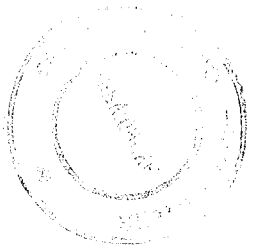
ΑΒΕΡΤ 00246

ΚΑΛΑΔΗ - ΕΥΣΤΑΘΟΠΟΥΛΟΥ ΜΑΡΙΑΝΘΗΣ

# Η ΑΙΓΙΑΛΙΤΙΔΑ ΖΩΝΗ : ΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΚΑΙ ΟΙ ΘΕΩΡΙΕΣ ΤΩΝ ΟΡΙΩΝ

ΔΙΔΑΚΤΟΡΙΚΗ ΔΙΑΤΡΙΒΗ
ΑΘΗΝΑ 1992



# Η ΑΙΓΙΑΛΙΤΙΔΑ ΖΩΝΗ : ΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΚΑΙ ΟΙ ΘΕΩΡΙΕΣ ΤΩΝ ΟΡΙΩΝ

ΔΙΔΑΚΤΟΡΙΚΗ ΔΙΑΤΡΙΒΗ
ΥΠΟΒΛΗΘΕΙΣΑ ΣΤΟ ΠΑΝΤΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΑΘΗΝΑ 1992

" Η έγκριση διδακτορικής διατριβής από το Πάντειο Πανεπιστήμιο Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών δεν υποδηλοί αποδοχή των γνωμών του συγγραφέα, Ν. 5343, Αρ. 202, Παρ. 2"

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ

ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΚΑΘΕΣΤΩΤΟΣ ΤΗΣ ΑΙΓΙΑΛΙΤΙΔΑΣ ΖΩΝΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΣΤΟΝ ΚΑΝΟΝΑ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΡΧΙΑΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΝΟΜΙΚΟΥ ΚΑΘΕΣΤΩΤΟΣ ΤΗΣ ΑΙΓΙΑΛΙΤΙΔΑΣ ΖΩΝΗΣ ΣΤΗΝ ΚΡΑΤΙΚΗ ΚΥΡΙΑΡΧΙΑ - ΚΡΙΤΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ

1. Εισαγωγικές παρατηρήσεις
2. Ιστορική διαδρομή του νομικού καθεστώτος της αιγιαλίτιδας ζώνης μέχρι και τον 20ο αιώνα
   2.1. Από την ελευθερία των θαλασσών στο καθεστώς "κυριαρχίας"
      2.1.1. Η πρώτη μνεία της "κυριαρχίας" και ο δικαιολογητικός λόγος της "ασφάλειας"
      2.1.2. Η θεωρία της "απόλυτης κυριαρχίας"
         2.1.2α. Εννοια
         2.1.2β. Η ειδίκευση του κανόνα της απόλυτης κυριαρχίας στη θάλασσα και η απαγόρευση της διέλευσης
         2.1.2γ. Η θεωρία της εδαφικής κυριαρχίας
         2.1.2δ. Η πρώτη θεωρητική προάσπιση της ελευθερίας των θαλασσών
         2.1.2ε. Διεκδίκηση "κυριαρχίας" σε τεράστιες θαλάσσιες εκτάσεις - Προσπάθεια συμβιβασμού με το θεσμό της διέλευσης
      2.1.3. Η πρακτική των κρατών στο Μεσαίωνα και τις αρχές της Αναγέννησης
   2.2. Η νέα αντίληψη για την αιγιαλίτιδα ζώνη και η έννοια της κυριαρχίας
      2.2.1. 18ος - 20ος αι: Προσανατολισμός της θεωρίας προς την κατεύθυνση της κυριαρχίας σ'ένα περιορισμένο θαλάσσιο τμήμα
         2.2.1α. Η θεωρία της ιδιοκτησίας και η άρνηση της διέλευσης στους τρίτους
         2.2.1β. Η ειδίκευση του κανόνα της κυριαρχίας στην παράκτια θάλασσα και η απαγόρευση της διέλευσης
         2.2.1γ. Αμφισβήτηση της αρχής της "κυριαρχίας" στη θάλασσα-Εναρμόνιση με το δικαίωμα διέλευσης

1) Η θεωρία της "αστυνόμευσης" (police theory)
2) Η θεωρία της "δουλείας"
2.2.1δ. Τέλη του 19ου αι: Προς ισχυροποίηση του θεσμού κυριαρχίας
1) Η "κυριαρχία": Κύρια προτίμηση των θεωρητικών
2) Η "κυριαρχία" και ο θεσμός της "αβλαβούς διέλευσης"
2.2.2. 20ος αιώνας: Τελική θεωρητική επικράτηση της αρχής της κυριαρχίας στη θάλασσα
2.2.2α. Τελευταίες απόπειρες αμφισβήτησης της θεωρίας της κυριαρχίας στη θάλασσα
1) Η θεωρία της "προστασίας"
2) Η θεωρία των "δευτερευόντων δικαιωμάτων"
2.2.2β. Επικράτηση της αρχής της κυριαρχίας
1) Οι θέσεις των θεωρητικών
2) Ο συνεκτικός δεσμός μεταξύ ξηράς και παράκτιας θάλασσας και η άσκηση κρατικής κυριαρχίας - Περιορισμοί της κυριαρχίας
2.2.3. Εναρμόνιση της πρακτικής με τη θεωρία
2.2.3α. 18ος αιώνας - Πρακτική
2.2.3β. 19ος αιώνας - Πρακτική
2.2.3γ. 20ος αιώνας - Πρακτική
3. Ορισμένα συμπεράσματα

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

ΟΙ ΘΕΣΕΙΣ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ, ΜΗ ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΩΝ, ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΩΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΗΣ ΑΙΓΙΑΛΙΤΙΔΑΣ ΖΩΝΗΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

ΟΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΤΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ

1. Στα πλαίσια της Κ.Τ.Ε.: Ισχυροποίηση του καθεστώτος της κυριαρχίας στην Πρώτη κωδικοποιητική προσπάθεια της Διάσκεψης της Χάγης
2. Στα πλαίσια του Ο.Η.Ε.
2.1. Η συμβολή της Επιτροπής Διεθνούς Δικαίου (Ε.Δ.Δ.) στην προσπάθεια συμβατικής ρύθμισης του νομικού καθεστώτος της αιγιαλίτιδας ζώνης - Επικράτηση του καθεστώτος της κυριαρχίας
2.2. Η αναγνώριση του καθεστώτος της κυριαρχίας της αιγιαλίτιδας ζώνης από τη Συνδιάσκεψη του '58

## ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

## ΣΥΜΒΙΒΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΡΧΙΑΣ ΜΕ ΤΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΑΒΛΑΒΟΥΣ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ - ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΚΗ

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

### Η ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΥΡΙΑΡΧΙΑ

1. Γενικές παρατηρήσεις
2. Η σύγχρονη αντίληψη για την κυριαρχία
3. Η άσκηση του κανόνα της κυριαρχίας στην αιγιαλίτιδα ζώνη - Σύγχρονη προβληματική

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

### ΑΒΛΑΒΗΣ ΔΙΕΛΕΥΣΗ: ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ΣΤΟΝ ΚΑΝΟΝΑ ΤΗΣ ΚΡΑΤΙΚΗΣ ΚΥΡΙΑΡΧΙΑΣ

1. Εισαγωγικές παρατηρήσεις
2. Οι αρμοδιότητες του παράκτιου κράτους στην αιγιαλίτιδα ζώνη σχετικά με τη διέλευση των τρίτων
   - 2.1. Ο εκ του διεθνούς δικαίου περιορισμός της αρμοδιότητας του κράτους σχετικά με τον καθορισμό των προϋποθέσεων εισόδου και εξόδου των τρίτων
   - 2.2. Η αποκλειστική αρμοδιότητα ελέγχου της τήρησης ή μη του "αβλαβούς" της διέλευσης
   - 2.3. "Νομοθετικές" αρμοδιότητες (jurisdiction to legislate/to prescribe) ως προς τα διερχόμενα την αιγιαλίτιδα ζώνη πλοία
     - 2.3.1. Η εκ του διεθνούς δικαίου αποκλειστική αρμοδιότητα του παράκτιου κράτους να θεσπίζει ειδική νομοθεσία για τον πλου
     - 2.3.2. Τα όρια της αρμοδιότητας του παράκτιου κράτους ως προς το "νομοθετείν"
       - 2.3.2α. Εισαγωγικές παρατηρήσεις
       - 2.3.2β. Η έννοια των "νόμων" και των "κανονισμών"
       - 2.3.2γ. Οι αρμοδιότητες νομοθεσίας του παράκτιου κράτους σχετικά με τη διέλευση των τρίτων στην αιγιαλίτιδα ζώνη
         1) Αρμοδιότητες για τη διασφάλιση των συμφερόντων του παράκτιου κράτους
            - (α) Η αρμοδιότητα θέσπισης κανόνων για την ασφάλεια του κράτους
            - (β) Η αρμοδιότητα θέσπισης κανόνων για την προστασία των υποθαλάσσιων καλωδίων και

αγωγών
(γ) Η αρμοδιότητα θέσπισης κανόνων για την προστασία από τη ρύπανση των πλοίων
(δ) Η αρμοδιότητα θέσπισης κανόνων σχετικών με την απαγόρευση της αλιείας και τη διατήρηση των φυσικών πόρων στην αιγιαλίτιδα ζώνη
(ε) Η αρμοδιότητα θέσπισης κανόνων για την απαγόρευση των θαλάσσιων επιστημονικών και υδρογραφικών ερευνών
(ζ) Η αρμοδιότητα θέσπισης κανόνων υγειονομικής νομοθεσίας
(η) Η αρμοδιότητα θέσπισης κανόνων για την πρόληψη των παραβιάσεων της τελωνειακής και φορολογικής νομοθεσίας
(θ) Η αρμοδιότητα θέσπισης κανόνων για την πρόληψη των παραβιάσεων της μεταναστευτικής νομοθεσίας
(ι) Η αρμοδιότητα θέσπισης κανόνων σχετικών με τη σημαία των διερχόμενων πλοίων
(κ) Η αρμοδιότητα θέσπισης κανόνων επιβολής οικονομικών επιβαρύνσεων στα διερχόμενα πλοία

2) Αρμοδιότητες για τη διευκόλυνση της ναυσιπλοίας μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη - Η αρμοδιότητα θέσπισης κανόνων σχετικά με την ασφάλεια της ναυσιπλοίας και τη ρύθμιση της θαλάσσιας κυκλοφορίας

2.3.3. Ορισμένες διαπιστώσεις

2.4. Αρμοδιότητες "επιβολής της νομοθεσίας" (jurisdiction to enforce) ως προς τα πλοία κατά τη διέλευσή τους από την αιγιαλίτιδα ζώνη

2.4.1. Τα όρια της αρμοδιότητας του παράκτιου κράτους ως προς τα εμπορικά και τα δημόσια πλοία τα προορισμένα για εμπορικούς σκοπούς

2.4.1α. Γενικές παρατηρήσεις

2.4.1β. Ασκηση αρμοδιότητας κατά τη διέλευση από την αιγιαλίτιδα ζώνη

1) Αρμοδιότητα "εκτελέσεως" του παράκτιου κράτους
2) Δικαστική αρμοδιότητα του παράκτιου κράτους
(α) Γενικά
(β) Ασκηση ποινικής δικαιοδοσίας
(γ) Ασκηση αστικής δικαιοδοσίας

2.4.2. Τα όρια της αρμοδιότητας του παράκτιου κράτους ως προς τα πολεμικά και τα δημόσια πλοία τα προορισμένα να εξυπηρετήσουν αποκλειστικά κρατικές αρμοδιότητες

2.4.3. Τα όρια της αρμοδιότητας του παράκτιου κράτους ως προς τα πλοία που διέρχονται από αιγιαλίτιδες ζώνες - διεθνή στενά

2.4.4. Η πρακτική των κρατών ως προς την επιβολή της νομοθεσίας τους

2.4.4α. Εισαγωγικές παρατηρήσεις

2.4.4β. Νομοθετική πρακτική
2.4.4γ. Διεθνής πρακτική και νομολογία
2.4.5. Ορισμένες διαπιστώσεις

3. Συμπεράσματα

## ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ

## ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΘΕΩΡΙΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΑ ΟΡΙΑ ΤΗΣ ΑΙΓΙΑΛΙΤΙΔΑΣ ΖΩΝΗΣ - ΚΡΙΤΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

### ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΟΡΙΟΥ ΤΗΣ ΑΙΓΙΑΛΙΤΙΔΑΣ ΖΩΝΗΣ ΜΕΧΡΙ ΤΑ ΜΕΣΑ ΤΟΥ 20ου ΑΙΩΝΑ

1. Εισαγωγικά
2. Οι πρώτες θεωρίες
2.1. Καθορισμός αυθαίρετων ορίων
2.2. Η κλασσική θεωρία της "βολής"
2.2.1. Bynkershoek: Κύριος υποστηρικτής
2.2.2. Η στάση των θεωρητικών μετά τον Bynkershoek
2.2.3. Η πρακτική των κρατών
2.2.3α. Αποδοχή του κανόνα της βολής
2.2.3β. Εξαίρεση από τον κανόνα της βολής
2.2.4. Συμπερασματικές διαπιστώσεις
2.3. Μετεξέλιξη από τον κανόνα της βολής: Η παραδοσιακή θεωρία των τριών μιλίων
2.3.1. Πρώτη προσέγγιση
2.3.2. Οι θέσεις των θεωρητικών μέχρι τα μέσα του 19ου αιώνα
2.3.3. Ορισμένες σκέψεις
2.3.4. Πρώτη εφαρμογή του κανόνα των τριών μιλίων στην πρακτική των κρατών
3. "Βολή ή τρία μίλια;": Τάσεις και περιπτώσεις επικράτησης στη θεωρία και την πρακτική
3.1. Δεύτερο μισό του 19ου αι.: 1850 - 1900
3.1.1. Μισός αιώνας στήριξης του κανόνα της "βολής" απότους θεωρητικούς - Κριτική
3.1.2. Η πρακτική των κρατών υπέρμαχος των τριών μιλίων
3.2. Αρχές του 20ου αι.: 1900 - 1920. Ισχυροποίηση των τριών μιλίων στη θεωρία και την πρακτική - Κριτική
3.3. Μετά το 1920: Αποδυνάμωση του κανόνα των τριών μιλίων
3.4. Γενικές διαπιστώσεις και συμπεράσματα

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

Η ΣΥΖΗΤΗΣΗ ΓΙΑ ΤΑ ΟΡΙΑ ΤΗΣ ΑΙΓΙΑΛΙΤΙΔΑΣ ΖΩΝΗΣ
ΣΤΟΥΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΜΗ ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΟΥΣ, ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΕΣ ΣΥΜΒΑΤΙΚΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ ΤΟΥ ΟΡΙΟΥ ΤΗΣ
ΑΙΓΙΑΛΙΤΙΔΑΣ ΖΩΝΗΣ ΜΕΧΡΙ ΤΙΣ ΑΡΧΕΣ ΤΗΣ ΔΕΚΑΕΤΙΑΣ ΤΟΥ '60

1. Πρώτη κωδικοποιητική προσπάθεια του '30 στα πλαίσια της Κ.Τ.Ε. - Διάσκεψη της Χάγης
   1.1. Εισαγωγικά
   1.2. Προπαρασκευαστικό στάδιο της Διάσκεψης
   1.3. Τελικό στάδιο της Διάσκεψης
      1.3.1. Αδυναμία προώθησης ενός κοινού ορίου
      1.3.2. Λόγοι αποτυχίας - Κριτική
2. Κωδικοποιητικές προσπάθειες στα πλαίσια του Ο.Η.Ε.
   2.1. Η συμβολή της Επιτροπής Διεθνούς Δικαίου (Ε.Δ.Δ.) στις προσπάθειες συμβατικής ρύθμισης του ορίου της αιγιαλίτιδας ζώνης
      2.1.1. Εισαγωγικές παρατηρήσεις
      2.1.2. Πρώτη προσέγγιση του θέματος στα πλαίσια της Τέταρτης Συνόδου: Εμφάνιση επεκτατικών τάσεων
      2.1.3. Πέμπτη και Εκτη Σύνοδος: Καταρχήν υιοθέτηση λύσεων διεύρυνσης
      2.1.4. Εβδομη Σύνοδος: Προώθηση ενός συμβιβαστικού σχήματος
      2.1.5. Η τελική ρύθμιση: Αρμονική σύνδεση των τριών και των δώδεκα μιλίων
      2.1.6. Οι τοποθετήσεις των μελών της Επιτροπής "αντανάκλαση" της γενικότερης στάσης των κρατών: Σχολιασμός
   2.2. Νομοπαρασκευαστική ρύθμιση του ορίου κατά την Πρώτη Συνδιάσκεψη του '58
      2.2.1. Εισαγωγικά
      2.2.2. Στα πλαίσια της Πρώτης Επιτροπής: Οι πολιτικές που ακολουθήθηκαν
         2.2.2α. Οι τάσεις που επικράτησαν στη Γενική Σύνοδο (General Debate)
            1) Παραδοσιακή τάση: Τα Δυτικά κράτη οι κύριοι εκφραστές
            2) Επεκτατική τάση
               (α) Οι εκφραστές της επεκτατικής - προστατευτικής θεωρίας
                  (i) Η Σοβιετική Ενωση και τα κράτη της Ανατολικής Ευρώπης
                  (ii) Τα Αραβικά κράτη και τα κράτη της Αφρικής και της Ασίας
               (β) Τα Λατινοαμερικανικά κράτη: Οι εκφραστές της επε-

κτατικής - επαναστατικής θεωρίας των διακοσίων μιλίων
3) Συμπερασματικές σκέψεις
2.2.2β. Οι προτάσεις των κρατών
1) Πρώτος γύρος: Εμμονή στην παραδοσιακή θεωρία αλλά και προώθηση της θεωρίας του προστατευτισμού
2) Δεύτερος γύρος: Υποχώρηση σε συνδιαλλακτικά-συμβιβαστικά σχήματα
2.2.2γ. Η τελική ρύθμιση: Μια διάταξη που δεν προώθησε καμμιά λύση
2.2.3. Αποτυχία ως προς τη νομική ρύθμιση του ορίου της αιγιαλίτιδας ζώνης στα πλαίσια της Ολομέλειας της Συνδιάσκεψης
2.2.4. Τα αίτια στήριξης των διαφορετικών ορίων και τα συμφέροντα των κρατών
2.2.4α. Εισαγωγικές παρατηρήσεις
2.2.4β. Οι Ηνωμένες Πολιτείες και τα κράτη της Δύσης
2.2.4γ. Η Σοβιετική Ενωση και τα κράτη της Ανατολικής Ευρώπης
2.2.4δ. Τα Αραβικά και τα Αφροασιατικά αναπτυσσόμενα κράτη
2.2.4ε. Τα κράτη της Λατινικής Αμερικής
2.2.5. Εκτιμήσεις και συμπεράσματα
2.3. Νομοπαρασκευαστική ρύθμιση του ορίου κατά τη Δεύτερη Συνδιάσκεψη του '60
2.3.1. Γενικές παρατηρήσεις
2.3.2. Στα πλαίσια της Προπαρασκευαστικής Επιτροπής (Committee of the Whole): Απομάκρυνση από την παραδοσιακή τάση
2.3.3. Στα πλαίσια της Ολομέλειας της Συνδιάσκεψης
2.3.3α. Πρώτος γύρος: Επικράτηση συμβιβαστικών σχημάτων
2.3.3β. Δεύτερος γύρος: Νέα αδυναμία συμφωνίας
2.3.3γ. Η σημασία της νέας αποτυχίας για τα κράτη
2.3.4. Συμπερασματικές σκέψεις
3. Η ανυπαρξία ενός γενικού κανόνα ως προς το όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης: Διαπιστώσεις και συμπεράσματα

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

## ΡΥΘΜΙΣΗ ΤΟΥ ΟΡΙΟΥ ΤΗΣ ΑΙΓΙΑΛΙΤΙΔΑΣ ΖΩΝΗΣ ΑΠΟ ΤΟ ΝΕΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

1. Γενικές παρατηρήσεις
2. Προπαρασκευαστικό στάδιο της Τρίτης Συνδιάσκεψης: Από τη μινιμαλιστική θεωρία του '50 στη μαξιμαλιστική θεωρία του '70
2.1. Εισαγωγικά
2.2. Η αμερικανική αντίληψη για τα δώδεκα μίλια και την ελεύθερη διέλευση από τα στενά (free passage)
2.3. Η στάση της Σοβιετικής Ενωσης: Επιδοκιμασία των αμερικανικών θέσεων
2.4. Οι προτεινόμενες λύσεις: Αναγνώριση της μαξιμαλιστικής θεωρίας
2.5. Συμπερασματικές κρίσεις

3. Συμβατική ρύθμιση του ορίου από την Τρίτη Συνδιάσκεψη
3.1. Γενικές παρατηρήσεις
3.2. Σύνοδος Καράκας: Εδραίωση της μαξιμαλιστικής θεωρίας
3.2.1. Εισαγωγικά
3.2.2. Οι θέσεις των Τριτοκοσμικών
3.2.2α. Στην Ολομέλεια
3.2.2β. Στη Δεύτερη Επιτροπή
3.2.3. Η κοινή πολιτική Ηνωμένων Πολιτειών και Σοβιετικής Ενωσης
3.2.4. Οι προτάσεις που παρουσιάστηκαν
3.2.5. Οι λύσεις που υιοθετήθηκαν
3.2.6. Ορισμένες διαπιστώσεις
3.3. Η μαξιμαλιστική θεωρία των δώδεκα μιλίων ως κυρίαρχη αντίληψη σε όλες τις Συνόδους της Συνδιάσκεψης
3.4. Καθιέρωση των δώδεκα μιλίων: Η οριστική λύση στο πρόβλημα
4. Ποιο το ισχύον δίκαιο στο θέμα του ορίου της αιγιαλίτιδας ζώνης;

ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

## ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

| | |
|---|---|
| A.J.I.L. | American Journal of International Law |
| Β.Δ. | Βασιλικό Διάταγμα |
| B.Y.I.L. | British Yearbook of International Law |
| Γ.Ε.Ν. | Γενικό Επιτελείο Ναυτικού |
| Ε.Δ.Δ. | Επιτροπή Διεθνούς Δικαίου |
| F.A. | Foreign Affairs |
| I.C.J. | International Court of Justice |
| I.C.L.Q. | International and Comparative Law Quarterly |
| I.L.A. | International Law Association |
| I.L.C. | International Law Commission |
| Κ.Δ.Ν.Δ. | Κώδικας Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου |
| L.o.N. | League of Nations |
| Ν. | Νόμος |
| Ν.Α.Τ. | Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο |
| Ν.Δ. | Νομοθετικό Διάταγμα |
| N.Y. | New York |
| Ο.Η.Ε. | Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών |
| O.N.U. | Organization des Nations Unies |
| O.P.S.L.S.I. | Occasional Paper Series, Law of the Sea Institute (University of Rhode Island, Kingston, R.I.) |
| Π.Δ. | Προεδρικό Διάταγμα |
| Π.Ν. | Πολεμικό Ναυτικό |
| R.C.A.D.I. | Recueil de Cours de l' Académie de Droit International |
| R.G.D.I.P. | Revue Générale de Droit International Public |
| R.H.D.I. | Revue Hellénique de Droit International |

| | |
|---|---|
| U.N. | United Nations |
| U.N.C.L.O.S. | United Nations Conference on the Law of the Sea |
| U.S. | United States |
| U.S.A. | United States of America |
| Υ.Ε.Ν. | Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας |
| Φ.Ε.Κ. | Επίσημη Εφημερίδα της Ελληνικής Κυβέρνησης |

# ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στην κλασσική του μορφή το Δίκαιο της Θάλασσας αναγνωρίζει δυο θαλάσσιες ζώνες: την Αιγιαλίτιδα Ζώνη, την αποκλειστική δηλαδή ζώνη εθνικής κυριαρχίας μέσα στην οποία το παράκτιο κράτος ασκεί σχεδόν απόλυτη κυριαρχία και την Ανοιχτή Θάλασσα, το θαλάσσιο χώρο δηλαδή στον οποίο κανένα κράτος δεν ασκεί κυριαρχία αλλά μέσα στον οποίο υπάρχει καθεστώς πλήρους ελευθερίας.

Για ένα μεγάλο χρονικό διάστημα, που καλύπτει περίοδο πολλών αιώνων, η ιστορία του δικαίου της θάλασσας διέπεται από ένα κεντρικό ζήτημα. Τον *ανταγωνισμό δυο εννοιών: Από τη μια, της άσκησης εξουσίας πάνω στη θάλασσα* και από την άλλη της απόλυτης ελευθερίας των θαλασσών. Η πάλη μεταξύ των εννοιών αυτών εντοπίζεται από το 17ο αι. στη διάκριση των δυο βασικών θαλάσσιων ζωνών που επηρέασαν καίρια και αποφασιστικά ολόκληρο το δίκαιο της θάλασσας: Την ελευθερία των θαλασσών και την αιγιαλίτιδα ζώνη. Ετσι η αρχή της ελευθερίας των ανοιχτών θαλασσών και η δυνατότητα της ελευθεροπλοΐας και της ανεξαρτησίας από κάθε μορφή κυριαρχικής αρμοδιότητας που αυτή εξασφαλίζει συνυπάρχουν, αν και ανταγωνιστικά, με την αρχή της πλήρους κυριαρχίας των κρατών στην αιγιαλίτιδα ζώνη τους για ένα μεγάλο χρονικό διάστημα, μέχρι που η αρχή της ελευθερίας των θαλασσών αρχίζει να χάνει το νόημά της και την εκτίμηση που είχε ως απαραβίαστη αρχή του διεθνούς δικαίου.

Βαθμιαία, η έννοια της αιγιαλίτιδας ζώνης κερδίζει έδαφος,θέτει τα δίκαια προβλήματά της και τα παγιώνει στη διεθνή κοινότητα. Ομως, η έννοια της κρατικής κυριαρχίας με την οποία αυτή είναι συνυφασμένη σιγά-σιγά χάνει την απολυτότητά της. Οι περιορισμοί τους οποίους η κρατική κυριαρχία υφίσταται, ιδιαίτερα στη σύγχρονη εποχή, την οδηγούν σε σημαντική συρρίκνωση. Αλλωστε από τη στιγμή που τα κράτη επεκτείνονται στη θάλασσα αποδέχονται, παράλληλα, να συμβιβαστούν με τη διέλευση των τρίτων, την κοινωνική αρχή δίχως την ύπαρξη και την εφαρμογή της οποίας η επιβίωση των κρατών στη θάλασσα δε θα ήταν δυνατή. Μοναδικό λοιπόν και κύριο περιορισμό του κανόνα της κρατικής κυριαρχίας στη θάλασσα αποτελεί ο θεσμός της αβλαβούς διέλευσης. Αλλά δεν είναι μόνον αυτός που κλονίζει και περιορίζει την κρατική κυριαρχία. Είναι και όλοι οι άλλοι περιορισμοί τους οποίους η κυριαρχία δέχεται από το διεθνές δίκαιο στην προσπάθεια της συνύπαρξης μέσα στη διεθνή διακρατική κοινότητα.

Η έκφραση της κυριαρχίας στην αιγιαλίτιδα ζώνη μορφοποιείται, εθιμικά και συμβατικά, στην εξουσία που το κράτος ασκεί μέσα αιγιαλίτιδα ζώνη του. Η κυριαρχία δεν αποτελεί δηλαδή αφηρημένη έννοια. Αλλά εκφράζει και οριοθετεί τις αρμοδιότητες του κράτους στην εδαφική θάλασσα: Μέχρι πού μπορεί να φτάσει η εξουσία του κράτους πάνω στους τρίτους που χρησιμοποιούν τη θάλασσά του ως μέσο επικοινωνίας και μέχρι πού μπορούν να φτάσουν τα όρια των τρίτων που χρησιμοποιούν το θαλάσσιο έδαφος του παράκτιου κράτους.

Η παράκτια ζώνη είναι δυνατόν όμως να λειτουργεί και ως μια ζώνη όπου τα κράτη επιζητούν τα maxima για να πετύχουν τα minima. Υπάρχει βέβαια, αν και

συρρικνωμένη, η έννοια της ασφάλειας από την άποψη της κυριαρχίας που αποβλέπει στην άμυνα. Κυρίως υπάρχει, ακόμη, η έννοια της ασφάλειας προσαρμοσμένη στα οικονομικά δεδομένα: Η ασφάλεια ως προστασία των πόρων της θάλασσας - αλιευτικών και βιολογικών - και ως προστασία από τη μόλυνση και τη ρύπανση γενικότερα του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Μ'άλλα λόγια υπάρχει, κυρίως, η έννοια μιας οικονομικής κυριαρχίας που εξυπηρετεί την οικονομική χρήση μέσα στη ζώνη. Τα κράτη, ωστόσο, προσδοκούν σε μια ασφάλεια που να δρα προληπτικά. Σε μια ασφάλεια δηλαδή που να έχει μάλλον τη διάσταση της πρόληψης ή a priori απομάκρυνσης παράνομων πράξεων παρά να ενεργεί με την έννοια της καταστολής, παρόλο που και το τελευταίο νομιμοποιείται και ως ένα βαθμό επιτυγχάνεται.

Η έννοια της αιγιαλίτιδας ζώνης και η κρατική κυριαρχία που αυτή υπόσχεται και εξασφαλίζει, έστω με περιορισμούς, ποτέ δεν έπαψε να ανταγωνίζεται και να εισχωρεί στις ελευθερίες των θαλασσών. Η εισχώρηση της κρατικής κυριαρχίας στις ανοιχτές θάλασσες αποτέλεσε πορεία φυσική και αναπότρεπτη στην ιστορία του δικαίου της θάλασσας. Βαθμιαία μάλιστα η έκφραση του κρατικού επεκτατισμού κέρδισε γενικότερα και προσπάθησε να επικρατήσει αθεσμοποίητα. Σιγά-σιγά καθιερώθηκαν και άλλες θαλάσσιες ζώνες, μονολειτουργικές ή πολυλειτουργικές, και το σχήμα "δικαιώματα του παράκτιου κράτους στην αιγιαλίτιδα ζώνη του - ελευθερία των ανοιχτών θαλασσών" υπέστη σημαντική αλλοίωση. Η προσπάθεια που καταβλήθηκε ήταν η επέκταση των δικαιωμάτων του παράκτιου κράτους να ενταχθεί στο γενικό πλέγμα της αναρχίας που επικρατούσε τότε στις διεθνείς σχέσεις.

' Ομως η διεθνής κοινότητα ως σύνολο αμύνθηκε. Και προσπάθησε να οροθετήσει αυτόν τον επεκτατισμό, να τον νομιμοποιήσει και να τον σταθεροποιήσει μέσα στα πλαίσια του διεθνούς δικαίου. Υπήρξε άλλωστε και η αντίληψη ότι κάτι έπρεπε να σωθεί από το παλιό νομικό καθεστώς και ότι έννοιες όπως εκείνες των ανοιχτών θαλασσών και κυρίως της αρχής της ελευθεροπλοίας που κυριάρχησαν στο παρελθόν δεν ήταν εύκολο να απεμποληθούν. Έτσι αν και ο κρατικός επεκτατισμός στη θάλασσα κέρδιζε συνέχεια έδαφος δεν έμεινε ανεξέλεγκτος.

Μέσα στο γενικό πνεύμα που επικράτησε περί ουσιαστικής αποδοχής της επέκτασης και της διεύρυνσης των δικαιωμάτων του παράκτιου κράτους εις βάρος των ανοιχτών θαλασσών και των παραδοσιακών ελευθεριών της "τιθασεύτηκε" και η έννοια της αιγιαλίτιδας ζώνης. Τέθηκαν τα οριστικά όριά της. Το σύγχρονο δίκαιο της θάλασσας, που διαμορφώθηκε μέσα από τη ριζική αναθεώρησή του, οροθέτησε, τελικά, την παράκτια θάλασσα μέσα σε λογικά πλαίσια που ικανοποίησαν αρκετά. Παράλληλα, όμως, το δίκαιο αυτό επέβαλε όρους που περιορίζουν ακόμη περισσότερο την κυριαρχία του παράκτιου κράτους. Διότι με τη νέα μορφή διέλευσης ["transit passage"] που το νέο δίκαιο προβλέπει για τα διεθνή στενά η διακίνηση των τρίτων επιτυγχάνεται πλέον με μια δυνατότητα ελευθερίας που προσομοιάζει σ'αυτή της ελεύθερης ναυσιπλοΐας μάλλον παρά σ'εκείνη της αβλαβούς διέλευσης, έστω και αν πρόκειται για διέλευση που διενεργείται σε θαλάσσια περιοχή κάτω από την παράκτια κυριαρχία.

Αντικείμενο της μελέτης που ακολουθεί είναι η ανάλυση του νομικού καθεστώτος που διέπει την αιγιαλίτιδα ζώνη καθώς και των θεωριών περί ορίων της που αναπτύχθηκαν στην ιστορία του δικαίου της θάλασσας. Έννοιες όπως αυτές της κρατικής κυριαρχίας, των αρμοδιοτήτων του κράτους στην παράκτια θάλασσα, των ορίων της αιγιαλίτιδας ζώνης καθώς και της πρακτικής που γενικότερα έχει ακολουθηθεί και ακολουθείται ως προς τα θέματα αυτά αποτελούν έννοιες του αντικειμένου της μελέτης και αναλύονται μ'ένα πνεύμα τόσο ιστορικό και πολιτικό όσο και νομικό.

Η μελέτη οροθετείται σε τρία μέρη. Στο πρώτο μέρος επιχειρείται μια ιστορική εξέλιξη του νομικού καθεστώτος της αιγιαλίτιδας ζώνης που φθάνει μέχρι και τον 20ο αι. και αναλύονται λεπτομερειακά οι τάσεις που επικράτησαν σχετικά με το πρόβλημα του καθεστώτος και της προσαρμογής του στον κανόνα της κρατικής κυριαρχίας. Το θέμα εξετάζεται γενικά στα πλαίσια τόσο της θεωρίας και της πρακτικής όσο και των συμβατικών ρυθμίσεων.

Στο δεύτερο μέρος επιχειρείται, μέσα από μια κριτική επισκόπηση, ανάλυση της κρατικής κυριαρχίας που το παράκτιο κράτος ασκεί στην παράκτια θάλασσα. Σε μια προβληματική που οροθετείται συγκεκριμένα στη σύγχρονη πραγματικότητα επισημαίνονται καταρχήν γενικά οι περιορισμοί τους οποίους η έννοια της κρατικής κυριαρχίας επιδέχεται από το διεθνές δίκαιο. Αλλά το κέντρο βάρους κατανέμεται στον κύριο και μοναδικό περιορισμό που εκφράζεται κατά την άσκηση της κρατικής κυριαρχίας στη θάλασσα: τη διέλευση των τρίτων. Σ'αυτό δηλαδή που, εθιμικά και συμβατικά, είναι γνωστό ως "innocent passage".

Η ανάλυση εντοπίζεται έτσι κυρίως στο πρόβλημα των αρμοδιοτήτων του κράτους στην παράκτια θάλασσα. Ποιο, μ'άλλα λόγια, είναι το θετικό δίκαιο σε σχέση με την κυριαρχία του παράκτιου κράτους στην αιγιαλίτιδα ζώνη του; Ποιοι είναι οι κανόνες που ρυθμίζουν το καθεστώς της διέλευσης των τρίτων; Ποιες είναι οι αρμοδιότητες του παράκτιου κράτους ως προς τα διερχόμενα την αιγιαλίτιδα ζώνη του τρίτα πλοία, εμπορικά ή πολεμικά; Μέχρι πού μπορεί να φτάσει η εξουσία του κράτους πάνω στους τρίτους που χρησιμοποιούν τη θάλασσά του ως οδό επικοινωνίας; Μέχρι πού φτάνουν τα όρια των τρίτων μέσα στο θαλάσσιο έδαφος των παράκτιων κρατών; Ποιους, γενικότερα, περιορισμούς υφίσταται η εξουσία που ασκεί το παράκτιο κράτος μέσα στην παράκτια θάλασσα; Και τι απομένει, μετά τους περιορισμούς, στο παράκτιο κράτος να το ασκεί στη θάλασσά του κατά απόλυτο τρόπο; Η ανάλυση εμπλέκεται στα πλαίσια τόσο των συμβατικών διεθνών ρυθμίσεων όσο και των εσωτερικών ρυθμίσεων των κρατών πάνω στο θέμα. Η πρακτική αποτελεί ένα σημαντικό γνώμονα και γίνεται εκτενής αναφορά σ' αυτήν για μια πιο ολοκληρωμένη και εμπεριστατωμένη ανάλυση πάνω στο πρόβλημα.

Στο τρίτο μέρος επιχειρείται η ανάλυση των θεωριών των ορίων της αιγιαλίτιδας ζώνης. Μέσα από μια κριτική επισκόπηση όπου εναλάσσονται η θεωρία και η πρακτική εξαντλείται καταρχήν η ιστορική εξέλιξη του ορίου της αιγιαλίτιδας ζώνης, που φτάνει περίπου μέχρι τον 20ο αι. Στη συνέχεια εξετάζονται λεπτομερειακά όλες οι αποτυχημένες προσπάθειες που διενεργήθηκαν για τη

ρύθμιση του ορίου μέσα σε συμβατικά πλαίσια μέχρι και τη δεκαετία του '60 και εκφράζονται θέσεις και απόψεις για την αποτυχία της συμβατικής ρύθμισής του. Τέλος, ερευνάται η τελική ρύθμιση του ορίου στα πλαίσια του νέου δικαίου της θάλασσας, μέσα από μια κριτική ανάλυση των παραγόντων που οδήγησαν στην υιοθέτηση των δώδεκα μιλίων ως αποδεκτού ορίου από τη διεθνή κοινότητα και συμπερασματικά διατυπώνονται απόψεις σχετικά με το ισχύον δίκαιο στο θέμα του ορίου.

# ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ

## ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΚΑΘΕΣΤΩΤΟΣ ΤΗΣ ΑΙΓΙΑΛΙΤΙΔΑΣ ΖΩΝΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΣΤΟΝ ΚΑΝΟΝΑ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΡΧΙΑΣ

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

### ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΝΟΜΙΚΟΥ ΚΑΘΕΣΤΩΤΟΣ ΤΗΣ ΑΙΓΙΑΛΙΤΙΔΑΣ ΖΩΝΗΣ ΣΤΗΝ ΚΡΑΤΙΚΗ ΚΥΡΙΑΡΧΙΑ - ΚΡΙΤΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ

#### 1. Εισαγωγικές παρατηρήσεις

Στην ιστορία του δικαίου της θάλασσας για ένα μεγάλο χρονικό διάστημα κυριάρχησε ένα κεντρικό ζήτημα: ο ανταγωνισμός των εννοιών της απόλυτης ελευθερίας των θαλασσών από τη μια και της άσκησης εξουσίας πάνω στη θάλασσα από την άλλη.

Απο τότε που η μονοκυριαρχία της Ρώμης εξέλιπε και νέα, ανεξάρτητα και κυρίαρχα κράτη, με ακριβή και σαφή σύνορα, άρχισαν να διαμορφώνονται και να συντελούν στην ουσιαστική μεταβολή της προσωπικότητας του τότε γνωστού κόσμου (γένεση της εδαφικότητας - birth of territoriality, γράφουν χαρακτηριστικά οι Churchill και Lowe[1]), από εκείνη τη χρονική στιγμή γίνεται αποδεκτό ότι τα παράκτια κράτη απολαμβάνουν ορισμένα δικαιώματα ρύθμισης των δραστηριοτήτων τους, για δικό τους όφελος, στις θάλασσες που περιβρέχουν τις ακτές.

Και, μολονότι προς τα τέλη του 18ου αιώνα θεωρείται αναμφισβήτητο γεγονός, τόσο από τη θεωρία όσο και από την πρακτική, ότι οι ανοιχτές θάλασσες και οι ανοιχτοί ωκεανοί δεν είναι δυνατόν ν'αποτελέσουν αντικείμενο "ιδιοποίησης" από κανένα κράτος ωστόσο, παράλληλα, καθιερώνεται στη νομική συνείδηση του τότε γνωστού κόσμου ότι όλα τα παράκτια κράτη "κατέχουν" ορισμένα δικαιώματα στα νερά που γειτονεύουν με το έδαφος της ξηράς.

Καθώς διαπιστώνεται γενικότερα μια μετατόπιση από την αρχή "mare clausum" στην αρχή "mare liberum",από την έννοια δηλαδή των θαλασσών εκείνων που είναι δεκτικές "οικειοποίησης" από ορισμένα μόνο κράτη στις θάλασσες εκείνες που δεν υπόκεινται στην κυριαρχία κανενός κράτους και είναι ελεύθερες για όλους, διαπιστώνεται παράλληλα μια μετακίνηση πρός την αντίθετη ακριβώς κατεύθυνση.[2] Η έννοια της αιγιαλίτιδας ζώνης για λόγους κυρίως ασφάλειας και προστασίας του παράκτιου κράτους αλλά και για λόγους οικονομικούς αρχίζει να αναγνωρίζεται και να καθιερώνεται ως κανόνας του διεθνούς δικαίου.[3]

Το σχήμα αυτό (ελευθερία ανοιχτών θαλασσών - δικαιώματα του παράκτιου κράτους στην αιγιαλίτιδα ζώνη) όπως διαμορφώθηκε από τότε και ίσχυσε σχεδόν αναλλοίωτο μέχρι τα μέσα περίπου του 20ου αιώνα,[4] απεικονίζεται απο τον Elihu Root ως εξής: "...Η θάλασσα έγινε ελεύθερη όπως ήταν και κατά το Ρωμαϊκό Δίκαιο.[5]

Αλλά η νέα αρχή της ελευθερίας καθώς πλησίαζε την ακτή συναντιόταν με μιαν άλλη αρχή, εκείνη της προστασίας των ακτών, μια καινούρια δηλαδή και ανεξάρτητη αρχή που αποτελούσε την αιτία για τη δυνατότητα μετάβασης σε μιαν άλλη κατάσταση από εκείνη της αρχής της ελευθερίας. Η κυριαρχία που ασκούνταν στο έδαφος του παράκτιου κράτους δικαιολογούσε την ύπαρξη ενός νέου δικαιώματος, εκείνου της προστασίας των υπηκόων και των πολιτών απο επιθέσεις, εισβολές και επεμβάσεις, της προστασίας τους από επιθέσεις ενάντια στην ειρήνη, της προστασίας των αγαθών τους... Αυτό είναι που αποτέλεσε τη βάση, τη μοναδική βάση, πάνω στην οποία θεμελιώθηκε η αιγιαλίτιδα ζώνη που αναγνωρίζεται σήμερα από το διεθνές δίκαιο..."[6]

Στη σύγχρονη εποχή είναι και συμβατικά αναγνωρισμένο ότι το παράκτιο κράτος ασκεί "κυριαρχία" πάνω στην αιγιαλίτιδα ζώνη του.[7] Ωστόσο, ο χαρακτηρισμός του νομικού καθεστώτος της αιγιαλίτιδας ζώνης, της φύσης δηλαδή και του περιεχομένου των δικαιωμάτων που το κράτος ασκεί στη γειτονική του θάλασσα, αποτέλεσε ένα πρόβλημα που απασχόλησε τόσο τη θεωρία όσο και την πρακτική. Οπως θα διαπιστωθεί ποικίλες ήταν οι απόψεις και βασικές οι διαφωνίες που διατυπώθηκαν από ιστορική περίοδο σε ιστορική περίοδο σχετικά με το θέμα. Αν και γενικά αναγνωρίστηκε το δικαίωμα της άσκησης μιας μορφής εξουσίας στις θάλασσες που περιβρέχουν τις ακτές - αυτό αποτέλεσε αναμφισβήτητο γεγονός από τότε ακόμα που ορισμένα κράτη διεκδικούσαν κυριαρχία σε τεράστιες θαλάσσιες εκτάσεις - παρόλ'αυτά υπήρξε διαφωνία ως προς τον καθορισμό της "φύσης" της εξουσίας αυτής. Μ' άλλα λόγια, η παραδοχή της ύπαρξης κάποιας μορφής εξουσίας στις γειτονικές θάλασσες δε συνοδεύτηκε από ομοφωνία για το περιεχόμενο της εξουσίας αυτής. Μόλις στις αρχές του αιώνα η θεωρία προσαρμόστηκε σταθερά προς μια κατεύθυνση πάνω στο πρόβλημα, αυτή της "κυριαρχίας" και μόλις στα μέσα του αιώνα η αποδοχή του καθεστώτος κυριαρχίας πήρε τη διάσταση συμβατικού κανόνα.

Στις γραμμές που ακολουθούν θα επιχειρήσουμε μιαν ανάλυση των απόψεων και των τάσεων που διατυπώθηκαν ή εντοπίστηκαν σε σχέση με το θέμα από τη θεωρία και την πρακτική ανατρέχοντας παράλληλα, για μια πιο ολοκληρωμένη ανάπτυξη, στην ιστορία και μάλιστα σε γεγονότα που θεωρούμε ότι αποτέλεσαν κεντρικά σημεία.

## 2. Ιστορική διαδρομή του νομικού καθεστώτος της αιγιαλίτιδας ζώνης μέχρι και τον 20ο αιώνα

### 2.1. Από την ελευθερία των θαλασσών στο καθεστώς "κυριαρχίας"

#### 2.1.1. Η πρώτη μνεία της "κυριαρχίας" και ο δικαιολογητικός λόγος της "ασφάλειας"

Παρά το γεγονός ότι η θάλασσα χρησιμοποιήθηκε αιώνες πριν "σαν ένας πόρος συντήρησης και επιβίωσης του ανθρώπινου είδους και σαν μια φυσική οδός επικοινωνίας"[1] εντούτοις, σαφείς νομικοί κανόνες που να προσδιορίζουν το καθεστώς των τότε γνωστών θαλάσσιων περιοχών εντοπίζονται μόνο στο Ρωμαϊκό δίκαιο. Στην περίοδο του Ρωμαϊκού δικαίου αναγνωρίζεται ότι η θάλασσα είναι ελεύθερη και κοινή στη χρήση όλων και καμμιά πολιτεία δεν μπορεί να ασκήσει κυριαρχικά δικαιώματα πάνω σ'αυτήν ή να αξιώσει κάποιο δικαίωμα κατοχής. Ετσι η αδιαμφισβήτητη μονοκυριαρχία της Ρώμης σε ολόκληρη τη θαλάσσια περιοχή της Μεσογείου και η συνακόλουθη έλλειψη αντιθέσεων και ανταγωνισμού στη θάλασσα οδήγησαν στην επιβολή του καθεστώτος "των ελεύθερων θαλασσών". Η θάλασσα ήταν ελεύθερη, κοινή για όλους και ανεξάρτητη από κάθε μορφή επικυριαρχίας.[2]

Την ίδια ακριβώς θέση ακολούθησαν οι νομομαθείς που ασχολήθηκαν με το θέμα σε όλη τη διάρκεια του 12ου και του 13ου αι. "Η θάλασσα είναι κοινή για όλους όπως ο αέρας. Σε κανένα κομμάτι της ο ηγεμόνας δεν μπορεί να ασκήσει αποκλειστική δικαιοδοσία (jurisdiction) ή κυριαρχία (dominion)", διακήρυξαν την εποχή εκείνη οι Glanville, Bracton και Britton.[3] Αντίθετα σε σχέση με το έδαφος διαπιστώνεται ότι ήδη από το 13ο αι. χρησιμοποιήθηκαν έννοιες όπως του "κυρίαρχου ηγεμόνα" και της "κυριαρχίας", μολονότι η τελευταία αποτελούσε έννοια καθαρά "λειτουργική" που πρέκυψε για να επιτύχει ένα ορισμένο σκοπό : ειρήνη και ασφάλεια.[4]

Από τα τέλη, ωστόσο, του 13ου αι. διαπιστώνεται μια μετακίνηση προς άλλη κατεύθυνση. Μια εντελώς καινούργια άποψη υιοθετήθηκε τότε: εκείνη της άσκησης "δικαιοδοσίας" (jurisdiction) στο κομμάτι της θάλασσας που συνόρευε με την ξηρά. Κύριος εκφραστής της άποψης αυτής ήταν ο Bartolus, ο οποίος, με το αιτιολογικό της καταστολής της πειρατείας, αναγνώρισε στον ηγεμόνα δικαιώματα αποκλειστικής δικαιοδοσίας πάνω στη θάλασσα σε μια τεράστια έκταση που έφτανε τα 100 περίπου μίλια από τις ακτές.

Αντίθετα από τον Bartolus, ο Balbus διεκδίκησε περισσότερα. Δεν αρκέστηκε, όπως ο προκάτοχος και δάσκαλός του, μόνο στην άποψη της δικαιοδοσίας.[5] Αλλά πέρα από τα δικαιώματα δικαιοδοσίας που αναγνώρισε, αποδέχτηκε και δικαιώματα "κυριαρχίας" (potestas). "Η κοντινή θάλασσα ανήκει στο έδαφος (territory) του παράκτιου κράτους το οποίο έχει το δικαίωμα να επιβάλει φόρους για τη χρήση της", έγραψε χαρακτηριστικά. Κι επισήμανε παραπέρα ότι ο ηγεμόνας ενός παράκτιου κράτους μπορούσε να ασκήσει ακόμα και κυριαρχία σ'ένα μεγάλο κομμάτι θάλασσας μέχρι 60 περίπου μίλια από τις ακτές.[6]

Ηταν η πρώτη φορά που σε θεωρητικό τουλάχιστον επίπεδο διεκδικήθηκε "potestas", κυριαρχία, δηλαδή ανώτατη εξουσία,προκειμένου να καθοριστεί η φύση της αρμοδιότητας την οποία το παράκτιο κράτος μπορούσε να ασκεί πάνω στη

γειτονική θάλασσά του. Ποιο όμως ήταν το περιεχόμενο της κυριαρχίας την εποχή εκείνη; Ποια η έννοιά της και ποια τα συστατικά της στοιχεία;

Η έννοια της κυριαρχίας που χρησιμοποιήθηκε τότε, το Μεσαίωνα, ήταν φυσικό να έχει μια διαφορετική ερμηνεία από αυτή της σύγχρονης μορφής της. Στο Μεσαίωνα τη βάση της νομικής υποχρέωσης αποτελούσε, ούτε λίγο ούτε πολύ, η ιδέα του θεοκρατικού δικαίου και η αντίληψη της πλήρους αναγνώρισης και κυριαρχίας του φυσικού δικαίου. Εξαιτίας της πλήρους πολιτικής και θρησκευτικής ενότητας και της "συναλληλίας" του κοσμικού και πνευματικού στοιχείου την περίοδο εκείνη κάτω από τον Πάπα και τον Αυτοκράτορα[7] η κυριαρχία ήταν γνωστή με μια θρησκευτικοποιημένη μορφή[8] σημαίνοντας, εννοιολογικά, τις "κοινές" λατινικές λέξεις : superanus, superioritas. Το "υπέρτατο" δηλαδή και την "υπέρτατη εξουσία". Παρότι δε η λέξη κυριαρχία ήταν από τότε γνωστή χρησιμοποιόταν πάντοτε ενόψει του συγκεκριμένου ηγεμόνα [ο "κυρίαρχος ηγεμόνας", ο "Κυρίαρχος"] και ποτέ αφηρημένα. Επίσης η αρχή "princeps legibus solutus" χρησιμοποιόταν συχνά με σημασία μάλιστα που πλησίαζε τις απολυταρχικές θέσεις των νεότερων χρόνων.[9]

Ωστόσο, την περίοδο αυτή, αν και εμφανίστηκαν αρκετά θεωρητικά και πρακτικά στοιχεία που οδήγησαν στη μεταγενέστερη ολοκλήρωση της κυριαρχίας, έλειψαν τα στοιχεία του απόλυτου ελέγχου και της απολυτότητας. Ενώ δηλαδή υφίστατο η έννοια του κυρίαρχου ηγεμόνα δεν ήταν ακόμη δυνατή η συγκέντρωση όλης της δύναμης στα χέρια ενός ηγεμόνα. Ετσι υφίσταντο, παράλληλα, αρκετοί περιορισμοί και δεσμεύσεις όπως για παράδειγμα αυτοί που ήταν δυνατόν να δικαιολογήσουν ακόμα και την αναγνώριση του δικαιώματος της αντίστασης - με την έννοια πάντως της αυτοδικίας και όχι τη σύγχρονη έννοια του δικαιώματος αντίστασης - στον αδικούμενο υπήκοο.[10]

Σχετικά με τη χρήση άλλωστε της κυριαρχίας στο θαλάσσιο χώρο υπογραμμίζονται τα εξής : Την εποχή στην οποία αναφερόμαστε η διεκδίκηση κυριαρχίας στη θάλασσα αποσκοπούσε στην επίτευξη ενός συγκεκριμένου σκοπού : την εξασφάλιση δηλαδή πλήρους ελέγχου στους παράκτιους πληθυσμούς για την προστασία του εμπορίου και της επικοινωνίας από την πειρατεία καθώς επίσης την κατάργηση της ελεύθερης εμπορικής διακίνησης και τον αποκλεισμό των αντιπάλων από τα διαμετακομιστικά οφέλη της.[11] Το στοιχείο της ασφάλειας - με την έννοια της προστασίας - των οικονομικών συμφερόντων των παράκτιων κρατών αποτέλεσε το πρώτιστο και μοναδικό στοιχείο που περιλήφθηκε, τότε, στην έννοια της κυριαρχίας και δικαιολόγησε την επιβολή της τελευταίας στο χώρο της θάλασσας. Η κυριαρχία μονοπωλήθηκε έτσι, στην περίοδο του Μεσαίωνα, κυρίως από ένα στοιχείο οικονομικής φύσης το οποίο αποτέλεσε το βασικό δικαιολογητικό λόγο εφαρμογής της στη θάλασσα. Δεν έλειψε όμως και ο παράγοντας της ασφάλειας - με την έννοια της άμυνας και προστασίας - των ακτών από θαλάσσιες επιδρομές : το στοιχείο δηλαδή που διεκδικήθηκε από παλιά - την αρχαιότητα - όταν οι ηγεμόνες, προκειμένου να εξασφαλίσουν την άμυνα και την ασφάλεια των οχυρών τους θέσεων, επιδίωκαν να υπαγάγουν ορισμένα τμήματα της θάλασσας στην εξουσία της ξηράς.[12]

Οι νέες θεωρίες της "δικαιοδοσίας" και της "κυριαρχίας" πάνω σε τεράστια τμήματα ανοιχτής θάλασσας παρά το γεγονός ότι οδήγησαν ουσιαστικά στην κατάργηση κάθε έννοιας ελευθερίας με το καθεστώς των "κλειστών θαλασσών"[13] που υιοθέτησαν ωστόσο, την ίδια στιγμή, "έσπειραν" και την ιδέα της αιγιαλίτιδας ζώνης. Οπως θα διαπιστώσουμε από την ανάλυση που ακολουθεί η

αιγιαλίτιδα ζώνη "εκπροσώπησε τελικά, το αποτέλεσμα της ριζικής συρρίκνωσης των τεράστιων υδάτινων εκτάσεων, που τα κράτη διεκδίκησαν το Μεσαίωνα και στις αρχές της Αναγέννησης".[14]

2.1.2. Η θεωρία της "απόλυτης κυριαρχίας"

2.1.2α. Εννοια

Η θεωρία της "κυριαρχίας" επικράτησε ολόκληρο το 16ο αι. Ομως με το πέρασμα από το φεουδαρχισμό στην έννοια του ηγεμονικού κράτους που συντελέσθηκε στα χρόνια της θρησκευτικής μεταρρύθμισης και της πνευματικής επανάστασης της Αναγέννησης η κυριαρχία οδηγήθηκε σε μια διαφορετική θεωρητική διατύπωση : αυτή της "απόλυτης κυριαρχίας" του ηγεμόνα. Από την περίοδο αυτή ο όρος "κυριαρχία" διαμορφώνεται και οροθετείται σημασιολογικά.

Ετσι ο όρος "κυρίαρχος" σήμαινε την ιδιότυπη φύση της κρατικής εξουσίας. Μ'άλλα λόγια η κυριαρχία αποτελούσε απλή ιδιότητα της κρατικής εξουσίας η οποία όμως ήταν πρωτογενής, αυτοδύναμη και αυθυπόστατη και δεν πήγαζε ούτε υπόκεινταν σε άλλη ανώτερη αρχή. Η εξουσία του κράτους ήταν κυρίαρχη και δεν υπαγόταν σε καμμιά άλλη ξένη εξουσία. Επρόκειτο για μια εξουσία που δεν αναγνώριζε καμμιά *υπέρτερη ή ανταγωνιστική δύναμη* και *ανήκε στο κράτος* "εξ ιδίου δικαίου" ["το δικαίωμα του μη άρχεσθαι εν ουδεμία περιπτώσει"]. Μόνο το κράτος μπορούσε να συναινέσει στον περιορισμό της εξουσίας του.[15] Από την άποψη αυτή η κυρίαρχη εξουσία του κράτους είχε διττή έκφραση : Πρώτον, στο εσωτερικό σήμαινε την πρωταρχία έναντι κάθε άλλης αρχής, ομάδας ή ατόμων εγκαταστημένων στο κρατικό έδαφος (εσωτερική κυριαρχία). Δεύτερο, σε διεθνές επίπεδο σήμαινε την απουσία υποταγής σε ξένη εξουσία, εκτός εάν το ίδιο το κράτος συναινούσε, με συνθήκη, στον περιορισμό της εξουσίας του (εξωτερική κυριαρχία).[16]

Η νέα απολυταρχική ερμηνεία της κυριαρχίας έγινε γνωστή κυρίως με το έργο του Bodin όπου, για πρώτη φορά, έγινε λόγος για πλήρη και απόλυτη κυριαρχία η οποία ήταν αδιαίρετη, αμεταβίβαστη και αναπαλλοτρίωτη και επιπλέον δεν επιδεχόταν κανένα περιορισμό. Κατά τον Bodin ο ηγεμόνας ήταν "κυρίαρχος και δεν υποτασσόταν σε κανένα νόμο" και η κυριαρχία ήταν "η απόλυτη και διαρκής εξουσία του κράτους".[17] Γιά τον Bodin, ο οποίος ήθελε να στηρίξει τη γαλλική μοναρχία, η κυριαρχία είχε δυο όψεις: την εσωτερική, δηλαδή την κυριαρχία μέσα στο ίδιο το κράτος έναντι των υποτελών αξιωματούχων της φεουδαρχίας και την εξωτερική, δηλαδή την κυριαρχία του κράτους έναντι του Πάπα και του Αυτοκράτορα καθώς και έναντι κάθε ξένης πολιτικής οντότητας.[18] "Η εξουσία είναι ακριβώς κυρίαρχη όταν δεν υπόκειται σε κανέναν άλλο εκτός από το νόμο του Θεού και της Φύσης",[19] έγραψε ο Γάλλος θεωρητικός δεχόμενος, πάντως, ότι ο κυρίαρχος ηγεμόνας ενώ δεν υποτασσόταν στο νόμο υποτασσόταν στο θείο και το φυσικό δίκαιο.[20] Η νέα αρχή της κυριαρχίας αναγνωρίστηκε από τον Bodin ότι επεκτεινόταν όχι μόνο στο έδαφος της ξηράς αλλά και στη θάλασσα και μάλιστα σε μια μεγάλη απόσταση από τις ακτές. "Παρόλο που η οικειοποίηση της θάλασσας θεωρείται αδύνατη, εντούτοις, αναγνωρίζεται στον ηγεμόνα ενός παράκτιου κράτους το δικαίωμα να επιβάλει το νόμο του στο κομμάτι της θάλασσας που αγγίζει τις ακτές, μέχρι την απόσταση των 60 μιλίων από αυτές",[21] υποστήριξε ο Bodin.

Υποστηρικτής της θεωρίας της κυριαρχίας υπήρξε και ο Gentili ο οποίος, προς τα τέλη του αιώνα, υιοθέτησε τα εξής: "Τα παράκτια νερά αποτελούν μέρος του εδάφους του κράτους του οποίου τις ακτές περιβρέχουν. Αυτό συνεπάγεται ότι τα εδαφικά δικαιώματα της κυριαρχίας που ασκεί ο αρχηγός του κράτους επεκτείνονται in toto στη θάλασσα τη γειτονική στις ακτές του".[22] Κατά τον Gentili όμως η κυριαρχία, η κρατική δηλαδή εξουσία, περιοριζόταν αφενός μεν από την ιδέα της αλληλεγγύης από την οποία προέκυπτε η ελευθεροπλοΐα στη θάλασσα, αφετέρου δε από τη λογική, το φυσικό νόμο και το διεθνές δίκαιο, προϊόν της μακροχρόνιας συμφωνίας των λαών.[23]

2.1.2β. Η ειδίκευση του κανόνα της απόλυτης κυριαρχίας στη θάλασσα και η απαγόρευση της διέλευσης

*Ποια ήταν η ειδίκευση της έννοιας της κυριαρχίας στη θάλασσα την εποχή εκείνη και ποια τα συστατικά της στοιχεία;*

Η έννοια του ηγεμονικού κράτους και η θεωρία της απόλυτης κυριαρχίας που προωθήθηκαν αποφασιστικά κυρίως με τη θεωρία του Bodin και μεταγενέστερα του Hobbes σ'όλη τη διάρκεια της Αναγέννησης αναγνώρισαν τον ηγεμόνα ως το μόνο κυρίαρχο πρόσωπο που ενσάρκωνε το κράτος και δεν επιδεχόταν περιορισμούς. Μόνο ο πανίσχυρος ηγεμόνας διέθετε την κυριαρχία και ασκούσε την εξουσία του " πάνω σε πρόσωπα και πράγματα ". Ουσιαστικό στοιχείο της κυριαρχίας αποτελούσε το έδαφος το οποίο νοούνταν όχι μόνο ως χερσαίο τμήμα αλλά και ως θαλάσσιο.

Η πλήρης και απόλυτη κυριαρχία του ηγεμόνα επεκτεινόταν λοιπόν πέρα από την ξηρά και στη θάλασσα και μάλιστα σ'ένα μεγάλο κομμάτι της που δεν ήταν πάντοτε καθορισμένο σε έκταση συνόρευε, όμως, πάντοτε με τις ακτές. Διαπιστώνεται, ωστόσο, ότι υφίστατο ένα είδος αντικειμενικο-ποίησης των οριακών στοιχείων της κυριαρχίας στη θάλασσα. Μ'άλλα λόγια, υπήρχε δυνατότητα οριοθέτησης του χώρου της. Γι'αυτό οι θεωρητικοί που έκαναν αποδεκτή τη θεωρία της κυριαρχίας προσπάθησαν από την αρχή να οριοθετήσουν το χώρο ασκησής της στη θάλασσα, έστω κι αν δεν κατάφεραν ν'αναφερθούν σ'ένα κοινό μέτρο και ο καθένας τους χρησιμοποίησε ένα δικό του μέτρο. Ετσι στη θάλασσα υπήρχε δυνατότητα προσδιορισμού της έκτασης της κυριαρχίας. Κατά καιρούς δε διατυπώθηκαν ορισμένοι περιορισμοί στην έννοιά της που πήγαζαν από το θείο και το φυσικό δίκαιο ή από την ιδέα της αλληλεγγύης καί αποσκοπούσαν κυρίως στην προστασία του δικαιώματος της επικοινωνίας και της ελευθεροπλοΐας. Του δικαιώματος δηλαδή που αποτελεί συστατικό στοιχείο της έννοιας της ελευθερίας τών θαλασσών.

Ωστόσο, παρά τους περιορισμούς που διατυπώθηκαν από τη θεωρία και απόβλεπαν στη συνύπαρξη της κυριαρχίας και του δικαιώματος της διέλευσης των τρίτων, το απόλυτο στοιχείο της κυριαρχίας δεν περιορίστηκε από κανένα στοιχείο διέλευσης κατά την περίοδο εκείνη, έως δηλαδή και τα μέσα του 16 αι. Το αντίθετο μάλιστα. Οπως διαπιστώνεται από την κρατική πρακτική[24] παρατηρήθηκε μια μοναδική μονοπώληση όλων εκείνων των θαλασσών που φαίνονταν ότι υπάγονταν στην αποκλειστική κυριαρχία των θαλασσοκρατόρων κρατών της εποχής. Ετσι ο διάπλους των τρίτων και η αλιεία στις ελεγχόμενες αυτές θάλασσες επιτυγχάνονταν μόνο μετά από επιβολή φόρων και κάτω από την πιστή εφαρμογή

των κανονισμών και των διαταγμάτων που είχαν ως αποτέλεσμα να εμποδίζεται η ελεύθερη διακίνηση και η οικονομική ανάπτυξη των αντίπαλων κρατών.

Ως προς το δικαιολογητικό λόγο της διεκδίκησης απόλυτης κυριαρχίας στη θάλασσα θα πρέπει να αναφέρουμε τα εξής:

Δικαιολογητικός λόγος της κυριαρχίας στη θάλασσα παρέμεινε το στοιχείο της ασφάλειας - με την έννοια της προστασίας, του εμπορίου και της διαμετακόμισης[25] - που εξακολουθούσε να αποτελεί συστατικό στοιχείο της έννοιας της κυριαρχίας. Αλλά οι μεγάλες ανακαλύψεις του 15ου και 16ου αι., καθώς και ο ισχυρός ανταγωνισμός στη θάλασσα εμπλούτισαν το πεδίο αναφοράς της κυριαρχίας με νέα οικονομικά δεδομένα. Η διεκδίκηση κυριαρχίας εξυπηρετούσε τα πλατιά εμπορικά συμφέροντα και τη μονοπωλιακή εκμετάλλευση των ενδοθαλάσσιων πλούτων των θαλασσών. Τα κράτη διεκδικούσαν δηλαδή οικονομικά οφέλη από την αποκλειστική χρήση των θαλασσών κυρίως δε απέβλεπαν στην αποκλειστική εξασφάλιση του δικαιώματος της αλιείας.

Σημαντικό είναι λοιπόν ότι και στην περίοδο της Αναγέννησης την κύρια ratio της κυριαρχίας στη θάλασσα εξυπηρετούσαν οικονομικές σκοπιμότητες.[26] Η διεκδίκηση κυριαρχίας απέβλεπε ακόμη τότε στο να διευκολύνει τις οικονομικές δραστηριότητες και να εξασφαλίσει τα οικονομικά συμφέροντα των κρατών.

2.1.2γ. Η θεωρία της εδαφικής κυριαρχίας

Αλλά ήδη από τα τέλη του 16ου αι. το εδαφικό στοιχείο άρχισε να εισχωρεί στη θεωρία περί κράτους. Η μετάβαση από την προσωπική αντίληψη της κυριαρχίας στην εδαφική που συντελέστηκε βαθμιαία στο έργο των μεγάλων θεωρητικών του 17ου αι. (Gentilis, Grotius, Hobbes, Puffendorf και Huber), η προβολή της αρχής της εδαφικότητας(principe de territorialité) στο διεθνές δίκαιο και η διατύπωση του δόγματος "cujus regio, ejus religio" (όποιου το έδαφος, αυτού και η θρησκεία) αποτέλεσαν πεδία προβολής του εδαφικού στοιχείου[27] και συνέβαλαν στην εμφάνιση της θεωρίας της εδαφικής κυριαρχίας : Της ενάσκησης δηλαδή πολιτικής εξουσίας (imperium) σ'ένα ορισμένο έδαφος και σ'όλα τα πρόσωπα που βρίσκονταν πάνω σ'αυτό.[28]

Στη διαμόρφωση της νέας θεωρίας επέδρασαν σημαντικά οι θεωρητικές απόψεις του Bodin για την κυριαρχία. Ομως στον Bodin δεν συμπεριλήφθηκε το εδαφικό γνώρισμα στην έννοια του κράτους, μολονότι αναγνωρίσθηκε απ'αυτόν η ανάγκη ύπαρξης του "territoire suffisant " και προσδιορίστηκε η εδαφική έκταση ως δημόσιο πράγμα. Μόνο στον Hobbes αναγνωρίσθηκε το εδαφικό στοιχείο ως καθοριστικό και καίριο γνώρισμα της πολιτείας.[29]

Η θεωρία της εδαφικής κυριαρχίας σχετίστηκε με το "territorial system" του εκκλησιαστικού δικαίου. Η αρχή δηλαδή της εδαφικότητας διαμορφώθηκε παράλληλα με την ανάπτυξη του απόλυτου κράτους, από σπέρματα του Μεσαίωνα που έφθινε, αρχικά μετά τη Μεταρρύθμιση με την επικράτηση της αρχής "cujus regio, ejus religio" και μετέπειτα με τις Συνθήκες της Βεστφαλίας, με την αναγνώριση του "jus territoriale in ecclesiasticis "[30] φθάνοντας έτσι στη σύγχρονη έννοια της εδαφικής κυριαρχίας.

2.1.2δ. Η πρώτη θεωρητική προάσπιση της ελευθερίας των θαλασσών

Κατά το 17ο αι. διαπιστώνεται σαφής αποκατάσταση της παλιάς αρχής του Ρωμαϊκού δικαίου. "Οταν ο Grotius έγραφε το Mare Liberum", υποστήριξε πολύ αργότερα ο Maxey, "φαινόταν να υιοθετεί μιαν άποψη η οποία, εκείνη τη στιγμή, ήταν αντίθετη με την πρακτική της εποχής. Παρόλ'αυτά οι ιδέες του εναρμονίστηκαν τέλεια με τις ανάγκες του ανταγωνιστικού πνεύματος που επικράτησε στην εμπορική επικοινωνία και τελικά θριάμβευσαν ενάντια στα στενά συμφέροντα της εποχής και στο συντηρητισμό μιας αυστηρής εμμονής στο παρελθόν".[31]

Ο Grotius υπήρξε ο πρώτος θεωρητικός υποστηρικτής του καθεστώτος "της ελευθερίας των θαλασσών". Η άποψη που υποστήριξε στο Mare Liberum[32] και που, εκείνη την εποχή, ταυτιζόταν με τα συμφέροντα της πατρίδας του - των Ενωμένων Επαρχιών - ήταν η γνωστή αρχή του ρωμαϊκού δικαίου ότι "η θάλασσα δεν υπόκειται στην κυριαρχία κανενός κράτους και είναι ελεύθερη και κοινή για όλους".[33] Ωστόσο ο Grotius κάνοντας χρήση της διάκρισης των δικαιωμάτων σε ιδιοκτησίας (dominium) και απλής δικαιοδοσίας ή ελέγχου (imperium) προασπίστηκε τη θέση ότι "δεν υφίστατο κανένα δικαίωμα ιδιοκτησίας (property) στην ανοιχτή θάλασσα υφίσταντο όμως δικαιώματα δικαιοδοσίας (jurisdiction) στα νερά τα κοντινά στις ακτές όπου ήταν δυνατός ο έλεγχος από την ξηρά".[34] Ετσι η θεωρία του πέτυχε το εξής : Οι κυριαρχικές αξιώσεις των παράκτιων κρατών πάνω στα μεγάλα τμήματα της ανοιχτής θάλασσας να εκτοπισθούν και να αναγνωριστούν μόνο δικαιώματα ελέγχου και εποπτείας πάνω σε ένα κομμάτι θάλασσας που συνόρευε με την ξηρά. Αναγνωρίστηκε με άλλα λόγια κάτι ανάλογο με τη θεωρία του "βελῃνεκούς" του Bynkershoek που διακηρύχτηκε έναν ολόκληρο αιώνα αργότερα.[35]

Ομως αν και έγινε αποδεκτό από τους συγγραφείς ότι η πρώτη θεωρητική προάσπιση της ελευθερίας των θαλασσών ανήκε στον Grotius, αλήθεια είναι πως η υποστήριξη της αρχής αυτής έγινε πολύ πριν τον Grotius. Ετσι : Γύρω στα 1509 διαπιστώθηκε ότι η αρχή της ελευθερίας των θαλασσών διεκδικήθηκε, για πρώτη φορά, από τον Ισπανό de Vitoria, προκειμένου αυτός να δικαιολογήσει με το αιτιολογικό της εξυπηρέτησης της εξάπλωσης του Χριστιανισμού, δυο παπικά διατάγματα του 1493 που είχαν οδηγήσει στον αποκλεισμό των υπόλοιπων, εκτός της Ισπανίας, κρατών από την ελεύθερη χρήση τεράστιων θαλάσσιων τμημάτων.[36] Υπογραμμίζεται άλλωστε πως ενώ η θεωρητική διεκδίκηση της αρχής της ελευθερίας των θαλασσών ήρθε από τη μεριά των Ενωμένων Επαρχιών, συγκεκριμένα με τις διακηρύξεις του Grotius, η πραγματική διεκδίκηση της αρχής, όπως θα διαπιστωθεί παρακάτω, ήρθε πολύ νωρίτερα από τη μεριά της Αγγλίας.[37]

2.1.2ε. Διεκδίκηση "κυριαρχίας" σε τεράστιες θαλάσσιες εκτάσεις - *Προσπάθεια συμβιβασμού με το θεσμό της διέλευσης*

Η θεωρία του Grotius δε συνάντησε υποστήριξη ανάμεσα στους νομομαθείς της εποχής του. Αντίθετα μάλιστα. Οι περισσότεροι έδειξαν προτίμηση στη γνωστή θεωρία της απόλυτης "κυριαρχίας" που είχε επικρατήσει στο παρελθόν. Ετσι ένας μεγάλος αριθμός συγγραφέων ανάμεσα στους οποίους και οι Pontanus,[38] Burgus,[39] Welwood,[40] Boroughs[41] και Medows[42] διεκδίκησαν, όλο το 17ο αι., αποκλειστική "κυριαρχία" σε τεράστιες εκτάσεις της θάλασσας. Μάλιστα, οι τρεις τελευταίοι διεκδίκησαν, για λογαριασμό των Αγγλων Βασιλέων, την απόλυτη κυριαρχία

ολόκληρων των Βρεταννικών θαλασσών δίχως να προσδιορίσουν συγκεκριμένα όρια.[43] Και ο βασικός οπαδός της θεωρίας της κυριαρχίας και πραγματικός ανταγωνιστής της θεωρίας του Mare Liberum, Selden, στο βιβλίο του Mare Clausum προασπίστηκε, για τα συμφέροντα της πατρίδας του - Αγγλίας - το δικαίωμα της κυριαρχίας ως εθιμικό κανόνα.

Ωστόσο, μια σημαντική μεταστροφή των θεωρητικών σχετικά με τη χρήση του θαλάσσιου χώρου που διεκδικούνταν από τα παράκτια κράτη επισημαίνεται από την περίοδο αυτή. Ενώ δηλαδή την εποχή αυτή επιθυμία των παράκτιων κρατών ήταν η διεκδίκηση και άσκηση αποκλειστικής κυριαρχίας, υπήρξαν θεωρητικοί που άρχισαν να δηλώνουν ρητά την επιθυμία τους και για τη διασφάλιση του δικαιώματος της ναυσιπλοΐας.[44]

Σημαντικό παράδειγμα της στροφής αυτής αποτελεί το Mare Clausum στο οποίο ο Selden αν και υπεραμύνθηκε την ιδέα της οικειοποίησης των θαλασσών αναγνώρισε, παράλληλα, το δικαίωμα της διέλευσης των τρίτων κρατών από θάλασσες όπου οι παράκτιες χώρες ασκούσαν κυριαρχία.[45] Παρόμοια ήταν και η θέση που εκφράστηκε από τον Medows. "Η θάλασσα είναι δημόσια ιδιοκτησία του Αγγλικού Στέμματος" υποστήριξε αυτός, αλλά την ίδια στιγμή διακήρυσσε ότι "η θάλασσα είναι κοινή για όλους τους φιλήσυχους εμπόρους όλων των κρατών".[46] Αντίθετα, πριν τα τέλη του αιώνα, οι Loccenius και Puffendorf εγκατέλειψαν την ιδέα για κυριαρχία στις τεράστιες θαλάσσιες εκτάσεις και στράφηκαν προς την ιδέα της κυριαρχίας σ' ένα περιορισμένο κομμάτι θάλασσας, γειτονικό στις ακτές, προαναγγέλοντας έτσι την έννοια της αιγιαλίτιδας ζώνης. "Ένα κράτος δεν μπορεί να αποκτήσει καθολική εξουσία (dominion) πάνω στη θάλασσα όμως μπορεί να ασκεί κυριαρχία (sovereignty) σε ένα συγκεκριμένο κομμάτι της με την προϋπόθεση του δικαιώματος της ναυσιπλοΐας των τρίτων κρατών", υποστήριξε ο Loccenius περιορίζοντας τις διεκδικήσεις των παράκτιων χωρών στη γειτονική θάλασσα με το αιτιολογικό της προστασίας της ελευθεροπλοΐας.[47] Και ο Puffendorf υποστήριξε: "Ενώ θα ήταν ηθικά απαράδεκτη η διεκδίκηση του ωκεανού από ένα κράτος, αντίθετα, λόγοι ασφάλειας και άμυνας όπως και λόγοι οικονομικής εκμετάλλευσης - δικαίωμα αποκλειστικής αλιείας - δικαιολογούν διεκδίκηση κυριαρχίας, από τη μεριά του παράκτιου κράτους, στη γειτονική θάλασσα".[48]

Το καθεστώς των "κλειστών θαλασσών" και το δόγμα της απόλυτης κυριαρχίας στη θάλασσα κυριάρχησαν λοιπόν κατά το 17ο αι. παρότι στις αρχές του τελευταίου διαπιστώθηκε, παράλληλα, χωρίς όμως να συναντήσει ιδιαίτερη υποστήριξη ανάμεσα στους θεωρητικούς της εποχής και να επηρεάσει τελικά την πρακτική, μια επανάκαμψη στην αρχή της ελευθερίας των θαλασσών. Αλλωστε, από τα μέσα του αιώνα, το απόλυτο στοιχείο της κυριαρχίας άρχισε να αναγνωρίζεται πως μπορούσε να συνυπάρχει με το θεσμό της διέλευσης. Το πνεύμα, μ'άλλα λόγια, του καθεστώτος των κλειστών θαλασσών που μονοπωλούσαν την αποκλειστική αστυνόμευση και τον έλεγχο αυτών των θαλασσών, καταργώντας κάθε έννοια ελευθερίας, διαπιστώθηκε ότι έπρεπε να διαφοροποιηθεί.[49] Σ'αυτό συνέτεινε και η ανάδειξη των νέων κυρίαρχων κρατών που εγκαινίασαν οι συνθήκες της Βεστφαλίας του 1648 με τις οποίες σφραγίστηκε η κατάρρευση της παπικής εξουσίας.

