χαρακτηρίζεται «*άναρχη*» από πολλούς μελετητές του πεδίου, ελλείπει μιας ισχυρής διακυβερνητικής δομής , με δεσμευτικούς θεσμούς και νόμους. Ο Kenneth Waltz είχε αναφέρει ότι «*Η απουσία διεθνούς ρυθμιστικής εξουσίας καθιστά το διεθνές σύστημα άναρχο. Κατά συνέπεια οι σχέσεις των κρατών είναι ανταγωνιστικές και πολλές φορές συγκρουσιακές*».<sup>221</sup> Το Διεθνές Δίκαιο «*χαλύβδωσε*» την συνεργασία στην περιοχή, τουλάχιστον μέχρι την ρωσική εισβολή στην Ουκρανία και η UNCLOS 1982 αποτελεί το απαραίτητο νομικό κείμενο, ρυθμίζοντας δικαιώματα και υποχρεώσεις των παράκτιων κρατών τα οποία μέσω διμερών συνθηκών μπορούν να επιλύσουν οιοδήποτε διαφορά μέσω του διεθνούς δικαίου για να παραμείνει η περιοχή όλα αυτά τα χρόνια

---

<sup>220</sup>Σοφία, Γαλάνη ,Η Σύμβαση των ΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας και η Θαλάσσια Ασφάλεια: Βασικές Αρχές και Σύγχρονες Προκλήσεις, ο.π, σελ. 126

<sup>221</sup>Kenneth N. Waltz, «Θεωρία Διεθνούς Πολιτικής», εκδόσεις Ποιότητα, 2011

μετά το τέλος του Ψυχρού Πολέμου , μια «ζώνη ειρήνης», ένας «Πόλος ειρήνης» όπως δήλωνε ο Μιχαήλ Γκορμπατσόφ το έτος 1987.

Στην Αρκτική υπάρχει και ένα σημείο το οποίο μπορεί να προκαλέσει μεγάλο πλήγμα στην συνοχή του NATO και αυτό είναι η διαφωνία μεταξύ ΗΠΑ και Καναδά για το NWP όπως αναφέρθηκε προηγουμένως. Καμία από τις δύο χώρες δεν φαίνεται να υποχωρεί στις αξιώσεις της και στις μέρες μας, λόγω του πάγου που καλύπτει την διαδρομή αυτή καθ' όλη την διάρκεια του έτους και της αδυναμίας πλεύσης, το ζήτημα δεν απασχολεί ιδιαίτερος. Η τήξη των πάγων και η άρση του γεωφυσικού εμποδίου, θα οδηγήσει σε σύγκρουση σε επίπεδο διπλωματικό τουλάχιστον , τις δύο νατοϊκές χώρες. Η Δύση βγαίνει από το καθεστώς αμηχανίας στο οποίο βρισκόταν και σπεύδει άρον άρον να επιλύσει τις χρόνιες διαφορές μεταξύ των συμμάχων διότι η Ρωσία καιροφυλακτεί για να προκαλέσει ρήγμα στην Συμμαχία. Άρα η ρωσική εισβολή στην Ουκρανία, θα πρέπει να αποτελέσει το δυσάρεστο δυστυχώς γεγονός, το οποίο θα βοηθήσει στην επίλυση της διαφοράς του NWP και στην μη κατάρρευση του αρκτικού άξονα.

# Βιβλιογραφία

## Έντυπη ελληνική

- Βενιζέλος, Ευάγγελος, *Οριοθέτηση θαλασσίων ζωνών και ελληνοτουρκικές σχέσεις*, Αθήνα, Εκδόσεις Παπαδόπουλος, 2020.
- Γαλάνη, Σοφία, *Η Σύμβαση των ΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας και η Θαλάσσια Ασφάλεια: Βασικές Αρχές και Σύγχρονες Προκλήσεις*, Τετράδια Διεθνούς Δικαίου και Διεθνούς πολιτικής, Τεύχος 6<sup>ο</sup> -7<sup>ο</sup>, εκδόσεις Ι. Σιδέρης, Μάιος 2023
- Γαλάνη, Σοφία, *Κλιματική Αλλαγή, Μεταβαλλόμενα Σύνορα και Προκλήσεις στη Θαλάσσια Ασφάλεια του Αρκτικού Ωκεανού*, υπό έκδοση σε Σ. Περράκης (επιμ.) *Σύνορα και Διεθνής Δικαιοταξία*, εκδόσεις Ι. Σιδέρη, 2023
- Γκόφας, Α. και Τζιφάκης, Ν., *Θεωρητικές Προβολές στη Διεθνή Πολιτική: Η Σινο-αμερικανική Πρόκληση*. Αθήνα: Εκδόσεις Πεδίο, 2017.
- Ιωάννου, Κρατερός, *Στρατή, Αναστασία, Δίκαιο της Θάλασσας*, Αθήνα, εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, 2013.
- Καρυώτης, Θεόδωρος, *Η ΑΟΖ της Ελλάδας*, Αθήνα, εκδόσεις Λιβάνη, 2014
- Λιάκουρας, Πέτρος. «Νότια Σινική Θάλασσα: Χρήσιμες αντανakλαστικές διδαχές μιας Διεθνούς Διαιτητικής Απόφασης» στο Διεθνές δίκαιο και διεθνής πολιτική στο Αιγαίο και στην Ανατολική Μεσόγειο του Στέλιου Περράκη (επιμ.), 151 – 172, Αθήνα, εκδόσεις Ι Σιδέρης, 2021.
- Μάζης, Ιωάννης, *Ο Ζωτικός Χώρος του Φρειδερίκου Ράτσελ*, Αθήνα, εκδόσεις Ηρόδοτος, 2014.
- Μπόση, Μαίρη, *Οι όψεις της διεθνούς ασφάλειας*, Αθήνα, εκδόσεις Ποιότητα, 2018
- Παζαρτζή, Φωτεινή, *Η Δικαιοδοτική Λειτουργία στο Διεθνές Δίκαιο*, Αθήνα, εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, 2015
- Παπασταυρίδης, Ευθύμιος. «Δίκαιο της Θάλασσας» στο Δίκαιο της Διεθνούς Κοινωνίας Αντωνόπουλος Κωνσταντίνος & Μαγκλιβέρας Κωνσταντίνος (επιμ.), *Το δίκαιο της διεθνούς κοινωνίας*, Αθήνα, εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, 2017
- Παπασταυρίδης, Ευθύμιος. «Η επίλυση των διαφορών οριοθετήσεων θαλασσίων ζωνών μέσα από τη σύγχρονη νομολογία» στο Διεθνές δίκαιο και διεθνής πολιτική στο Αιγαίο και στην Ανατολική Μεσόγειο του Στέλιου Περράκη (επιμ.), 175 – 199, Αθήνα, εκδόσεις Ι Σιδέρης, 2021.
- Ρούκουνας, Ε., *Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο* (2η εκδ.), Αθήνα, εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, 2015.
- Ρούκουνας, Εμμανουήλ, *Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο*, (3 έκδ.), Αθήνα, εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, 2019
- Ροζάκης, Χρήστος, *Η Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη και το Διεθνές Δίκαιο*, Αθήνα, εκδόσεις Παπαζήση, 2013
- Ροζάκης, Χρήστος, *Οι ελληνοτουρκικές σχέσεις και το δίκαιο της θάλασσας*, Αθήνα, εκδόσεις ΠΟΛΙΣ, 2021
- Cassese, Antonio, *Διεθνές Δίκαιο*, 2<sup>η</sup> έκδοση, Αθήνα, εκδόσεις GUTENBERG, 2012.
- Rothwell, Donald R, "Maritime Security in the Polar Regions," in Erik J. Molenaar, Alex G. Oude Elferink, and Donald R. Rothwell (eds.) *The Law of the Sea and the Polar Regions: Interactions between Global and Regional Regimes* (Brill, 2013)
- στο Σοφία, Γαλάνη, «Κλιματική Αλλαγή, Μεταβαλλόμενα Σύνορα και Προκλήσεις στην Θαλάσσια Ασφάλεια του Αρκτικού Ωκεανού», στο Στ. Περράκης (επιμ.) *Σύνορα* (Εκ. Ι. Σιδέρη, 2023)], υπό έκδοση