Ενώ λοιπόν η κυριαρχία εξακολουθούσε να παραμένει πλήρης και απόλυτη έγινε φανερή μια τάση περιορισμού της έννοιάς της. Οι θεωρητικοί δίχως να αμφισβητούν την ύπαρξη της απόλυτης και αποκλειστικής κυριαρχίας του κράτους στη θάλασσα, την ίδια στιγμή, για λόγους κοινής χρησιμότητας, άρχισαν να αναγνωρίζουν στους τρίτους ένα δικαίωμα το οποίο όμως δεν άφηνε αναλλοίωτη την κυριαρχία.

Ετσι στη διδασκαλία των θεωρητικών - και στην πρακτική όπως θα διαπιστωθεί παρακάτω - η κυριαρχία άρχισε να συνυπάρχει με ένα σημαντικό περιορισμό. Εγινε δηλαδή αποδεκτό ότι το απόλυτο στοιχείο της, η απολυτότητα της κυριαρχίας, έπρεπε να συμβιβαστεί με το δικαίωμα της ελεύθερης ναυσιπλοίας για όλους. Να συνυπάρξει με τη δυνατότητα των υπηκόων των τρίτων κρατών να χρησιμοποιούν, ως μέσο επικοινωνίας, όλες τις θάλασσες ακόμα κι εκείνες που υπάγονταν στην κυριαρχία των παράκτιων κρατών.

Κατά τα άλλα, πάντως, η κυριαρχία στο θαλάσσιο χώρο νοούνταν απόλυτη και αποκλειστική. Δεν έπαψε δηλαδή να είναι ουσιαστική η έννοια της αποκλειστικότητας της κυριαρχίας ως προς τα υπόλοιπα, εκτός της ναυσιπλοϊας, στοιχεία του θαλάσσιου χώρου. Ο περιορισμός γινόταν δεκτός μόνο ως προς τη χρήση του χώρου, μια που η θάλασσα αποτελούσε τον κατ'εξοχή φυσικό δρόμο επικοινωνίας μεταξύ των κρατών. Και ο περιορισμός αυτός εκδηλωνόταν με την ελεύθερη διέλευση των τρίτων η οποία προέκυπτε ως φυσικό δίκαιο και ως εξαίρεση από τον κανόνα της κυριαρχίας. Η κυριαρχία δεν επιδεχόταν άλλον περιορισμό.[50] Θεωρούνταν αποκλειστική όσο αφορούσε την από μέρους του παράκτιου κράτους εκμετάλλευση της θάλασσας και την ικανοποίηση του δικαιώματός του της αλιείας. Και παρότι οι θαλάσσιες εκτάσεις στις οποίες διεκδικούνταν κυριαρχία ήταν τεράστιες, καλύπτοντας ορισμένες φορές ακόμα και ολόκληρες θάλασσες, το στοιχείο της συγκεκριμενοποίησης του θαλάσσιου χώρου όπου ασκούνταν η κυριαρχία ποτέ δεν έπαψε να υφίσταται.[51]

Ως προς το δικαιολογητικό λόγο της διεκδίκησης απόλυτης κυριαρχίας στο θαλάσιο χώρο επισημαίνονται, εξάλλου, τα εξής: Η σκοπιμότητα της εξυπηρέτησης και της προστασίας του εμπορίου καθώς και της οικονομικής εκμετάλλευσης του ενδοθαλάσσιου πλούτου των θαλασσών και κυρίως της ωκεάνιας αλιείας υπογραμμίστηκε, και σ'αυτή την περίοδο, δίχως περιορισμούς ή παρεκκλίσεις. Ο παράγοντας όμως της "ασφάλειας" που εμφιλοχωρούσε, έστω υποτυπωδώς, στην έννοια της κυριαρχίας υπέστη έναν ακόμη "υποβιβασμό" ενόψει της διασφάλισης της διέλευσης και των αναγκών των τρίτων. Η διέλευση, αυτή η ίδια, αποτελούσε περιορισμό στην έννοια της κυριαρχίας. Και το γεγονός ότι η διέλευση, τη χρονική εκείνη περίοδο, έγινε αποδεκτή δίχως περιορισμούς ήταν κάτι που διευκόλυνε και εξυπηρετούσε τους τρίτους μάλλον παρά τα παράκτια κράτη, διότι καθιέρωνε δικαιώματα υπέρ των πρώτων και υποχρεώσεις εις βάρος του κυριάρχου.

### 2.1.3. Η πρακτική των κρατών στο Μεσαίωνα και τις αρχές της Αναγέννησης

Το νέο καθεστώς των κλειστών θαλασσών αναγνωρίστηκε και από την πρακτική των κρατών. Η έρευνα στην πρακτική και τη γενικότερη συμπεριφορά των παράκτιων κρατών ολόκληρης της περιόδου του Μεσαίωνα και της Αναγέννησης μέχρι τα τέλη του 17ου αι. οδηγεί στο πιο πάνω συμπέρασμα. Συγκεκριμένα : Μέχρι και το 13ο αι.τα Ευρωπαϊκά μεσογειακά κράτη δε φαίνεται να απολάμβαναν προνομιακά δικαιώματα στις ανοιχτές θάλασσες. Το καθεστώς της ελευθερίας των θαλασσών που είχε υιοθετηθεί από το Corpus Juris Civilis τους επέτρεπε τη χρήση των θαλασσών δίχως την απόκτηση αποκλειστικών δικαιωμάτων πάνω σ'αυτές. Στην επικράτηση αυτού του καθεστώτος συνέτεινε, κυριότατα, η αδιαμφισβήτητη, κατά την περίοδο αυτή, υπεροχή της Ρώμης σε ολόκληρο το μεσογειακό χώρο και, συνακόλουθα, η απουσία ανταγωνιστικού πνεύματος στην ξηρά και στη θάλασσα γεγονός που, αναμφίβολα, εξυπηρέτησε την ελευθερία στις θάλασσες και

δημιούργησε προϋποθέσεις για την εξασφάλιση μιας απρόσκοπτης επικοινωνίας και διαμετακόμισης του εμπορίου.

Από τα τέλη όμως του 13ου αι. επικράτησε μια νέα κατάσταση που οδήγησε στην κατάργηση κάθε έννοιας ελευθερίας. Εγινε τότε φανερό ότι το κύριο αίτημα των κρατών της Μεσαιωνικής Ευρώπης συνδέθηκε με την απόκτηση, από τη μεριά τους, αποκλειστικών δικαιωμάτων σε τεράστιες εκτάσεις ανοιχτής θάλασσας. Ετσι : Στη Νότια Ευρώπη οι Ιταλικές Δημοκρατίες που, στο μεταξύ, είχαν εξελιχτεί σε ανεξάρτητες μεταξύ τους δυνάμεις ανταγωνιζόμενες σφόδρα η μια την άλλη εμφανίστηκαν να διεκδικούν την αποκλειστική χρήση μεγάλων θαλάσσιων τμημάτων: η Βενετία ολόκληρη την Αδριατική, η Γένοα τη Λιγουρία και η Πίζα το Τυρρηνικό πέλαγος.[52] Παρόμοιες συνθήκες επικράτησαν και στη Βόρεια Ευρώπη όπου οι απαιτήσεις των κρατών για τεράστιες θαλάσσιες εκτάσεις οδήγησαν σε σκληρούς και αλλεπάλληλους πολέμους μεταξύ τους. Η Δανία, η Σουηδία και αργότερα η Πολωνία διεκδίκησαν κυριαρχία στη Βαλτική ενώ ολόκληρη η Βόρεια θάλασσα ανάμεσα στη Νορβηγία, την Ισλανδία και τη Γροιλανδία διεκδικήθηκε στην αρχή από τη Νορβηγία και αργότερα από τη Δανία και την Αγγλία.[53]

Ετσι στην περίοδο του Μεσαίωνα η πρακτική των κρατών ευθυγραμμίστηκε με το καθεστώς των "narrow seas", δηλαδή των κλειστών θαλασσών που βρίσκονταν κάτω από τον έλεγχο ενός μόνο κράτους αποκλειστικά αρμόδιου για την επιβολή και την πιστή εφαρμογή των κανόνων του διάπλου μέσα από τα νερά τους.[54] Οι αιτίες που οδήγησαν στην επιβολή του νέου καθεστώτος είναι οι εξής: α) ο ισχυρός ανταγωνισμός των Ιταλικών πόλεων που επιδίωκαν κατάργηση της ελεύθερης εμπορικής διακίνησης και αποκλεισμό των αντιπάλων από την προοπτική οικονομικής εξέλιξης και β) η προστασία του εμπορίου και της επικοινωνίας από την εξάπλωση της πειρατείας. Κάτι που προϋπέθετε πραγματικό έλεγχο από τη μεριά των παράκτιων κρατών και ύπαρξη κυριαρχίας στον τόπο που διεξαγόταν.[55]

Ακόμη μεγαλύτερες παρουσιάστηκαν οι απαιτήσεις των κρατών στις αρχές της Αναγέννησης. Στη Νοτιοδυτική Ευρώπη τα δυο Ιβηρικά κράτη έφτασαν να διεκδικούν και να μοιράζονται μεταξύ τους ολόκληρους ωκεανούς. Οι μεγάλες ανακαλύψεις του 15ου και 16ου αι. δημιούργησαν στις χώρες αυτές, που στο μεταξύ είχαν αποκτήσει ισχυρούς ποντοπόρους στόλους, τις προϋποθέσεις για την άσκηση μιας υπεροπτικής πολιτικής που οδήγησε στην καταρχήν μονοπώληση, από τη μεριά τους, του Νέου Κόσμου. Η Ισπανία διεκδίκησε κυριαρχία στο δυτικό τμήμα του Ατλαντικού, στον κόλπο του Μεξικού και στον Ειρηνικό ενώ η Πορτογαλία διεκδίκησε παρόμοια δικαιώματα στο ανατολικό τμήμα του Ατλαντικού και στον Ινδικό ωκεανό. Και θα πρέπει να υπογραμμιστεί ότι η υπεροπτική αυτή πολιτική ασκήθηκε με τις "ευλογίες" της παπικής εκκλησίας αφού ο διαμοιρασμός ολόκληρου του Ατλαντικού ωκεανού ανάμεσα στις δυο χώρες έγινε με τα δυο διατάγματα του Πάπα Αλεξάνδρου VI, Federigo Borgia, της 4ης Μαΐου ("The Bull Inter Caetera") και της 25ης Σεπτεμβρίου του 1493. Με τη συγκατάθεση της παπικής εκκλησίας και με μια μεταξύ τους συμφωνία (Συνθήκη Tordesillas του 1494) τα δυο Ιβηρικά κράτη εμφανίστηκαν στην ουσία να αποκλείουν όλους τους άλλους ενδιαφερομένους από την ελεύθερη χρήση των θαλασσών.[56]

Ετσι και κατά το πρώτο ήμισυ του 16ου αι. η πρακτική των κρατών ακολούθησε το καθεστώς της κυριαρχίας σε τεράστια τμήματα ανοιχτής θάλασσας δίχως μάλιστα, στη χρονική αυτή περίοδο, να ευθυγραμμιστεί με τις θέσεις των θεωρητικών στο θέμα της διέλευσης. Η διέλευση των τρίτων μέσα από τις τεράστιες θαλάσσιες περιοχές που ελέγχονταν από τα ολιγάριθμα κράτη

της εποχής εξακολουθούσε, παρά τις αντίθετες αντιλήψεις των θεωρητικών, να διεξάγεται μόνο κάτω από προϋποθέσεις.[57]

Στο δεύτερο ήμισυ όμως του 16ου αι., παρουσιάστηκε από τη μεριά της Αγγλίας μια πολιτική αμφισβήτησης του καθεστώτος των "κλειστών θαλασσών". Οταν το 1580 ο Mendoza, Ισπανός πρεσβευτής στο Λονδίνο, διαμαρτυρήθηκε στη βασίλισσα της Αγγλίας, Ελισάβετ Ι, για το ταξίδι του Drake στον Ειρηνικό ωκεανό, η τελευταία αρνήθηκε να παραδεχτεί την ύπαρξη έστω κάποιου δικαιώματος στους ανοιχτούς ωκεανούς.[58] "Η χρήση της θάλασσας και του αέρα", διακήρυξε η Ελισάβετ, "είναι κοινή για όλους. Κανένας δεν μπορεί να διεκδικεί κανένα δικαίωμα στους ωκεανούς. Ούτε η φύση, ούτε η έννοια του "κοινού συμφέροντος" επιτρέπουν την ύπαρξη κυριαρχίας πάνω τους".[59]

Παρόμοια υπήρξε η αντίδραση της Ελισάβετ και απέναντι στις υπερβολικές απαιτήσεις της Δανίας στο Βόρειο Ατλαντικό.[60] Εγινε φανερό τότε πως η Αγγλία όχι μόνο διαμαρτυρήθηκε έντονα με διπλωματικές ενέργειες και διαβήματα στην Ισπανία, την Πορτογαλία και τη Δανία για τις υπερβολικές απαιτήσεις των τελευταίων στις ανοιχτές θάλασσες,αλλά, επιπλέον, ως πρόμαχος των ελεύθερων θαλασσών αξίωσε, με δραστήριο τρόπο, ελευθερία ναυσιπλοίας και αλιείας σε όλο το θαλάσσιο χώρο που διεκδικούσαν τα Ευρωπαϊκά αυτά κράτη.[61]

Μολοντούτο, η αποκατάσταση της αρχής του Ρωμαϊκού δικαίου που διαπιστώθηκε με την πολιτική της Ελισάβετ της Αγγλίας και κυρίως με το "Mare Liberum" του Grotius, στα τέλη του 16ου και στις αρχές του επόμενου αιώνα, δεν επηρέασε την πρακτική. Καμμιά ριζική αλλαγή δε σημειώθηκε στη συμπεριφορά των κρατών στα θέματα της θάλασσας σε όλη τη διάρκεια του 17ου αι. Τα κράτη εξακολούθησαν να επιμένουν, μολονότι υπήρξαν φορές που φάνηκαν να υπαναχωρούν, στη διατήρηση των υπερβολικών κυριαρχικών αξιώσεών τους στις ανοιχτές θάλασσες[62] και εξακολούθησαν, τουλάχιστον μέχρι τα μέσα του αιώνα, να αρνούνται την ελεύθερη διέλευση των τρίτων μέσα από τις θάλασσές τους. Η πλούσια κρατική πρακτική του αιώνα αποδεικνύει ότι η διέλευση των τρίτων μέσα από τις διεκδικούμενες από τα παράκτια κράτη θάλασσες γινόταν μόνο κάτω από προϋποθέσεις και συγκεκριμένα μετά την επιβολή, προς τους τρίτους, φόρων και προστίμων ή μετά τη χορήγηση ειδικών αδειών.[63]

Και αξίζει να υπογραμμιστεί ότι αμέσως μετά το τέλος της βασιλείας της Ελισάβετ και η Αγγλία επανήλθε στην πολιτική του Mare Clausum. Αρχισε δηλαδή η χώρα αυτή και πάλι αφενός να διεκδικεί αποκλειστικά δικαιώματα στις "Βρεταννικές θάλασσες" [British Seas] που επεκτείνονταν σε αρκετές εκατοντάδες μίλια από τις ακτές[64] και αφετέρου να απαιτεί αναγνώριση του κανόνα της διάκρισης της σημαίας της ["the sea should salute the land"],[65] που συμβόλιζε γενικότερα την ύπαρξη κυριαρχίας στη θάλασσα.

Ετσι μέχρι τα μέσα του 17ου αι. η διέλευση δεν ήταν ελεύθερη. Αντίθετα μάλιστα. Διαπιστώνεται ότι διεξαγόταν μόνο κάτω από περιορισμούς και κάτω από ορισμένους κανόνες. Από τα μέσα όμως του αιώνα διαγράφεται σαφής διαφοροποίηση στο θέμα της διέλευσης. Αναγνωρίστηκε δηλαδή και στην πρακτική ότι η άσκηση κυριαρχίας σε τεράστια τμήματα των ανοιχτών θαλασσών έπρεπε να συνυπάρξει με την ελεύθερη διέλευση, την ελεύθερη ναυσιπλοΐα.[66] Ετσι άρχισε να γίνεται δεκτή, όχι μόνον από τη θεωρία αλλά και την πρακτική, η συνύπαρξη της κυριαρχίας με το θεσμό της διέλευσης των τρίτων. Η άσκηση της κυριαρχίας άρχισε να περιορίζεται από το στοιχείο της διέλευσης για το κοινό καλό.

Γίνεται λοιπόν φανερό ότι, με εξαίρεση το θέμα της διέλευσης ως προς μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο, η πρακτική των κρατών ευθυγραμμίστηκε, σχεδόν απόλυτα, με τις θεωρίες που ίσχυσαν μέχρι τα τέλη του 17ου αι. για τη διεκδίκηση αποκλειστικών δικαιωμάτων των παράκτιων κρατών στις θάλασσες.

1. Ροζάκης, op. cit., σ.9.

2. Βλ. Κλάδη-Ευσταθοπούλου, Μ., Το καθεστώς της αιγιαλίτιδας ζώνης σύμφωνα με το νέο δίκαιο της θάλασσας, στο Ροζάκη, Χ., Κλάδη - Ευσταθοπούλου, Μ., Θέματα δικαίου της θάλασσας, 1987, Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα - Κομοτηνή, σ.2.

3. Foulton, op. cit., σ.534.

4. Βλ. Kleffens, E.N.Van, Sovereignty in international law, 82 R.C.A.D.I., 1953, σ.29-33. Επίσης Δαγτόγλου,Π.Δ., Περί κυριαρχίας, 1986, Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα - Κομοτηνή, σ.15.

5. Foulton, op. cit., σ.540.

6. ibid. Επίσης, Smith, Sir F., International law, 1918, 5th ed. σ.112 και Butler, Sir. G. and Maccoby, S., The development of international law, 1928, Longmans and Co., London, σ.53.

7. Βλ. Δαγτόγλου, op. cit., σ.17.

8. Βλ.Τις συνθήκες της 15ης Μαϊου 1301 (Rousset, Supplément to Dumont's Corps Universel Diplomatique, $I^2$, p.p. 1 et seq.) και της 1ης Μαρτίου 1328 (Dumont, $I^2$, p.p.107 et seq.) μεταξύ Αγγλίας και Σκωτίας. Βλ. ακόμη Verzijl, J.H.W., International law in historical perspective, General Subjects, 1968, A.W. Sijthoff, Leyden Vol.I, σ.257.

9. Βλ. Δαγτόγλου, op. cit., σ.17.

10. ibid, σ.17-18.

11. Βλ. και Ροζάκης, op.cit., σ.10-11. Επίσης Ροζάκης, Κλάδη - Ευσταθοπούλου, op.cit., σ.2.

12. Βλ. Major issues of the law of the sea, 2, αναφορά στο Ρούκουνας, Ε., Διεθνές Δίκαιο ΙΙ, Το κράτος και το έδαφος - Δίκαιο της θάλασσας, 1982, Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα, σ.97.

13. Περισσότερες λεπτομέρειες βλ. infra.

14. Βλ. Ροζάκης, op. cit., σ.15 υποσ. 13. Σχετικά μ'αυτό ο Maine (Maine, H.J.S., International law, 1888, J. Murray, London σ.77) διατύπωσε: "Η κυριαρχία στην αιγιαλίτιδα ζώνη ορισμένες φορές αναγνωρίστηκε ότι αποτελεί το "υπόλειμμα" της κυριαρχίας που διεκδικείτο στο παρελθόν από ορισμένα κράτη πάνω σε τεράστια τμήματα ανοιχτής θάλασσας".

15. Βλ. Τενεκίδη, Γ., Δημόσιον Διεθνές Δίκαιον, (Η ανεξαρτησία του κράτους. Κράτη τελούντα υπό ειδικόν διεθνές καθεστώς, Η διεθνής θέσις της Ελλάδος) 1966,, Αθήναι,Τόμ. Α, Τμήμα 2ον, σ.12.

16. Rousseau, Ch., Droit international public, Les sujets de droit, 1974, 22 rue Soufflot, Paris,Τομ. ΙΙ, σ.57. Βλ. ακόμα, Ferguson,J.H., Manual of international law, 1884, London, Vol.I, σ.81.

17. Βλ. Δαγτόγλου, op. cit., σ.21.

18. Οικονομίδης, Κων., Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο, (παραδόσεις), 1989, Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα - Κομοτηνή σ.27. Βλ. και Κωνσταντόπουλος, Δ.Σ., Δημόσιον Διεθνές Δίκαιον, 1986, Εκδόσεις Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη,Τόμ.Ι., 4η έκδοσις, σ.336.

19. Βλ. Δαγτόγλου, op. cit., σ.23.

20. Βλ. Kleffens, op.cit., σ.54-55.

21. Foulton, op. cit., σ.540. Επίσης Smith, op. cit., σ.112.

22. Fenn,P.T., Origins of the theory of territorial waters, 20 A.J.I.L., 1926, σ.481. Επίσης Boyer,Alb., La notion d'eaux territoriales et la convention de Londres du 9 Mars 1964, 4 R.G.D.I.P, 1965, σ.1054.

23. Ευσταθιάδη, Κων., Διεθνές Δίκαιον, Εκδόσεις "ΑΛΦΑ", Λαλιώτη, Αθήναι, Βιβλίο 1ο - 4ο, σ.28-29.

24. Βλ. infra.

25. Βλ. και Ροζάκης, op.cit., σ.10-12. Επίσης Ροζάκης, Κλάδη - Ευσταθοπούλου, op.cit., σ.2-3.

26. Βλ. και Ροζάκης, op.cit., σ.11-15.

27. Βλ. Κυριαζή-Γουβέλη, Δ.Λ., Εισαγωγή εις το Δημόσιον Διεθνές Δίκαιον - Συνταγματικόν Δίκαιον, 1978, Εκδόσεις Αναστασίου - Πάντου, Αθήνα, σ.59.

28. Βλ.Κοντιάδη, Ιωάν., Η επικράτεια εις την Γενικήν Πολιτειολογίαν και την θεωρίαν του κράτους, 1970, Αθήναι, σ.25. Βλ. και Σεφεριάδη,Στ. Π., Μαθήματα Διεθνούς Δημοσίου Δικαίου, Το εν ειρήνη διεθνές δημόσιον δίκαιον, 1925, Τύποις Α.Ε.Β.Ε., Μακρή και ΣΙΑ, Εν Αθήναις, Βιβλ. Α', σ.355-356.

29. Βλ. ibid,σ.59-60. Αλλωστε υποστηρίχθηκε ότι από τις αρχές του 19ου αι. το εδαφικό στοιχείο πρόβαλλε ρητά στους ορισμούς για την πολιτεία, ibid.

30. Βλ. Κοντιάδη, op. cit., σ.26.

31. Maxey, Edw., International law with illustrative caces, 1906, σ.229.

32. Στα 1605 ο Grotius που εργαζόταν τότε για την Ολλανδική εταιρεία "Dutch East India Company" έγραψε το βιβλίο "De Jure Praedae" με το οποίο φαίνεται να υπερασπίστηκε το δικαίωμα της "πελάτισσάς" του, για αντίσταση ενάντια στη μονοπωλιακή πολιτική της Πορτογαλίας στις Ανατολικές Ινδίες. Το "Mare Liberum" αποτέλεσε ένα κεφάλαιο (το δωδέκατο) του βιβλίου αυτού. Στα 1609 ο Grotius απέσπασε το κεφάλαιο αυτό και το δημοσίευσε αυτόνομα με τον τίτλο : "Mare Liberum sire de Jure quod bataris competit ad Indicana Commercia Dissertatio", βλ. και Smith, op.cit., σ.45. Επίσης Jones,Er.B. Law of the sea - Oceanic resources, 1972, Southern Methodist University Press, Dallas, σ.9.

33. Βλ. και Hall, Wil. Ed., A treatise on international law, επιμ.,Higgins, A.P. 1924, Oxford University Press, London, 8th ed., σ.181-182.

34. Βλ. inter alia Fulton, op.cit., σ.549 και Churchill and Lowe, op.cit., σ.53.

35. Βλ. λεπτομέρειες infra.

36. Βλ. Smith,H., op.cit., σ.44 και Colombos, J. The international law of the sea, 1962, Longmans. London, 5th revised ed., σ.59.

37. Βλ. Smith, op.cit., σ.44-45 και Fulton, op.cit., σ.5.

38. Pontanus, Discussiones Historicoe de Mari Libero, 1637, βλ. αναφορά στο Foulton, op.cit., σ.550.

39. Burgus, De Dominio Seren - Genuensis Reipub in Mari Ligustico, 1641, ibid.

40. Welwood, De Dominio Maris,1615, βλ. αναφορά στο Colombos, op.cit., σ.58, υποσ.3.

41. Boroughs, The sovereignty of the British Seas, 1651, αναφορά ibid, υποσ.5.

42. Medows, Observations concerning the dominion and sovereignty of the seas, 1689, αναφορά, ibid, σ.59.

43. Βλ. Colombos, op.cit., σ.58-59.

44. Βλ. και Hall, op.cit., σ.182.

45. Η θέση αυτή του Selden περιγράφεται από τον Hall (op. cit., σ.182) έτσι : "...But while he maintained the right of appropriation in principle and as a customary fact, he declared that a State could not forbit the navigation of its seas by other peoples without being wanting to the duties of humanity", Mare Clausum, lib. 1. C.20. Βλ. και αναφορά στο Colombos, op.cit., σ.58-59.

46. Βλ. Colombos, op.cit., σ.59.

47. Βλ. Foulton, op.cit., σ.550.

48. ibid. Εξάλλου η θέση του Puffendorf σχετικά με τη δυνατότητα "ιδιοποίησης" πάνω στη θάλασσα έχει έτσι : "...fluidity [of the sea] is not in itself a bar to property ...", στο Hall, op.cit., σ.182.

49. ibid.

50. ibid.

51. Επισημαίνεται το παράδειγμα του Selden ο οποίος διεκδίκησε κυριαρχία σε συγκεκριμένη έκταση ορισμένων εκατοντάδων μιλίων από τις ακτές. Βλ. Ευσταθιάδη, Κ., Διεθνές Δίκαιον, 1979, Τύποις Ν. και Μ. Αθανασοπούλου, Αθήναι, Βιβλίο 5ο, σ.104.

52. Βλ. Foulton, op.cit., σ.4. Επίσης Jones, op.cit., σ.6 και Sereni, A.P., The Italian conception of international law, 1943, Columbia University Press, N.Y., σ.29. Επίσης, Oppenheim - Lauterpacht, op.cit., σ.534.

53. Βλ. Colombos, op.cit., σ.45-46.

54. Ροζάκης, op. cit., σ.10.

55. ibid. Επίσης, Hall, op.cit., σ.179 και Colombos, op.cit., σ.46.

56. Βλ. και Jones, op.cit., σ.8, Smith, op.cit., σ.44, Colombos, op.cit., σ.46 και Foulton, op.cit., σ.4-5, 106.

57. Βλ. Oppenheim - Lauterpacht, op.cit., σ.535 και Sereni, op.cit., σ.29. Επίσης Colombos, op.cit., σ.48.

58. Βλ. Britannica, Εγκυκλοπαίδεια, 1938, 14th ed., σ.575.

59. Βλ. Camden, Annales, 1635, σ.225, αναφορά στο Colombos op.cit., σ.48.

60. Για μια εξαιρετική πολιτική της βασίλισσας της Αγγλίας κατά την περίοδο αυτή, βλ. Foulton, op.cit., σ.105-113. Επίσης, Colombos, op.cit., σ.47-48 και Ροζάκης, op.cit., σ.14.

61. Για λεπτομέρειες βλ. Foulton, op.cit., σ.105-113.

62. Βλ. Hall, op.cit., σ.183-184.

63. Βλ. Hall, op.cit., σ.183 και Colombos, op.cit., σ.51-52.

64. Βλ. και Ευσταθιάδη, Κ., Βιβλίο 5ο, op. cit., σ.104.Επίσης, Oppenheim - Lauterpacht, op.cit., σ.534-535.

65. Σύμφωνα με τον κανόνα της διάκρισης της σημαίας, οποιοδήποτε πλοίο έφτανε σε απόσταση βολής των κανονιών από μια ακτή θεωρούνταν ότι περνούσε στη σφαίρα της εδαφικής εξουσίας του συγκεκριμένου κράτους, οπότε θάπρεπε ν'αποδώσει τον απαιτούμενο χαιρετισμό (salute) στη σημαία του συγκεκριμένου κράτους. Η αναγνώριση της διάκρισης της σημαίας ενός κράτους συμβόλιζε την κυριαρχία του τελευταίου στη θάλασσα. Κατά τον Foulton, κανένα ξένο πλοίο δεν ήταν δυνατόν να πλεύσει με τη σημαία του υψωμένη σε παρόμοια απόσταση από ένα Αγγλικό φρούριο ή κάστρο δίχως τον κίνδυνο να χτυπηθεί από τη στεριά. Βλ. Foulton op.cit., σ.537. Για παραδείγματα πρακτικής στο θέμα, βλ. Colombos, op.cit., σ.49 και Oppenheim - Lauterpacht, op.cit., σ.537. Επίσης, Anand, R.P., Origin and development of the law of the sea, 1983, Martinus Nijhoff Publishers, The Hague, σ.138-139.

66. Βλ.Oppenheim - Lauterpacht, op.cit., σ.537.

## 2.2. Η νέα αντίληψη για την αιγιαλίτιδα ζώνη και η έννοια της κυριαρχίας

### 2.2.1. 18ος - 20ος αι. : Προσανατολισμός της θεωρίας προς την κατεύθυνση της κυριαρχίας σ'ένα περιορισμένο θαλάσσιο τμήμα

Από τα τέλη του 17ου αι. οι θεωρητικοί άρχισαν να προσανατολίζονται προς την κατεύθυνση της "κυριαρχίας" σε μια περιορισμένη, σε έκταση, θαλάσσια ζώνη, γειτονική στις ακτές, μέσα στην οποία όμως η διέλευση των τρίτων δεν ήταν ελεύθερη. Ετσι άρχισε να διαμορφώνεται η έννοια της αιγιαλίτιδας ζώνης γύρω από τον καθορισμό της νομικής φύσης της οποίας δημιουργήθηκε, από την αρχή, έντονη διαμάχη. Πιο συγκεκριμένα:

### 2.2.1α. Η θεωρία της ιδιοκτησίας και η άρνηση της διέλευσης στους τρίτους

Από τα τέλη του 17ου αι. οι παλιές ιδέες για "κυριαρχία" σε τεράστιες εκτάσεις της θάλασσας δίνουν τη θέση τους στην ιδέα της οικειοποίησης μιας θαλάσσιας ζώνης περιορισμένης στα γειτονικά νερά. Η διάκριση ανάμεσα στην ανοιχτή θάλασσα, που είναι ελεύθερη και κοινή για όλους και στα παράκτια νερά, που είναι δεκτικά εξουσίας από τα γειτονικά κράτη αρχίζει να ριζώνει στη νομική συνείδηση του κόσμου. Και μια νέα διάσταση διαμορφώνεται τότε. Μια καινούρια αντίληψη γεννιέται που εκφράζεται με την έννοια της αιγιαλίτιδας ζώνης.[1]

Κατά τον Foulton, έναν από τους σημαντικότερους λόγους που οδήγησαν στη διαφοροποίηση αυτή μπορούμε ν'αναζητήσουμε στον ισχυρότατο ανταγωνισμό - ιδίως μετά την ανακάλυψη των νέων ηπείρων - και στην υπερβολική εξάπλωση του εμπορίου και της επικοινωνίας. Εγραψε συγκεκριμένα :"...Καθώς το θαλάσσιο εμπόριο άρχισε να αναπτύσσεται, οπότε άρχισε να επιβάλεται η ιδέα της προστασίας της θάλασσας, έγινε συνείδηση ότι διεκδικήσεις για κυριαρχία ή ακόμα για απλή δικαιοδοσία θα ήταν ασυμβίβαστες με την έννοια της ευημερίας των κρατών. Βαθμιαία οι απαιτήσεις για κυριαρχία σε τεράστιες εκτάσεις εγκαταλείφθηκαν - μιας και τα κράτη που είχαν εκδηλώσει ενδιαφέρον για το εμπόριο διέθεταν μεγαλύτερη δύναμη - και διατηρήθηκαν μόνο σε απομακρυσμένες περιοχές και σε κλειστές θάλασσες".[2]

Το νέο σχήμα λοιπόν που αρχίζει να επικρατεί από τις αρχές του 18ου αι. είναι εκείνο της συνύπαρξης των ανοιχτών θαλασσών και της αιγιαλίτιδας ζώνης. Το θέμα της οικειοποίησης των θαλασσών τοποθετείται τώρα σε άλλη βάση και η έννοια της εξουσίας του κράτους πάνω στην αιγιαλίτιδα ζώνη του γίνεται πιο συγκεκριμένη. Ετσι : Στις αρχές του αιώνα (1703) ο Bynkershoek διακήρυξε ότι "η εδαφική εξουσία του κράτους επεκτεινόταν στη γειτονική θάλασσα μέχρι το σημείο εκείνο που το κράτος είχε τη δυνατότητα να ελέγχει και να εξουσιάζει από το έδαφος τηςξηράς".[3] Αυτός επανέφερε, μ'άλλα λόγια τη θεωρία που πριν έναν αιώνα είχε προασπιστεί ο Grotius. Ομως, παραπέρα, ο Bynkershoek υιοθετώντας από τη μια, τη θέση του Puffendorf σύμφωνα με την οποία, "η ευμεταβλητότητα της θάλασσας δεν αποτελούσε εμπόδιο για την κτήση της"[4] και από την άλλη, τις απόψεις του Grotius ότι "ήταν δυνατός ο έλεγχος πάνω στη θάλασσα από το έδαφος της ξηράς"[5] κατασκεύασε τη δική του θεωρία, της βολής του κανονιού : "η εδαφική εξουσία σταματά εκεί όπου σταματά και η ισχύς των κανονιών" [potestatem terrae finiri ubi finitur armorum vis].[6] Με τη θεωρία της "βολής του κανονιού" [cannon shot rule] ο Bynkershoek διακήρυξε τον κανόνα ότι η εξουσία του παράκτιου κράτους καθοριζόταν από το

βεληνεκές των παράκτιων κανονιοβολίων του.[7] Αποδέχτηκε δηλαδή ότι το γειτονικό κομμάτι της θάλασσας, σε απόσταση μέχρι τη βολή ενός κανονιού τοποθετημένου στην ακτή, αποτελούσε ιδιοκτησία του παράκτιου κράτους μέσα στην οποία το τελευταίο μπορούσε, μάλιστα, να απαγορεύσει τη διέλευση.[8] Μ'άλλα λόγια ο Bynkershoek αναγνώρισε τη θεωρία της ιδιοκτησίας [the property theory]. Μιά έννοια στενά συνδεδεμένη με εκείνη της κυριαρχίας η οποία, μάλιστα, πολλές φορές συγχεόταν με την τελευταία. Και τούτο διότι το κράτος στο εδαφός του, είτε επρόκειτο για ξηρά είτε για θάλασσα, ασκούσε την ίδια κρατική εξουσία που εναρμονιζόταν με την έννοια της εδαφικής κυριαρχίας. Πάντως ο Bynkershoek δεν προέβη μόνο σε απλή αναγνώριση της γειτονικής θάλασσας ως ιδιοκτησίας του παράκτιου κράτους. Παραπέρα προσπάθησε να χαρακτηρίσει και την έκταση της γειτονικής θάλασσας διακηρύσσοντας ότι έπρεπε να εξαρτάται από τη δυνατότητα του παράκτιου κράτους να μπορεί να ελέγχει και να εξουσιάζει με την πολεμική του τεχνική τη θαλάσσια αυτή περιοχή.

Μετά τον Bynkershoek οι περισσότεροι νομομαθείς, ακόμα και εκείνοι που διατύπωσαν αντιρρήσεις για τον κανόνα της "βολής του κανονιού",συμφώνησαν μαζί το ότι τα δικαιώματα του κράτους στη γειτονική θάλασσα ήταν δικαιώματα "ιδιοκτησίας" και ότι τα "παράκτια νερά ανήκαν στο κράτος" και "αποτελούσαν μέρος του εδάφους του".[9] Αρκετοί μάλιστα συμμερίστηκαν και τον ισχυρισμό του για το δικαίωμα του κράτους να αρνείται τη διέλευση των ξένων πλοίων στη γειτονική θάλασσα. Ετσι : Οι Casaregis (1740) και Bertodano (1746) μολονότι δεν υιοθέτησαν τις θέσεις του Bynkershoek για τον κανόνα του βεληνεκούς και την άρνηση της διέλευσης των ξένων πλοίων από την αιγιαλίτιδα ζώνη, εντούτοις συμμερίστηκαν τη θεωρία του περί ιδιοκτησίας. Ο Wolff (1749) αποδέχτηκε επίσης την έννοια της ιδιοκτησίας και τη δυνατότητα του παράκτιου κράτους "να κατέχει για λόγους προστασίας τα γειτονικά στις ακτές του νερά",[10] καθώς και το δικαίωμα του κράτους να απαγορεύει τη διέλευση στους τρίτους. Ο Vattel (1758) διακήρυξε ότι "ολόκληρη η θαλάσσια περιοχή που περιλαμβανόταν στην απόσταση του βεληνεκούς από την ξηρά θεωρούνταν ότι αποτελούσε μέρος του εδάφους".[11] Ο Valin (1760) επισήμανε ότι "η θάλασσα η γειτονική στις ακτές αποτελούσε ιδιοκτησία του Ηγεμόνα".[12] Ο Lampredi (1776) αναφέρθηκε στην έννοια "dominium"(ιδιοκτησία) από την οποία υποστήριξε ότι πήγαζε η έννοια "imperium" (εξουσία).[13] Ο Galiani (1782) για πρώτη φορά μεταχειρίστηκε την έκφραση "mare territoriale" ακριβώς για να επισημάνει και να επιβεβαιώσει τη σχέση της γειτονικής θάλασσας με το παράκτιο κράτος.[14] Υπήρξε εξάλλου και ένας αριθμός συγγραφέων που χρησιμοποίησαν τη λέξη "propriete" (ιδιοκτησία).

Η θεωρία της ιδιοκτησίας (the property theory) ενσαρκώθηκε, κυρίως, στο "cannon shot rule" του Bynkershoek και βασίστηκε αποκλειστικά στη στενή αλληλεξάρτηση των εννοιών έδαφος - εξουσία. Είχε δε ως συνέπεια: πρώτο, η αιγιαλίτιδα ζώνη να αποτελεί έδαφος (territory) του παράκτιου κράτους πάνω στο οποίο μπορούσε να ασκεί εξουσία (jurisdiction) μόνο το παράκτιο και κανένα τρίτο κράτος. Και δεύτερο, μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη να μην παρέχονται ασφαλείς εγγυήσεις αναφορικά με τη διέλευση των ξένων πλοίων. Η έννοια δηλαδή της ιδιοκτησίας δε συμβιβαζόταν ακόμη, τότε, με το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης. Γι'αυτό και αρκετοί ήταν οι συγγραφείς που μέχρι τα μέσα περίπου του επόμενου αιώνα (1840) αρνήθηκαν την ύπαρξη του δικαιώματος αυτού. Βαθμιαία, οι καινούριες αντιλήψεις που διαμορφώθηκαν αναφορικά με το θέμα καθώς και ο διαχωρισμός των εννοιών έδαφος - εξουσία που επιτεύχθηκε ως επακόλουθο αυτών,[15] οδήγησαν στη λύση του προβλήματος της διέλευσης.

2.2.1β. Η ειδίκευση του κανόνα της κυριαρχίας στην παράκτια θάλασσα και η απαγόρευση της διέλευσης

Από τις αρχές του 18ου αι. διαμορφώνεται μια εντελώς καινούρια αντίληψη : Αυτή που δικαιολογεί τη διεκδίκηση κυριαρχίας σ'ένα περιορισμένο μόνο κομμάτι θάλασσας, γειτονικό στις ακτές, που εξομοιώνεται ουσιαστικά με το έδαφος της ξηράς. Πρόκειται για την εδαφική θάλασσα ή αιγιαλίτιδα ζώνη η οποία διεκδικείται από τα παράκτια κράτη για λόγους καθαρά λειτουργικούς: ασφάλειας και προστασίας του εδάφους της ξηράς αλλά και αποκλειστικής οικονομικής εκμετάλλευσης, και μάλιστα αποκλειστικής αλιείας του υδάτινου στοιχείου, αφού ο θαλάσσιος βυθός δε διεκδικείται ακόμη ως χώρος εκμετάλλευσης.

Την εποχή αυτή εξακολουθεί να επικρατεί για το κράτος η θεωρία της απόλυτης κυριαρχίας. Το χαρακτηριστικό δηλαδή του κράτους ήταν η κυριαρχία η οποία ήταν απόλυτη και από την οποία πήγαζε η νομική ισότητα των κρατών. Ωστόσο, ο βαθμιαίος παραμερισμός των αντιλήψεων του θεοκρατικού δικαίου που είχε αρχίσει να συντελείται από τον προηγούμενο αιώνα είχε ως αποτέλεσμα τη δημιουργία τελείως λειτουργικών αντιλήψεων γύρω από τη δημιουργία και τη λειτουργία του δικαίου. Αν και η ιδέα του φυσικού δικαίου υποστηριζόταν ακόμη από αρκετούς θεωρητικούς όμως τη θέση του άρχισαν αισθητά πλέον να παίρνουν ο ορθολογισμός και δεκάδες νέα διαφορετικά συστήματα.

Ετσι πριν από τα τέλη του 17ου αι. η νέα έννοια που άρχισε να επικρατεί σε συνδυασμό με το φυσικό δίκαιο ήταν αυτή του θετικισμού η οποία στο εξής αποτέλεσε την κύρια επιστημονική έκφραση της εξέλιξης των αντιλήψεων και της πρακτικής των κρατών και κάτω από την οποία διαμορφώθηκαν νέες ιδέες.[16] Αλλωστε, *πριν από τα τέλη του αιώνα η κατάρρευση της παπικής εξουσίας και η* ανάδυση στο διεθνές στερέωμα των νέων κυρίαρχων κρατών επισφράγισαν τον κατακερματισμό της Ευρώπης σύμφωνα, μάλιστα, με το νέο σύστημα της σύγχρονης διεθνούς πολυκρατικής κοινωνίας. Από την άλλη,η Αμερικανική επανάσταση κατά της Αγγλικής Αυτοκρατορίας, το 1776, έδωσε το σύνθημα για την εξέγερση των καταπιεζόμενων εθνοτήτων κατά των μητροπολιτικών και επικυρίαρχων κρατών.

Η έννοια της κυριαρχίας άρχισε να επιβάλεται τότε, κυρίως, ως "ανεξαρτησία" του ενός κράτους απέναντι στ'άλλα. "Η κυριαρχία σημαίνει εξωτερικά ανεξαρτησία", υποστήριξε ο Vattel επισημαίνοντας ότι "ανήκε σε κάθε κράτος ελεύθερο και κυρίαρχο να κρίνει ποιες ήταν οι υποχρεώσεις που μπορούσαν να του επιβληθούν".[17] Η ιδέα της εξωτερικής ανεξαρτησίας εκτρεφόμενη από την έννοια της εσωτερικής κυριαρχίας άρχισε να εξυπηρετεί κατά κύριο λόγο τη χειραφέτηση των λαών. Διογκούμενη δε, κατέληξε σε μια απόλυτη εξωτερική κυριαρχία η οποία δεν υπαγόταν σε καμμιά υπερκείμενη εξουσία.[18]

Πάντως, πριν τα τέλη του 18ου αι. το κυρίαρχο κράτος αποτέλεσε αυτό που ονομάζουμε "εδαφικό κράτος" : Το κράτος δηλαδή όπου η υπέρτατη εξουσία ασκούνταν σ'ένα συγκεκριμένο έδαφος.[19] Ενώ τα όρια της αιγιαλίτιδας ζώνης σχετίστηκαν με τη φροντίδα του παράκτιου κράτους να υπερασπίσει το έδαφός του ή το χώρο του με τη δύναμη των όπλων. Η εδαφική κυριαρχία σχετίστηκε δηλαδή με την "ισχύ"[20] και θα μπορούσε να πει κανένας ότι η σχέση αυτή αποτέλεσε, από μιαν άποψη, τα πρώτα ίχνη της θεωρίας περί αποτελεσματικότητας που ισχύει, σήμερα, στο διεθνές δίκαιο.[21]

Η έννοια του εδαφικού κράτους σε ό,τι αφορά τη θάλασσα, θεωρούμε πως σήμαινε τα εξής :

α) Το στοιχείο της απολυτότητας της έννοιας της κυριαρχίας δε θιγόταν από τη συγκεκριμενοποίηση των ορίων του χώρου άσκησής της. Το αντίθετο μάλιστα. Η προσπάθεια από τη μεριά ορισμένων (Bynkershoek, Vattel) να συγκεκριμενοποιήσουν την εδαφική θάλασσα οροθετώντας την, όχι μόνο δεν έθιγε αλλά, απεναντίας, την εποχή εκείνη, ισχυροποιούσε την έννοια της κυριαρχίας. Αλλωστε, η ύπαρξη καθορισμένων, με ακρίβεια, συνόρων ήταν αναγκαία για τον ακριβή προσδιορισμό των τοπικών ορίων μέσα στα οποία ασκούνταν η κρατική εξουσία.

β) Το αξίωμα της απεριόριστης κυριαρχίας σε μια συγκεκριμένη, περιορισμένη, θαλάσσια έκταση εξυπηρετούσε όχι πια τα πλατιά εμπορικά συμφέροντα ή την ωκεάνια αλιεία αλλά, κυρίως, την ασφάλεια και την εκμετάλλευση του πλούτου της θαλάσσιας αυτής περιοχής. Αντίθετα δηλαδή με ό,τι συνέβαινε στο παρελθόν όπου τα παράκτια κράτη, στοχεύοντας σε οικονομικές σκοπιμότητες στην αιγιαλίτιδα ζώνη, διεκδικούσαν κυριαρχία σε τεράστιες εκτάσεις θάλασσας, άλλαξε ριζικά όχι μόνο το αντικείμενο της κυριαρχίας αλλά και η κύρια ratio της.[22] Ετσι η διάσταση ανάμεσα στο καθεστώς των ελεύθερων θαλασσών και της εδαφικής θάλασσας υπογραμμίζει τον παράγοντα της "ασφάλειας" ως το πρώτιστο και συστατικό στοιχείο το οποίο περιλήφθηκε στην έννοια της κυριαρχίας και δικαιολόγησε την αντανάκλαση της τελευταίας στο χώρο της θάλασσας. Η εξασφάλιση της ασφάλειας και της άμυνας του κράτους και η προστασία του εδάφους αποτέλεσαν τον κύριο δικαιολογητικό λόγο και την κύρια αφορμή της μεταφοράς και της επέκτασης της κυριαρχίας στη θάλασσα. Αλλωστε η σκοπιμότητα των οικονομικών συμφερόντων του κράτους, στην ιστορική αυτή φάση, περιορίστηκε στην αποκλειστική εκμετάλλευση του πλούτου της παράκτιας και μόνο θάλασσας.

γ) Για μια μερίδα θεωρητικών το αξίωμα της κυριαρχίας και τα δικαιώματα ιδιοκτησίας του παράκτιου κράτους στη γειτονική θάλασσα δεν ήταν δυνατόν να συμβιβασθούν με το θεσμό της διέλευσης των τρίτων. Ο προβληματισμός του προηγούμενου αιώνα που είχε αναγνωρίσει το θεσμό της διέλευσης "εις βάρος" της σκοπιμότητας της ασφάλειας του κράτους και είχε περιορίσει την απόλυτη έννοια της κρατικής κυριαρχίας για λόγους κοινής χρησιμότητας επαναπροσδιορίσθηκε, στην ιστορική αυτή φάση, προς όφελος του παράκτιου κράτους. Η συγκεκριμενοποίηση των χωρικών ορίων της άσκησης της κυριαρχίας στο θαλάσσιο χώρο οδήγησε σε νέες αντιλήψεις και νέους προβληματισμούς. Ενώ ο ρεαλιστικός προσδιορισμός της έκτασης της παράκτιας θάλασσας και η εξομοίωση της τελευταίας, από άποψη νομικού καθεστώτος, με το καθεστώς του χερσαίου χώρου θεωρητικά οδήγησε σε άρση του δικαιώματος της ελεύθερης διέλευσης των τρίτων. Προκειμένου να ικανοποιηθεί το στοιχείο της εξασφάλισης του παράκτιου κράτους και να αναδειχθεί ο κανόνας της κρατικής κυριαρχίας, δίχως παρεκκλίσεις και συμβιβασμούς, αναγνωρίσθηκε από αρκετούς θεωρητικούς ότι ο θεσμός της ελεύθερης διέλευσης δεν ήταν δυνατόν σ'εκείνη τη φάση να συνυπάρξει με την κρατική κυριαρχία .[23]

2.2.1γ. Αμφισβήτηση της αρχής της "κυριαρχίας" στη θάλασσα - Εναρμόνιση με το δικαίωμα διέλευσης

1) Η θεωρία της "αστυνόμευσης" (police theory)

Από τις αρχές του 19ου αι. άρχισε να γίνεται φανερή μια σοβαρή διαμάχη γύρω από τον καθορισμό της νομικής φύσης της αιγιαλίτιδας ζώνης. Ετσι η παραδοσιακή θεωρία της "ιδιοκτησίας" άρχισε να υφίσταται από κοινού με δυο νέες θεωρίες που εντοπίστηκαν σε δυο διαφορετικές χρονικές περιόδους.

Κατά την πρώτη χρονική περίοδο (1836-1876) η νέα αντίληψη που διαμορφώθηκε ήταν αυτή της "αστυνόμευσης" (police theory). Κατά την άποψη αυτή δεν ήταν αναγκαίο η αιγιαλίτιδα ζώνη να αποτελεί "εθνικό έδαφος". Αντίθετα μάλιστα. Το κράτος μπορούσε να ασκεί εξουσία στη γειτονική θάλασσα ανεξάρτητα από την ύπαρξη των εννοιών της "ιδιοκτησίας" ή "του εδάφους". Παράλληλα, η εξουσία του κράτους εναρμονιζόταν άριστα με το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης, το οποίο από εκείνη την εποχή άρχισε να αποκτά ιδιαίτερη σημασία.[24]

Για πρώτη φορά ο Massé επιχείρησε να θεμελιώσει τη νέα θεωρία της αστυνόμευσης με την αναγνώριση "δικαιωμάτων αστυνόμευσης και εξουσίας στο κομμάτι της θάλασσας που περιέβαλε τις ακτές του κράτους". Ομως δεν κατάφερε αυτός να ξεφύγει από το παρελθόν. Παράλληλα, έκανε αποδεκτή την άποψη ότι η αιγιαλίτιδα ζώνη "αποτελούσε τμήμα του εδάφους και ότι όλα τα πλοία υπόκειντην στους νόμους του παράκτιου κράτους αναφορικά με τους δασμούς και τη ναυσιπλοία".[25]

Αυτός που πραγματικά αρνήθηκε τη θεωρία "της ιδιοκτησίας" ήταν ο Ortolan ο οποίος, γύρω στα 1845, διατύπωσε τον εξής κανόνα : "Μόνο οι ακτές ενός κράτους αποτελούν έδαφός του, όχι η θάλασσα που είναι πλησίον στις ακτές... Το κράτος δεν έχει κανένα δικαίωμα ιδιοκτησίας πάνω στην αιγιαλίτιδα ζώνη. Απεναντίας, στην περιοχή αυτή ασκεί μόνο ένα δικαίωμα "εξουσίας" που συνίσταται σε εξουσία νομοθεσίας, ελέγχου και δικαιοδοσίας".[26]

Παρόμοια άποψη υιοθέτησαν οι Calvo[27] και Heffter.[28] " Αντίθετα, την ίδια περίοδο ο Hautefeuille, πιστός οπαδός της θεωρίας της ιδιοκτησίας, εξακολούθησε να θεωρεί την αιγιαλίτιδα ζώνη "ως ιδιοκτησία του παράκτιου κράτους".[29]

Η θεωρία της αστυνόμευσης δε βρήκε μεγάλη απήχηση. Από τους τριάντα έξι συγγραφείς που ασχολήθηκαν με το θέμα κατά την περίοδο εκείνη (1836-1876) μόνο επτά τελικά αμφισβήτησαν την παραδοσιακή θεωρία της "ιδιοκτησίας" (property)[30] ενώ δυο αναφέρθηκαν στην έννοια της "περιορισμένης κυριαρχίας" (limited sovereignty).[31] Αλλωστε έξι ακόμη που έδειξαν προτίμηση στην έννοια της δικαιοδοσίας (jurisdiction)[32] επιχείρησαν φανερά, με την επιλογή τους, να δώσουν λύση στο πρόβλημα του δικαιώματος της διέλευσης το οποίο, με τη θεωρία της ιδιοκτησίας, παρέμενε ανικανοποίητο.[33]

2) Η θεωρία της "δουλείας"

Αλλά και η δεύτερη χρονική περίοδος (1876-1900) σφραγίστηκε με την ίδια εντυπωσιακή διαμάχη γύρω από το θέμα. Λίγο πριν το τέλος του αιώνα ο Lapradelle επιχείρησε να επαναφέρει την έννοια "της δουλείας" που ο Massé, στο παρελθόν, είχε χρησιμοποιήσει.[34] Με τη θεωρία του (servitude theory) ο Lapradelle διαχώρισε την

έννοια της αιγιαλίτιδας ζώνης από εκείνη του κράτους και απέρριψε τις θεωρίες της ιδιοκτησίας και της κυριαρχίας. Επιχειρώντας να θεμελιώσει την έννοια της αιγιαλίτιδας ζώνης πάνω σε μια "σταθερή, νομική αρχή, ανεξάρτητη από τις πρόσκαιρες μορφές διακυβέρνησης",[35] αρνήθηκε ότι υφίσταντο αποκλειστικά δικαιώματα του παράκτιου κράτους στην αιγιαλίτιδα ζώνη και υποστήριξε ότι τα δικαιώματα του κράτους στη θάλασσα αυτή συγκροτούσαν "δέσμη από δουλείες", όμοιες με του ιδιωτικού δικαίου.[36] Έγραψε χαρακτηριστικά : "Η αιγιαλίτιδα ζώνη ... είναι res communis και αποτελεί μια, χωρίς ιδιαίτερη αξία, δέσμη από δουλείες στη θάλασσα".[37] Επιπλέον υποστήριξε ότι η θεωρία του στηριζόταν όχι τόσο στις συμφωνίες και το consensus ανάμεσα στα κράτη, όσο στην ίδια τη φύση του κράτους ως παράκτιου.

Η θεωρία του Lapradelle απέτυχε διότι, όπως υπογράμμισε ο O'Connell, "δε δικαιολογούσε ικανοποιητικά τα αποκλειστικά δικαιώματα του παράκτιου κράτους πάνω στους φυσικούς θαλάσσιους πόρους, των οποίων την ολοένα αυξανόμενη σημασία ο ο Lapradelle δεν εκτίμησε σωστά. Και διότι τα ληστρικά ένστικτα των κρατών ικανοποιούνταν μόνο με την έννοια της κυριαρχίας. Στην περίπτωση που αυτή δεν υφίστατο ήταν αμφίβολο εάν το κράτος μπορούσε να οικειοποιείται τα πλούτη της παράκτιας θάλασσας και να θεσπίζει μέτρα για τα ξένα πλοία".[38]

2.2.1δ. Τέλη του 19ου αι. : Προς ισχυροποίηση του θεσμού της κυριαρχίας

1) Η "κυριαρχία" : Κύρια προτίμηση των θεωρητικών

Ωστόσο, πριν τα τέλη του αιώνα, άρχισε να διαφαίνεται μια ιδιαίτερη προτίμηση στην έννοια της κυριαρχίας. Ετσι : Από τους πενήντα ένα συγγραφείς που έγραψαν σχετικά με το θέμα κατά την περίοδο 1876-1900, δέκα τέσσερις υποστήριξαν ότι η αιγιαλίτιδα ζώνη αποτελούσε "μέρος του εδάφους του κράτους". Οκτώ αναγνώρισαν de facto την έννοια της "κυριαρχίας". Επτά, αν και τοποθετήθηκαν με ασάφεια στο ερώτημα εάν η αιγιαλίτιδα ζώνη αποτελούσε έδαφος, αποδέχτηκαν τελικά την έννοια της "περιορισμένης κυριαρχίας".[39] Επτά αρνήθηκαν την αιγιαλίτιδα ζώνη ως έδαφος του κράτους. Εννέα, αμφισβητούντες την παραδοσιακή θεωρία της ιδιοκτησίας,υποστήριξαν την ύπαρξη μόνο ορισμένων "δικαιοδοτικών δικαιωμάτων" (jurisdictional rights). Και έξι, αν και εκφράστηκαν γύρω από το θέμα με ασάφεια, αποδέχτηκαν τελικά την έννοια της δικαιοδοσίας.[40]

Ανάμεσα στους υποστηρικτές της άποψης της κυριαρχίας την περίοδο αυτή ήταν και οι Perels και Schücking. Η αιγιαλίτιδα ζώνη "αποτελεί εθνικό τμήμα του κράτους του οποίου οι ακτές περιβρέχονται από αυτήν και θεωρείται συνέχεια του ηπειρωτικού εδάφους" έγραψε ο Perels το 1882.[41] Και ο Schucking αρκετά χρόνια αργότερα, το 1897, επιχειρηματολόγησε ότι "το δικαίωμα της κυριαρχίας στην αιγιαλίτιδα ζώνη και το δικαίωμα της ειρηνικής διέλευσης όλων των πλοίων μέσα από αυτήν μπορούσαν άριστα να συνυπάρξουν πλάι πλάι".[42]

Λίγο πριν το τέλος του αιώνα προς την κατεύθυνση της κυριαρχίας τοποθετήθηκαν οι Hall και Halleck. Ο δεύτερος υποστήριξε συγκεκριμένα : "Το έδαφος του κράτους αποτελείται από ξηρά και από θάλασσα. Το θαλάσσιο έδαφος επεκτείνεται στα λιμάνια, τους κόλπους, τα στόμια των ποταμών καθώς και στο κομμάτι της θάλασσας που παράκειται στις ακτές. Πάνω στο έδαφος το κράτος ασκεί δικαιώματα ιδιοκτησίας και εδαφικής αρμοδιότητας τα οποία είναι απόλυτα και αποκλείουν κάθε άλλο κράτος".[43]

2) Η "κυριαρχία" και ο θεσμός της "αβλαβούς διέλευσης"

Αναφορικά με την έννοια της κυριαρχίας η οποία απασχόλησε τους θεωρητικούς εκείνη την περίοδο υπογραμμίζονται τα εξής :

Η έννοια του εθνικού κράτους που δημιουργήθηκε κυρίως μετά τη Γαλλική επανάσταση οδήγησε στη μετατόπιση της κυριαρχίας του κράτους από το μονάρχη στο έθνος ανοίγοντας το δρόμο στη λεγόμενη αρχή των εθνοτήτων. Η νέα αρχή, εξελιγμένη μορφή της οποίας αποτέλεσε αργότερα η αρχή της αυτοδιάθεσης των λαών, δέσποσε στις διεθνείς σχέσεις κατά το 19ο αι. με κατεύθυνση πάντοτε την πλήρη ανεξαρτησία των καταπιεζόμενων εθνοτήτων. Ως τελικός λοιπόν σκοπός των υποτελών λαών και ως παράγοντας εθνικής χειραφέτησης η κυριαρχία αποτέλεσε, τότε, ένα σημαντικό στοιχείο προόδου.[44]

Οπως οι εμφύλιοι πόλεμοι δημιούργησαν την ανάγκη μιας απόλυτης έννοιας της κυριαρχίας έτσι και η αντίδραση κατά του απολυταρχισμού εξασθένησε την ηγεμονική κυριαρχία και οδήγησε σε μια κυριαρχία πράγματι απόλυτη, αφού ήταν "λαϊκή", απαλλαγμένη από θρησκευτικές δοξασίες και δεσμεύσεις.[45] Το αξίωμα της απεριόριστης κυριαρχίας εξακολούθησε λοιπόν να υφίσταται. Ομως η κυριαρχία ανήκε πια στο έθνος. Ηταν δηλαδή "εθνική κυριαρχία".[46] Εστω όμως, κι αν οι εσωτερικές νομοθεσίες μιλούσαν για "λαϊκή κυριαρχία", η έννοια της λαϊκής κυριαρχίας στη διεθνή έννομη τάξη νοούνταν μόνο στο βαθμό που προσδιοριζόταν η ιστορική εκείνη περίοδος της μετατροπής του κράτους από ηγεμονικό σε εθνικό. Υπογραμμιζόταν έτσι το στοιχείο της εθνικής υπόστασης μιας νομικής οντότητας. Αλλά η ιδιότητα παρέμενε προσαρτημένη στην έννοια του κράτους και όχι στο λαό που συγκροτούσε το κράτος. Η κυρίαρχη οντότητα ήταν το κράτος και όχι το έθνος.

Η αρχική σημασία λοιπόν της κυριαρχίας επαναπροσδιορίσθηκε : Η κυριαρχία δεν αποτελούσε, όπως στο παρελθόν, απλή ιδιότητα της κρατικής εξουσίας. Ηταν η ίδια η κρατική εξουσία, η οποία χαρακτήριζε το απόλυτο και οικουμενικό κριτήριο κάθε ανεξάρτητου κράτους. Ωστόσο, οι ιδέες που προωθήθηκαν μετά την ανεξαρτησία των Ηνωμένων Πολιτειών και τη Γαλλική Επανάσταση επέδρασαν στην έννοια του κράτους ευνοώντας, στο εξής, σημαντικούς περιορισμούς της κυριαρχίας. Αλλωστε, ο σύνδεσμος της κυριαρχίας με την απολυταρχία γενικότερα και η μεταγενέστερη μετάπλασή της στη Γερμανία σε "κρατική κυριαρχία",[47] υπό αντιδημοκρατική συχνά έννοια, προκάλεσαν αντιδράσεις και κριτική από την πλευρά του φιλελευθερισμού και του κράτους δικαίου.[48]

Αρχισε έτσι να επέρχεται μείωση της σημασίας της κυριαρχίας με αποτέλεσμα, από τα τέλη του αιώνα, να υπάρξει μια σοβαρή αντίκρουση της θεωρίας της απόλυτης κυριαρχίας από θεωρητικούς, ειδικούς στο εσωτερικό δίκαιο και από επιφανείς διεθνολόγους. Αναφέρονται ανάμεσα σ'αυτούς οι Duguit, H. Krabbe και An. Pillet, οι οποίοι όχι μόνο διατύπωσαν αντιρρήσεις κατά της νομικής έννοιας της κυριαρχίας αλλά, ούτε λίγο ούτε πολύ, οδηγήθηκαν σε απόρριψη της τελευταίας.[49] Ηδη λοιπόν η αντίθεση προς τη θεωρία της απόλυτης κυριαρχίας του κράτους έγινε φανερή.

Ομως, αν και αμφισβητούμενη, η έννοια της κυριαρχίας επικράτησε τελικά, κυρίως από τα τέλη του αιώνα, ως προς το νομικό χαρακτηρισμό της φύσης της γειτονικής θάλασσας. Και ενώ η αντίληψη για την κυριαρχία συνεπαγόταν απόλυτη άσκηση εξουσίας στον εδαφικό θαλάσσιο χώρο του παράκτιου κράτους η κυριαρχία, σύμφωνα με τους θεωρητικούς, έπαψε τότε να βρίσκεται σε αντίθεση με το δικαίωμα της διέλευσης των τρίτων. Από την περίοδο εκείνη η κυριαρχία του κράτους στην εδαφική

θάλασσα άρχισε, όχι μόνο στη θεωρία αλλά και στην πρακτική, να συνυπάρχει ειρηνικά με τη διέλευση όσο κι αν ο θεσμός αυτός αλλοίωνε τον απόλυτο χαρακτήρα της και συρρίκνωνε το περιεχόμενό της αποτελώντας σημαντικό περιορισμό που, ωστόσο, γινόταν αποδεκτός από τα κράτη μιας και απέβλεπε στην εξυπηρέτηση του κοινού συμφέροντος της επικοινωνίας.

Η διέλευση όμως δεν νοούνταν ως το απόλυτο δικαίωμα της ελεύθερης διακίνησης όλων που αναγνωρίστηκε σε κάποια φάση, στο παρελθόν, από τη θεωρία. Ως συμβιβασμός και ως μέση λύση των δυο ακραίων καταστάσεων, δηλαδή της απόλυτης ελευθερίας της διέλευσης μέσα από εκτεταμένες θαλάσσιες περιοχές από τη μια και της απαγόρευσης της διέλευσης στις παράκτιες, περιορισμένες σε έκταση, θάλασσες από την άλλη, μέσα από τις οποίες εξελίχθηκε γενικότερα ο θεσμός της διέλευσης επικράτησε, από τις αρχές του αιώνα, ένα πιο συγκεκριμένο είδος διέλευσης: Αυτό του οποίου η σημασία οριοθετήθηκε από τον τρόπο, κυρίως, με τον οποίο διεξαγόταν η διέλευση, δηλαδή την ειρηνική και αβλαβή χρήση. Μ'άλλα λόγια άρχισε να αναδεικνύεται ο κανόνας της αβλαβούς διέλευσης.

Ετσι παρότι έγινε φανερό ότι η κρατική κυριαρχία στην αιγιαλίτιδα ζώνη του παράκτιου κράτους περιοριζόταν από το δικαίωμα της διέλευσης άρχισε, επίσης, να γίνεται φανερό ότι και η διέλευση επιδεχόταν περιορισμούς στο βαθμό που άρχισε να γίνεται δεκτή μόνο ως ειρηνική - αβλαβής. Αυτός ο περιορισμός της διέλευσης αποτελούσε ένα στοιχείο που ικανοποιούσε και τη σκοπιμότητα της ασφάλειας του παράκτιου κράτους. Η διέλευση δεν ήταν ανεξέλεγκτη αλλά περιορισμένη και μάλιστα σε αρμονική συνύπαρξη με την κρατική κυριαρχία του παράκτιου κράτους στην εδαφική του θάλασσα.

### 2.2.2. 20ος αιώνας : Τελική θεωρητική επικράτηση της αρχής της κυριαρχίας στη θάλασσα

Από τις αρχές του 20ου αιώνα η επικράτηση της αρχής της κυριαρχίας ως προς τον καθορισμό της νομικής φύσης της αιγιαλίτιδας ζώνης ήταν φανερή παρότι και τότε δεν έλειψαν από ορισμένους θωρητικούς προσπάθειες διαφορετικής, από της κυριαρχίας, αιτιολόγησης της φύσης της αιγιαλίτιδας ζώνης. Πάντως σχετικά με το δικαίωμα της διέλευσης των τρίτων από την αιγιαλίτιδα ζώνη έγινε φανερό, ήδη από τα τέλη του προηγούμενου αιώνα, ότι ο κανόνας της αβλαβούς διέλευσης αρμονικά άρχισε να συνυπάρχει με την κρατική κυριαρχία. Πιο αναλυτικά:

#### 2.2.2α. Τελευταίες απόπειρες αμφισβήτησης της θεωρίας της *κυριαρχίας στη θάλασσα*

1) Η θεωρία της "προστασίας"

Παρότι από τις αρχές του επόμενου αιώνα, 20ου, η θεωρία φάνηκε να προσανατολίζεται σαφώς προς την κατεύθυνση της κυριαρχίας, ωστόσο, και τότε ακόμη δεν έλειψαν κάποιες προσπάθειες διαφορετικής, από εκείνη της κυριαρχίας, αιτιολόγησης της νομικής φύσης της αιγιαλίτιδας ζώνης. Ετσι : Από τους πενήντα τρεις νομομαθείς που ασχολήθηκαν με το πρόβλημα στις πρώτες δεκαετίες του αιώνα (1900 - 1930) οι περισσότεροι, τριάντα περίπου, ήταν σύμφωνοι με την αρχή της κυριαρχίας. Υπήρξε όμως μια μερίδα νομομαθών, δεκαέξι περίπου, οι οποίοι υποστήριξαν διαφορετική άποψη.

Ανάμεσα σε αυτούς που αποπειράθηκαν να πρωτοτυπήσουν την περίοδο αυτή ήταν και ο Fauchille, ο οποίος προασπίστηκε μια νέα θεωρία: τη θεωρία της "προστασίας". Ο Fauchille ξεκινώντας στην αρχή από τη θέση ότι η σχέση που υφίσταται ανάμεσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη και το παράκτιο κράτος απορρέει από την έννοια της κυριαρχίας αποδέχτηκε στη συνέχεια ότι το κράτος ασκεί απόλυτη κυριαρχία στην αιγιαλίτιδα ζώνη του, ότι η κυριαρχία του κράτους είναι επέκταση της εδαφικής κυριαρχίας και ότι, παρόλο που η αιγιαλίτιδα ζώνη αποτελεί μέρος του εδάφους του, η διέλευση και η παραμονή των ξένων πλοίων μέσα από αυτή δεν πρέπει να παρεμποδίζεται σε καιρό ειρήνης. Από τις θεωρίες δηλαδή της ιδιοκτησίας και της κυριαρχίας, με τις οποίες ασχολήθηκε, ο Fauchille στην αρχή προτίμησε τη δεύτερη. Στη συνέχεια όμως κατασκεύασε τη δική του θεωρία, αυτή της "προστασίας". Για να στηρίξει την άποψή του κατέφυγε στην εξής επιχειρηματολογία : Το κράτος έχει το δικαίωμα να παίρνει εκείνα τα μέτρα που θα του επιτρέπουν να διασφαλίζει και να προστατεύει την ύπαρξη και τα συστατικά του στοιχεία, ως προς την ξηρά και τα νερά που την περιβάλλουν, έστω κι αν αυτά αποτελούν μέρος του ανοιχτού ωκεανού και το κράτος δεν έχει σ'αυτά κανένα δικαίωμα ιδιοκτησίας ή κυριαρχίας. Κι αυτό διότι τα δικαιώματα που το κράτος ασκεί στη γειτονική θάλασσα πηγάζουν από το δικαίωμα και το καθήκον του να διασφαλίζει και να εγγυάται την κυριαρχία και την εδαφική του ανεξαρτησία που αποτελούν στοιχεία μοναδικά για την ύπαρξή του.[50] Η αιτιολογία με άλλα λόγια που ο Fauchille επικαλέσθηκε για να υποστηρίξει την άποψη της άσκησης ορισμένων δικαιωμάτων στην "εδαφική θάλασσα" (mer territoriale) ήταν συνυφασμένη με την έννοια της "προστασίας". Η θεωρία αυτή εξήγησε και την άποψή του ότι "η εδαφική θάλασσα" παρέμενε ανοιχτή για τη χρήση όλων, όπως η ανοιχτή θάλασσα".[51]

2) Η θεωρία των "δευτερευόντων δικαιωμάτων"

Γύρω στα 1927 ο Hostie υποστήριξε, επίσης, μια εντελώς νέα θεωρία. Αρνούμενος την άποψη της ιδιοκτησίας και εκείνη της κυριαρχίας προσανατολίστηκε προς την κατεύθυνση ότι το παράκτιο κράτος μπορούσε να ασκεί στη γειτονική του θάλασσα μόνο "δευτερεύοντα δικαιώματα" αξιοποίησης και εκμετάλλευσης της θάλασσας ή ορισμένα δικαιώματα τα οποία εξασκούσε ως "εντολοδόχος" του συνόλου των κρατών. Και ότι σε καμμιά περίπτωση τα δικαιώματα του κράτους στην παράκτια θάλασσα δεν ήταν δυνατόν να θίγουν το καθεστώς της ελευθεροπλοίας. Η ερμηνεία λοιπόν την οποία ο Hostie έδωσε σχετικά με τη νομική φύση της αιγιαλίτιδας ζώνης βασίστηκε στην αρχή της θαλάσσιας επικοινωνίας (communication) και στο πρωταρχικό, γι'αυτόν, δικαίωμα της διέλευσης (right of passage).[52]

Ο Hostie για να στηρίξει την άποψή του ακολούθησε τον παρακάτω συλλογισμό : Η θάλασσα, ανάλογα με τους σκοπούς που εξυπηρετεί διακρίνεται σε δύο κατηγορίες. Τα νερά, το υγρό δηλαδή στοιχείο που επιτρέπει και εξυπηρετεί την επικοινωνία, αποτελούν res communis. Ανήκουν στο σύνολο των κρατών και δεν αποτελούν αντικείμενο ιδιοποίησης. Το έδαφος της θάλασσας, που εξυπηρετεί άλλον σκοπό από αυτόν της επικοινωνίας, είναι res nullius. Παρόλο που δεν ανήκει σε κανέναν μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο κυριότητας από ένα κράτος. Φυσική συνέπεια αυτών είναι ότι τα νερά τα γειτονικά στις ακτές είναι res communis. Το παράκτιο κράτος δεν μπορεί να ασκήσει πάνω σ'αυτά παρά μόνο ορισμένα "δευτερεύοντα δικαιώματα αυτοπροστασίας" (secondary rights of selfprotection) καθώς και ένα αποκλειστικό δικαίωμα αλιείας (fishery right),[53] δικαιώματα δηλαδή που δεν επηρεάζουν το πρωταρχικό δικαίωμα της διέλευσης και της εξασφάλισης της ελευθεροπλοίας.