## Έντυπη ξενόγλωσση

- Brzezinski, Zbigniew. *Η Μεγάλη Σκακιέρα*. Αθήνα: Εκδόσεις, Ε. Λιβάνη, 1998
- Marshall, Tim. *Αιχμάλωτοι Της Γεωγραφίας*. Αθήνα: Εκδόσεις, Διόπτρα, 2019
- Smit, Cristian Reus. *Διεθνείς Σχέσεις. Μια πολύ σύντομη εισαγωγή*. Αθήνα: Εκδόσεις Πεδίο, 2022
- Sprykan, John Nicholas. *Η Γεωγραφία της ειρήνης*. Αθήνα : Εκδόσεις Παπαζήση, 2004
- Waltz, Kenneth N. «Θεωρία Διεθνούς Πολιτικής», εκδόσεις Ποιότητα, 2011
- Wolfers, Arnold, *Discord and Collaboration: Essays on International Politics*, Baltimore, εκδόσεις The John Hopkins Press, 1962

## Διπλωματικές εργασίες

- Γιακουμής, Χριστόδουλος, μεταπτυχιακή εργασία με θέμα «Η άσκηση των κυριαρχικών δικαιωμάτων της Ελλάδας επί της υφαλοκρηπίδας του Αιγαίου, υπό το πρίσμα των τουρκικών διεκδικήσεων, Πανεπιστήμιο Νεάπολις Πάφου, 2021, διαθέσιμη στην ιστοσελίδα <https://hephaestus.nup.ac.cy/bitstream/handle/11728/11839/CHRISTODOULOS%20GIAKOUKIS-fulltext.pdf?sequence=1&isAllowed=y> access την 26-01-2024.
- Δωματίωτη, Ξανθήπη, μεταπτυχιακή εργασία με θέμα «Μελέτη και προσδιορισμός του σύνθετου δείκτη της «προβολής της αμυντικής ισχύος» στη γεωπολιτική ανάλυση του Αρκτικού Κύκλου», ΕΚΠΑ, 2017 διαθέσιμη στην ιστοσελίδα <https://pergamos.lib.uoa.gr/uoa/dl/object/2328551/file.pdf> access την 20-07-2024.

Μπαξεβάνη, Παρασκευή, διδακτορική διατριβή με θέμα Διεθνές Δίκαιο, Γεωπολιτικές και Γεωοικονομικές Επιδιώξεις στην Αρκτική: Το δικαίωμα ναυσιπλοΐας και η εφαρμογή του στις σύγχρονες θαλάσσιες μεταφορές, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, 2017, διαθέσιμη στην ιστοσελίδα [https://hellanicus.lib.aegean.gr/handle/11610/21227?locale-attribute=el\\_GR](https://hellanicus.lib.aegean.gr/handle/11610/21227?locale-attribute=el_GR) access την 18-05-2022.

Παναγιώτου, Μαρία, μεταπτυχιακή εργασία με θέμα Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΩΝ ΝΗΣΙΩΝ ΤΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ ΣΤΗΝ ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΗΣ ΥΦΑΛΟΚΡΗΠΙΔΑΣ, ΔΠΘ, 2012 διαθέσιμη στην ιστοσελίδα [https://repo.lib.duth.gr/jspui/bitstream/123456789/14675/1/PanagiotouM\\_2012.pdf](https://repo.lib.duth.gr/jspui/bitstream/123456789/14675/1/PanagiotouM_2012.pdf) access την 22-01-2024.

Σταμπούλης, Κωνσταντίνος, μεταπτυχιακή εργασία με θέμα : Θαλάσσιες ζώνες κατά το Δίκαιο της Θάλασσας: Η εφαρμογή τους στην περίπτωση του Αιγαίου, Πανεπιστήμιο Μακεδονίας, 2022, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [file:///C:/Users/User/Downloads/StampoulisKonstantinosMsc2022%20\(5\).pdf](file:///C:/Users/User/Downloads/StampoulisKonstantinosMsc2022%20(5).pdf) access την 20-11-2023.

Τσίμπρης, Ιωάννης, μεταπτυχιακή εργασία με θέμα «Το αρκτικό παίγνιο και ζητήματα ασφαλείας», Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου, Τρίπολη, 2022

Τσίμπρης, Ιωάννης, μεταπτυχιακή εργασία με θέμα «Οι κινήσεις των μεγάλων δυνάμεων στην αρκτική γεωπολιτική σκακιέρα», Πάντειο Πανεπιστήμιο, Αθήνα, 2023

## Αρθρογραφία ελληνική

Βενάκης, Κωνσταντίνος, «Νέον μήλο της έριδος γίνεται η Αρκτική», 07.07.2022, εφημερίδα DOCUMENTO, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.documentonews.gr/article/neo-milon-tis-eridos-ginetai-i-arktiki/> access την 25-05-2023.

Καραγεώργος, Λάμπρος, «Ρωσικό πετρέλαιο σε Κίνα και Ινδία μέσω Αρκτικής», 05.04.2023, εφημερίδα IN.GR, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.in.gr/2023/04/05/economy/diethnis-oikonomia/rosiko-petrelaio-se-kina-kai-india-meso-arktikis/> access την 25-05-2023

Καρανικολός, Κωνσταντίνος, Η θαλάσσια ασφάλεια την Νότια Κινεζική Θάλασσα-εννοιολογικό πλαίσιο, διαστάσεις, απειλές και προκλήσεις, Ελληνικό Ινστιτούτο Στρατηγικών μελετών, 04.07.2018, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.elisme.gr/images/pdf/files/karanik.pdf> access την 12-05-2024.

Λιάκουρας, Πέτρος, Η Λιθύη ως Μήλον της Έριδος : Δίκαιο και Πολιτική, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://eclass.unipi.gr/modules/document/file.php/EBI193/%CE%9B%CE%B9%CE%B2%CF%8D%CE%B7%20%CE%9A%CF%8E%CE%BD%CF%83%CF%84%CE%B1%CF%82%20%28Rev.2%29%20%CF%84%CE%BF%20%CE%9C%CE%AE%CE%BB%CE%BF%20%CF%84%CE%B7%CF%82%20%CE%88%CF%81%CE%B9%CE%B4%CE%BF%CF%82%202023.pdf> access την 24-01-2024

Νάστος, Παναγιώτης, “Συμφωνία-βόμβα Ρωσίας-Κίνας για την Αρκτική-Αντίβαρο για ένταξη Φινλανδίας στο NATO-Ψυχροπολεμικό το κλίμα με τις ΗΠΑ”, ΠΕΝΤΑΠΟΣΤΑΓΜΑ, 30.04.2023, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [https://www.pentapostagma.gr/kosmos/rosia/7165766\\_symfonia-bomba-rosias-kinas-gia-tin-arktiki-antibaro-gia-entaxi-finlandias-sto](https://www.pentapostagma.gr/kosmos/rosia/7165766_symfonia-bomba-rosias-kinas-gia-tin-arktiki-antibaro-gia-entaxi-finlandias-sto) access την 25-05-2023

OT.gr Newsroom, « Αρκτική: Νέο πεδίο ανταγωνισμού μεταξύ Ρωσίας και NATO», 26.08.2022, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΤΑΧΥΔΡΟΜΟΣ, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.ot.gr/2022/08/26/epikairothta/kosmos/arktiki-neo-pedio-antagonismou-metaksy-rosias-nato/> access την 26-05-2023.