2.2.2β. Επικράτηση της αρχής της κυριαρχίας

1) Οι θέσεις των θεωρητικών

Με εξαίρεση ορισμένες προσπάθειες αμφισβήτησης της θεωρίας της κυριαρχίας[54] η πλειονότητα των συγγραφέων και νομομαθών που ασχολήθηκαν από τις αρχές του 20ου αι. με τον προσδιορισμό του νομικού καθεστώτος της αιγιαλίτιδας ζώνης συνέδεσαν το όνομά τους με την άποψη της κυριαρχίας και συντέλεσαν γενικότερα στη διαμόρφωση του κανόνα ότι "η αιγιαλίτιδα ζώνη αποτελεί έδαφος του παράκτιου κράτους". Ετσι: Ο Westlake, στα 1904, αποδέχτηκε την ύπαρξη μιας θαλάσσιας ζώνης που περιέβαλε τις ακτές του παράκτιου κράτους στην οποία το τελευταίο ασκούσε κυριαρχία,[55] Ο Hyde συμφώνησε με τη θέση ότι το κράτος μπορούσε να κατέχει ένα κομμάτι της θάλασσας παράλληλα,όμως επισήμανε και ορισμένους περιορισμούς σχετικά με την άσκηση της κυριαρχίας του.[56] Ο L.Oppenheim υιοθέτησε τη θεωρία της κυριαρχίας και τον εδαφικό χαρακτήρα της αιγιαλίτιδας ζώνης. Δεν καθόρισε όμως, με ακρίβεια το είδος των δικαιωμάτων του παράκτιου κράτους μέσα σ'αυτήν[57] ενώ παράλληλα αποδέχτηκε το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης των τρίτων.[58] Παρόμοια άποψη εκφράστηκε από τους Fenwick[59] και Brierly.[60]

Ο Jessup συμμερίστηκε κι αυτός την άποψη της κυριαρχίας και το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης[61] . Υποστήριξε μάλιστα ένα "Σχέδιο Σύμβασης σχετικά με την αιγιαλίτιδα ζώνη", στο οποίο συμπεριέλαβε την έννοια της αιγιαλίτιδας ζώνης "μέσα στο εθνικό έδαφος του παράκτιου κράτους".[62] Η άποψη ότι "η κυριαρχία μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη δεν ήταν απόλυτη αφού περιοριζόταν από το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης" δεν τον επηρέασε. Για να την απορρίψει, κατέφυγε στην εξής επιχειρηματολογία : "..Το διεθνές δίκαιο "από μόνο του"εκφράζει ένα περιορισμό και μια άρνηση της απόλυτης κυριαρχίας. Μόνο αυτοί που υποστηρίζουν ότι το κράτος είναι πάνω και ανώτερο από το νόμο και ελεύθερο να τον αγνοεί κατά βούληση, μόνο αυτοί μπορούν να υποστηρίζουν με συνέπεια τη θεωρία της απόλυτης κυριαρχίας..".[63] Γι'αυτόν το παράκτιο κράτος ήταν κυρίαρχο στην αιγιαλίτιδα ζώνη όπως και στο έδαφος της ξηράς. Περιορισμοί μπορούσαν να υφίστανται τόσο στο ένα όσο και στο άλλο τμήμα του εδάφους.[64]

Τον εδαφικό χαρακτήρα της αιγιαλίτιδας ζώνης αποδέχτηκε και ο Gidel ο οποίος, υιοθετώντας την αντίληψη για την άσκηση πλήρους κυριαρχίας,[65] αναγνώρισε το κομμάτι αυτό της θάλασσας ως "υπόγειο έδαφος" (territoire submergé).

Ο Colombos, αντίθετα, δε συμμερίστηκε την άποψη της απόλυτης κυριαρχίας. Προσπαθώντας να συμφιλιώσει τα δικαιώματα του παράκτιου κράτους με το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης των ξένων πλοίων υποστήριξε, τελικά, την άσκηση από τη μεριά του παράκτιου μιας μορφής περιορισμένης κυριαρχίας (qualified or limited sorereignty) η οποία απέβλεπε, κυρίως, στην εξασφάλιση της άμυνας και στην προστασία των συμφερόντων του κράτους μέσα στη θαλάσσια ζώνη.[66] Αντίθετος με την άποψη της κυριαρχίας εμφανίστηκε και ο Raestad, ο οποίος αποδέχτηκε μόνο δικαιώματα δικαιοδοσίας του παράκτιου κράτους στην αιγιαλίτιδα ζώνη του.[67]

2) Ο συνεκτικός δεσμός μεταξύ ξηράς και παράκτιας θάλασσας και η άσκηση κρατικής κυριαρχίας - Περιορισμοί της κυριαρχίας

Παρά τις προσπάθειες λοιπόν ορισμένων ν'αποδοθεί η νομική φύση της αιγιαλίτιδας ζώνης σε άλλες θεωρήσεις από αυτήν της κυριαρχίας, προκειμένου να εξυπηρετηθεί αρμονικά και το δικαίωμα των τρίτων μέσα στη θάλασσα αυτή, η αντίληψη περί κυριαρχίας τελικά υπερίσχυσε.

Από τις αρχές του αιώνα η θεωρητική θέση που επικρατεί είναι η αναγνώριση της διάκρισης του εδάφους σε χερσαίο, θαλάσσιο τμήμα και αντίστοιχο τμήμα του αέρα.[68] Στο πολιτειακό έδαφος (territorium) ανήκει δηλαδή: α) ένα τμήμα γής (χερσαίο και νησιωτικό, με τα εσωτερικά νερά)[69] β) ένα μέρος της γύρω θάλασσας (αιγιαλίτιδα ζώνη) και γ) τα αντίστοιχα τμήματα του αέρα και του υπεδάφους[70]. Ετσι το έδαφος του παράκτιου κράτους περιλαμβάνει, εκτός από την ξηρά, ένα κομμάτι θάλασσας με το υπέδαφός του καθώς και τον εναέριο χώρο που καλύπτει το χερσαίο και το θαλάσσιο τμήμα του εδάφους.

Το κομμάτι αυτό της θάλασσας, η αιγιαλίτιδα ζώνη, δεν υφίσταται δίχως την ξηρά και τον αέρα πάνω από αυτήν.[71] Αυτό στη θεωρία περιγράφεται ως "αρχή του ανήκειν" (the principle of appurtenance) και έχει ως συνέπεια το έδαφος ενός παράκτιου κράτους να συνιστά μιαν ολότητα, ένα σύνολο δηλαδή αποτελούμενο από ξηρά, θάλασσα και αέρα.[72] Κι αν ακόμα ένα κράτος αποποιείται τα δικαιώματα στην αιγιαλίτιδα ζώνη και στον εναέριο χώρο του κανένα τρίτο κράτος δεν μπορεί να συμπεριφερθεί σ'αυτά τα τμήματα του εδάφους ως res nullius.[73]

Το θαλάσσιο τμήμα λοιπόν που βρίσκεται σε φυσική επαφή με το χερσαίο έδαφος ταυτίζεται και εξομοιώνεται πλήρως με το τελευταίο και συνιστά την παράκτια θάλασσα (την αιγιαλίτιδα ζώνη). Το κομμάτι αυτό της θάλασσας αποτελεί ουσιώδες χαρακτηριστικό και συστατικό στοιχείο του εδαφικού χώρου και αναφαίρετη ιδιότητά του.[74] Υπάρχει άμεση, φυσική, συνέχεια του εδάφους της ξηράς με το έδαφος και το υπέδαφος της παρακείμενης θάλασσας.[75] Η αρχή αυτή, γνωστή ως "αρχή της φυσικής συνέχειας" (natural prolongation), αποτέλεσε τη μοναδική αρχή που επικαλέστηκε το Δ.Δικαστήριο της Χάγης προκειμένου να αποφανθεί στο θέμα της υφαλοκρηπίδας της Βόρειας Θάλασσας.[76]

Ετσι, το κριτήριο του εδάφους, ένα κριτήριο που άσκησε μεγάλη επίδραση στη διαμόρφωση του θετικού δικαίου, νοείται εκτεινόμενο κάθετα προς τον υπερκείμενο χώρο και οριζόντια προς τις θαλάσσιες και υποθαλάσσιες περιοχές. Η αντίληψη για την κάθετη και την οριζόντια επέκταση του εδάφους, τις έννοιες δηλαδή του εναέριου χώρου, του βυθού και του υπεδάφους της αιγιαλίτιδας ζώνης, αποτελεί ένα θέμα που είχε αγνοηθεί στο παρελθόν. Μόλις στις αρχές του αιώνα άρχισε να απασχολεί τους συγγραφείς.[77] Η επέκταση αυτή προκύπτει από την αποτελεσματική κατοχή και τον έλεγχο του χώρου στα όρια του οποίου το παράκτιο κράτος ασκεί τις γενικές και ειδικές αρμοδιότητές του.[78]

Λογική συνέπεια του κριτηρίου της συνέχειας της ξηράς στην παρακείμενη θάλασσα είναι ότι η κρατική κυριαρχία που ασκείται στο χερσαίο τμήμα επεκτείνεται και στο τμήμα της θάλασσας. Ο συνεκτικός δεσμός που υπάρχει μεταξύ της ξηράς και της αιγιαλίτιδας ζώνης επιτρέπει και δικαιολογεί την άσκηση της κρατικής κυριαρχίας στην τελευταία. Η εδαφική κυριαρχία δηλαδή πάνω στην αιγιαλίτιδα ζώνη δικαιολογείται από τη συνέχεια με το χερσαίο έδαφος. Ετσι η ξηρά

αποτελεί τη νομική πηγή της εξουσίας που ασκείται στη θαλάσσια προέκτασή της.[79] Κανένας κανόνας δεν υπήρξε που να αναγνώρισε ποτέ πως μια θαλάσσια περιοχή που έχει φυσικό δεσμό με μια ξηρά και δέχεται τις επιδράσεις της είναι δυνατό να υπόκειται στην αρμοδιότητα ενός τρίτου κράτους και όχι του παράκτιου. Σε αντίθετη περίπτωση θα καταλυόταν η κρατική κυριαρχία.

Στην παράκτια θάλασσα λοιπόν και στα υποκείμενα εδάφη της γίνεται αποδεκτό ότι το κράτος ασκεί εξουσία ποιοτικά ίδια με εκείνη που έχει στην ξηρά, παρότι στην πρώτη επιπλέον συμμερίζεται για τους τρίτους ένα δικαίωμα, περιορισμένης έστω, διέλευσης.

Η κυριαρχία του κράτους στο έδαφός του, χερσαίο και θαλάσσιο, είναι μια απόλυτη έννοια που συνεπάγεται γενικά την άσκηση πλήρους εξουσίας και δικαιοδοσίας πάνω σ'ανθρώπους και πράγματα που βρίσκονται εκεί. Το κράτος όμως μπορεί να συναινέσει σε μια παραχώρηση μέρους της κυριαρχίας του σε άλλο κράτος ή σε άλλη εξουσία. Στη θάλασσα ωστόσο η θεωρητική απολυτότητα της κρατικής κυριαρχίας επιδέχεται, εξαιτίας της προέκτασης και της προσαρμογής της σ'αυτό το χώρο, ένα βασικό περιορισμό ως εξαίρεση στο γενικό κανόνα. Ο περιορισμός είναι σαφής και αφορά μόνο στο στοιχείο του "χώρου" της παράκτιας θάλασσας. Εχει σχέση δηλαδή με την επιφάνεια και τη χρήση του χώρου της θάλασσας. Ο περιορισμός αφορά στη διέλευση των τρίτων και επιβάλλεται από το διεθνές δίκαιο, ως υποχρέωση του παράκτιου κράτους λόγω συμμετοχής του στη Διεθνή Κοινότητα και από τη φύση του υγρού στοιχείου της θάλασσας, ως φυσικού δρόμου επικοινωνίας ανάμεσα στα κράτη.[80] Γίνεται φανερό έτσι ότι οι αρμοδιότητες του παράκτιου κράτους στην αιγιαλίτιδα ζώνη είναι όμοιες, ποιοτικά, με τις εδαφικές αρμοδιότητές του. Μόνον ποσοτικά οι αρμοδιότητες στην αιγιαλίτιδα ζώνη του διαφέρουν.

### 2.2.3. Εναρμόνιση της πρακτικής με τη θεωρία

Μια σύντομη διερεύνηση της πρακτικής των κρατών σε ολόκληρη την περίοδο από το 18ο μέχρι και τον 20ο αι. οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η πρακτική εμφανίστηκε να ακολουθεί τη θεωρία πάνω στο θέμα. Και εξηγούμαστε :

#### 2.2.3α. 18ος αιώνας - Πρακτική

Ηδη από τις αρχές του 18ου αι. παρατηρήθηκε ριζική αλλαγή στις προθέσεις και τη συμπεριφορά των μεγάλων ναυτικών δυνάμεων σχετικά με τις διεκδικήσεις τους στη θάλασσα. Εκείνο που επικράτησε ήταν η παρακμή των διεκδικήσεων για κυριαρχία σε μεγάλες θαλάσσιες εκτάσεις από τη μια και από την άλλη, μια προσπάθεια προσδιορισμού καθορισμένων ορίων για συγκεκριμένους σκοπούς και μάλιστα η αναγνώριση, σε αρκετές περιπτώσεις, του ορίου της βολής του κανονιού. Οι συνθήκες αυτές καθιερώθηκαν γρήγορα τόσο στη Βόρεια όσο και στη Νότια Ευρώπη.

Πιο συγκεκριμένα : Η Αγγλία εγκατέλειψε όλα τα δικαιώματα για αποκλειστική κυριαρχία σε τεράστιες θαλάσσιες εκτάσεις[81] και εμφανίστηκε πάλι πρόμαχος "των ελεύθερων θαλασσών". Παρόμοια πολιτική άσκησε και η Δανία της οποίας η παρουσία στη Βόρεια θάλασσα μειώθηκε σημαντικά. Οι διεκδικήσεις της περιορίστηκαν μόνο στο κομμάτι της θάλασσας το κοντινό στις ακτές και αφορούσαν κυρίως δικαιώματα

ουδετερότητας και αλιείας.[82] Περιορισμένες εμφανίστηκαν και οι διεκδικήσεις των Σκανδιναβικών κρατών. Τόσο η Νορβηγία όσο και η Σουηδία περιορίστηκαν στην καθιέρωση στενών θαλάσσιων ζωνών γύρω από τις ακτές τους για λόγους ασφάλειας και εκμετάλλευσης του πλούτου της γειτονικής θάλασσας.[83]

Στη Νότια Ευρώπη οι Ιταλικές Δημοκρατίες (Βενετία, Γένοα) έπαυσαν να σφετερίζονται ολόκληρες θάλασσες και περιορίστηκαν μόνο σε μια θαλάσσια ζώνη, όχι μεγαλύτερη από την έκταση της βολής, στην οποία διεκδικούσαν, κυρίως, δικαιώματα ουδετερότητας.[84] Η Ισπανία, παραιτούμενη από τις υπερβολικές αξιώσεις της στους ωκεανούς, εμφανίστηκε να υιοθετεί μια περιορισμένη ζώνη, μεγαλύτερη όμως από το όριο της βολής, για λόγους ασφάλειας και οικονομικούς.[85] Παρόμοιες υπήρξαν και οι διεκδικήσεις της Πορτογαλίας.

Στη χορεία των κρατών αυτών προστέθηκαν προς τα τέλη του αιώνα και οι Ηνωμένες Πολιτείες οι οποίες από την απόκτηση της ανεξαρτησίας τους εμφανίστηκαν υπέρμαχοι της ελευθερίας των θαλασσών. Φαίνεται μάλιστα ότι υπήρξαν το πρώτο κράτος που υιοθέτησε, τότε, το όριο των 3 μιλίων ως ισοδύναμο με εκείνο του βελησνεκούς, προκειμένου να προσδιορίσουν τη θαλάσσια ζώνη στην οποία διεκδικούσαν δικαιώματα ουδετερότητας.[86]

Την ίδια χρονική περίοδο η έννοια της αιγιαλίτιδας ζώνης, δηλαδή της θαλάσσιας ζώνης της περιορισμένης μόνο στα γειτονικά νερά και μάλιστα μέχρι το όριο της βολής, εκφράστηκε, επίσης, τόσο από τη διπλωματική όσο και από τη δικαστική πρακτική των κρατών. Συγκεκριμένα η παραπάνω έννοια συμπεριλήφθηκε σε διμερείς συμφωνίες με τις οποίες επιχειρήθηκε τότε να δοθεί εξήγηση στον κανόνα ότι "πλοία που συλλαμβάνονταν στην αιγιαλίτιδα ζώνη δεν αποτελούσαν λεία, επειδή η άσκηση εμπόλεμων δικαιωμάτων σε ουδέτερο "έδαφος" θεωρούνταν παράνομη".[87]

2.2.3β. 19ος αιώνας - Πρακτική

Με εξαίρεση κάποια προσπάθεια που εκδηλώθηκε από τη μεριά της Ρωσίας για αναβίωση της θεωρίας του mare clausum στις αρχές του 19ου αιώνα, η οποία όμως εγκαταλείφθηκε σε σύντομο χρονικό διάστημα,[88] η ίδια κατάσταση σχετικά με τις διεκδικήσεις των κρατών σε περιορισμένες θαλάσσιες ζώνες επικράτησε και σε όλη τη διάρκεια του 19ου αι.[89]. Η θεωρητική διαμάχη που εντοπίστηκε τότε σχετικά με τον καθορισμό της νομικής φύσης της παρακείμενης στις ακτές θαλάσσιας ζώνης επισφραγίστηκε και από την πρακτική των κρατών. Στις γραμμές που ακολουθούν αναφέρονται ορισμένα παραδείγματα πρακτικής από την εσωτερική νομολογία και τη νομοθεσία ορισμένων κρατών όπου η αιγιαλίτιδα ζώνη δε φαίνεται να αποτελεί τμήμα του εδάφους.

Συγκεκριμένα: Στην υπόθεση The Twee Gebroeders (1800) έγινε αποδεκτό ότι μόνο απλή δικαιοδοσία ήταν δυνατόν να ασκείται από το κράτος στην παρακείμενη θαλάσσια ζώνη του.[90] Και στην υπόθεση Gann v. The Free Fishers of Whitstable (1865) διατυπώθηκε με σαφήνεια ότι κάθε ανεξάρτητο κράτος μπορούσε να ασκεί μόνο δικαιώματα ιδιοκτησίας και δικαιοδοσίας στη θάλασσα που περιέβαλε τις ακτές μέχρι την απόσταση της βολής.[91] Αμφιβολίες σε σχέση με το είδος των δικαιωμάτων που ασκούσε το παράκτιο κράτος στην παρακείμενη θάλασσα εγέρθηκαν και στην υπόθεση Reg. v. Keyn (The Franconia), 1876, όπου τελικά υπερίσχυσε η άποψη ότι η θάλασσα αυτή δεν αποτελούσε τμήμα του Βασιλείου της Αγγλίας.[92]

Ενα χρόνο πιο πριν, 1875, οι Ηνωμένες Πολιτείες ισχυροποίησαν την παλιά τους θέση σύμφωνα με την οποία αναγνώριζαν μόνο άσκηση "δικαιοδοσίας" στη θάλασσα γύρω από τις ακτές, μέχρι την απόσταση της μιας ναυτικής λεύγας,[93] δίχως μάλιστα να διασαφηνίζουν το περιεχόμενο αυτής της αρμοδιότητας.[94]

Υπογραμμίζεται όμως πως δεν έλειψαν και περιπτώσεις όπου αναγνωρίστηκε ρητά το εδαφικό στοιχείο ή η "κυριαρχία" στην αιγιαλίτιδα ζώνη. Ετσι: Στο Βασιλικό Διάταγμα της 22ας Φεβρουαρίου 1812 σχετικά με την έκταση της αιγιαλίτιδας ζώνης της Δανίας αναφερόταν ρητά η άσκηση "εδαφικής κυριαρχίας" στο κομμάτι αυτό της θάλασσας.[95] Και στο Βασιλικό Διάταγμα της 22ας Φεβρουαρίου 1812 σχετικά με τον καθορισμό των ορίων της εδαφικής θάλασσας της Νορβηγίας υπογραμμιζόταν το εδαφικό στοιχείο της θάλασσας αυτής.[96]

Προς τα τέλη του αιώνα, στο Διάταγμα περί Αρμοδιότητας για την Αιγιαλίτιδα Ζώνη του 1878 του Ηνωμένου Βασιλείου αναγνωρίστηκε ρητά η άσκηση κυριαρχίας στην αιγιαλίτιδα ζώνη του κράτους.[97] Και στο Διάταγμα περί Αλιείας του 1897 του Πακιστάν υπογραμμίστηκε ότι τα αδικήματα που διαπράττονταν στη θάλασσα τη συνορεύουσα με τις ακτές μέχρι την απόσταση της μιας ναυτικής λεύγας, αντιμετωπίζονταν ως να είχαν διαπραχθεί στο έδαφος της ξηράς.[98]

2.2.3.γ. 20ος αιώνας - Πρακτική

Κατά τον 20ο αι. η ανάλυση της πρακτικής κάνει σαφή την υπαγωγή της αιγιαλίτιδας ζώνης στην έννοια του εδάφους του κράτους και την αναγνώριση της άσκησης απόλυτης κυριαρχίας στη θάλασσα αυτή. Τόσο δηλαδή η πρακτική των κρατών όσο και η διεθνής πρακτική, από τις αρχές του αιώνα, παραδέχονται την παρακείμενη θάλασσα ως εδαφικό χώρο και αναπόσπαστο τμήμα του χερσαίου εδάφους στο οποίο η κυριαρχία του παράκτιου είναι πλήρης και αποκλειστική.

Η αναγνώριση του εδαφικού χαρακτήρα της αιγιαλίτιδας ζώνης επισημάνθηκε από την εσωτερική νομολογία. Ετσι : Στην υπόθεση Gunard S.S. Co. v. Mellon, 1923, το Ανώτατο Δικαστήριο των Ηνωμένων Πολιτειών, εκφράζοντας τη θέση της Αμερικανικής Κυβέρνησης, αποφάνθηκε ρητά ότι "το έδαφος των Ηνωμένων Πολιτειών περιλαμβάνει και την αιγιαλίτιδα ζώνη που επεκτείνεται σε μια απόσταση μιας ναυτικής λεύγας ή τριών γεωγραφικών μιλίων από την ακτογραμμή".[99] Επίσης, σε μια ακυρωτική απόφαση του Συμβουλίου Επικρατείας της Γαλλίας (Thireaut Case, 24-5-1935) αναγνωρίσθηκε, κατά τρόπο αρνητικο,[100] ότι η αιγιαλίτιδα ζώνη είναι κάτω από την πλήρη κρατική κυριαρχία.[101] Δεν έλειψαν ωστόσο και περιπτώσεις όπου ως προς το θέμα διατυπώθηκαν άλλες θέσεις. Ετσι : Στην αγγλική υπόθεση Attorney General for British Columbia v. Attorney General for Canada, 1914, διατυπώθηκε μια αρκετά συγκρατημένη και επιφυλακτική θέση. Οτι, δηλαδή, κανένα εσωτερικό δικαστήριο δε θάπρεπε, πριν μια διεθνής διάσκεψη ασχοληθεί, να αποφανθεί για τη νομική φύση της αιγιαλίτιδας ζώνης και για το εάν το θαλάσσιο κομμάτι μέχρι την απόσταση των τριών μιλίων από τις ακτές αποτελεί ή όχι τμήμα του εδάφους του κράτους.[102] Ενώ στην απόφαση India v. Chelikani Rama Rao, 1916, καθορίσθηκε από το Ανακτοβούλιο της Αγγλίας ότι τα δικαιώματα που ασκούνταν στη θαλάσσια περιοχή των τριών μιλίων από τις ακτές ήταν δικαιώματα ιδιοκτησίας.[103] Υπήρξαν τέλος και ορισμένες περιπτώσεις εθνικών δικαστικών αποφάσεων που αρνήθηκαν το στοιχείο του εδάφους στην παράκτια θάλασσα. Τέτοιες περιπτώσεις αποτελούν η απόφαση της 27-4-1939 του Πολιτικού Δικαστηρίου της Βρέστης[104] και η απόφαση της 4-11-1932 του Διανομαρχιακού Συμβουλίου της περιφέρειας της Νίκαιας.[105]

Η αναγνώριση της αιγιαλίτιδας ζώνης ως τμήματος του εδάφους, και μάλιστα κυρίαρχου, υπογραμμίζεται και στη νομοθεσία των κρατών. Νομοθετικά κείμενα που περιλαμβάνουν ρητές διατάξεις σχετικά με τη διάκριση της αιγιαλίτιδας ζώνης ως κυρίαρχου εδάφους του κράτους αναφέρονται παρακάτω: Το Τελωνειακό Διάταγμα No.391 της 7ης Οκτωβρίου 1927 της Σουηδίας όπως τροποποιήθηκε το 1955,[106] ο Ελληνικός Νόμος No.5017 της 3/13ης Ιουνίου 1931 περί πολιτικής αεροπορίας,[107] ο Ιρανικός Νόμος της 19ης Ιουλίου 1934 (24 TIR 1313) σχετικά με την έκταση της αιγιαλίτιδας ζώνης και της ζώνης επιτήρησης και ελέγχου,[108] ο Ιταλικός Κώδικας Ναυσιπλοΐας της 30ης Μαρτίου 1942[109] καθώς και το Βασιλικό Διάταγμα No. 1415 της 8ης Ιουλίου 1938,[110] ο Κώδικας Αεροπλοΐας της Σοβιετικής Ενωσης της 7ης Αυγούστου 1935,[111] το Διάταγμα του 1939 για την αιγιαλίτιδα ζώνη και τις θαλάσσιες περιοχές της Ολλανδικής Ν.Γουινέας,[112] επίσης ο Αστικός Κώδικας, το Διάταγμα No.1932 της 29ης Οκτωβρίου 1947 και το Σύνταγμα της 1ης Μαρτίου 1956 της Δημοκρατίας της Γουατεμάλας,[113] το Σύνταγμα της Δομινικανής Δημοκρατίας του 1947 όπως τροποποιήθηκε,[114] το Προεδρικό Διάταγμα No.781 της 1ης Αυγούστου 1947 του Περού περί ηπειρωτικής και νησιωτικής υφαλοκρηπίδας[115] το Σύνταγμα της Νικαράγουας της 1ης Νοεμβρίου 1950,[116] το Σύνταγμα της 7ης Σεπτεμβρίου 1950 του Ελ Σαλβαδόρ[117], επίσης τα Νομοθετικά Διατάγματα No.102 και 103 της 7ης Μαρτίου 1950, της Ονδούρας,[118] η Προεδρική Διακήρυξη της 18ης Ιανουαρίου 1952 περί Κυριαρχίας στην παρακείμενη θάλασσα της Κορέας,[119] το Ολλανδικό Διάταγμα της 9ης Ιουνίου 1953 σχετικά με τη θέσπιση κανονισμών για την αεροφωτογραφία,[120] το Διάταγμα της 10ης Οκτωβρίου 1951 περί χωρικών και εσωτερικών υδάτων της Λαϊκής Δημοκρατίας της Βουλγαρίας,[121] το Διάταγμα No.356 της 25ης Ιουλίου 1951 σχετικά με την είσοδο ξένων πολεμικών πλοίων και πολεμικών αεροπλάνων στο Δανικό έδαφος σε περίοδο ειρήνης,[122] το ερμηνευτικό Διάταγμα του 1954 του Ισραήλ,[123] η Προεδρική Διακήρυξη της 22ας Μαρτίου 1956 της Ινδίας,[124] το Διάταγμα No.39 της 28ης Ιανουαρίου 1956 σχετικά με τη ρύθμιση του καθεστώτος της αιγιαλίτιδας ζώνης της Λαϊκής Δημοκρατίας της Ρουμανίας[125], το Διάταγμα No.466 της 18ης Αυγούστου 1956 σχετικά με την επίσκεψη ξένων πολεμικών και εμπορικών πλοίων και αεροπλάνων στο Φιλανδικό έδαφος σε περίοδο ειρήνης[126], κ.α.

Ο εδαφικός χαρακτήρας της αιγιαλίτιδας ζώνης και η άσκηση κρατικής κυριαρχίας στη θάλασσα αυτή αναγνωρίσθηκαν και από τη διεθνή πρακτική. Ετσι : Η Σύμβαση της Χάγης του 1907 για τα Δικαιώματα και Καθήκοντα των Ουδέτερων Δυνάμεων σε περίοδο πολέμου αναγνωρίζει την ύπαρξη "κυριαρχικών δικαιωμάτων ...στα ουδέτερα νερά"[127] και υποδηλώνει τη θέληση των κρατών να προσδώσουν την έννοια της κυριαρχίας στην αιγιαλίτιδα ζώνη.[128] Στην υπόθεση για το νομικό καθεστώς της Α. Γροιλανδίας, στην απόφαση του Δ.Δ.Δ.Δ., ο προσδιορισμός των ορίων της αιγιαλίτιδας ζώνης από την εσωτερική νομοθεσία του ενός από τα αντιτιθέμενα κράτη προβάλλεται ως επιχείρημα άσκησης κυριαρχίας του κράτους αυτού στην παρακείμενη ζώνη του.[129] Επίσης στην υπόθεση του Στενού της Κέρκυρας η απόφαση του Διεθνούς Δικαστηρίου θεωρεί ως δεδομένη την κυριαρχία του παράκτιου κράτους στην αιγιαλίτιδα ζώνη του.[130] Στην Αγγλο - Νορβηγική υπόθεση αλιείας του 1951 το Διεθνές Δικαστήριο αναγνωρίζει την αιγιαλίτιδα ζώνη ως έδαφος του κράτους[131]. Στην ίδια απόφαση οι υποχρεώσεις και τα δικαιώματα του παράκτιου κράτους στην αιγιαλίτιδα ζώνη του αναγνωρίζονται ότι πηγάζουν από την κυριαρχία που ασκεί το κράτος στο θαλάσσιο έδαφός του.[132] Επίσης, στη Συνθήκη Ειρήνης της 8-9-1951 με την Ιαπωνία η αιγιαλίτιδα ζώνη των νησιών Ryukyu αναγνωρίζονται ως τμήμα του εδάφους του κράτους.[133]

Η πρακτική των κρατών και η διεθνής πρακτική από τις αρχές του 20ου αι. αναγνώρισαν απόλυτη κυριαρχία επίσης στο έδαφος και το υπέδαφος της αιγιαλίτιδας

ζώνης καθώς και στον εναέριο χώρο πάνω από αυτή. Ρητή μνεία ως προς την άσκηση κυριαρχίας στο έδαφος και υπέδαφος ή στον ατμοσφαιρικό χώρο πάνω από την αιγιαλίτιδα ζώνη γίνεται στην εσωτερική νομοθεσία και νομολογία των κρατών, όπως: Στο Νόμο No.14 "περί κοιτασμάτων υδρογονανθράκων" της 31ης Ιανουαρίου 1923 της Κολομβίας,[134] στον Ελληνικό Νόμο No.5017 της 3/13ης Ιουνίου 1931 "περί πολιτικής αεροπορίας",[135] στον Ιρανικό Νόμο της 19ης Ιουλίου 1934 (24 TIR 1313) "σχετικά με την έκταση της αιγιαλίτιδας ζώνης και της ζώνης επιτήρησης και ελέγχου",[136] στο Διάταγμα No.21 του 1935 της Νοτιοαφρικανικής Ενωσης,[137] στον Κώδικα Αεροπλοίας της Σοβιετικής Ενωσης της 7ης Αυγούστου 1935,[138] στην Προεδρική Διακήρυξη της 23ης Ιουνίου 1947 "περί ηπειρωτικής υφαλοκρηπίδας" της Χιλής,[139] στο Προεδρικό Διάταγμα No.781 της 1ης Αυγούστου 1947 "περί ηπειρωτικής και νησιωτικής υφαλοκρηπίδας",[140] στο "περί Πετρελαίου" Διάταγμα του 1949 των Φιλιππίνων, [141] στο Σύνταγμα της Δημοκρατίας της Κόστα Ρίκας της 7ης Νοεμβρίου 1949,[142], στο Σύνταγμα της 7ης Σεπτεμβρίου 1950 του Ελ Σαλβαδόρ,[143] στο Νομοθετικό Διάταγμα No.102 της 7ης Μαρτίου 1950 της Ονδούρας,[144], στο Σύνταγμα της Νικαράγουας της 1ης Νοεμβρίου 1950,[145] στην Προεδρική Διακήρυξη της 18ης[146] Ιανουαρίου 1952 "περί Κυριαρχίας στην παρακείμενη θάλασσα" της Κορέας,[147] στο Σύνταγμα της Δημοκρατίας της Γουατεμάλας της 1ης Μαρτίου 1956 και στο Διάταγμα No.39 της 28ης Ιανουαρίου 1956 "σχετικά με τη ρύθμιση του καθεστώτος της αιγιαλίτιδας ζώνης" της Λαϊκής Δημοκρατίας της Ρουμανίας.[148]

Επίσης, στην υπόθεση V.S. v. California, 1947, το Ανώτατο Δικαστήριο των Ηνωμένων Πολιτειών αναγνώρισε στην Αμερικανική Κυβέρνηση την ευθύνη για την άσκηση όλων των δικαιωμάτων που αφορούσαν το υπέδαφος της αιγιαλίτιδας ζώνης του κράτους μέχρι την απόσταση των τριών μιλίων από τις ακτές.[149]

Η αντίληψη για την άσκηση κυριαρχίας στο έδαφος, το υπέδαφος και τον εναέριο χώρο πάνω από την αιγιαλίτιδα ζώνη καθιερώθηκε επίσης από τη διεθνή δικαστική και συμβατική πρακτική. Ετσι : Στην απόφαση του Διεθνούς Δικαστηρίου της Χάγης για την υπόθεση της υφαλοκρηπίδας της Βόρειας Θάλασσας αναγνωρίσθηκε ρητά ότι το έδαφος της αιγιαλίτιδας ζώνης βρίσκεται κάτω από την απόλυτη κυριαρχία του παράκτιου κράτους.[150] Επίσης, στη Σύμβαση του 1919 για την Εναέρια Ναυσιπλοΐα αναγνωρίστηκε ο εδαφικός χαρακτήρας της αιγιαλίτιδας ζώνης και η υπαγωγή του εναέριου χώρου πάνω από αυτήν, όπως και πάνω από το χερσαίο τμήμα, στην απόλυτη κυριαρχία του κράτους.[151]

Οι αρχές της Διεθνούς Σύμβασης του 1919 ακολουθήθηκαν από τη Σύμβαση μεταξύ των κρατών της Ιβηρικής χερσονήσου και των Ηνωμένων Πολιτειών "Περί εναερίου ναυσιπλοίας" της 1-11-1926 καθώς και την Παναμερικανική Σύμβαση "Περί εμπορικής ναυσιπλοίας" της 20-2-1928.[152] Η ίδια αντίληψη για τον εδαφικό χαρακτήρα της αιγιαλίτιδας ζώνης και την άσκηση πλήρους κυριαρχίας σ'αυτήν καθιερώθηκε επίσης από το γενικό διεθνές εναέριο δίκαιο, το οποίο εκφράζεται από τη Σύμβαση του Σικάγο της 7-12-1944 "Περί διεθνούς πολιτικής αεροπορίας".[153]

1. Ροζάκης, op.cit., σ.14.

2. Foulton, op.cit., σ. 555.

3. De dominio maris dissertatio (1703) και Questiones Juris publici (1737).

4. supra.

5. supra.

6. Βλ. και infra.

7. Παρόλο που ο Bynkershoek υπήρξε ο πρώτος που εισήγαγε τον κανόνα της βολής του κανονιού στη θεωρία του διεθνούς δικαίου εντούτοις, όπως διαπιστώθηκε αργότερα, δεν ήταν ο εφευρέτης του. Πολλά χρόνια πριν τον Bynkershoek ο κανόνας αυτός ήταν γνωστός στην πρακτική ορισμένων κρατών. Για λεπτομέρειες πάνω στο θέμα, βλ. Walker, W.L., Territorial waters : The Cannon Shot Rule, 22 B.Y.I.L., 1945, σ.210, 223, 230.

8. Η θέση του Bynkershoek σχετικά με τη διέλευση μέσα από την αιγιαλίτιδα ζώνη έχει έτσι: "Who has lawful occupation of the sea can also prohibit others from navigating it, whether absolutely or conditionally... For transit, even without weapons and without doing any harm, may rightly be forbidden by an owner", De dominio maris, IV, σ.11-12, αναφορά από το O'Connell, D.P., The international law of the sea, 1982, Clarendon Press, Oxford, σ.261.

9. Βλ. και O'Connell, op.cit., σ.60.

10. Foulton, op.cit., σ.559.

11. Είναι σημαντικό ότι για πρώτη φορά ο Vattel στα 1758, μισό αιώνα περίπου μετά τον Bynkershoek, υιοθέτησε τον κανόνα της βολής για τη μέτρηση της αιγιαλίτιδας ζώνης : "...At present the whole space of the sea within cannon shot of the coast is considered as making a part of the territory", Vattel, op.cit., σ.129.

12. "...La mer est donc du domaine du souverain de la cote voisine", Valin, J.R. Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681, 1766, La Rochelle, σ.688.

13. Βλ. αναφορά στο O'Connell, op.cit., σ.60 υποσ.8.

14. ibid.

15. Για περισσότερες λεπτομέρειες βλ. O'Connell, op.cit., σ.61-62.

16. Βλ. Ευσταθιάδη,Κ., βιβλ. 1ο - 4ο, op.cit., σ.36.

17. Vattel, Διεθνές Δίκαιον ή Αρχαί του φυσικού νόμου εφαρμοζόμεναι εις την συμπεριφοράν και τας υποθέσεις των εθνών και των ηγεμόνων, 1758, αναφορά ibid, σ.33. Επίσης, Τενεκίδης, op.cit., σ.13.

18. Βλ. Ευσταθιάδης, βιβλ. 1ο - 4ο op. cit., σ.36.

19. Βλ. Kleffens, op.cit., σ.59.

20. Βλ. και Σεφεριάδης, op. cit., σ.364. Επίσης,Foulke, R.R., A treatise on international law, 1920, J.C. Winston Co., Philadelphia, Vol. I, σ.379.

21. βλ. Κουλούρης, Μιχ., Η επίδραση του εδάφους στον καθορισμό των αρμοδιοτήτων του παράκτιου κράτους στη θάλασσα και το Αιγαιακό πρόβλημα, "Νομικό Βήμα", 1979, Ετ.26$^{ο}$, Τ.4, σ.327.

22. Βλ. Ροζάκης, op.cit., σ.15.

23. βλ. Κουλούρης, op.cit., σ.327.

24. Βλ. O'Connell, op. cit., σ.61-62.

25. Βλ. Massé, G., Le droit commercial dans ses rapports avec le droit des gens, 1844, Guillaumin, Paris, σ.93 και 122.

26. Ortolan, Th., Règles internationales et diplomatie de la mer, 1845, Paris, σ.173-175.

27. Ο Calvo διακήρυξε συγκεκριμένα: "Τα κράτη δεν έχουν κανένα δικαίωμα ιδιοκτησίας στην αιγιαλίτιδα ζώνη. Εκεί ασκούν μόνο δικαιώματα επιτήρησης και δικαιοδοσίας για την άμυνά τους ή για την προστασία των οικονομικών τους συμφερόντων" βλ. Calvo, Ch., Le droit international théorique et pratique, 1896, A. Rousseau, Paris, Vol. I, 5th ed., σ.479.

28. Ο Heffter υποστήριξε:"Κανένα κομμάτι του απέραντου ωκεανού δεν είναι νομικά δυνατό να αποτελέσει αντικείμενο ιδιοποίησης. Μόνο δικαιώματα αστυνόμευσης και επιτήρησης ανατίθενται στα κράτη, σε ορισμένες θαλάσσιες περιοχές, για το συμφέρον του εμπορίου και της ναυσιπλοίας", Βλ. Jessup, op.cit., σ.117. Επίσης Hall, op.cit., σ.190.

29. Βλ. Jessup, op.cit., σ.117. Επίσης O'Connell, op.cit., σ.63.

30. Massé, Ortolan, Negrin, Twiss, Greasy, Calvo και Heffter.

31. Bluntschli και Attlmayr.

32. Lucchesi - Palli, Merlin, Amari, Huhn, Fiore και del Bon.

33. Βλ. O'Connell, op. cit., σ.63.

34. Στα 1844 ο Massé διατύπωσε τη θεωρία της "δουλείας" στην προσπάθειά του να δικαιολογήσει το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη, βλ. Massé, op.cit., σ.93. Βλ. και supra.

35. Βλ. O'Connell, op. cit., σ.68.

36. Βλ. και Σεφεριάδης, op.cit., σ.362-363.

37. βλ. Lapradelle, A.G. de, Le droit de l'Etat sur la mer territoriale, 5 R.G.D.I.R., 1898, σ.325.

38. Βλ. O'Connell, op. cit., σ.71.

39. Ανάμεσα σ'αυτούς είναι και οι Pertile, Lawrence, Walker, Glenn, Holland και Baker.

40. Βλ. O'Connell, op. cit., σ.65.

41. Βλ. Perels, op.cit., σ.25.

42. Βλ. O'Connell, op. cit., σ.67.

43. βλ. Halleck, H.W., Halleck's International Law, or Rules regulating the intercourse of states in peace and war, επιμ. Baker, Sir. G., 1908, Paul, Trench, Trübner and Co. Ltd., London 4th ed., Vol. I, σ.167.

44. Βλ. Τενεκίδης, op.cit., σ.8.

45. Δαγτόγλου, op.cit., σ.35.

46. ibid, σ.43.

47. Θα πρέπει να επισημάνουμε εδώ ότι κατά το 19ο αι. η θεωρία της απόλυτης κυριαρχίας συμπληρώθηκε σημαντικά από τη γερμανική φιλοσοφική και νομική σκέψη. Ετσι κατά τον Hegel, επιφανή εκπρόσωπο της θεωρίας της κρατικής κυριαρχίας, "το κράτος ήταν η πραγματοποίηση του απολύτου στη γη" ενώ "το δίκαιο ήταν αποκλειστικό δημιούργημα της κυρίαρχης βούλησης του κράτους", βλ. Τενεκίδης, op.cit., σ.13.

48. Δαγτόγλου, op.cit., σ.49.

49. ibid, σ.49-51.

50. Για περισσότερες λεπτομέρειες βλ. Fauchille,P., Traite de droit international public, Paix, επιμ. Bonfils, H., 1921 - 1926, Paris, Tom. I, 8th ed., σ.147-157.

51. ibid, op.cit., σ.154-155.

52. Βλ. αναφορά στο O'Connell, op.cit., σ.73.

53. Για την περίπτωση της αλιείας ο Hostie παραδέχτηκε ότι το δικαίωμα αυτό αποτελούσε εξαίρεση του κανόνα res communis οπότε, από την άποψη αυτή και μόνον, η παράκτια θάλασσα ήταν res nullius, Βλ. O'Connell, op.cit., σ.74.

54. Βλ. supra για τις θεωρίες "της προστασίας" και των "δευτερευόντων δικαιωμάτων".

55. Βλ. Westlake, J., International law, 1904-1907, The University Press Cambridge, Vol.I, 1st ed., σ.183.

56. Βλ. Jessup, op.cit., σ.117 και O'Connell, op.cit., σ.72.

57. Κατά τον Foulke ο Oppenheim δε διευκρίνισε "ποιο μέρος της θάλασσας ήταν η αιγιαλίτιδα ζώνη" ενώ η λέξη "εξουσία" (sway) που χρησιμοποίησε, για να δείξει τη

σχέση της αιγιαλίτιδας ζώνης με το παράκτιο κράτος, ήταν ασαφής. Βλ. Foulke, op.cit., σ.376, υποσ. 5.

58. Κατά τον Oppenheim "η αιγιαλίτιδα ζώνη ήταν το κομμάτι της θάλασσας το οποίο, σε αντίθεση με την ανοιχτή θάλασσα, βρισκόταν κάτω από την εξουσία (sway) του παράκτιου κράτους και αποτελούσε εδαφός του, έστω κι αν τα άλλα κράτη απολάμβαναν εκεί ένα δικαίωμα αβλαβούς διέλευσης" Βλ. Oppenheim, op.cit., σ.442.

59. Ο Fenwick έγραψε: "Η δικαιοδοσία του κράτους στην αιγιαλίτιδα ζώνη του είναι αποκλειστική, όπως ακριβώς και στο έδαφος της ξηράς, με μια εξαίρεση : αυτή του δικαιώματος της αβλαβούς διέλευσης των ξένων πλοίων, βλ. Fenwick,Ch. G., International law, 1924, Appleton, Century, Crofts, Inc. N.Y., σ.251.

60. Ο Brierly διατύπωσε τη γνώμη του ως εξής : "Η κυριαρχία του παράκτιου κράτους επεκτείνεται πέρα από το χερσαίο τμήμα σε ορισμένα θαλάσσια τμήματα που αποτελούν μέρος του εδάφους του και διακρίνονται στα εσωτερικά νερά και την αιγιαλίτιδα ζώνη", Βλ. Brierly, J.L., The law of nations, επιμ. Waldock, Sir. H., 1936, Clarendon Press, Oxford, 6th ed., σ. 194.

61. Ο Jessup έγραψε σχετικά: "Μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη που αποτελεί μέρος του εδάφους του ένα κράτος μπορεί να ασκεί την ίδια δικαιοδοσία και να ενεργεί τις ίδιες πράξεις, όπως ακριβώς στο έδαφος της ξηράς. Μοναδική εξαίρεση αποτελεί το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης, ένας περιορισμός που δε θίγει καθόλου την κυριαρχία του κράτους στη θαλάσσια αυτή ζώνη" βλ. Jessup, op.cit., σ. χχχ, υποσ. 115.

62. Η πρότασή του είχε ως εξής : "The national territory of a maritime State extends seaward to the line delimiting territorial waters from the high seas as defined in ...", ibid, σ.480.

63. Ο Jessup αποσαφήνισε την έννοια της κυριαρχίας ως εξής : "Η κυριαρχία υποδηλώνει την αποκλειστική ικανότητα εξουσίας και ελέγχου την οποία κάθε κράτος αναγνωρίζεται ότι ασκεί στο εδαφός του. Η έννοια όμως αυτή υπόκειται σε περιορισμούς από το διεθνές δίκαιο. Δεν είναι απόλυτη έννοια. Και συνδέεται στενά με την έννοια της ιδιοκτησίας που υφίσταται στο εσωτερικό δίκαιο. Οπως κάποιος περιορίζεται στη χρήση της ιδιοκτησίας του από το εσωτερικό δίκαιο έτσι και ένα κράτος περιορίζεται από το διεθνές δίκαιο. Στο εσωτερικό δίκαιο, παρόλους τους περιορισμούς, μόνο ο κάτοχος έχει δικαίωμα αποκλειστικής άσκησης της ιδιοκτησίας του και κανένας άλλος. Κατά τον ίδιο τρόπο, μόνο το συγκεκριμένο κράτος ασκεί δικαιώματα πάνω στο έδαφός του και κανένα άλλο κράτος. Από την άποψη αυτή αναγνωρίζεται λοιπόν ότι το κράτος είναι κυρίαρχο στην αιγιαλίτιδα ζώνη".Βλ. ibid, σ.116. Επίσης O'Connell, op.cit., σ.72 υποσ. 64.

64. βλ. Jessup, op.cit., σ.χχχ.

65. Βλ. Gidel, G.C., Le droit international public de la mer (Le temps de paix), 1932, 1934, Paris, Chateauroux, σ.168-170 και 181.

66. Βλ. Colombos, op.cit.,σ.116. Επίσης Colombos,J.C., Territorial waters, in Trasactions of the Grotius Society, 1924, Oceana Publications, Dobbs Ferry, N.Y Vol.9, σ.89-90, αναφορά στο O'Connell, op.cit., σ.72 υποσημ. 62. Επίσης Brownlie, I., Principles of public international law, 1973, Clarendon Press, Oxford, 2nd ed., σ. 184, υποσ. 4 και Holder, W.E. and Brennan,

G.A., The international legal system, Cases and materials, 1972, Butterworths, Sydney, Melbourne Brisbane, σ.368-369.

67. Βλ. Raestad, A., La mer territoriale : Etudes historiques et juridiques, 1913, A. Pedone, Paris.

68. Βλ. και Brownlie, I., op.cit., σ.120-121. Επίσης, Foulke, op.cit., σ.379.

69. Για την έννοια των εσωτερικών νερών βλ. Oppenheim, op. cit., σ.415-417. Επίσης, Colombos, op.cit.,σ.158-161, Smith, op.cit., O'Connell, D.P., International law, 1970, Stevens, London , 2nd ed. σ.483-484 και Ροζάκη Κλάδη, - Ευσταθοπούλου op.cit., σ.1.

70. Βλ. Κυριαζής-Γουβέλης, op.cit., σ.60. Βλ. επίσης Σεφεριάδης, op.cit., σ.358, και Σπυρόπουλος, Ι., Δημόσιον Διεθνές Δίκαιον, Σύστημα της θεωρίας και πρακτικής του δημοσίου διεθνούς δικαίου, 1954, "Το Νομικόν", Σάκκουλα, Εκδοσις 4η, σ.133 και 134.

71. Βλ. και Verzijl,J.H.W., International law in historical perspective, State territory, 1970,A.W. Sijthoff, Leyden,Vol.III, σ.55.

72. Βλ. και Brownlie, op.cit., σ.124.

73. ibid, σ.125.

74. Βλ. επίσης Verzijl, op.cit., σ.53 και Κουλούρη, Μιχ., Το διεθνές δίκαιον της υφαλοκρηπίδας και αι τάσεις του δικαίου της θαλάσσης, 1976, Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήναι, σ.55.

75. Βλ. Verzijl, op.cit.,σ.55. Επίσης, Fraser, The extent and limitation of territorial waters, 11 Cornell Law Quarterly, 1926, σ.465.

76. I.C.J., North Sea Continental Shelf Cases, 1969, Reports 3, βλ. και Holder and Brennan, op.cit., σ.399.

77. Το θέμα του εναέριου χώρου δεν απασχόλησε μόνο τους θεωρητικούς. Αποτέλεσε και αφορμή για τη σύγκλιση διεθνών διασκέψεων. Για το θέμα Βλ. O'Connell,D.P., International law, op. cit., σ.518-520. Επίσης, Extavour,W.C., The exclusive economic zone, 1981, Sijthoff, Leyden σ.57-58 και Starke, J.G., An introduction to international law, 1977, Butterworths, London, 8th ed., σ.195-204.

78. Μιχ. Κουλούρη, Η επίδραση του εδάφους .... , op.cit., σ.322.

79. ibid, σ.323. Βλ. ακόμα, Κουλούρη, Μιχ., Το ισχύον δίκαιον της θαλάσσης, Μηνιαία Επιθεώρησις Πολιτική - Οικονομική - Κοινωνική, 1974, τ. 347, σ.12-13.

80. Βλ. και Rodière, R., La mer, voie naturelle, Annuaire de Droit Maritime et Aérien, Centre de droit meritime et aérien, 1974, Université de Paris, σ.19.

81. Το δικαίωμα της Αγγλίας για την αναγνώριση της διάκρισης της σημαίας περιέπεσε σιγά-σιγά σε αχρησία και εγκαταλείφθηκε τελικά το 1805. Βλ. Fulton, op.cit., σ.567.

82. Βλ. Διάταγμα του 1745. Για λεπτομέρειες βλ. ibid. Επίσης Kent, H.S.K., The historical origins of the three-mile limit, 48 A.J.I.L., 1954, σ.544-545 και Dean,A.H., The second

Geneva conference on the law of the sea : The flight for freedom of the seas, 54 A.J.I.L., 1960, σ.759, υποσ.30.

83. Βλ. Διατάγματα του 1745,1747, 1756 και 1758. Λεπτομέρειες στους Foulton, op.cit., σ.568, Kent, op.cit., σ.550 και Dean, op.cit., σ.759 υποσ.31.

84. Βλ. Foulton, op.cit., σ.566 και 570-571.

85. Βλ. Διατάγματα του 1746 και 1775, ibid, σ.569.

86. Για περισσότερες λεπτομέρειες βλ. Foulton, op. cit., σ.573-575.

87. Αναφέρονται οι διμερείς συμφωνίες μεταξύ Μ.Βρεταννίας - Αλγερίας του 1762, Μ.Βρεταννίας - Τύνιδας του 1762, Γαλλίας - Ρωσίας του 1787, Ηνωμένων Πολιτειών - Μαρόκου του 1787, Ηνωμένων Πολιτειών - Μ.Βρεταννίας του 1794, Ηνωμένων Πολιτειών - Τρίπολης του 1796 καθώς και Ηνωμένων Πολιτειών - Τύνιδας του 1797. Βλ. Fulton, op.cit., σ.572, O'Connell, op.cit., σ.61 και Colombos, op.cit., σ.84.

88. Οι αξιώσεις της Ρωσικής Κυβέρνησης για απαγόρευση της διέλευσης των ξένων πλοίων μέσα από τεράστιες θαλάσσιες εκτάσεις που διεκδικήθηκαν στα 1821 δεν κράτησαν πολύ. Αρθηκαν λίγα χρόνια αργότερα (1824 και 1825) με διμερείς Συμβάσεις που υπογράφηκαν ανάμεσα στη Ρωσία και τις Ηνωμένες Πολιτείες από τη μια και τη Μ.Βρεταννία από την άλλη. Βλ. Hall, op.cit., σ.186 και Oppenheim - Lauterpacht, op.cit., σ.537-538.

89. Βλ. επίσης O'Connell, International law, op.cit.,σ.470.

90. 3 Ch. Rob.162, 165 E.R.422, αναφορά στο Holder and Brennan, op.cit., σ.386.

91. 11 H.of L.Cases, 192,218 αναφορά στο Colombos, op.cit., σ.84.

92. "I cannot read the majority decision in Reg v. Keyn (The Franconia), 1876, 2 Ex.D.63, in any other sense than at common law the realm ended at the edge of the sea and that it did not extend to the bed of the sea...", βλ. Bonser v. La Macchia, High Court of Australia (1969), 43 A.L.J.R., 275, αναφορά στο Holder and Brennan, op.cit., σ.380 και 386. Βλ. επίσης Colombos,op.cit., σ.82 και O'Connell,International law, op. cit., σ.470-471.

93. Βλ. Hackworth,Gr. H., Digest of International law, 1940, United States Government Printing Office, Washington, Vol. I, σ.634-642. Επίσης, Colombos, op.cit., σ.87.

94. Βλ. Colombos, σ.87.

95. Βλ. United Nations Legislative Series, Laws and regulations on the regime of the territorial sea (ST/LEG/SER.B/6) 1957, N.Y., U.N., σ.8.

96. Βλ. ibid, σ.35.

97. Βλ.ibid, σ.357. Επίσης Colombos, op.cit., σ.85, O'Connell, op.cit., σ.471-472 και Holder and Brennan, op.cit., σ.383-384.

98. Βλ. United Nations, Laws and regulations on the regime of the territorial sea , op.cit., σ.38.

99. (1923), 262 V.S. 100 βλ. αναφορά στο Colombos, op.cit., σ.88.

100. Το Συμβούλιο Επικρατείας της Γαλλίας καταδίκασε τη θεωρία περί κυριότητας της θάλασσας ακυρώνοντας την απόφαση του Διανομαρχιακού Συμβουλίου της περιφέρειας της Νίκαιας της 3-11-1932, που υπέβαλε την αγκυροβόληση μιας σχεδίας βρισκομένης έξω από το λιμάνι αλλά μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη, σε προηγούμενη ειδική άδεια της αρμόδιας Διοικητικής Αρχής, με την αιτιολογία ότι η αιγιαλίτιδα ζώνη αποτελούσε δημόσια κτήση της αντίστοιχης παράκτιας περιφέρειας. Ετσι, το Συμβούλιο Επικρατείας αναγνώρισε, κατά τρόπο αρνητικό, ότι η αιγιαλίτιδα ζώνη βρίσκεται κάτω από την πλήρη κυριαρχία του κράτους και δεν αποτελεί αντικείμενο κυριότητας. Βλ.Κουλούρης, Μ., Η επίδραση του εδάφους...,op.cit., σ.324 και Στασινόπουλος, Μ., Δημοσιονομικόν Δίκαιον, 1966, Αθήναι, σ.8,9 και 155-166.

101. Sieur Thireaut, 24-5-1935, 32.502., βλ. Recueil du Conseil d'Etat, 1935, Paris, Tom. 105, 2e sér., σ.597.

102. Βλ. [1914] A.C. 153, 174, αναφορά στο Colombos, op.cit., σ.82.

103. Βλ. L.R.Ind. App.192, (1916) 85 L.J.P. 222, αναφορά στο Holder and Brennan, op.cit., σ.388.

104. Βλ. αναφορά στο Oppenheim, op.cit., σ.442, υποσ.3.

105. Η απόφαση της 4-11-1932 του Διανομαρχιακού Συμβουλίου ακυρώθηκε με την απόφαση της 24-5-1935 του Συμβουλίου Επικρατείας της Γαλλίας, Βλ. Recueil du Conceil d'Etat, op.cit., σ.597.

106. Βλ. United Nations, Laws and regulations on the regime of the territorial sea, op.cit., σ.246-247.

107. Βλ. ibid, σ.18.

108. ibid, σ.24.

109. ibid, σ.162.

110. ibid, σ.640-641.

111. ibid, σ.45-46.

112. ibid, σ.193-194.

113. ibid, σ.18. και 19.

114. ibid, σ.11.

115. ibid, σ.38-39.

116. ibid, σ.35.

117. ibid, σ.14.

118. ibid, σ.20 και 21.

119. ibid, σ.30.

120. ibid, σ.33.

121. ibid, σ.80.

122. ibid, σ.369-370.

123. ibid, σ.26-27.

124. ibid, σ.23.

125. ibid, σ.238.

126. ibid, σ.810.

127. Βλ. Hague Conventions XIII on the Rights and Duties of Neutral Powers in Time of War, 1907, Art.1.

128. Βλ. και Oppenheim, op.cit., σ.443 υποσ.4.

129. Βλ. P.C.I.J., 1933, Reports Ser. A/B, No 53 αναφορά στο Holder and Brennan, op.cit., σ.331.

130. The Corfu Channel Case (Merits), Judgment, 9-4-1949, I.C.J., Reports (...The Court [now conciders] whether the sovereignty of Albania was violated by reason of the acts of the British Navy in Albanian waters...) αναφορά στο Holder and Brennan, op.cit., σ.456.

131. "...This criterion...clearly shows the character of territorial waters as appurtenant to the land territory", αναφορά ibid, σ.67.

132. Βλ.Brownlie, I., Principles of ..., op.cit., σ.124.

133. ibid, σ.114.

134. United Nations Laws and regulations on the regime of the territorial sea, op.cit., σ.5.

135. ibid, σ.18.

136. ibid, σ.24.

137. ibid, σ.42.

138. ibid, σ.45-46

139. ibid, σ.4.

140. ibid, σ.38.

141. ibid, σ.40.

142. ibid, σ.6.

143. ibid, σ.14.

144. ibid, σ.20.

145. ibid, σ.35.

146. ibid, σ.30.

147. ibid, σ.19.

148. ibid, σ.238.

149. U.S. v. California (1947), 332 U.S.19, βλ. Holder and Brennan, op.cit., σ.388.

150."More fundamental...apears to be the principle...of the natural prolongation...into and under the high seas, via the bed of its territorial sea which is under the full sovereignty of that state", North Sea Continental Shelf Cases, 1969, βλ. ibid, σ.399.

151. Στη Σύμβαση του 1919 για την Εναέρια Ναυσιπλοία έγινε αποδεκτό ότι "ασκείται πλήρης και αποκλειστική κυριαρχία επί του ατμοσφαιρικού χώρου υπεράνω του εδάφους" και ότι "ως έδαφος του κράτους λογίζεται ό,τι περιλαμβάνεται με το χερσαίο, το Μητροπολιτικό και το αποικιακό έδαφος καθώς και η παρακείμενη στο έδαφος αιγιαλίτιδα ζώνη", βλ. Robert,A., La convention internationale du 13-10-1919, portant réglementation de la navigation aérienne, 1950, Paris.

152. Βλ. Κουλούρη, Η επίδραση του εδάφους..., op.cit., σ.330.

153. Σύμφωνα με το άρθρο 1 της Σύμβασης του Σικάγο "τα συμβαλλόμενα μέρη αναγνωρίζουν την πλήρη και αποκλειστική κυριαρχία στον υπερκείμενο του εδάφους εναέριο χώρο" και σύμφωνα με το άρθρο 2" στο έδαφος κάθε συμβαλλόμενου κράτους περιέχεται το τμήμα της ξηράς και τα προσκείμενα εδαφικά νερά", βλ. Chicago Convention on International Civil Aviation 1944, (1948) 15 U.N.T.S. 295, στο Holder and Brennan, op. cit., σ.425.

3. Ορισμένα συμπεράσματα

Από την εικόνα που δώσαμε ως προς τις απόψεις που διατυπωθηκαν από τη θεωρία και ως προς τις τάσεις που εντοπίστηκαν στην πρακτική σχετικά με τη φύση του νομικού καθεστώτος της αιγιαλίτιδας ζώνης μέχρι και τον 20ο αιώνα έχουμε να σχολιάσουμε τα εξής:

Πρώτο: Ενας μεγάλος αριθμός νομομαθών του παρελθόντος σε μια περίοδο "εμβρυικής ηλικίας του διεθνούς δικαίου", όπως χαρακτηριστικά έγραψε ο καθηγητής Ροζάκης προκειμένου να προσδιορίσουν τη νομική φύση της αιγιαλίτιδας ζώνης κατέφυγαν, τις περισσότερες φορές, σε έννοιες και χαρακτηρισμούς που αντλούσαν από το εσωτερικό δίκαιο των κρατών - ιδιαίτερα τα ευρωπαϊκά αστικά δίκαια[2].

Δεύτερο: Η θεωρία παρουσιάστηκε διχασμένη στο ζήτημα του χαρακτηρισμού του νομικού καθεστώτος της αιγιαλίτιδας ζώνης όχι μόνο στις διάφορες φάσεις της ιστορίας κατά τη διάρκεια των αιώνων αλλά ακόμα και μέσα σε μικρά διαστήματα της ίδιας χρονικής περιόδου. Ωστόσο, αν και διατυπώθηκαν πολλές απόψεις γύρω από το θέμα, διακρίνονται κυρίως δυο μεγάλες κατηγορίες: 1. Οι θεωρίες που βασίστηκαν στην αντίληψη της κυριαρχίας (dominion sovereignty) του παράκτιου κράτους στην αιγιαλίτιδα ζώνη, όπου η κυριαρχία περιοριζόταν από ορισμένα "κοινής χρήσης" δικαιώματα των τρίτων κρατών και 2. Οι θεωρίες που βασίστηκαν στην αρχή της ελευθερίας των θαλασσών (freedom of the sea) και αναγνώριζαν περιορισμένα μόνο δικαιώματα του παράκτιου κράτους στην αιγιαλίτιδα ζώνη[3]. Πάντως η θεωρητική διαμάχη γύρω από το θέμα είχε ιδιαίτερη πρακτική σημασία. Και τούτο διότι ενώ και οι δυο κατηγορίες αναγνώριζαν τόσο την ύπαρξη δικαιωμάτων του παράκτιου κράτους στην αιγιαλίτιδα ζώνη όσο και την "κοινή χρήση" της αιγιαλίτιδας ζώνης από όλα τα κράτη (παράδειγμα αβλαβούς διέλευσης) η αποδοχή της θεωρίας της κυριαρχίας είχε, παραπέρα ως συνέπεια τη "νομική ευχέρεια επαύξησης" των δικαιωμάτων του παράκτιου κράτους στην αιγιαλίτιδα ζώνη[4].

Τρίτο: Από τα τέλη του 19ου και ιδιαίτερα στις αρχές του 20ου αι. η θεωρία της κυριαρχίας για την παράκτια θάλασσα απέκτησε έδαφος και καθιερώθηκε στη νομική συνείδηση των πιο πολλών. Ετσι οι περισσότεροι νομομαθείς προσανατολίστηκαν προς την κατεύθυνση της αναγνώρισης της αιγιαλίτιδας ζώνης ως κυρίαρχου τμήματος του εδάφους, άποψη η οποία ανταποκρινόταν και στις πραγματικές ανάγκες και προθέσεις της διεθνούς κοινότητας την περίοδο εκείνη.

Τέταρτο: Την ίδια χρονική περίοδο (αρχές του 20ου αι.) αποσαφηνίστηκαν και συγκεκριμενοποιήθηκαν παράλληλα δυο έννοιες στενά συνδεδεμένες με αυτήν της αιγιαλίτιδας ζώνης: Ο βυθός της ζώνης και ο εναέριος χώρος πάνω από αυτήν. Ετσι οι έννοιες "του εδάφους, του υπεδάφους και του εναέριου χώρου της αιγιαλίτιδας ζώνης" αναγνωρίστηκαν, τότε, πλήρως και αποτέλεσαν κανόνα του διεθνούς δικαίου αλληλένδετο με εκείνο της έννοιας της αιγιαλίτιδας ζώνης. Δεν είναι, λοιπόν, παράδοξο ότι εκείνη την περίοδο έγινε αποδεκτό ότι "η κυριαρχία του παράκτιου κράτους δεν περιοριζόταν μόνο στα γύρω από τις ακτές αλλά επεκτεινόταν και στο βυθό και το υπέδαφος καθώς και τον υπερκείμενο αέρα".

1. Ροζάκης, op.cit., σ. 24.

2. βλ. και Starke op.cit., σ. 182.

3. βλ. Fauchile, op.cit., σ. 131. Επίσης Foulke, op.cit., σ. 378 - 379. βλ. ακόμα LON Committee of experts for the progressive codification of international law, Report of Sub - Committee, Memorandum by Shücking, M., σ. 66 - 67, 20 A.J.I.L. (supplement), 1926.

4. βλ. 20 A.J.I.L. (supplement) 1926 (Notes on the amended draft Convention), σ. 144. Επίσης Ευσταθιάδης, op.cit., σ. 126 - 127 και Σπυρόπουλος, op.cit., σ.143.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

## ΟΙ ΘΕΣΕΙΣ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ, ΜΗ ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΩΝ, ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΩΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΗΣ ΑΙΓΙΑΛΙΤΙΔΑΣ ΖΩΝΗΣ

Εκτός από τους συγγραφείς,που παρουσιάστηκαν υποστηρικτές της θεωρίας της κυριαρχίας στις αρχές του 20ου αι., την ίδια χρονική περίοδο και οι θέσεις διαφόρων διεθνών, μη κυβερνητικών, επιστημονικών οργανισμών προσανατολίστηκαν προς την αυτή κατεύθυνση. Οι κωδικοποιητικές προσπάθειες που έγιναν από τους διεθνείς οργανισμούς προς τα τέλη του 19ου και τις πρώτες δεκαετίες του 20ου αι., παρόλες τις αρχικές αντιθέσεις ή τις ασάφειες που εμπεριείχαν, επιβεβαίωσαν τελικά μια τάση αναγνώρισης και παραδοχής του καθεστώτος της κυριαρχίας.

Οταν το 1888 το Ινστιτούτο Διεθνούς Δικαίου (Institut de Droit International) αποφάσισε, στη Σύνοδο της Λωζάνης, να ασχοληθεί με το πρόβλημα του νομικού προσδιορισμού της αιγιαλίτιδας ζώνης διαπιστώθηκε, τότε, μέσα στους κόλπους του διαμάχη παρόμοια με εκείνη των συγγραφέων. Η αρμόδια επιτροπή που συγκροτήθηκε για να μελετήσει το πρόβλημα και να καταλήξει σε κοινές προτάσεις δεν κατάφερε να πετύχει ομοφωνία ανάμεσα στα μέλη της.[1] Το κείμενο το οποίο τελικά υιοθετήθηκε από το Ινστιτούτο στη νέα Σύνοδο στο Παρίσι, το 1894, κατέληγε στη διατύπωση: "... ένα δικαίωμα κυριαρχίας ..." (un droit de souveraineté).[2] Οι αντιθέσεις των μελών του Ινστιτούτου σχετικά με τη στάση τους απέναντι στο πρόβλημα εξηγούν από τη μια, την αδυναμία των μελών να φτάσουν σε ένα consensus μεταξύ τους και από την άλλη τα αίτια που τα οδήγησαν, προκειμένου να αποκρύψουν τις διαφωνίες τους, στην αποδοχή μιας ασαφούς πρότασης: "Το κράτος ασκεί μόνο ένα δικαίωμα κυριαρχίας στην αιγιαλίτιδα ζώνη", θέση η οποία, διαπιστώθηκε ότι δεν θα ικανοποιούσε στο μέλλον. Οι αδυναμίες ωστόσο της πρότασης αυτής είχαν επισημανθεί από παλιά όταν, στη διάρκεια των συζητήσεων της Επιτροπής, ο Barclay υποστήριξε ότι "ένα δικαίωμα κυριαρχίας σήμαινε κάτι λιγότερο από την κυριαρχία" όπως ακριβώς "ένα δικαίωμα ιδιοκτησίας σήμαινε κάτι λιγότερο από την ιδιοκτησία".[3] Στις αρχές του 20ου αι. το πρόβλημα του νομικού καθεστώτος της αιγιαλίτιδας ζώνης άρχισε να απασχολεί και πάλι το Ινστιτούτο[4]. Και μόλις το 1928 η διαμάχη μέσα στους κόλπους του τερματίστηκε. Στη Σύνοδο της Στοκχόλμης απορρίφθηκε η διατύπωση "των κυριαρχικών δικαιωμάτων" που είχε υιοθετηθεί το 1894 μετά από αντιρρήσεις και συμβιβασμούς και υιοθετήθηκε τελικά η έννοια της "κυριαρχίας".[5]

Η Εταιρεία Διεθνούς Δικαίου (International Law Association) προσανατολίστηκε σε διαφορετική κατεύθυνση από εκείνη της κυριαρχίας. Στην αρχή έκανε αποδεκτή την έννοια "ενός δικαιώματος δικαιοδοσίας"[6] και στη συνέχεια, γύρω στα 1926, εκείνη "της εδαφικής δικαιοδοσίας" (territorial jurisdiction).[7]

Δε συνέβηκε το ίδιο, όμως, με τους άλλους διεθνείς επιστημονικούς οργανισμούς. Οι περισσότεροι από αυτούς, στη δεκαετία του 1920, έδωσαν λύση στο πρόβλημα με την αναγνώριση και αποδοχή της έννοιας της κυριαρχίας. Ετσι: Το 1925 η αρμόδια Επιτροπή του Αμερικανικού Ινστιτούτου Διεθνούς Δικαίου (American Institute of International Law) κατέθεσε σχέδιο σύμφωνα με το οποίο αναγνωριζόταν σε κάθε κράτος η άσκηση κυριαρχίας όχι μόνο στα νερά γύρω από τις ακτές αλλά και στον εναέριο χώρο πάνω από αυτά καθώς και στο βυθό και το υπέδαφός τους.[8] Επίσης, η Γερμανική Εταιρεία Διεθνούς Δικαίου (German Society of International Law), η Ιαπωνική Εταιρεία Διεθνούς Δικαίου (Japanese Association of International Law)[9] καθώς και η

Νομική Σχολή του Harvard (Harvard Law School) ταυτίστηκαν με τη θεωρία της κυριαρχίας. Το σχέδιο που προετοίμασε η τελευταία με την ευκαιρία της Πρώτης Διάσκεψης για την Κωδικοποίηση του Διεθνούς Δικαίου στη Χάγη το 1930, υιοθετούσε τον κανόνα ότι "η κυριαρχία του κράτους επεκτεινόταν μέχρι το εξωτερικό όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης".[10] Στο σχόλιο δε που ακολούθησε το συγκεκριμένο κανόνα διαπιστωνόταν ότι παρόλο που η λέξη "κυριαρχία" παρουσίαζε ορισμένες δυσκολίες ως προς τον ορισμό της, εντούτοις, χρησιμοποιήθηκε διότι φαινόταν να εκφράζει "πληρότητα εξουσίας" όμοια με αυτήν που το κράτος ασκούσε στο έδαφός του.

Από τα πιο πάνω γίνεται φανερό ότι παρότι η στάση των διαφόρων διεθνών επιστημονικών οργανισμών πάνω στο θέμα δεν ήταν ομοιόμορφη, εντούτοις, κατευθύνθηκε τελικά προς τη λύση αποδοχής της αντίληψης περί κυριαρχίας.

1. Στη Σύνοδο της Γενεύης το 1892 ο Barclay υποστήριξε την εξής πρόταση : "Το παράκτιο κράτος θα πρέπει να ασκεί "απόλυτη" και "αποκλειστική" κυριαρχία στη θαλάσσια ζώνη που περιβάλλει τις ακτές του με εξαίρεση το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης" (Βλ. 13 Annuaire de l'Institut de Droit International, σ.47). Σχολιάζοντας την πρότασή του επισήμανε ότι έκρινε σκόπιμη την ύπαρξη των λέξεων "απόλυτη" και "αποκλειστική",προκειμένου να απέφευγε τη λεπτομερή επεξήγηση των δικαιωμάτων που πηγάζουν από την κυριαρχία και που ένα κράτος πρέπει να ασκεί, όπως π.χ. το δικαίωμα της αλιείας. Αλλά η Επιτροπή όταν, δυο χρόνια αργότερα, η πρότασή του ήρθε για συζήτηση στη Σύνοδο στο Παρίσι την απέρριψε "καθ' ολοκληρία". Συγκεκριμένα, στην αρχή παρέλειψε τις λέξεις "απόλυτη" και "αποκλειστική" με την αιτιολογία ότι δεν πρόσθεταν τίποτα στην έννοια της κυριαρχίας και στη συνέχεια, μετά από σημαντικές αντιρρήσεις που προέβαλαν αρκετά μέλη της, απέρριψε και τη λέξη "κυριαρχία". Λεπτομέρειες βλ. O'Connell, op.cit., σ.68.

2. Βλ. Annuaire de l'Institut de Droit International,op.cit., σ.517 και Colombos, op.cit., σ.81.

3. O'Connell, op.cit., σ.68, υποσ.54.

4. Το 1925 στη Σύνοδο της Χάγης ο Ν.Πολίτης τοποθετήθηκε κατά της θεωρίας της απόλυτης κυριαρχίας υποστηρίζοντας ότι : "Η έννοια της κυριαρχίας θεωρείται γενικότερα ένα δόγμα απαρχαιωμένο". Βλ. 32 Annuaire, σ.525. Επίσης Boyer,op.cit., σ.1054-1055.

5. Βλ. άρθρο 1, Projet de règlement relatif à la Mer Territorial en Temps de Paix, L'Institut de Droit International, 23 A.J.I.L., (Supplement), 1929, σ.368. Επίσης, 35 Annuaire, σ.755.

6. Λεπτομέρειες βλ. στο International Law Association, Report of 33rd Conference, σ.268.

7. Βλ. άρθρα 2,5 και 9, "Draft Convention on Law of Maritime Jurisdiction in Time of Peace", I.L.A., Report of 34th Conference, 1926, σ.101.

8. Βλ. άρθρο 1, American Insitute of International Law, Projects of Conventions, No. 10, 20 A.J.I.L., op.cit., σ.318-319.

9. Βλ. άρθρο 4, Drafts prepared by the Kokusaiho - Gakkwai, L'Association de Droit International du Japon, 1926, 23 A.J.I.L.,op.cit., σ.376.

10. βλ. άρθρο 13, Draft Conventions prepared by the research in international law of the Harvard Law School, ibid, σ.244 και 288.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

ΟΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΤΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ

1. Στα Πλαίσια της Κ.Τ.Ε. : Ισχυροποίηση του καθεστώτος της κυριαρχίας στην πρώτη κωδικοποιητική προσπάθεια της διάσκεψης της Χάγης

Οταν μέσα στη δεκαετία του '20 μια προσπάθεια για την κωδικοποίηση του δικαίου της θάλασσας ξεκίνησε στα πλαίσια της Κοινωνίας των Εθνών βρήκε έρεισμα σε μια ποικιλία εννοιών που είχαν ήδη διαμορφωθεί σχετικά με το θέμα της αιγιαλίτιδας ζώνης, τόσο από τη θεωρία, όσο και από την πρακτική των κρατών.

Ο Schücking, εισηγητής στην αρμόδια Υποεπιτροπή της "Επιτροπής Εμπειρογνωμόνων για την Κωδικοποίηση του Διεθνούς Δικαίου" η οποία ανέλαβε να διερευνήσει το θέμα,[1] κατέληξε στην εξής διατύπωση : "Το κράτος ασκεί ένα απεριόριστο δικαίωμα κυριαρχίας (an unlimited right of dominion) στη ζώνη που περιβρέχει τις ακτές του στο βαθμό που, κατά το γενικό διεθνές δίκαιο, τα δικαιώματα "κοινής χρήσης" της διεθνούς κοινότητας και ορισμένα ειδικά δικαιώματα άλλων κρατών δεν παρεμποδίζουν το δικαίωμα της κυριαρχίας"[2]. Η διατύπωση όμως αυτή δεν έγινε αποδεκτή από τα μέλη της Υποεπιτροπής.[3] Ακολούθησε νέα πρόταση η οποία υιοθέτησε την άποψη της άσκησης "κυριαρχικών δικαιωμάτων" (sovereign rights) αντί της "κυριαρχίας"[5] και η οποία αποτέλεσε το άρθρο 1 στο "Σχέδιο Σύμβασης" που κατατέθηκε στις διάφορες κυβερνήσεις των κρατών για να εκφράσουν οι τελευταίες τις απόψεις τους.

Δύο χρόνια αργότερα το άρθρο 1 του Σχεδίου αυτού τροποποιήθηκε πάλι. Η νέα Προπαρασκευαστική Επιτροπή που ορίστηκε με την ευκαιρία της διεθνούς Διάσκεψης[6] αντικατέστησε την έννοια των "κυριαρχικών δικαιωμάτων" με εκείνη της "κυριαρχίας". Το κείμενο που κατέθεσε για σχολιασμό στις κυβερνήσεις των κρατών, γνωστό ως "Schedule of Points", περιλάμβανε την ακόλουθη διατύπωση : "... το κράτος ασκεί κυριαρχία στη θαλάσσια ζώνη που περιβάλλει τις ακτές του".[7]

Από τις απαντήσεις των κρατών έγινε φανερό ότι τα περισσότερα από αυτά συμφώνησαν με την υιοθέτηση του όρου της "κυριαρχίας".[8] Διατυπώθηκαν, βέβαια, ορισμένες επιφυλάξεις που, όμως, δεν αλλοίωσαν την παραπάνω διαπίστωση. Ετσι η Προπαρασκευαστική Επιτροπή, παίρνοντας υπόψη και τις θέσεις των κρατών,κατέληξε στην αποδοχή της υιοθέτησης της "κυριαρχίας" με την εξής πρόταση : "Ενα κράτος ασκεί κυριαρχία (sovereignty) στη θαλάσσια ζώνη που περιβάλλει τις ακτές του. Η ζώνη αυτή αποτελεί την αιγιαλίτιδα ζώνη του (territorial waters)".[9] Προκειμένου δηλαδή να προσδιορίσει ονομαστικά τη θαλάσσια ζώνη μέσα στην οποία το κράτος θα μπορούσε να ασκεί την κυριαρχία του η Επιτροπή αυτή χρησιμοποίησε τον όρο "territorial waters" αντί του όρου "territorial sea". Αντίθετα, η Δεύτερη Επιτροπή η οποία ασχολήθηκε μεταγενέστερα, στα πλαίσια της Διάσκεψης, με το θέμα χρησιμοποίησε τον όρο "territorial sea".[10]

Οταν λοιπόν η πρώτη διεθνής Διάσκεψη ξεκίνησε τις εργασίες της στη Χάγη η στάση της θεωρίας πάνω στο ζήτημα του νομικού χαρακτηρισμού της έννοιας της αιγιαλίτιδας ζώνης φάνηκε να διαγράφεται κοινή και σαφής παρά τις όποιες αποκλίσεις. Η Δεύτερη Επιτροπή (The Second Committee on Territorial Waters) που δημιουργήθηκε στα πλαίσια της Διάσκεψης για να διερευνήσει πιο συγκεκριμένα το θέμα της αιγιαλίτιδας ζώνης και να διαμορφώσει τις δικές της θέσεις και

προτάσεις,[11] αφού μελέτησε τις προτάσεις της προηγούμενης Επιτροπής και τις *θέσεις των κρατών, προσανατολίστηκε εκ νέου προς την άποψη* της κυριαρχίας. Η διατύπωση που αυτή υιοθέτησε αποτέλεσε απόδειξη της αναγνώρισης της έννοιας της κυριαρχίας όχι μόνο για τη θαλάσσια ζώνη γύρω από τις ακτές αλλά ακόμα και για τον εναέριο χώρο πάνω από αυτήν καθώς και για το βυθό της.[12]

Από τις συζητήσεις στα πλαίσια της Επιτροπής διαπιστώθηκε ότι όλα τα κράτη έδειξαν ιδιαίτερη προτίμηση στην αρχή της ελευθερίας της ναυσιπλοίας. Το δικαίωμα της ελευθεροπλοίας παρέμενε βασικό μέλημα των κρατών και τα τελευταία το υποστήριξαν με κάθε δυνατό μέσο. Παράλληλα, όμως, διαπιστώθηκε ότι το διεθνές δίκαιο αναγνώριζε στα παράκτια κράτη άσκηση κυριαρχίας στη θαλάσσια ζώνη που περιέβαλε τις ακτές τους. Η ζώνη αυτή που καθιερώθηκε με την ορολογία "territorial sea" αναγνωρίστηκε ότι αποτελούσε μέρος του εδάφους του κράτους πάνω στο οποίο το κράτος ασκούσε ίδια εξουσία με αυτήν που ασκούσε στο χερσαίο τμήμα του. Αναγνωρίστηκε, όμως, παράλληλα ότι η κυριαρχία αυτή περιοριζόταν από το διεθνές δίκαιο. Το βασικό μέλημα των κρατών για την εξασφάλιση της ελευθεροπλοίας τους υπαγόρευε τη συνύπαρξη της κυριαρχίας και του δικαιώματος της αβλαβούς διέλευσης μέσα στη ζώνη αυτή η οποία, εντούτοις, συνιστούσε έδαφος του παράκτιου κράτους. Τα παραπάνω αποτέλεσαν σχολιασμό που διατυπώθηκε στην αναφορά της Δεύτερης Επιτροπής (Report of the Second Committee).[13]

Διαφορετική, όμως, υπήρξε στην πραγματικότητα η θέση πολλών κρατών στα πλαίσια της Διάσκεψης. Παρά το γεγονός ότι κοινή διαπίστωση ήταν η προτίμηση της λέξης "κυριαρχία" (sovereignty), ωστόσο, διατυπώθηκαν αντιρρήσεις σχετικά με το περιεχόμενό της.[14] Αλλωστε και από τους συγγραφείς που μεταγενέστερα[15] σχολίασαν την πρόταση της Επιτροπής αρκετοί (όπως οι Colombos και O'Connell)[16] διέπονταν από αντίθετες θέσεις.

Η Διάσκεψη της Χάγης απέτυχε να καταλήξει σε μια Σύμβαση. Ωστόσο, υιοθέτησε την Τελική Πράξη (Final Act) η οποία, αν και απλό Σχέδιο (draft), αποτέλεσε "σημαντικό ντοκουμέντο στην ιστορία του διεθνούς δικαίου και ορόσημο στη μακρά πορεία της κωδικοποίησης".[17] Το άρθρο 1 του "Σχεδίου για την αιγιαλίτιδα ζώνη" της Τελικής Πράξης περιλαμβάνει την ίδια ακριβώς διατύπωση που υιοθέτησε και η Δεύτερη Επιτροπή: "Το έδαφος ενός κράτους περιλαμβάνει μια θαλάσσια ζώνη που αναφέρεται στη Σύμβαση αυτή ως αιγιαλίτιδα ζώνη. Στη ζώνη αυτή ασκείται κυριαρχία, σύμφωνα με τους όρους που επιβάλλονται από την παρούσα Σύμβαση και τους άλλους κανόνες του διεθνούς δικαίου". Και το άρθρο 2 αναφέρει τα εξής: "Το έδαφος του παράκτιου κράτους περιλαμβάνει επίσης τον εναέριο χώρο πάνω από την αιγιαλίτιδα ζώνη και το έδαφος και το υπέδαφος της θάλασσας αυτής. Οι διατάξεις της παρούσας Σύμβασης δε θίγουν συμβάσεις και άλλους κανόνες του διεθνούς δικαίου που είναι σχετικοί με την άσκηση κυριαρχίας στην επικράτεια αυτή".[18]

Οπως υποστηρίχθηκε[19], οι λόγοι αποτυχίας της πρώτης προσπάθειας συμβατικής ρύθμισης του καθεστώτος της αιγιαλίτιδας ζώνης οφείλονταν στην *αδυναμία ουσιαστικής συμφωνίας των κρατών σχετικά με το πλάτος της* αιγιαλίτιδας ζώνης.[20] Από το Σχέδιο όμως που υιοθετήθηκε στη Διάσκεψη της Χάγης φάνηκε ότι επιτεύχθηκε μια σχετική συμφωνία ως προς το νομικό καθεστώς της.[21] "Η Διάσκεψη της Χάγης του 1930 μπορεί να θεωρηθεί ως εκείνο το περιστατικό όπου οι αμφιβολίες σχετικά με το νομικό καθεστώς της αιγιαλίτιδας ζώνης, που υφίσταντο τις προηγούμενες δεκαετίες, τελικά διαλύθηκαν", έγραψε ένας συγγραφέας[22] και δε θα διαφωνήσουμε μαζί του.

1. Στις 11 Δεκεμβρίου 1924 το Συμβούλιο της Κοινωνίας των Εθνών με απόφασή του όρισε την "Επιτροπή Εμπειρογνωμόνων για την Κωδικοποίηση του διεθνούς δικαίου" να διερευνήσει τα θέματα του διεθνούς δικαίου - ανάμεσα στα οποία και της αιγιαλίτιδας ζώνης - των οποίων η λύση θα μπορούσε να δοθεί από μια Διεθνή Συνδιάσκεψη. Στα πλαίσια της Επιτροπής αυτής λειτούργησαν ορισμένες υποεπιτροπές και η κάθε μια από αυτές ανέλαβε τη διερεύνηση των προβλημάτων που αφορούσαν τον τομέα της αρμοδιότητάς τους. Αρμόδια για την αιγιαλίτιδα ζώνη ήταν η υποεπιτροπή που αποτελείτο από τους W.Schücking (Δ.Γερμανία), B. de Magalhaes (Πορτογαλία) και G. Wickersham (Ηνωμένες Πολιτείες), βλ. 23 A.J.I.L.,op.cit., σ.1 και 20 A.J.I.L., op.cit., σ.62.

2. Βλ. 20 A.J.I.L., op.cit., σ.69 και 115. Βλ. επίσης, League of Nations, Committee of Experts, Report of SubCommittee, op.cit., σ.68-69.

3. Ο Magalhaes, ένα από τα μέλη της Υποεπιτροπής, διατύπωσε τις παρακάτω αντιρρήσεις : "...the expression "unlimited right" does not answer to the facts, seeing that there are no unlimited rights, and...is not in harmony with the rest of the article; this right is so far from being unlimited that it is found necessary to add immediately afterwards that it is subject to the restrictions imposed by the rights of common user of the international community or by the special rights of any State", βλ. 20 A.J.I.L.,op.cit., σ.121.

4. Amended Draft Convention communicated to various Governments by the League of Nations Committee of Experts for the progressive codification of international law with Questionnaire, No.2, 1926, ibid, σ.141 και LON Doc., C.196, M.70, 1927, V., σ.72.

5. Το Ινστιτούτο είχε αποδεχτεί τη διατύπωση αυτή το 1894, στη Σύνοδο στο Πάρίσι, βλ. και supra.

6. Το Σεπτέμβριο του 1927 το Συμβούλιο της Κοινωνίας των Εθνών δημιούργησε την "Προπαρασκευαστική Επιτροπή" (Preparatory Committee) στα πλαίσια της διεθνούς Διάσκεψης της Χάγης για την Κωδικοποίηση θεμάτων του διεθνούς δικαίου. Η Επιτροπή αποτελείτο από τους : Basderant (Γαλλία), M.Carlos Castro - Ruiz (Χιλή), M.François (Ολλανδία), Sir Cecil Hurst (Μ.Βρεταννία) και M.Pilotti (Ιταλία), Βλ. 23 A.J.I.L., op.cit., σ.3.

7. Βλ. Schedule of Points drawn up by the League of Nations Preparatory Committee, 1928, Point I, στο LON Doc., C.44, M.21, 1928, V.

8. Ανάμεσα στα κράτη που επιδοκίμασαν τον όρο "κυριαρχία" ήταν : η Ν.Αφρική, η Γερμανία, η Αυστραλία, το Βέλγιο, η Βουλγαρία, η Δανία, η Φιλανδία, η Σουηδία, η Ινδία, η Μ.Βρεταννία, η Ιταλία, η Ιαπωνία, η Νορβηγία, οι Κάτω Χώρες, η Πολωνία, η Ρουμανία, ο Καναδάς και η Ν.Ζηλανδία.

9. Βλ. LON Doc.,C.74,M.39,1929, V. και 24 A.J.I.L., (Supplement), 1930, σ.26.

10. Βλ. infra, υποσ.12.

11. Η Δεύτερη Επιτροπή, αρμόδια για το θέμα της αιγιαλίτιδας ζώνης, αποτελείτο από τρία μέλη : M. Göppert (πρόεδρος), M. Goicoechea (αντιπρόεδρος), François (εισηγητής), βλ. LON Doc, C.190, M.93, 1929, V. και Report of the Second Committee στο 24 A.J.I.L.,op.cit., σ.234.

12. "Το έδαφος ενός κράτους περιλαμβάνει μια θαλάσσια ζώνη που αναφέρεται στη Σύμβαση αυτή ως αιγιαλίτιδα ζώνη (territorial sea). Σ'αυτή τη ζώνη ασκείται κυριαρχία σύμφωνα με τους όρους που επιβάλλονται από την παρούσα Σύμβαση και τους άλλους κανόνες του διεθνούς δικαίου. Το έδαφος του παράκτιου κράτους περιλαμβάνει επίσης τον εναέριο χώρο πάνω από την αιγιαλίτιδα ζώνη και το έδαφος και το υπέδαφος της θάλασσας αυτής", Βλ. LON Doc., C.351(β), M.145(β), 1930, V., σ.212.

13. Βλ. 24 A.J.I.L., op.cit., σ.234.

14. Ο αντιπρόσωπος της Σουηδίας, για παράδειγμα, υποστήριξε ότι η λέξη "κυριαρχία" δεν είχε την ίδια έννοια με την έκφραση "πλήρης και αποκλειστική κυριαρχία" της Σύμβασης των Παρισίων του 1919 και ότι το νόημα της λέξης "κυριαρχία" μπορούσε να προσδιορισθεί μόνο στην περίπτωση που η έννοια της αβλαβούς διέλευσης διευκρινιζόταν με ακρίβεια. Ο αντιπρόσωπος της Ιταλίας εκδήλωσε προτίμηση στη λέξη "κυριαρχία" ως "ελαστικό όρο". Δεν έλειψαν και κράτη, ανάμεσα στα οποία και η Ελλάδα, που αμφισβήτησαν το περιεχόμενο της λέξης. βλ. LON DOC., C.351(β), M.145(β), 1930, V., σ.13,15,47.

15. Αν και χρησιμοποιήθηκε η λέξη "κυριαρχία" εντούτοις οι όροι που τέθηκαν για την άσκησή της στα υπόλοιπα άρθρα του κειμένου κατέστησαν αυτήν ισοδύναμη με "κάτι λίγο παραπάνω" από "εξουσία" ή "δικαιοδοσία", έγραψε ο Colombos Βλ. Colombos, op.cit., σ.96.

16. Η διατύπωση της Επιτροπής αποκρύβει σοβαρές θεωρητικές διχωγνωμίες και εκφράζει μόνο επιφανειακή συμφωνία. Η ελαστικότητα της έννοιας της λέξης κυριαρχίας στη διατύπωση της Επιτροπής τη με τόση επιμέλεια επινοημένη, είναι φανερή", έγραψε ο O'Connell, Βλ. O'Connell, op.cit., σ.77-78.

17. Βλ. Reeves, The codification of the law of territorial waters, 24 A.J.I.L., 1930, σ.486-487.

18. Στο πρωτότυπο το κείμενο αυτό έχει ως εξής: "Art.1. Le territoire de l'Etat comprend une zone de mer désignée dans cette Convention sous le nom de mer territoriale. La souveraineté sur cette zone s'exerce dans les conditions fixées par la présente Convention et par les autres règles du droit international". "Art.2. Le territoire de l'Etat riverain comprend aussi l'espace atmosphérique audessus de la mer territoriale, ainsi que le sol recouvert par cette mer et le soussol. Les dispositions de la prèsente Convention ne portent pas atteinte aux conventions et autres règles de droit international relatives à l'exercice de la souveraineté dans ces domaines". Βλ. και Papacostas, A., La mer terrritoriale et la zone contigue, 1 - 4 R.C.H.D.I., 1961, σ.188.

19. Βλ. inter alia, United Nations, Yearbook of the International Law Commission, 1949, σ.43.

20. Βλ. infra.

21. Βλ. Yearbook of I.L.C., op.cit., σ.43.

22. Extavour, op.cit., σ.56.

2. Στα πλαίσια του Ο.Η.Ε.

2.1. Η συμβολή της Επιτροπής Διεθνούς Δικαίου (Ε.Δ.Δ.) στην προσπάθεια συμβατικής ρύθμισης του νομικού καθεστώτος της αιγιαλίτιδας ζώνης - Επικράτηση του καθεστώτος της κυριαρχίας

Η ανάμιξη του Οργανισμού των Ε.Ε. αναφορικά με την κωδικοποίηση του δικαίου της θάλασσας και συγκεκριμένα με το καθεστώς της αιγιαλίτιδας ζώνης άρχισε όταν η νεοσύστατη Επιτροπή Διεθνούς Δικαίου (International Law Commission)[1] - στο εξής Επιτροπή - αποφάσισε να ασχοληθεί με το θέμα της αιγιαλίτιδας ζώνης.

Από την Πρώτη Σύνοδό της (1949) η Επιτροπή πήρε την απόφαση να συμπεριλάβει το θέμα "αιγιαλίτιδα ζώνη" στον κατάλογο των θεμάτων την κωδικοποίηση των οποίων έκρινε ως "αναγκαία και εφικτή".[2] Δυο χρόνια αργότερα, στην Τρίτη Σύνοδο (1951), η Επιτροπή αποφάσισε - σε εκτέλεση της σύστασης που περιλαμβανόταν στην απόφαση 374(IV) της 6ης Δεκεμβρίου 1950 της Γενικής Συνέλευσης[3] - να ξεκινήσει τις εργασίες της σχετικά με τη μελέτη του θέματος και όρισε για Εισηγητή (Special Rapporteur) ένα από τα μέλη της, τον François.[4]

Ο François, εισηγητής και στη Δεύτερη Επιτροπή στα πλαίσια της Διάσκεψης της Χάγης,[5] παίρνοντας ως βάση το "Σχέδιο για την Αιγιαλίτιδα ζώνη" που είχε υιοθετήσει εκείνη η Διάσκεψη προετοίμασε ένα νέο Σχέδιο ("First Report on the Regime of the Territorial Sea"),[6] το οποίο υπέβαλε στην Τέταρτη Σύνοδο (1952) της Επιτροπής για συζήτηση. Αναφορικά με το καθεστώς της αιγιαλίτιδας ζώνης στο Σχέδιο αυτό περιλαμβάνονταν τα εξής : Αρθρο 1. "Το έδαφος ενός κράτους περιλαμβάνει μια θαλάσσια ζώνη που προσδιορίζεται με την ονομασία "mer territoriale" (αιγιαλίτιδα ζώνη)".
Αρθρο 2. "Η κυριαρχία πάνω στη ζώνη αυτή ασκείται σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που ορίζονται από το διεθνές δίκαιο".
Αρθρο 3. "1. Το έδαφος του παράκτιου κράτους περιλαμβάνει επίσης το βυθό της αιγιαλίτιδας ζώνης καθώς και το υπέδαφός της."[7]
Ετσι η έννοια της κυριαρχίας (sovereignty), ως έννοια που εξέφραζε το νομικό καθεστώς της αιγιαλίτιδας ζώνης, διατηρήθηκε χωρίς διαφοροποίηση στο Πρώτο σχέδιο που υπέβαλε ο Εισηγητής στην Επιτροπή για σχολιασμό.

Από τις συζητήσεις της Επιτροπής στην Τέταρτη Σύνοδο αναφορικά με το καθεστώς της αιγιαλίτιδας ζώνης[8] αξίζει να αναφερθούν τα εξής :

Πρώτο: Η χρησιμοποίηση του όρου "κυριαρχία" (sovereignty) που υιοθετήθηκε στο σχέδιο του Εισηγητή απασχόλησε σχεδόν ελάχιστα τα μέλη της Επιτροπής. Κοινή διαπίστωση ήταν ότι η "sovereignty" αποτελούσε καθιερωμένη έννοια η οποία δεν έπρεπε να αντικατασταθεί.[9] Ετσι στην πρώτη συζήτηση της Επιτροπής δεν ασκήθηκε κριτική για την υιοθέτηση του όρου "sovereignty". Αντίθετα. Η κριτική στράφηκε όχι στο "ποιο νομικό καθεστώς έπρεπε να ισχύει στη θαλάσσια ζώνη που οριζόταν στο σχέδιο του Εισηγητή ως "territorial sea"[10] αλλά στο "πώς έπρεπε να ασκείται η κυριαρχία του κράτους στην αιγιαλίτιδα ζώνη του". Για την Επιτροπή δηλαδή η έννοια της "κυριαρχίας" δεν ήταν συζητήσιμη. Ηταν δεδομένη. Διαφωνία, ωστόσο, διαπιστώθηκε "στον τρόπο με τον οποίο έπρεπε να ασκείται η κυριαρχία στην αιγιαλίτιδα ζώνη". Πολλά μέλη διαπίστωσαν ασάφεια στη διατύπωση του άρθρου 2 του σχεδίου του Εισηγητή σχετικά με το θέμα. Η έκφραση "...ασκείται σύμφωνα

με τις προϋποθέσεις που ορίζονται από το διεθνές δίκαιο" δεν ικανοποίησε αρκετά. Διατυπώθηκε η επιχειρηματολογία ότι η κυριαρχία στην αιγιαλίτιδα ζώνη δεν ήταν απόλυτη ούτε ίδια με αυτήν που ασκούνταν πάνω στο έδαφος αλλά υπόκειντα σε περιορισμούς.[11] Συζητήθηκε επίσης η θέση εάν "οι περιορισμοί της κυριαρχίας στην αιγιαλίτιδα ζώνη του κράτους" έπρεπε να διατυπώνονται ή όχι με λεπτομέρεια. Τελικά, ύστερα από πολλές συζητήσεις, η Επιτροπή κατέληξε ως εξής : "Στη θαλάσσια αυτή ζώνη το παράκτιο κράτος ασκεί κυριαρχία σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που ορίζονται από τον Κανονισμό αυτόν και το διεθνές δίκαιο".[12]

Δεύτερο: Το εάν θάπρεπε στο καθεστώς του βυθού και του υπεδάφους της αιγιαλίτιδας ζώνης να συμπεριληφθεί και η έννοια του εναέριου χώρου αποτέλεσε ένα θέμα που απασχόλησε ιδιαίτερα την Επιτροπή. Διαπιστώθηκε ομοφωνία στα μέλη σχετικά με την παράλειψη της έννοιας του εναέριου χώρου από το άρθρο 3 του Σχεδίου του Εισηγητή το οποίο, αν και αφορούσε στο έδαφος γενικότερα, αναφερόταν μόνο στο καθεστώς του βυθού και του υπεδάφους. Η άποψη δηλαδή που διατυπώθηκε στο άρθρο 3 του Σχεδίου ότι "το έδαφος του παράκτιου κράτους περιλάμβανε μόνο το βυθό και το υπέδαφος" κρίθηκε ως ελλιπής από την Επιτροπή. Τα μέλη συμφώνησαν ότι εφόσον το συγκεκριμένο άρθρο αφορούσε στο έδαφος του παράκτιου κράτους έπρεπε να υπάρχει μνεία και για τον εναέριο χώρο πάνω από την αιγιαλίτιδα ζώνη.[13] Από τη μεριά του ο Εισηγητής υποστήριξε ότι δε συμπεριέλαβε *τον εναέριο χώρο (air space) στο συγκεκριμένο άρθρο για δυο* λόγους: α) διότι η Επιτροπή στη συζήτηση που είχε προηγηθεί αναφορικά με το καθεστώς της ηπειρωτικής υφαλοκρηπίδας είχε πάρει την απόφαση να μην ασχοληθεί με το καθεστώς του εναέριου χώρου πάνω από αυτήν και β) διότι ο εναέριος χώρος αποτελούσε ένα ξεχωριστό θέμα που ρυθμιζόταν από ειδικές συμβάσεις.[14]

Η παραπάνω επιχειρηματολογία δεν ικανοποίησε κανέναν. Αντίθετα. Διατυπώθηκαν αρκετές απόψεις ως αντεπιχειρήματα. Αναφέρουμε μερικές από αυτές : α) Η Επιτροπή δεν συμπεριέλαβε το θέμα του εναέριου χώρου στη συζήτηση για την ηπειρωτική υφαλοκρηπίδα επειδή τα νερά και ο αέρας πάνω από αυτήν αποτελούσαν μέρος της ανοιχτής θάλασσας. Κάτι ανάλογο όμως δεν μπορούσε να υποστηριχθεί για τον εναέριο χώρο πάνω από την αιγιαλίτιδα ζώνη όπου λόγοι ασφάλειας δικαιολογούσαν την αναγνώριση κυριαρχίας και σ'αυτή τη ζώνη.[15] β) Το παράκτιο κράτος ασκούσε κυριαρχία στον εναέριο χώρο πάνω από την αιγιαλίτιδα ζώνη του σύμφωνα με τους κανόνες του διεθνούς δικαίου. Αυτό αποτελούσε αρχή η οποία αναγνωριζόταν και από διεθνή συμβατικά κείμενα όπως η Σύμβαση του 1919 (Convention relating to the Regulation of Aerial Navigation) και η Σύμβαση του 1944 (Convention on International Civil Aviation).[16] Υστερα από εκτενή συζήτηση το θέμα έληξε με τη συμπλήρωση [από τη μεριά της Επιτροπής] της έννοιας του εναέριου χώρου στο άρθρο το σχετικό με το καθεστώς του εδάφους και του υπεδάφους της αιγιαλίτιδας ζώνης.

Στην Πέμπτη Σύνοδο της Επιτροπής(1953) ο Εισηγητής, παίρνοντας υπόψη τα σχόλια και τις παρατηρήσεις καθώς και τις θέσεις που εκφράστηκαν στη διάρκεια των συζητήσεων της προηγούμενης Συνόδου, υπέβαλε νέο Σχέδιο ("Second Report on the Regime of the Territorial Sea").[17] Ως προς το νομικό καθεστώς της αιγιαλίτιδας ζώνης και το Δεύτερο Σχέδιο του Εισηγητή αναγνώρισε το καθεστώς της κυριαρχίας. Σε σχέση δε με το προηγούμενο δεν παρουσίασε διαφοροποιήσεις. Εξαίρεση αποτέλεσε μόνο η διατύπωση του άρθρου 3 όπου στην έννοια "του εδάφους" συμπεριλήφθηκαν εκτός από το βυθό και το υπέδαφος και ο εναέριος χώρος.[18]

Στην Εκτη Σύνοδο της Επιτροπής (1954) ο Εισηγητής υπέβαλε τρίτο Σχέδιο ("Third Report on the Regime of the Territorial Sea"), το οποίο, σε σχέση με το προηγούμενο, δεν παρουσίασε καμμιά τροποποίηση.[19] Από τις συζητήσεις στην Εκτη Σύνοδο[20] αξίζει να αναφερθούν τα εξής:
Πρώτο: Η Επιτροπή, ύστερα από την επιμονή ορισμένων μελών, συζήτησε εκ νέου το θέμα της ορολογίας[21] παρότι στο πρόβλημα αυτό είχε δώσει λύση σε προηγούμενη Σύνοδό της.[22] Και αυτή τη φορά, ύστερα από ψηφοφορία, η Επιτροπή έδειξε την προτίμησή της στον όρο "mer territorial".[23] Μετά δε την αποδοχή της προσθήκης "...adjacent to its coast..." ("...παρακείμενη στις ακτές...")[24] που έκανε ακόμα πιο συγκεκριμένη την έννοια της αιγιαλίτιδας ζώνης, το σχετικό άρθρο του Σχεδίου διαμορφώθηκε ως εξής: "Το έδαφος ενός κράτους περιλαμβάνει και μια θαλάσσια ζώνη, παρακείμενη στις ακτές του, που προσδιορίζεται με την ονομασία "mer territorial" (αιγιαλίτιδα ζώνη)".[25] Δεύτερο: Εγινε φανερό ότι ο όρος "sovereignty" (κυριαρχία) είχε την πλήρη αναγνώριση όλων των μελών της Επιτροπής. Ορισμένες απόψεις που διατυπώθηκαν και πάλι σχετικά με το "εάν" και "κατά πόσο" η "κυριαρχία" που ασκούνταν στην αιγιαλίτιδα ζώνη ήταν "ακριβώς ίδια" με εκείνη που ασκούνταν στο ηπειρωτικό έδαφος του κράτους δεν επηρέασαν καθόλου τη διατύπωση του άρθρου 2 το οποίο έγινε αποδεκτό από την Επιτροπή όπως είχε.[26]
Τρίτο: Σε σχέση με τη διατύπωση του άρθρου 3 αποφασίσθηκε ομόφωνα από την Επιτροπή να αντικατασταθεί η λέξη "έδαφος" (territoire) από τη λέξη "κυριαρχία" (sovereignty). Τροποποιημένο, έτσι, το άρθρο 3 είχε ως εξής: "Η κυριαρχία του παράκτιου κράτους επεκτείνεται ακόμα στον εναέριο χώρο πάνω από την αιγιαλίτιδα ζώνη καθώς επίσης στο βυθό της αιγιαλίτιδας ζώνης και το υπέδαφός της".[27]

Στο "Σχέδιο Αρθρων"[28] που συμπεριλήφθηκε στην "Αναφορά" της Επιτροπής προς τη Γενική Συνέλευση σχετικά με τις εργασίες της Εκτης Συνόδου[29] ωστόσο, αν και η έννοια της κυριαρχίας παρέμεινε, έγινε αποδεκτή νέα σημαντική τροποποίηση, η οποία οδήγησε σε νέα διατύπωση σχετικά με το νομικό καθεστώς της αιγιαλίτιδας ζώνης (άρθρο 1) που είχε έτσι:

1. Η κυριαρχία ενός κράτους επεκτείνεται και σε μια θαλάσσια ζώνη η οποία είναι παρακείμενη στις ακτές του και ορίζεται ως αιγιαλίτιδα ζώνη.
2. Η κυριαρχία αυτή ασκείται σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που ορίζονται από τον Κανονισμό αυτόν και από τους άλλους κανόνες του διεθνούς δικαίου".[30]

Από τα Σχόλια που διατυπώθηκαν[31] φάνηκε ότι η τροποποίηση αυτή δεν ήταν άνευ σημασίας. Με τη νέα διατύπωση έγινε σαφές ότι τα δικαιώματα του παράκτιου κράτους στην αιγιαλίτιδα ζώνη του δε διέφεραν, ως προς τη φύση τους, από τα δικαιώματα που το κράτος ασκούσε στα υπόλοιπα τμήματα του εδάφους του. Η διαφορά εντοπιζόταν πλέον στο καθεστώς της αιγιαλίτιδας ζώνης και σε εκείνο της ανοιχτής θάλασσας αφού το τελευταίο βασιζόταν στην αρχή "της ελεύθερης, απ'όλα τα κράτη, χρήσης".

Στην επόμενη (Εβδομη) Σύνοδο της Επιτροπής (1955), όπως διαπιστώνεται από την Εισήγηση που η τελευταία υπέβαλε στη Γενική Συνέλευση[32] η διατύπωση σχετικά με το νομικό καθεστώς της[33] αιγιαλίτιδας ζώνης παρέμεινε ουσιαστικά ίδια με εκείνη της προηγούμενης Συνόδου.[33] Ετσι και το κείμενο το οποίο υιοθετήθηκε τελικά από την Επιτροπή στην Ογδοη Σύνοδό της[34] και συμπεριλήφθηκε στην "Τελική Εισήγηση" προς τη Γενική Συνέλευση[35], αναφορικά με το καθεστώς της αιγιαλίτιδας ζώνης, περιλάμβανε την ίδια διατύπωση που είχε γίνει αποδεκτή ήδη από τις τελευταίες Συνόδους της Επιτροπής.[36]

Συνοψίζοντας σε λίγες γραμμές τις κατευθύνσεις που τελικά επικράτησαν μέσα στην Επιτροπή σε σχέση με το θέμα έχουμε να υπογραμμίσουμε τα εξής :

1. Η έννοια της "κυριαρχίας" αποτέλεσε, από την πρώτη στιγμή, την αδιαφιλονίκητη αρχή που ταυτίστηκε με την έννοια του νομικού καθεστώτος της αιγιαλίτιδας ζώνης.
2. Η κυριαρχία έπρεπε να ασκείται σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που καθορίζονταν από το Σχέδιο της Επιτροπής καθώς και τους άλλους κανόνες του διεθνούς δικαίου (παράδειγμα αβλαβούς διέλευσης).
3. Η κυριαρχία δεν περιοριζόταν μόνο στα νερά αλλά επεκτεινόταν ακόμα στον υπερκείμενο αέρα καθώς και στο βυθό και το υπέδαφος της αιγιαλίτιδας ζώνης.
4. *Παρά τις όποιες αντιρρήσεις ο όρος "territorial sea" κέρδισε την προτίμηση* της Επιτροπής.

1. Βλ. Απόφαση 174(II) της 21ης Νοεμβρίου 1949, της Γενικής Συνέλευσης, στο Yearbook of I.L.C., op.cit., σ.278,

2. βλ. Doc. A/3159 (Report of the I.L.C. covering the work of its eighth session), στο Yearbook of I.L.C., 1956, Vol.II, σ.254.

3. βλ. Doc. A/1858, par. 86 Yearbook of I.L.C., 1951, Vol.II.

4. Η Επιτροπή αποτελείτο από 15 μέλη από τα εξής κράτη: Βραζιλία, Γαλλία, Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, Ελλάδα, Ηνωμένο Βασίλειο, Ινδία, Κάτω Χώρες, Κίνα, Κολομβία, Μεξικό, Παναμά, Σοβιετική Ενωση,Σουηδία, Συρία και Τσεχοσλοβακία.

5. Βλ. και supra.

6. Βλ. Doc. A/CN.4/53 στο Yearbook of I.L.C., 1952, Vol.II σ.25-43.

7. Βλ. ibid, σ.26-28.

8. Βλ. 164η Συνεδρίαση 15 Ιουλίου 1952, 165η Συνεδρίαση 16 Ιουλίου 1952 καθώς και 172η Συνεδρίαση 25 Ιουλίου 1952.

9. Βλ.Yearbook of I.L.C., 1952, Vol.I, σ.150. Εξαίρεση αποτέλεσε ο Scelle ο οποίος πρότεινε την αντικατάσταση της λέξης "sovereignty" από τη λέξη "powers" εμμένοντας στη θέση ότι η αντικατάσταση θα παραμέριζε τις δυσκολίες που είχαν δημιουργηθεί σε σχέση με το άρθρο 2 (βλ. ibid).

10. Επισημαίνεται ότι η ορολογία απασχόλησε ιδιαίτερα την Επιτροπή. Αρκετά από τα μέλη (Zourek, Yepes, ElKhouri, Kozhevnikov) μη ικανοποιούμενα με τη χρησιμοποίηση του όρου "mer territoriale-territorial sea" που περιλαμβανόταν στο σχέδιο του Εισηγητή επιχειρηματολόγησαν υπέρ του όρου "territorial waters" με το αιτιολογικό ότι η έκφραση "territorial waters" αποτελούσε τη συνηθισμένη και αποδεκτή ορολογία ενώ οποιαδήποτε αντικατάσταση του όρου θα οδηγούσε σε σύγχυση. Ο Zourec πάνω στο θέμα υποστήριξε : "Ο όρος "territorial sea" υιοθετήθηκε για πρώτη φορά στη διάσκεψη της Χάγης, το 1930. Το Δ.Δ. στην υπόθεση Fisheries Case, το 1951, έδειξε προτίμηση στην ίδια ορολογία. Αλλά από τότε ο όρος αυτός δεν υιοθετήθηκε ξανά. Τα κράτη εξακολούθησαν να χρησιμοποιούν στις μεταξύ τους συμφωνίες τον, γενικά αποδεκτό, όρο "territorial waters" για να προσδιορίσουν το κομμάτι της θάλασσας στο οποίο ασκούσαν κυριαρχία. Επιπλέον, η Γενική Συνέλευση στην απόφαση 374(IV) της 6-12-1950 και η Ε.Δ.Δ. στην αναφορά της στην Τρίτη Σύνοδό της προτίμησαν τον όρο "territorial waters" από τον όρο "territorial sea" (βλ. Yearbook of I.L.C., 1952, Vol.I, 165th meeting, σ.148)". Από τη μεριά του ο Εισηγητής υποστήριξε ότι προτίμησε τη μεταχείριση του όρου "territorial sea" για δυο λόγους: α) Διότι η έκφραση "territorial waters" δεν αποτελούσε αποσαφηνισμένη έννοια,περιλάμβανε ταυτόχρονα και τα εσωτερικά νερά και ήταν δυνατόν να οδηγήσει σε σύγχυση και β) Διότι ο όρος "territorial sea" είχε γίνει αποδεκτός στο παρελθόν από τη Διεθνή Διάσκεψη του 1930 (ibid, σ.149. Βλ. επίσης Doc. A/CN.4/53, σ.27 και Doc. A/2163, σ.68 στο Yearbook of I.L.C., 1952, Vol.II). Τελικά η διαφωνία έληξε με την υιοθέτηση του όρου "territorial sea".

11. Yepes και El-Khouru, βλ. ibid.

12. Η πρόταση αυτή ανήκε στον Yepes, βλ. ibid, σ.151.

13. Βλ. Yearbook of I.L.C., 1952, Vol.I, 172nd meeting, σ.187.
14. ibid.

15. Η άποψη αυτή υποστηρίχθηκε από τον Cordova, βλ. ibid.

16. Η άποψη αυτή υποστηρίχθηκε από τους Zourek και Lauterpacht, βλ. ibid.

17. βλ. Doc.A/CN.4/61 στο Yearbook of I.L.C., 1953, Vol.II, σ.57-75. Μετά από σύσταση της Επιτροπής, τον Απρίλιο του 1953, συναντήθηκε στη Χάγη ομάδα ειδικών από διάφορες κυβερνήσεις, με πρόεδρο τον Εισηγητή François, για να μελετήσει τα τεχνικά προβλήματα γύρω από το θέμα της αιγιαλίτιδας ζώνης. Αυτή κατέληξε σε προτάσεις ορισμένες από τις οποίες ο Εισηγητής συμπεριέλαβε, ως προσθήκη, στο Δεύτερο Σχέδιό του. Για λεπτομέρειες βλ. Doc.A/CN.4/61. Add.1, ibid, σ.75-79 και Doc.A/2693 στο Yearbook of I.L.C., 1954, Vol. II, σ. 152.

18. Το Δεύτερο Σχέδιο του Εισηγητή το οποίο συζητήθηκε, λόγω έλλειψης χρόνου, στην επόμενη (Εκτη) Σύνοδο της Επιτροπής Διεθνούς Δικαίου είχε ως εξής : α) Το άρθρο 1 "ονομασία της αιγιαλίτιδας ζώνης" παρέμεινε αμετάβλητο μετά την αποδοχή από την πλειοψηφία (9 ψήφοι υπέρ και 5 κατά) της έκφρασης "mer territorial". Το άρθρο αυτό υιοθέτησε έτσι την εξής διατύπωση: "Το έδαφος του κράτους περιλαμβάνει μια θαλάσσια ζώνη που προσδιορίζεται με την ονομασία "mer territoriale"", (βλ. Doc.A/CN.4/61, σ.59) op.cit., σ.59).
β) Το άρθρο 2 "νομικός χαρακτήρας της αιγιαλίτιδας ζώνης" διατυπώθηκε ως ακολούθως: "Η κυριαρχία πάνω σ'αυτή τη ζώνη ασκείται σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που ορίζονται από αυτόν τον Κανονισμό καθώς και τους άλλους κανόνες του διεθνούς δικαίου". (ibid)
γ) Και το άρθρο 3 "νομικός χαρακτήρας του βυθού και του υπεδάφους", μετά την κοινή διαπίστωση για την έλλειψη αναφοράς στον εναέριο χώρο, διαμορφώθηκε ως εξής: "Νομικός χαρακτήρας του εναέριου χώρου, του βυθού και του υπεδάφους. Το έδαφος του παράκτιου κράτους περιλαμβάνει τον εναέριο χώρο πάνω από την αιγιαλίτιδα ζώνη καθώς επίσης το βυθό και το υπέδαφός της". (ibid)

19. Doc.A/CN.4/77 στο Yearbook of I.L.C., 1954, Vol.II, σ.1-6. Το νέο αυτό Σχέδιο του Εισηγητή περιλάμβανε τις παρατηρήσεις της επιτροπής των ειδικών γύρω από τα τεχνικά θέματα.

20. Βλ. Summary records of the 6th session, 252 nd meeting, 277 th meeting και 278 th meeting στο Yearbook of I.L.C., 1954, Vol.I.

21. Βλ. 252nd meeting, ibid, σ.57-58.

22. Βλ. Yearbook of I.L.C., 1952, Vol.I.

23. Αυτή τη φορά 11 ψήφισαν υπέρ του όρου "territorial sea" και μόνο 2 κατά, βλ. Yearbook of I.L.C., 1954, Vol. I.

24. Βλ. πρόταση Cordova και Lauterpacht, ibid.

25. Βλ. ibid.

26. Η μόνη τροποποίηση, ασήμαντη όμως, ήταν η αποδοχή της πρότασης του Lauterpacht. Ετσι, αντί των λέξεων "πάνω σ'αυτή τη ζώνη" που περιλαμβάνονταν στο Σχέδιο του Εισηγητή, χρησιμοποιήθηκε η έκφραση "πάνω στην αιγιαλίτιδα ζώνη". Βλ. ibid, σ.59.

27. ibid.
28. Βλ. "Provisional articles concerning the Regime of the Territorial Sea".

29. Doc.A/2693 op.cit., σ.152-162.

30. Βλ. ibid, σ.153. Η διατύπωση έγινε αποδεκτή με 4 ψήφους υπέρ, 2 κατά και 6 αποχές (βλ. Yearbook of the I.L.C., 1954, Vol.I, σ.181.) Ετσι στο Νέο Σχέδιο: α) Τα δυο πρώτα άρθρα (1 και 2) του Σχεδίου του Εισηγητή ενοποιήθηκαν σε ένα άρθρο β) Η λέξη έδαφος (territoire) που αναφερόταν στο Σχέδιο του Εισηγητή, στο άρθρο 1, αντικαταστάθηκε από τη λέξη "sovereignty" και γ) Το άρθρο 3 του Σχεδίου του Εισηγητή,το οποίο στην "Αναφορά" αποτέλεσε το άρθρο 2, παρέμεινε αμετάβλητο.

31. Βλ. Doc.A/2693 op.cit., σ.153 και 278th meeting στο Yearbook of I.L.C., 1954, Vol.I, σ.185-187.

32. Βλ. Doc.A/2934 στο Yearbook of I.L.C., 1955, Vol.II, σ.34-35. Επίσης Summary records of the 7th session, 324 th meeting, στο Yearbook of I.L.C., 1955, Vol.I, σ.247-248.

33. Μοναδική τροποποίηση, χωρίς όμως ιδιαίτερη σημασία, ήταν η αντικατάσταση της λέξης "regulations" (κανονισμός) από τη λέξη "articles" (άρθρα), σύμφωνα με την πρόταση του Edmonds, βλ. ibid, σ.70.

34. "Articles concerning the law of the sea", βλ. Doc.A/3159 στο Yearbook of I.L.C., 1956, Vol.II.

35. Η τελική Εισήγηση (Final Report) της Επιτροπής προς τη Γενική Συνέλευση για τα θέματα του δικαίου της θάλασσας αποτελείτο από 73 άρθρα μαζί με Σχόλια και αφορούσε όχι μόνο στην Αιγιαλίτιδα Ζώνη αλλά επίσης στην Ανοιχτή Θάλασσα, τη Συνορεύουσα Ζώνη και την Ηπειρωτική Υφαλοκρηπίδα, (βλ. Doc.A/3159, ibid, σ.256-301). Το κείμενο αυτό της Επιτροπής αποτέλεσε όχι μόνο ένα σημαντικό κείμενο - ντοκουμέντο στο οποίο, για πρώτη μέχρι τότε φορά, αναλύθηκαν έννοιες δικαίου με κοινωνική υπόσταση αλλά και το σημαντικότερο "οδηγό" στις εργασίες της Διεθνούς Συνδιάσκεψης του '58.

36. Το κείμενο όριζε τα εξής:"Νομικό καθεστώς της αιγιαλίτιδας ζώνης (άρθρο 1) 1. Η κυριαρχία ενός Κράτους επεκτείνεται και σε μια θαλάσσια ζώνη, παρακείμενη στις ακτές του, που ορίζεται ως αιγιαλίτιδα ζώνη. 2. Η κυριαρχία αυτή ασκείται σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που ορίζονται σ'αυτά τα άρθρα καθώς και από τους άλλους κανόνες του διεθνούς δικαίου. Νομικό καθεστώς του εναέριου χώρου πάνω από την αιγιαλίτιδα ζώνη καθώς και του εδάφους και του υπεδάφους της (άρθρο 2). Η κυριαρχία ενός παράκτιου κράτους επεκτείνεται ακόμα στον εναέριο χώρο πάνω από την αιγιαλίτιδα ζώνη καθώς επίσης στο έδαφος και στο υπέδαφός της". (Βλ. ibid, σ.256).

## 2.2. Η αναγνώριση του καθεστώτος της κυριαρχίας της αιγιαλίτιδας ζώνης από τη Συνδιάσκεψη του '58

Η πρώτη Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της θάλασσας[1], που συγκλήθηκε με σκοπό την κωδικοποίηση του μέχρι τότε εθιμικά ισχύοντος δικαίου της θάλασσας[2], δεν αντιμετώπισε ιδιαίτερες δυσκολίες σε σχέση με την έννοια του νομικού καθεστώτος της αιγιαλίτιδας ζώνης.

Η Πρώτη Επιτροπή που δημιουργήθηκε στα πλαίσια της Συνδιάσκεψης για να επεξεργαστεί τα θέματα της Αιγιαλίτιδας Ζώνης και της Συνορεύουσας Ζώνης,[3] έχοντας ως βάση το κείμενο της "Τελικής Εισήγησης" της Επιτροπής Διεθνούς Δικαίου, ξεκίνησε τις εργασίες της με μια γενική συζήτηση πάνω στο θέμα [General debate]. Στη συνέχεια προχώρησε στην επεξεργασία κάθε άρθρου χωριστά.[4] Ομως σε σχέση με τα άρθρα 1 και 2 (νομικό καθεστώς της αιγιαλίτιδας ζώνης) η Επιτροπή αποφάσισε να τα εξετάσει όχι μεμονωμένα αλλά μαζί με τα άρθρα 3 (πλάτος αιγιαλίτιδας ζώνης) και 66 (δικαιώματα του παράκτιου κράτους στη συνορεύουσα ζώνη).[5] Εκρινε δηλαδή η Επιτροπή ότι τα τέσσερα αυτά άρθρα έπρεπε να μελετηθούν και να σχολιασθούν από κοινού.[6]

Στις γραμμές που ακολουθούν γίνεται αναφορά στις παρατηρήσεις και τις προτάσεις που υποβλήθηκαν από τους αντιπροσώπους των κρατών σε σχέση με το νομικό καθεστώς της ζώνης, στη διάρκεια των συζητήσεων της Πρώτης Επιτροπής, τόσο στα πλαίσια της Γενικής Συνόδου όσο και της μεμονωμένης συζήτησης των συγκεκριμένων άρθρων.

Ετσι: Στη γενική συζήτηση που έγινε από τις 3 μέχρι και τις 19 Μαρτίου 1958,[7] σχολιάστηκαν ανάμεσα σε άλλα και τα εξής :
Πρώτο: Διαπιστώθηκε ως ιδιαίτερα ικανοποιητικό ότι η Επιτροπή Διεθνούς Δικαίου κατέληξε σε οριστική θέση αναφορικά με την έννοια της κυριαρχίας που το παράκτιο κράτος έπρεπε να ασκεί στην αιγιαλίτιδα ζώνη. Στο παρελθόν αυτό είχε προκαλέσει έντονη διχογνωμία.[8]
Δεύτερο : Σχολιάστηκε ως σωστή επιλογή η υιοθέτηση του όρου "κυριαρχία" σε σχέση με τη φύση των δικαιωμάτων που το παράκτιο κράτος έπρεπε να ασκεί στον εναέριο χώρο πάνω από την αιγιαλίτιδα ζώνη.[9]
Τρίτο : Σχολιάσθηκε αρνητικά η διατύπωση της Επιτροπής Διεθνούς Δικαίου "... καθώς και από τους άλλους κανόνες του διεθνούς δικαίου"[10], στο άρθρο 1, ως αφηρημένη έννοια που ήταν αδύνατο να ορισθεί με επιτυχία και έπρεπε να παραλειφθεί.[11]
Τέταρτο : Εγινε αποδεκτό πως το άρθρο 1 επαναβεβαίωσε μιαν αρχή του διεθνούς δικαίου που ήταν σύμφωνη με την πρακτική και τη διεθνή νομοθεσία: Οτι δηλαδή η κυριαρχία του παράκτιου κράτους επεκτεινόταν στα νερά, στον αέρα και στο βυθό της αιγιαλίτιδας ζώνης με εξαίρεση το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης των ξένων πλοίων.[12]
Πέμπτο: Σχολιάσθηκε πως το παράκτιο κράτος ήταν απαραίτητο να ασκεί κυριαρχία στην αιγιαλίτιδα ζώνη του για λόγους ασφάλειας και οικονομικής και κοινωνικής ευημερίας.[13]
Εκτο : Σχολιάσθηκε θετικά ότι η αναγνώριση της αιγιαλίτιδας ζώνης ως τμήματος του εδάφους του παράκτιου κράτους αποτέλεσε αρχή του διεθνούς δικαίου.[14]

Ως προς τη φύση λοιπόν των δικαιωμάτων που το κράτος έπρεπενα ασκεί στην αιγιαλίτιδα ζώνη του οι θέσεις που υποστηρίχτηκαν από τους αντιπροσώπους των

κρατών, στα πλαίσια της Γενικής Συνόδου της Πρώτης Επιτροπής, "νομιμοποίησαν" καταρχήν τα σχετικά άρθρα 1 και 2 της Εισήγησης της Επιτροπής Διεθνούς Δικαίου και άφησαν να φανεί ότι το συγκεκριμένο θέμα θα εξασφάλιζε οριστική λύση στα πλαίσια της Διεθνούς Συνδιάσκεψης.

Αλλωστε και η μελέτη των πρακτικών της Πρώτης Επιτροπής στις μεμονωμένες συζητήσεις των σχετικών άρθρων που έγιναν από 31 Μαρτίου μέχρι και 21 Απριλίου - οπότε ολοκληρώθηκε η ψήφιση των δυο πρώτων άρθρων σχετικά με το νομικό καθεστώς[15] - οδηγεί σε ανάλογα συμπεράσματα : Καμμιά από τις προτάσεις των αντιπροσωπειών των κρατών δεν αρνήθηκε το περιεχόμενο των άρθρων ως προς το νομικό καθεστώς της αιγιαλίτιδας ζώνης που υιοθέτησε η Επιτροπή Διεθνούς Δικαίου.[16] Παρατηρήθηκε μόνο μια προσπάθεια αποσαφήνισης ορισμένων λέξεων ή εκφράσεων, διαγραφής κάποιων άλλων και προσθήκης ορισμένων σημείων που είχαν προηγουμένως παραληφθεί.[17]

Μετά από σύντομη συζήτηση γύρω από το θέμα, η οποία δεν εμφάνισε απολύτως καμμιά δυσκολία, - αφού αρκετές από τις προτάσεις ανακλήθηκαν ήδη πριν την ψηφοφορία[18] - η Πρώτη Επιτροπή έκανε αποδεκτή, για το άρθρο 1, την πρόταση του Ηνωμένου Βασιλείου.[19] Ετσι το άρθρο 1, όπως τελικά περιλήφθηκε στο κείμενο που υιοθετήθηκε από την Πρώτη Επιτροπή, είχε ως εξής : "1. Η κυριαρχία ενός κράτους επεκτείνεται, πέρα από το έδαφός του και τα εσωτερικά νερά του, επίσης σε μια θαλάσσια ζώνη παρακείμενη στις ακτές του που ορίζεται ως αιγιαλίτιδα ζώνη.
2. Η κυριαρχία αυτή ασκείται σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων αυτών καθώς και τους άλλους κανόνες του διεθνούς δικαίου."[20]
Και ως άρθρο 2 υιοθετήθηκε από την Πρώτη Επιτροπή το αντίστοιχο άρθρο της Επιτροπής Διεθνούς Δικαίου που είχε έτσι : "Η κυριαρχία ενός παράκτιου κράτους επεκτείνεται ακόμα στον εναέριο χώρο πάνω από την αιγιαλίτιδα ζώνη καθώς επίσης στο έδαφος και υπέδαφός της".[21]

Η ύπαρξη συμφωνίας και η παντελής έλλειψη αντιρρήσεων ως προς το περιεχόμενο των παραπάνω άρθρων και στην Ολομέλεια της Συνδιάσκεψης οδήγησαν στην τελική αποδοχή των άρθρων αυτών όπως υιοθετήθηκαν από την Πρώτη Επιτροπή.[22]

Καταλήγοντας, διαπιστώνεται ότι στα πλαίσια της Πρώτης Διεθνούς Συνδιάσκεψης του 1958 για το δίκαιο της θάλασσας το ζήτημα του χαρακτηρισμού της νομικής φύσης της αιγιαλίτιδας ζώνης βρήκε οριστική λύση χωρίς ιδιαίτερη δυσκολία. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι τα κράτη - σύνεδροι παρουσιάστηκαν στη Συνδιάσκεψη αυτή με οριστικοποιημένες απόψεις πάνω στο θέμα που, στην ουσία, δε διέφεραν από τις αντίστοιχες θέσεις της Επιτροπής Διεθνούς Δικαίου. Και δεν υπάρχει καμμιά αμφιβολία ότι η χρησιμοποίηση της λέξης "κυριαρχία" στο άρθρο 1 της "Σύμβασης για την Αιγιαλίτιδα Ζώνη και τη Συνορεύουσα Ζώνη", που υπογράφηκε στα πλαίσια της Συνδιάσκεψης,[23] ανερώνει την πρόθεση της διεθνούς κοινότητας να αναγνωρίζεται στο παράκτιο κράτος πλήρης και απόλυτη εξουσία στην αιγιαλίτιδα ζώνη του, παρά την εξαίρεση του δικαιώματος της αβλαβούς διέλευσης.

1. Στην πρώτη Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων εθνών για το δίκαιο της θάλασσας (Συνδιάσκεψη της Γενεύης του '58,) οι εργασίες της οποίας κράτησαν δυο μήνες (24 Φεβρουαρίου μέχρι 27 Απριλίου), συμμετείχαν αντιπρόσωποι από 87 κράτη - συμπεριλαμβανομένης και της Ελλάδας - και παρατηρητές από 16 Διεθνείς Ειδικευμένους και Διακρατικούς Οργανισμούς. Για περισσότερες λεπτομέρειες Βλ. Final Act of the Conference, Doc. A/Conf.13/L.58 και List of delegations στο A/Conf.13/38 A/Conf.13/38, United Naitons, Conference on the Law of the Sea, Official records, Plenary meetings, Summary records of meetings and annexes, Geneva '58, Vol. II, σ. 146-147 και σ. XIII-XXVIII. Επίσης Jones op.cit., σ. 54 και Jagota, S.P., Maritime Boundary, 1985,Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, σ. 20.

2. Βλ. Απόφαση 1105 (XI) της 21 Φεβρουαρίου 1957 της Γενικής Συνέλευσης των Ηνωμένων Εθνών.

3. Στα πλαίσια της Συνδιάσκεψης δημιουργήθηκαν συνολικά πέντε Επιτροπές για την επεξεργασία των εξής θεμάτων : α) Η Πρώτη Επιτροπή για την αιγιαλίτιδα και τη συνορεύουσα ζώνη β) Η Δεύτερη Επιτροπή για την ανοιχτή θάλασσα γ) Η Τρίτη Επιτροπή για την αλιεία και την προστασία του βιολογικού πλούτου της ανοιχτής θάλασσας δ) Η Τέταρτη Επιτροπή για την ηπειρωτική υφαλοκρηπίδα και ε) Η Πέμπτη Επιτροπή για τα περίκλειστα κράτη. Ολα τα κράτη που συμμετείχαν στη Συνδιάσκεψη αντιπροσωπεύτηκαν σε κάθε μια από αυτές τις Επιτροπές με έναν αντιπρόσωπό τους, σύμφωνα με τον κανονισμό που υιοθετήθηκε από τη Συνδιάσκεψη στην πρώτη Συνεδρίαση της Ολομέλειας, βλ. rule 48, Rules of Procedure, στο A/Conf.13/38, op.cit., σ. XXXV.

4. Βλ.Τρίτη Συνεδρίαση, 3 Μαρτίου '58, στο A/Conf.13/39, United Nations Conference on the law of the sea, Official records, First Committee, Summary records of meetings and annexes, Geneva '58, Vol. III., σ. 1-3. Επίσης, Εικοστή τρίτη Συνεδρίαση, 21 Μαρτίου '58 ibid, σ. 72-74 και Droit de la mer à la conférence de Genève, 12 Chronique de politique étrangère 1959, num.1, σ. 12.

5. Η απόφαση υιοθετήθηκε μετά από πρόταση του Ισημερινού (Εκουαδόρ) η οποία έγινε δεκτή στην 23η Συνεδρίαση με 46 ψήφους υπέρ, 16 κατά και 8 αποχές. Βλ. A/Conf.13/38, op.cit., σ. 115 και A/Conf.13/39, op.cit., σ. 73.

6. ...as a group and not individually, βλ. πρόταση Ισημερινού, ibid.

7. Βλ. Τρίτη μέχρι και Εικοστή πρώτη συνεδρίαση, στο A/Conf.13/39 op.cit., σ. 2-70.

8. Βλ. επιχειρηματολογία Mr. Perera, Κεϋλάνη (Σρι Λάνκα), 10η Συνεδρίαση, ibid, σ.27.

9. Βλ. επιχειρηματολογία Sir Manningham-Buller, Ηνωμένο Βασίλειο, 5η Συνεδρίαση, ibid, σ. 8.

10. Το συγκεκριμένο άρθρο είχε ως εξής : "Η κυριαρχία αυτή ασκείται σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που ορίζονται σ' αυτά τα άρθρα καθώς και τους άλλους κανόνες του διεθνούς δικαίου".

11. Βλ. επιχειρηματολογία Mr. Carmona (Βενεζουέλα) και Mr. Katicic (Γιουγκοσλαβία), 9η Συνεδρίαση, στο A/Conf.13/39, op.cit., σ. 23. Επίσης Mr. Grigorov (Βουλγαρία), 18η Συνεδρίαση, ibid, σ. 58.

12. Βλ. Mr. Barnes (Λιβηρία), 10η Συνεδρίαση, ibid, σ. 28 και Mr. Loutfi (Ενωμένη Αραβική Δημοκρατία), 21η Συνεδρίαση, ibid, σ. 67.

13. Βλ. Mr. Bhutto (Πακιστάν), 17η Συνεδρίαση, ibid, σ. 50.

14. Mr. Zourek (Τσεχοσλοβακία), 19η Συνεδρίαση, ibid, σ. 60.

15. Βλ. 58th και 59th meetings, ibid, σ. 182-183.

16. Για μια προσωπική μαρτυρία βλ. Doc.A/Conf.13/C.1/L.6 (Γαλλία), Doc.A/Conf.13/C.1/L.57 (Γιουγκοσλαβία), Doc.A/Conf.13/C.1/L.63 (Ελλάδα), Doc.A/Conf.13/C.1/L.81 (Δανία), Doc.A/Conf.13/C.1/L.82 and Corr.1 (Κολομβία), Doc.A/ Conf.13/C.1/L.83 (Κάτω Χώρες),Doc.A/Conf.13/C.1/L.134(Ηνωμένο Βασίλειο), Doc.A/Conf.13/C.1/L.139 (Περού), Doc.A/Conf.13/ C.1/L.145 (Τουρκία), ibid.

17. Οι τροποποιήσεις που υποβλήθηκαν είχαν έτσι: Ως προς το άρθρο 1: Τρεις προτάσεις - της Δανίας (Doc.A/Conf. 13/C.1/L.81, ibid, σ. 233), της Γιουγκοσλαβίας (Doc.A/ Conf.13/C.1/L.57, ibid, σ. 227) και του Ηνωμένου Βασιλείου (Doc.A/Conf.13/C.1/L.134, ibid,σ.247) - περιλάμβαναν επιπλέον μνεία "των εσωτερικών νερών". Δυο προτάσεις - των Κάτω Χωρών (Doc.A/Conf.13/C.1/L.83, ibid, σ.234) και της Τουρκίας(Doc.A/ Conf.13/C.1/L.145, ibid, σ. 250) - περιλάμβαναν μνεία "του δικαιώματος της αβλαβούς διέλευσης". Σε σχέση δε με τον τρόπο που θα έπρεπε να ασκείται η κυριαρχία μια πρόταση - της Ελλάδας - εισηγούνταν τη λέξη "restrictions" (περιορισμοί) αντί της λέξης "conditions" (προϋποθέσεις)(Doc.A/Conf.13/C.1/ L.63, ibid, σ. 229), ενώ μια άλλη πρόταση - του Ηνωμένου Βασιλείου - εισηγούνταν τη λέξη "provisions" (διατάξεις) (ibid). Τέλος υπήρχε και πρόταση - από το Περού - στην οποία γινόταν αναφορά επιπλέον για τη διατήρηση και εκμετάλλευση των ζώντων οργανισμών στην αιγιαλίτιδα ζώνη (Doc.A/Conf.13/ C.1/L.132, ibid, σ. 249). Ως προς το άρθρο 2 οι προτάσεις που υποβλήθηκαν από τη Γαλλία(Doc.A/Conf.13/C.1/L.6, ibid, σ. 212), τη Δανία(Doc.A/ Conf.13/C.1/L.81, ibid), την Κολομβία (Doc.A/Conf.13/C.1/L.82 and Corr.1, ibid, σ. 223) και τις Κάτω Χώρες (Doc.A/Conf.13/ C.1/L.83, ibid, σ. 234) δεν περιείχαν καμμιά σημαντική διαφοροποίηση σε σχέση με το αντίστοιχο άρθρο του κειμένου της Επιτροπής Διεθνούς Δικαίου (Doc.A/Conf.13/C.1/L.81, L.82 and Corr.1, para.1 and L.83, ibid.

18. Βλ. ibid, σ. 182 και 183.

19. Η πρόταση αυτή έγινε αποδεκτή με 61 ψήφους υπέρ, 1 κατά και 8 αποχές, βλ. ibid.

20. Doc.A/Conf.13/C.1/L.28/Rev.1, Annex, στο A/Conf.13/38, op. cit., σ. 123.

21. Βλ. και supra.

22. Ετσι στην ψηφοφορία που έγινε στις 27 Απριλίου 1958 στα πλαίσια της Ολομέλειας,19η Συνεδρίαση, το άρθρο 1 υιοθετήθηκε με 72 ψήφους ενώ το άρθρο 2 με 75 ψήφους. Βλ. A/Conf.13/ 38, op.cit., σ.61-62.

23. Η Συνδιάσκεψη της Γενεύης του '58 κατέληξε στην υπογραφή τεσσάρων Συμβάσεων : α) τη Σύμβαση για την αιγιαλίτιδα και τη συνορεύουσα ζώνη β) τη Σύμβαση για την ανοιχτή θάλασσα γ) τη Σύμβαση για την ηπειρωτική υφαλοκρηπίδα και δ) τη Σύμβαση για την αλιεία και τη διατήρηση του βιολογικού πλούτου της ανοιχτής θάλασσας.

## ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

## ΣΥΜΒΙΒΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΡΧΙΑΣ ΜΕ ΤΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΑΒΛΑΒΟΥΣ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ - ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΚΗ

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

### Η ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΥΡΙΑΡΧΙΑ

#### 1. Γενικές παρατηρήσεις

Η σύμβαση της Γενεύης του '58 για την Αιγιαλίτιδα και τη Συνορεύουσα Ζώνη, που υπογράφηκε στα πλαίσια της Πρώτης Συνδιάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών και που ακόμα αποτελεί lex lata μέχρι τη θέση σε ισχύ της Νέας Σύμβασης,[1] αναγνώρισε την ύπαρξη πλήρους κυριαρχίας στην αιγιαλίτιδα ζώνη αποσαφηνίζοντας έτσι, οριστικά, το περιεχόμενο των δικαιωμάτων που το παράκτιο κράτος πρέπει να ασκεί στη θάλασσα αυτή. Με τη Σύμβαση του '58 "νομιμοποιήθηκε" και συμβατικά η "κυριαρχία" που ασκούν τα παράκτια κράτη στη γειτονική τους θάλασσα. Εκτοτε, ο χαρακτηρισμός της νομικής φύσης της αιγιαλίτιδας ζώνης δεν απασχόλησε ούτε τα κράτη ούτε τους θεωρητικούς.

Στην Τρίτη Συνδιάσκεψη[2] , που συγκλήθηκε για να δώσει λύσεις στα προβλήματα του δικαίου της θάλασσας, το νομικό καθεστώς της αιγιαλίτιδας ζώνης δεν αποτέλεσε πρόβλημα. Παρόλο που το θέμα επανήλθε στο προπαρασκευαστικό στάδιο της Συνδιάσκεψης - στη Sea-Bed Committee - και στην ίδια τη Συνδιάσκεψη δεν αποτέλεσε αντικείμενο ιδιαίτερης συζήτησης και διαφωνιών. Μπορεί μεν να εμφανίστηκε και να συζητήθηκε έντονα το πρόβλημα της "ενότητας" και της "πολλαπλότητας" των καθεστώτων στην αιγιαλίτιδα ζώνη[3] όμως η "κυριαρχία" δεν αμφισβητήθηκε από την έννοια της αιγιαλίτιδας ζώνης. Η έννοια της κυριαρχίας, πλήρους και απόλυτης, με μοναδική εξαίρεση την αβλαβή διέλευση, αποτέλεσε τη μοναδική άποψη η οποία ήταν δυνατόν να εκφράζει το νομικό καθεστώς στην αιγιαλίτιδα ζώνη και να ανταποκρίνεται στα δικαιώματα που το παράκτιο κράτος ασκεί μέσα σ' αυτήν.[4]

Στο Νέο Δίκαιο της θάλασσας έγινε λοιπόν σαφές ότι η αιγιαλίτιδα ζώνη είναι έδαφος του παράκτιου κράτους. Οτι η αιγιαλίτιδα ζώνη αποτελεί τη μοναδική θαλάσσια ζώνη κυριαρχίας μέσα στα νερά της οποίας, αλλά και στο βυθό και το υπέδαφος του βυθού καθώς και τον υπερκείμενο αέρα, το παράκτιο κράτος συμπεριφέρεται όπως ακριβώς στο χερσαίο τμήμα του εδάφους του. Οτι ως αναγκαίο συμπλήρωμα και αναπόσπαστο τμήμα του χερσαίου εδάφους η αιγιαλίτιδα ζώνη "παρακολουθεί" το διεθνές εδαφικό καθεστώς του.[5] Και ότι μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη η κυριαρχία ασκείται σύμφωνα με τους περιορισμούς που προβλέπονται από το διεθνές δίκαιο.

Ο περιορισμός που υφίσταται η κρατική κυριαρχία μέσα στην παράκτια θάλασσα, δηλαδή το δικαίωμα αβλαβούς διέλευσης, δε διαφοροποιεί το νομικό καθεστώς της τελευταίας από εκείνο του εδάφους. Ο περιορισμός αποβλέπει στην εξυπηρέτηση του κοινού συμφέροντος της διεθνούς ναυσιπλοίας και αποτελεί "εξαίρεση" και συγχρόνως "υποχρέωση" του κράτους από τη συμμετοχή του στη διεθνή κοινότητα.[6]

Ποια όμως είναι στη σύγχρονη εποχή η αντίληψη περί της κυριαρχίας και ποια η προβληματική για την επέκταση του κανόνα της κυριαρχίας στην παράκτια

θάλασσα; Ποιοι μπορεί να θεωρούνται, σήμερα, ως δικαιολογητικοί λόγοι εφαρμογής και διατήρησης αυτού του κανόνα στην αιγιαλίτιδα ζώνη;

1. Αναφερόμαστε βέβαια στη Σύμβαση Montego- Bay καρπό της Τρίτης Συνδιάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας, η οποία υπογράφηκε στις 10 Δεκεμβρίου 1982 και θα τεθεί σε ισχύ 12 μήνες μετά την τελευταία επικύρωσή της από 60 κράτη, σύμφωνα με το άρθρο 308.

2. Εδώ δε γίνεται καμμιά αναφορά στη Δεύτερη Συνδιάσκεψη του '60 διότι η Συνδιάσκεψη αυτή συγκλήθηκε αποκλειστικά για τη λύση του προβλήματος της οριοθέτησης της αιγιαλίτιδας ζώνης και τη ρύθμιση των ορίων των ζωνών αλιείας.

3. Βλ. τις προτάσεις που υποβλήθηκαν από Λατινοαμερικανικά και άλλα Τριτοκοσμικά κράτη για την αποδοχή μιας νέας έννοιας, πλατύτερης από εκείνη της παραδοσιακής αιγιαλίτιδας ζώνης, γνωστής με τον όρο "territorialism", που συνδύαζε κυριαρχία και δικαιοδοσία σ' ένα στενό και ένα πολύ μεγάλο κομμάτι θάλασσας αντίστοιχα, Doc.A/Conf.62/C. 2/L.5, και Doc.A/ Conf.62/C.2/L.10 στο Third United Nations Conference on the law of the sea, Official Records, Summary Records of meetings, N.Y., 1975, Vol. II και III, 1975 σ. 112 και 187, 189. Επίσης, Solodovnikoff, P. La navigation maritime dans la doctrine et la pratique Soviétiques, 1980, Libraire Générale de droit et de Jurisprudence, Richon et Durand - Anzias, Paris, σ. 202-204.

4. Βλ. A/Conf.62/C.2/WP1 στο UNCLOS III, vol. III, op.cit., σ. 109. Επίσης, A/Conf.62/ C.2/WP8/Part II στο UNCLOS III, Official records, Summary Records of meetings - Documents, N.Y., 1975, Vol. IV, σ. 153. Ακόμα, A/Conf.62/C.2/ WP8/Rev.I/Part II, στο UNCLOS III, Official Records, Summary records of meetings - Documents N.Y., 1976, Vol. V., σ. 154. Επίσης Informal Composite Negotiating Text στο UNCLOS III, Official records N.Y., 1978, Vol.III, σ.6 και A/Conf.62/122, σ. 3.

5. Για παράδειγμα, η ουδετεροποίηση του εδάφους ενός κράτους επεκτείνεται και στην αιγιαλίτιδα ζώνη του. Σε σχέση με το θέμα βλ. Verzijl, op.cit., σ. 55. Επίσης, Ευσταθιάδη, op. cit., σ. 127.

6. Βλ.Διαιτητική απόφαση που εκδόθηκε από τον Martens στην υπόθεση Costa Rica Packet, "Η επίδραση του εδάφους στον καθορισμό των αρμοδιοτήτων του παράκτιου κράτους στη θάλασσα και το Αιγαιακό πρόβλημα", Κουλούρη, Η επίδραση του... op.cit., σ. 329 υποσ. 36.

2. Η σύγχρονη αντίληψη για την κυριαρχία

Παρότι στα πλαίσια του διεθνούς δικαίου το αξίωμα της απόλυτης κυριαρχίας εξακολουθεί ακόμα να υποστηρίζεται[1] όμως, από τις πρώτες δεκαετίες του εικοστού αιώνα και μάλιστα λίγο πριν από το ξέσπασμα του Πρώτου Πολέμου, η κατάσταση αρχίζει να ωριμάζει προς μια δραστική αναθεώρηση της έννοιας αυτής. Αμέσως μετά το τέλος του πολέμου, η έννοια της διεθνούς ή εξωτερικής κυριαρχίας βρίσκεται "υπό τα πυρά σφοδρής κριτικής"[2]. Ανάμεσα σ' εκείνους που έκαναν άμεση επίθεση κατά της απόλυτης κυριαρχίας ήταν τότε οι Ν. Πολίτης, Réglade και G. Scelle.[3] Και παλαιότερα σειρά επιφανών επιστημόνων ανάμεσα στους οποίους οι Duguit, Laski και Kelsen είχαν επικρίνει και καταδικάσει την εξωτερική κυριαρχία[4].

Μετά το Δεύτερο Μεγάλο Πόλεμο η εξασθένιση της έννοιας της κυριαρχίας εκδηλώνεται πιο συστηματικά. Η ίδρυση των διεθνών οργανισμών που ευνοήθηκε αμέσως μετά τον Πρώτο Πόλεμο και πήρε διαστάσεις μετά τη λήξη του Δεύτερου Πολέμου, αποτέλεσε έναν από τους κυριότερους λόγους που η θεωρία αρχίζει να συμφιλιώνεται πλέον με την αντίληψη περί σχετικοποίησης της απόλυτης κρατικής κυριαρχίας. Οπωσδήποτε η ένταξη των κρατών στους διεθνείς οργανισμούς και η υπαγωγή τους στους κανόνες του διεθνούς δικαίου δεν οδήγησε σε άρση της κυριαρχίας τους. Η κυριαρχία δεν είναι ασυμβίβαστη προς την έννοια του δεσμευτικού χαρακτήρα του διεθνούς δικαίου. Δεσμεύσεις,δηλαδή διεθνούς δικαίου δεν αίρουν την κυριαρχία. Η κυριαρχία, ως νομική έννοια, νοείται πάντοτε και μόνο "εντός των ενδογενών και των τιθέμενων ορίων του διεθνούς δικαίου"[5]. Τα κυρίαρχα κράτη υπόκεινται μόνο στο διεθνές δίκαιο. Οι δεσμεύσεις, όμως, αυτές οδηγούν σε σχετικοποίηση και σε μείωση της έννοιας της απόλυτης κρατικής κυριαρχίας η οποία παύει να είναι "απόλυτη". Δεν μπορεί δηλαδή να υπάρχουν στη σύγχρονη διακρατική κοινότητα "απολύτως" κυρίαρχα κράτη.

Το στοιχείο της απολυτότητας έρχεται σε αντίθεση με την πραγματικότητα. Γι' αυτό και γίνεται αναφορά πλέον στην "πολλαπλότητα των κυριαρχιών", και όχι στο "απολύτως" κυρίαρχο κράτος.[6] Η έννοια της πολλαπλότητας των κυριαρχιών υποδηλώνει τους αυτονόητους περιορισμούς που επιδέχεται η κυριαρχία του κάθε κράτους ακριβώς για να εξυπηρετηθεί η ανάγκη της συνύπαρξης με τα άλλα κράτη. Από τη στιγμή δηλαδή που τα κυρίαρχα κράτη συμφιλιώνονται με την έννοια της συνύπαρξης στη διεθνή έννομη τάξη μοιραία αποδέχονται ορισμένους περιορισμούς. Και μάλιστα χωρικούς περιορισμούς. Η κυριαρχία του ενός σταματά εκεί όπου αρχίζει η κυριαρχία του άλλου. Σε αντίθετη περίπτωση η μια κυριαρχία θα προσέκρουε πάνω στην άλλη. Έτσι μια κυριαρχία που, στην πράξη, τοποθετείται δίπλα σε άλλες κυριαρχίες, μοιραία, υπόκειται στη διάβρωση την οποία κατ'ανάγκη υφίσταται "το ατομικόν" οσάκις βρίσκεται σε επαφή με το "κοινωνικόν" [7]. Γίνεται λοιπόν δεκτό ότι η κυριαρχία επιδέχεται ορισμένους αυτονόητους περιορισμούς από τη στιγμή που όλοι πρέπει να συνυπάρξουν με την έννοιά της.

Βέβαια, μετά το Δεύτερο μεγάλο Πόλεμο γεννιέται το μεγάλο ζήτημα των ανακατατάξεων στη Διεθνή Κοινότητα και της αναβίωσης της ιδέας της κυριαρχίας. Η πτώση του φαινομένου της αποικιοκρατίας σηματοδοτεί την έξαρση του εθνικισμού μιας πλειάδας πολιτικοκοινωνικών οντοτήτων - άλλοτε εξαρτημένων και άλλοτε στερημένων ακόμα και της στοιχειώδους εθνικής αντίληψης - οι οποίες προβάλλουν την αξίωση να αυτοκυβερνηθούν. Από τη στιγμή που το επιτυγχάνουν *οχυρώνονται πίσω από το δόγμα της κρατικής κυριαρχίας κα το προβάλλουν* συστηματικά στις διεθνείς σχέσεις. Για τους αποικιοκρατούμενους λαούς η αρχή

της κυριαρχίας αποτελεί τη συνισταμένη για τη διατράνωση της εθνικής τους αυτοτέλειας και αυθυπαρξίας και την εκπλήρωση της κρατικής τους συγκρότησης. Παρατηρείται τότε ένα δίμορφο φαινόμενο : Από τη μια, η αναβίωση της ιδέας της κυριαρχίας συνδυασμένης μάλιστα με την αρχή της μη επέμβασης και από την άλλη, η επέκταση των περιορισμών της κυριαρχίας[8].