Ο.Τ, “Γροιλανδία: Κρουαζιερόπλοιο που προσάραξε δείχνει τους κινδύνους αυξημένης κυκλοφορίας στην Αρκτική”, Ο.Τ, 14.09.2023, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.ot.gr/2023/09/14/naytilia/groilandia-krouazieroploio-pou-prosarakse-deixnei-tous-kindynous-ayksimenis-kykloforias-stin-arktiki/> access την 14-08-2024

Παπασταυρίδης, Ευθύμιος, Οι ελληνοτουρκικές διαφορές στο θαλάσσιο χώρο από την οπτική του διεθνούς δικαίου, Ελληνικό Ίδρυμα Ευρωπαϊκής & Εξωτερικής Πολιτικής, Ιούλιος 2020, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [https://www.eliamep.gr/wp-content/uploads/2020/07/Policy-paper-36-Papastavridis-9.7\\_Greek-v2.pdf](https://www.eliamep.gr/wp-content/uploads/2020/07/Policy-paper-36-Papastavridis-9.7_Greek-v2.pdf) access την 22-01-2024.

Πελοπόννησος Newsroom, “Κρουαζιερόπλοιο με 206 επιβάτες προσάραξε σε απομονωμένη περιοχή της Γροιλανδίας”, Ηλεκτρονική Εφημερίδα Πελοπόννησος, 12.09.2023, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://pelop.gr/krouazieroploio-me-206-epivates-prosaraxe-se-apomonomeni-periochi-tis-groilandias/> access την 06-07-2024.

Συμβούλιο της Ε.Ε, «Το Συμβούλιο παρατείνει την εντολή της στρατιωτικής επιχείρησης IRINI της Ε.Ε στη Μεσόγειο έως το 2025», 20.03.2023, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.consilium.europa.eu/el/press/press-releases/2023/03/20/council-extends-mandate-of-eu-military-operation-irini-in-the-mediterranean-until-2025/> access την 02-12-2023

Banking News, “ Σεισμός σε ΗΠΑ και NATO-Κοινή περιπολία Κίνας και Ρωσίας στον Αρκτικό Ωκεανό, με πανηγυρικές ανακοινώσεις εκατέρωθεν», 03-10-2024, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.bankingnews.gr/index.php?id=762191> access την 14-10-2024.

## Αρθρογραφία ξενόγλωσση

ABS, Navigating the Northern Sea Route Status and Guidance, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [https://ww2.eagle.org/content/dam/eagle/advisories-and-debriefs/ABS\\_NSR\\_Advisory.pdf](https://ww2.eagle.org/content/dam/eagle/advisories-and-debriefs/ABS_NSR_Advisory.pdf) access την 07-07-2024

A Circumpolar Inuit Declaration on Sovereignty in the Arctic, 2009, διαθέσιμη στην ιστοσελίδα <https://iccalaska.org/wp-icc/wp-content/uploads/2016/01/Signed-Inuit-Sovereignty-Declaration-11x17.pdf> access την 26-07-2024

AMSA Report 2009, SAR in the Arctic, Arctis Knowledge Hub, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <http://www.arctis-search.com/Search+and+Rescue+%28SAR%29+in+the+Arctic> access την 01-08-2024

Anania, Katherine, “The Arctic Is Our Last Global Commons—Let's Manage Its Fisheries Properly”, RAND, 30.06.2023, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.rand.org/pubs/commentary/2023/06/the-arctic-is-our-last-global-commons-lets-manage-its.html> access την 07-07-2024.

Arbour, Laura, et.al, Human health at the ends of the earth, Rural and Remote Health · November 2009, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [file:///C:/Users/User/Downloads/Human\\_health\\_at\\_the\\_ends\\_of\\_the\\_earth.pdf](file:///C:/Users/User/Downloads/Human_health_at_the_ends_of_the_earth.pdf) access την 11-08-2024.

Arctic Centre University of Lapland ,Arctic Indigenous Peoples, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.arcticcentre.org/EN/arcticregion/Arctic-Indigenous-Peoples> access την 29-06-2024

Arctic Council, Arctic Peoples, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://arctic-council.org/explore/topics/arctic-peoples/> access την 28-07-2024.

Arctic Council, Permanent Participants, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://arctic-council.org/about/permanent-participants/> access την 29-07-2024.

ARCTIC COUNCIL WORKING GROUP, Agreements, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://eppr.org/resources/agreements/> access την 29-07-2024.

Arctic Council, 2009, Arctic Marine Shipping Assessment (AMSA), “Coastal State Jurisdiction and Control in the Arctic”, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <http://www.arctis-search.com/Coastal+State+Jurisdiction+and+Control+in+the+Arctic> access την 04-07-2024.

Arctic Council, “EXPLORING THE ARCTIC OCEAN: THE AGREEMENT THAT PROTECTS AN UNKNOWN ECOSYSTEM” διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://arctic-council.org/news/exploring-the-arctic-ocean-the-agreement-that-protects-an-unknown-ecosystem/> access την 19-07-2024.

ARCTIC PORTAL. Org διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://arcticportal.org/ap-library/yar-features/874-featureoftheweek2112012> access την 12-05-2024.

Arctic Portal, “Arctic Fisheries”, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://arcticportal.org/fishing-portlet/arctic-fisheries> access την 07-07-2024

Arctic Portal. Org, “ Organized Crime in Arctic”, 31.07.2009, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://arcticportal.org/ap-library/yar-features/138-organized-crime-in-the-arctic> access την 18-07-2024.

Barents Watch, SAR in the Norwegian area of responsibility, 21.04.2023, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.barentswatch.no/en/articles/search-and-rescue-in-the-norwegian-area-of-responsibility/> access την 16-08-2024

Bartenstein ,Kristin; Roman, Dremliuga and Natalia Prisekina. "Regulation of Arctic Shipping in Canada and Russia" Arctic Review on Law and Politics, Vol. 13, 2022, pp. 338–360, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://arcticreview.no/index.php/arctic/article/view/3229/6585#toc> access την 29-07-2024

Benz, Lukas, et.al, Development of a search and rescue framework for maritime freight shipping in the Arctic, Science Direct, 2021, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0965856421001889> access την 04-08-2024.

Benjaminsen, Christina and Dragland, Åse, "The Perils of the Arctic", The Maritime Executive,06.09.2019 , διαθέσιμο στην ιστοσελίδα<https://maritime-executive.com/editorials/the-perils-of-the-arctic> access την 06-07-2024

Bloom, Evan T., "Five Takeaways from the US Continental Shelf Announcement", Wilson Center, 03.01.2024, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.wilsoncenter.org/article/five-takeaways-us-continental-shelf-announcement> access την 01-08-2024.

Breum, Martin , "Canada extends its Arctic Ocean seabed claim all the way to Russian waters", ArcticToday, 21.12.2022, διαθέσιμο την ιστοσελίδα <https://www.arctictoday.com/canada-extends-its-arctic-ocean-seabed-claim-all-the-the-way-to-russian-waters/> access την 03-07-2024.