Ομως, η ροή των εξελίξεων τείνει σε συνεχή απομάκρυνση από την έννοια της κυριαρχίας ως απόλυτου δικαιώματος. Οι ανάγκες για συνεχείς διεθνείς ανταλλαγές, που δημιουργήθηκαν από τις οικονομοπολιτικές μεταβολές με σκοπό την ικανοποίηση της ολοένα αυξανόμενης οικονομικής αλληλεξάρτησης των κρατών, υπογραμμίζουν το ασυμβίβαστο της απόλυτης κυριαρχίας με τις νεώτερες εξελίξεις. Οι διεθνείς *συναλλαγές και οι αναλαμβανόμενες διεθνείς υποχρεώσεις με το στοιχείο της* αμοιβαιότητας που εμπεριέχουν δημιουργούν επεμβατικές τάσεις και πιέσεις που οδηγούν σε σημαντικούς περιορισμούς και σε μείωση της κυριαρχίας. Οι οντότητες που ξεπηδούν μέσα από το σύνολο των συμβατικών δεσμεύσεων των κρατών (όπως π.χ. οι πολυεθνικές κ.α.) δημιουργούν παράγοντες σχετικοποίησης της παντοδυναμίας του κράτους και συμβάλλουν στη συρρίκνωση της κρατικής κυριαρχίας.

Η δημιουργία των "υπερμεγάλων" δυνάμεων και η έντονη εξάρτηση - πολιτική, αμυντική και οικονομική - όλων των κρατών από τις υπερδυνάμεις διαδηλώνουν τουλάχιστον την "πραγματική" (de facto) ανισότητα των κρατών, μιας και νομικώς τα κράτη θεωρούνται ίσα[9].

Στα σοσιαλιστικά κράτη η κατάσταση αυτή μαζί με την αξίωση επέμβασης που η Σοβιετική Ενωση εγείρει (Δόγμα Μπρέζνιεφ) οδηγεί σε σημαντική μείωση της εσωτερικής και εξωτερικής κυριαρχίας τους, μολονότι η σοβιετική θεωρία του διεθνούς δικαίου αποδίδει πάντοτε κεντρική σημασία στην αρχή της κυριαρχίας και στην αρχή της μη επέμβασης[10]. Και στη Δύση η πολιτική εξάρτηση από τις Ηνωμένες Πολιτείες και η αυξανόμενη αλληλεξάρτηση σε πεδία όπως της οικονομικής και συναλλαγματικής πολιτικής και της πολιτικής της προστασίας του περιβάλλοντος οδηγούν σταθερά σε εξασθένιση της κυριαρχίας.[11] Η φτώχεια, άλλωστε, των κρατών του Τρίτου Κόσμου και η οικονομική αλληλεξάρτησή τους από τις αναπτυγμένες χώρες σχετικοποιεί de facto την κυριαρχία τους[12].

Αλλά δεν είναι μόνο αυτές οι εξελίξεις που σηματοδοτούν την πραγματική συρρίκνωση της κρατικής κυριαρχίας. Είναι και η έντονη κριτική ενάντια στο στοιχείο της απολυτότητάς της. Η προσήλωση στην ιδέα της"απόλυτης" κυριαρχίας περικλείει κινδύνους για τη διεθνή ολότητα και ιδιαίτερα για τα μικρά κράτη εις βάρος των οποίων, πολλές φορές, εξαιτίας της προβολής της απόλυτης κυριαρχίας, επιβάλλονται από τα ισχυρά κράτη λύσεις που στηρίζονται σε επίδειξη ισχύος και σε άσκηση ωμής βίας μάλλον παρά σε ειρηνικά μέσα.[13]

Ετσι οι επιστημονικές αντιλήψεις που διαμορφώνονται μετά το Δεύτερο Πόλεμο σε σχέση με την κυριαρχία κατευθύνονται, κυρίως, σε άρνηση του στοιχείου της απολυτότητας. Συγκεκριμένα: Η Βορειοαμερικανική θεωρία για να ενθαρρύνει την *ένταξη των μικρών κρατών σε συμμαχικές και ομοσπονδιακές ενώσεις που* να τελούν κάτω από την επιρροή της εγκατέλειψε την ιδέα της κυριαρχίας εμφανίζοντάς την ως "απαρχαιωμένη" έννοια.[14] Αντίθετα, Η Ευρωπαϊκή αντίληψη δεν αμφισβήτησε ολοσχερώς την ύπαρξη της κυριαρχίας. Αν και αρνήθηκε τον "απόλυτο" χαρακτήρα της κυριαρχίας αποδέχτηκε τη συμφιλίωσή της με τους περιορισμούς που επιβάλλει ο σεβασμός του διεθνούς δικαίου. Αποδοχή της ύπαρξης της έννοιας της κυριαρχίας, όχι όμως του απόλυτου χαρακτήρα της, αναγνώρισε και

η Νοτιοαμερικανική αντίληψη. Ο Alvarez, γνωστός νοτιοαμερικανός θεωρητικός και δικαστής στο Διεθνές Δικαστήριο, διατύπωσε την παρακάτω γνώμη η οποία μάλιστα περιλήφθηκε στην απόφαση της 9-4-1949, για την υπόθεση του "Στενού της Κέρκυρας" (Corfu Channel Case) : "Ορισμένοι νομοδιδάσκαλοι πρότειναν να καταργηθεί η έννοια της κυριαρχίας του κράτους, θεωρώντας αυτήν ως απαρχαιωμένη. Αυτό αποτελεί πλάνη. Η έννοια της κυριαρχίας θεμελιώνεται στο εθνικό αίσθημα και στην ψυχολογία των λαών. Εχει βαθιές ρίζες. Το Καταστατικό Σύμφωνο της Διεθνούς Οργάνωσης αναγνωρίζει ρητά την κυριαρχία των κρατών (άρθρο 2 παράγραφος 1) και προσπαθεί να την εναρμονίσει με τους σκοπούς της Οργάνωσης"[15]. Και μόνο η Σοβιετική θεωρία εξακολούθησε να επιμένει στο δόγμα της "απόλυτης" κυριαρχίας και να το προβάλει ως βάθρο του διεθνούς δικαίου και ως ιδανικό των αποικιοκρατούμενων λαών. Σιγά-σιγά όμως και αυτή υποχώρησε κάνοντας δεκτό το δόγμα της "περιορισμένης κυριαρχίας". Ωστόσο, η προσπάθεια να περισωθεί η έννοια της κυρίαρχης κρατικής εξουσίας με τη χρησιμοποίηση του όρου της "περιορισμένης κυριαρχίας" παραμένει λογικά ανέφικτη καταλήγοντας, μάλιστα, σε αντινομία[16].

Στη σύγχρονη εποχή "απόλυτη" κυριαρχία δεν υφίσταται. Η κυριαρχία υφίσταται μόνο με την έννοια των περιορισμών[17]. Αν και το διεθνές δίκαιο αναγνωρίζει την κυριαρχία ως θεμελιώδη αρχή οι κανόνες του - εθιμικοί και συμβατικοί - αποτελούν κατά τα λοιπά περιορισμούς της κυριαρχίας[18].

Ωστόσο, μολονότι ο όρος "κυριαρχία" επικρίθηκε - δικαίως - από τη θεωρία δεν απεμπολήθηκε από την πρακτική. Τόσο η διεθνής νομολογία όσο και τα κράτη αποδέχτηκαν την αρχή της κυριαρχίας, την επικαλέσθηκαν και την εφάρμοσαν στις μεταξύ τους σχέσεις[19].

1. Εκτός από τους οπαδούς του θετικισμού (Jellinek, Anzilotti) που υπηρέτησαν, με τις θεωρίες τους, την παντοδυναμία του κράτους και την αρχή της απόλυτης κυριαρχίας (βλ. Οικονομίδη, op.cit., σ. 57 και Ευσταθιάδη, βιβλίο 1ο-4ο op.cit., σ. 36) προς τη δεύτερη δεκαετία του αιώνα, την απόλυτη κυριαρχία υποστήριξε σθεναρά ο H.Heller (Die Souveranitat, Βερολίνο, 1927, βλ. αναφορά στο Τενεκίδης, op.cit., σ. 13) και μετά τον Πρώτο Πόλεμο οι εθνικοσοσιαλιστές συγγραφείς για εξυπηρέτηση της εξωτερικής πολιτικής του Γ' Γερμανικού Ράϊχ (βλ. Τενεκίδης, op.cit., σ. 14).

2. Βλ. Δαγτόγλου, op. cit., σ. 74.

3. Βλ. Τενεκίδη, op. cit., σ. 14 και Ευσταθιάδη, Διεθνές Δίκαιο, op. cit., σ. 37.

4. Βλ. Δαγτόγλου, op. cit., σ. 50-51, 53-55.

5. Βλ. ibid, σ. 70 και Τενεκίδη, op. cit., σ. 40-41.

6. Βλ. Τενεκίδη, op. cit., σ. 15.

7. ibid, σ. 16.

8. Βλ. και Ευσταθιάδη, op. cit., σ. 405.

9. Βλ. Δαγτόγλου, op. cit., σ. 73 και Σπυρόπουλος, op.cit., σ. 120-121.

10. Βλ. Δαγτόγλου, op. cit., σ. 73.

11. ibid, σ.74.

12. ibid.

13. Βλ. Τενεκίδη, op.cit., σ. 16.

14. ibid, σ.26-30.

15. Corfu Channel Case, I.C.J. Reports, 1949, σ. 43.

16. Βλ. Τενεκίδη, op.cit., σ. 17.

17. Το γεγονός ότι θεωρητικά, τουλάχιστον, δεν είχαν καλλιεργηθεί οι περιορισμοί που επιδέχεται η κυριαρχία επέτρεψε σε καταχρήσεις της έννοιάς της από κράτη που άσκησαν ιμπεριαλιστική πολιτική, όπως το Γ' Ράϊχ. ( ibid, σ. 14). Η λανθασμένη δηλαδή χρήση της έννοιας της κρατικής κυριαρχίας από τους ιμπεριαλιστικούς κύκλους για την επιβολή των ιμπεριαλιστικών τους σχεδίων ενάντια στους μικρούς βοηθήθηκε από το εγγενές στοιχείο της αδυναμίας της κρατικής κυριαρχίας : το στοιχείο της απολυτότητας.

18. Βλ. Ευσταθιάδης, op. cit., σ. 404.

19. Βλ. Κωνσταντόπουλος, op. cit., σ. 343.

3. Η άσκηση του κανόνα της κυριαρχίας στην αιγιαλίτιδα ζώνη - Σύγχρονη προβληματική

Είναι όμως δυνατό το παράκτιο κράτος να ασκεί απεριόριστα και μάλιστα αποτελεσματικά την κυριαρχία του στην αποκλειστική παράκτια θαλάσσια ζώνη του όταν γίνεται σαφές πως η έννοια της απόλυτης κρατικής κυριαρχίας έχει οδηγηθεί, στη σύγχρονη εποχή, σε σημαντική συρρίκνωση; Η εξασθένιση της απόλυτης κυριαρχίας γενικότερα δεν αντανακλά κατ' επέκταση και στην άσκηση της κυριαρχίας του παράκτιου κράτους στην αιγιαλίτιδα ζώνη του;

Η σύγχρονη αντίληψη περί κυριαρχίας είναι λογικό να αντανακλάται και στο χώρο της θάλασσας, στην αποκλειστική παράκτια ζώνη του κράτους. Οι περιορισμοί που γεννιούνται από το σύνολο των συμβατικών δεσμεύσεων των κρατών και, γενικότερα, οι περιορισμοί που, μέχρι τώρα, έχουν εμφιλοχωρήσει από το διεθνές δίκαιο στο θέμα της κρατικής κυριαρχίας κλονίζουν και την κυριαρχία του κράτους στο θαλάσσιο χώρο.[1] Ο χώρος αυτός δεν παραμένει ανεξάρτητος από την εξέλιξη στον τομέα της κυριαρχίας. Ακολουθεί, ποιοτικά, τις ίδιες μεταλλάξεις και τις ίδιες μεταπτώσεις που υφίστανται στον ηπειρωτικό χώρο. Ετσι οι περιορισμοί στους οποίους υπόκειται η κρατική κυριαρχία στην ξηρά επηρεάζουν και το καθεστώς κυριαρχίας στη θάλασσα, όπου αυτή ασκείται.

Οπως στο ηπειρωτικό τμήμα έτσι και στο θαλάσσιο μέσα στη σφαίρα της εδαφικής *του αρμοδιότητας το κράτος δεν είναι απολύτως "κύριον εν τω οίκω του".*[2] Κατά την άσκηση της κυριαρχίας του το κράτος δεν είναι ελεύθερο να καθορίσει, με απόλυτη και ανεξέλεγκτη κρίση, τα εδαφικά και τα θαλάσσια σύνορά του. Η δυνατότητά του να προσδιορίσει την έκταση του αποκλειστικού θαλάσσιου χώρου - τα όρια της αιγιαλίτιδας ζώνης του - είναι πολύ περιορισμένη.[3] Εάν για παράδειγμα ένα κράτος, επικαλούμενο την κυριαρχία του, οριοθετήσει την αιγιαλίτιδα ζώνη του εξασφαλίζοντας επιθυμητά αλλά όχι θεμιτά, σύμφωνα με το συμβατικό δίκαιο, όρια βέβαιο είναι πως η αθέμιτη αυτή πράξη του θα εναντιώσει τα περισσότερα μέλη της διεθνούς κοινότητας. Με άλλα λόγια, ο καθορισμός της έκτασης όπως, άλλωστε, και του νομικού καθεστώτος της αιγιαλίτιδας ζώνης των κρατών δεν ανατίθεται μόνο στο ενδιαφερόμενο κράτος. Είναι έργο του διεθνούς δικαίου και των οργάνων του.[4] Αλλωστε το σύνολο των συμβατικών υποχρεώσεων των κρατών δεν παύει να θίγει και να κλονίζει, γενικότερα,την έννοια της κυριαρχίας στην αιγιαλίτιδα ζώνη.

Από την ανάλυση που προηγήθηκε στις προηγούμενες σελίδες έγινε σαφές ότι η κρατική κυριαρχία που ασκείται νόμιμα στην αιγιαλίτιδα ζώνη δεν διαφέρει ποιοτικά από την κυριαρχία που ασκείται στην εδαφική επικράτεια και στον εναέριο χώρο. Οποια κυριαρχία υφίσταται στην ξηρά υφίσταται και στην αιγιαλίτιδα ζώνη. Ποιοτικά δεν διαφέρει η μια κυριαρχία από την άλλη. Ωστόσο, ο θαλάσσιος χώρος θα'λεγε κανένας πως αποτελεί ένα σημαντικό παράγοντα για τη διαιώνιση του προβλήματος της κρατικής κυριαρχίας. Αλλωστε το ότι η τάση προς επιβολή της κυριαρχίας εκδηλώθηκε, κυρίως, στη θάλασσα[5] αποτελεί αποδεικτικό στοιχείο ως προς αυτό. Στο βαθμό που τα κράτη διεκδικούν τον έλεγχο όλο και μεγαλύτερων θαλάσσιων ζωνών η θάλασσα στέκεται αφορμή για τη διατήρηση της κρατικής κυριαρχίας.

Θα μπορούσε να εκφράσει κανένας την άποψη ότι η "κυριαρχία" θάταν πιο εύκολο να "εκλείψει" στην ξηρά. Από τη στιγμή που το κράτος δέχεται να συνυπάρχει στη διεθνή κοινότητα με τα άλλα κράτη και στο βαθμό που συμφιλιώνεται με την έννοια των

περιορισμών της κυριαρχίας θα μπορούσε, ίσως, να συμφιλιωθεί και με την ιδέα ότι μπορεί να ζήσει δίχως την κρατική κυριαρχία, δίχως δηλαδή την κάλυψη του δόγματος της κυριαρχίας, αν οι συνθήκες της ζωής το επιβάλουν.

Κάτι ανάλογο, όμως, δε θα ήταν καθόλου δυνατόν να γίνει αποδεκτό για το χώρο της θάλασσας. Στη θάλασσα το κράτος επιμένει να υψώνει "τη σημαία της κυριαρχίας του". Διότι εκεί υπάρχει χώρος για διεκδίκηση της κρατικής κυριαρχίας. Προς τα εκεί, άλλωστε, στρέφονται κυρίως οι διεκδικητικές τάσεις των κρατών. Στους θαλάσσιους χώρους. Δε στρέφονται στην ξηρά παρότι και η τελευταία πάντοτε θα αποτελεί χώρο ανταγωνισμών και διεκδικήσεων. Και τούτο διότι στην ξηρά υπάρχουν διαμορφωμένα σύνορα, εδαφικά σύνορα, τα οποία μάλιστα αποτελούν "ανυπέρβλητον όριον πάσης αποτελεσματικής διαμορφώσεως των μερικωτέρων κοινωνιών εκάστης πολιτείας έξωθεν", όπως υπογραμμίζει ο Κυριαζής-Γουβέλης.[6] Σε μια τέτοια περίπτωση τα κράτη θα βρίσκονταν αντιμέτωπα με άλλα κράτη. Μοιραία, λοιπόν, αυτά στρέφονται στις θάλασσες όπου υπάρχει ακόμα δυνατότητα διεκδικήσεων. Ετσι ο μόνος παράγοντας που στέκεται εμπόδιο στη συμφιλίωση με ένα "καθεστώς στερημένο της απολυτότητας" που δημιουργεί η έννοια της κρατικής κυριαρχίας είναι η θάλασσα. Αν δεν υπήρχε θάλασσα ίσως η κυριαρχία να ήταν ακόμα πιο συρρικνωμένη. Στη θάλασσα η έννοια αυτή αποτελεί την αφορμή και το στοιχείο που δημιουργεί τις προϋποθέσεις των ιστορικών τίτλων. Η θάλασσα ευθύνεται λοιπόν για τη διάσωση της έννοιας της κυριαρχίας ως τις μέρες μας. Και πράγματι. Σε ό,τι αφορά τη θάλασσα πρέπει να υπογραμμιστεί ότι, τα τελευταία χρόνια, υπήρξε μια έξαρση στοιχείων εξουσιαστικών από τη μεριά των κρατών, στο βαθμό που επιδιώχθηκε η εξασφάλιση μεγαλύτερων θαλάσσιων ζωνών κυριαρχίας.

Παρόλα αυτά στη θάλασσα το στοιχείο και η χρήση του "χώρου" υπαγορεύουν έναν επιπλέον περιορισμό στην έννοια της κυριαρχίας . Η επίδραση του υδάτινου στοιχείου δικαιολογεί μια παρέκκλιση που ανάλογη δεν ανευρίσκεται στην κυριαρχία η οποία ασκείται στην ξηρά. Ο χώρος της αιγιαλίτιδας ζώνης δέχεται ένα μοναδικό περιορισμό που έχει σχέση αποκλειστικά με την επιφάνειά του και τη χρήση του. Πρόκειται για τον περιορισμό που αφορά στο στοιχείο της διέλευσης των τρίτων, δηλαδή στη διέλευση μέσα από την αιγιαλίτιδα ζώνη. Η αναγκαιότητα του περιορισμού αυτού παρότι θεωρείται αυτονόητη και προσδιορίζεται από αρχές που πηγάζουν από το φυσικό δίκαιο δεν παύει να αποτελεί ένα παραπάνω κλονισμό της κυριαρχίας στην αιγιαλίτιδα ζώνη.

Και γεννιέται το ερώτημα : Μήπως οι αλλεπάλληλοι επεμβατισμοί της κυριαρχίας στη θάλασσα οδηγούν σε μια τάση μετάλλαξης από το καθεστώς της κυριαρχίας ; Αυτό που απομένει στο παράκτιο κράτος είναι ικανό να δικαιολογήσει το θεσμό αυτό; Η μήπως θα ήταν πιο φρόνιμο να γίνει αποδεκτή μια άλλη θεώρηση σε σχέση με το εφαρμοζόμενο στην παρακείμενη ζώνη καθεστώς που να υιοθετεί απλά την άσκηση "κυριαρχικών αρμοδιοτήτων" από τη μεριά του παράκτιου κράτους;

Παρότι, όμως, η έννοια των περιορισμών της κυριαρχίας στη θάλασσα αποτελεί πραγματικότητα κανένας δεν μπορεί να αρνηθεί την ύπαρξη και τη χρήση του όρου της κυριαρχίας, ακόμα και στο συμβατικό δίκαιο. Αλλωστε, ποτέ, κανένας κανόνας δεν είναι απόλυτος και απεριόριστος. Ολοι οι κανόνες υπόκεινται σε περιορισμούς που γίνονται δεκτοί από τα κράτη είτε με συμβάσεις είτε με έθιμα. Δεν είναι ασύνηθες σε κάθε δικαίωμα να υπάρχουν όρια: μέχρι πού δηλαδή φτάνει το

δικαίωμα και πού σταματά. Κάτι αντίστοιχο μπορεί να ισχυριστεί κανένας προκειμένου για την άσκηση της κυριαρχίας στην αιγιαλίτιδα ζώνη όπου γίνεται σαφές ότι η κυριαρχία σταματά στο δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης καθώς και στους περιορισμούς που επιτάσσει το διεθνές δίκαιο ή γίνονται αποδεκτοί από τα κράτη στα πλαίσια της αρχής της αμοιβαιότητας.

Παρά την ύπαρξη, λοιπόν, των περιορισμών δε φαίνεται τα κράτη να έδειξαν έστω και την παραμικρή διάθεση να θίξουν το καθεστώς κυριαρχίας στην αιγιαλίτιδα ζώνης τους. Από τη στιγμή που δέχονται ότι είναι κυρίαρχα στο έδαφός τους, με τους όποιους περιορισμούς μπορεί να υφίστανται κατά την άσκηση της κυριαρχίας τους, δεν αμφισβητούν την κυριαρχία τους ούτε στην εδαφική επικράτειά τους, ούτε στην αιγιαλίτιδα ζώνη τους, ούτε στον εναέριο χώρο τους. Η θέληση των κρατών έτεινε και τείνει στη διαφύλαξη του καθεστώτος της κυριαρχίας, ή σε ό,τι απομένει στο κράτος από την άσκηση αυτού του δικαιώματος.

Σε αυτή τη θέση οδηγεί, άλλωστε, και η στάση των κρατών στα πλαίσια των εργασιών της Τρίτης Συνδιάσκεψης για το δίκαιο της θάλασσας, της UNCLOS III. Με το Νέο Δίκαιο της θάλασσας η έννοια της κυριαρχίας στην αιγιαλίτιδα ζώνη θεωρήθηκε δεδομένη.[7] Εγινε αποδεκτό ότι υπάρχει ένα εμπεδωμένο καθεστώς κυριαρχίας το οποίο δεν απασχόλησε καθόλου. Δε συζητήθηκε δηλαδή εάν έπρεπε να διατηρηθεί το καθεστώς της κρατικής κυριαρχίας στην αιγιαλίτιδα ζώνη, ούτε ποιοι λόγοι έπρεπε να στηρίξουν αυτό το καθεστώς. Φάνηκε πως τα κράτη αρκέστηκαν στο ότι η άσκηση της κυριαρχίας στην αιγιαλίτιδα ζώνη αποτελεί εμπεδωμένη κατάσταση. Μια κατάσταση δεδομένη από τα ίδια τα χρόνια και ανεξάρτητα από τους λόγους που την πρωτοκαθιέρωσαν.

Κάποτε η "κυριαρχία" στο θαλάσσιο χώρο ξεκίνησε από την ανάγκη για ασφάλεια. Χρησιμοποιήθηκε για να καλύψει μια συγκεκριμένη, υπαρκτή, πραγματική αναγκαιότητα. Την προστασία των ακτών από ξένη επιβουλή, από εχθρική προσβολή. Υπήρχε με άλλα λόγια ένα δόγμα, αυτό της κυριαρχίας, που εξυπηρετούσε την άμυνα του κράτους. Σήμερα, ο κίνδυνος προσβολής των ακτών έχει; ουσιαστικά, μετατεθεί. Στη σύγχρονη εποχή, είναι πιο σύνθετες οι πραγματικές ανάγκες τις οποίες έχει να καλύψει το κράτος και για τις οποίες χρειάζεται τη συνδρομή της έννοιας της κρατικής κυριαρχίας στην παράκτια θάλασσα.

Βέβαια, ο δικαιολογητικός λόγος της ασφάλειας παραμένει πάγιος μέχρι σήμερα. Αλλά η κυριαρχία δεν εξυπηρετεί, τόσο, την ασφάλεια με την έννοια της άμυνας, όπως συνέβαινε στο παρελθόν. Σήμερα, με την αλματώδη πρόοδο της τεχνολογίας, την πρόοδο των στρατηγικών εξοπλισμών και των μαχητικών μέσων και τις απεριόριστες δυνατότητες των νέων πολεμικών εφευρέσεων, η κυριαρχία έχει αποκολληθεί, προφανώς, από την έννοια της άμυνας. Διότι οι κίνδυνοι που μπορούν να απειλήσουν την ασφάλεια των κρατών είναι δυνατόν να προέλθουν και έξω από την αιγιαλίτιδα ζώνη. Πώς είναι δυνατόν, για παράδειγμα, μια ζώνη κυριαρχίας, έστω και δώδεκα μιλίων με το Νέο Δίκαιο, να λειτουργεί ως ζώνη ασφάλειας για τα μικρά και στερούμενα οποιασδήποτε ικανότητας στον τομέα της τεχνολογίας και του εξοπλισμού κράτη, όταν καθίσταται εφικτό να πληγεί η άμυνα και η ασφάλεια αυτών των κρατών από πολύ μεγαλύτερες αποστάσεις; Πώς είναι δυνατόν η άμυνα να κατοχυρώνεται από τη μεριά των θαλάσσιων συνόρων, είτε πρόκειται για στενή είτε, ακόμη, για πλατιά αιγιαλίτιδα ζώνη, όταν οι στρατηγικές του πολέμου και τα όπλα έχουν εντυπωσιακά βελτιωθεί; Υπογραμμίζεται βέβαια ότι στο βυθό των δώδεκα μιλίων αιγιαλίτιδας ζώνης, με τη Συνθήκη του 1970 για την

αποπυρηνικοποίηση του θαλάσσιου βυθού, απαγορεύεται η τοποθέτηση πυρηνικών όπλων και άλλων όπλων μαζικής καταστροφής.[8] Και αυτό είναι ένας κανόνας ασφάλειας για τα παράκτια κράτη, κυρίως τα μικρά. Ομως είναι σίγουρο ότι το στοιχείο της ασφάλειας, ως άμυνας, αν και δεν έχει εκλείψει έχει συρρικνωθεί.

Στη σύγχρονη εποχή η ασφάλεια, με τις διαρκείς αλλοιώσεις που υφίσταται εκφράζει κυρίως μια άλλη έννοια, αυτή της "προστασίας". Η ασφάλεια δηλαδή αποκτά κυρίως ένα άλλο περιεχόμενο, ένα άλλο πεδίο αναφοράς: Την προστασία των ακτών και κατ' επέκταση της ξηράς, αφού η αιγιαλίτιδα ζώνη αποτελεί το σημείο προσέγγισης και προσπέλασης προς το έδαφος του κράτους. Η κυριαρχία λοιπόν εξυπηρετεί την ασφάλεια ως "προστασία". Προστασία που εντοπίζεται, κυρίως, στη διατήρηση των πόρων των αλιευτικών και των βιολογικών, της θάλασσας που περιβρέχει τις ακτές καθώς και του υπεδάφους της. Προστασία από βλαβερές ενέργειες ή παραλείψεις τρίτων. Προστασία από τη μόλυνση και τη ρύπανση της θάλασσας και της ξηράς. Προστασία από υγειονομικές, τελωνειακές ή άλλες παραβάσεις, λαθρεμπόριο κ.α.

Με άλλα λόγια θα έλεγε κανένας πως υφίσταται μια προσαρμογή της έννοιας της ασφάλειας σε οικονομικά κυρίως δεδομένα, με αποτέλεσμα ο δικαιολογητικός λόγος άσκησης της κυριαρχίας στην παράκτια θάλασσα να μετακινείται όλο και περισσότερο σε μια οικονομική κάλυψη, σε μια οικονομική κυριαρχία. Αυτό γίνεται φανερό από τις διεκδικήσεις των κρατών. Προβάλλονται θέματα δικαιωμάτων κατοχής αλλά για λόγους εκμετάλλευσης, ιστορικών τίτλων. Οχι για λόγους ασφάλειας. Οταν, για παράδειγμα, οι Λατινοαμερικάνοι, ακόμα και σήμερα, διεκδικούν διακόσια μίλια αιγιαλίτιδας ζώνης δεν επικαλούνται λόγους ασφάλειας. Υπολογίζουν στην εκμετάλλευση της θάλασσας. Και υπάρχει ένα ισχυρό δικαιολογητικό στοιχείο σε αυτές τις διεκδικήσεις.[9] Η θάλασσα, σήμερα, έχει παύσει να έχει τόσο ενδιαφέρον ως μέσο διευκόλυνσης της ανθρώπινης επικοινωνίας, ως θαλάσσια οδός δηλαδή όπως στο παρελθόν. Εχει εξελιχθεί σε ένα χώρο σύνθετων λειτουργιών, όπου "η εξερεύνηση και η εκμετάλλευση των πρώτων υλών και των ενεργειακών πόρων των υποθαλάσσιων περιοχών αρχίζουν να παίζουν τον ίδιο, τουλάχιστον, ρόλο με το ρόλο της παραδοσιακής ελεύθερης ναυσιπλοίας στην επιφάνεια της θάλασσας"[10]. Σήμερα η θάλασσα αποτελεί πακτωλό θησαυρών, πηγή παραγωγικού πλούτου, αλιείας, βιολογικών πόρων και πρώτων υλών.

Το οικονομικό, λοιπόν, κριτήριο θεωρούμε πως αν δε δεσπόζει σήμερα, τουλάχιστον, παίζει τον ίδιο ρόλο με εκείνο της παραδοσιακής ασφάλειας. Και θα μπορούσε, βέβαια, να διερωτηθεί κανείς: Εφόσον οικονομικοί λόγοι διαπιστώνεται πως εξυπηρετούνται, κυρίως, από την άσκηση της κυριαρχίας στην αιγιαλίτιδα ζώνη, γιατί να μην ισχύσει στην τελευταία η καθιέρωση ενός άλλου καθεστώτος, παρόμοιου με εκείνο που εφαρμόζεται στις οικονομικής φύσης θαλάσσιες ζώνες του παράκτιου κράτους, όπως η ηπειρωτική υφαλοκρηπίδα και η αποκλειστική οικονομική ζώνη (ΑΟΖ); Γιατί δηλαδή να μην εφαρμόζεται και στην αιγιαλίτιδα ζώνη το καθεστώς των κυριαρχικών δικαιωμάτων;

Στον παραπάνω προβληματισμό μια απάντηση που θα μπορούσε να δοθεί είναι η ακόλουθη: Το καθεστώς των κυριαρχικών δικαιωμάτων, δίχως αμφιβολία, αφήνει περιθώρια στους τρίτους να "επεμβαίνουν" στο συγκεκριμένο κράτος, με τη ρητή έστω συναίνεση και έγκριση του τελευταίου. Και βέβαια μια "επέμβαση" των τρίτων σε θαλάσσιες περιοχές όπως της υφαλοκρηπίδας ή της ΑΟΖ μπορεί μεν να

δημιουργήσει προβλήματα στις σχέσεις ανάμεσα στα κράτη δε δημιουργεί, όμως, "υπαρξιακά", θα τολμούσαμε να πούμε, προβλήματα στο συγκεκριμένο κράτος.

Μια "επέμβαση", όμως, στο χώρο της αιγιαλίτιδας ζώνης του κράτους, έστω και με τη ρητή συναίνεση του τελευταίου, ενέχει άλλου είδους κινδύνους. Διότι η αιγιαλίτιδα ζώνη αποτελεί τμήμα του κυρίαρχου εδάφους. Και ως "έδαφος" πρέπει να αντιμετωπίζεται με το ίδιο καθεστώς που ισχύει και στα υπόλοιπα εδαφικά τμήματα του κράτους. Οπως στο χερσαίο τμήμα του εδάφους του το κράτος, σύμφωνα με το θετικό δίκαιο, ασκεί κυριαρχία σε όλο το χώρο (αέρα, ξηρά και υπέδαφος), έτσι και στο θαλάσσιο τμήμα του εδάφους του το κράτος πρέπει να είναι παντού κυρίαρχο, έστω με την έννοια των περιορισμών που επιτάσσει το διεθνές δίκαιο. Η εξουσιαστική και κυρίαρχη δύναμη του κράτους πρέπει να εκδηλώνεται σε ολόκληρο το χώρο της εδαφικής θάλασσας - αέρα, νερά και βυθό - έστω με την εξαίρεση των περιορισμών που γίνονται δεκτοί από το διεθνές δίκαιο.

Ως "κυρίαρχο έδαφος" λοιπόν η αιγιαλίτιδα ζώνη πώς θα ήταν δυνατόν να "περιορισθεί" στο καθεστώς των κυριαρχικών δικαιωμάτων, ένα καθεστώς κυριαρχικό ως προς τα συγκεκριμένα δικαιώματα στα οποία αναφέρεται, όμως, περιορισμένο μόνο σε αυτά; Αλλωστε, ως "κυρίαρχο έδαφος" η αιγιαλίτιδα ζώνη πώς θάταν δυνατόν να υπόκειται σε επεμβατικές επιρροές και επιδιώξεις τρίτων; Αυτό δε θα συνιστούσε "επέμβαση" στα εσωτερικά κράτους και παραβίαση της αρχής της κυριαρχίας; Μια τέτοια συμπεριφορά, στο τέλος-τέλος, δε θάταν ενάντια γενικότερα στο διεθνές δίκαιο και την ειρηνική συνύπαρξη των κρατών;

1. Βλ. Αρθρο 1 παρ. 2 της Σύμβασης του '58 και άρθρο 2 παρ. 3 της Νέας Σύμβασης.

2. Βλ. Τενεκίδη, op. cit., σ. 42.

3. Βλ. McDougall, M. and Burke, W., The Public Order of the Oceans, A contemporary international law of the sea, 1962, Yale University Press, N. Haven and London, σ. 490-491.

4. Βλ. Τενεκίδη, op. cit., σ. 18.

5. Βλ. supra.

6. Βλ. Κυριαζής-Γουβέλης, op. cit., σ. 61.

7. Βλ. και supra.

8. Βλ. Συνθήκη για την απαγόρευση της τοποθέτησης πυρηνικών όπλων και άλλων όπλων μαζικής καταστροφής στο βυθό των θαλασσών και των ωκεανών και στο υπεδαφός τους, Τσάλτας,Γρ. Διεθνές Δίκαιο της θάλασσας- Κοινή κληρονομιά της ανθρωπότητας, , 1984, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα, Τομ. Β', σ. 102-107.

9. Βλ. Επιχειρηματολογία των αντιπροσώπων του Περού στον Οργανισμό Ενωμένων Εθνών για το ρεύμα Humboldt, 486η Συνάντηση της 6ης Επιτροπής της Γενικής Συνέλευσης του ΟΗΕ. Στο 11 UNGAOR, 6th Comm. 31 [UN Doc.A/C.6/SR.486 (1956)], αναφορά στο Ροζάκης, op. cit., σ.58-59.

10. Βλ. Ροζάκης, Χ. - Κλάδη - Ευσταθοπούλου, Μ., op. cit., σ. 81.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ
## ΑΒΛΑΒΗΣ ΔΙΕΛΕΥΣΗ : ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΣΤΟΝ ΚΑΝΟΝΑ ΤΗΣ ΚΡΑΤΙΚΗΣ ΚΥΡΙΑΡΧΙΑΣ

### 1.Εισαγωγικές παρατηρήσεις

Η αιγιαλίτιδα ζώνη ως ο θαλάσσιος χώρος που εξυπηρετεί τα ατομικά συμφέροντα του παράκτιου κράτους και τα συλλογικά συμφέροντα της διεθνούς κοινότητας συνδυάζει ένα "βιώσιμο" συμβιβασμό: την αβλαβή διέλευση η οποία αν και αποτελεί περιορισμό στην κρατική κυριαρχία εναρμονίζεται πλήρως με αυτήν. Πρόκειται για κανόνες του γενικού διεθνούς δικαίου οι οποίοι έχουν τύχει και συμβατικής καθιέρωσης [Καταστατικό της Βαρκελώνης της 20ης Απριλίου 1921, Σύμβαση της Γενεύης του '58 και νέα Σύμβαση του '82].

Στην αιγιαλίτιδα ζώνη του το παράκτιο κράτος έχει την κυριαρχία η οποία μειώνεται για χάρη του δικαιώματος της αβλαβούς διέλευσης. Στο θαλάσσιο τμήμα δηλαδή του εδάφους του το παράκτιο κράτος αντλεί τις εδαφικές αρμοδιότητες από την κρατική κυριαρχία. Ομως, η άσκηση της κυριαρχίας στο θαλάσσιο χώρο εκφράζεται, κυρίως, με τον περιορισμό της: την αβλαβή διέλευση.

Η αβλαβής διέλευση εκφράζει τις τάσεις του δικαίου της θάλασσας να συμβιβάσει τα αντιτιθέμενα ατομικά και συλλογικά συμφέροντα των κρατών. Παράλληλα η αβλαβής διέλευση εκφράζει τον περιορισμό της κυριαρχικής εξουσίας του παράκτιου κράτους στην εδαφική θάλασσα καθώς και την εξουσία που το κράτος έχει τη δυνατότητα να ασκεί στην περίπτωση που η αβλαβής διέλευση "πάσχει". Οποιαδήποτε αναφορά στο δικαίωμα της αβλαβούς διέ λευσης αποτελεί στην ουσία αναφορά στις αρμοδιότητες και τις δικαιοδοσίες του παράκτιου κράτους στην αιγιαλίτιδα ζώνη του. Οποιαδήποτε αναφορά στο θεσμό αυτό σηματοδοτεί την οροθεσία της κυριαρχίας και των περιορισμών της στην αιγιαλίτιδα ζώνη του κράτους. Πρόκειται για το θεσμό με τον οποίο οροθετείται η κυριαρχία και οι περιορισμοί της μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη. Ομως το καθεστώς της αβλαβούς διέλευσης, αν και επιβαλλόμενο από το διεθνές δίκαιο στα παράκτια κράτη, δεν αποτελεί ένα ελεύθερο καθεστώς απαλλαγμένο από τις παρεμβάσεις των τελευταίων. Αντίθετα. Είναι ένα περιορισμένο καθεστώς το οποίο απέχει πολύ από την έννοια της ελευθερίας της ναυσιπλοίας.

Η διεθνής κοινωνία, μ'άλλα λόγια, ενώ εισάγει περιορισμούς εις βάρος της κρατικής κυριαρχίας αποδεχομένη το θεσμό της αβλαβούς διέλευσης και τις διαφοροποιήσεις που προκύπτουν από τη λειτουργία του, παράλληλα, δημιουργεί προϋποθέσεις υπέρ της κρατικής κυριαρχίας. Η κρατική κυριαρχία περιορίζεται έτσι στην περίπτωση που ο διάπλους αποτελεί αβλαβή διέλευση. Στην αντίθετη περίπτωση - και αυτό το εκτιμά το παράκτιο κράτος- δεν υφίσταται περιορισμός και το παράκτιο κράτος διατηρεί όλες τις αρμοδιότητές του. Κάτω από καθεστώς δηλαδή μη αβλαβούς διέλευσης το παράκτιο κράτος έχει τη δυνατότητα της απαγόρευσης της διέλευσης.

Στην ανάλυση που ακολουθεί γίνεται προσπάθεια να ολοκληρωθεί η εικόνα του νομικού καθεστώτος της αιγιαλίτιδας ζώνης από την άποψη των αρμοδιοτήτων και της δικαιοδοσίας που το κράτος ασκεί καθώς και των περιορισμών που η κυριαρχία υφίσταται μέσα στο θαλάσσιο έδαφός του από τη διέλευση των τρίτων. Αναλύονται δηλαδή οι κανόνες δικαίου και το θετικό δίκαιο (γενικό εθιμικό και συμβατικό) που έχει διαμορφωθεί σε σχέση με την κυριαρχία του παράκτιου κράτους στην αιγιαλίτιδα ζώνη του όπως οροθετείται από το θεσμό της αβλαβούς διέλευσης. Και εξετάζονται οι ρυθμίσεις που αφορούν τα ζητήματα αρμοδιότητας και δικαιοδοσίας. Η ανάλυση

συγκεκριμενοποιείται στις εκ της κρατικής κυριαρχίας αρμοδιότητες και δικαιοδοσίες του παράκτιου κράτους στην αιγιαλίτιδα ζώνη του σχετικά με τη διέλευση των τρίτων. Και οροθετείται μέσα από δύο κυρίως επίπεδα : Τις αρμοδιότητες του παράκτιου κράτους να νομοθετεί σχετικά με τη διέλευση (jurisdiction to legislate) και τις αρμοδιότητες του παράκτιου κράτους να επιβάλει τη νομοθεσία του στους διερχόμενους τρίτους (jurisdiction to enforce).

## 2. Οι αρμοδιότητες του παράκτιου κράτους στην αιγιαλίτιδα ζώνη σχετικά με τη διέλευση των τρίτων

### 2.1. Ο εκ του διεθνούς δικαίου περιορισμός της αρμοδιότητας του κράτους σχετικά με τον καθορισμό των προϋποθέσεων εισόδου και εξόδου των τρίτων

Από τη στιγμή που το παράκτιο κράτος χαράξει τα θαλάσσια σύνορά του [1] αποκλειστική αρμοδιότητά του θάπρεπε ν'αποτελεί ο καθορισμός των προϋποθέσεων κάτω από τις οποίες μπορούν να εισέρχονται ή να εξέρχονται οι τρίτοι στο θαλάσσιο έδαφός του. Η εξουσία του παράκτιου κράτους να επιτρέπει ή να απαγορεύει, γενικά ή ειδικά, τη διέλευση των τρίτων μέσα στα χωρικά ύδατα θάπρεπε να είναι αποκλειστική όπως ακριβώς συμβαίνει με τα εσωτερικά νερά ή το ηπειρωτικό έδαφος[2].

Ομως η διεθνής κοινότητα έχει "αφαιρέσει" από το κράτος, μέσα στο θαλάσσιο έδαφός του, την "αποκλειστικότητα" αυτής της συμβατικής αρμοδιότητας. Ετσι το διεθνές δίκαιο καθορίζει εθιμικά και συμβατικά [3] τη δυνατότητα εισόδου των τρίτων στα χωρικά ύδατα και όχι το ενδιαφερόμενο κράτος. Προκειμένου να εξυπηρετηθεί η συνέχεια της θαλάσσιας επικοινωνίας η αιγιαλίτιδα ζώνη διαφοροποιείται, ως καθεστώς, από το έδαφος της ξηράς και η κυριαρχία του κράτους μέσα σ'αυτήν συμβιώνει με τον περιορισμό της: την αβλαβή διέλευση. Πρόκειται για μια σκοπιμότητα που καθορίζεται απευθείας από τη διεθνή έννομη τάξη και επιβάλλεται στο παράκτιο κράτος ως δικαίωμα υπέρ τρίτων.

Καθιερώνεται λοιπόν ένα δικαίωμα υπέρ των τρίτων [4]. Και μάλιστα υπέρ τωνοποιωνδήποτε τρίτων θα θελήσουν κάποια στιγμή, περιστασιακά, να το ασκήσουν. Η συμβατική καθιέρωση του δικαιώματος αυτού εντάσσεται στην όλη συλλογιστική του δικαίου των συνθηκών που προβλέπει ότι, σε εξαιρετικές περιπτώσεις[5], υφίσταται δυνατότητα καθιέρωσης δικαιωμάτων υπέρ τρίτων.

Η Σύμβαση της Γενεύης του '58, όπως άλλωστε και η Νέα Σύμβαση, καθιερώνοντας τον κανόνα της αβλαβούς διέλευσης δεν κάνει τίποτα άλλο παρά να θέτει στην πράξη τη δυνατότητα που παρέχει, γενικά, το διεθνές δίκαιο. Μόνο που στην περίπτωση της ρύθμισης της Σύμβασης του '58 οι τρίτοι δεν είναι ορισμένοι, όπως στις περιπτώσεις των συμβατικών ρυθμίσεων που ρυθμίζουν δικαιώματα και υποχρεώσεις υπέρ συγκεκριμένων τρίτων, αλλά είναι οι οποιοιδήποτε τρίτοι που διαθέτουν πλοία και που κάποια στιγμή θα χρειαστούν να διέλθουν "αβλαβώς" από μια παράκτια περιοχή.

Το διεθνές δίκαιο λοιπόν αφαιρώντας, ουσιαστικά, από το κράτος ένα τμήμα της κυριαρχίας του, αυτό δηλαδή που αντιστοιχεί στην αβλαβή διέλευση, θεσμοθετεί ένα γενικό δικαίωμα υπέρ των τρίτων: την αβλαβή διέλευση. Αλλά με την καθιέρωση του θεσμού της αβλαβούς διέλευσης το παράκτιο κράτος παύει να είναι ο ρυθμιστής των προϋποθέσεων εισόδου και εξόδου των τρίτων στα χωρικά του ύδατα. Στερείται,

μ'άλλα λόγια, του δικαιώματος να θεσμοθετεί μονομερώς την άδεια ή την απαγόρευση εισόδου των τρίτων στο θαλάσσιο έδαφός του.

Η ουσιαστική αυτή στέρηση της αρμοδιότητας του παράκτιου κράτους δε σημαίνει απλά την επιβολή ενός περιορισμού στην, κατά τα άλλα, απόλυτηκυριαρχία του αλλά, κυρίως, την επιβεβαίωση της ύπαρξης του δικαιώματοςυπέρ των τρίτων.

Αποτέλεσμα: Οι τρίτοι μπορούν να διέρχονται ακόμα και παρά τη θέληση του παράκτιου κράτους μέσα από την αιγιαλίτιδα ζώνη με την προϋπόθεση ότι διέρχονται "αβλαβώς". Στην πράξη, αυτό σημαίνει ότι η αβλαβής διέλευση συνεπάγεται έλλειψη ειδικής άδειας από το παράκτιο κράτος. Δηλαδή το δικαίωμα της διέλευσης του πλοίου ασκείται δίχως την ανάγκη λήψης προηγούμενης άδειας από το παράκτιο κράτος.Απαίτηση προηγούμενης συναίνεσης του παράκτιου για τη διέλευση είναι αντίθετη προς το διεθνές δίκαιο. Παράνομη άλλωστε θεωρείται και η απαίτηση προηγούμενης ειδοποίησης. Η υποχρέωση απλής αναγγελίας η οποία πιθανόν να χρησίμευε για τον έλεγχο της τήρησης ή μη του "αβλαβούς" της διέλευσης, μολονότι ως ενέργεια διαφέρει από την ανάγκη λήψης προηγούμενης άδειας [6] και δε φαίνεται να προσβάλει την ουσία του δικαιώματος της αβλαβούς διέλευσης, θεωρείται και αυτή αντίθετη προς το διεθνές δίκαιο [7]. Εθιμικά και συμβατικά αναγνωρίζεται πως η αβλαβής διέλευση - εφόσον είναι αβλαβής - ασκείται απόλυτα, δίχως την παραμικρή παρέμβαση του παράκτιου κράτους, στην οποία θάταν δυνατόν να οδηγήσει η υποχρέωση προηγούμενης άδειας ή απλής προειδοποίησης.

Στο σημείο αυτό υπογραμμίζεται το εξής σημαντικό: Ενώ ως προς τη νομική φύση της αβλαβούς διέλευσης δεν υφίσταται κανένα ζήτημα σχετικά με τα υποκείμενά της παρατηρείται διάσταση απόψεων. Παραμένει λοιπόν το ερώτημα εάν το υπέρ των τρίτων δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης καλύπτει αδιάκριτα όλες τις κατηγορίες των πλοίων η εάν περιορίζεται μόνο στα εμπορικά πλοία και εξαιρεί τελείως τα πολεμικά ή καλύπτει και τα πολεμικά πλοία κάτω από προϋποθέσεις.

Εθιμικά και συμβατικά το θέμα του απόλυτου δικαιώματος της αβλαβούς διέλευσης των εμπορικών πλοίων δε γεννά καμμιά αμφισβήτηση. Ομως το θέμα της ύπαρξης ή μη απόλυτου δικαιώματος αβλαβούς διέλευσης για τα πολεμικά πλοία παρουσιάζει έλλειψη ομοφωνίας στη θεωρία και την πρακτική.

Οι συγγραφείς εμφανίζονται με διιστάμενες απόψεις πάνω στο θέμα. Ετσι: Ενώ ορισμένοι υποστηρίζουν ότι δεν υφίσταται δικαίωμα αβλαβούς διέλευσης για τα πολεμικά πλοία [8] άλλοι, αντίθετα, υποστηρίζουν ότι η αβλαβής και ακίνδυνη διέλευση των πολεμικών πλοίων, σε καιρό ειρήνης, δεν πρέπει να εμποδίζεται και ότι τα πολεμικά πλοία έχουν δικαίωμα αβλαβούς διέλευσης από εκείνα τα τμήματα της αιγιαλίτιδας ζώνης που αποτελούν μέρος των οδών διεθνούς ναυσιπλοίας [9].

Η διεθνής νομολογιακή πρακτική δε διαμορφώνει, επίσης, με ασφάλεια ένα γενικό κανόνα σε σχέση με το θέμα. Η απόφαση δηλαδή του Διεθνούς Δικαστηρίου της Χάγης για την υπόθεση του Στενού της Κέρκυρας, το 1949, περιορίζεται μόνο στη ρύθμιση του προβλήματος της διέλευσης των πολεμικών πλοίων μέσα από τα στενά διεθνούς ναυσιπλοίας και συγκεκριμένα στην αποδοχή του απόλυτου δικαιώματος της αβλαβούς διέλευσης μέσα από τα στενά, δίχως περιορισμούς (προειδοποίηση ή άδεια)[10]. Για την περίπτωση όμως της διέλευσης των πολεμικών πλοίων μέσα από την αιγιαλίτιδα ζώνη η απόφαση δε διευκρινίζει απολύτως τίποτα. Οι απόψεις που διατυπώθηκαν σχετικά με το θέμα στο δικαστήριο διίστανται [11] και ο ισχυρισμός της Μ.Βρεταννίας ότι "το

δικαίωμα της διέλευσης των πολεμικών πλοίων μέσα από διεθνή στενά αποτελεί πτυχή ενός ευρύτερου δικαιώματος διέλευσης μέσα από την αιγιαλίτιδα ζώνη" [12] δε συνοδεύτηκε από κανένα σχόλιο που ίσως να βοηθούσε σε αποσαφήνιση του προβλήματος.

Λαμβανομένου λοιπόν υπόψη του γεγονότος ότι το Διεθνές Δικαστήριο απέφυγε να αναγνωρίσει ρητά την ύπαρξη δικαιώματος αβλαβούς διέλευσης των πολεμικών πλοίων μέσα από την αιγιαλίτιδα ζώνη, [13] μολονότι αυτό υποστήριξε με σαφήνεια το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης τέτοιων πλοίων μέσα από τα διεθνή στενά, δε χωρά καμμιά αμφιβολία πως το πρόβλημα και η αβεβαιότητα σχετικά με τη λύση του εξακολούθησαν να υφίστανται και μετά την απόφαση του 1949.

Αβεβαιότητα παρατηρείται και στη νομοθετική πρακτική των κρατών σε σχέση με το θέμα. Παρότι, στην πλειονότητά τους, τα εσωτερικά δίκαια των κρατών που αναφέρονται στην αιγιαλίτιδα ζώνη συμπεριλαμβάνουν ρυθμίσεις για τα πολεμικά πλοία, οι ρυθμίσεις αυτές, ωστόσο, δεν παρουσιάζουν μεταξύ τους καμμιά ομοιομορφία. Ετσι: Ορισμένα κράτη ανάμεσα στα οποία η Γιουγκοσλαβία[14] και το κράτος του Ιράν [15] αποδέχονται το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης των πολεμικών πλοίων μέσα από την αιγιαλίτιδα ζώνη, δίχως περιορισμούς.

Αλλα πάλι κράτη, ανάμεσα σ'αυτά η Δανία[16], η Ιταλία [17], η Βραζιλία [18], το Περού [19], η Δημοκρατία της Κορέας [20], οι Σεϋχέλλες [21], η Guyana [22] και η Ινδία [23] για τη διέλευση των αλλοδαπών πολεμικών πλοίων μέσα από την αιγιαλίτιδα ζώνη τους απαιτούν προηγούμενη ειδοποίηση.

Υπάρχουν όμως και κράτη, όπως η Κίνα [24], η Νορβηγία [25], η Ολλανδία [26], το Μπαγκλαντές [27], η Βιρμανία [28], το Πακιστάν [29], η Σρι Λάνκα [30] και οι Μαλβίδες [31] τα οποία δεν αρκούνται μόνο στη γνωστοποίηση της διέλευσης αλλά απαιτούν και σχετική προηγούμενη συγκατάθεση και άδεια για την πραγματοποίησή της. Τέλος, υπάρχουν και κράτη τα οποία δεν περιλαμβάνουν στο εσωτερικό τους δίκαιο καμμιά ρύθμιση πάνω στο θέμα. Σε τέτοιες περιπτώσεις η σιωπή του νόμου ερμηνεύεται ως αποδοχή του δικαιώματος της αβλαβούς διέλευσης των πολεμικών πλοίων μέσα από την αιγιαλίτιδα ζώνη και μάλιστα χωρίς κανένα περιορισμό, γνωστοποίηση ή άδεια. Ανάλογο χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η περίπτωση της Ελληνικής νομοθεσίας, ως προς την οποία υπογραμμίζεται ότι δεν υφίσταται νομοθετικό κείμενο που να ρυθμίζει το θέμα της διέλευσης των πολεμικών πλοίων από την Ελληνική αιγιαλίτιδα ζώνη. Μετά το 1938, οπότε καταργήθηκε υπάρχουσα ανάλογη εσωτερική ρύθμιση [32], δεν υφίσταται πλέον διάταξη εσωτερικού δικαίου που να καθορίζει του όρους εισδοχής των ξένων πολεμικών πλοίων στα Ελληνικά χωρικά ύδατα. Η σιωπή του νόμου ερμηνεύεται ως αποδοχή του δικαιώματος της αβλαβούς διέλευσης, χωρίς μάλιστα προηγούμενη άδεια ή προειδοποίηση. Η ακολουθούμενη Ελληνική πρακτική επιβεβαιώνει αυτή την ερμηνεία. Τόσο τα Αμερικανικά όσο και τα Σοβιετικά πολεμικά που διέρχονται από την αιγιαλίτιδα ζώνη της Ελλάδας κάνουν χρήση της αβλαβούς διέλευσης δίχως να προειδοποιούν τις Ελληνικές Αρχές ή να ζητούν άδεια. Βέβαια ορισμένες φορές, παρατηρείται ξένα πολεμικά πλοία να ζητούν άδεια ή να προειδοποιούν τις Ελληνικές Αρχές για την επικείμενη διέλευση. Αυτό όμως δε δημιουργεί προηγούμενο και εντάσσεται μάλλον σε μια πρακτική αβρότητας που ακολουθούν ορισμένα κράτη [33].

Η πιο πάνω ενδεικτική αναφορά αποτελεί "απόδειξη" της ανομοιομορφίας που εμφανίζεται στις νομοθετικές ρυθμίσεις των κρατών σε σχέση με το ζήτημα. Κάτω από τέτοιες προϋποθέσεις με δυσχέρεια μπορεί να συμπεράνει κανείς ότι υπάρχει διαμορφωμένος εθιμικός κανόνας. Η μεγάλη ανομοιότητα στην πρακτική των κρατών που άλλοτε δέχεται αυτόματα την αβλαβή διέλευση των πολεμικών πλοίων και άλλοτε απαιτεί άδεια ή μόνο προειδοποίηση δεν αποκρυσταλλώνει ένα γενικό κανόνα πάνω στο

θέμα. Χαρακτηριστικό παράδειγμα, επίσης, της αδυναμίας αποκρυστάλλωσης μιας πρακτικής που να συγκεντρώνει την ομοιόμορφη και μακρόχρονη συμπεριφορά είναι η περίπτωση των Ηνωμένων Πολιτειών που ενώ μέχρι το 1945 αρνούνταν το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης των πολεμικών πλοίων και απαιτούσαν προηγούμενη άδεια ή προειδοποίηση μεταβλήθηκαν, στη συνέχεια, σε υπέρμαχο της αντίθετης άποψης. Με αποτέλεσμα να μη θέτουν πλέον κανέναν περιορισμό στην αβλαβή διέλευση των αλλοδαπών πολεμικών πλοίων από την αιγιαλίτιδα ζώνη τους [34]. Η περίπτωση της Σοβιετικής Ενωσης αποτελεί ανάλογο παράδειγμα. Ενώ η στάση της Σοβιετικής Ενωσης στη Συνδιάσκεψη της Γενεύης και η όλη της πρακτική συνηγορούσαν υπέρ της άποψης ότι αυτή απαιτούσε προηγούμενη άδεια για την αβλαβή διέλευση των πολεμικών πλοίων [35] από το 1974 και μετά η Σοβιετική Ενωση διαφοροποιείται και τάσσεται υπέρ της εξομοίωσης εμπορικών και πολεμικών πλοίων, με αποτέλεσμα οι δυο υπερδυνάμεις να συμπλέουν ως προς το θέμα στις εργασίες της Τρίτης Συνδιάσκεψης [36].

Δεν είναι όμως μόνο οι θεωρητικοί και η διεθνής πρακτική που "διατηρούν" αμφισβητήσεις πάνω στο θέμα. Το συμβατικό δίκαιο, επίσης, διατηρεί το ίδιο κενό. Καμμιά από τις Συμβάσεις, ούτε αυτή του '58 ούτε και η Νέα Σύμβαση του '82, δε δίνουν λύση στο πρόβλημα. Η μόνη σχετική ρύθμιση που περιλαμβάνεται στις δυο Συμβάσεις αφορά στη διέλευση των υποβρυχίων, πολεμικών βέβαια πλοίων, και στην υποχρέωση αυτών να πλέουν στην επιφάνεια και να φέρουν τη σημαία τους με εμφανή τρόπο [37]. Αλλη ρύθμιση που να αναγνωρίζει αβλαβή διέλευση και στα πολεμικά πλοία εξομοιώνοντάς τα με τα εμπορικά ή που να περιορίζει το δικαίωμα της διέλευσης των πολεμικών πλοίων εξαρτώντας το από προηγούμενη ειδοποίηση ή άδεια του παράκτιου κράτους δεν περιλαμβάνεται σε καμμιά Σύμβαση.

Αποτέλεσμα: Υπάρχει ένα "ηθελημένο" [38] κενό σύμφωνα με το οποίο είναι αμφίβολο το καθεστώς της διέλευσης των πολεμικών πλοίων από την αιγιαλίτιδα ζώνη. Παρόλα αυτά, ενόψει και της "προϊστορίας" που προηγήθηκε της υιοθέτησης των τελικών κειμένων των δύο συμβάσεων,[39] θα τολμούσαμε ορισμένα συμπεράσματα σε σχέση με το θέμα. Τα εξής:

Αν και το πρόβλημα της διέλευσης των πολεμικών πλοίων από την αιγιαλίτιδα ζώνη παραμένει άλυτο η λύση του μπορεί - και πρέπει - να αναζητηθεί στην έννοια της "αμοιβαιότητας" (reciprocity). Διότι τα κράτη τα οποία διατηρούν για τον εαυτό τους το δικαίωμα του ελέγχου μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη τους πρέπει να είναι - και πιστεύουμε ότι είναι - σε θέση να πληρώσουν το κενό αυτό της διέλευσης. Είναι, μ'άλλα λόγια, στη θέληση και την πλήρη ευθύνη των κρατών ν'αντιμετωπίσουν - και μάλιστα δίκαια - το πρόβλημα με την αποδοχή της επέκτασης της αβλαβούς διέλευσης και στα πολεμικά πλοία. Κάτω βέβαια από έναν όρο: την αμοιβαιότητα. Ετσι η διέλευση των πολεμικών πλοίων μέσα από τις αιγιαλίτιδες ζώνες των παράκτιων κρατών είναι δυνατόν να εξομοιωθεί με εκείνη των εμπορικών πλοίων. Με τον όρο η εξομοίωση να στηρίζεται στις σχέσεις αμοιβαιότητας των κρατών.

Η θέση αυτή συνεπάγεται, παραπέρα, τα εξής: Στις περιπτώσεις κρατών με ικανούς πολεμικούς στόλους η διέλευση των στόλων μέσα από τις θάλασσες κρατών που διαθέτουν επίσης πολεμικούς στόλους μπορεί να επιτυγχάνεται με την αμοιβαιότητα, δίχως κανένα περιορισμό. Η αμοιβαιότητα λειτουργεί δίχως περιορισμούς εκεί που μπορεί να λειτουργήσει μ'αυτόν τον τρόπο. Στις περιπτώσεις, όμως, κρατών δίχως πολεμικούς στόλους - κι αναφερόμαστε ιδιαίτερα στις περιπτώσεις των τριτοκοσμικών κρατών - η αμοιβαιότητα δεν μπορεί να λειτουργήσει παρά κάτω από περιορισμούς. Οταν δηλαδή πρόκειται για τη διέλευση πολεμικών πλοίων μέσα από την αιγιαλίτιδα ζώνη ενός Τριτοκοσμικού κράτους φαίνεται λογικό και δίκαιο να μην παρέχεται από το

τελευταίο απόλυτη ελευθερία κινήσεων σε αλλοδαπά πολεμικά πλοία μέσα στα χωρικά του ύδατα. Σε τέτοιες περιπτώσεις το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης των πολεμικών πλοίων πρέπει να στερείται της απολυτότητας του δικαιώματος των εμπορικών πλοίων και να ασκείται μόνο κάτω από περιορισμούς που θα κυμαίνονται μεταξύ προειδοποίησης και άδειας.

Η θέση αυτή θεωρούμε πως βρίσκει ερείσματα τόσο στην "προϊστορία" της Τρίτης Συνδιάσκεψης και ειδικότερα στις απόψεις που εκφράστηκαν τότε από τα τριτοκοσμικά κράτη πάνω στο θέμα [40] όσο και στις σχετικές με το θέμα νομοθετικές ρυθμίσεις των κρατών αυτών [41] και γενικότερα στην πρακτική που τα κράτη αυτά ακολούθησαν και ακολουθούν μετά τις εργασίες της Συνδιάσκεψης, μια πρακτική η οποία τις περισσότερες φορές ισοδυναμεί με διέλευση μόνο μετά από προειδοποίηση ή σχετική έγκριση του παράκτιου κράτους.

Συμπερασματικά υπογραμμίζεται ότι η καθιέρωση υπέρ των τρίτων του δικαιώματος της αβλαβούς διέλευσης αποστερεί το παράκτιο κράτος από την αρμοδιότητα του αποκλειστικού ρυθμιστή, με τις εξαιρέσεις που αναφέρθηκαν για τις περιπτώσεις των πολεμικών πλοίων, της θέσπισης ή της άρσης του δικαιώματος αυτού. Με αποτέλεσμα το παράκτιο κράτος να είναι υποχρεωμένο, για την εξυπηρέτηση της συνέχειας της θαλάσσιας επικοινωνίας, να σέβεται την ελευθερία της αβλαβούς διέλευσης και να δέχεται από τα χωρικά του ύδατα οποιονδήποτε τρίτο διαπλέει "αβλαβώς".

1. Σημαντική αρμοδιότητα του παράκτιου κράτους στην αιγιαλίτιδα ζώνη του είναι η μονομερώς ασκούμενη εξουσία του να χαράσσει τα θαλάσσια σύνορά του όπως προβλέπει το διεθνές δίκαιο. Μ'άλλα λόγια να οριοθετεί την έκταση της αιγιαλίτιδας ζώνης του προσδιορίζοντας τόσο τη γραμμή βάσης (άρθρα 3 και 4 της Σύμβασης του '58 και άρθρα 5 έως 9 της Σύμβασης του '82), τη γραμμή δηλαδή από την οποία εκκινεί η μέτρηση της αιγιαλίτιδας ζώνης (αποκλειστική αρμοδιότητα) όσο και τη μεθοριακή γραμμή των θαλάσσιων συνόρων (άρθρο 6 της Σύμβασης του '58 και άρθρο 4 της Σύμβασης του '82),το εξωτερικό δηλαδή όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης (αποκλειστική ή επικουρική αρμοδιότητα). Κανένας περιορισμός δεν τίθεται ούτε από τη Σύμβαση του '58 ούτε από τη Σύμβαση του '82 στην αρμοδιότητα του κράτους να οριοθετεί μονομερώς τα θαλάσσια σύνορά του σε περιοχή όπου δεν υφίσταται γεωγραφική στενότητα. Στην περίπτωση αυτή η αρμοδιότητα του κράτους είναι αποκλειστική. Μοναδικός περιορισμός που επιβάλλεται από το διεθνές δίκαιο και που αποτελεί όχι μόνο εθιμικό αλλά και πρόσφατο, ύστερα από την υιοθέτηση της Νέας Σύμβασης, συμβατικό κανόνα είναι ότι το εξωτερικό όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης δεν μπορεί να υπερβαίνει την απόσταση των 12 ν.μ. από τις γραμμές βάσης. Ο περιορισμός δηλαδή αφορά την έκταση που μπορεί να υιοθετήσει το παράκτιο κράτος οριοθετώντας την αιγιαλίτιδα ζώνη του και όχι τη δυνατότητά του να ασκήσει αυτή του την αρμοδιότητα μονομερώς.

Η αρμοδιότητα του κράτους υπόκειται σε περιορισμούς και καθίσταται επικουρική αρμοδιότητα όταν υπάρχει γεωγραφική στενότητα στην οριοθετούμενη περιοχή. Σε περιπτώσεις δηλαδή γειτονίας κρατών κανένα από τα γειτονικά κράτη δεν μπορεί να ασκήσει μονομερώς την αρμοδιότητά του για να καθορίσει τα θαλάσσια σύνορα. Η αρμοδιότητα του κράτους στις περιπτώσεις αυτές ασκείται μόνο κάτω από προϋποθέσεις (επικουρική αρμοδιότητα).

Ετσι: Εάν δυο παράκτια κράτη αντίκεινται μεταξύ τους και η απόσταση που χωρίζει τις ακτές τους - ή πιο συγκεκριμένα τις γραμμές βάσης τους - είναι μικρότερη από 24 ν.μ. (δηλαδή από το διπλάσιο του μέγιστου επιτρεπόμενου ορίου της αιγιαλίτιδας ζώνης), ή εάν δύο κράτη παράκεινται το ένα στο άλλο τότε η οριοθέτηση δεν μπορεί να γίνει παρά μόνο με συμφωνία. Τα συμβατικά κείμενα (άρθρο 12 της Γενεύης του '58 και άρθρο 15 της Σύμβασης του '82) ρητά προβλέπουν ότι στις περιπτώσεις γειτονίας κρατών η οριοθέτηση πραγματοποιείται μετά από διαπραγματεύσεις ανάμεσα στα ενδιαφερόμενα κράτη. Και μόνο εάν οι διαπραγματεύσεις αποτύχουν το παράκτιο κράτος μπορεί ναπροχωρήσει σε μονομερή οριοθέτηση (επικουρική αρμοδιότητα). Ωστόσο και αυτή η δυνατότητα μονομερούς οριοθέτησης που διαθέτει το παράκτιο στην περίπτωση της γειτονίας κρατών υπόκειται στο διεθνές δίκαιο. Τα δυο συμβατικά κείμενα (άρθρο 12 της Σύμβασης του '58 και άρθρο 15 της Σύμβασης του '82) προβλέπουν σχετικά τους εξής περιορισμούς: α) Στις περιπτώσεις γειτονίας κανένα από τα δύο κράτη δεν έχει το δικαίωμα να επεκτείνει μονομερώς τα όρια της αιγιαλίτιδας ζώνης του πέρα από τη μέση γραμμή κάθε σημείο της οποίας βρίσκεται σε ίση απόσταση από τις γραμμές βάσης των δύο παράκτιων κρατών και β) Η οροθετική γραμμή της ίσης απόστασης δεν μπορεί να χαράσσεται μονομερώς όταν υπάρχουν ιστορικοί τίτλοι ή άλλες ειδικές περιστάσεις στην περιοχή διότι τότε πρέπει και το γειτονικό ενδιαφερόμενο κράτος να εκφράσει τις θέσεις του για την τυχόν διαφορετική γραμμή που θα χωρίσει τις δύο αιγιαλίτιδες. Ετσι στις περιπτώσεις γειτονίας η αρμοδιότητα του κράτους ως προς τη χάραξη των θαλάσσιων συνόρων δεν είναι - και δεν μπορεί να είναι - αποκλειστική αλλά προσδιορίζεται κυρίως από το βαθμό συνεργασίας των γειτόνων κρατών για την επίτευξη ή μη συμφωνίας. (Σχετικά με το

θέμα βλ. και Ροζάκη, Χ., Ιωάννου, Κ., Οικονομίδη, Κ., Φατούρου, Α., Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο, Αρμοδιότητες στο διεθνές δίκαιο, Πανεπιστημιακές παραδόσεις, 1991, Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα - Κομοτηνή, σελ. 61 - 62)

2. βλ. και Ευσταθιάδης, βιβλ. 5ο, op.cit., σ.173.

3. βλ. Καταστατικό της Βαρκελώνης της 20ης Απριλίου 1921, Σχέδιο Διάσκεψης της Χάγης του '30, "Τελική Εισήγηση" της Επιτροπής Διεθνούς Δικαίου προς τη Γενική Συνέλευση, Σύμβαση της Γενεύης του '58, Νέα Σύμβαση του '82.

4. Η αβλαβής διέλευση, όπως αναφέρεται στην απόφαση του Διεθνούς Δικαστηρίου της Χάγης για τα στενά της Κέρκυρας (1949), αποτελεί δικαίωμα του κράτους της σημαίας και όχι ευχέρεια του παράκτιου κράτους στα ξένα πλοία, βλ. Ρούκουνα,Ε.,Διεθνές Δίκαιο ΙΙ, Το κράτος και το έδαφος - Δίκαιο της θάλασσας, 1982, εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα, σ.141 και Ροζάκη - Κλάδη - Ευσταθοπούλου, op.cit., σ.46.

5. βλ. Τενεκίδης, op.cit., σ.308.

6. Για τη διαφορά της υποχρέωσης απλής αναγγελίας και της ανάγκης λήψης προηγούμενης άδειας, βλ. Δένδια, Μ., Διοικητικόν Δίκαιον, 1944, Τομ. 1, σ.46-47.

7. Αντίθετη άποψη εκφράζεται στον Κρίσπη,Ηλ., Νομικόν καθεστώς των εμπορικών πλοίων εις τους λιμένας και την χωρικήν θάλασσαν εν καιρώ ειρήνης, 1951, Εκδ. Οίκ. "Το Νομικόν", Σάκκουλα, Αθήναι, σ.92-93. Υπογραμμίζεται ωστόσο εδώ ότι είναι εντελώς διαφορετική - και δε θίγει την αβλαβή διέλευση - η περίπτωση κατά την οποία οι αρμόδιες αρχές του παράκτιου κράτους ζητούν πληροφορίες από το διεχόμενο πλοίο προκειμένου να εκτιμήσουν το "αβλαβές" στοιχείο της διέλευσης.

8. βλ. Hall, op.cit., σ.198, Massé, op. cit., σ. 112, Sorensen, M., Principes de Droit International Public, 101 R.C.A.D.I., 1960, Tom. III, σ.192.

9. βλ. Oppenheim - Lauterpacht, 8th ed, 1955 σ.494 Επίσης Colombos, op.cit., σ.133, Gidel, op.cit., Vol. III, σ.280 και Hyde,C.C., International Law, Chiefly as Interpreted and Applied by the United States, 1945, Little Brown Co., Boston 2nd ed., σ.516-518.

10. βλ. O'Connell, D.P., Innocent passage of warships,VII Thesaurus Acroasium, Institute of public International Law and International Relations of Thessaloniki, 1977, σ.409.

11. Για παράδειγμα ο Krylov αρνήθηκε να δεχθεί την ύπαρξη δικαιώματος αβλαβούς διέλευσης των πολεμικών πλοίων μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη (βλ. I.C.J. Reports, 1949, σ. 74). Ο Alvarez επισήμανε ότι αφού ο πόλεμος απαγορεύεται από το χάρτη των Ηνωμένων Εθνών η αποστολή πολεμικών πλοίων απλά διασφαλίζει τη νόμιμη άμυνα των χωρών στις οποίες ανήκουν ( βλ. ibid, σ. 47). Και ο Azevedo υποστήριξε πως τα πολεμικά πλοία πρέπει να τυχαίνουν διαφορετικής μεταχείρισης από τα εμπορικά πλοία (βλ. ibid, σ. 98).

12. βλ. I.C.J. Reports, 1949, σ. 30.

13. βλ. ibid.

14. βλ. Regulation concerning the entry, navigation and stay of foreign warships in the territorial sea and inland sea areas of Federal People's Republic of Yugoslavia, στο U.N. L.S., ST/Leg/Ser. B/6, op.cit., σ. 418-419.

15. βλ. Loi du 24 Tir 1313 (19 Juillet 1934) relative à la limite des eaux territoriales et à la zone de supervision et de contrôle , ibid, σ. 24-25.

16. βλ. Order No. 356 of 25 July 1951 respecting the admission of foreign warships and military aircraft to Danish territory in time of peace, ibid, σ. 370 και Ordinance of 27 February 1976 governing the admission of foreign warships and military aircraft to Danish territory in time of peace στο U.N. L.S., National Legislation and treaties relating to the law of the sea, (ST/Leg/Ser.B/19), 1980, U.N., N.Y., σ. 142-143.

17. βλ. Royal Decree No. 2423 of 24 August 1933, U.N.L.S., ST/Leg/Ser.B/6, op.cit., σ. 380-381.

18. βλ. Regulations governing visits by foreign warships to Brazilian ports and territorial waters in time of peace, annexed to Decree No 24063 of 29 March 1934, ibid, σ. 363.

19. βλ. Regulations governing visiting foreign warships and military aircraft enacted by Presidential Decree No. 19 of 25 June 1946, ibid, σ. 404-405.

20. βλ. Territorial Sea Law, 1977 στο U.N. L.S., ST/Leg/ Ser.B/19, op.cit., σ. 96.

21. βλ. Maritime Zones Act, 1977, ibid, σ. 103.

22. βλ. Maritime Boundaries Act, 1977, ibid, σ. 34.

23. βλ. Territorial Waters, Continental Shelf, Exclusive Economic Zone and Other Maritime Zones Act, 1976, ibid, σ. 48.

24. βλ. Provisional measures governing the entry of foreign warships into the Chinese territorial sea and ports, amended and abopted on 19 October 1946, στο U.N. L.S., ST/Leg/Ser. B/6, op.cit., σ.367.

25. βλ. Regulations for the admittance of foreign warships and military aircraft in Norwegian territory during times of peace, established by Royal Decree of 19 January 1951, ibid, σ. 398-399.

26. βλ. Decree of 2 June 1931 containing new provisions regarding access to Netherlands territory of foreign warships with stationary aircraft carried on board, as amended by Decree of 13 September 1946, ibid, σ.390-391.

27. βλ.Territorial Waters and Maritime Zones Act, 1974, στο U.N.L.S.,ST/Leg/ Ser.B/19, op.cit., σ. 4-5.

28. βλ. Territorial sea and Maritime Zones Law, 1977, ibid, σ. 8-9.

29. βλ. Territorial Waters and Maritime Zones Act, 1976, ibid, σ. 86.

30. βλ. Maritime Zones Law No. 22 of 1976, ibid, σ. 120.

31. βλ. Law No. 32/76 of 5 December 1976 relating to the navigation and passage by foreing ships and aircrafts through the airspace, territorial waters and the economic zone of the Republic of Maldives, ibid, σ. 134-135.

32. Παλαιότερα το θέμα ρυθμιζόταν από το Π.Δ. της 1ης Μαίου/18 Αυγούστου 1928 "περί κανονισμού κατάπλου ξένων πολεμικών σκαφών και των συνοδευόντων ταύτα αεροσκαφών εις τα Ελληνικά ύδατα" (βλ. Ραπτάρχης, Εθνική Αμυνα, Τομ. 36Α, και ΦΕΚ 168Α/1928), το οποίο όμως καταργήθηκε από το Β.Δ. της 21 Φεβρουαρίου/8 Μαρτίου 1938 "περί κυρώσεως κανονισμού της επί των Β. πλοίων εσωτερικής υπηρεσίας" (άρθρο 3) (βλ. Ραπτάρχης, Εθνική Αμυνα, Τομ. 36Α,και ΦΕΚ 91Α/1938).