Brigham, Lawson W., International Cooperation in Arctic Marine Transportation, Safety and Environmental Protection, 2013, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.eastwestcenter.org/sites/default/files/filemanager/pubs/pdfs/Arctic2013/2013arctic-04envprotection.pdf> access την 01-12-2022

Brigham, Lawson, "The Challenges and Security Issues of Arctic Marine Transport", Cambridge University Press, 07.09.2011, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.cambridge.org/core/books/abs/arctic-security-in-an-age-of-climate-change/challenges-and-security-issues-of-arctic-marine-transport/B89A059BCAE4BE538D0FD179E7351C9E> access την 19-07-2024

Bueger, Christian," What is maritime security", *Marine Policy*, 2015 , διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://bueger.info/wp-content/uploads/2014/12/Bueger-2014-What-is-Maritime-Security-final.pdf> access την 26-11-2023

Bueger , Christian και Edmunds ,Timothy, "Beyond Seablindness: A New Agenda For Maritime Security Studies", International Affairs, 2017 διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [file:///C:/Users/User/Downloads/Beyond\\_seablindness\\_A\\_new\\_agenda\\_for\\_maritime\\_secu.pdf](file:///C:/Users/User/Downloads/Beyond_seablindness_A_new_agenda_for_maritime_secu.pdf) access την 30-11-2023

Burke, Danita Catherine, Leading By Example Canada and its Arctic Stewardship Role, International Journal of Public Policy, 2017, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [https://findresearcher.sdu.dk/ws/portalfiles/portal/145909267/Burke\\_Leading\\_by\\_Example.pdf](https://findresearcher.sdu.dk/ws/portalfiles/portal/145909267/Burke_Leading_by_Example.pdf) access την 29-07-2024

Byers, Michael, "Tourism of uncharted Arctic waters 'dangerous', says Canadian professor", CBC, 25.05.2021, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.cbc.ca/news/canada/north/tourism-arctic-dangerous-akademik-ioffe-1.6038341> access την 15-07-2024.

Calamur, Krishnadev , "Denmark Claims Part Of The Arctic, Including The North Pole", npr, 15.12.2014. διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.npr.org/sections/thetwo-way/2014/12/15/370980109/denmark-claims-part-of-the-arctic-including-the-north-pole> access την 04-07-2024.

Casey Harris, ," Arctic Shipping: New Environmental and Human Rights Risk", CIEL, 09.08.2017, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα<https://www.ciel.org/arctic-shipping-new-economic-opportunities-bring-increased-environmental-human-rights-risk/>access την 27-07-2024

Christodoulou, Anastasia, et.al, An overview of the legal search and rescue framework and related infrastructure along the Arctic Northeast Passage, Science Direct, 2022, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0308597X2200032X#preview-section-abstract> access την 04-08-2024.

Chuffart, Romain, Aaron M. Cooper, Corine Wood-Donnelly & Laura Seddon Old Sea, New Ice: sea ice geo engineering and indigenous rights in Arctic Ocean governance, 2023, The Polar Journal, 13:2, 195-215, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα<https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/2154896X.2023.2269688>access την 24-07-2024

Cohen, Zachary, "US Navy Ship Collides with South Korean Fishing Boat", 10.05.2017, CNN, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://edition.cnn.com/2017/05/09/politics/fishing-vessel-hits-us-navy-ship-south-korea/index.html> access την 02-12-2023

Conley, Heather, «The Arctic Spring. Washington Is Sleeping Through Changes at the Top of the World», 24.09.2019, FOREIGN AFFAIRS, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.foreignaffairs.com/articles/commons/2019-09-24/arctic-spring> access την 25-05-2023

Czarny, Ryszard, "THE ARCTIC COUNCIL'S ROLE IN THE REGION AND ON THE INTERNATIONAL ARENA", 2014, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [file:///C:/Users/User/Downloads/The Arctic Council s Role in the Re.pdf](file:///C:/Users/User/Downloads/The%20Arctic%20Council's%20Role%20in%20the%20Re.pdf) access την 19-07-2024.

De Muth Sullivan, Kathryn, "What does Arctic sea ice have to do with tornadoes?", labroots, 07.08.2018, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.labroots.com/trending/earth-and-the-environment/12332/arctic-sea-ice-tornadoes> access την 29-07-2024.

Diaconu, Lara C., "The Time Is Now For The IACHR To Address Climate Action As A Human Right: Indigenous Communities Can Lead (Again)," 24.05.2021, American Indian Law Journal: Vol. 9: Iss. 2, Article 2, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://digitalcommons.law.seattleu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1230&context=aijl> access την 27-07-2024

Di Palo Antonio, «Γεωπολιτική της Αρκτικής: σενάρια και αντιμαχίες», 27.05.2022, ResPublica, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.respublica.gr/2022/02/post/arctic/> access την 27-05-2023.

Di Mento, Joseph F; Melissa L., Kelly & Kaitlin, O'Donnell, Arctic Sustainability Law: Almost Sufficient, 2022, 47 N.C. J. INT'L L. 247-330, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://scholarship.law.unc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2129&context=ncilj> access την 25-07-2024.

Doherty, Ben, "The Tampa affair, 20 years on: the ship that capsized Australia's refugee policy", The Guardian, 21.08.2021, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.theguardian.com/australia-news/2021/aug/22/the-tampa-affair-20-years-on-the-ship-that-capsized-australias-refugee-policy> access την 17-09-2024.

Edward, Alexander; Evan, Bloom, "The Arctic Council and the Crucial Partnership Between Indigenous Peoples and States in the Arctic", WilsonCenter, 27.07.2023, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.wilsoncenter.org/blog-post/no-21-arctic-council-and-crucial-partnership-between-indigenous-peoples-and-states-arctic> access την 24-07-2024.

Engtrø, Espen, A discussion on the implementation of the Polar Code and the STCW Convention's training requirements for ice navigation in polar waters, Journal of Transportation Security, 2022, 15:41–67, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <file:///C:/Users/User/Downloads/s12198-021-00241-7.pdf> access την 30-07-2024

European Commission, Proposal for a COUNCIL DECISION on the conclusion, on behalf of the European Union, of the Agreement to prevent unregulated high seas Fisheries in the Central Arctic Ocean, COM(2018) 453 final, 12.06.2018, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:2554f475-6e25-11e8-9483-01aa75ed71a1.0001.02/DOC\\_1&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:2554f475-6e25-11e8-9483-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_1&format=PDF) access την 07-07-2024

European Union Maritime Security Strategy, Responding Together to Global Challenges, A guide for stake holders, 2016 στο Σοφία, Γαλλία, Η Σύμβαση των ΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας και η Θαλάσσια Ασφάλεια: Βασικές Αρχές και Σύγχρονες Προκλήσεις, Τετράδια Διεθνούς Δικαίου και Διεθνούς πολιτικής, Τεύχος 6<sup>ο</sup> -7<sup>ο</sup>, εκδόσεις Ι.Σιδέρης, Μάιος 2023

Eurofish International Organisation, "Opportunities for fisheries as the Arctic ice melts", 19.12.2019, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://eurofish.dk/opportunities-for-fisheries-as-the-arctic-ice-melts/> access την 07-07-2024.

Evaluation of Canada's Extended Continental Shelf Program, Diplomacy, Trade and Corporate Evaluation Division, Global Affairs Canada, February 2019, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.international.gc.ca/gac-amc/assets/pdfs/publications/evaluation/2019/2019-evaluation-ecs-pce-eng.pdf> access 30-11-2022

Evans, Malcolm, "Maritime Boundary Delimitation" στο D. Rothwell και άλλοι, The Oxford Handbook of the Law of the Sea, United Kingdom, εκδόσεις Oxford University Press, 2015, 254-279, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα

<https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/2017/11/Malcolm-Evans-Maritime-Boundary-Delimitation.pdf> access την 22-01-2024.

Evans, Malcolm, House of Lords, International Relations and Defence Select Committee Inquiry , ‘UNCLOS: fit for purpose in the 21<sup>st</sup> century?’ διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://committees.parliament.uk/oralevidence/2853/pdf/> access την 25-07-2024

Feldt, Lutz, Dr. Roell, Peter και Thiele D. Ralph , “Maritime Security – Perspectives for a Comprehensive Approach”, ISPSW Strategy Series: Focus on Defense and International Security , No. 222, Απρίλιος 2013, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [https://www.files.ethz.ch/isn/162756/222\\_feldt\\_roell\\_thiele.pdf](https://www.files.ethz.ch/isn/162756/222_feldt_roell_thiele.pdf) access την 26-11-2023

Galani, Sofia, House of Lords, International Relations and Defense Committee , “Corrected oral evidence: UNCLOS: fit for purpose for the 21<sup>st</sup> century?”, 03.11.2021, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://committees.parliament.uk/oralevidence/2958/html/> access την 25-11-2023

Galani, Sofia και Evans, Malcolm, “The interplay between maritime security and the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea: help or hindrance?” διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [file:///C:/Users/User/Downloads/The\\_interplay\\_between\\_maritime\\_security\\_and\\_the\\_19.pdf](file:///C:/Users/User/Downloads/The_interplay_between_maritime_security_and_the_19.pdf) access την 02-12-2023

Garcés DeLos Fayos, Fernando, 2015 “The out com of the ninth Arctic Council ministerial meeting”, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2015/549036/EXPO\\_ATA\(2015\)549036\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2015/549036/EXPO_ATA(2015)549036_EN.pdf) access την 29-11-2022

German Arctic Office, Arctic Governance, 2020, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [https://www.arctic-office.de/fileadmin/user\\_upload/www.arctic-office.de/PDF\\_uploads/Fact\\_Sheet\\_Governance\\_English.pdf](https://www.arctic-office.de/fileadmin/user_upload/www.arctic-office.de/PDF_uploads/Fact_Sheet_Governance_English.pdf) access την 07-06-2024.

GONÇALVES, ANTÓNIO-ALEXANDRE, “AN ANALYSIS OF THE ISSUE OF PIRACY IN THE HORN OF AFRICA THROUGH THE LENS OF THE SECURITIZATION THEORY OF THE COPENHAGEN SCHOOL”, Vol. 13, Nº. 2 (November 2022-April 2023), διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://repositorio.ual.pt/bitstream/11144/5674/1/03-EN-vol13-n2-art02.pdf> access την 02-12-2023.

Gupta, Manu “Canada may lose the Arctics to its own allies in the coming 10 years” in TFIGlobal 21-10-2022 διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://tfiglobalnews.com/2022/10/21/canada-may-lose-the-arctics-to-its-own-allies-in-the-coming-10-years/> access την 12-12-2022

Haines, Lily ,2015 ” EU bid to become Arctic Council observer deferred again”, Barents Observer May 04 2015 ,διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://barentsobserver.com/en/arctic/2015/05/eu-bid-become-arctic-council-observer-deferred-again-04-05> access την 29-11-2022.

Harvey, Chelsea, “ The Arctic is warming four times faster than the rest of the planet”, SCIAM,12.08.2022, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.scientificamerican.com/article/the-arctic-is-warming-four-times-faster-than-the-rest-of-the-planet/> access την 30-06-2024.

Hassol, Susan Joy, IMPACTS OF A WARMING ARCTIC: ARCTIC CLIMATE IMPACT ASSESSMENT, Cambridge University Press, 2004, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <file:///C:/Users/User/Downloads/Impacts-of-a-Warming-Arctic.pdf> access την 15-02-2024.

Heather A, Conley, ;Caroline, Rohloff. 2015. The New Ice Curtain: Russia’s Strategic Reach to the Arctic, Center for Strategic and International Studies, Lanham: Rowman and Littlefield, σελ. 75-77, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [https://csis-website-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/legacy\\_files/files/publication/150826\\_Conley\\_NewIceCurtain\\_Web.pdf](https://csis-website-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/legacy_files/files/publication/150826_Conley_NewIceCurtain_Web.pdf) access την 19-12-2022

Heidar, Tomas , The Duty to Render Assistance at Sea under International Law, International Tribunal for the Law of the Sea, 17 March 2018, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <http://www.iflos.org/wp-content/uploads/Presenation-Tomas-Heidar-1.pdf> access την 17-09-2024.

Henry, Matthew , “ Why is the Arctic warming faster than the rest of planet? “, WWF, 16.08.2023, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://wwf.ca/stories/why-is-the-arctic-warming-faster-than-the-rest-of-the-planet/> access την 30-06-2024.

Honniball, A,” Canada: Addendum to Partial Submission to CLCS (Arctic Ocean)”, De Maribus, 07.01.2023, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://demaribus.net/2023/01/07/canada-addendum-to-partial-submission-to-clcs-arctic-ocean/> access την 03-07-2024.

Hossain, Kamrul , “Article 234 of UNCLOS and the Arctic Prerogative for an Ice-covered Area”, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [https://lauda.ulapland.fi/bitstream/handle/10024/65618/Hossain\\_Kamrul\\_Article234.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://lauda.ulapland.fi/bitstream/handle/10024/65618/Hossain_Kamrul_Article234.pdf?sequence=1&isAllowed=y) access την 06-07-2024.

Hossain, Kamrul , “Russia’s proposed extended continental shelf in the Arctic Ocean: Science setting the stage for Law” στο The Polar Connection 02-06-2021 διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://polarconnection.org/russia-extended-continental-shelf-arctic/> access την 04-12-2022

Hossain, Kamrul, The Human Rights Committee on Traditional Cultural Rights: the Case of the Arctic Indigenous Peoples, 2009, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.sylff.org/wp-content/uploads/2009/03/hossain.pdf> access την 16-08-2024

Huebert, Rob, “United States Arctic Policy: The Reluctant Arctic Power,” *The School of Public Policy (SPP) Briefing Papers* 2 (2) (May 2009): διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [file:///C:/Users/User/Downloads/United\\_States\\_Arctic\\_Policy\\_The\\_Reluctant\\_Arctic\\_P%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/User/Downloads/United_States_Arctic_Policy_The_Reluctant_Arctic_P%20(2).pdf) access την 10-07-2023.

Humpert, Malte, “Polar Code May Need Updating as Arctic Shipping Increases New Study Concludes”, High North News, 26.09.2023, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.highnorthnews.com/en/polar-code-may-need-updating-arctic-shipping-increases-new-study-concludes> access την 30-07-2024.

Humpert, Malte, “The Russian-flagged passenger ship Akademikloffe ran aground along Canada’s Arctic Northwest Passage with 162 people aboard early on Friday, August 24th”, High North News, 28.08.2018, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.highnorthnews.com/en/arctic-cruise-ship-runs-aground-canadas-northwest-passage> access την 15-07-2024.

Huslander, Dave, “Automated Mapping of Rapid Arctic Ocean Coastal Change over Large Spans of Time and Geography”, NV5, 2012, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.nv5geospatialsoftware.com/Company/News/News-Detail/5335> access την 14-04-2024.

Ikonen, Emmi, “Improving International Cooperation on Arctic Search and Rescue”, The Arctic Institute, 12.12.2017, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.thearcticinstitute.org/improving-international-cooperation-arctic-search-rescue/> access την 04-08-2024.

IMO, Key recommendations proposed to improve Polar Code training, 11.12.2023, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.imo.org/en/MediaCentre/Pages/WhatsNew-2018.aspx> access την 14-08-2024

IMO, Arctic indigenous leaders meet IMO Secretary-General, 26.10.2016, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.imo.org/en/MediaCentre/Pages/WhatsNew-701.aspx> access την 17-08-2024

IWGIA, Indigenous people in Greenland, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.iwgia.org/en/kalaallit-nunaat-greenland.html> access την 29-07-2024.

Khan, Sabaa Ahmad , Legally Sculpting a Melting Arctic: States, Indigenous Peoples and Justice in Multilateralism, 2021, Chapter 5 , p.130-147, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [file:///C:/Users/User/Downloads/9789004424159-BP000007%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/User/Downloads/9789004424159-BP000007%20(1).pdf) access την 26-07-2024

Klein, Natalie, House of Lords, International Relations and Defense Committee , “Corrected oral evidence: UNCLOS: fit for purpose for the 21st century?”, 03.11.2021, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://committees.parliament.uk/oralevidence/2958/html/> access την 25-11-2023.