33. βλ. και Γεωργακοπούλου, Γ., Η Αιγιαλίτιδα ζώνη της Ελλάδος: Νομικό Καθεστώς εξέλιξη και προοπτικές με το νέο δίκαιο της θάλασσας, 1988, Εγκεκριμένη διδακτορική διατριβή Νομικής Σχολής Πανεπιστημίου Αθηνών, Αθήνα, σ.152.

34. βλ. O'Connell,D.P., The influence of law on Sea power, 1975, Manchester University Press, Manchester, σ. 139.

35. βλ. Provisional rules of 28 March 1931 for foreign warships visiting USSR waters στο U.N. L.S., ST/Leg/Ser.B /6, op.cit., σ. 412-413 και Regulations of 5 August 1960 for the defence of the State frontier of the Union of Soviet Socialist Republics στο U.N.L.S., National Legislation and Treaties relating to the territorial sea, the contiguous zone, the continental shelf, the high seas and to fishing and reservation of the living resourses of the sea (ST/Leg/Ser.B/15), 1970, U.N., N.Y., σ. 212-213.

36. βλ.Third UNCLOS,Vol.III,op.cit.,σ. 203, Doc.A/Conf.62/ C.2/L.26/29-6-74.

37. βλ. άρθρο 14 παρ. 6 της Σύμβασης του '58 και άρθρο 20 της Νέας Σύμβασης.

38. βλ. Γεωργακόπουλος, op.cit., σ. 146 - 152.

39. Στη Γενεύη, σύμφωνα με το Σχέδιο της Επιτροπής Διεθνούς Δικαίου που αποτέλεσε τη βάση συζήτησης στη Συνδιάσκεψη, αναγνωρίσθηκε αρχικά το δικαίωμα των πολεμικών πλοίων για αβλαβή διέλευση εξαρτόμενο, ωστόσο, από προηγούμενη άδεια ή προειδοποίηση (άρθρο 24 του Σχεδίου, βλ. Y.I.L.C., 1956, Vol.II, op.cit., σ.276-277). Στη συνέχεια, με τροπολογία της Δανίας και της Ιταλίας, επιτεύχθηκε από τους Δυτικούς η διαγραφή της "άδειας", με αποτέλεσμα το δικαίωμα των πολεμικών πλοίων για αβλαβή διέλευση να υπόκειται μόνο σε προειδοποίηση. Ομως, ύστερα από έντονη αντίδραση της Σοβιετικής Ενωσης η οποία δεν ικανοποιήθηκε με τη λύση της εξάρτησης του δικαιώματος της αβλαβούς διέλευσης των πολεμικών πλοίων από "προειδοποίηση" μόνο, το επίμαχο άρθρο 24 περί αβλαβούς διέλευσης των πολεμικών πλοίων διαγράφηκε εντελώς (βλ. U.N. Conference on the Law of the sea, Geneva '58, Vol. II, op.cit., σ.77-78).
Στις προπαρασκευαστικές εργασίες της Τρίτης Συνδιάσκεψης, μέχρι το 1975, υπήρχε συγκεκριμένο άρθρο (το 29) στο ανεπίσημο διαπραγματευτικό κείμενο του 1975 με το οποίο εξομοιώνονταν τα πολεμικά και τα εμπορικά πλοία στο θέμα της αβλαβούς διέλευσης. Στη συνέχεια, ύστερα από την απάλειψη του άρθρου αυτού, προτάθηκε, από τα Τριτοκοσμικά κυρίως κράτη, να υπάρχει ειδική μνεία για υποχρέωση άδειας ή προειδοποίησης. Τελικά η πρόταση, από φόβο μήπως απορριφθεί ερμηνευομένη ως απόδειξη πλήρους ταύτισης των πολεμικών με τα εμπορικά πλοία, αποσύρθηκε προτού ψηφισθεί (βλ. για λεπτομέρειες Γεωργακοπούλου, op.cit., σ.149-151).

40. βλ. και ibid

41. βλ. supra.

2.2. Η αποκλειστική αρμοδιότητα ελέγχου της τήρησης ή μη του "αβλαβούς" της διέλευσης

Η συμφιλίωση της κρατικής κυριαρχίας με την αβλαβή διέλευση στον εδαφικό θαλάσσιο χώρο παρότι αφαιρεί μια σημαντική αρμοδιότητα από το κράτος ταυτόχρονα δημιουργεί και κατοχυρώνει υπέρ αυτού μια νέα, εξίσου σημαντική, αρμοδιότητα: τη δυνατότητα ελέγχου εάν μια διέλευση είναι ή όχι αβλαβής. Από τη στιγμή που ένα αλλοδαπό πλοίο εισέρχεται στην αιγιαλίτιδα ζώνη ενός παράκτιου κράτους το τελευταίο ανακτά σημαντικές αρμοδιότητες ως προς τη διέλευση.

Το συμβατικό κείμενο του '58 με τις γενικότητες που περιλαμβάνει ως προς το περιεχόμενο της αβλαβούς διέλευσης παρέχει στο παράκτιο κράτος τη διακριτική ευχέρια να εκτιμήσει εάν υφίσταται ή όχι αβλαβής διέλευση [1]. Οι διατάξεις της σύμβασης του '58 στο σημείο αυτό είναι γενικές και αόριστες. Δεν καθορίζονται, ούτε ενδεικτικά, οι πράξεις που θα μπορούσαν να θεωρηθούν ως διατάραξη της ειρήνης, της δημόσιας τάξης και της ασφάλειας του παράκτιου κράτους και που θα ισοδυναμούσαν, σύμφωνα με το άρθρο 14 παρ. 4 της Σύμβασης, με περιπτώσεις μη αβλαβούς διέλευσης. Το μόνο που καταγράφεται, το οποίο αποτελεί και κανόνα του εθιμικού δικαίου, είναι ότι η αβλαβής διέλευση συνεπάγεται το δικαίωμα στάθμευσης και αγκυροβολίας κάτω από προϋποθέσεις, εφόσον το απαιτεί η ασφάλεια της ναυσιπλοίας ή λόγοι ανωτέρας βίας ή κινδύνου,[2] ουδέποτε όμως το δικαίωμα αλιείας, εκτός αν υπάρχει σχετική συμφωνία [3]. Και ακόμα ότι η αβλαβής διέλευση των πολεμικών πλοίων συνεπάγεται την υποχρέωσή τους να μην προξενούν προβλήματα ασφάλειας στο παράκτιο κράτος και να διέρχονται με ειδικές συνθήκες, π.χ. τα υποβρύχια να πλέουν στην επιφάνεια της θάλασσας [4].

Έτσι οι διατάξεις αυτές δεν καθορίζουν με ακρίβεια τα κριτήρια της αβλαβούς διέλευσης του άρθρου 14 παρ. 4 της Σύμβασης του '58 αλλά παρ απέμπουν για τον καθορισμό των κριτηρίων " σε διατάξεις άρθρων της Σύμβασης και σε λοιπούς κανόνες του Διεθνούς δικαίου". Η Σύμβαση του '58 αφήνει στο παράκτιο κράτος τη φροντίδα να καθορίσει ποια διέλευση είναι αβλαβής με το να εκτιμά αυτό, αποκλειστικά, εάν οι πράξεις ή οι παραλείψεις των διερχόμενων πλοίων προσβάλουν την ασφάλειά του και θίγουν κυριαρχικά του δικαιώματα, ή αντιστρατεύονται και αγνοούν την εσωτερική νομοθεσία σχετικά με τη ναυσιπλοία και τις μεταφορές, ή παραβιάζουν κανόνες του διεθνούς δικαίου [5].

Αποκλειστική αρμοδιότητα ελέγχου της τήρησης ή μη του "αβλαβούς" της διέλευσης παρέχει στο παράκτιο κράτος και η Νέα Σύμβαση η οποία, αντίθετα από τη Σύμβαση του 58, περιλαμβάνει διατάξεις που διευκρινίζουν με σαφήνεια την έννοια του αβλαβούς. Η Νέα Σύμβαση δεν αρκείται στην αναφορά ενός γενικού κανόνα της έννοιας του αβλαβούς. Δεν αρκείται στην αναφορά ότι η διέλευση για να είναι αβλαβής δεν πρέπει να βλάπτει την ασφάλεια, την τάξη και την ειρήνη του παράκτιου κράτους. Η Νέα Σύμβαση υποδεικνύει και τα όρια της δικαιοδοτικής αρμοδιότητας του παράκτιου κράτους. Υποδεικνύει δηλαδή πότε η διέλευση δεν είναι αβλαβής με το να καταγράφει λεπτομερειακά τις περιπτώσεις που θεωρούνται επιβλαβείς για την ειρήνη, την τάξη και την ασφάλεια. Ωστόσο και η Νέα Σύμβαση δεν εξαντλεί το θέμα. Η απαρίθμηση των δραστηριοτήτων στο νέο συμβατικό κείμενο δεν είναι ούτε περιοριστική ούτε εξαντλητική. Είναι απλά ενδεικτική, αφήνοντας στο παράκτιο κράτος περιθώρια για ευρύτερες ερμηνείες. Αυτό γίνεται σαφές από την τελευταία διάταξη του άρθρου [άρθρο 19] στο οποίο γίνεται η απαρίθμηση, με την οποία δίνεται δυνατότητα στο κράτος να ελέγχει εάν οι πράξεις των πλοίων που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλειά του "αποτελούν δραστηριότητες που δεν έχουν άμεση σχέση με τη

διέλευση" [6]. Ετσι παρέχονται μεγάλα περιθώρια κρίσης στο παράκτιο κράτος το οποίο καθίσταται αποκλειστικά αρμόδιο να εκτιμά εάν και κατά πόσο η διέλευση εξυπηρετεί και άλλες σκοπιμότητες εκτός από εκείνες που εξυπηρετούνται σε μια αβλαβή διέλευση.

Σύμφωνα με το άρθρο 18 της Νέας Σύμβασης και το άρθρο 14 παρ. 2 της Σύμβασης του '58 ο διάπλους των αλλοδαπών πλοίων από την αιγιαλίτιδα ζώνη τρίτου κράτους γίνεται μόνο με σκοπό: α) την απλή διέλευση της ζώνης χωρίς είσοδο στα εσωτερικά νερά β) την είσοδο στα εσωτερικά νερά ή την έξοδο από τα εσωτερικά νερά με κατεύθυνση άλλο σημείο των εσωτερικών νερών ή την ανοιχτή θάλασσα και γ) τη στάθμευση και την αγκυροβολία εάν υπάρχει ανώτερη βία ή χρειάζεται να δοθεί βοήθεια σε ανθρώπους και σε πλοία που βρίσκονται σε κίνδυνο ή αν το απαιτεί η ασφάλεια της ναυσιπλοίας. Κάθε άλλη δραστηριότητα των πλοίων που δεν αποβλέπει σ'αυτό το σκοπό δεν αποτελεί αβλαβή διέλευση.

Συγκεκριμένα. Σύμφωνα με το άρθρο 19 της Νέας Σύμβασης δε συνιστούν αβλαβή διέλευση αλλά, τουναντίον, θεωρούνται ότι προσβάλλουν την ειρήνη και την ασφάλεια του παράκτιου κράτους και απαγορεύονται από το δίκαιο της θάλασσας, οι περιπτώσεις διέλευσης που το πλοίο πραγματοποιεί μια από τις ακόλουθες δραστηριότητες: i) Απειλή ή χρήση βίας κατά της κυριαρχίας, της εδαφικής ακεραιότητας και της πολιτικής ανεξαρτησίας του παράκτιου κράτους ή, με οποιοδήποτε άλλο τρόπο, παραβίαση των αρχών του διεθνούς δικαίου που περιέχονται στο Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών. Το πλοίο δηλαδή με τις ενέργειές του ή και τις παραλείψεις του θέτει σε κίνδυνο ή προσβάλλει την κυριαρχία, την εδαφική ακεραιότητα και την πολιτική ανεξαρτησία του παράκτιου κράτους. Για παράδειγμα, το πλοίο ενεργεί κατασκοπεία ή παραβιάζει την ουδετερότητα του κράτους ή επεμβαίνει σε ζητήματα που ανήκουν στην εσωτερική δικαιοδοσία του, ή εκπέμπει συνθήματα αναφερόμενα στο κράτος και γενικά προβαίνει, με οποιοδήποτε τρόπο, σε πράξεις που στρέφονται κατά του παράκτιου κράτους, της ασφάλειας και της ειρήνης του.

ii) Χρήση ή δοκιμή όπλων. Το πλοίο δηλαδή προβαίνει σε ασκήσεις με όπλα οποιουδήποτε τύπου ή σε εκτέλεση άσφαιρων ή πραγματικών πυρών κατά παράβαση των συνθηκών διέλευσης του πλου, βλάπτοντας το παράκτιο κράτος, διαταράσσοντας την ειρήνη του και ασκώντας ψυχολογική πίεση στους παράκτιους πληθυσμούς.

iii) Πράξεις με σκοπό τη συλλογή πληροφοριών που βάζουν σε κίνδυνο την άμυνα ή την ασφάλεια του παράκτιου κράτους, συμπεριλαμβανομένης και της λήψης φωτογραφιών σε απαγορευμένες περιοχές, χωρίς την άδεια του παράκτιου κράτους.

iv) Πράξεις προπαγάνδας που αποσκοπούν να βλάψουν την άμυνα ή την ασφάλεια του παράκτιου κράτους.

v) Απογείωση ή προσγείωση αεροπλάνων από και επί του πλοίου.

vi) Απογείωση η προσγείωση στρατιωτικών αντικειμένων από και επί του πλοίου.

vii) Φόρτωση ή εκφόρτωση προσώπων, εμπορευμάτων ή νομίσματοςκατά παράβαση των τελωνειακών, των φορολογικών, των μεταναστευτικών ή των υγειονομικών νόμων και κανονισμών του παράκτιου κράτους. Για παράδειγμα, το πλοίο αποβιβάζει ή επιβιβάζει επιβάτες, έστω και χωρίς αντάλλαγμα ή χωρίς στάθμευση, π.χ. με προσέγγιση άλλου πλοίου ή λέμβου ή ακόμα με κολύμβηση του αποβιβαζομένου ή επιβιβαζομένου προσώπου. Ακόμα, παραλαμβάνει ή αποβιβάζει χωρίς άδεια του κράτους ναυτικά αγήματα ή μέλη πληρωμάτων. Επίσης διενεργεί λαθρεμπόριο εις βάρος του παράκτιου κράτους. Ακόμα παραλαμβάνει ή παραδίδει εμπορεύματα και άλλα αγαθά ή συνάλλαγμα σε άλλο παραπλέον πλοίο ή σκάφος, έστω με την τήρηση απαραίτητων διατυπώσεων, όπως τη συναίνεση ή τη δασμολόγηση από το αρμόδιο όργανο του παράκτιου κράτους.

viii) Πράξεις σκόπιμης ή επικίνδυνης ρύπανσης της θάλασσας.

ix) Αλιευτική δραστηριότητα, εκτός εάν υπάρχει σχετική συμφωνία. Το πλοίο δηλαδή προβαίνει σε ενέργειες παράνομης αλιείας ή θήρας η παράνομης χρησιμοποίησης του ζωικού ή φυτικού πλούτου της θάλασσας.

x) Επιστημονική ή υδρογραφική έρευνα δίχως την άδεια του παράκτιου κράτους.

xi) Πράξεις που έχουν ως αποτέλεσμα την παρεμβολή στα συστήματα και τις εγκαταστάσεις επικοινωνίας ή άλλων παρόμοιων διευκολύνσεων του παράκτιου κράτους [7].

Σε όλες τις περιπτώσεις παραβίασης των κανόνων της διέλευσης που αναφέρθηκαν πιο πάνω υπογραμμίζεται πως το παράκτιο κράτος λαμβάνει υπόψη τα εξής:

1) Οτι η παραβίαση η οποία μπορεί να οφείλεται σε πράξη ή παράλειψη ή σε περιστατικό από ανώτερη βία, πρέπει να προέρχεται από το πλοίο. Να οφείλεται δηλαδή στα μέλη του πληρώματος ή σε άλλα πρόσωπα που βρίσκονται πάνω στο πλοίο, όπως επιβάτες, συζύγους των μελών του πληρώματος κ.α.

Η παραβίαση είναι δυνατόν να συνδέεται: α) με τη χρήση του ίδιου του πλοίου π.χ. περίπτωση σύγκρουσης πλοίου, από υπαιτιότητα του πλοιάρχου, με μια μόνιμη εγκατάσταση του παράκτιου κράτους μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη β) με τη χρήση πραγμάτων που ανήκουν στο πλοίο και που, νομικά, αποτελούν συστατικά ή παραρτήματα του πλοίου, π.χ. περίπτωση παράνομης αλιείας από λέμβο πλοίου που διέρχεται μέσα από την αιγιαλίτιδα ζώνη ή γ) με τη χρήση πραγμάτων που ανήκουν στα μέλη του πληρώματος ή σε πρόσωπα που βρίσκονται πάνω στο πλοίο [8].

Η παραβίαση είναι δυνατόν να οφείλεται σε πταίσμα, δόλο ή αμέλεια [9], των προσώπων που ενεργούν ή παραλείπουν να ενεργήσουν την πράξη, όπως π.χ. οι περιπτώσεις σκόπιμης ρύπανσης ή παράνομης αλιείας ή η περίπτωση της από πλάνη εισόδου ξένου πλοίου στην αιγιαλίτιδα ζώνη κατά τη διάρκεια νόμιμης αλιείας του στην ανοιχτή θάλασσα [10] ή ακόμα γεγονότα προερχόμενα μεν από το πλοίο οφειλόμενα όμως σε ανώτερη βία [11].

2) Οτι η παραβίαση πρέπει να στρέφεται εναντίον του παράκτιου κράτους και να αποτελεί κίνδυνο για την ασφάλειά του. Αυτό σημαίνει ότι η πράξη ή η παράλειψη πρέπει :

α) να θέτει σε συγκεκριμένο κίνδυνο : i) το ίδιο το παράκτιο κράτος (περιπτώσεις κατασκοπείας) ii) πρόσωπα που βρίσκονται στο έδαφος του παράκτιου κράτους ανεξάρτητα από το εάν αυτά φέρουν ή όχι την ιθαγένεια του τελευταίου (περιπτώσεις προσβολής της ζωής, σωματικής ακεραιότητας, τιμής, υγιείας κ.λ.π. προσώπων που βρίσκονται στην ακτή από πράξεις ή παραλείψεις προσώπων που βρίσκονται πάνω στο πλοίο, όπως περιπτώσεις σκόπιμης ρύπανσης) iii) περιουσιακά στοιχεία που βρίσκονται στο έδαφος και ανήκουν στο ίδιο το κράτος (περιπτώσεις μόνιμων εγκαταστάσεων στην αιγιαλίτιδα ζώνη κ.λ.π.) ή στα πρόσωπα που βρίσκονται στο έδαφος του κράτους.

Και β) να αποτελεί παραβίαση ενός ή περισσοτέρων κανόνων δικαίου του παράκτιου κράτους. Και μάλιστα είτε κανόνων δικαίου που πηγάζουν από την έννοια του αβλαβούς στοιχείου της διέλευσης είτε κανόνων δικαίου που πηγάζουν από την εσωτερική νομοθεσία του παράκτιου κράτους σχετικά με τη διέλευση [12].

Σε όλες τις περιπτώσεις διέλευσης όπου εκτιμάται πως το πλοίο ασχολείται με δραστηριότητες που στρέφονται εναντίον του παράκτιου κράτους και αποτελούν παραβιάσεις του "αβλαβούς" στοιχείου της διέλευσης καθώς και σε όλες τις περιπτώσεις όπου εκτιμάται πως δεν υπάρχει, στην ουσία, διέλευση αλλά με τον πλου εξυπηρετούνται άλλες σκοπιμότητες,η αρμοδιότητα του παράκτιου κράτους είναι φανερή. Το συμβατικό κείμενο της Νέας Σύμβασης καταγράφει, δίχως να εξαντλεί όλες τις περιπτώσεις, τις πράξεις που συνθέτουν παραβιάσεις του "αβλαβούς". Το

παράκτιο κράτος, όμως, είναι ο "αρμόδιος" για τον έλεγχο της τήρησης ή μη του "αβλαβούς". Το παράκτιο κράτος έχει δηλαδή την αποκλειστική αρμοδιότητα να κρίνει, σύμφωνα με το γράμμα της Σύμβασης αλλά και εξαντλώντας τα περιθώρια μιας ευρύτερης ερμηνείας, για την ύπαρξη της βλάβης και τη μη τήρηση των στοιχείων του "αβλαβούς" της διέλευσης.

Το ίδιο ισχύει και στις περιπτώσεις που καθορίζεται ρητά από τα συμβατικά κείμενα [άρθρα 17 της Σύμβασης του '58 και 21 παρ. 4 της Νέας Σύμβασης] πως η διέλευση πρέπει να είναι σύμφωνη με τους νόμους και τους κανονισμούς του παράκτιου κράτους τους σχετικούς με την αβλαβή διέλευση καθώς και τους άλλους κανόνες του διεθνούς δικαίου και τις γενικά αποδεκτές διεθνείς ρυθμίσεις σχετικά με τη ναυσιπλοία, τις μεταφορές και την πρόληψη των συγκρούσεων. Το παράκτιο κράτος είναι ο μόνος "αρμόδιος" να κρίνει τη συμμόρφωση ή μη των τρίτων με την εσωτερική νομοθεσία και τους γενικούς κανόνες του διεθνούς δικαίου στο θέμα της διέλευσης.

Ετσι το κράτος καθίσταται ο αποκλειστικός "κριτής" της τήρησης των προϋποθέσεων της αβλαβούς διέλευσης, μολονότι στερείται την αρμοδιότητα του αποκλειστικού "ρυθμιστή" της θέσπισης ή άρσης του δικαιώματος αυτού. Πρόκειται όμως για έναν υποκειμενικό κριτή. Τονίζεται δηλαδή ότι η κρίση του κράτους δεν μπορεί παρά να ενέχει υποκειμενικά στοιχεία. Και τούτο διότι η κρίση αυτή διαπλάθεται κάτω από την επίδραση των συνθηκών - πολιτικών, στρατιωτικών και οικονομικών - που, κάθε φορά, επικρατούν στο διεθνή χώρο και επηρεάζουν, αναμφισβήτητα, τις εκτιμήσεις του κράτους. Με αποτέλεσμα να διαμορφώνεται μια εκτίμηση που μπορεί καμμιά φορά να προκαλεί δυσχέρειες ανάμεσα στα κράτη [13] .

Εχει τεθεί θέμα κατα πόσο το "αβλαβές" στοιχείο μιας διέλευσης συνδέεται μόνο με τον τρόπο που μια τέτοια διέλευση πραγματοποιείται ή και με τον σκοπό που αυτή εξυπηρετεί, τον τελικό προορισμό καθώς και το φορτίο και τον τύπο του πλοίου [14]. Το Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης στην υπόθεση του Στενού της Κέρκυρας διευκρινίζει ότι η αβλαβής διέλευση εξαρτάται μάλλον από τον τρόπο που πραγματοποιείται παρά από το σκοπό της. Οι δυο Συμβάσεις [άρθρο 14 της Σύμβασης του '58 και άρθρο 18 της Νέας Σύμβασης] ορίζοντας τη διέλευση, κάνουν σαφή αναφορά στο σκοπό (..for the purpose...). Βέβαια η αναφορά αυτή αφορά στο σκοπό σε σχέση με την κίνηση και τον προορισμό του πλοίου και όχι στο σκοπό για τον οποίο γίνεται ο πλους καθεαυτός. Ως σκοπός δηλαδή καθορίζεται ο διάπλους της αιγιαλίτιδας ζώνης χωρίς είσοδο στα εσωτερικά νερά ή ο διάπλους προς και από τα εσωτερικά νερά. Ο σκοπός καθεαυτός και η αποστολή του πλοίου δε θίγονται. Και η απλή όμως αναφορά στο σκοπό είναι ενδεικτική του γεγονότος ότι, η αβλαβής διέλευση συνδέεται οπωσδήποτε με το σκοπό του πλου, τουλάχιστον στο μέτρο που ο σκοπός μπορεί να έχει επιπτώσεις στο χαρακτηρισμό μιας διέλευσης ως μη αβλαβούς. [15] Ετσι η προπαγάνδα, η συλλογή πληροφοριών ή η παρεμβολή στα συστήματα επικοινωνιών αποτελούν ενέργειες ενδεικτικές όχι μόνο του τρόπου αλλά και του σκοπού της διέλευσης. Για παράδειγμα το πλοίο που συλλαμβάνεται μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη του παράκτιου κράτους για παράνομη παρεμβολή στο σύστημα επικοινωνίας του είναι δυνατόν να κατηγορείται όχι μόνο για παραβίαση των κανόνων της αβλαβούς διέλευσης αλλά και για παράνομη ενέργεια που στρέφεται ενάντια στην ασφάλεια του παράκτιου κράτους και εξυπηρετεί σκοπιμότητες υπέρ του κράτους της σημαίας. Οσο αφορά το "σκοπό" που θίγει το "αβλαβές" μιας διέλευσης υφίσταται το πρόβλημα του εντοπισμού των εξωτερικών γνωρισμάτων του, κάτι που τις περισσότερες φορές καθίσταται δύσκολο με τη σημερινή πρόοδο της τεχνολογίας. [16] Ομως γίνεται τελικά δεκτό ότι όχι μόνο ο "τρόπος" αλλά και ο "σκοπός" είναι καθοριστικός για το "αβλαβές" της διέλευσης και πρέπει να αίρει

το "αβλαβές" κάθε στιγμή που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια, την ειρήνη και τη δημόσια τάξη του παράκτιου κράτους. Από την άλλη μεριά, ωστόσο, η ανάμιξη του παράκτιου κράτους σε θέματα προορισμού και φορτίου του πλοίου σχολιάζεται ως κίνδυνος κατά του διεθνούς εμπορίου και της διαμετακόμισης. [17]

Από τη στιγμή λοιπόν που αναγνωρίζεται στο παράκτιο κράτος το δικαίωμά του να εξετάζει αν μια διέλευση τηρεί ή όχι τις προϋποθέσεις του "αβλαβούς" αυτό [το κράτος] καθίσταται ο αρμόδιος κριτής της τήρησης ή μη του στοιχείου του αβλαβούς χαρακτήρα της διέλευσης. Η προσθετική αυτή αρμοδιότητα υπέρ του παράκτιου κράτους έχει ως συνέπεια να μειώνεται σημαντικά ο περιορισμός που υφίσταται η κυριαρχία του από το θεσμό της αβλαβούς διέλευσης αφού ουσιαστικά μόνον αυτό, το παράκτιο κράτος, είναι αρμόδιο να κρίνει το χαρακτήρα της διέλευσης. Έτσι ενώ οι προϋποθέσεις εισόδου και εξόδου των τρίτων μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη καθορίζονται αποκλειστικά από το διεθνές δίκαιο, οι προϋποθέσεις τήρησης του "αβλαβούς" στοιχείου της διέλευσης είναι αποκλειστική αρμοδιότητα του παράκτιου κράτους.

1. βλ. και Mc Dougall and Burke, op.cit., σ.192.

2. βλ. άρθρο 14 παρ. 3 της Σύμβασης του '58 και άρθρο 3 παρ. 3 της Σύμβασης της Χάγης του '30.

3. βλ. άρθρο 14 παρ. 5 της Σύμβασης του '58.

4. *ibid*, άρθρο 14 παρ. 6.

5. ibid, βλ. άρθρο 17.

6. Για παράδειγμα όταν πρόκειται για εκτέλεση γυμνασίων του στόλου τρίτου κράτους ή για πορεία πλοίων με σκεπασμένα φώτα, κ.λ.π.

7. βλ. άρθρο 19 της Νέας Σύμβασης

8. βλ. και Κρίσπη, op.cit., σ. 86.

9. Η ύπαρξη πταίσματος ή ανωτέρας βίας έχει σημασία στο ζήτημα της ποινικής δίωξης των "υπευθύνων" και στο ζήτημα των αστικών συνεπειών (αποζημιώσεως), βλ. Κρίσπη, op.cit., σ.87 υποσ.3 .

10. βλ. την Καναδική απόφαση Fudge V. The King(1940) στο Annual Digest, 1941-1942, No. 49.

11. βλ. Κρίσπη, op.cit., σ.87.

12. ibid, σ.88 .

13. βλ. Fitzmaurice,Sir G., Some results of the Geneva Conference on the law of the sea, 8 I.C.L.Q.,1959, σ. 92.

14. βλ. και Whiteman,M., Digest of international law, 1965, Government Printing Office, σ.346 βλ. ακόμη Ward,R., "The Mayagner: The right of innocent passage and the legality of reprisal", San Diego Law Review, 1976, σ.772.

15. βλ. Γεωργακοπούλου, op.cit., σ.140.

16. ibid, σ.141-142.

17. βλ. Ward, op.cit., σ.772.

## 2.3. "Νομοθετικές" αρμοδιότητες (jurisdiction to legislate / to prescribe) ως προς τα διερχόμενα την αιγιαλίτιδα ζώνη πλοία

### 2.3.1. Η εκ του διεθνούς δικαίου αποκλειστική αρμοδιότητα του παράκτιου κράτους να θεσπίζει ειδική νομοθεσία για τον πλου

Το δικαίωμα που έχουν οι τρίτοι να διαπλέουν "αβλαβώς" την αιγιαλίτιδα ζώνη ενός παράκτιου κράτους δεν είναι απεριόριστο. Βέβαια το παράκτιο κράτος χάνει την αποκλειστική αρμοδιότητα του καθορισμού των προϋποθέσεων εισόδου και εξόδου των τρίτων μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη του με την αβλαβή διέλευση. Ομως διατηρεί ένα σημαντικό ποσοστό ελέγχου ως προς το διάπλου με τη δυνατότητα που έχει να καθορίζει νόμους και κανονισμούς που διέπουν τη ναυσιπλοία και γενικότερα τις μετακινήσεις των τρίτων - εμπορικών και πολεμικών πλοίων - μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη.

Το παράκτιο κράτος δε χάνει την αποκλειστική αρμοδιότητά του να θεσπίζει ειδική νομοθεσία για τον πλου. Δε χάνει τη δυνατότητα να νομοθετεί, σύμφωνα με την εσωτερική του νομοθεσία, κανόνες δικαίου που διέπουν την αβλαβή διέλευση. Το διεθνές δίκαιο παρέχει στο παράκτιο κράτος τη δυνατότητα να κατασκευάζει κανόνες δικαίου που να διέπουν τη διέλευση.[1] Ομως η δυνατότητα αυτή του κράτους δεν είναι απεριόριστη. Προσδιορίζεται μέσα από ορισμένα όρια που τίθενται από το διεθνές δίκαιο. Το παράκτιο κράτος νομοθετεί κανόνες οι οποίοι πρέπει να είναι σύμφωνοι με τους γενικούς κανόνες του διεθνούς δικαίου για τη διέλευση. Πρέπει, μ'άλλα λόγια, η εσωτερική νομοθεσία του κράτους να μην αντιστρατεύεται αλλά ν'ακολουθεί το διεθνές εθιμικό δίκαιο και τις γενικά αποδεκτές διεθνείς ρυθμίσεις σχετικά με το θέμα.

Αυτό υπογραμμίζεται ρητά στα συμβατικά κείμενα [2]. Το άρθρο 17 της Σύμβασης του '58 αναφέρει σχετικά: " Τα αλλοδαπά πλοία που ασκούν το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης πρέπει να συμμορφώνονται με τους νόμους και τους κανονισμούς που εκδίδει το παράκτιο κράτος σύμφωνα με τα παρόντα άρθρα και τους άλλους κανόνες του διεθνούς δικαίου και κυρίως, με τους νόμους και τους κανονισμούς τους σχετικούς με τις μεταφορές και τη ναυσιπλοία". Και το άρθρο 21 της Σύμβασης του '82 υπογραμμίζει : "1.Το παράκτιο κράτος μπορεί να υιοθετεί νόμους και κανονισμούς, σύμφωνα με τις διατάξεις αυτής της Σύμβασης και τους άλλους κανόνες του διεθνούς δικαίου, που αναφέρονται στην αβλαβή διέλευση δια μέσου της αιγιαλίτιδας ζώνης,.."

Υφίσταται λοιπόν μια μοναδική αρμοδιότητα του παράκτιου κράτους. Ενώ αυτό στερείται της δυνατότητάς του να θεσπίζει ή να αναιρεί, εκτός από εξαιρέσεις, το δικαίωμα της διέλευσης των τρίτων αποκτά τη δυνατότητα να ειδικεύει και να προσδιορίζει το δικαίωμα αυτό με την εθνική νομοθεσία του. Ουσιαστικά δηλαδή παρέχεται και αναγνωρίζεται στο παράκτιο κράτος ένα σημαντικό δικαίωμα που το καθιστά "ρυθμιστή" των κανόνων που διέπουν τη διέλευση. Ετσι το παράκτιο κράτος διατηρεί ένα σημαντικό ποσοστό ελέγχου σχετικά με το διάπλου.

Το δικαίωμα αυτό του παράκτιου κράτους υφίσταται παράλληλα με το δικαίωμα των τρίτων. Η διεθνής ένομη τάξη καθιερώνει το γενικό κανόνα: το δικαίωμα των τρίτων. Αρα και την αντίστοιχη υποχρέωση του κράτους να σέβεται την ελευθερία της αβλαβούς διέλευσης. Το παράκτιο κράτος δέχεται να εξασφαλίζει υπέρ του διεθνούς δικαίου το δικαίωμα της διέλευσης των τρίτων αναγνωρίζοντας ότι υπάρχει ένα προστατευόμενο αγαθό υπέρ αυτών το οποίο σε καμμιά περίπτωση δεν πρέπει να βλάψει. Ωστόσο, παράλληλα, αναγνωρίζονται από το διεθνές δίκαιο και περιθώρια υπέρ του κράτους. Το κράτος δεν αποδέχεται παθητικά την ελευθερία της αβλαβούς

διέλευσης. Αποκτά από το διεθνές δίκαιο το δικαίωμα να ειδικεύει και να προσδιορίζει το γενικό αυτό κανόνα καθορίζοντας με τη νομοθεσία του το εύρος του στοιχείου του αβλαβούς χαρακτήρα της διέλευσης. Ετσι ενώ το κράτος σπεύδει να συμμορφωθεί προς τη γενική επιταγή, την ίδια στιγμή, την προσαρμόζει στα δικά του μέτρα επιβάλλοντας με τους εσωτερικούς του νόμους κανόνες που διασφαλίζουν υπέρ αυτού το ζήτημα της διέλευσης. Δημιουργείται, μ'άλλα λόγια, ένα διαφυλασσόμενο πεδίο υπέρ του παράκτιου κράτους.

Από την άλλη μεριά υφίσταται κι ένα διαφυλασσόμενο πεδίο υπέρ του διεθνούς δικαίου. Διότι το παράκτιο κράτος αν και έχει την αρμοδιότητα να νομοθετεί τους κανόνες που διέπουν την αβλαβή διέλευση δεν ενεργεί ανεξέλεγκτα. Το δικαίωμα που έχει το παράκτιο κράτος δεν του παρέχει μια πλήρη και ανεξέλεγκτη δυνατότητα να προχωρήσει πέραν του δέοντος. Υπάρχουν ορισμένα όρια. Υπάρχει ένα minimum standard κανόνων, ένα minimum υποχρεώσεων που φαίνεται ότι υφίστανται ανεξάρτητα από το κράτος. Και μάλιστα ανεξάρτητα από τη δική του δικαιοπρακτική (συμβατική ή νομοθετική) δυνατότητα. Υπάρχει συνεπώς ένα minimum υποχρέωσης του κράτους να μην προχωρήσει με την εσωτερική του νομοθεσία σε τέτοια έκταση υποχρεώσεων προς τους τρίτους που να άρει το επιβαλλόμενο από το διεθνές δίκαιο δικαίωμά τους. Το κράτος δεν έχει δυνατότητα υπέρβασης στον τομέα αυτό. Οι κανόνες που αυτό νομοθετεί σχετικά με τη διέλευση πρέπει να είναι γενικά αποδεκτοί. Να τυχαίνουν της αποδοχής της διεθνούς κοινότητας και να είναι σύμφωνοι με την εθιμική πρακτική και τις διεθνείς νόρμες πάνω στο θέμα. Δεν μπορεί το κράτος να προχωρεί, με την εσωτερική του νομοθεσία, σε βαθμό που να καταστρατηγεί το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης. Το κράτος παράγει κανόνες που αφορούν τη διέλευση με την προϋπόθεση, όμως, ότι οι κανόνες δεν εναντιώνονται την αρχή της αβλαβούς διέλευσης [αυτό είναι το διεθνές δίκαιο].

Ρητά υπογραμμίζεται αυτό και στα δυο συμβατικά κείμενα. Το άρθρο 15 παρ. 1 της Σύμβασης της Γενεύης αναφέρει σχετικά: "Το παράκτιο κράτος δεν πρέπει να παρεμποδίζει την αβλαβή διέλευση μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη του". Και το άρθρο 24 παρ. 1 της Νέας Σύμβασης προβλέπει τα εξής: " Το παράκτιο κράτος δεν πρέπει να εμποδίζει την αβλαβή διέλευση των αλλοδαπών πλοίων δια μέσου της αιγιαλίτιδας ζώνης παρά μόνο σύμφωνα με αυτή τη Σύμβαση. Ειδικότερα, κατά την εφαρμογή αυτής της Σύμβασης ή οποιωνδήποτε νόμων ή κανονισμών υιοθετούμενων σύμφωνα με αυτή τη Σύμβαση, το παράκτιο κράτος δεν πρέπει να επιβάλει όρους στα αλλοδαπά πλοία που να έχουν ως πρακτικό αποτέλεσμα την άρνηση ή την αποδυνάμωση του δικαιώματος της αβλαβούς διέλευσης.....".

Υπάρχουν λοιπόν δυο διαφυλασσόμενα πεδία: ένα του διεθνούς δικαίου κι ένα του κράτους. Και το ένα συμπληρώνει το άλλο. Υπάρχει και μια σχέση που γίνεται αντιληπτή από το στάδιο της θέσπισης του γενικού κανόνα της αβλαβούς διέλευσης: Η καθιέρωση υπέρ των τρίτων από μέρους του διεθνούς δικαίου του δικαιώματος της αβλαβούς διέλευσηςείναι καθιέρωση ενός γενικού δικαιώματος, ο καθορισμός του περιεχομένου του οποίου έγκειται, κατά ένα μεγάλο ποσοστό, στο ίδιο το κράτος.

### 2.3.2. Τα όρια της αρμοδιότητας του παράκτιου κράτους ως προς το "νομοθετείν"

#### 2.3.2α. Εισαγωγικές παρατηρήσεις

Σύμφωνα με το συμβατικό - και το εθιμικό - δίκαιο παρέχεται στο παράκτιο κράτος συγκεκριμένη νομοπαραγωγική δυνατότητα σε σχέση με τα πλοία που διαπλέουν την

αιγιαλίτιδα ζώνη του, που σημαίνει ότι το κράτος εξουσιοδοτείται, μέσα στα όρια που του προσδιορίζει το διεθνές δίκαιο, να νομοθετεί ειδικούς κανόνες για τον πλου και μάλιστα , όπως αναλύεται παρακάτω, να επιβάλει τη νομοθεσία του.

Ποια είναι τα όρια της δικαιοδοτικής αρμοδιότητας του παράκτιου κράτους ως προς τα διερχόμενα πλοία; Ποιοι είναι οι χώροι στους οποίους το κράτος μπορεί να κινείται, κατασκευάζοντας κανόνες δικαίου και επηρεάζοντας το περιεχόμενο της αβλαβούς διέλευσης σύμφωνα με την εσωτερική νομοθεσία, τους τοπικούς νόμους και τους δικούς του κανόνες και κανονισμούς; Μ'άλλα λόγια, ποια είναι τα όρια της νομοθεσίας του κράτους μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη του για τα πλοία που την διαπλέουν;

Στην περίπτωση της Σύμβασης του '58 δεν προσδιορίζονται με ακρίβεια τα όρια της δικαιοδοτικής αρμοδιότητας του παράκτιου κράτους. Η Σύμβαση προβλέπει μόνο ότι το κράτος είναι αρμόδιο να θεσπίζει νόμους και κανονισμούς σχετικά με τη ναυσιπλοία και τις μεταφορές καθώς και την απαγόρευση της αλιείας. Και ακόμη ότι οι νόμοι αυτοί και οι κανονισμοί πρέπει να είναι σύμφωνοι με τις διατάξεις της Σύμβασης για την αβλαβή διέλευση και τους γενικούς κανόνες του διεθνούς δικαίου. Τα σχετικά άρθρα της Σύμβασης αναφέρουν συγκεκριμένα τα εξής :" Τα αλλοδαπά πλοία που ασκούν το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης πρέπει να συμμορφώνονται με τους νόμους και τους κανονισμούς που εκδίδει το παράκτιο κράτος σύμφωνα με τα παρόντα άρθρα και τους άλλους κανόνες του διεθνούς δικαίου και κυρίως, τους νόμους και τους κανονισμούς τους σχετικούς με τις μεταφορές και τη ναύσιπλοία" (άρθρο 17). Και "Η διέλευση πλοίων αλιευτικών δε θεωρείται αβλαβής εάν τα πλοία αυτά δε συμμορφώνονται με τους νόμους και τους κανονισμούς του παράκτιου κράτους τους σχετικούς με την απαγόρευση της αλιείας στην αιγιαλίτιδα ζώνη" (άρθρο 14).

Η Σύμβαση του '58 λοιπόν δεν προσδιορίζει την έκταση και το περιεχόμενο που μπορεί να έχουν αυτοί οι νόμοι και οι κανονισμοί. Δεν καταγράφει, ούτε καν ενδεικτικά,τις περιπτώσεις που το κράτος έχει τη δυνατότητα να ασκεί τη διακριτική του αρμοδιότητα. Δε διασαφηνίζει τις δικαιοδοσίες του κράτους όσο αφορά τη θέσπιση τέτοιων νόμων και κανονισμών. Η Σύμβαση αυτή αφήνει στο κράτος να καθορίσει τα όρια της αρμοδιότητάς του πάνω στο θέμα μέσα στα πλαίσια που του επιβάλλονται από το διεθνές δίκαιο. Έτσι το παράκτιο κράτος επεμβαίνει με την εσωτερική νομοθεσία στον καθορισμό του περιεχομένου της διέλευσης και εξυπηρετεί όχι μόνο τη διευκόλυνση της ναυσιπλοίας αλλά και τα συμφέροντά του μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη του στους τομείς που είναι ευαίσθητοι από την άσκηση του δικαιώματος της αβλαβούς διέλευσης.

Στην περίπτωση της Σύμβασης του '82, απεναντίας, αναφέρονται με ακρίβεια τα όρια της νομοθεσίας και συγκεκριμενοποιείται η νομοπαραγωγική δυνατότητα του παράκτιου κράτους σχετικά με τη διέλευση των τρίτων. Η Νέα Σύμβαση καθιστά σαφείς τις αρμοδιότητες του παράκτιου κράτους σχετικά με τη θέσπιση των νόμων και των κανονισμών που εξυπηρετούν τη ναυσιπλοία και τα συμφέροντα του κράτους. Αντίθετα από τη Σύμβαση του '58 η Νέα Σύμβαση καταγράφει, με μια λεπτομερή περιπτωσιολογική σειρά, όλες τις περιπτώσεις που το κράτος έχει τη δυνατότητα να ασκεί τη διακριτική του αρμοδιότητα. Το σχετικό άρθρο 21 της Σύμβασης αυτής απαριθμεί με σαφήνεια τις περιπτώσεις που το κράτος μπορεί να συμπεριλάβει σε νόμους και κανονισμούς της εσωτερικής νομοθεσίας του. Ομως με μια προϋπόθεση: Οτι το παράκτιο κράτος πρέπει να δίνει την πρέπουσα δημοσιότητα σε όλους αυτούς τους νόμους και τους κανονισμούς της εσωτερικής νομοθεσίας (άρθρο 21 παρ. 3 της Σύμβασης του '82). Ετσι και η Νέα Σύμβαση επεκτείνοντας τα όρια της αρμοδιότητας

του παράκτιου κράτους σε σχέση με το θέμα το καθιστά ικανό να "επεμβαίνει", με την εσωτερική του νομοθεσία, στο περιεχόμενο της διέλευσης.

2.3.2β. Η έννοια των "νόμων" και των "κανονισμών"

Σύμφωνα και με τα δυο συμβατικά κείμενα (άρθρο 17 της Σύμβασης του '58 και άρθρο 21 της Σύμβασης του '82) το παράκτιο κράτος, στα πλαίσια της κρατικής δικαιοδοσίας του, θεσπίζει νόμους (laws) και κανονισμούς (regulations) σχετικά με τη διέλευση των τρίτων. Οι σχετικές διατάξεις έχουν ως εξής: "Τα αλλοδαπά πλοία που ασκούν το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης πρέπει να συμμορφώνονται με τους νόμους και τους κανονισμούς (laws and regulations) του παράκτιου κράτους τους σύμφωνους με τα άρθρα της Σύμβασης και τους άλλους κανόνες του διεθνούς δικαίου...." (άρθρο 17 της Σύμβασης του '58) και "Το παράκτιο κράτος μπορεί να υιοθετεί νόμους και κανονισμούς (laws and regulations) σύμφωνα με τις διατάξεις αυτής της Σύμβασης και τους άλλους κανόνες του διεθνούς δικαίου που αναφέρονται στην αβλαβή διέλευση δια μέσου της αιγιαλίτιδας ζώνης..." (άρθρο 21 της Σύμβασης του '82).

Η διάκριση σε "νόμους και κανονισμούς" που υιοθετείται από τις δυο Συμβάσεις δεν είναι άνευ σημασίας και αξίζει ιδιαίτερης αναφοράς.

Στις Συμβάσεις η έκφραση "νόμοι και κανονισμοί" (laws and regulations) παραπέμπει αναμφίβολα σε ολόκληρη την εσωτερική νομοθεσία, σε ολόκληρο το εσωτερικό δίκαιο του παράκτιου κράτους. Θα μπορούσε ίσως να επιχειρηθεί μια ερμηνεία σχετικά με την παραπάνω έκφραση, που να περιλαμβάνει στην έννοια των "νόμων" κάθε κανόνα δικαίου που περιέχει αντικειμενικό δίκαιο και παράγει έννομες συνέπειες, ανεξάρτητα από το όργανο και τον τύπο έκδοσής του ή τη διαδικασία θέσπισής του. Είτε δηλαδή πρόκειται για τυπικό νόμο, είτε για νομοθετικό ή προεδρικό - ή βασιλικό - διάταγμα είτε για λοιπές πράξεις της Διοίκησης ή άλλης αρχής για διοικητικές, μ'άλλα λόγια, πράξεις που έχουν ρυθμιστικό ρόλο και περιέχουν κανόνες δικαίου.

Ομως, στην έκφραση "νόμοι και κανονισμοί" που υιοθετείται και από τα δυο συμβατικά κείμενα γίνεται σαφής διάκριση. Η συγκεκριμένη διάταξη, με την οποία υπογραμμίζεται η δικαιοδοτική αρμοδιότητα του παράκτιου κράτους, δεν αναφέρεται μόνο σε "νόμους" - οπότε δεν θα απέκλειε τους κανονισμούς - ή μόνο σε "κανονισμούς" - οπότε δεν θα απέκλειε τους νόμους -. Η διάταξη κάνει ρητή αναφορά σε "νόμους" και - το και προσθετικό - σε "κανονισμούς", διαχωρίζοντας σαφώς σε δυο κατηγορίες: τους "νόμους" και τους "κανονισμούς". Και, βέβαια, δεν υπάρχει αμφιβολία πως η θέληση του νομοθέτη - των συμβαλλόμενων κρατών - είναι, με τη διάκριση αυτή, να καλύψει πλήρως όλο το εσωτερικό δίκαιο. Η παραπομπή δηλαδή στην εσωτερική νομοθεσία να είναι γενική. Η μέριμνα είναι η πληρότητα της ρύθμισης και η γενική κάλυψη όλων των κανόνων του εσωτερικού δικαίου. Αλλωστε, υπογραμμίζεται πως, συνήθως, υπάρχει μια τάση επανάληψης στις διεθνείς συμβάσεις, όταν παραπέμπουν στο εσωτερικό δίκαιο να παραπέμπουν με τις παραπάνω λέξεις. Να χρησιμοποιείται δηλαδή η έκφραση "νόμοι και κανονισμοί"[3].

Ισως λοιπόν είναι πιο ορθό να υποστηριχθεί πως η διάκριση που υιοθετείται σε σχέση με τους κανόνες του εσωτερικού δικαίου οδηγεί στην παρακάτω θέση: Οταν γίνεται αναφορά στους "νόμους" η λέξη αυτή εννοεί μόνο τους καθαρούς νόμους, τους κύριους και αυτοτελείς νομικούς κανόνες από τυπική κυρίως άποψη. Η λέξη δηλαδή "νόμος" έχει υπόψη τον τυπικό νόμο [4]. Με αυτή την έννοια ο "νόμος" δεν περιλαμβάνει τις διοικητικές πράξεις, τα διατάγματα, τις υπουργικές αποφάσεις, τις εγκυκλίους ή άλλες πράξεις υποδεέστερης σημασίας. Περιλαμβάνει μόνο τις νομοθετικές πράξεις, τις

πράξεις του κοινοβουλίου, πάντοτε ουσιαστικού περιεχομένου, των οποίων αναμφίβολο ουσιώδες εννοιολογικό στοιχείο αποτελεί η υποχρεωτικότητα. Ο νόμος είναι υποχρεωτικός με την έννοια ότι η τήρησή του δεν εναπόκειται στη συνείδηση ή τη θέληση των τρίτων. Το εάν ο νόμος είναι και εξαναγκαστός, άν πρέπει δηλαδή να συνεπάγεται κυρώσεις στην περίπτωση της παράβασής του, είναι ένα ζήτημα που εξετάζεται παρακάτω.

Ετσι, οι "νόμοι" που θεσπίζονται σχετικά με το θέμα αντανακλούν τους γενικούς κανόνες δικαίου και τις βασικές εσωτερικές ρυθμίσεις για την αβλαβή διέλευση. Αντικείμενό τους αποτελεί το περιεχόμενο της αβλαβούς διέλευσης. Η ρύθμιση, μ'άλλα λόγια, των σχέσεων μεταξύ των παράκτιων κρατών και των διερχόμενων από τις αιγιαλίτιδες ζώνες τους τρίτων κατά τη διέλευση των τελευταίων. Με τους νόμους είναι δυνατόν να προσδιορίζονται οι περιορισμοί των δυνατοτήτων των διερχόμενων πλοίων αλλά και οι αρμοδιότητες των παράκτιων κρατών. Πρόκειται λοιπόν για τους βασικούς κανόνες δικαίου με τους οποίους οριοθετείται η άσκηση της κυριαρχίας των παράκτιων κρατών στη θάλασσά τους.

Η λέξη "κανονισμός" από την άλλη μεριά έχει υπόψη όλες τις διοικητικές πράξεις, είτε αυτές είναι κανονιστικού περιεχομένου και περιλαμβάνουν αντικειμενικό δίκαιο, είτε είναι μεν κανόνες δικαίου δε δημιουργούν όμως καινούργιο δίκαιο αλλά είναι εφαρμογή προϋπάρχοντος δικαίου. Ο "κανονισμός" μπορεί να περιλαμβάνει και διοικητικές πράξεις νομοθετικού ή κανονιστικού περιεχομένου. Πράξεις δηλαδή που περιέχουν αντικειμενικό δίκαιο για την έκδοση των οποίων όμως είναι αρμόδια τα κατεξοχήν όργανα της εκτελεστικής λειτουργίας και όχι τα νομοθετικά όργανα [5]. Για παράδειγμα ένα διάταγμα το οποίο περιέχει κανόνες συμπεριφοράς, απρόσωπους, γενικής εφαρμογής, κανονιστικού ή νομοθετικού περιεχομένου, μπορεί μεν να είναι ουσιαστική πράξη όμως δεν είναι τυπικός νόμος. Είναι εκτελεστική πράξη.

Κυρίως όμως ο "κανονισμός" εννοεί όλες τις διοικητικές πράξεις, τις κρατικές δηλαδή πράξεις των οργάνων της διοίκησης, με τις οποίες εκτελούνται- εξυπηρετούνται και υλοποιούνται - οι νόμοι με τη θέσπιση λεπτομερειακών κανόνων δικαίου. Ο "κανονισμός" κατά κανόνα αποτελεί έτσι πράξεις κανονικής εφαρμογής κανονιστικών διατάξεων. Αποτελεί εξουσιοδοτήσεις που περιέχουν οι νόμοι σχετικά με την εφαρμογή των γενικών κανόνων σε συγκεκριμένες ή ειδικότερες περιπτώσεις για τη ρύθμιση ειδικότερων θεμάτων ή θεμάτων τοπικού ενδιαφέροντος ή τεχνικού ή λεπτομερειακού χαρακτήρα [6]. Είναι δυνατόν, ωστόσο, ένας κανονισμός να αποτελεί διοικητική πράξη με ομοιομορφία. Ο κανονισμός δεν είναι πάντοτε ad hoc ή συγκεκριμένη περίπτωση. Μπορεί να έχει και απρόσωπη εφαρμογή. Πάντως η διαφορά υπογραμμίζεται ρητά: ο "κανονισμός" είναι στο επίπεδο της διοίκησης ενώ ο "νόμος" στο επίπεδο του κοινοβουλίου.

Ο Ελληνικός "Υγειονομικός κανονισμός κατά θάλασσαν και κατά ξηράν" του '40 αποτελεί κλασσικό παράδειγμα "κανονισμού". Ο κανονισμός αυτός είναι κλασσικό (βασιλικό) διάταγμα, διοικητική επομένως πράξη, που έχει εκδοθεί εις εκτέλεση ορισμένων νόμων και διεθνών συμβάσεων κυρωθέντων κι αυτών με νόμο [7] και περιλαμβάνει κανόνες τεχνικής μεν φύσης αλλά, οπωσδήποτε, κανονιστικού περιεχομένου. Επίσης οι "Κανονισμοί Λιμένων" που εκδίδονται από τις Λιμενικές Αρχές για τη ρύθμιση θεμάτων της αρμοδιότητάς τους και εγκρίνονται με υπουργικές αποφάσεις περιέχουν αναμφισβήτητα νομικούς κανόνες. Σύμφωνα με την Ελληνική Νομοθεσία οι αστυνομικές διατάξεις που εκδίδονται υπό τύπον "Κανονισμών Λιμένων" από τις Λιμενικές Αρχές και εγκρίνονται από τον Υπουργό αποτελούν κανόνες δικαίου τεχνικής φύσης ίσως, αλλά κανονιστικού περιεχομένου [8].

Ετσι και οι "κανονισμοί" που εκδίδονται σχετικά με το θέμα στα πλαίσια της εθνικής δικαιοδοσίας του παράκτιου κράτους περιέχουν νομικούς κανόνες που αντανακλούν στο περιεχόμενο της αβλαβούς διέλευσης και τελούν, γενικότερα, μέσα στα όρια των *συναφών γενικών κανόνων δικαίου*.

2.3.2γ. Οι αρμοδιότητες νομοθεσίας του παράκτιου κράτους σχετικά με τη διέλευση των τρίτων στην αιγιαλίτιδα ζώνη

1) Αρμοδιότητες για τη διασφάλιση των συμφερόντων του παράκτιου κράτους

(α) Η αρμοδιότητα θέσπισης κανόνων για την ασφάλεια του κράτους

Το παράκτιο κράτος μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη του είναι αποκλειστικά αρμόδιο να νομοθετεί νόμους και κανονισμούς ως προς τη διέλευση οι οποίοι να εξυπηρετούν πρωταρχικά την τάξη της αιγιαλίτιδας ζώνης και την τάξη του εδάφους του. Το παράκτιο κράτος έχει δηλαδή την αποφασιστική αρμοδιότητα να νομοθετεί κανόνες για την ασφάλειά του. Η αρμοδιότητα αυτή πηγάζει απευθείας από τα δυο Συμβατικά κείμενα. Τόσο η Σύμβαση του '58 όσο και η Σύμβαση του '82 περιλαμβάνουν ρητές διατάξεις για την προστασία της ασφάλειας του παράκτιου κράτους από τις οποίες προκύπτει ότι όλα τα πλοία, κυρίως τα πολεμικά, πρέπει να συμμορφώνονται με τη νομοθεσία του παράκτιου κράτους τη σχετική με τη μη διατάραξη της ασφάλειάς του[9]. Μάλιστα η Νέα Σύμβαση θεσπίζει διάταξη για την απαγόρευση όχι μόνο των ενεργειών που συνιστούν απειλή ή χρήση βίας εναντίον του παράκτιου κράτους αλλά και των ενεργειών που, με οποιοδήποτε τρόπο, παραβιάζουν τις αρχές του διεθνούς δικαίου του Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών[10].

Το παράκτιο κράτος έχει λοιπόν κάθε δικαίωμα με την εσωτερική του νομοθεσία να προσδιορίζει τα θέματα ασφάλειας και τάξης στη θάλασσά του. Εχει κάθε δικαίωμα να θεσπίζει κανόνες για την απαγόρευση της άσκησης κατασκοπείας ή άλλων ενεργειών που απειλούν την εθνική ασφάλεια ή άμυνα και διαταράσσουν την έννομη τάξη της χώρας, όπως π.χ. την απαγόρευση εκπομπών παράνομων συνθημάτων που συνεπάγονται βλάβη κατά της ασφάλειας του κράτους, ή πράξεων προπαγάνδας που αποσκοπούν να βλάψουν την άμυνα και την ασφάλεια του παράκτιου κράτους, κ.α. Εχει κάθε δικαίωμα να νομοθετεί για την απαγόρευση της άσκησης κάθε μορφής συλλογής πληροφοριών που συνεπάγονται βλάβη κατά της ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένης και της λήψης φωτογραφιών σε απαγορευμένες θαλάσσιες περιοχές, χωρίς την άδεια του παράκτιου κράτους[11]. Επιπλέον, με τον όρο ότι δε δημιουργεί πρόβλημα στην αβλαβή διέλευση[12] το παράκτιο κράτος, για τη διασφάλιση των εθνικών συμφερόντων, έχει αποκλειστικό δικαίωμα σύστασης αμυντικών ζωνών. Κάθε παράκτιο κράτος έχει την αρμοδιότητα, απευθείας από τα δυο συμβατικά κείμενα, να καθορίζει αμυντικές ζώνες μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη του[13]. Και με τον όρο ότι δεν εισάγει διακρίσεις ανάμεσα στα πλοία[14] κάθε παράκτιο κράτος έχει το αποκλειστικό δικαίωμα, μέσα στις καθορισμένες αυτές ζώνες των χωρικών υδάτων, να θεσπίζει προσωρινή αναστολή της άσκησης του δικαιώματος της αβλαβούς διέλευσης των πλοίων, ημεδαπών ή αλλοδαπών, εμπορικών ή πολεμικών, εάν η αναστολή είναι απαραίτητη για την προστασία της ασφάλειάς του. Αν και το διεθνές δίκαιο υποχρεώνει το παράκτιο κράτος να μην παρακωλύει με τη νομοθεσία του τη διέλευση δεν του αποκλείει τη δυνατότητα, για λόγους αποκλειστικά ασφάλειας, να εξειδικεύει τις γενικές επιταγές

διέλευσης που προβλέπονται από το γενικό εθιμικό δίκαιο και τις Συμβάσεις και να υιοθετεί κανόνες που νομιμοποιούν την κατάργηση της άσκησης του κανόνα της αβλαβούς διέλευσης, έστω προσωρινά. Αλλά η αρμοδιότητα θέσπισης ενός τέτοιου κονόνα ουσιαστικά ισοδυναμεί με παρέμβαση του παράκτιου κράτους στον πλου των τρίτων, όταν ο πλους αποτελεί περίπτωση κοινής αβλαβούς διέλευσης, γι'αυτό και νομιμοποιείται μόνο για την προστασία της εθνικής ασφάλειας του παράκτιου κράτους. Πρόκειται δηλαδή για το δικαίωμα που έχει το κάθε κράτος όταν βρίσκεται σε μια ιδιάζουσα κατάσταση, π.χ. εσωτερική αναταραχή, απειλή πολέμου ή πόλεμο, να κλείνει ουσιαστικά, αλλά προσωρινά και εφόσον έχει προσδώσει την πρέπουσα δημοσιότητα [15], ορισμένες θαλάσσιες περιοχές της αιγιαλίτιδας ζώνης του στη διεθνή ναυσιπλοία. Η θέσπιση ενός τέτοιου νόμου εξυπηρετεί και προστατεύει τα συμφέροντα του παράκτιου κράτους δημιουργεί όμως προβλήματα στη διέλευση [16].

Η για λόγους προστασίας της ασφάλειας του παράκτιου κράτους αρμοδιότητα θέσπισης κανόνων αναστολής της αβλαβούς διέλευσης υποχωρεί στην περίπτωση των στενών διεθνούς ναυσιπλοίας. Στις περιοχές της αιγιαλίτιδας ζώνης που συνιστούν στενά διεθνούς ναυσιπλοίας, όπου σύμφωνα με τη Σύμβαση του '58 ισχύει το καθεστώς της αβλαβούς διέλευσης, αίρεται από το διεθνές δίκαιο η αρμοδιότητα αναστολής της διέλευσης [17]. Αίρεται δηλαδή η δυνατότητα του παράκτιου κράτους να διακόπτει την αβλαβή διέλευση για την προστασία της ασφάλειάς του. Το παράκτιο κράτος δεν μπορεί,χωρίς να καταστρατηγεί τη Σύμβαση του '58, να νομοθετεί κανόνες που να δυσχεραίνουν το διάπλου στα διεθνή στενά και να προκαλούν προϋποθέσεις για τη διακοπή του διάπλου. Το παράκτιο κράτος δεν μπορεί στα διεθνή στενά να νομοθετεί το δικαίωμα ad hoc διακοπής του διάπλου που του δίνει η Σύμβαση της Γενεύης με τη διάταξη του άρθρου 16 παρ. 3 [18].

Υπογραμμίζεται *πάντως εδώ* ότι η για λόγους προστασίας της ασφάλειας του παράκτιου κράτους αρμοδιότητα αναστολής της διέλευσης δεν πρέπει να συγχέεται με το δικαίωμα του παράκτιου κράτους να διακόπτει μια διέλευση που δεν ανταποκρίνεται στην έννοια του αβλαβούς. Με τη Σύμβαση του '58, στα διεθνή στενά, αίρεται η για λόγους εθνικής ασφάλειας έννοια του δικαιώματος διακοπής της αβλαβούς διέλευσης δεν αίρεται, όμως, η διακοπή της διέλευσης που θέτει σε συγκεκριμένο κίνδυνο την ασφάλεια του κράτους [19]. Εάν το διερχόμενο από τα διεθνή στενά πλοίο θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια και την τάξη του κράτους η διέλευσή του δεν είναι αβλαβής και μπορεί να διακοπεί.

Σε σχέση με τη Νέα Σύμβαση του '82 δεν τίθεται θέμα ανάλογης αρμοδιότητας του παράκτιου κράτους ως προς τα διεθνή στενά παρά μόνο για δυο συγκεκριμένες κατηγορίες στενών [20] όπου με τη Νέα Σύμβαση διατηρείται η αβλαβής διέλευση η οποία εξακολουθεί να μην υπόκειται σε διακοπή. Και τούτο διότι στη Νέα Σύμβαση δεν διατηρείται, όσο αφορά τα στενά, το καθεστώς αβλαβούς διέλευσης που καθιερώνει η Σύμβαση του '58. Με τη Νέα Σύμβαση ιδρύεται ένα νέο καθεστώς διέλευσης μέσα από τα διεθνή στενά, αυτό της διέλευσης διόδου (transit passage), το οποίο αφήνει μεγαλύτερα ποσοστά ελευθερίας κινήσεων στα διερχόμενα πλοία σε σχέση με το καθεστώς της αβλαβούς διέλευσης [21]. Υπογραμμίζεται ωστόσο ότι ακόμα και το νέο καθεστώς διέλευσης που καθιερώνει η Νέα Σύμβαση για τα διεθνή στενά είναι δυνατόν να κινητοποιήσει την αρμοδιότητα επέμβασης του παράκτιου κράτους εάν η διέλευση δεν ανταποκρίνεται στον τελικό σκοπό που είναι η συνεχής και ταχεία δίοδος των στενών.

Από τα παραπάνω γίνεται φανερό λοιπόν πως αναγνωρίζεται από το διεθνές δίκαιο στο κράτος η αποκλειστική αρμοδιότητα της θέσπισης κανόνων για τη διασφάλιση της

ασφάλειάς του σχετικά με τη διέλευση των τρίτων στην αιγιαλίτιδα ζώνη του. Στα πλαίσια της αρμοδιότητας αυτής και μέσα στα όρια της αρμοδιότητας που διαγράφεται από το οικείο σύνταγμα, τα κράτη νομοθετούν κανόνες δικαίου για την προάσπιση και διασφάλιση της ασφάλειάς τους και για την πρόληψη των παραβιάσεων της σχετικής νομοθεσίας. Οι νομοθεσίες των κρατών διεκδικούν πλήρη και αποκλειστική την αρμοδιότητά τους στα θέματα ασφάλειας, μην αποκλείοντας ακόμα και την υπό όρους διακοπή της διέλευσης μέσα στις προκαθορισμένες, απαγορευμένες θαλάσσιες ζώνες των χωρικών υδάτων εάν η διακοπή επιβάλεται για το δημόσιο συμφέρον και την εθνική ασφάλεια. Πρόκειται για αρμοδιότητα αποκλειστική των παράκτιων κρατών τα οποία, επικαλούμενα λόγους ασφάλειας, δύνανται να απαγορεύουν στους τρίτους τη διέλευση μέσα από ορισμένες, συγκεκριμένες, θαλάσσιες περιοχές των χωρικών υδάτων.

Στη διεθνή πρακτική οι λύσεις των εσωτερικών δικαίων πάνω στο θέμα είναι σαφείς και εναρμονίζονται με το διεθνές δίκαιο. Ενδεικτικά αναφέρεται το νομοθετικό κείμενο του '67 "περί αμυντικών ζωνών και των κανόνων ναυσιπλοίας τους" της Σοβιετικής Ενωσης όπου υπογραμμίζεται ρητά η απαγόρευση της διέλευσης, δίχως προηγούμενη έγκριση, από τις θαλάσσιες ζώνες, τις χαρακτηρισμένες ως αμυντικές[22]. Η σχετική διάταξη έχει ως εξής: "Ορισμένες φορές καθίσταται αναγκαία η απαγόρευση της διέλευσης ή της διαμονής σε συγκεκριμένες περιοχές των χωρικών υδάτων της Ε.Σ.Σ.Δ. Σ'αυτές τις περιπτώσεις οι εκτάσεις όπου απαγορεύεται η διέλευση και η διαμονή όλων των πλοίων, χωρίς διακρίσεις, αναγγέλονται... Οι περιοχές αυτές κηρύσσονται απαγορευμένες για ορισμένο χρονικό διάστημα και αναφέρονται ως "περιοχές προσωρινά απαγορευμένες στη διέλευση". Μ'άλλα λόγια το κράτος έχει την αποκλειστική αρμοδιότητα στις περιπτώσεις που αυτό κρίνει αναγκαίο για την προστασία της ασφάλειάς του, να αναστείλει προσωρινά, μέσα σε καθορισμένες περιοχές της αιγιαλίτιδας ζώνης του, τη διέλευση και τη διαμονή παντός ξένου πλοίου, χωρίς διακρίσεις. Πρόκειται σαφώς για εσωτερική ρύθμιση που εξυπηρετεί τα συμφέροντα του κράτους μέσα στα πλαίσια που το διεθνές δίκαιο επιτάσσει. Η ρύθμιση δηλαδή αυτή απόλυτα συμπίπτει με εκείνη του διεθνούς δικαίου.

Αξίζει να σημειωθεί ότι πολλά είναι τα κράτη που με την εσωτερική τους νομοθεσία έχουν καθιερώσει αμυντικές ή απαγορευμένες ζώνες μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη τους και έχουν νομοθετήσει την απαγόρευση της διέλευσης μέσα από τις ζώνες αυτές για λόγους εθνικής ασφάλειας και άμυνας.[23] Ανάμεσα σ'αυτά συγκαταλέγονται η Ν.Κορέα και η Αιθιοπία.[24] Επίσης οι Ηνωμένες Πολιτείες, οι οποίες καθόρισαν αμυντικές ζώνες για πρώτη φορά στα 1918.[25] Ακόμα η Νορβηγία,[26] η Σουηδία,[27] η Γιουγκοσλαβία[28] και η Ιταλία.[29] Ανάλογες απαγορευτικές διατάξεις περιλαμβάνονται και στην Ελληνική νομοθεσία. Αναφέρεται ενδεικτικά ο Νόμος ΔΡΜΑ (υπ'αριθ. 4141) της 26-3-1913 "περί διάπλου και διαμονής εμπορικών πλοίων παρά τας Ελληνικάς ακτάς και περί αστυνομίας των λιμένων και όρμων εν καιρώ πολέμου", που αφορά γενικότερα σε θέματα ασφάλειας και άμυνας της χώρας σε καιρό πολέμου και παρέχει τη δυνατότητα στο κράτος να αναστέλει τη διέλευση, μέσα σε καθορισμένες περιοχές της ελληνικής θάλασσας κάθε φορά που τα συμφέροντα της εθνικής ασφάλειας και άμυνας το απαιτούν. Η σχετική διάταξη του Νόμου συμπίπτει απόλυτα με εκείνη του διεθνούς δικαίου και έχει ως εξής: " Ο διάπλους και η διαμονή εμπορικών πλοίων, Ελληνικών ή ξένων, είναι δυνατόν να απαγορευθεί οποτεδήποτε και σε οποιαδήποτε έκταση, κλειστή ή ανοιχτή, των Ελληνικών θαλασσών, όταν τα συμφέροντα της εθνικής άμυνας απαιτούν αυτή την απαγόρευση. Οι εκτάσεις που απαγορεύεται ο διάπλους και η διαμονή των εμπορικών πλοίων ορίζονται με Β. Δ/τα... .[30]

Η πιο πάνω ενδεικτική αναφορά στις εσωτερικές διατάξεις των κρατών σχετικά με το θέμα αποδεικνύει: α) τη δυνατότητα που έχουν τα κράτη να περιλαμβάνουν στην εσωτερική νομοθεσία τους κανόνες δικαίου για τη διασφάλιση της ασφάλειάς τους σχετικά με τη διέλευση των τρίτων και β) Την αρμονία των κανόνων αυτών της εσωτερικής νομοθεσίας προς το διεθνές εθιμικό δίκαιο και τις γενικά αποδεκτές ρυθμίσεις πάνω στο θέμα. Την απουσία, μ'άλλα λόγια, γενικότερων αντιθέσεων ή αποκλίσεων και τη συμπόρευση μέσα στα πλαίσια που το διεθνές δίκαιο επιτάσσει.

(β) Η αρμοδιότητα θέσπισης κανόνων για την προστασία των υποθαλάσσιων καλωδίων και αγωγών

Στα πλαίσια της γενικής αρμοδιότητας για τη διασφάλιση των συμφερόντων του το παράκτιο κράτος έχει ακόμα το αποκλειστικό δικαίωμα να θεσπίζει διατάξεις για την προστασία των υποθαλάσσιων καλωδίων και αγωγών μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη του. Το παράκτιο κράτος είναι αποκλειστικά αρμόδιο να νομοθετεί κανόνες δικαίου σχετικά με τη διέλευση των τρίτων και την πρόληψη των παραβιάσεων της νομοθεσίας του περί υποβρυχίων καλωδίων. Η αρμοδιότητα αυτή του παράκτιου κράτους προκύπτει απευθείας από τη Νέα Σύμβαση του '82 σύμφωνα με το άρθρο 21 παρ.1, γ. της οποίας "το κράτος μπορεί να νομοθετεί νόμους και κανονισμούς.... σε σχέση με την προστασία τ ων καλωδίων και των αγωγών". Εμμεσα η αρμοδιότητα αυτή του κράτους προκύπτει και από το άρθρο 79 της Νέας Σύμβασης σχετικά με την τοποθέτηση υποθαλάσσιων αγωγών στην ηπειρωτική υφαλοκρηπίδα, σύμφωνα με την παράγραφο 4 του οποίου προβλέπεται ρητά το δικαίωμα του παράκτιου κράτους να καθορίζει τις προϋποθέσεις για την είσοδο υποβρυχίων καλωδίων και αγωγών μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη του. Σύμφωνα με το άρθρο 79 το παράκτιο κράτος δεν μπορεί να εμποδίζει το δικαίωμα των κρατών να τοποθετούν υποθαλάσσια καλώδια και αγωγούς στην υφαλοκρηπίδα του δικαιούται, όμως, να παίρνει λογικά μέτρα για την πρόληψη, τη μείωση και τον έλεγχο της ρύπανσης από αγωγούς.

Ετσι μέσα στα όρια της αρμοδιότητάς τους τα αρμόδια όργανα κάθε παράκτιου κράτους νομοθετούν και για την προστασία των υποβρυχίων καλωδίων που είναι τοποθετημένα μέσα στα χωρικά ύδατα. Κάθε κράτος είναι αρμόδιο να θεσπίζει διατάξεις επιβολής αναγκαίων εξασφαλιστικών όρων, οσάκις επιτρέπει την πρόσδεση καλωδίων στη θάλασσά του. Είναι αρμόδιο επίσης να νομοθετεί για την απαγόρευση της καταστροφής ή της βλάβης των καλωδίων, προκειμένου να εξασφαλίσει τη διατήρηση της τηλεγραφικής επικοινωνίας που εξυπηρετείται με τα υποθαλάσσια καλώδια. Οι κανόνες όμως που θέτει το κράτος για τη διασφάλιση των συμφερόντων του στον τομέα της προστασίας των υποθαλάσσιων αγωγών και καλωδίων πρέπει, σύμφωνα με τη Νεα Σύμβαση, να εναρμονίζονται με τους γενικούς κανόνες του διεθνούς δικαίου πάνω στο θέμα, όπως είναι η ισχύουσα Διεθνής Σύμβαση των Παρισίων του 1884 για τα υποβρύχια καλώδια [31] συμπληρωθείσα με τη Σύμβαση της Γενεύης του 1958 για την ανοιχτή θάλασσα (άρθρο 26).

Οι εσωτερικές νομοθεσίες των κρατών περιλαμβάνουν ρυθμίσεις για την προστασία των υποβρυχίων καλωδίων μέσα στη θάλασσά τους, στα πλαίσια των γενικά αποδεκτών ρυθμίσεων πάνω στο θέμα.[32] Αναφέρεται ενδεικτικά από την Ελληνική νομοθεσία ο Νόμος της 26 Ιουλ.\ 5 Αυγ. 1885 "περί επικυρώσεως διεθνούς συμβάσεως προς προστασίαν των υποβρυχίων καλωδίων"(άρθρον μόνον). Με το Νόμο αυτό κυρώνεται η Σύμβαση των Παρισίων του 1884 με την οποία εξασφαλίζεται μέσα στα χωρικά ύδατα η προστασία των υποβρυχίων καλωδίων και η προστασία της τηλεγραφικής επικοινωνίας από τη διέλευση των τρίτων.[33]

(γ) Η αρμοδιότητα θέσπισης κανόνων για την προστασία από τη ρύπανση των πλοίων

Το παράκτιο κράτος είναι αποκλειστικά αρμόδιο να νομοθετεί νόμους και κανονισμούς για την προστασία της θάλασσάς του από τη ρύπανση και τη μόλυνση που είναι δυνατόν να προκαλείται από τα διερχόμενα πλοία. Το κράτος δραστηριοποιούμενο σοβαρά προς αυτή την κατεύθυνση, έχει αποφασιστική αρμοδιότητα για την πρόληψη και την καταστολή της θαλάσσιας ρύπανσης μέσα στην περιοχή της αιγιαλίτιδας ζώνης. Η αρμοδιότητα αυτή του κράτους πηγάζει και από τις δυο πολυμερείς Συμβάσεις.[34]

Παρότι στη Σύμβαση του '58 δεν υπάρχει ρητή αναφορά η αρμοδιότητα αυτή του παράκτιου κράτους προκύπτει έμμεσα από το άρθρο 17 το οποίο επιβάλλει συμμόρφωση των τρίτων προς τους νόμους και τους κανονισμούς του κράτους τους σύμφωνους με τους γενικούς κανόνες του διεθνούς δικαίου. Στη Σύμβαση του '82 η αρμοδιότητα αυτή του κράτους πηγάζει από ρητή διάταξη που περιλαμβάνεται τόσο στην Παράγραφο 3 "περί αβλαβούς διέλευσης" όσο και στην Παράγραφο 5 "περί προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη μόλυνση".Τα αναφερόμενα στο θέμα αυτό άρθρα της Νέας Σύμβασης έχουν ως εξής: "1. Το παράκτιο κράτος μπορεί να υιοθετεί νόμους και κανονισμούς, σύμφωνα με τις διατάξεις αυτής της Σύμβασης και τους άλλους κανόνες του διεθνούς δικαίου που αναφέρονται στην αβλαβή διέλευση από την αιγιαλίτιδα ζώνη, σε σχέση με.... την προστασία του περιβάλλοντος του παράκτιου κράτους καθώς και την πρόληψη, τη μείωση και τον έλεγχο της ρύπανσης" (άρθρο 21 παρ. 1). Και, "Τα παράκτια κράτη μπορούν, κατά την άσκηση της κυριαρχίας τους μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη, να υιοθετούν νόμους και κανονισμούς για την πρόληψη, τη μείωση και τον έλεγχο της θαλάσσιας μόλυνσης από τα ξένα πλοία, συμπεριλαμβανομένων και των πλοίων που ασκούν το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης" (άρθρο 211 παρ.4).