Klimenko, Ekaterina, “The geopolitics of a changing Arctic”, Sipri, 2019 διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [https://www.sipri.org/sites/default/files/2019-12/sipribp1912\\_geopolitics\\_in\\_the\\_arctic.pdf](https://www.sipri.org/sites/default/files/2019-12/sipribp1912_geopolitics_in_the_arctic.pdf) access την 19-04-2023

Koivurova, Timo, International Law in the Arctic, CS 332: Contemporary Issues in the Circumpolar North: Comparative Policy Analysis and the Circumpolar North University of the Arctic, 2016, σελ. 1-18, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.uarctic.org/media/1596810/cs-332-4-koivurova-international-law.pdf> access την 26-07-2024

Kopela, Sophia, "Tackling Maritime Security Threats from a Port State's Perspective" in Malcolm D. Evans and Sofia Galani (eds.) Maritime Security and the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea: Help or Hindrance? (Edward Elgar, 2020), 181-194; Rothwell (2013), 382, στο Σοφία, Γαλάνη, Κλιματική Αλλαγή, Μεταβαλλόμενα Σύνορα και Προκλήσεις στη Θαλάσσια Ασφάλεια του Αρκτικού Ωκεανού

Koshkin, Valentin A. 2022 Delimitation of the Continental Shelf in the Central Arctic Ocean: Is It Possible Nowadays? Διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [file:///C:/Users/User/Downloads/katia,+AR 3771 Web.pdf](file:///C:/Users/User/Downloads/katia,+AR+3771+Web.pdf) access την 19-11-2022

Kunoy, Bjørn, "Recommendations on the Russian Federation's Proposed Outer Continental Shelf in the Arctic Area", EIJL: Talk!, 03.03.2023, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.eijltalk.org/recommendations-on-the-russian-federations-proposed-outer-continental-shelf-in-the-arctic-area/> access την 03-07-2024.

Lackenbauer, P. Whitney ; Ryan, Dean, *Arctic Exceptionalisms*, Chapter 14, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://transatlanticrelations.org/wp-content/uploads/2020/12/The-Arctic-and-World-Order-ch14.pdf> access την 27-07-2024.

Lalonde, Suzanne; Abashidze, Aslan, ; Solntsev, Alexander, Marine Protected Areas and Other Effective Area-based Conservation Measures" Arctic Review on Law and Politics, Vol. 13, 2022, pp. 312–337, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://arcticreview.no/index.php/arctic/article/view/3352/6578> access την 31-07-2024.

Lalonde, Suzanne , THE DEBATE OVER THE LEGAL STATUS OF THE NORTHWEST PASSAGE, 17.10.2018, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [https://sencanada.ca/content/sen/committee/421/ARCT/Briefs/SuzanneLalonde\\_Briefs\\_e.pdf](https://sencanada.ca/content/sen/committee/421/ARCT/Briefs/SuzanneLalonde_Briefs_e.pdf) access την 07-07-2024

Lalonde, Suzanne , Increased Traffic through Canadian Arctic Waters: Canada's State of Readiness, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://ssl.editionsthemis.com/uploaded/revue/article/rjtvol38num1/02-Lalonde.pdf> access την 07-07-2024

Lalonde, Suzanne, Canada's Influence on the Law of the Sea, Centre for International Governance Innovation, Paper No. 7 — February 2018, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.cigionline.org/sites/default/files/documents/Reflections%20no.7%20Lalonde.pdf> access την 07-07-2024

Lee, Jane J. "16-foot Waves Measured in Arctic Ocean Where There Was Once Only Ice", National Geographic, 31.07.2014, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.nationalgeographic.com/science/article/140730-arctic-wave-height-sea-ice-climate-change-science> access την 28-07-2024.

Leovy, Jill, "Cyberattack cost Maersk as much as \$300 million and disrupted operations for 2 weeks", Los Angeles Times, 17-08-2017, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.latimes.com/business/la-fi-maersk-cyberattack-20170817-story.html> access την 11-08-2024.

MacKay, Fergus , A Briefing on Indigenous Peoples' Rights and the United Nations Human Rights Committee, Forest Peoples Programme, 2001 , διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <http://www.forestpeoples.org/sites/fpp/files/publication/2010/10/unhrcfppbriefdec01eng.pdf> access την 16-08-2024

Macneill , Christopher Mark "UNCLOS, UNDRIP & TARTUPALUK: The Grim Tale of Hans Isle and Graense," Sustainable Development Law & Policy: Vol. 23: Iss. 2, Article 4, 2023, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://digitalcommons.wcl.american.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1728&context=sdlp> access την 26-07-2024

Mardikian ,Lisa ; Sofia, Galani, "The Potential of Regional Human Rights Law and the Law of Sea", Oxford University Press *Human Rights Law Review*, 2023, 23, 1–24

MARIUS, The SAR system and preparedness in Greenland, 2020, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.sjorettsfondet.no/journal/2020/535/m-1082> access την 10-07-2024

Mayer ,Elizabeth, ESTABLISHING THE ROLE OF PERMANENT PARTICIPANTS ON THE ARCTIC COUNCIL -How Arctic Indigenous groups gained recognition on the Arctic Council, 2018, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα

[https://jsis.washington.edu/wordpress/wp-content/uploads/2019/01/Elizabeth\\_Mayer\\_attachment.pdf](https://jsis.washington.edu/wordpress/wp-content/uploads/2019/01/Elizabeth_Mayer_attachment.pdf) access την 23-07-2024.

Morgunov, Boris, et, "The Prospects of Evolution of the Baseline Systems in the Arctic", MDPI, 14.04.2021, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.mdpi.com/2073-4441/13/8/1082> access την 03-07-2024.

Morgunov, Boris, "Baselines and Historical Territorial Waters: How Russia Can Protect Its Rights in the Arctic", HSE, 18.05.2021, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.hse.ru/en/news/research/470679233.html> access την 04-07-2024.

Murray, Kathleen, The Arctic Council: a Brief History, its Partnership with Indigenous Groups of the Arctic, and its Role in Uncovering and Addressing Health Issues in the Far North, σελ 27-31, 2014, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [file:///C:/Users/User/Downloads/The Arctic Council a Brief History its Partnership%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/User/Downloads/The_Arctic_Council_a_Brief_History_its_Partnership%20(2).pdf) access την 01-12-2022

Nadarajah , Hema, "The Arctic Council's Soft-law Processes" στο Arctic Law in 1000 words, επιμέλεια Kamrul Hossain & J. Miguel Roncero , University of Lapland, 2023, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://lauda.ulapland.fi/bitstream/handle/10024/65594/978-952-337-383-9.pdf> access την 19-07-2024.

National Ocean Economic Program, Arctic Fisheries, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.oceaneconomics.org/NOEP/Arctic/fisheries/> access την 07-07-2024.

Nikitina, Viktoriya, The Arctic, Russia and Coercion of Navigation, Arctic Yearbook 2021, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [https://arcticyearbook.com/images/yearbook/2021/Scholarly-Papers/3\\_AY2021\\_Nikitina.pdf](https://arcticyearbook.com/images/yearbook/2021/Scholarly-Papers/3_AY2021_Nikitina.pdf) access την 30-07-2024

Nordregio, Indigenous population in Arctic, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://nordregio.org/maps/indigenous-population-in-the-arctic/> access την 29-07-2024.

Østhagen, Andreas ; Clive H, Schofield, "The Arctic Ocean: Boundaries and Disputes", Arctic Year Book, 2021, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [https://arcticyearbook.com/images/yearbook/2021/Scholarly-Papers/1\\_AY2021\\_Osthagen\\_Schofield.pdf](https://arcticyearbook.com/images/yearbook/2021/Scholarly-Papers/1_AY2021_Osthagen_Schofield.pdf) access την 06-07-2024

Østhagen, Andreas, Arctic emergency management, Centre for Military Studies, 2017, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [https://www.jstor.org/stable/pdf/resrep05275.6.pdf?refreqid=fastly-default%3A9dc38635be98f0154aec7547c36ba0f7&ab\\_segments=&origin=&initiator=&acceptTC=1](https://www.jstor.org/stable/pdf/resrep05275.6.pdf?refreqid=fastly-default%3A9dc38635be98f0154aec7547c36ba0f7&ab_segments=&origin=&initiator=&acceptTC=1) access την 14-08-2024

Ocean Explorer, Let's Get to the Bottom of the Arctic! Διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [https://oceanexplorer.noaa.gov/explorations/02arctic/background/education/media/arctic\\_bottom.pdf](https://oceanexplorer.noaa.gov/explorations/02arctic/background/education/media/arctic_bottom.pdf) access την 28-07-2024.

Papastavridis, Efthymios , "Fisheries Enforcement on the High Seas of the Arctic Ocean: Gaps, Solutions and the Potential Contribution of the European Union and its Member States", διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [file:///C:/Users/User/Downloads/ESTU%2033.2%20Papastavridis\\_IJMCL%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/User/Downloads/ESTU%2033.2%20Papastavridis_IJMCL%20(1).pdf) access την 07-07-2024.

Piedade, João , "From Politicization to Securitization of Maritime Security in the Gulf of Guinea", CIRR XXII (75) 2016, 69-85, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://hrcak.srce.hr/file/240111> access την 02-12-2023

Pincus, Rebecca, Security in the Arctic A Receding Wall.

Poynting, Mark , "Climate change: The 'insane' plan to save the Arctic's sea-ice", BBC, 16.03.2024, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.bbc.com/news/science-environment-68206309> access την 28-07-2024.

Ralls, Eric, "Arctic Ocean is getting foggy as ice disappears", earth.com, 27.04.2023, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.earth.com/news/arctic-ocean-is-getting-foggy-as-ice-disappears/> access την 28-07-2024.

Rantanen, Mika, et, "The Arctic has warmed nearly four times faster than the globe since 1979", Communication earth and environment, 11.08.2022, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.nature.com/articles/s43247-022-00498-3> access την 30-06-2024

Renglet, Charlotte, The Recognition of the Special Relationship of Indigenous Peoples with their Environment under International Law A Potential Advantage in Climate Litigation?, Department of Public Law, Vrije Universiteit Brussel (VUB),

Brussels, Belgium, 2022, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [file:///C:/Users/User/Downloads/ijgr-article-p720\\_006.pdf](file:///C:/Users/User/Downloads/ijgr-article-p720_006.pdf) access την 27-07-2024

Richards, Aaron, “An Emerging Challenge: Combating Illicit Activities in the Arctic”, Arctic Summer College, 13.08.2015, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [file:///C:/Users/User/Downloads/ASCPaper\\_Richards\\_Aaron%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/User/Downloads/ASCPaper_Richards_Aaron%20(1).pdf) access την 18-07-2024

Rogers, Will, Security at Sea The Case for Ratifying the Law of the Sea Convention, CNAS.org Policy Brief, April 2012, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [https://www.files.ethz.ch/isn/146280/CNAS\\_SecurityAtSea\\_Rogers\\_0.pdf](https://www.files.ethz.ch/isn/146280/CNAS_SecurityAtSea_Rogers_0.pdf) access την 22-09-2024

Rosen, Yereth, “U.S. preparing to claim new ocean territory off Arctic Alaska and in central Bering Sea”, Alaska Beacon, 28.12.2023, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://alaskabeacon.com/2023/12/28/u-s-preparing-to-claim-new-ocean-territory-off-arctic-alaska-and-in-central-bering-sea/> access την 21-07-2024.

Rowe, Mark, “Arctic nations are squaring up to exploit the region’s rich natural resources”, Geographical, 12.08.2022, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://geographical.co.uk/geopolitics/the-world-is-gearing-up-to-mine-the-arctic> access την 24-07-2024.

Alexandros, Sarris, “International Law and Governance of the Arctic in an Era of Climate Change”, PHD THESIS SUMMARY, 2024, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [https://www.universiteitleiden.nl/binaries/content/assets/rechtsgeleerdheid/faculteitsbestuur-en--bureau/mc/98092736\\_9651211\\_a\\_sarris\\_phd\\_summary\\_final\\_1\\_1.pdf](https://www.universiteitleiden.nl/binaries/content/assets/rechtsgeleerdheid/faculteitsbestuur-en--bureau/mc/98092736_9651211_a_sarris_phd_summary_final_1_1.pdf) access την 26-07-2024.

Schatz, Valentin; Alexander ,Proelss ; Nengye, Liu, “The 2018 Agreement to Prevent Unregulated High Seas Fisheries in the Central Arctic Ocean: A Primer”, EJIL: Talk!, 26.10.2018, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.ejiltalk.org/the-2018-agreement-to-prevent-unregulated-high-seas-fisheries-in-the-central-arctic-ocean-a-primer/> access την 07-07-2024.

Schlegel, Clint, “SAR in the Arctic”, Proceedings , 2021, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [https://mydigitalpublication.com/publication/?i=706475&article\\_id=4023538&view=articleBrowser](https://mydigitalpublication.com/publication/?i=706475&article_id=4023538&view=articleBrowser) access την 19-07-2024.

Sharapova, Anna , et, “Indigenous Rights and Interests in a Changing Arctic Ocean: Canadian and Russian Experiences and Challenges”, Arctic Review on Law and Politics Vol. 13, 2022, pp. 286–311, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [https://digitalcommons.schulichlaw.dal.ca/cgi/viewcontent.cgi?article=2154&context=scholarly\\_works](https://digitalcommons.schulichlaw.dal.ca/cgi/viewcontent.cgi?article=2154&context=scholarly_works) access την 26-07-2024

Sirmacek, Beril, *Rapid loss of Arctic sea-ice*, 06.08.2022, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://arxiv.org/pdf/2202.02129> access την 18-05-2024.

Solski, Jan Jakub, “New Draft Law on the Russian Arctic Straits – Putin’ Money Where the Mouth is?”, The NCLOS Blog, 15.09.2022, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://site.uit.no/nclos/2022/09/15/new-draft-law-on-the-russian-arctic-straits-putin-money-where-the-mouth-is/> access την 04-07-2024.

Solski, Jan Jakub, The Northern Sea Route in the 2010s: Development and Implementation of Relevant Law, 2020, Arctic Review on Law and Politics Vol. 11, 2020, pp. 383–410, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://arcticreview.no/index.php/arctic/article/view/2374/4804#FR9> access την 30-07-2024

Szpak, Agnieszka , “HUMAN SECURITY OF THE INDIGENOUS PEOPLES IN THE ARCTIC. THE SAMI CASE”, INTERNATIONAL STUDIES INTERDISCIPLINARY POLITICAL AND CULTURAL JOURNAL, Vol. 20, No. 1/2017, 75-96, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [file:///C:/Users/User/Downloads/Human\\_Security\\_of\\_the\\_Indigenous\\_Pe%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/User/Downloads/Human_Security_of_the_Indigenous_Pe%20(2).pdf) access την 25-07-2024

The Brussels Times, “Arctic sea ice is melting worse and faster than expected, studies show”, 14.03.2023, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.lifo.gr/now/perivallon/liosimo-ton-pagon-epistimonas-antloyn-nero-apo-ton-okeano-oste-na-enishysoyn-toys> access την 18-05-2024.

The Guardian, “Cruise ship runs aground in Greenland with 206 passengers onboard”, 13 September 2023, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.theguardian.com/world/2023/sep/12/cruise-ship-runs-aground-in-greenland-with-206-passengers-onboard> access την 17-07-2024

Todorov , Andrey, Coping with deficiencies in the Polar Code: a Russian perspective, The Polar Journal, 2020, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.imemo.ru/files/File/en/Articles/2020/PolarCode-Todorov2020.pdf> access την 30-07-2024

Todorov, Andrey, Russia's implementation of the Polar Code on the Northern Sea Route, The Polar Journal, Ιανουάριος 2021, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [https://journals.scholarsportal.info/details/2154896x/v11i0001/30\\_riotpcoctnsr.xml](https://journals.scholarsportal.info/details/2154896x/v11i0001/30_riotpcoctnsr.xml) access την 14-08-2024.