Το παράκτιο κράτος λοιπόν έχει αποκλειστικό δικαίωμα για την προστασία της θάλασσάς του από τη ρύπανση που προκαλείται από τα διερχόμενα πλοία. Μάλιστα, σύμφωνα με τη Νέα Σύμβαση το κράτος είναι αρμόδιο όχι μόνο για την πρόληψη ή την καταστολή αλλά και τη μείωση και τον έλεγχο της ρύπανσης. Μέσα στην περιοχή της αιγιαλίτιδας ζώνης του το κράτος έχει την αποφασιστική αρμοδιότητα όχι μόνο να θέτει, κανόνες απαγορευτικούς για τα πλοία που να αποβλέπουν στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντός του[35] αλλά και να απαιτεί συμμόρφωση προς τους κανόνες αυτούς δίχως, όμως, να δημιουργεί πρόβλημα στην αβλαβή διέλευση.[36] Το κράτος έχει έτσι κάθε αρμοδιότητα να νομοθετεί μέτρα σχετικά με την πρόληψη και την καταπολέμηση της ρύπανσης και να κινεί διαδικασίες πέρα από τα προβλεπόμενα από τις διεθνείς συνθήκες.

Η αρμοδιότητα αυτή του κράτους επεκτείνεται σε όλα τα πλοία που διέρχονται από την αιγιαλίτιδα ζώνη του. Σύμφωνα με τη Νέα Σύμβαση (άρθρα 22 και 23) η αρμοδιότητα αυτή είναι ρυθμιστική και για μια ειδική κατηγορία πλοίων, δηλαδή τα πυρηνοκίνητα και εκείνα που μεταφέρουν πυρηνικές ή άλλες επικίνδυνες ουσίες, ως προς τα οποία προβλέπεται η εφαρμογή ειδικών περιοριστικών μέτρων.[37] Οι γενικοί κανόνες περί προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση επεκτείνονται ακόμα και στα πολεμικά πλοία, τα βοηθητικά ή άλλα σκάφη που ανήκουν ή χρησιμοποιούνται από τα κράτη για κυβερνητικές υπηρεσίες[38], παρά το γεγονός ότι, κατά ρητή διάταξη των συμβατικών κειμένων[39] τα πλοία αυτά, όπως διαπιστώνεται και παρακάτω, δεν υπόκεινται εις εκτελεστικά μέτρα. Ετσι η αρμοδιότητα του παράκτιου

κράτους στην αιγιαλίτιδα ζώνη του στον τομέα της προστασίας από τη ρύπανση των πλοίων είναι αποφασιστική.

Ομως, οι κανόνες που το παράκτιο κράτος έχει δικαίωμα να θέτει για την προστασία της εδαφικής θάλασσας από τη ρύπανση και τη μόλυνση των πλοίων πρέπει να είναι σύμφωνοι προς τους γενικούς κανόνες του διεθνούς δικαίου πάνω στο θέμα. Οι κανόνες της εσωτερικής νομοθεσίας του παράκτιου κράτους σχετικά με την προστασία της θάλασσάς του από τη ρύπανση πρέπει να εναρμονίζονται με τους γενικά αποδεκτούς κανόνες που περιέχονται στις σχετικές διεθνείς ρυθμίσεις. Προκειμένου λοιπόν να διαπιστωθούν τα όρια της αρμοδιότητας αυτής του κράτους είναι απαραίτητη η αναφορά όχι μόνο στα εσωτερικά δίκαια των κρατών αλλά και στις διεθνείς ρυθμίσεις σχετικά με το θέμα. Τέτοιες ρυθμίσεις αποτελούν τα παρακάτω συμβατικά κείμενα:
(α) Η πρώτη διεθνής Σύμβαση του Λονδίνου, της 15ης Μαίου 1954, "περί προλήψεως της ρυπάνσεως της θαλάσσης δια πετρελαίου".[40] Αυτή αποτελεί διεθνή συμφωνία, στα πλαίσια του IMCO, για τη ρύθμιση της διεθνούς ναυσιπλοίας κάτω από ασφαλείς συνθήκες. Ομως η Σύμβαση του Λονδίνου αφορά μόνο στην εκούσια ρύπανση και αφορά μόνο στη ρύπανση από πετρέλαιο. Η Σύμβαση αυτή εμφανίζει το μειονέκτημα ότι δεν αντιμετωπίζει την τυχαία ρύπανση (π.χ. σύγκρουση πλοίων, ναυάγια και άλλα ατυχήματα) ούτε και τη ρύπανση από άλλους ρυπαντές. Επιπλέον, εμφανίζει το μειονέκτημα ότι προστατεύει μόνο ορισμένες θαλάσσιες περιοχές - τις αιγιαλίτιδες ζώνες και τις απαγορευμένες ζώνες -[41], αφορά μόνο στα εμπορικά όχι στα κρατικά - κυβερνητικά πλοία και, σε έκτακτες περιστάσεις και κάτω από προϋποθέσεις, επιτρέπει οπουδήποτε την απόρριψη πετρελαίου.[42]
(β) Η διεθνής Σύμβαση των Βρυξελλών του 1969 "περί επεμβάσεως εις ανοιχτήν θάλασσαν εις την περίπτωσιν ατυχήματος εκ ρυπάνσεως πετρελαίου". Η Σύμβαση αυτή επιβάλλει αυστηρότερο καθεστώς απαγορεύσεων και ελέγχου, καταργεί τις απαγορευμένες ζώνες και καθιερώνει έλεγχο των προκαλούντων ρύπανση πλοίων και στην ανοιχτή θάλασσα.[43] Παρόλα αυτά και η Σύμβαση αυτή επικρίθηκε. Από άλλους με την αιτιολογία ότι παρέχει μεγάλη διακριτική ευχέρεια στο παράκτιο κράτος και από άλλους, αντίθετα, γιατί περιορίζει τα δικαιώματα άμυνας και κατάστασης ανάγκης των παράκτιων κρατών.[44]
(γ) Η διεθνής Σύμβαση των Βρυξελλών, του 1969, "περί αστικής ευθύνης, συνεπεία ζημιών εκ ρυπάνσεως πετρελαίου" η οποία καθορίζει την ευθύνη στις περιπτώσεις ρυπάνσεων από τα πλοία.[45]
(δ) Η ισχύουσα διεθνής Σύμβαση του Λονδίνου "για την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από πλοία" του 1973 και το πρωτόκολλο του 1978 που αναφέρεται στη Σύμβαση αυτή (MARPOL 73\78). Αποτελεί διεθνή ρύθμιση, επίσης στα πλαίσια του IMCO, η οποία καταβάλλει σοβαρές προσπάθειες για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση των πλοίων. Η Σύμβαση αυτή εφαρμόζεται και στην ανοιχτή θάλασσα. Επιβάλλει απαγορευτικό καθεστώς στα πλοία όχι μόνο σε σχέση με την απόρριψη πετρελαίου αλλά σε σχέση και με άλλους ρυπαντές, όπως τα επικίνδυνα και τοξικά φορτία, τα απόβλητα κ.λ.π. Η Σύμβαση αυτή αφορά τόσο την εκούσια όσο και την τυχαία ρύπανση και προβλέπει ένα ικανοποιητικό σύστημα προστασίας για την πρόληψη από τη ρύπανση.[46]

Στη διεθνή πρακτική οι λύσεις που ακολουθούν τα εσωτερικά δίκαια των κρατών πάνω στο θέμα είναι λύσεις διεθνούς δικαίου, λύσεις διεθνών συμβατικών δεσμεύσεων. Τα κράτη δηλαδή περιλαμβάνουν στα εσωτερικά δίκαιά τους ρυθμίσεις, προστατευτικές για την πρόληψη και την καταστολή της θαλάσσιας μόλυνσης από τα διερχόμενα από την αιγιαλίτιδα ζώνη πλοία, που συμφωνούν με τις σχετικές διεθνείς ρυθμίσεις.[47] Αναφέρεται ενδεικτικά ο Νόμος υπ'αριθ. 743 της 13/17 Οκτ. 1977 " περί προστασίας του

θαλασσίου περιβάλλοντος και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων" της Ελλάδας όπου περιλαμβάνονται λεπτομερείς διατάξεις σχετικά με την πρόληψη και την καταστολή της θαλάσσιας μόλυνσης μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη του κράτους αυτού.[48]
Ο Νόμος αυτός σύμφωνα με το άρθρο 2 παρ. 1 αυτού εφαρμόζεται στις περιπτώσεις ρύπανσης "..... *των Ελληνικών χωρικών υδάτων από εγκαταστάσεις ή πλοία* και δεξαμενόπλοια με Ελληνική και ξένη σημαία" Σύμφωνα με το άρθρο 1 αυτού ισχύει σε συνδυασμό με τις κυρωθείσες από την Ελλάδα και ισχύουσες διεθνείς Συμβάσεις καθώς και τα Πρωτόκολλα, Παραρτήματα και προσθήκες που αναφέρονται στα θέματα ρύπανσης της θάλασσας και γενικά προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Δηλαδή ο Ν. 743 εφαρμόζεται για την προστασία της Ελληνικής αιγιαλίτιδας ζώνης από τη ρύπανση των πλοίων. Σε ορισμένα όμως θέματα που δεν προβλέπονται από το Νόμο αυτό,συμπληρωματικά, εφαρμόζεται η ισχύουσα Διεθνής Σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία του 1973 μαζί με τα συνημμένα σ'αυτή Παραρτήματα, Πρωτόκολλα και προσαρτήματα καθώς και το Πρωτόκολλο του 1978 τα οποία κυρώθηκαν με τον Ελληνικό Νόμο 1269 της 20\21 Ιουλ. 1982.[49] Η εφαρμογή του Νόμου αυτού επεκτείνεται, σύμφωνα με το άρθρο 2 παρ. 2 αυτού, και στα πολεμικά πλοία, τα βοηθητικά του στόλου καθώς και τα κρατικά πλοία, ανεξάρτητα από τη σημαία τους, παρά το γεγονός ότι τα πλοία αυτά δεν υπόκεινται, κατά ρητή διάταξη των διεθνών συμβατικών κειμένων, εις εκτελεστικά μέτρα. Ορισμένες διατάξεις του Νόμου 743 έχουν ως εξής:
"Απαγορεύεται η απόρριψη στα χωρικά ύδατα αποβλήτων, λυμάτων και απορριμάτων από τα οποία μπορεί να προέλθει ρύπανση της θάλασσας" (άρθρο 3).
"Είναι δυνατόν να απαγορευθεί η είσοδος μέσα στα ελληνικά χωρικά ύδατα δεξαμενοπλοίου που υπέστη ζημιά, φθορά ή ατύχημα, χωρίς προηγούμενη συμμόρφωσή του με τα προστατευτικά μέτρα που υποδεικνύει η Αρχή"
(άρθρο 7).
" Σε περίπτωση ρύπανσης ή φανερού και επικείμενου κινδύνου πρόκλησής της.... πρέπει να ληφθεί κάθε πρόσφορο μέτρο για την αποτροπή, τον περιορισμό και την εξουδετέρωσή της...." (άρθρο 11).

Πρόκειται για εσωτερικές ρυθμίσεις που εξυπηρετούν τα συμφέροντα του κράτους αυτού και αναφέρονται ρητά τόσο στην πρόληψη και την απαγόρευση της ρύπανσης από πλοία όσο και στην καταπολέμησή της μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη του κράτους.[50] Μ' άλλα λόγια το κράτος έχει την αποκλειστική αρμοδιότητα στα θέματα ρύπανσης και γενικά προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη του και νομοθετεί σχετικές διατάξεις στη βάση των γενικά αποδεκτών κανόνων πάνω στο θέμα.[51]

Σε ορισμένες νομοθεσίες κρατών οι διατάξεις για την απαγόρευση της ρύπανσης εμπεριέχονται στις γενικές διατάξεις των κρατών τις σχετικές με την αβλαβή διέλευση, όπου εξειδικεύεται η έννοια του "μη αβλαβούς". Αναφέρονται ενδεικτικά οι εσωτερικές νομοθεσίες της Δημοκρατίας της Υεμένης και της Δημοκρατίας της Κορέας. Σύμφωνα με το άρθρο 6 του Νόμου "υπ'αριθ. 45 του 1977 για την αιγιαλίτιδα ζώνη, την αποκλειστική οικονομική ζώνη, την ηπειρωτική υφαλοκρηπίδα και τις άλλες θαλάσσιες περιοχές" της Δημοκρατίας της Υεμένης "η διέλευση αλλοδαπού πλοίου δεν είναι αβλαβής αν μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη αυτό ενασχολείται... με πράξεις σκόπιμης και σοβαρής ρύπανσης επικίνδυνης για την ανθρώπινη υγεία ή το θαλάσσιο περιβάλλον".[52] Επίσης σύμφωνα με το άρθρο 5 του Νόμου "για την αιγιαλίτιδα ζώνη του 1977" της Δημοκρατίας της Κορέας "η διέλευση αλλοδαπού πλοίου θεωρείται ότι θέτει σε κίνδυνο την ειρήνη, την ευταξία ή την ασφάλεια του κράτους εάν μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη το πλοίο ενασχολείται... με πράξεις που προκαλούν μόλυνση". [53] Οι παραπάνω ρυθμίσεις, αν και αναφέρονται στην έννοια του "αβλαβούς ή μη" παρέχουν

στο κράτος αποκλειστική αρμοδιότητα για τα θέματα της ρύπανσης και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη του.

Στις περιπτώσεις που η νομοθεσία των κρατών δεν περιλαμβάνει καμμιά σχετική ρύθμιση η απαγόρευση της ρύπανσης προκύπτει έμμεσα από τις γενικές διατάξεις σχετικά με τη διέλευση, κι αν ακόμα αυτές δεν εξειδικεύουν λεπτομερειακά την έννοια του "μη αβλαβούς". Στις περιπτώσεις, δηλαδή, που το πρόβλημα της ρύπανσης δεν αντιμετωπίζεται με εξειδικευτικές διατάξεις τα κράτη αντιμετωπίζουν το θέμα στα πλαίσια των γενικών ρυθμίσεών τους για τη διέλευση, σύμφωνα όμως με το διεθνές δίκαιο. Σ' αυτές τις περιπτώσεις διατάξεις όπως: "όλα τα αλλοδαπά πλοία απολαμβάνουν το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης" ή "η διέλευση είναι αβλαβής όταν δε θίγει την ειρήνη, την ευταξία ή την ασφάλεια του κράτους" αφορούν γενικότερα και στο θέμα της ρύπανσης. Στην κατηγορία των περιπτώσεων αυτών ανήκουν αρκετά κράτη. Αναφέρονται ενδεικτικά: Το Πακιστάν[54], η Σρι Λάνκα[55], οι Μαλβίδες[56], η Δομινικανή Δημοκρατία[57], η Ινδία[58], κ.α.

Συμπερασματικά υπογραμμίζεται πως τα κράτη έχουν αποκλειστική αρμοδιότητα για την προστασία της εδαφικής θάλασσας από τη ρύπανση των πλοίων και με την εσωτερική νομοθεσία τους, ανταποκρινόμενη στους γενικούς κανόνες του διεθνούς δικαίου και τις διεθνείς συμβατικές ρυθμίσεις, εξασφαλίζουν κανόνες δικαίου για τον έλεγχο και την καταπολέμηση της ρύπανσης από τα πλοία.

(δ) Η αρμοδιότητα θέσπισης κανόνων σχετικών με την απαγόρευση της αλιείας και τη διατήρηση των φυσικών πόρων στην αιγιαλίτιδα ζώνη

Το παράκτιο κράτος είναι αρμόδιο να νομοθετεί νόμους και κανονισμούς σχετικά με την απαγόρευση της αλιείας στους τρίτους μέσα στη θαλάσσια περιοχή της αιγιαλίτιδας ζώνης. Ενώ αναγνωρίζεται, εθιμικά και συμβατικά,[59] πως στην ανοιχτή θάλασσα το δικαίωμα της αλιείας ανήκει σε όλα τα κράτη και πως οι φυσικοί πόροι μπορούν να γίνουν αντικείμενο εκμετάλλευσης από οποιονδήποτε, έστω με την επιβολή των περιορισμών που καθορίζονται από τη Σύμβαση "για την αλιεία και τη διατήρηση των ζωντανών οργανισμών της θάλασσας" του 1958 και από ένα πλήθος διμερών ή πολυμερών συμβάσεων[60], αντίθετα, στην αιγιαλίτιδα ζώνη μόνο τα παράκτια κράτη έχουν το δικαίωμα της αλιείας.[61] Η αλεία στη γειτονική θάλασσα, στην περιοχή δηλαδή που ανήκει στην αιγιαλίτιδα ζώνη είναι αποκλειστική αρμοδιότητα του παράκτιου κράτους και μόνο κατόπιν συμφωνίας άλλα κράτη μπορούν να αλιεύουν στην περιοχή αυτή.[62]

Η αρμοδιότητα αυτή του παράκτιου κράτους κατοχυρώνεται εθιμικά και συμβατικά. Εδώ και τέσσερις αιώνες το καθεστώς της αλιείας μέσα στα εσωτερικά νερά και την αιγιαλίτιδα ζώνη διέπεται από μια απλή αρχή: ότι ο αλιευτικός πλούτος που βρίσκεται στη θαλάσσια αυτή περιοχή ανήκει στο παράκτιο κράτος και ότι μόνο με διακρατική συμφωνία τρίτοι είναι δυνατόν να αλιεύουν στην περιοχή.[63] Είναι αναγνωρισμένο δικαίωμα του παράκτιου κράτους να απαγορεύει με την εσωτερική νομοθεσία στους τρίτους την αλίευση μέσα στη θάλασσά του και είναι αποκλειστικό δικαίωμα του παράκτιου κράτους να επιφυλάσσει μόνο στους υπηκόους του τη δυνατότητα αυτή.

Ρητά και τα δυο συμβατικά κείμενα του '58 και του '82, υπογραμμίζουν την αρμοδιότητα του παράκτιου κράτους.[64] Το παράκτιο κράτος είναι αρμόδιο να θεσπίζει την αλιευτική του πολιτική και μάλιστα να απαιτεί από τους τρίτους συμμόρφωση προς την αλιευτική του νομοθεσία.[65] Υπό την έννοια αυτή εναπόκειται στο παράκτιο κράτος να ρυθμίζει το καθεστώς που διέπει τα ζητήματα αλιείας μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη

και τους όρους πρόσβασης τρίτων αλιέων μέσα σ'αυτήν. Εναπόκειται στο παράκτιο κράτος να καθορίζει εάν τρίτοι μπορούν να ασκούν αλιευτικές δραστηριότητες μέσα στη θάλασσά του. Και είναι αποφασιστική αρμοδιότητα του παράκτιου κράτους να νομοθετεί την απαγόρευση αλιευτικής δραστηριότητας στα διερχόμενα την αιγιαλίτιδα ζώνη πλοία όπως, επίσης, είναι αρμοδιότητά του να νομοθετεί για την πρόληψη των παραβιάσεων της εσωτερικής νομοθεσίας για την αλεία.

Το παράκτιο κράτος είναι αρμόδιο ακόμα να νομοθετεί και κανόνες για τη διατήρηση των φυσικών πόρων μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη του. Η προστασία του θαλάσσιου και υποθαλάσσιου εθνικού πλούτου αποτελεί αναγνωρισμένο δικαίωμα του παράκτιου κράτους, κατοχυρωμένο εθιμικά και συμβατικά.[66] Ως προς τη Σύμβαση του '58 το δικαίωμα αυτό πηγάζει έμμεσα από το άρθρο 17 της Σύμβασης που επιβάλλει συμμόρφωση προς τους γενικά αποδεκτούς κανόνες του διεθνούς δικαίου. Ενώ ως προς τη Σύμβαση του '82 υπάρχει ρητή διάταξη στο άρθρο 21 παρ. 1δ του κειμένου, που έχει ώς εξής: "Το παράκτιο κράτος μπορεί να υιοθετεί νόμους και κανονισμούς.... σε σχέση με τη διατήρηση των φυσικών πόρων της θάλασσας". Η φροντίδα για την προστασία των βιολογικών πόρων της θάλασσας, την προστασία του γόνου και του θαλάσσιου περιβάλλοντος στην περιοχή της αιγιαλίτιδας ζώνης ανήκει λοιπόν αποκλειστικά στο παράκτιο κράτος.[67]

Το παράκτιο κράτος έχει την αποφασιστική αρμοδιότητα να απαγορεύει στα διερχόμενα πλοία δραστηριότητες που είναι δυνατόν να προκαλέσουν βλάβη ή καταστροφή του θαλάσσιου και υποθαλάσσιου εθνικού πλούτου της αιγιαλίτιδας ζώνης. Ακόμα έχει την αποκλειστική αρμοδιότητα να απαγορεύει δραστηριότητες που αποσκοπούν στην εξερεύνηση ή εκμετάλλευση του εθνικού θαλάσσιου και υποθαλάσσιου πλούτου, χωρίς την άδειά του. Το παράκτιο κράτος έχει την αποφασιστική αρμοδιότητα για την απαγόρευση της αλιείας στους τρίτους. Υπό την έννοια αυτή το αλλοδαπό πλοίο που ασκεί το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης δε δικαιούται να αποκομίσει οικονομικό όφελος κατά τη διέλευσή του από την αιγιαλίτιδα ζώνη. Οχι μόνο δε δικαιούται να αλιεύσει αλλά και οφείλει να παίρνει αναγκαία μέτρα για την αποφυγή οποιασδήποτε δραστηριότητας είναι δυνατόν ή και πιθανόν να προκαλέσει δυσμενή επίδραση στο φυσικό πλούτο της αιγιαλίτιδας ζώνης.[68]

Η πρακτική των κρατών στο θέμα της αλίευσης στην αιγιαλίτιδα ζώνη ακολουθεί από παλιά τις εξής τάσεις: Η αποκλείει εντελώς τους ξένους από το δικαίωμα αλιείας στην αιγιαλίτιδα ζώνη,[69] ή επιτρέπει την αλιεία και στους ξένους, δίνοντας όμως ειδικά προνόμια στους υπηκόους του κράτους[70], ή επιτρέπει την αλιεία στους ξένους με τον όρο της αμοιβαιότητας.[71]

Επισημαίνονται παρακάτω παραδείγματα από την εσωτερική νομοθεσία και την πρακτική ορισμένων κρατών σχετικά με την αποκλειστική αρμοδιότητα θέσπισης κανόνων του παράκτιου κράτους για την απαγόρευση της αλιείας. Ετσι: Το δικαίωμα των Ηνωμένων Πολιτειών για τη θέσπιση κανονισμών αλιείας στην αιγιαλίτιδα ζώνη των τριών μιλίων αναγνωρίζει το Ανώτατο Δικαστήριο των Ηνωμένων Πολιτειών στην υπόθεση Manchester V. Massachusetts του 1891.[72] Από την πρόσφατη πρακτική των Ηνωμένων Πολιτειών στο θέμα γενικότερα της αλιείας, επισημαίνεται ο Νόμος της 13ης Απριλίου 1976 ο οποίος δε δημιουργεί μεν αποκλειστικά δικαιώματα αλιείας παρέχει, όμως, δικαιοδοσία στο κράτος για τη διατήρηση και διαχείριση των αλιευτικών αποθεμάτων σ'ένα θαλάσσιο χώρο που φτάνει τα διακόσια μίλια από την ακτή.[73] Δικαίωμα θέσπισης νόμων σχετικών με την αλιεία καθώς και την αστυνόμευση, τη φορολογία και τη δημόσια υγεία στη θαλάσσια περιοχή που περιβάλλει τις ακτές και καλύπτει την αιγιαλίτιδα ζώνη αναγνωρίζεται επίσης από τη νομοθεσία του

Καναδά.[74] Την απαγόρευση της αλιείας στους τρίτους μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη των τριών μιλίων της Γαλλίας και της Αλγερίας υιοθετεί ο Γαλλικός νόμος του Μαρτίου του 1888.[75] Την απαγόρευση της αλιείας στους τρίτους μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη καθιερώνει επίσης με την εσωτερική νομοθεσία του το Περού.[76] Ενώ με ρύθμιση της εσωτερικής νομοθεσίας, δυνατότητα αλιείας στους τρίτους μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη επιτρέπουν, ύστερα από σχετική άδεια, ο Ισημερινός[77] ,το Ελ Σαλβαδόρ[78] ,η Αιθιοπία[79] ,η Γιουγκοσλαβία[80] , η Σοβιετική Ενωση[81] , κ.α.

Τη θέσπιση αποκλειστικών δικαιωμάτων αλιείας αναγνωρίζει στα παράκτια κράτη και η Σύμβαση της Ευρωπαϊκής Αλιείας του 1964 που υπογράφηκε στο Λονδίνο από όλα τα δυτικοευρωπαϊκά κράτη, με την εξαίρεση της Ελβετίας, της Ισλανδίας, της Φινλανδίας και της Νορβηγίας. Η σύμβαση αυτή δημιουργεί μια ζώνη αλιείας 12 μιλίων και προβλέπει πως κάθε παράκτιο κράτος-μέλος της Σύμβασης έχει αποκλειστικά δικαιώματα αλιείας ως τα έξι μίλια, ενώ από τα έξι ως τα δώδεκα μίλια η αλιευτική δραστηριότητα ανήκει τόσο στα αλιευτικά του παράκτιου κράτους που έχει καθιερώσει τη ζώνη των δώδεκα μιλίων όσο και στα αλιευτικά των υπόλοιπων κρατών - μελών της Σύμβασης με ίσους όρους"[82] Η Σύμβαση δηλαδή αναγνωρίζει πως τα "εθνικά νερά" βρίσκονται ουσιαστικά στη διάθεση των αλιευτικών μονάδων του παράκτιου κράτους.

Στη Μεσόγειο θάλασσα, στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, αν και δεν έχει ακόμα καθιερωθεί κοινή αλιευτική ζώνη, εφαρμόζεται, έστω μερικώς, κοινή αλιευτική πολιτική . Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα έχει αποκλειστική αρμοδιότητα σε θέματα διατήρησης και διαχείρισης των αλιευτικών πόρων στις αλιευτικές ζώνες των κρατών-μελών της, δεν ασκεί όμως, ακόμα, στη Μεσόγειο τις αρμοδιότητές της στα θέματα αυτά που εξακολουθούν να ρυθμίζονται από εθνικές διατάξεις. Εναπόκειται στα κράτη - μέλη να ρυθμίζουν τόσο το καθεστώς που διέπει τις αλιευτικές ζώνες τους όσο και το δικαίωμα των αλιέων των λοιπών κρατών-μελών να ασκούν αλιευτικές δραστηριότητες στην αλιευτική ζώνη τους. Πάντως, στηριζόμενα στη δυνατότητα που τους παρέχει ο Κανονισμός 178\83 (άρθρα 6 και 7) του Συμβουλίου που παγιώνει το καθεστώς προσωρινής παρέκκλισης από την αρχή της ίσης πρόσβασης στις αλιευτικές σχέσεις μεταξύ τους με το να τους επιτρέπει, μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1992, τη διατήρηση αλλά και την επέκταση στα 12 μίλια των ζωνών αποκλειστικής αλιείας τους[83] τα παράκτια κράτη - μέλη έσπευσαν να εκδώσουν πράξεις καθιέρωσης αποκλειστικής αλιευτικής ζώνης 12 μιλίων όχι μόνο στη Βόρεια θάλασσα και τον Ατλαντικό Ωκεανό[84] αλλά και στη Μεσόγειο, επιφυλάσσοντας την άσκηση αλιείας στα ύδατά τους καταρχήν στους ιθαγενείς αλιείς. Για παράδειγμα η Ιταλία, με Διάταγμα της 28ης Νοεμβρίου 1984, καθιέρωσε αποκλειστική ζώνη αλιείας 12 μιλίων με την οποία απαγορεύεται η άσκηση αλιευτικών δραστηριοτήτων εκ μέρους των λοιπών κρατών - μελών.[85]

Η Ελλάδα δεν έχει καθιερώσει αποκλειστική ζώνη αλιείας έναντι των λοιπών εταίρων της, όπως έχει δικαίωμα να πράξει και όπως έχουν πράξει τα λοιπά παράκτια κράτη - μέλη. Κάτω από αυτές τις συνθήκες η αλιευτική ζώνη της Ελλάδας συμπίπτει με την αιγιαλίτιδα ζώνη των 6 μιλίων.[86] Οπως συνάγεται από την Ελληνική νομοθεσία απαγορεύεται μέσα στην Ελληνική αιγιαλίτιδα ζώνη η αλιεία στους τρίτους. Αυτή επιτρέπεται όμως με τον όρο της αμοιβαιότητας.[87] Επίσης επιβάλλεται μέσα σ'αυτή τη θάλασσα η προστασία του εθνικού θαλάσσιου πλούτου. Η απαγόρευση της αλιείας και η προστασία του θαλάσσιου πλούτου προκύπτουν από τη νομοθεσία του κράτους αυτού και κυρίως από τις παρακάτω πράξεις εσωτερικού δικαίου που ρυθμίζουν τους κανόνες της αλιευτικής πολιτικής μέσα στην ελληνική αιγιαλίτιδα ζώνη[88] : α) Τον "Αλιευτικό Κώδικα" που καθορίζει το καθεστώς αλιείας σε σχέση με τα πλοία ξένης εθνικότητας. Το άρθρο 32 αναφέρει σχετικά: "Στην αιγιαλίτιδα ζώνη του Ελληνικού κράτους επιτρέπεται η αλιεία, συμπεριλαμβανόμενης της σπογγαλιείας και της αλιείας των

κοραλλιών, στα ξένης εθνικότητας πλοία, με τους όρους που επιτρέπεται και στα Ελληνικά πλοία η αλιεία στα νερά των επικρατειών στις οποίες αυτά ανήκουν" [89] β) Τον "Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου" που καθορίζει τα δικαιώματα των πλοίων με Ελληνική σημαία και επιφυλάσσει μόνο στα Ελληνικά πλοία το δικαίωμα της αλιείας.[90] γ) Το Νόμο υπ'αριθ. 1740 "για την αξιοποίηση και προστασία κοραλλιογενών σχηματισμών, ιχθυοτρόφων υδάτων, υδατοκαλλιεργειών και άλλων διατάξεων" που επιφυλάσσει μόνο στο Ελληνικό κράτος την εκμετάλλευση των κοραλλιογενών σχηματισμών ύστερα από άδεια. Το σχετικό άρθρο έχει ως εξής: "1. Οι κοραλλιογενείς σχηματισμοί που βρίσκονται στις θαλάσσιες περιοχές (ζώνες) στις οποίες εκτείνονται η κυριαρχία, τα κυριαρχικά δικαιώματα ή η δικαιοδοσία του Ελληνικού κράτους αποτελούν εξαντλήσιμο εθνικό πόρο, η εκμετάλλευση του οποίου ανήκει αποκλειστικά στο Ελληνικό Δημόσιο και ενεργείται από το Υπουργείο Γεωργίας. 2. Η συλλογή, επεξεργασία και εμπορία κοραλλιών που προέρχονται από τις θαλάσσιες περιοχές της παραγράφου 1 επιτρέπεται ύστερα από ειδική άδεια" [91] Και δ) Τον "Ποινικό Κώδικα" που ποινικοποιεί την παράνομη αλίευση στα χωρικά ύδατα.[92] Κατ'εξαίρεση, ως προς τους κοινοτικούς εταίρους στην Ελληνική αιγιαλίτιδα ζώνη ισχύουν οι γενικής φύσης διατάξεις του Κανονισμού 181\76 των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων [93] σχετικά με την ίση πρόσβαση όλων των κοινοτικών αλιέων στην Ελληνική ζώνη των 6 ναυτικών μιλίων.[94] Οι παραπάνω ρυθμίσεις της Ελληνικής νομοθεσίας σχετικά με το καθεστώς αλιείας στην αιγιαλίτιδα ζώνη εναρμονίζονται πλήρως με τα γενικώς κρατούντα πάνω στο θέμα. Οι κανόνες δηλαδή της αλιευτικής πολιτικής του κράτους αυτού δεν εναντιώνονται τους κανόνες του διεθνούς δικαίου. Αποτελούν λύση μέσα στα πλαίσια που το διεθνές δίκαιο επιτρέπει.

Συμπερασματικά επισημαίνεται λοιπόν ότι τα παράκτια κράτη νομοθετούν, μέσα στα πλαίσια του διεθνούς δικαίου, κανόνες αλιευτικής πολιτικής για την αιγιαλίτιδα ζώνη και ρυθμίζουν, αυτά αποκλειστικά, το καθεστώς αλιείας και τους όρους πρόσβασης των τρίτων αλιέων ή την απαγόρευση της αλιείας μέσα στη θάλασσά τους, επιβάλλοντας στα διερχόμενα πλοία συμμόρφωση προς την εσωτερική νομοθεσία.

### (ε) Η αρμοδιότητα θέσπισης κανόνων για την απαγόρευση των θαλάσσιων επιστημονικών και υδρογραφικών ερευνών

Μια άλλη αρμοδιότητα του παράκτιου κράτους που πηγάζει απευθείας από τη Νέα Σύμβαση του '82 [95] είναι αυτή για την απαγόρευση των υδρογραφικών ή ωκεανογραφικών και άλλων επιστημονικών ερευνών, παρατηρήσεων και βαθυμετρήσεων μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη. Πρόκειται για το δικαίωμα του παράκτιου κράτους να απαγορεύει στα αλλοδαπά πλοία που διέρχονται τα χωρικά ύδατα να ασχολούνται με οποιαδήποτε επιστημονική έρευνα μέσα σ'αυτά, χωρίς την άδεια του παράκτιου κράτους.

Οι πάσης φύσης μελέτες και εργασίες σχετικά με τη θαλασσογραφία, τη γεωδαισία και κάθε άλλη σχετική επιστήμη μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη ανήκουν αποκλειστικά στο παράκτιο κράτος. Για παράδειγμα οι πάσης φύσης υποτυπώσεις υδρογραφικές, τοπογραφικές και θαλασσογραφικές όπως και οι γεωγραφικοαστρονομικές, γεωδαιτικές, γεωμαγνητικές, παλιρροιακές και ναυτικές μετεωρολογικές παρατηρήσεις και μελέτες μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη αποτελούν αρμοδιότητα της Υδρογραφικής Υπηρεσίας του Πολεμικού Ναυτικού του παράκτιου κράτους. Κανένα πλοίο που διαπλέει τα χωρικά ύδατα δεν μπορεί να προβεί σε παρόμοιες εργασίες παρά μόνο με την άδεια του παράκτιου κράτους.

Σχετικές με το θέμα ρυθμίσεις περιλαμβάνονται στην εσωτερική νομοθεσία των κρατών. Αναφέρονται ενδεικτικά από τη νομοθεσία του Περού οι κανονισμοί "σχετικά με την επίσκεψη αλλοδαπών πολεμικών πλοίων και αεροπλάνων" του 1946 που απαγορεύουν τη διενέργεια τοπογραφικών ή υδρογραφικών ερευνών δίχως την άδεια του κράτους. Το σχετικό άρθρο αναφέρει: "Τα αλλοδαπά πολεμικά πλοία δεν ενεργούν τοπογραφικές ή υδρογραφικές έρευνες και δραστηριότητες στα Περουβιανά χωρικά ύδατα, εκτός αν έχουν ειδική εξουσιοδότηση γι'αυτό" [96] Η ρύθμιση αυτή συμπίπτει απόλυτα με εκείνη του διεθνούς δικαίου πάνω στο θέμα. Παρόμοιες ρυθμίσεις εμπεριέχονται στις νομοθεσίες της Ολλανδίας[97], της Σοβιετικής Ενωσης[98], της Ελλάδας[99], κ.α.

(ζ) Η αρμοδιότητα θέσπισης κανόνων υγειονομικής νομοθεσίας

Κάθε παράκτιο κράτος είναι αρμόδιο με βάση τους γενικά αποδεκτούς κανόνες να νομοθετεί υγειονομικούς νόμους και κανονισμούς σχετικά με τη διεθνή επικοινωνία στη θάλασσά του για την προφύλαξη του εδάφους του από μολυσματικές και μεταδοτικές νόσους. Το κράτος είναι αρμόδιο να θεσπίζει διατάξεις υγειονομικής νομοθεσίας προς τις οποίες υποχρεώνονται να συμμορφώνονται τα αλλοδαπά πλοία που διέρχονται την αιγιαλίτιδα ζώνη. Πρόκειται για ένα δικαίωμα το οποίο προκύπτει και από τα δυο συμβατικά κείμενα του '58 και του '82. Σε σχέση με τη Σύμβαση του '58 το δικαίωμα αυτό του κράτους προκύπτει έμμεσα από τα άρθρα 17 και 16 παρ. 2 της Σύμβασης, σύμφωνα με τα οποία το παράκτιο κράτος έχει τη δυνατότητα να εκδίδει νόμους και κανονισμούς με βάση τους γενικούς κανόνες του διεθνούς δικαίου[100] και μάλιστα έχει τη δυνατότητα, σε σχέση με τα πλοία που μεταβαίνουν στα εσωτερικά νερά, "να λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για να προλαβαίνει κάθε παραβίαση των όρων υπό τους οποίους έχει υπαχθεί η αποδοχή των πλοίων αυτών μέσα σ'αυτά τα νερά". [101] Το δικαίωμα αυτό του παράκτιου κράτους προκύπτει ακόμα από το άρθρο 24 παρ. 1 της Σύμβασης του '58 σύμφωνα με το οποίο το παράκτιο κράτος έχει τη δυνατότητα στη συνορεύουσα ζώνη του ν'ασκεί έλεγχο για την πρόληψη παραβιάσεων της υγειονομικής νομοθεσίας. Σε σχέση με τη Σύμβαση του '82 το δικαίωμα αυτό του κράτους αναγνωρίζεται απευθείας από ρητή διάταξη του άρθρου 21 παρ. 1 που υπογραμμίζει: "Το παράκτιο κράτος μπορεί να υιοθετεί νόμους και κανονισμούς...σε σχέση...με την πρόληψη των παραβιάσεων των.... υγειονομικών νόμων και κανονισμών του".

Ομως, οι εσωτερικοί υγειονομικοί νόμοι και κανονισμοί του παράκτιου κράτους πρέπει να εναρμονίζονται με τις γενικά αποδεκτές ρυθμίσεις πάνω στο θέμα. Πρέπει οι κατά θάλασσα υγειονομικοί κανονισμοί και οι υγειονομικές νομοθεσίες των παράκτιων κρατών να υιοθετούνται με βάση τον ισχύοντα Διεθνή Υγειονομικό Κανονισμό .[102] Το βασικό δηλαδή διεθνή υγειονομικό νόμο που περιλαμβάνει τους υγειονομικούς κανόνες για τη θαλάσσια επικοινωνία και τη διαφύλαξη της υγείας στη θάλασσα.

Το παράκτιο κράτος έχει λοιπόν αποκλειστική αρμοδιότητα να νομοθετεί υγειονομικούς κανόνες σχετικά με την επικοινωνία στη θάλασσά του. Το κράτος είναι αρμόδιο να θεσπίζει ρυθμίσεις για την υγειονομική επίβλεψη των θαλάσσιων συγκοινωνιών και των μεταφορών γενικότερα μέσα από τα λιμάνια του, τον υγειονομικό έλεγχο των πλοίων που εισέρχονται στην επικράτειά του[103] και τα λαμβανόμενα αναγκαία υγειονομικά μέτρα, όπως ιατρική επίσκεψη, τοποθέτηση υγειονομικής φρουράς σε πλοία [104], κ.α. Είναι δηλαδή αρμόδιο να ρυθμίζει γενικότερα για την υγειονομική κατάσταση του πλοίου. Το παράκτιο κράτος έχει ακόμα την αποφασιστική αρμοδιότητα να θεσπίζει ρυθμίσεις για την πρόληψη των παραβιάσεων της υγειονομικής νομοθεσίας και τη συμμόρφωση με τους εσωτερικούς υγειονομικούς

νόμους όλων των πλοίων, εμπορικών και πολεμικών, που διαπλέουν την αιγιαλίτιδα ζώνη.[105]

Σύμφωνα με ρητή διάταξη της Σύμβασης του '58 (άρθρο 16 παρ. 2)[106] αλλά και της Σύμβασης του '82 (άρθρο 25 παρ. 2) η αποδοχή των διαπλεόντων την αιγιαλίτιδα ζώνη πλοίων μέσα στα εσωτερικά νερά του παράκτιου κράτους γίνεται κάτω από όρους που υιοθετεί το τελευταίο. Προκειμένου ένα πλοίο - εμπορικό ή πολεμικό - να προσορμιστεί για οποιοδήποτε λόγο, σ'ένα εσωτερικό λιμάνι υπόκειται, υποχρεωτικά, σε ορισμένες διατυπώσεις που προβλέπονται από την ισχύουσα υγειονομική νομοθεσία του κράτους. Ετσι σε κάθε πλοίο το οποίο έχει ως προορισμό την προσέγγιση σ'ένα λιμάνι, όπως και σε κάθε πλοίο το οποίο καταπλέει σ'εσωτερικά νερά από λόγους ανωτέρας βίας, επιβάλλονται από το κράτος[107] υγειονομικές διατυπώσεις, όπως υποβολή "Ναυτιλιακής Δήλωσης Υγείας" και υγειονομικός έλεγχος, όπως ιατρική επίσκεψη και επιθεώρηση,[108] που καλούνται "ελευθεροκοινωνία" και επιτρέπουν την ελεύθερη επικοινωνία με την ξηρά.[109]

Οσο αφορά τη διέλευση από τα χωρικά ύδατα, σύμφωνα με το Διεθνή Υγειονομικό Κανονισμό, "κανένα υγειονομικό μέτρο δεν επιβάλλεται από το κράτος στα πλοία που απλώς διασχίζουν τα νερά αυτά χωρίς να προσορμιστούν σε κάποιο λιμάνι στην ακτή. Σε περίπτωση που, για οποιοδήποτε λόγο, το πλοίο προσορμιστεί εφαρμόζονται οι ισχύοντες στο έδαφος του κράτους υγειονομικοί νόμοι, δίχως υπέρβαση των διατάξεων του Διεθνούς Υγειονομικού Κανονισμού".[110] Στο σημείο αυτό χρειάζεται μια διευκρίνιση: Η σύμφωνα με το Διεθνή Υγειονομικό Κανονισμό μη επιβολή από το κράτος υγειονομικών μέτρων στα διαπλέοντα την αιγιαλίτιδα ζώνη πλοία δεν πρέπει να συγχέεται με το δικαίωμα του παράκτιου κράτους να επεμβαίνει στο πλοίο που διέρχεται τα χωρικά ύδατα και παραβιάζει την εσωτερική υγειονομική νομοθεσία. Το παράκτιο κράτος δεν μπορεί να σταματά ένα πλοίο που διαπλέει απλά την αιγιαλίτιδα ζώνη του, χωρίς να προσορμίζεται σε τοπικό λιμάνι, για να επιβάλει υγειονομικά μέτρα πάνω στο πλοίο.[111] Αν όμως το πλοίο παραβιάσει την εσωτερική νομοθεσία και τις ισχύουσες υγειονομικές διατάξεις του κράτους τότε το κράτος έχει τη δυνατότητα να επέμβει και να το σταματήσει. Εάν πρόκειται για ύποπτο πλοίο, δηλαδή για πλοίο που υπάρχουν υπόνοιες ως προς την υγειονομική κατάστασή του, το παράκτιο κράτος ασκεί λεπτομερή υγειονομικό έλεγχο.[112]

Στη διεθνή πρακτική οι εθνικές λύσεις στα θέματα της υγειονομικής πολιτικής ευθυγραμμίζονται προς τις επιταγές του διεθνούς δικαίου. Οι ρυθμίσεις δηλαδή που περιλαμβάνονται στις εθνικές νομοθεσίες των κρατών και αφορούν τη διαφύλαξη της υγείας στα χωρικά ύδατα και τη συμμόρφωση των αλλοδαπών πλοίων προς τις υγειονομικές επιταγές των κρατών αποτελούν κατεξοχήν ρυθμίσεις σύμφωνες προς τα διεθνώς κρατούντα. Τα κράτη, μ'άλλα λόγια, θεσπίζουν τους δικούς τους κανόνες υγειονομικής πολιτικής μέσα στα πλαίσια που το διεθνές δίκαιο επιτρέπει. Η αναφορά στις εσωτερικές έννομες τάξεις, στις διατάξεις σχετικά με την υγειονομική νομοθεσία, βεβαιώνει την αρμοδιότητα των κρατών. Ετσι: Υγειονομικές ρυθμίσεις σχετικά με τη διέλευση από την αιγιαλίτιδα ζώνη προβλέπουν στην εσωτερική νομοθεσία τους η Σοβιετική Ενωση[113], οι Ηνωμένες Πολιτείες[114], η Κολομβία[115], η Βουλγαρία[116], η Ελλάδα[117], κ.α.

Παρακάτω αναφέρονται ενδεικτικά ορισμένες διατάξεις από την υγειονομική νομοθεσία της Ελλάδας αρκετές από τις οποίες αποτελούν διατάξεις παρόμοες με εκείνες που περιλαμβάνονται στο διεθνή υγειονομικό νόμο καθώς και στις εσωτερικές έννομες τάξεις άλλων κρατών. Οι διατάξεις αυτές έχουν ως εξής: "Αποπέμπονται πέραν των Ελληνικών υδάτων όσα ξένα πλοία φθάνουν σε κάποιο λιμάνι του κράτους

και αρνούνται να υποβληθούν στις υγειονομικές διατάξεις του βασιλείου". [118] "Πλοία, προέλευσης εξωτερικού, που καταφεύγουν στα Ελληνικά χωρικά ύδατα από λόγους ανωτέρας βίας και παραμένουν σ' αυτά πάνω από 12 ώρες, υποχρεούνται να ελευθεροκοινωνήσουν"[119]. "Τα κράτη οφείλουν να χορηγούν ελευθεροκοινωνία με τον ασύρματο στις περιπτώσεις που η Υγειονομική Αρχή του λιμανιού κατάπλου του πλοίου, βασιζόμενη σε πληροφορίες που αυτό παρέχει, πριν την άφιξή του, κρίνει ότι το πλοίο δεν είναι ύποπτο μόλυνσης".[120] "Τα υγειονομικά μέτρα πρέπει να λαμβάνονται αμέσως, χωρίς καθυστέρηση και να εφαρμόζονται χωρίς καμμία διάκριση".[121]
"1. Κανένα υγειονομικό μέτρο δεν επιβάλλεται από το κράτος στα διασχίζοντα τα χωρικά του ύδατα πλοία εφόσον αυτά δεν προσορμίζονται σε λιμάνι ή στην ακτή. 2. Σε περίπτωση που για οποιοδήποτε λόγο το πλοίο προσορμισθεί εφαρμόζονται σ'αυτό οι νόμοι και οι κανονισμοί που ισχύουν στο έδαφος...".[122]

Γίνεται φανερό ότι οι ρυθμίσεις αυτές της Ελληνικής νομοθεσίας εξυπηρετούν τα συμφέροντα του κράτους μέσα στην περιοχή της αιγιαλίτιδας ζώνης σ'ένα τομέα πολύ ευαίσθητο, όπως αυτός της προστασίας της υγείας. Πρόκειται για εσωτερικούς κανόνες που επιβάλλουν συμμόρφωση προς την υγειονομική πολιτική του κράτους και ουσιαστικά πραγματώνουν τις ρυθμίσεις του διεθνούς δικαίου πάνω στο θέμα.

Σαν γενικό συμπέρασμα υπογραμμίζεται για μια ακόμη φορά η αποκλειστική αρμοδιότητα που έχουν τα κράτη να νομοθετούν νόμους και κανονισμούς στη βάση των γενικά αποδεκτών κανόνων πάνω στο θέμα, για τη διαφύλαξη της υγείας στη θάλασσά τους και ειδικότερα την υγειονομική επίβλεψη των διερχόμενων πλοίων μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη, τη ρύθμιση των υγειονομικών ζητημάτων και την πρόληψη των υγειονομικών παραβάσεων.

### (η) Η αρμοδιότητα θέσπισης κανόνων για την πρόληψη των παραβιάσεων της τελωνειακής και φορολογικής νομοθεσίας

Το παράκτιο κράτος διατηρεί την αρμοδιότητα να νομοθετεί κανόνες για την προάσπιση των συμφερόντων του σε τομείς που είναι ευαίσθητοι από την άσκηση του δικαιώματος της αβλαβούς διέλευσης, όπως το λαθρεμπόριο και γενικά οι τελωνειακές, οι φορολογικές και συναλλαγματικές παραβιάσεις. Κάθε παράκτιο κράτος είναι αρμόδιο, με βάση τους γενικά αποδεκτούς κανόνες, να ρυθμίζει τους τελωνειακούς και φορολογικούς νόμους του προς τους οποίους πρέπει να συμμορφώνονται τα διερχόμενα την αιγιαλίτιδα ζώνη του πλοία. Η αρμοδιότητα αυτή του κράτους είναι αποκλειστική και πηγάζει και από τα δυο συμβατικά κείμενα. Ως προς τη Σύμβαση του '58 πηγάζει έμμεσα από τα άρθρα 17 και 16 παρ. 2 της Σύμβασης τα οποία δίνουν τη δυνατότητα στο κράτος όχι μόνο να νομοθετεί (άρθρο 17) αλλά και να λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για την "πρόληψη της παραβίασης της εσωτερικής νομοθεσίας του από πλοία που μεταβαίνουν στα εσωτερικά νερά" (άρθρο 16 παρ. 2). Επιπλέον, η αρμοδιότητα αυτή πηγάζει και από το άρθρο 24 παρ. 1 της Σύμβασης του '58 που δίνει τη δυνατότητα στο κράτος μέσα στη συνορεύουσα ζώνη του - κατά μείζονα λόγο και στην αιγιαλίτιδα ζώνη του - να ελέγχει τις παραβιάσεις της τελωνειακής και φορολογικής του νομοθεσίας. Ως προς τη Σύμβαση του '82 η αρμοδιότητα αυτή του κράτους προκύπτει απευθείας από το άρθρο 21 παρ. 1 της Σύμβασης που ρητά εξουσιοδοτεί το κράτος να νομοθετεί "για την πρόληψη παραβιάσεων των τελωνειακών και φορολογικών νόμων και κανονισμών του".

Το παράκτιο κράτος είναι λοιπόν αρμόδιο να θεσπίζει ρυθμίσεις για τη δίωξη και πάταξη του λαθρεμπορίου και γενικά ρυθμίσεις για την παρακολούθηση και τον έλεγχο της τήρησης της τελωνειακής νομοθεσίας.[123] Είναι ακόμα αρμόδιο να υιοθετεί ρυθμίσεις για την πρόληψη των παραβιάσεων των δασμολογικών ή φορολογικών νόμων και τη συμμόρφωση προς τη συναλλαγματική νομοθεσία. Προς το σκοπό αυτό το κράτος έχει αποκλειστική αρμοδιότητα να καθορίζει περιοχές ασφάλειας ή ζώνες επιτήρησης προς συμμόρφωση με την εσωτερική νομοθεσία του σε όλους αυτούς τους ευαίσθητους από την άσκηση της αβλαβούς διέλευσης τομείς. Αρκετές φορές, μάλιστα, οι ζώνες αυτές υπερβαίνουν το όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης και καλύπτουν θαλάσσια περιοχή που ανήκει στην ανοιχτή θάλασσα ή τη συνορεύουσα ζώνη, αν το κράτος έχει καθιερώσει τέτοια ζώνη.

Στο παρελθόν δεν είναι λίγα τα κράτη τα οποία, με μονομερείς πράξεις, προώθησαν την επιβολή των τελωνειακών και δημοσιονομικών νόμων και κανονισμών μέσα σε μια απόσταση από την ξηρά που άλλοτε ταυτιζόταν με την αιγιαλίτιδα ζώνη και άλλοτε επεκτεινόταν πέρα από αυτή. Αναφέρονται ενδεικτικά η Γαλλία[124], το Βέλγιο[125], η Μ. Βρεταννία[126] οι Ηνωμένες Πολιτείες[127], η Ρωσία[128], Η Κούβα[129], η Δανία[130], η Βενεζουέλα[131], ο Καναδάς[132], η Νορβηγία[133], η Χιλή[134] και η Ελλάδα[135] που καθιέρωσαν ζώνες επιτήρησης για την παρακολούθηση και την τήρηση της τελωνειακής και δασμολογικής νομοθεσίας τους.

Τα κράτη λοιπόν νομοθετούν κανόνες τελωνειακής και φορολογικής νομοθεσίας προς τους οποίους πρέπει να συμμορφώνονται οι τρίτοι. Οι εθνικές νομοθεσίες των κρατών πάνω στο θέμα πραγματώνουν τις ρυθμίσεις του διεθνούς δικαίου. Αναφέρονται από την πρόσφατη νομοθεσία των κρατών ενδεικτικά: Ο Νόμος υπ'αριθ. 418 της 30ης Ιουνίου 1960 της Σουηδίας που περιλαμβάνει ρυθμίσεις για τη δίωξη του λαθρεμπορίου[136] καθώς και ο Νόμος υπ'αριθ. 419 της 30ης Ιουνίου 1960, για την απαγόρευση της παράνομης εισαγωγής οινοπνευματωδών ποτών στην αιγιαλίτιδα ζώνη της Σουηδίας.[137] Επίσης ο Νόμος της 10ης Ιουνίου 1966 της Νορβηγίας που εγκαθιδρύει ζώνη επιτήρησης 15 χιλ. από τις ακτές[138] καθώς και ο Νόμος υπ'αριθ. 1 της 28ης Ιανουαρίου 1959 της Δανίας που καθορίζει ζώνη επιτήρησης 4 ναυτικών μιλίων από τις ακτές για την πρόληψη ή την καταστολή παραβιάσεων των τελωνειακών νόμων και κανονισμών.[139] Ακόμα η υπ'αριθ. 83\6383 απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου της Τουρκίας, της 11-4-1983, για την ίδρυση περιοχών ασφάλειας στις ακτές, τα χωρικά ύδατα και τα νησιά της Τουρκικής Δημοκρατίας με σκοπό τη δίωξη και πάταξη του λαθρεμπορίου (άρθρο 1).[140]

Οι διατάξεις που περιλαμβάνουν οι νόμοι αυτοί ρυθμίζουν γενικά θέματα τελωνειακής, δασμολογικής και φορολογικής πολιτικής των κρατών μέσα στα πλαίσια που το διεθνές δίκαιο επιτρέπει. Ρυθμίσεις για παράδειγμα όπως αυτές που επιβάλλουν "λεπτομερή έλεγχο στα πλοία από το προσωπικό της τελωνειακής υπηρεσίας του κράτους για εξακρίβωση παραβιάσεων της νομοθεσίας περί οινοπνευματωδών ποτών"[141] ή "επίσκεψη και επιθεώρηση στα πλοία από τις αρμόδιες αρχές του κράτους και επίδειξη των ναυτιλιακών εγγράφων των πλοίων"[142] ή ακόμα "συμμόρφωση προς τις υποδείξεις των αρμοδίων αρχών του κράτους"[143] δεν εναντιώνονται στο διεθνές δίκαιο. Υποδηλώνουν την αρμοδιότητα των κρατών να νομοθετούν κανόνες τελωνειακής και φορολογικής πολιτικής, μέσα στα πλαίσια των γενικά αποδεκτών κανόνων πάνω στο θέμα.

(θ) Η αρμοδιότητα θέσπισης κανόνων για την πρόληψη παραβιάσεων της μεταναστευτικής νομοθεσίας

Το παράκτιο κράτος έχει την πλήρη αρμοδιότητα να νομοθετεί κανόνες για την πρόληψη παραβιάσεων της μεταναστευτικής νομοθεσίας. Το παράκτιο κράτος είναι αρμόδιο, με βάση τους γενικά αποδεκτούς κανόνες, να θεσπίζει ρυθμίσεις σχετικά με τη μετανάστευση και την αποδημία τις οποίες τα διερχόμενα πλοία πρέπει να σέβονται και να τηρούν. Η αρμοδιότητα αυτή του κράτους προκύπτει από τη Σύμβαση του '58 και από τη Νέα Σύμβαση του '82. Ως προς τη Σύμβαση του '58 η αρμοδιότητα αυτή προκύπτει έμμεσα από το άρθρο 17 που υπαγορεύει στα διερχόμενα αλλοδαπά πλοία να συμμορφώνονται με την εσωτερική νομοθεσία του παράκτιου κράτους για τη διέλευση. Επίσης προκύπτει έμμεσα και από το άρθρο 24 παρ. 1 το οποίο επιφυλάσσει στο κράτος μέσα στη συνορεύουσα ζώνη του - κατά μείζονα λόγο και στην αιγιαλίτιδα ζώνη του - το δικαίωμα να ελέγχει τις παραβιάσεις της μεταναστευτικής του νομοθεσίας και μάλιστα να τις τιμωρεί. Ως προς τη Σύμβαση του '82 η αρμοδιότητα αυτή προκύπτει απευθείας από το άρθρο 21 παρ. 1 όπου το κράτος εξουσιοδοτείται ρητά να νομοθετεί "για την πρόληψη των παραβιάσεων των μεταναστευτικών νόμων και κανονισμών του".

Ετσι τα πλοία είναι υποχρεωμένα, κατά τη διέλευσή τους από την αιγιαλίτιδα ζώνη, να συμμορφώνονται με τους νόμους και τους κανονισμούς του παράκτιου κράτους τους σχετικούς με τη μεταναστευτική νομοθεσία για την προστασία και την παροχή ευκολιών στους μετανάστες, όπως π.χ. την απλοποίηση των διατυπώσεων της διέλευσης των διερχόμενων μεταναστών, συμπεριλαμβανομένης και της υγειονομικής προστασίας τους.

Ρυθμίσεις σχετικές με το θέμα περιλαμβάνει η Ελληνική νομοθεσία στα παρακάτω νομοθετήματα:
Στο Νόμο 2475 της 24 Ιουλ.\17 Σεπτ. 1920 "περί μεταναστεύσεως και αποδημίας" [144] ,στο Νόμο 2870/1922 "περί της παρανόμου μεταφοράς προσώπων ομαδόν ερχομένων εις Ελληνικούς λιμένας εκ της αλλοδαπής"[145] καθώς και στο Νόμο 5014 της 6\12 Ιουνίου 1931 "περί κυρώσεως της Συμβάσεως περί συστάσεως δελτίου διελεύσεως δια μετανάστας[146]. Σύμφωνα με την Ελληνική μεταναστευτική νομοθεσία "επιτρέπεται η διέλευση μετανάστου εφοδιασμένου με το διαβατήριό του και το δελτίο διέλευσης, από το οικείο έδαφος, με την επιφύλαξη ότι αυτός δεν παραβαίνει τους περί ασφαλείας, αστυνομίας και υγείας κανονισμούς του κράτους" [147] . Ενώ "απαγορεύεται η στην Ελλάδα αποβίβαση προσώπων ερχομένων ομαδικά από την αλλοδαπή εάν αυτά δεν είναι εφοδιασμένα με τακτικά διαβατήρια..." [148] .

Γίνεται λοιπόν από τα πιο πάνω φανερό πως το παράκτιο κράτος νομοθετεί νόμους και κανονισμούς που ρυθμίζουν γενικά την τελωνειακή, φορολογική και μεταναστευτική πολιτική του, σύμφωνα με τους γενικά αποδεκτούς κανόνες του διεθνούς δικαίου.

(ι) Η αρμοδιότητα θέσπισης κανόνων σχετικών με τη σημαία των διερχόμενων πλοίων

Το παράκτιο κράτος είναι αρμόδιο να υιοθετεί κανόνες σχετικά με τη σημαία των πλοίων των διερχόμενων την αιγιαλίτιδα ζώνη του. Το κράτος έχει το δικαίωμα εφόσον η εσωτερική νομοθεσία του το προβλέπει - οπωσδήποτε, ή μετά από πρόσκληση των αρμόδιων αρχών ή μόνο σε καιρό πολέμου κ.λ.π.- να επιβάλει στα διερχόμενα πλοία την *υποχρέωση να κάνουν επίδειξη της σημαίας τους. Τα πλοία που διαπλέουν* την αιγιαλίτιδα ζώνη ενός κράτους πρέπει να συμμορφώνονται με την εσωτερική νομοθεσία του για τη διέλευση και να ανυψώνουν τη σημαία τους, εάν αυτό τους ζητηθεί από τις αρμόδιες αρχές του κράτους. Πρόκειται για ένα δικαίωμα το οποίο ουσιαστικά αποβλέπει στη διασφάλιση των συμφερόντων του παράκτιου κράτους και

εκφράζει κατεξοχήν εθιμικό δίκαιο. Πάντως το δικαίωμα αυτό προκύπτει έμμεσα και από τις δυο πολυμερείς Συμβάσεις [της Γενεύης του '58 και της Νέας Σύμβασης του '82] σε όσες περιπτώσεις τα πλοία διέρχονται την αιγιαλίτιδα ζώνη για να μεταβούν στα εσωτερικά νερά. Διότι σύμφωνα με τις δυο Συμβάσεις τα πλοία που κατευθύνονται προς τα εσωτερικά νερά δεν πρέπει να παραβιάζουν τους όρους με τους οποίους έχει υπαχθεί η αποδοχή τους σ'αυτά τα νερά.[149] Οσον αφορά δε τα υποβρύχια και τα άλλα υποθαλάσσια σκάφη υπογραμμίζεται ρητά στις δυο Συμβάσεις ότι αυτά, εφόσον διαπλέουν την αιγιαλίτιδα ζώνη, πρέπει να - πλέουν στην επιφάνεια και να - φέρουν τη σημαία τους.[150]

Αρκετά κράτη περιλαμβάνουν στην εσωτερική τους νομοθεσία ρυθμίσεις σχετικά με τη σημαία των διερχόμενων από την αιγιαλίτιδα ζώνη τους πλοίων.[151] Αναφέρεται η περίπτωση της Γιουγκοσλαβίας σύμφωνα με τη νομοθεσία της οποίας [άρθρο 5 του "Κανονισμού σχετικά με τη σημαία των διερχόμενων πλοίων"] "όλα τα αλλοδαπά πλοία που διέρχονται μέσα από την αιγιαλίτιδα ζώνη είναι υποχρεωμένα να φέρουν υψωμένη τη σημαία".[152] Σύμφωνα με την Ελληνική Νομοθεσία παρόμοιοι κανόνες προβλέπονται για τα πλοία που εισέρχονται ή εξέρχονται από τα Ελληνικά εσωτερικά νερά. Συγκεκριμένα σύμφωνα με το Ν.Δ. 187/1973 "οι Λιμενικές Αρχές φροντίζουν τα πλοία να έχουν επαρμένη την εθνική τους σημαία όταν εισέρχονται και εξέρχονται από τα λιμάνια και τους όρμους" .[153] Και σύμφωνα με τον "Κανονισμό Λιμένος Πειραιώς" "τα πλοία που εισέρχονται ή εξέρχονται από λιμάνια πρέπει να έχουν επαρμένη τη σημαία του κράτους όπου ανήκει το πλοίο" .[154]

Σχετικά με τη σημαία των υποβρυχίων αναφέρονται ενδεικτικά οι περιπτώσεις της Ονδούρας[155] και της Γιουγκοσλαβίας[156] σύμφωνα με τη νομοθεσία των οποίων "τα αλλοδαπά υποβρύχια για να εισέλθουν ή να διασχίσουν την αιγιαλίτιδα ζώνη πρέπει να πλέουν στην επιφάνεια και να φέρουν υψωμένη τη σημαία".

Από την πρακτική των κρατών επισημαίνονται δυο γνωστές υποθέσεις σχετικά με το θέμα: α) Η υπόθεση του αγγλικού πλοίου "The Mermaid" που το 1864 βυθίστηκε στην Ισπανική χωρική θάλασσα διότι δεν ύψωσε τη σημαία του αν και του ζητήθηκε από τις τοπικές αρχές[157] και β) Η υπόθεση του αμερικανικού πλοίου "The Valencia" που το 1897 ενώ έπλεε μέσα από τη χωρική θάλασσα της Ισπανικής τότε Κούβας υποχρεώθηκε από το Ισπανικό πολεμικό "Reina Mercedes" να υψώσει τη σημαία του.[158]

### (κ) Η αρμοδιότητα θέσπισης κανόνων επιβολής οικονομικών επιβαρύνσεων στα διερχόμενα πλοία

Αν και απαγορεύεται, εθιμικά και συμβατικά, η είσπραξη τελών από τα διερχόμενα την αιγιαλίτιδα ζώνη αλλοδαπά πλοία,[159] εντούτοις, σε ορισμένες περιπτώσεις αναγνωρίζεται η επιβολή σ'αυτά οικονομικών επιβαρύνσεων. Πρόκειται για τις περιπτώσεις που το παράκτιο κράτος δικαιούται να απαιτήσει από τα διερχόμενα πλοία καταβολή εύλογων τελών εις αντάλλαγμα ειδικών, ατομικών υπηρεσιών που τους παρέχει.

Πιό αναλυτικά: Η διέλευση των τρίτων από την αιγιαλίτιδα ζώνη ενός παράκτιου κράτους διενεργείται ατελώς. Κανένα αλλοδαπό πλοίο - εμπορικό κρατικό ή πολεμικό - δεν υπόκειται σε τέλη ή άλλα οικονομικά βάρη όταν απλά διαπλέει τη θαλάσσια αυτή περιοχή. Η καθιέρωση τελών διάβασης στα πλοία που διέρχονται την αιγιαλίτιδα ζώνη είναι αντίθετη προς το διεθνές δίκαιο. Ετσι στην περίπτωση που το παράκτιο

κράτος διατηρεί σε ορισμένες επικίνδυνες περιοχές της αιγιαλίτιδας ζώνης διάφορα κατασκευάσματα όπως π.χ. φάρους, φανούς, πυρσούς, φωτοβόλους σημαντήρες κ.α. για τη διευκόλυνση ή την ασφάλεια της ναυσιπλοίας δε νομιμοποιείται να καθιερώσει τέλη ή άλλα οικονομικά βάρη στα πλοία που διέρχονται από αυτές τις περιοχές.[160]

Ενώ όμως η διέλευση μέσα από την αιγιαλίτιδα ζώνη είναι καταρχήν ατελής, υφίστανται περιπτώσεις που το παράκτιο κράτος νομιμοποιείται να νομοθετεί την είσπραξη τελών.[161] Η αρμοδιότητα αυτή του κράτους υπογραμμίζεται και στις δυο πολυμερείς συμβάσεις. Σύμφωνα με ρητή διάταξη που περιλαμβάνεται στα άρθρα 18 παρ. 2 της Σύμβασης του '58 και 26 παρ. 2 της Σύμβασης του '82 το κράτος έχει τη δυνατότητα να επιβάλει οικονομικές επιβαρύνσεις, χωρίς διακρίσεις, σε όλα τα πλοία που διαπλέουν την αιγιαλίτιδα ζώνη ως αμοιβή για ειδικές υπηρεσίες που προσφέρθηκαν σ'αυτά κατά τη διάρκεια του πλου. Συνεπάγεται λοιπόν ότι παρόμοια οικονομική επιβάρυνση μπορεί να επιβληθεί ακόμη και σε πολεμικά ή κρατικά πλοία που ασκούν δημόσια υπηρεσία, εφόσον το παράκτιο κράτος παρέχει σ'αυτά ειδικές, ατομικές, υπηρεσίες [162]. Υπογραμμίζεται πάντως εδώ ότι διαφορετική είναι η περίπτωση της μη συμμόρφωσης των πολεμικών πλοίων με τους κανόνες του παράκτιου κράτους για την είσπραξη αμοιβής σε σχέση με υπηρεσίες που το τελευταίο τους παρέχει. Στην περίπτωση αυτή ισχύουν οι διατάξεις των Συμβάσεων για τη μη συμμόρφωση των πλοίων αυτών με τους νόμους και τους κανονισμούς του παράκτιου κράτους.[163]

Ειδικές υπηρεσίες για τις οποίες το παράκτιο κράτος δικαιούται να ζητήσει αμοιβή αποτελούν η πλοήγηση, η ρυμούλκηση,η διάσωση και γενικότερα η θαλάσσια αρωγή ή *ναυαγιαίρεση*, κ.α.[164] *Οι υπηρεσίες αυτές ανάλογα με την εσωτερική νομοθεσία* κάθε παράκτιου κράτους, μπορεί να είναι υποχρεωτικές ή προαιρετικές για τα διερχόμενα πλοία. Αλλά στην περίπτωση που το παράκτιο κράτος έχει καθιερώσει υποχρεωτική πλοήγηση ή ρυμούλκηση ή διάσωση ή παροχή άλλων υπηρεσιών τότε αυτό εισπράττει, στην ουσία, τέλη διέλευσης.[165]

Τα κράτη λοιπόν έχουν την αρμοδιότητα, μέσα στα πλαίσια που το διεθνές δίκαιο επιτρέπει, να θεσπίζουν την είσπραξη τελών, ως αμοιβή, για τις ειδικές υπηρεσίες που παρέχουν στα αλλοδαπά πλοία σε περιπτώσεις πλοήγησης, ρυμούλκησης ή επιθαλάσσιας αρωγής και διάσωσης μέσα στα χωρικά ύδατά τους. Η νομοθεσία των κρατών περιλαμβάνει ρυθμίσεις πάνω στο θέμα που ευθυγραμμίζονται με τους κανόνες του διεθνούς δικαίου.[166]

Αναφέρονται παρακάτω ενδεικτικά ορισμένες διατάξεις από την ελληνική νομοθεσία που έχουν ως εξής: Σχετικά με τη διάσωση διαλαμβάνεται ρύθμιση με την οποία "οι αρμόδιες Λιμενικές αρχές του κράτους προσφέρουν βοήθεια σε ναυαγήσαντα ή κινδυνεύοντα ξένα πλοία με την πρόσθετη υποχρέωση της έγκαιρης ειδοποίησης του οικείου προξένου.[167] Επίσης, σύμφωνα με ρητή διάταξη "οι πράξεις αρωγής ή διάσωσης πλοίου που έχουν ωφέλιμο αποτέλεσμα παρέχουν το δικαίωμα εύλογης αμοιβής".[168] Μ'άλλα λόγια αναγνωρίζεται για το έργο της διάσωσης, το οποίο ανατίθεται στις αρμόδιες αρχές του κράτους[169], δυνατότητα είσπραξης τελών ως αμοιβή. Είσπραξη τελών καθιερώνεται ουσιαστικά και στην περίπτωση πλοήγησης, η άσκηση της οποίας είναι υποχρεωτική εκτός από ορισμένες εξαιρέσεις.[170] Ανάλογες διατάξεις καθιερώνονται, επίσης, για τις περιπτώσεις ρυμούλκησης .[171] Και η Ελληνική νομολογιακή πρακτική σχετικά με το θέμα πραγματώνει ουσιαστικά ρυθμίσεις του διεθνούς δικαίου. Αναφέρονται οι αποφάσεις 76\1968 του Μονομελούς Πρωτοδικείου Κεφαλληνίας και 77\1968 του Εφετείου Δωδεκανήσου σύμφωνα με τις οποίες "οι πράξεις αρωγής ή διάσωσης πλοίου, εφόσον έχουν ωφέλιμο αποτέλεσμα, παρέχουν το δικαίωμα της εύλογης αμοιβής".[172]

2) Αρμοδιότητες για τη διευκόλυνση της ναυσιπλοίας μέσα από την αιγιαλίτιδα ζώνη - Η αρμοδιότητα θέσπισης κανόνων σχετικά με την ασφάλεια της ναυσιπλοίας και τη ρύθμιση της θαλάσσιας κυκλοφορίας

Οι αρμοδιότητες νομοθεσίας του παράκτιου κράτους που αποτυπώνονται στις δυο πολυμερείς συμβάσεις στα άρθρα 17 και 21, όπως διαπιστώθηκε στην ανάλυση που προηγήθηκε, εξυπηρετούν πρωταρχικά τα συμφέροντα του παράκτιου κράτους. Ομως αναγνωρίζεται από το διεθνές δίκαιο στο παράκτιο κράτος και μια αρμοδιότητα που αποσκοπεί όχι μόνο στην εξυπηρέτηση του κράτους αλλά και στην εξυπηρέτηση της διεθνούς κοινωνίας γενικότερα. Πρόκειται για τη νομοθετική αρμοδιότητα του κράτους σχετικά με την ασφάλεια της ναυσιπλοίας και τη διευκόλυνση της ομαλής διακίνησης μέσα από τη θάλασσά του.

Εθιμικά και συμβατικά είναι αναγνωρισμένο πως το παράκτιο κράτος είναι αρμόδιο να νομοθετεί νόμους και κανονισμούς σε σχέση με την ασφάλεια της συγκοινωνίας και τη ρύθμιση της θαλάσσιας κυκλοφορίας στην αιγιαλίτιδα ζώνη του.[173] Αναγνωρίζεται δηλαδή πως το κράτος έχει αποφασιστική αρμοδιότητα στα θέματα της διασφάλισης της ασφάλειας της ναυσιπλοίας και της ρύθμισης της κυκλοφοριακής κίνησης μέσα στη θάλασσά του. Η αρμοδιότητα αυτή του κράτους προκύπτει και από τα δυο συμβατικά κείμενα, του '58 και του '82.[174] Στη Σύμβαση του '58 η αρμοδιότητα αυτή προκύπτει έμμεσα από το άρθρο 17 που υιοθετεί γενικά τη, μέσα στα πλαίσια του διεθνούς δικαίου, δυνατότητα δικαιοδοτικών αρμοδιοτήτων του παράκτιου κράτους και απαιτεί τη συμμόρφωση προς τους κανόνες του διεθνούς δικαίου σχετικά με τη ναυσιπλοία και τις μεταφορές. Στη Σύμβαση του '82 η αρμοδιότητα αυτή του κράτους προκύπτει απευθείας από ρητή διάταξη του άρθρου 21 παρ. 1.

Στην αιγιαλίτιδα ζώνη του το παράκτιο κράτος έχει το δικαίωμα, με τον όρο ότι δε δημιουργεί πρόβλημα στην αβλαβή διέλευση,[175] να θέτει κανόνες για τη διασφάλιση της ασφάλειας της ναυσιπλοίας και τη ρύθμιση της θαλάσσιας κυκλοφορίας, σύμφωνα με τους γενικούς κανόνες του διεθνούς δικαίου για τη διακίνηση και τη ναυσιπλοία. Το παράκτιο κράτος είναι αποκλειστικά αρμόδιο να ασκεί συγκεκριμένα τις παρακάτω αρμοδιότητες:

(i) Το κράτος είναι αρμόδιο να νομοθετεί νόμους για την αποφυγή των συγκρούσεων και τη διάσωση της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσά του καθώς και για τα ναυαυγοσωστικά μέσα στα πλοία. Το κράτος μέσα στη θάλασσά του έχει την αποφασιστική αρμοδιότητα να θεσπίζει διατάξεις για την προαγωγή της ναυτικής ασφάλειας και την αποφυγή των επισφαλών συνθηκών. Ομως, όπως ρητά υπογραμμίζεται και στα δυο συμβατικά κείμενα, οι νόμοι αυτοί του κράτους πρέπει να εναρμονίζονται με τα διεθνώς κρατούντα, δηλαδή τους γενικούς κανόνες του διεθνούς δικαίου και τις γενικά αποδεκτές ρυθμίσεις πάνω στο θέμα. Η εσωτερική νομοθεσία των κρατών σχετικά με το θέμα πρέπει να θεσπίζεται με βάση τις διατάξεις του ισχύοντος Διεθνούς Κανονισμού πρόληψης συγκρούσεων στη θάλασσα καθώς και τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα.