TSB of Canada, "Marine transportation safety investigation M18C0225", 21.05.2021, διαθέσιμη στην ιστοσελίδα <https://www.tsb.gc.ca/eng/enquetes-investigations/marine/2018/m18c0225/m18c0225.html> access την 15-07-2024.

Tugend, Mana , What Role for Traditional Knowledge in the Conservation of Marine Biodiversity in the Arctic High Seas?, The NCLOS Blog, 26.04.2021, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://site.uit.no/nclos/2021/04/26/what-role-for-traditional-knowledge-in-the-conservation-of-marine-biodiversity-in-the-arctic-high-seas/> access την 26-07-2024.

Turunen, Eeva, "Resources in the Arctic 2019", Nordregio, Ιανουάριος 2019, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://nordregio.org/maps/resources-in-the-arctic-2019/> access την 24-07-2024 .

Uryupova, Ekaterina , "Climate Change and Challenges of Navigation in the Arctic: How Safe are We?", The Arctic Institute, 30.04.2024, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.thearcticinstitute.org/climate-change-challenges-navigation-arctic-how-safe-are-we/> access την 19-07-2024.

Voronkov, Lev, "The Arctic for Eight", Russia in Global Affairs, 30.06.2013, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://eng.globalaffairs.ru/articles/the-arctic-for-eight/> access την 18-07-2024.

Wood-Donnelly Corine , , Responsibility of and for Structural (In)Justice in Arctic Governance, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [file:///C:/Users/User/Downloads/Responsibility\\_of\\_and\\_for\\_Structural\\_InJustice\\_in\\_.pdf](file:///C:/Users/User/Downloads/Responsibility_of_and_for_Structural_InJustice_in_.pdf) access την 26-07-2024.

WWF, IMPROVING THE POLAR CODE TO BETTER PROTECT ARCTIC WATERS, 08.04.2022, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.arcticwwf.org/newsroom/features/improving-the-polar-code-to-better-protect-arctic-waters/> access την 14-08-2024.

Zhu, Xiyan, Jianye, Tang, "The interplay between soft law and hard law and its implications for global marine fisheries governance: A case study of IUU fishing", KeAi, 2024, p. 511-521 διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2468550X23000576> access την 19-07-2024.

## **Κείμενα διεθνούς πρακτικής**

AGREEMENT ON ENHANCING INTERNATIONAL ARCTIC SCIENTIFIC COOPERATION, 2017, διαθέσιμη στην ιστοσελίδα <file:///C:/Users/User/Downloads/EDOCS-4288-v2-ACMMUS10 FAIRBANKS 2017 Agreement on Enhancing International Arctic Scientific Cooperation.pdf> access την 29-07-2024

Case of the Yakye Axa Indigenous Community v. Paraguay, 17 June 2005, IACtHR, Series C No. 125, para. 135, διαθέσιμη στην ιστοσελίδα [https://www.corteidh.or.cr/docs/casos/articulos/seriec\\_125\\_ing.pdf](https://www.corteidh.or.cr/docs/casos/articulos/seriec_125_ing.pdf) access την 27-07-2024.

EU Maritime Security Strategy ,Brussels, 2014 διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST%2011205%202014%20INIT/EN/pdf> access την 30-11-2023.

2050 AFRICA'S INTEGRATED MARITIME STRATEGY (2050 AIM STRATEGY), 2014, διαθέσιμη στην ιστοσελίδα [https://cggrps.com/wp-content/uploads/2050-AIM-Strategy\\_EN.pdf](https://cggrps.com/wp-content/uploads/2050-AIM-Strategy_EN.pdf) access την 24-08-2024

UN General Assembly, Report of the United Nations Conference on Environment and Development, Rio Declaration on Environment and Development, 12 August 1992, UN Doc. A/CONF.151/26, (Vol. I), Principle 22 [Rio Declaration] διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [https://www.un.org/en/development/desa/population/migration/generalassembly/docs/globalcompact/A\\_CONF.151\\_26\\_Vol.I\\_Declaration.pdf](https://www.un.org/en/development/desa/population/migration/generalassembly/docs/globalcompact/A_CONF.151_26_Vol.I_Declaration.pdf) access την 26-07-2024.

Secretariat of the Convention on Biological Diversity διαθέσιμη στην ιστοσελίδα <https://www.cbd.int/doc/legal/cbd-en.pdf> access την 26-07-2024

UN General Assembly, Report of the United Nations Conference on Environment and Development, Agenda 21, 14 June 1992, UN Doc. A/CONF.151/26 (Vol. II), διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.un.org/esa/dsd/agenda21/Agenda%2021.pdf> access την 26-07-2024.

United Nations General Assembly, Declaration on the Granting of Independence to Colonial Countries and Peoples, UN Doc. A/res/1514/xv (14 December 1960), διαθέσιμη στην ιστοσελίδα [file:///C:/Users/User/Downloads/A\\_RES\\_1514\(XV\)-EN%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/User/Downloads/A_RES_1514(XV)-EN%20(1).pdf) access την 26-07-2024.

WWF, "Central Arctic Ocean Fishing Agreement", διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.arcticwwf.org/our-priorities/governance/central-arctic-ocean-fisheries-agreement/> access την 19-07-2024.

## Νομολογία

ITLOS, Case No. 31 REQUEST FOR AN ADVISORY OPINION SUBMITTED BY THE COMMISSION OF SMALL ISLAND STATES ON CLIMATE CHANGE AND INTERNATIONAL LAW, 15 June 2023, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/31/written\\_statements/4/C31-WS-4-5-CIEL\\_GPI.pdf](https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/31/written_statements/4/C31-WS-4-5-CIEL_GPI.pdf) access την 16-08-2024.

## Συμβατικά –θεσμικά κείμενα

Annex SAR Convention 1979, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <http://nmsa.gov.pg/wp-content/uploads/2016/11/SAR-Convention-1979-pdf.pdf> access την 17-09-2024.

Declaration on the establishment of the Arctic Council, Ottawa Canada 1996, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [https://library.arcticportal.org/1270/1/ottawa\\_decl\\_1996-3..pdf](https://library.arcticportal.org/1270/1/ottawa_decl_1996-3..pdf) access την 15-11-2022.

IMO, Polar Code, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/polar-code.aspx> access την 06-07-2024.

PSI, Endorsing States List, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.psi-online.info/psi-info-en/botschaft/-/2205942> access την 18-09-2024.

Republic of France, THE great CHALLENGE OF THE ARCTIC- National Roadmap for the Arctic, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [https://www.diplomatie.gouv.fr/IMG/pdf/frna\\_-\\_eng\\_-\\_interne\\_-\\_prepa\\_-\\_17-06-pm-bd-pdf\\_cle02695b.pdf](https://www.diplomatie.gouv.fr/IMG/pdf/frna_-_eng_-_interne_-_prepa_-_17-06-pm-bd-pdf_cle02695b.pdf) access την 06-08-2024

Search and Rescue in the Arctic, 2011, διαθέσιμη στην ιστοσελίδα <https://2009-2017.state.gov/documents/organization/205770.pdf> access την 02-07-2024.

SOLAS 1974, Chapter V, Regulation 33 ,διαθέσιμο στην ιστοσελίδα [https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5a7f0081ed915d74e33f3c6e/solas\\_v\\_on\\_safety\\_of\\_navigation.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5a7f0081ed915d74e33f3c6e/solas_v_on_safety_of_navigation.pdf) access την 17-09-2024.

UNCLOS 1982, διαθέσιμη στην ιστοσελίδα [https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf) access την 15-01-2024.

U.S. Customs & Border Protection, CSI: Container Security Initiative, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <https://www.cbp.gov/border-security/ports-entry/cargo-security/csi/csi-brief>