Ο "Διεθνής Κανονισμός πρόληψης συγκρούσεων στη θάλασσα" αποτελεί ένα διεθνές συμβατικό κείμενο που έχει ως σκοπό την αποφυγή όχι μόνο της σύγκρουσης αλλά και τον κίνδυνο σύγκρουσης.[176] Ο Κανονισμός εφαρμόζεται σε όλα τα πλοία που πλέουν στην ανοιχτή θάλασσα και τα συγκοινωνούντα με αυτή νερά, δηλαδή τις αιγιαλίτιδες

ζώνες.[177] Σημαντικές διατάξεις του Κανονισμού σχετικά με την πρόληψη των συγκρούσεων είναι αυτές που αφορούν κυρίως τους κανόνες χειρισμού και πλεύσης, όπως: ο κανόνας για την ορατή επιτήρηση (κανόνας 5), την ασφαλή ταχύτητα (κανόνας 6), τους κινδύνους σύγκρουσης (κανόνας 7), τους χειρισμούς προς αποφυγή σύγκρουσης (κανόνας 8), τα συστήματα διαχωρισμού της κυκλοφορίας (κανόνας 10), τις περιπτώσεις διασταύρωσης πορειών (κανόνας 15) κ.α.[178]

Η "Διεθνής Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα" (Safety of Life at Sea), γνωστή ως S.O.L.A.S. ή Π.Α.Ζ.Ε.Θ., έχει ως σκοπό την προαγωγή της ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα[179]. Η Σύμβαση ρυθμίζει θέματα αποφυγής συγκρούσεων πλοίων και διάσωσης της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα καθώς και θέματα για την ασφάλεια και κατάσταση των πλοίων και τον καθορισμό γραμμών ναυσιπλοίας[180]. Σημαντικές ρυθμίσεις της Σύμβασης σχετικά με την πρόληψη των συγκρούσεων και τη διάσωση της ανθρώπινης ζωής είναι οι διατάξεις του κεφαλαίου V για την ασφάλεια της ναυσιπλοίας (Κανονισμοί 1-21).

Ο "Διεθνής Κανονισμός πρόληψης συγκρούσεων στη θάλασσα" και η "Διεθνής Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα" έχουν υιοθετηθεί από τα εθνικά δίκαια των περισσότερων κρατών[181]. Στην Ελληνική νομοθεσία διατάξεις που πραγματώνουν τις ρυθμίσεις των δυο συμβατικών κειμένων είναι μεταξύ άλλων και οι εξής[182]: "Οι... Διεθνείς Κανονισμοί.... πρέπει να τηρούνται υποχρεωτικά....από τα πλοία, με ξένη σημαία, χωρών που μετέχουν στη Σύμβαση, οσάκις αυτά πλέουν μέσα στα Ελληνικά χωρικά ύδατα"[183] και "Επεκτείνεται ..... η εφαρμογή των κυρούμενων κειμένων και των ... Κανονισμών σε κάθε κατηγορία πλοίων που καταπλέουν σε Ελληνικά λιμάνια..."[184]. Επίσης, "καθορίζονται ειδικές διατάξεις ... για πλοία ειδικής κατασκευής ή προορισμού που δεν μπορούν να συμμορφωθούν πλήρως με τους σχετικούς κανόνες των "Διεθνών Κανονισμών προς Αποφυγήν Συγκρούσεων εν Θαλάσση, 1972"[185]. Οι παραπάνω ρυθμίσεις της Ελληνικής νομοθεσίας επιβάλλουν ρητά συμμόρφωση προς τα διεθνή κείμενα όλων των πλοίων που διαπλέουν τα χωρικά ύδατα του κράτους.

(ii) Το κράτος έχει τη δυνατότητα να νομοθετεί νόμους ή κανονισμούς σχετικά με το θέμα της κατάστασης και της ασφάλειας των πλοίων. Είναι δηλαδή αρμόδιο να θεσπίζει κανόνες ασφάλειας των πλοίων οι οποίοι, όμως, να εναρμονίζονται με τις αντίστοιχες ρυθμίσεις των Διεθνών Συμβάσεων. Για παράδειγμα η ικανότητα προς ναυσιπλοία και ο εφοδιασμός των πλοίων με τα οικεία πιστοποιητικά ασφάλειας αποτελούν δυο βασικές προϋποθέσεις για το "αξιόπλουν" των πλοίων που προβλέπονται από Διεθνείς Συμβάσεις (όπως η SOLAS) και από την εσωτερική νομοθεσία των κρατών . Ανάλογες ρυθμίσεις θεσπίζουν για παράδειγμα ο Καναδικός Ναυτιλιακός Κώδικας και ο Βρετανικός Κώδικας Εμπορικής Ναυτιλίας[186]. Θέματα ασφάλειας των πλοίων στην Ελληνική νομοθεσία προβλέπονται από τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου"[187].

(iii) Το παράκτιο κράτος, μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη του, έχει αποφασιστική αρμοδιότητα σχετικά με τον καθορισμό των γραμμών ναυσιπλοίας και τη διευθέτηση της κυκλοφοριακής κίνησης. Μέσα στη θάλασσά του το κράτος είναι αρμόδιο να θεσπίζει διατάξεις για την ασφαλή κυκλοφοριακή κίνηση σύμφωνα με τους διεθνείς κανόνες ασφάλειας της ναυσιπλοίας. Και μάλιστα, έχει το δικαίωμα να απαιτεί από τα πλοία συμμόρφωση προς τους κανόνες αυτούς της εσωτερικής νομοθεσίας. Μ'άλλα λόγια το κράτος έχει το δικαίωμα να απαιτεί από τα πλοία να συμμορφώνονται προς την ισχύουσα ναυσιπλοϊκή πορεία και τα ισχύοντα συστήματα πορειογράφησης. Τα διερχόμενα την αιγιαλίτιδα ζώνη πλοία δεν μπορούν παρά να ακολουθούν τους

θαλάσσιους διαδρόμους, τα σχήματα κατανομής της κίνησης καθώς και τα διαγράμματα κυκλοφορίας που ορίζονται από τον κανονισμό διέλευσης των πλοίων.

Η Νέα Σύμβαση του '82 περιλαμβάνει ρητή διάταξη που έχει ως εξής: "Το παράκτιο κράτος μπορεί, όπου θεωρεί αναγκαίο για την ασφάλεια της ναυσιπλοίας, να απαιτεί από τα αλλοδαπά πλοία που ασκούν το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης δια μέσου της αιγιαλίτιδας ζώνης του, να χρησιμοποιούν εκείνους τους θαλάσσιους διαδρόμους και τα διαγράμματα κυκλοφορίας που ορίζονται ή επιβάλλονται από τον κανονισμό διέλευσης των πλοίων".[188] Ομως κατά τον καθορισμό των θαλάσσιων διαδρόμων και τη χάραξη των διαγραμμάτων κυκλοφορίας, σύμφωνα με το άρθρο 22 της Σύμβασης του '82, το παράκτιο κράτος πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα εξής: α) τις συστάσεις των αρμόδιων διεθνών οργανισμών β) τυχόν διαύλους που χρησιμοποιούνται εθιμικά στη διεθνή ναυσιπλοία γ) τα ειδικά χαρακτηριστικά των συγκεκριμένων πλοίων και διαύλων και δ) την πυκνότητα της κυκλοφορίας[189].

Η εσωτερική νομοθεσία του παράκτιου κράτους σε σχέση με το θέμα εναρμονίζεται λοιπόν με τα ισχύοντα συστήματα διαχωρισμού της θαλάσσιας κυκλοφορίας [traffic separation schemes] που εγκρίνονται από τους αρμόδιους διεθνείς οργανισμούς και συγκεκριμένα τον IMCO (Διακυβερνητικό Ναυτιλιακό Συμβουλευτικό Οργανισμό). Τα συστήματα διαχωρισμού της θαλάσσιας κυκλοφορίας, δηλαδή οι διεθνείς ρυθμίσεις για τη διευθέτηση της κυκλοφοριακής κίνησης στις περιοχές με μεγάλη ναυτιλιακή κίνηση, αποτελούν διατάξεις υποχρεωτικού χαρακτήρα μετά την ενσωμάτωσή τους σε διεθνή κείμενα και στα εθνικά δίκαια των περισσότερων ναυτιλιακών κρατών.[190]

Τα συστήματα διαχωρισμού της θαλάσσιας κυκλοφορίας έχουν ενσωματωθεί στα παρακάτω διεθνή κείμενα: α) Στο Διεθνή Κανονισμό προς αποφυγή Συγκρούσεων στη Θάλασσα, του 1972. Στον κανόνα 10 "περί συστημάτων διαχωρισμού της κυκλοφορίας" του Διεθνούς Κανονισμού περιλαμβάνονται λεπτομερειακές διατάξεις για τη χρησιμοποίηση των ζωνών κυκλοφορίας από τη διερχόμενη κυκλοφορία[191] και β)Στη Διεθνή Σύμβαση για την ασφάλεια της Ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS) του 1974. Στον Κανονισμό 8 "περί πορειογραφήσεως" (routeing) του κεφαλαίου V "περί Ασφαλείας Ναυσιπλοίας" της SOLAS '74 αναφέρονται, ανάμεσα σ'άλλα, τα εξής: "Η επιλογή των πορειών και η πρωτοβουλία σχετικά με τις ενέργειες αυτές καθώς και ο καθορισμός του τι συνιστά τις συγκλίνουσες περιοχές θ'αποτελεί, καταρχήν, ευθύνη των ενδιαφερόμενων κυβερνήσεων.... Οι Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις θ'ασκήσουν την επιρροή τους για να εξασφαλίσουν την κανονική χρησιμοποίηση των υιοθετούμενων πορειών...."[192].

Ρυθμίσεις για τα Συστήματα Διαχωρισμού της Θαλάσσιας Κυκλοφορίας έχουν ενσωματωθεί στις νομοθεσίες των περισσότερων ναυτιλιακών κρατών. Μ'άλλα λόγια τα κράτη, στα πλαίσια που το διεθνές δίκαιο τους επιτρέπει, καθορίζουν, μέσα στα χωρικά ύδατα, τις γραμμές ναυσιπλοίας και τις ναυσιπλοϊκές πορείες των πλοίων για την ασφαλή κυκλοφορική κίνηση μέσα στη θάλασσά τους.[193]

(iv) Το παράκτιο κράτος, για τη διευκόλυνση της ναυτιλιακής κίνησης στη θάλασσά του, είναι αρμόδιο να θεσπίζει διατάξεις ως προς τη ναυτιλιακή σήμανση που πρέπει όμως, για την αποφυγή σύγχυσης, να εναρμονίζονται με τους κανόνες του ενιαίου Συστήματος ναυτιλιακής σήμανσης μέσα στα πλαίσια της διεθνούς Ενωσης Φαρικών Αρχών[194] [International Association of Lighthouse Authorities, I.A.L.A.). Το Σύστημα ναυτιλιακής σήμανσης εφαρμόζεται σε όλες τις σταθερές και πλωτές σημάνσεις για την υπόδειξη των διαύλων, των φυσικών κινδύνων και άλλων εμποδίων, όπως τα ναυάγια. Το Σύστημα αυτό δεν εφαρμόζεται σχετικά με τους φάρους, τα φαρόπλοια

και τους μεγάλους αυτόματους ναυτιλιακούς σημαντήρες. Στο Σύστημα περιλαμβάνονται πέντε τύποι σήμανσης οι οποίοι είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθούν με οποιοδήποτε συνδυασμό: οι πλευρικές σημάνσεις (lateral marks) [195], οι τεταρτοκυκλικές σημάνσεις (cardinal marks) [196], οι σημάνσεις μεμονωμένου κινδύνου (isolated danger marks) [197], οι σημάνσεις ασφαλών υδάτων (safe water marks) [198] και οι ειδικές σημάνσεις (spacial marks) [199].

Το παράκτιο κράτος για τη διευκόλυνση της ναυτιλιακής κίνησης και για την ασφάλεια της ναυσιπλοίας είναι ακόμα αρμόδιο να θεσπίζει διατάξεις για το φαρικό δίκτυο, τα φώτα ναυσιπλοίας και τα ηχητικά και φωτεινά σήματα, σύμφωνα με τους σχετικούς διεθνείς κανόνες των "Διεθνών κανονισμών προς αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα" [200]. Προκειμένου περί πλοίων ειδικής κατασκευής ή προορισμού που δεν μπορούν να συμμορφωθούν πλήρως με αυτούς τους κανόνες, το παράκτιο κράτος έχει την αρμοδιότητα να θεσπίζει ειδικές διατάξεις[201].

(v) Τέλος το παράκτιο κράτος, υποχρεούμενο να γνωστοποιεί όλους τους ενδεχόμενους γνωστούς σε αυτό, κινδύνους της ναυσιπλοίας μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη του, [202] καθίσταται αποκλειστικά αρμόδιο για την έκδοση ορισμένων πληροφοριών, επείγουσας φύσης. Η αρμοδιότητα αυτή πηγάζει απευθείας από τα συμβατικά κείμενα. Σύμφωνα με ρητή διάταξη [203] το παράκτιο κράτος πρέπει, για την πρόληψη των ατυχημάτων, να αναφέρει όλους τους κινδύνους που δεν είναι σημειωμένοι στους ναυτικούς χάρτες και γνωρίζει ότι απειλούν την ασφάλεια της ναυσιπλοίας στη θάλασσά του[204]. Για το σκοπό αυτό τα παράκτιο κράτος, εκτός από τις "Αγγελίες προς τους Ναυτιλομένους" που εκδίδει με την αρμόδια υπηρεσία του (Υδρογραφική Υπηρεσία), εκδίδει ακόμα τις "Προαγγελίες" (navwarns). Με τα ναυτικά αυτά σήματα το παράκτιο κράτος γνωστοποιεί σε όλους τους διερχόμενους από την αιγιαλίτιδα ζώνη του τους ναυτιλιακούς ή άλλους κινδύνους όπως: τις ανωμαλίες στο Φαρικό δίκτυο, τις επικίνδυνες περιοχές εξαιτίας πυρών ή ασκήσεων, τα ναυάγια, τα φράγματα, τους κινδύνους από νάρκες καθώς και άλλους κινδύνους.

2.3.3. Ορισμένες διαπιστώσεις

Καταλήγοντας, είναι σκόπιμο να επισημάνουμε τα εξής: Τα κράτη, μέσα στα πλαίσια που το διεθνές δίκαιο επιτάσσει, νομοθετούν κανόνες δικαίου σχετικά με τη διέλευση των αλλοδαπών πλοίων από την εδαφική θάλασσα. Τέτοιοι κανόνες δικαίου νομοθετούνται κατεξοχήν για θέματα ασφάλειας του κράτους, παράνομης αλιείας και ρύπανσης, ασφάλειας της ναυσιπλοίας αλλά και για άλλα θέματα όπως υγειονομικής, τελωνειακής, φορολογικής και μεταναστευτικής πολιτικής του κράτους, κ.α. Το κάθε κράτος νομοθετεί ως προς αυτά τα θέματα τις δικές του ρυθμίσεις και δημιουργεί τους δικούς του κανόνες δικαίου που όμως, είναι προσαρμοσμένοι στα διεθνή πλαίσια και τους διεθνείς συμβατικούς κανόνες, χωρίς ιδιαίτερες αποκλίσεις από αυτές. Αλλωστε στην πράξη, όπως γίνεται φανερό πιο κάτω, τα κράτη επεμβαίνουν με τη νομοθεσία τους ακόμα και στα όρια επιβολής της, όταν παραβιάζονται οι εσωτερικοί νόμοι και κανονισμοί.

Ετσι τα εσωτερικά δίκαια των κρατών, στην πλειονότητά τους, εμπεριέχουν εξειδικευτικούς κανόνες που αφορούν αποκλειστικά τέτοια θέματα. Σε περίπτωση απουσίας παρόμοιων κανόνων τα θέματα αυτά καλύπτονται από τις γενικές διατάξεις που εμπεριέχονται στις εσωτερικές νομοθεσίες σχετικά με την αβλαβή διέλευση οι οποίες, όπως γίνεται φανερό από την ανάλυση που προηγήθηκε, τις περισσότερες φορές, είναι πανομοιότυπες με εκείνες των διεθνών συμβατικών κανόνων πάνω στο θέμα.

1. Η αρμοδιότητα του παράκτιου κράτους να θεσπίζει κανόνες δικαίου για τη διέλευση των τρίτων από την αιγιαλίτιδα ζώνη του κατοχυρώνεται εθιμικά και συμβατικά. Η πρώτη κατηγορηματική διεθνής αναγνώριση της αρμοδιότητας αυτής του παράκτιου κράτους υιοθετήθηκε από τη Διάσκεψη της Χάγης του '30 (άρθρο 6 της Τελικής Πράξης). Πολύ νωρίτερα το 1895, η Εταιρεία Διεθνούς Δικαίου αποδέχτηκε το δικαίωμα της διέλευσης των τρίτων μέσα από την αιγιαλίτιδα ζώνη και παράλληλα την υπαγωγή των τρίτων στην εσωτερική νομοθεσία για τη διέλευση του παράκτιου κράτους. Η ίδια ρύθμιση περιλήφθηκε και στο Σχέδιο Σύμβασης που υιοθετήθηκε από την Εταιρεία Διεθνούς Δικαίου το 1926 (βλ. Transactions of the International Law Association, 1873-1924, 224, (1925), Harvard Research, Territorial Waters, Appendix No 6, σ.374).Το Σχέδιο Σύμβασης που υιοθετήθηκε από το Ινστιτούτο Διεθνούς Δικαίου στη Σύνοδο της Στοκχόλμης, το 1928, περιλάμβανε δικαίωμα αβλαβούς διέλευσης μόνο για τα εμπορικά πλοία τα οποία όμως υπόκεινταν "στους νόμους και τους κανονισμούς" του παράκτιου κράτους (βλ. άρθρο 6, 35 Annuaire de l'Institut de Droit International, op.cit., σ.757). Ανάλογη ρύθμιση για την υπαγωγή των τρίτων, κατά τη διέλευσή τους μέσα από την αιγιαλίτιδα ζώνη, στη νομοθεσία του παράκτιου κράτους υιοθετήθηκε από τη Γερμανική Εταιρεία Διεθνούς Δικαίου (άρθρο 4). Και το Σχέδιο που κατατέθηκε από τη Νομική Σχολή του Harvard, με την ευκαιρία της Διάσκεψης της Χάγης του '30, υιοθέτησε μεν την αβλαβή διέλευση των τρίτων αλλά και την αρμοδιότητα του παράκτιου κράτους να θεσπίζει κανονισμούς για τη διέλευση (άρθρο 14, Draft Convention prepared by the research in international law of the Harvard Law School, 23 A.J.I.L., Supplement, σ.295). Στα πλαίσια της Επιτροπής Διεθνούς Δικαίου οι ρυθμίσεις που υιοθετήθηκαν στην Ογδοη Σύνοδο και συμπεριλήφθηκαν στην "Τελική Εισήγηση" προς τη Γενική Συνέλευση, του 1956, υπογραμμίζουν την παράκτια αρμοδιότητα για τη θέσπιση σχετικών με τη διέλευση κανονισμών (A/3159 Yearbook of I.L.C., 1956, Vol III, σ.210-211). Η αρμοδιότητα του παράκτιου κράτους να θεσπίζει νόμους και κανονισμούς σχετικά με τη διέλευση κατοχυρώνεται και από τη Σύμβαση του '58, το άρθρο 17 της οποίας επιβάλλει ως προϋπόθεση της αβλαβούς διέλευσης τη συμμόρφωση προς τη σχετική με τη διέλευση εσωτερική νομοθεσία του παράκτιου κράτους. Κατηγορηματική και σαφής ως προς το θέμα είναι και η διάταξη του άρθρου 21 της Νέας Σύμβασης του '82 σύμφωνα με την οποία υπογραμμίζεται ρητά η υποχρέωση των τρίτων να συμμορφώνονται, κατά την άσκηση του δικαιώματος της αβλαβούς διέλευσης, με όλους τους νόμους και κανονισμούς του παράκτιου κράτους τους σχετικούς με τη διέλευση.

2. Ανάλογη διάταξη περιλαμβάνεται και στο άρθρο 6 της Τελικής πράξης της Διάσκεψης της Χάγης του '30: "Foreign Vessels exercising the right of passage shall comply with the laws and regulations enacted in conformity with international usage by the Coastal State.....", the legal status of the territorial Sea, art. 6 Final Act.

3. Ενισχυτικό επιχείρημα της θέσης αυτής θεωρούμε πως αποτελεί η παρακάτω συγκριτική αναφορά. Ετσι:
Η έκφραση "νόμοι και κανονισμοί" (laws and regulations), ως παραπομπή στο εσωτερικό δίκαιο, χρησιμοποιείται στη Σύμβαση για την αιγιαλίτιδα ζώνη και τη συνορεύουσα ζώνη του '58 (άρθρα 14 και 17), στη Σύμβαση για την ανοιχτή θάλασσα του '58 (άρθρο 23) καθώς και στη Νέα Σύμβαση του '82 (άρθρα 24, 27, 30 και 31 αναφορικά με την αιγιαλίτιδα ζώνη, άρθρο 42 αναφορικά με τα διεθνή στενά, άρθρα 58, 60, 62 και 73 αναφορικά με την αποκλειστική οικονομική ζώνη, άρθρα 111, 113, 114 και 115 αναφορικά με την ανοιχτή θάλασσα, και άρθρα 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 216, 217 και

220 παρ. 1 και 2 αναφορικά με την προστασία και διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος). Βέβαια υπάρχουν και περιπτώσεις που η παραπομπή στο εσωτερικό δίκαιο γίνεται με τη χρησιμοποίηση μόνο του όρου "νόμος" (άρθρα 19 και 20 της Σύμβασης για την αιγιαλίτιδα ζώνη και τη συνορεύουσα ζώνη του '58 και άρθρα 27 παρ. 2, 28 παρ. 3 και 220 παρ. 2 και παρ. 6 της Νέας Σύμβασης του '82) ή μόνο του όρου "κανονισμός" (άρθρα 23 και 24 της Σύμβασης για την αιγιαλίτιδα ζώνη και τη συνορεύουσα ζώνη του '58 και άρθρα 24 και 25 της Σύμβασης του '58 για την ανοιχτή θάλασσα). Στις περισσότερες όμως από τις περιπτώσεις αυτές η χρησιμοποίηση του ενός μόνο όρου καλύπτει πλήρως την εσωτερική νομοθεσία, όπως π.χ. στα άρθρα 23 και 24 της Σύμβασης για την αιγιαλίτιδα ζώνη και τη συνορεύουσα ζώνη του '58 καθώς και στα άρθρα 24 και 25 της Σύμβασης για την ανοιχτή θάλασσα του '58.

4. Για την έννοια του τυπικού νόμου βλ. λεπτομέρειες στο Ράϊκος,Α. Παραδόσεις Συνταγματικού Δικαίου (κατά το Σύνταγμα του 1975), 1978, Αθήναι, Τομ. Α', Εκδοσις 5η, σ. 64-67. Επίσης Τσάτσος, Δ., Συνταγματικό Δίκαιο,1985, Θεωρητικό Θεμέλιο, Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτινή, σ.221- 226.

5. βλ. Τσάτσος, op.cit., σ. 245-257. Επίσης Ράϊκος, op.cit. σ. 68-70.

6. βλ. ibid.

7. Β.Δ. της 21 Φεβρ/18 Μαρτ. 1940 "Περί του κατά θάλασσαν και κατά ξηράν υγειονομικού κανονισμού": "Εχοντες υπ'όψει τον Α.Ν. 340/1936..., τον Α.Ν. 1173.., τας διατάξεις της υγειονομικής συμβάσεως των Παρισίων, κυρωθείσης δια του Ν. 3926/1929, τον Α.Ν. 1873/1939..., τη Σύμβαση περί αμοιβαίας προστασίας κατά του δάγκειου πυρετού, κυρωθείσης δια του Ν.Δ. της 17-9-35, ως και την υπ'αριθ. 661/1939 γνωμοδότησιν του Συμβουλίου Επικρατείας, προτάσει των ημετέρων επί της Κρατικής Υγιεινής και Αντιλήψεως, Εμπορικής Ναυτιλίας, Εξωτερικών και Ναυτικών Υπουργών, αποφασίσαμεν και διατάσσομεν: .....", βλ. Ραπτάρχης, Υγειονομική Νομοθεσία, Τόμ. 34, σ. 34 Γβ ,1-2.

8. "Προς άσκησιν των αρμοδιοτήτων της Διοικητικής Αστυνομίας αι Λιμενικαί Αρχαί δύνανται να εκδίδουν αστυνομικάς διατάξεις, υπό τύπον κανονισμών εν γένει λιμένων, αίτινες κατόπιν γνώμης του Νομάρχου εγκρίνονται υπό του Υπουργού και δημοσιεύονται εις την Εφημερίδα της Κυβερνήσεως...", βλ. Ν.Δ. 187 "Περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου", ΦΕΚ 261Α/1973, άρθρο 156.

9. βλ. άρθρα 14 παρ. 4 και 17 της Σύμβασης του '58 και άρθρο 19 παρ. 1 και 21 της Σύμβασης του '82. Οι διατάξεις αυτές αναφέρονται στον πλου όλων των πλοίων, τόσο δηλαδή των εμπορικών όσο και των κρατικών - κυβερνητικών πλοίων που εξυπηρετούν ή δεν εξυπηρετούν εμπορικούς σκοπούς καθώς και των πολεμικών πλοίων, επιφάνειας ή υποβρυχίων.

10. βλ. άρθρο 19 παρ. 2.α. της Σύμβασης του '82.

11. βλ. και Baty,Th., The Canons of International law, 1930, John Murray, London, σ.71.

12. βλ. άρθρο 15 παρ. 1 της Σύμβασης του '58 και άρθρο 24 παρ. 1 της Σύμβασης του '82

13. βλ. άρθρο 16 παρ. 3 της Σύμβασης του '58 και άρθρο 25 παρ. 3 της Σύμβασης του '82.

14. βλ. άρθρο 16 παρ. 3 της Σύμβασης του '58 και άρθρο 25 παρ. 3 της Σύμβασης του '82.

15. βλ. άρθρο 16 παρ. 3 της Σύμβασης του '58 και άρθρο 25 παρ. 3 της Σύμβασης του '82.

16. Για παράδειγμα η απαγόρευση του διάπλου από μια συγκεκριμένη θαλάσσια περιοχή είναι δυνατόν να οδηγήσει σε αύξηση του κόστους του ταξιδιού του πλοίου που αναγκάζεται να διαπλεύσει από έναν άλλο, όχι εξίσου σύντομο, δρόμο.

17. βλ. άρθρο 16 παρ. 4 της Σύμβασης του '58.

18. Σύμφωνα με το άρθρο 16 παρ. 3 ένα κράτος μπορεί "χωρίς διακρίσεις" να αναστείλει προσωρινά, σε καθορισμένες περιοχές της αιγιαλίτιδας ζώνης, την αβλαβή διέλευση ενός ξένου πλοίου εάν μια τέτοια διακοπή είναι απαραίτητη για την προστασία της ασφάλειάς του".

19. βλ. και άρθρο 23 της Σύμβασης του '58.

20. Αναφερόμαστε σε δυο ειδικές περιπτώσεις στενών του άρθρου 45 για τα οποία η Νέα Σύμβαση προβλέπει το καθεστώς της αβλαβούς διέλευσης που δεν υπόκειται σε διακοπή. Δηλαδή: α) τα στενά που σχηματίζονται από ένα νησί ενός κράτους και το κυρίως έδαφός του και ανοιχτά του νησιού προς τη μεριά της ανοιχτής θάλασσας ή της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης υπάρχει δρόμος που παρέχει τις ίδιες δυνατότητες διάπλου, από πλευράς ναυσιπλοίας και υδρογραφίας και β) τα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοία και ενώνουν ένα τμήμα ανοιχτής θάλασσας ή μιας αποκλειστικής οικονομικής ζώνης με την αιγιαλίτιδα ζώνη ενός τρίτου κράτους.

21. βλ. άρθρο 38 της Σύμβασης του '82.

22. βλ. Notice concerning fortified zones and rules for navigation therein στο U.N.L.S., ST/Leg/Ser.B/15, op.cit., σ. 214-216.

23. βλ. Second Report of the I.L.C., A/CN.4, op.cit.

24. βλ. U.S.Naval War College, International Law Documents 1948-49, 1950, Government Printing Office, Washington, D.C., σ.158-168.

25. βλ. ibid

26. βλ. Royal Order in Council, Oslo, 9 February and 6 April 1962 establishing new restricted areas in territorial waters and establishing prescribed navigation routes and use of pilots by foreign non-naval ressels in these areas, στο U.N.L.S. ST/Leg/Ser.B/15, op.cit., σ. 193-194.

27. βλ. Royal Notice No. 10 of 13 January 1967 concerning protected areas (art. 1,2), ibid, σ.201

28. βλ.Law of 22 May 1965 on Yugoslavia's marginal seas, contiguous zone and continental shelf (art. 17), ibid, σ.216.

29. βλ. Navigation Code of 30 March 1942 (art 83) and Act No. 612 of 16 June 1912 to enact rules governing the passage and presence of merchant ships through or in Italian coastal waters (art.1), U.N.L.S., ST/Leg/Ser.B/6, op. cit., σ. 164 και 168-169.

30. βλ. Ν. ΔΡΜΑ 26-3-1913, ΦΕΚ 68Α/1913. Ανάλογη απαγορευτική διάταξη περιλαμβάνει και ο Α.Ν. 376/1936 "περί μέτρων ασφαλείας οχυρών θέσεων " που επιτρέπει στο κράτος να ιδρύει αμυντικές ζώνες στα χωρικά ύδατα και να θεσπίζει απαγόρευση της διέλευσης στις ζώνες αυτές, για λόγους ασφάλειας [ βλ. άρθρα 1 και 2 του Α.Ν. 376/1936 ΦΕΚ 546Α/1936]. Η σχετική διάταξη έχει έτσι: "Ολες οι συγκοινωνίες που διέρχονται από επιτηρούμενες ζώνες είναι δυνατόν να απαγορευθούν από την κυκλοφορία εν όλω ή εν μέρει και για απεριόριστο χρονικό διάστημα από τις αρμόδιες Στρατιωτικές ή Ναυτικές Αρχές. Ειδικότερα οι θαλάσσιες συγκοινωνίες κοντά σε Ναυτικά οχυρά είναι δυνατόν να απαγορευθούν εν όλω ή εν μέρει μόνο με διαταγή του Υπουργού των Ναυτικών" [βλ. άρθρο 10, ibid].Τα όρια των αμυντικών ζωνών καθορίζονται με Β.Δ/τα. Αξίζει να σημειωθεί ότι σε εφαρμογή των διατάξεων του Νόμου ΔΡΜΑ/1913 και του Α.Ν. 376/1936 έχουν εκδοθεί τα παρακάτω, ήδη καταργηθέντα, Β.Δ/τα για τον καθορισμό των ορίων των ζωνών: Το Β.Δ. της 3ης Απριλίου 1937 "περί καθορισμού.... απηγορευμένων ζωνών κατά ξηράν και κατά θάλασσαν" (ΦΕΚ 146Α/1937), το Β.Δ. της 26ης Ιουνίου 1939 "περί καθορισμού απηγορευμένων και επιτηρουμένων ζωνών αρμοδιότητος Υπουργείου Ναυτικών" (ΦΕΚ 297Α/1939) καθώς και το Β.Δ. της 16/22 Οκτωβρίου 1940 "περί συμπληρώσεως του από 26-3-39 Β.Δ/τος "περί καθορισμού απηγορευμένων και επιτηρουμένων ζωνών αρμοδιότητος Υπουργείου Ναυτικών" (ΦΕΚ 334Α/1940). Το Β.Δ. της 27 Σεπτ./10 Δεκεμ. 1956 "περί καθορισμού των ορίων Αμυντικών Περιοχών (Α.Π.) και Ναυτικών Οχυρών (Ν.Ο.) των Ενόπλων Δυνάμεων" (ΦΕΚ 295Α/1956) είναι σε ισχύ και καθορίζει, εκτός από τα όρια των Αμυντικών Περιοχών και Ναυτικών Οχυρών και τις υποχρεωτικές γραμμές ναυσιπλοίας "για τα αλιευτικά , τα ιστιοφόρα και τα πάσης φύσεως πλοία μέσα στις θαλάσσιες αυτές περιοχές" (άρθρο 1). Σε ισχύ επίσης είναι και τα Β.Δ. υπ'αριθ. 210/1966 "περί χαρακτηρισμού ως Ναυτικού Οχυρού περιοχής νήσου Αιγίνης και κηρύξεως ταύτης ως απηγορευμένης ζώνης" (ΦΕΚ 52Α/1966) και της 24ης Ιουλ./12ης Αυγ. 1969 "περί χαρακτηρισμού ως Ναυτικού Οχυρού περιοχής νήσου Αιγίνης" (Κώδιξ Νομικού Βήματος, 1969, σ. 1077)

Απαγόρευση της εισόδου, διέλευσης και παραμονής στην Ελληνική αιγιαλίτιδα ζώνη, για λόγους εθνικής ασφάλειας και έννομης τάξης, θεσπίζει, επίσης, ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ) του οποίου το άρθρο 147 αναφέρει σχετικά: "1. Οι Λιμενικές αρχές .... είναι δυνατόν να απαγορεύσουν προσωρινά, για λόγους εθνικής ασφάλειας ή έννομης τάξης, την παραμονή πλοίων και βοηθητικών ναυπηγημάτων ξένης εθνικότητας στα ελληνικά χωρικά ύδατα καθώς και τη διέλευση μέσα από αυτά" [βλ. άρθρο 147, ΦΕΚ 261Α/1973, op.cit., σ.2366. Επίσης, Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου όπως ισχύει σήμερα,1988 Εκδοση Υ.Ε.Ν., Αθήνα, , σ.90. Υπογραμμίζεται πάντως εδώ πως σε εκτέλεση της διάταξης δεν έχει εκδοθεί ακόμα Υπουργική Απόφαση.] Απαγόρευση της διέλευσης από ορισμένες περιοχές, για λόγους ασφάλειας, επικαλείται και το έγγραφο υπ'αριθ. 10960/49 του Υπουργείου Ναυτικών της 12ης Οκτωβρίου 1949 "περί πληροφοριών περί αλιείας και χωρικών υδάτων" που έχει έτσι: ".. Σε κάθε περίπτωση όμως πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι σήμερα λόγω των εκτελούμενων πολεμικών επιχειρήσεων λαμβάνονται και από τους κατά τόπους Ναυτικούς Διοικητές διάφορα μέτρα ασφάλειας, απαγορεύοντα την αλιεία σε ορισμένες περιοχές, ανεξάρτητα από τις διατάξεις του Νόμου [βλ. Εγγραφο υπ'αριθ. 10960/49 του Υπουργείου Ναυτικών Βασιλείου της Ελλάδος, προς το Υπουργείον Εξωτερικών, της 12ης Οκτωβρίου 1949.]

Αλλες διατάξεις της Ελληνικής νομοθεσίας που εξυπηρετούν, επίσης, θέματα ασφάλειας του κράτους είναι οι ρυθμίσεις οι σχετικές με την απαγόρευση της άσκησης κατασκοπείας και της λήψης φωτογραφιών σε απαγορευμένες περιοχές.

Ο Α.Ν. 375 της 14ης Δεκεμβρίου 1936 "περί τιμωρίας των εγκλημάτων κατασκοπείας και των εγκληματικών ενεργειών των απειλουσών την εξωτερικήν ασφάλειαν της χώρας", όπως συμπληρώθηκε μεταγενέστερα με τον Α.Ν. 1612/1950, [βλ. άρθρο 471 του Νόμου 1492 της 17/17 Αυγούστου 1950 "περί κυρώσεως του ποινικού κώδικος", Βαβαρέτου,Γ., Ποινικός Κώδιξ,, Αφοι Σάκκουλα, Αθήναι σ.157] θεσπίζει διατάξεις για την ασφάλεια του κράτους και ειδικότερα για την απαγόρευση της άσκησης της κατασκοπείας. Η σχετική ρύθμιση του Νόμου (άρθρο 6) έχει ως εξής: "Τιμωρείται όστις, άνευ αδείας, . ... ήθελε λάβει φωτογραφίας, εκτελέσει πανοραματικά σχεδιαγράμματα, τοπογραφικάς ή υδρογραφικάς εργασίας εντός ακτίνος 10 χιλιομέτρων πέριξ φρουρίου τινός ή έργου οιουδήποτε εθνικής αμύνης, ή στρατιωτικής εγκαταστάσεως ή πέριξ άλλων χώρων ή σημείων, δι' ά ήθελε ορισθή τοιαύτη απαγόρευσις δι'ειδικών διαταγών των αρμοδίων στρατιωτικών ή ναυτικών αρχών" [ βλ. Α.Ν. 375 της 14/12/36. Μακρυγιάννη,Ε., Ποινικός Κώδιξ μετά νεωτέρων νόμων μέχρι 1 Οκτωβρίου 1937, 1935, Εκδ. Οίκος Ανατολή, Αθήναι σ.1164]. Παρόμοιες ρυθμίσεις θεσπίζει και ο Νόμος 1492 της 17/ 17 Αυγούστου 1950 "περί κυρώσεως του Ποινικού Κώδικος". Σύμφωνα με το άρθρο 149 του Νόμου 1492/1950 "1. Οστις : α) άνευ δικαιώματος καταρτίζει εικόνας ή σχέδια οχυρώσεων,....ή άλλων έργων ή τόπων στρατιωτικών.... τιμωρείται....." [ βλ. Βαβαρέτος, op.cit., σ.70]. Επίσης η υπ'αριθ. 2Αι/7707 απόφαση του Γενικού Επιτελείου Βασιλικού Ναυτικού της 18/23 Σεπτεμβρίου 1940, "περί κωδικοποιήσεως περιοριστικών διατάξεων όσον αφορά την λήψιν φωτογραφιών εις Α. και Ε. Ζώνας αρμοδιότητος Υπουργείου Ναυτικών" αναφέρεται ρητά στην απαγόρευση της λήψης φωτογραφιών σε απαγορευμένες περιοχές. Η σχετική απόφαση έχει έτσι: "Απαγορεύεται εις πάντας η από πλωτών μέσων λήψις φωτογραφιών εντός θαλασσίων ζωνών απηγορευμένου διάπλου" και "Απαγορεύεται εις πάντας η λήψις φωτογραφιών ως και η κατοχή φωτογραφικών μηχανημάτων εις τας επιτηρουμένας ζώνας", [ Ραπτάρχης, Εθνική Αμυνα,Τομ. 36Α, σ.659-660].

31. βλ. Νόμος ΑΣΞΕ' της 26ης Ιουλ./5 Αυγ. 1885 "περί επικυρώσεως διεθνούς συμβάσεως προς προστασίαν των υποβρυχίων καλωδίων", Ραπτάρχης, Εμπορική Ναυτιλία, Τόμ. 19, σ.155-157. Επίσης, Πλοηγός, 1976, Εκδοση Υδρογραφικής υπηρεσίας Π.Ν., 3η έκδοση, Τόμ.β', σ.3.

32. βλ. για παράδειγμα την εθνική νομοθεσία του Ισραήλ (Post Office Ordinance 7 August 1930, part VI, par. 55 ) στο U.N.L.S., ST/Leg/Ser.B/6 op.cit., σ. 157-158.

33. βλ. Ν. ΑΣΞΕ', op.cit., σ. 155-157.

34. Ορισμένοι συγγραφείς υποστηρίζουν την ύπαρξη εθιμικού κανόνα σχετικά με την υποχρέωση των κρατών να προστατεύουν το θαλάσσιο περιβάλλον από τη ρύπανση (βλ.Timagenis, International Control, I, σ.53 αναφορά στο Ρούκουνας, op.cit. σ.244). Στην υπόθεση του στενού της Κέρκυρας (1949), άλλωστε, το Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης διακήρυξε πως τα κράτη υπέχουν διεθνή ευθύνη για τις παράνομες ενέργειες εις βάρος άλλων κρατών και πως πρέπει να απαγορεύουν στο έδαφός τους δραστηριότητες που είναι αντίθετες προς τα δικαιώματα άλλων κρατών. ( βλ. Corfu Channel Case, ICJ Reports, 1949. Επίσης,Ρούκουνας, op.cit., σ.244).

35. βλ. για παράδειγμα το άρθρο 3 του Ελληνικού Νόμου υπ'αριθ. 743 της 13/17 Οκτ. 1977 "περί προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος και ρυθμίσεως συναφών

θεμάτων": 1. Απαγορεύεται: α) Η εις τους λιμένας, τας ακτάς και τα χωρικά ύδατα απόρριψις πάσης φύσεως αποβλήτων, λυμάτων και απορριμάτων εκ των οποίων δύναται να προκύψη ρύπανσις της θαλάσσης", Ραπτάρχης, Εμπορική Ναυτιλία, Τόμ. 19,σ. 164, 57(α).

36. βλ. άρθρο 15 παρ. 1 της Σύμβασης του '58 καθώς και άρθρα 24 παρ. 1 και 211 παρ. 4 της Σύμβασης του '82.

37. Σύμφωνα με το άρθρο 22 της Σύμβασης του '82: "Ειδικότερα, δεξαμενόπλοια, πυρηνοκίνητα πλοία και πλοία μεταφέροντα πυρηνικές ή άλλες επικίκδυνες ή βλαβερές ουσίες ή υλικά μπορεί να υποχρεώνονται να περιορίσουν τη διέλευσή τους από αυτούς τους θαλάσσιους διαδρόμους."Επίσης σύμφωνα με το άρθρο 23 της Σύμβασης του '82: " Αλλοδαπά πλοία κινούμενα με πυρηνική ενέργεια και πλοία που μεταφέρουν πυρηνικές ή άλλες επικίνδυνες ή βλαβερές ουσίες θα πρέπει, όταν βρίσκονται σε αβλαβή διέλευση, δια μέσου της αιγιαλίτιδας ζώνης, να φέρουν έγγραφα και να τηρούν τα ειδικά προληπτικά μέτρα που επιβάλλονται για τα πλοία αυτά από διεθνείς συμφωνίες".

38. βλ. για παράδειγμα το άρθρο 2 παρ. 2 του Ελληνικού Νόμου 743 [Ραπτάρχης, Τόμ. 19, op.cit., σ. 164, 57(α)] που έχει ως εξής: "Πολεμικά πλοία, πλοία χρησιμοποιούμενα ως βοηθητικά του Στόλου, ως και Κρατικά εν γένει πλοία, εκτός των χρησιμοποιουμένων δι'εμπορικούς σκοπούς, ανεξαρτήτως της σημαίας την οποίαν φέρουν, δι'όσον χρόνον ευρίσκονται εντός περιοχών της δικαιοδοσίας της Ελλάδος, οφείλουν να εφαρμόζουν προς αποφυγήν ρυπάνσεως της θαλάσσης, μέτρα ανάλογα προς τα προβλεπόμενα υπό των διατάξεων του παρόντος". Βλ. ακόμα άρθρο 3 παρ. 3 της ισχύουσας διεθνούς Σύμβασης "περί προλήψεων των ρυπάνσεων της θαλάσσης από πλοία", του 1973 [ ΦΕΚ Α'/21-7-1989] που έχει έτσι: "Η παρούσα Σύμβαση δεν θα εφαρμόζεται σε πολεμικά πλοία η βοηθητικά σκάφη ή άλλα πλοία, που ανήκουν ή εργάζονται για ένα κράτος και χρησιμοποιούνται προς το παρόν μόνο για κυβερνητική μη εμπορική υπηρεσία. Εν τούτοις κάθε μέλος θα εξασφαλίζει με τη λήψη καταλλήλων μέτρων που δεν παρακωλύουν τις λειτουργίες ή τις λειτουργικές ικανότητες αυτών των πλοίων που ανήκουν σε αυτό ή λειτουργούν γι'αυτό, ότι αυτό το πλοίο λειτουργεί κατά τρόπο συνεπή όσο είναι λογικό και πρακτικό, με τις διατάξεις τις παρούσης Συμβάσεως". Βλ. επίσης, άρθρο 3 παρ. 3 του Αρθρου Πρώτου του κυρωτικού της παραπάνω Διεθνούς Σύμβασης Ελληνικού Νόμου 1269 του 1982, [Ραπτάρχης, Τόμ. 19, op.cit., σ. 164, 69(α)].

39. βλ. άρθρο 23 της Σύμβασης του '58 και άρθρα 30, 31 και 236 της Σύμβασης του '82 καθώς και άρθρο 3 παρ. 3 της Σύμβασης "περί προλήψεων των ρυπάνσεων της θαλάσσης από πλοία", op.cit.

40. Η Σύμβαση του Λονδίνου τροποποιήθηκε το 1962, 1969 και 1971. Για τις τροποποιητικές διατάξεις του 1962 βλ. Annex I, στο Lay, H., Churchill, R., Nordquist, M., New Directions in the law of the sea, Documents, 1973, Oceana, Dobbs Ferry, Vol. 2, σ. 567-580. Βλ. ακόμα τη συλλογή International Protection of the Environment, 1975-1977,N.Y.

41. Για τις απαγορευμένες ζώνες βλ. Annex A στο Lay,Churchill, Nordquist, op.cit., σ.575-580.

42. βλ. International Convention for the Prevention of pollution of the sea by Oil London, 1954, στο Lay, Churchill, Nordquist, op.cit., σ. 557-566. Βλ. ακόμα Σταμάτη,Κ., Το νομικόν καθεστώς της ρυπάνσεως της θαλάσσης, Ανάτυπον εκ της "Επιθεωρήσεως Δημοσίου Δικαίου και Διοικητικού Δικαίου", 1973, Αθήναι, Τόμ., ΙΖ', σ.6-14.

43. Η Σύμβαση των Βρυξελλών δεν τέθηκε σε ισχύ γιατί δε συμπληρώθηκε ο κατώτατος αριθμός υπογραφών, βλ. Σταμάτη, op.cit., σ.14.

44. βλ. Ρούκουνας, op.cit., σ.246.

45. βλ. International Convention on civil liabiltiy for oil pollution damage στο Lay, Churchill, Nordquist, op.cit., σ.603.

46. Η Σύμβαση του Λονδίνου του 1973 προβλέπει την εφαρμογή του συστήματος load on top, με το οποίο η απόρριψη από τους υδροσυλλέκτες του ύδατος επιτρέπεται μόνο μέχρι το επίπεδο που βρίσκονται τα κατάλοιπα πετρελαίου που επιπλέουν. Με αποτέλεσμα τα κατάλοιπα αυτά να αναμιγνύονται με τη νέα φόρτωση πετρελαίου και να μη διαφεύγουν στη θάλασσα.

47. Λεπτομερείς διατάξεις σχετικές με την πρόληψη, τη μείωση και τον έλεγχο της μόλυνσης από πετρέλαιο, από τα πλοία, περιλαμβάνονται στον "περί Ναυσιπλοίας Νόμο" (1912-1970) της Αυστραλίας, που εφαρμόζεται για την προστασία της Αυστραλιανής αιγιαλίτιδας ζώνης από τη ρύπανση των πλοίων [βλ. Navigation Act, 1912-1970, στο U.N.L.S. National Legislation and Treaties relating to the law of the sea, ( ST/ Leg/Ser. B/16), 1974, U.N., N.Y., σ. 60-62]. Θέματα θαλάσσιας ρύπανσης στην αιγιαλίτιδα ζώνη αντιμετωπίζονται και στο εσωτερικό δίκαιο της Ισπανίας από τα νομοθετικά κείμενα της 26ης Μαίου 1976 για την πρόληψη της θαλάσσιας μόλυνσης από τα πλοία και τα αεροπλάνα [βλ. Order of 26 May 1976 concerning the prevention of marine pollution by dumping from ships and aircraft, στο U.N.L.S., ST/Leg/Ser. B/19, op.cit., σ. 161-165] και της 1ης Απριλίου 1977 για την επιβολή ποινών στις περιπτώσεις θαλάσσιας μόλυνσης από τα πλοία ή τα αεροπλάνα (No. 21/1977) [ βλ. Act No. 21/1977 of 1 April 1977 concerning the imposition of penalties in cases of marine pollution by dumping from ships or aircraft, ibid, σ. 158-161.] Προστατευτικές διατάξεις για την πρόληψη και τον έλεγχο της θαλάσσιας μόλυνσης από τα πλοία περιλαμβάνονται επίσης στο εσωτερικό δίκαιο της Μάλτας. Ο Νόμος "για τη θαλάσσια μόλυνση" του 1977 του κράτους, καθορίζει γενικά για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος στην αιγιαλίτιδα ζώνη και απαγορεύει, με την επιβολή ποινικών και διοικητικών κυρώσεων, τις δραστηριότητες των πλοίων που προκαλούν θαλάσσια μόλυνση [βλ. Marine Pollution (Prevention and Control) Act, 1977, ibid, σ. 292-314.] Παρόμοιες διατάξεις για την πρόληψη της μόλυνσης προβλέπονται και από "το Νόμο 41 της 1ης Ιουνίου 1979 για την αιγιαλίτιδα ζώνη, την οικονομική ζώνη και την ηπειρωτική υφαλοκρηπίδα της Ισλανδίας, το άρθρο 8 του οποίου απαγορεύει ρητά τις ενέργειες που είναι δυνατόν να επιφέρουν μόλυνση ενώ επιβάλλει την εφαρμογή μέτρων για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη μόλυνση [βλ. Law No. 41 of 1 June 1979 concerning the territorial sea, the economic zone and the continental shelf, ibid σ. 46.].

48. βλ. Ραπτάρχης, Τόμ. 19, op.cit., σ. 164, 57(α) - 164, 64(α).

49. βλ. ibid, σ. 164, 69(α) - 164, 70(α) και ΦΕΚ 89 Α/ 1989.

50. βλ. για παράδειγμα το άρθρο 15 παρ. 1 για τη σύσταση περιφερειακών Σταθμών καταπολέμησης της ρύπανσης στον Ελληνικό Νόμο 743, ibid, σ. 164, 61(β).

51. Η Ελληνική νομοθεσία σχετικά με το θέμα έχει θεσπίσει ακόμα τα εξής νομοθετήματα: Το Ν.Δ. 4529/1966 "περί κυρώσεως της διεθνούς Συμβάσεως περί προλήψεως της ρυπάνσεως της θαλάσσης δια πετρελαίου", του 1954 το οποίο τροποποιήθηκε με το Ν.Δ. 386/1968 "περί συμπληρώσεως και τροποποιήσεως της περί ελέγχου της ναυσιπλοίας και επιθεωρήσεως εμπορικών πλοίων νομοθεσίας" καθώς και το Ν.Δ. 915/1971 "περί συμπληρώσεως και τροποποιήσεως της περί προλήψεως ρυπάνσεως της θαλάσσης δια πετρελαίου υπό πλοίων νομοθεσίας" [βλ. Σταμάτη, op.cit., σ.7]. Το Β.Δ. 570/1971 "περί αυξήσεως των ορίων χρηματικών ποινών", εκδοθέν εις εφαρμογή του προηγούμενου κυρωτικού της Σύμβασης νομοθετήματος, το οποίο στηρίζεται στον κωδικοποιητικό Νόμο 499/1947 "περί πειθαρχικής εξουσίας των προϊσταμένων των Λιμενικών Αρχών" και αναφέρεται στα όρια των χρηματικών προστίμων σε περιπτώσεις ρυπάνσεων στα Ελληνικά χωρικά ύδατα [ibid,σ. 7 -8]. Το Νόμο 314/1976 "περί κυρώσεως της διεθνούς Συμβάσεως" περί αστικής ευθύνης συνεπεία ζημιών εκ ρυπάνσεως πετρελαίου".

52. βλ. Act No. 45 of 1977 concerning the territorial sea, exclusive economic zone, continental shelf and other marine areas, U.N.L.S., ST/Leg/Ser.B./19, op.cit., σ. 23.

53. βλ. Territorial Sea Law, 1977, ibid, σ. 96-97.

54. βλ. Territorial Waters and Maritime Zones Act, 1976, ibid σ. 68.

55. βλ. Maritime Zones Law No. 22 of 1976, ibid, σ. 120.

56. βλ. Law no. 32/76 of 5 December 1976 relating to the navigation and passage by foreign ships and aircraft through the airspace, territorial waters and the economic zone of the republic of Maldives, ibid, σ. 134-135.

57. βλ. Act No. 186 of 13 September 1967 on the territorial sea, contiguous zone, exclusive economic zone and continental shelf as amended in 1977, ibid, σ. 26.

58. βλ. Territorial Waters, Continental Shelf, Exclusive Economic Zone and other meritime zones Act, 1976, ibid, σ. 47-49.

59. βλ. Σύμβαση της Γενεύης του 1958 για την αλιεία και τη διατήρηση των ζωντανών οργανισμών στις ανοιχτές θάλασσες.

60. Για λεπτομέρειες βλ. Ροζάκης, op.cit., σ. 32, 80-84.

61. βλ. Holder and Brennan, op.cit., σ.373.

62. βλ. Ρούκουνας, op.cit., σ.230.

63. ibid.

64. βλ. άρθρα 14 παρ. 5 και 17 της Σύμβασης του '58 και άρθρο 21 παρ. 1 της Σύμβασης του '82.

65. βλ. άρθρο 17 της Σύμβασης του '58 και άρθρο 21 παρ. 4 της Σύμβασης του '82.

66. βλ. και Ευσταθιάδης op.cit., σ.129 υποσ. 1.

67. Αξίζει να αναφερθεί εδώ ότι στη Σύμβαση για την Αλιεία και τη Διατήρηση των Ζωντανών Οργανισμών της Θάλασσας έγινε αποδεκτό πως τα κράτη που εκμεταλλεύονται συγκεκριμένες θαλάσσιες περιοχές έχουν ένα "ειδικό καθήκον" να φροντίζουν για τη διατήρηση των ζωντανών αποθεμάτων της περιοχής τους.

68. βλ. και Ross,A., A Textbook of international law, 1947, Longmans, Green and Co. London, σ.175.

69. βλ. Παλαιότερη νομοθεσία της Μ.Βρεταννίας, Γαλλίας, Γερμανίας, Ρωσίας και Ισπανίας, στο Colombos op.cit., σ.134.

70. βλ. Νομοθεσία της Νορβηγίας, Σουηδίας και Ιταλίας, ibid.

71. βλ. Νομοθεσία της Πορτογαλίας, ibid.

72. βλ. 139 U.S. 240,257 αναφορά στο Colombos, op.cit., σ.137.

73. βλ. Fishery Conservation and Management Act - Public Law 94-265 of U.S.A., 70 A.J.I.L., 1976, σ. 624.

74. βλ. Customs Act of Canada, Revised Statutes of Canada, 1927. Επίσης, υπόθεση Croft v. Dunphy, Privy Council, 1933, A.C. 156 στο Holder and Brennan, op.cit., σ.536-538.

75. Την ίδια απαγόρευση νομοθετεί και ο Γαλλικός Νόμος της 16ης Απριλίου 1933 που τροποποίησε το Νόμο της 30ης Μαρτίου 1928, βλ. Colombos, op.cit., σ.138.

76. βλ. Port authorities and National Mercantile Marine Regulations approved by presidential decree No. 21 of 1 January 1952 στο U.N.L.S., ST/Leg/Ser.B/6, op.cit., σ.230-231.

77. βλ. Maritime Police Code, promulgated by Decree No. 765 of 9 August 1944 (art.99), ibid, σ.124-125.

78. βλ. Marine Administrative Regulations of 27 October 1933 (art.43), ibid, σ.126-127.

79. βλ. Maritime Proclamation, No. 137 of 1953, ibid, σ.133.

80. βλ. Law of 22 May 1965, on Yugoslavia's marginal seas, contiguous zone and continental shelf (art. 13) στο U.N.L.S., ST/Leg/Ser.B/15 op.cit., σ.188-190.

81. βλ. Νόμο του 1960 (art.19), ibid, σ.213-214.

82. βλ. Ροζάκης, op.cit., σ.189-191.

83. Το άρθο 2 παρ. 1 του Κανονισμού 2141/70 του Συμβουλίου προβλέπει ότι κάθε κράτος-μέλος των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων πρέπει να εξασφαλίζει ίσους όρους πρόσβασης και εκμετάλλευσης των αποθεμάτων που βρίσκονται στα ύδατά του για όλα τα αλιευτικά πλοία των υπολοίπων κρατών - μελών. Καθιερώνει δηλαδή την ισότητα της πρόσβασης, φυσική συνέπεια της αρχής του άρθρου 7 της Συνθήκης ΕΟΚ για την απαγόρευση των διακρίσεων. Κάθε κράτος - μέλος των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων έχει το δικαίωμα να εκμεταλλεύεται τα θαλάσσια ζωντανά αποθέματα άλλου κράτους - μέλους χωρίς διάκριση, σε σχέση με την "εθνική" αλιεία. Υφίσταται έτσι μια

"ομοσπονδιοποίηση" των θαλάσσιων περιοχών που αποτελούν την αιγιαλίτιδα ζώνη ή ανήκουν στην αποκλειστική δικαιοδοσία των κρατών -μελών και όλοι απολαμβάνουν, πάνω σε βάση ισότητας, το θαλάσσιο πλούτο όλων. (βλ. και Ροζάκης, op.cit., 216-218). Ο Κανονισμός 181/76 του Συμβουλίου επαναβεβαιώνει την αρχή της ίσης πρόσβασης. Αντίθετα τα άρθρα 6 και 7 του Κανονισμού 178/83 του Συμβουλίου, παγιώνοντας το θεσπιζόμενο με την πράξη Προσχώρησης του 1973 και την Πράξη Προσχώρησης της Ελλάδας καθεστώς προσωρινής παρέκκλισης από την αρχή της ίσης πρόσβασης, επιτρέπουν στα παράκτια κράτη μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1992 να διατηρούν, αλλά και να επεκτείνουν στα 12 μίλια τη ζώνη της αποκλειστικής αλιείας τους (βλ. και Vignes, D., The EEC and the Law of the Sea στο Churchill,R., Simmonds,K.. Welch,J., επιμ., New Directions in the law o f the sea, Collected Papers, 1973, Oceana, Dobbs Ferry).

84. Υπογραμμίζεται εδώ ότι και οι Ηνωμένες Πολιτείες κάτω από πιέσεις, το 1966 προχώρησαν στην καθιέρωση μιας αποκλειστικής ζώνης αλιείας πλάτους εννέα μιλίων, πέρα από τα τρία μίλια της αιγιαλίτιδας ζώνης τους. Βλ. Public Law 89-658 της 14ης Οκτωβρίου 1966, στο Ροζάκης, op.cit., σ.171-172.

85. βλ. Διάταγμα της 28ης Νοεμβρίου 1984, Επίσημη Εφημερίδα της Ιταλικής Δημοκρατίας αριθ. 344 της 15ης Δεκεμβρίου 1984, σ. 18477.

86. βλ. άρθρο 32 του Αλιευτικού Κώδικα [Ν.Δ. 420/1970], 1970, Υπουργείον Προεδρίας Κυβερνήσεως, Γενική Διεύθυνσις Δημοσίας Διοικήσεως και άρθρο 1 του Νόμου 652 της 27ης Φεβρουαρίου 1915 "περί αλιείας εις τα Ελληνικά παράλια", ΦΕΚ Α93/1915.

87. Σχετικά με το θέμα αυτό η Ελλάδα έχει υπογράψει τις παρακάτω διμερείς συμφωνίες: (α) Τη "Σύμβαση Προξενική, Ναυτιλίας, Εμπορικών και Αστικών Δικαιωμάτων και Εγκαταστάσεως" μεταξύ Ελλάδος και Λιβάνου της 6-10-1948, κυρωθείσα με το Ν.Δ. 1273/1949 που παρέχει μεταχείριση του μάλλον ευνοούμενου Κράτους σχετικά με την ακτοπλοία, τη ρυμούλκηση, την πλοηγία και τις άλλες υπηρεσίες των λιμένων στα συμβαλλόμενα κράτη καθώς και το δικαίωμα της αλιείας μέσα στα χωρικά ύδατα των δυο κρατών, σε πλάτος 20 χιλ. από το κατώτατο σημείο της αμπώτιδας, άρθρο 13 (βλ. ΦΕΚ 292/1949. Ακόμα Κατεβαίνη,Μ., Το εν ειρήνη δίκαιον της θαλάσσης και θέματα τινά του δικαίου του πολέμου, 1962, Αθήναι, σ.29) και (β) την Ελληνο-Ιταλική Σύμβαση της 24ης Νοεμβρίου 1926 σύμφωνα με την οποία οι Ιταλοί αλιείς έχουν το δικαίωμα να αλιεύουν στα Ελληνικά χωρικά ύδατα με τους ίδιους όρους που ισχύουν για τους Έλληνες αλιείς. Η Σύμβαση όμως αυτή μετά το Διάταγμα της Ιταλικής Δημοκρατίας της 28ης Νοεμβρίου 1984 (βλ. supra) δεν ισχύει πλέον.

88.Διατάξεις σχετικές με το καθεστώς αλιείας στην ελληνική αιγιαλίτιδα ζώνη περιλαμβάνουν επίσης οι εξής διοικητικές πράξεις: Το Β.Δ. 866/25-7-66 "Περί αδειών αλιευτικών σκαφών" το άρθρο 1 του οποίου απαιτεί ειδική άδεια αλείας για την εργασία οποιουδήποτε σκάφους ως αλιευτικού. Το σχετικό άρθρο του Β.Δ. 866/66 (ΦΕΚ 160Α) έχει ως εξής: "1. Δια να εργασθή οιονδήποτε σκάφος, μηχανοκίνητο ή μη ως αλιευτικόν εις την θάλασσαν ή τα εσωτερικά ύδατα ή ως σπογγαλιευτικόν απαιτείται όπως εφοδιασθεί δι' ειδικής αδείας εκδιδομένης και ανανεουμένης επί τη λήξει της ισχύος της κατά τα ίδια του παρόντος οριζόμενα". Και ο "Γενικός Κανονισμός Λιμένος" που περιλαμβάνει γενικές διατάξεις για την ευταξία, ασφάλεια, υγεία, κίνηση και εργασία στην περιοχή δικαιοδοσίας του Λιμένα και που απαγορεύει στα ξένα αλιευτικά πλοία τη χωρίς άδεια αλιεία μέσα στα Ελληνικά χωρικά ύδατα. Το σχετικό άρθρο 238 του Κανονισμού (ΦΕΚ 388Β/1978) έχει έτσι: "Απαγορεύεται εις τα υπό ξένην σημαίαν αλιευτικά πλοία η εντός των Ελληνικών χωρικών υδάτων αλιεία χωρίς άδεια, καθώς και

η παρά Ελληνικών πλοίων και άλλων πλωτών μέσων αλιεία εις τα χωρικά ύδατα γειτονικών χωρών, εφ'όσον αυτές απαγορεύουν αυτήν".

89. βλ. Αλιευτικός Κώδιξ, op.cit., σ. 21 - 22. Επίσης Εγγραφο υπ.αριθ. 1196/1/ΑΓ 54 της 17ης Ιουνίου 1976 του Υπουργείου Εξωτερικών προς την 5ην Διεύθυνσιν Διεθνών Οργανισμών και Διασκέψεων "περί στοιχείων περί Ελληνικών θαλασσίων ζωνών" σ. 3. Υπογραμμίζεται εδώ ότι το άρθρο 32 του Αλιευτικού Κώδικα επαναλαμβάνει το άρθρο 1 του Νόμου 652 (op.cit.) σύμφωνα με το οποίο "η αλιεία εν γένει, συμπεριλαμβανομένης και της σπογγαλιείας και της αλιείας των κοραλλίων, εν τοις Ελληνικοίς ύδασιν, επιτρέπεται εις τα ξένης εθνικότητος πλοία εφ'όσον και υφ'ους όρους η αλιεία εν τοις ύδασι των Επικρατειών εις ας ανήκουσιν επιτρέπεται και εις τα Ελληνικά πλοία", βλ. Εγγραφο υπ'αριθ. 2840/1Β/1 του Υπουργείου Εξωτερικών της 21ης Μαρτίου 1936 προς την Β' Διεύθυνσιν Πολιτικών Υποθέσεων, σ.3. Βλ. ακόμη Εγγραφο υπ'αριθ. 140717 του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας, Διεύθυνσις Αλιείας, της 7-9-1949 προς το Υπουργείον Εξωτερικών. Επίσης Εγγραφο υπ'αριθ. 49102/4596 του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Διεύθυνσις Ν.Α. Τμήμα 3ον προς το Υπουργείον Εξωτερικών "περί καθορισμού ζώνης αλιείας" της 9-9-1949.

90. βλ. άρθρο 11 παρ. 1 του Ν.Δ. 187/1973,στο Τούση, Αρ., Εμπορικός Κώδιξ, 1975, Εκδ. Παπαζήση, Αθήναι, Τόμ. Β', σ. 645-646.

91. βλ. Νόμος υπ'αριθμ. 1740, ΦΕΚ 221Α/14-12-1987, σ.2145.

92. βλ. άρθρο 401 στο Βαβαρέτου, op.cit., σ. 140.

93. βλ. supra.

94. Σύμφωνα με την Πράξη Προσχώρησης της Ελλάδας, για την περίοδο από 1ης Ιανουαρίου 1981 μέχρι και 31 Δεκεμβρίου 1985, προβλεπόταν καθεστώς προσωρινής παρέκκλισης από την αρχή της ίσης πρόσβασης στις διμερείς αλιευτικές σχέσεις μεταξύ Ιταλίας και Ελλάδας στα όρια των αντίστοιχων αλιευτικών ζωνών τους, χωρίς να θίγονται τα παραδοσιακά ή ειδικά αλιευτικά δικαιώματα που μπορούσαν να επικαλεστούν η μια χώρα έναντι της άλλης κατά την 1η Ιανουαρίου 1981. Η παρέλευση όμως της περιόδου επανέφερε εις ισχύ το γενικό καθεστώς του Κανονισμού 181/76 σχετικά με την ισότητα των όρων πρόσβασης, με την επιφύλαξη ότι δε θίγονται τα ειδικά δικαιώματα αλιείας της μιας χώρας έναντι της άλλης κατά την 1η Ιανουαρίου 1981 και με την επιφύλαξη καθιέρωσης αποκλειστικής ζώνης αλιείας 12 μιλίων, στα πλαίσια της παράτασης του καθεστώτος παρέκκλισης με τον Κανονισμό 178/83 (άρθρα 6 και 7). Αλλά η παραπάνω διάταξη του κανονισμού 178/83 δεν είναι αμέσως εκτελεστή (shelf executing). Για την εφαρμογή λοιπόν του καθεστώτος παρέκκλισης απαιτείται η έκδοση σχετικής νομοθετικής κανονιστικής ή διοικητικής πράξης από το παράκτιο κράτος. Αντίθετα η μη έκδοση παρόμοιας πράξης ενεργοποιεί τη ρύθμιση του Κανονισμού 181/76 για την ίση πρόσβαση. Ετσι γίνεται φανερό πως η μη καθιέρωση έναντι των λοιπών εταίρων της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, εκ μέρους της Ελλάδας, αποκλειστικής ζώνης αλιείας, όπως ήδη έχουν πράξει τα λοιπά παράκτια κράτη-μέλη και η μη θέσπιση μέτρων για άσκηση των αλιευτικών δραστηριοτήτων αποκλειστικά από τους ιθαγενείς αλιείς επιτρέπει, για το παρόν τουλάχιστον, στους κοινοτικούς αλιείς να αλιεύουν μέσα στην Ελληνική ζώνη των 6 μιλίων, ενώ οι Ελληνες αλιείς αδυνατούν να αλιεύσουν στις αλιευτικές ζώνες των λοιπών κρατών-μελών και μάλιστα σε απόσταση 12 μιλίων από τις γραμμές βάσης.

95. βλ. άρθρο 21 παρ. 1 της Σύμβασης του '82.

96. βλ. Regulations governing visiting foreign warships and military aircraft, enacted by Presidential Decree No. 19 of 25 June 1946 of Peru, στο U.N.L.S., ST/Leg/Ser. B/6, op.cit., σ. 406.

97. βλ. Royal Decree of 30 October 1909 to enact new regulations concerning the admission of warships of foreign powers to the territorial waters and inland waterways of the Netherlands, article 10 ibid, σ.387.

98. βλ. Circular concerning the execution of descriptive hydrographic and hydrological work in seas adjacent to the USSR, Notice to Mariners, Hydrographic Department No.7 1955, ibid σ. 266-267.

99. βλ. Αρθρα 1 και 2 του Π.Δ. της 7/18 Απριλίου 1931 "περί καθηκόντων και αρμοδιότητος της Υδρογραφικής Υπηρεσίας του Πολεμικού Ναυτικού" στο Ραπτάρχης, Πολεμικόν Ναυτικόν, Τόμ. 37, σ. 53-55.

100. βλ. άρθρο 17.

101. βλ. άρθρο 16 παρ. 2.

102. Στα πλαίσια της 22ας Παγκόσμιας Συνέλευσης Υγείας υιοθετήθηκε ο Διεθνής Υγειονομικός Κανονισμός ο οποίος τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 1971. Το 1973 στη Γενεύη, στα πλαίσια της 26ης Παγκόσμιας Συνέλευσης Υγείας, ο Διεθνής Υγειονομικός Κανονισμός τροποποιήθηκε και τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 1974 (Π.Δ. υπ'αριθμ. της 11/26 Ιαν. 1980 "Περί κυρώσεως των τροποποιήσεων του Διεθνούς Υγειονομικού Κανονισμού αίτινες υιοθετήθησαν υπό της 26ης Παγκοσμίου Συνελεύσεως Υγείας εν Γενεύη την 23ην Μαίου 1973 και ετέθησαν εν ισχύι την 1ην Ιαν. 1974, στο Ραπτάρχης, Υγεινομική Νομοθεσία, Τόμ. 34(β), σ.900(γ)). Νέα τροποποίησή του έλαβε χώρα από την 34η Παγκόσμια Συνέλευση Υγείας την 20η Μαίου 1981, (βλ. Π.Δ. υπ'αριθμ. 1383 της 19/31 Δεκεμ. 1981, σ. 901). Αξίζει εδώ να αναφερθεί ότι το πρώτο Σχέδιο ενός Διεθνούς Υγειονομικού Κανονισμού υπογράφηκε στις 3 Φεβρουαρίου 1852, στο Παρίσι (βλ. Colombos,op.cit., σ.124). Αλλα σχετικά διεθνή κείμενα είναι: Η Διεθνής υγειονομική Σύμβαση της Βενετίας του 1892 (ibid), η Διεθνής Υγειονομική Σύμβαση των Παρισίων του 1926, η Διεθνής Υγειονομική Σύμβαση των Παρισίων του 1938, η Διεθνής Υγειονομική Σύμβαση του 1944 καθώς και τα δύο Πρωτόκολλα του 1946 "περί παρατάσεως της ισχύος των Διεθνών Υγειονομικών Συμβάσεων" (βλ. Ραπτάρχης, Τόμ. 34Β, op.cit., σ.879(Β).

103. βλ. άρθρο 37 του Διεθνούς Υγειονομικού Κανονισμού,στο Β.Δ. υπ' αριθμ. 383 της 10/22 Ιουν. 1972, Περί κυρώσεως του τροποποιηθέντος Διεθνούς Υγειονομικού Κανονισμού υιοθετηθέντος υπό της 22ας Παγκοσμίου Συνελεύσεως Υγείας και τεθέντος εν ισχύι την 1ην Ιαν. 1971, Ραπτάρχης, Τόμ., 34β, op.cit., σ. 885(β).

104. βλ. άρθρα 24-50 ibid, σ.884(β)-887(β).

105. βλ. άρθρα 23 της Σύμβασης του '58 και 30 της Σύμβασης του '82.

106. βλ. και άρθρο 5 της Χάγης του 1930.

107.βλ. άρθρο 90 του Διεθνούς Υγειονομικού Κανονισμού, Ραπτάρχης, Τόμ. 34Β, op.cit., σ. 892(β).

108. βλ. άρθρο 37, ibid, σ. 885(β).

109. Σύμφωνα με το Διεθνή Υγειονομικό Κανονισμό (άρθρο 45 , ibid, σ. 886(β)) ένα πλοίο που δεν επιθυμεί κατά την άφιξη να ελευθεροκοινωνήσει είναι ελεύθερο να αποπλεύσει και να συνεχίσει αμέσως το ταξίδι του. Αλλά στην περίπτωση αυτή το πλοίο που αρνείται να υποβληθεί στα επιβαλλόμενα από το κράτος αναγκαία υγειονομικά μέτρα δεν μπορεί κατά τη διάρκεια του ταξιδιού του να προσεγγίσει άλλο λιμάνι του ίδιου κράτους (άρθρο 45) παρά μόνο κατά παράβαση της εσωτερικής υγειονομικής νομοθεσίας του κράτους. Σύμφωνα με το Διεθνή Υγειονομικό Κανονισμό τα κράτη οφείλουν να χορηγούν ελευθεροκοινωνία με τον ασύρματο στις περιπτώσεις που η Υγειονομική Αρχή του λιμανιού κατάπλου του πλοίου, βασιζόμενη σε πληροφορίες που αυτό παρέχει, κρίνει ότι το πλοίο δεν είναι ύποπτο μόλυνσης (άρθρο 36, ibid, σ. 885(β)). Κατ'εξαίρεση, με βάση τις Συμφωνίες του Συμβουλίου της Ευρώπης στις οποίες από 1-2-62 προσχώρησε και η Ελλάδα, θεωρούνται υγειονομικά ελεύθερες οι εξής χώρες: το Ηνωμένο Βασίλειο, το Βέλγιο, η Ομοσπονδιακή Γερμανική Δημοκρατία, η Ιρλανδία, η Ολλανδία και η Ιταλία. Πλοία δηλαδή που ταξιδεύουν μόνο μεταξύ των λιμανιών αυτών των χωρών απαλλάσσονται της ελευθεροκοινωνίας εάν προηγήθηκε έλεγχος σε μια από τις συμβαλλόμενες χώρες.

110. βλ. άρθρο 33, ibid, σ. 885(β).

111. ibid.

112. Η αρμοδιότητα αυτή του παράκτιου κράτους προκύπτει και από το άρθρο 24 παρ. 1 περί συνορεύουσας ζώνης.

113. Στους "Κανονισμούς για την ασφάλεια των συνόρων του κράτους της Ενωσης των Σοβιετικών Σοσιαλιστικών Δημοκρατιών" του 1960 υπάρχει ρητή διάταξη που επιβάλλει στα αλλοδαπά πλοία, εμπορικά και μη, να συμμορφώνονται με τους υγειονομικούς κανονισμούς του κράτους μέσα στα χωρικά και τα εσωτερικά του ύδατα. βλ. Regulations of 5 August 1960 for the defence of the State Frontier of the Union of Soviet Socialist Republics, art. 17, στο U.N.L.S., ST/Leg/Ser. B/15, op.cit, σ.213. βλ. ακόμα, Excerpts from the regulations concerning the customs control of foreign-going vessels and their cargoes [Notices to the Mariners, USSR, Ministry of Defence Administration for hydrography, Vol.I, January, 1967, No.11], ibid, p.242-243, και Rules of 20 August 1940 for the sanitary protection of the frontiers, στο U.N.L.S. ST/Leg/Ser. B/6, op.cit., σ. 267-269.

114. Στο Νόμο του 1930 των Ηνωμένων Πολιτειών περιλαμβάνονται λεπτομερειακές διατάξεις που ρυθμίζουν τα της υγειονομικής νομοθεσίας του κράτους σχετικά με τον έλεγχο των αλλοδαπών πλοίων και την επιβολή ποινών στις περιπτώσεις παραβιάσεων. βλ. Tarrif Act of 1930, στο U.N.L.S., ST/Leg/Ser.B/6, op.cit., σ. 308-310.

115. Στον Τελωνειακό Νόμο υπ'αριθ. 79 του 1931 της Κολομβίας θεσπίζονται σαφείς διατάξεις για τη συμμόρφωση των αλλοδαπών πλοίων με τους υγειονομικούς κανονισμούς του κράτους και προβλέπονται κυρώσεις για τις περιπτώσεις παράβασής τους. βλ. Customs Law No. 79 of 19 June 1931 art.91, ibid, σ. 114-115.

116. Στο Διάταγμα του 1951 "για την αιγιαλίτιδα ζώνη και τα εσωτερικά νερά" της Βουλγαρίας επιβάλλεται ρητή συμμόρφωση όλων των πλοίων προς τους διεθνείς και

τους εσωτερικούς κανόνες του κράτους τους σχετικούς με τη διατήρηση των υγειονομικών αναγκών και απαιτήσεων. βλ. Decree of 10 October 1951 concerning the territorial and inland waters of the People's Republic of Bulgaria, para. 11, ibid, σ.81.

117. Οσο αφορά την Ελληνική νομοθεσία υγειονομικές ρυθμίσεις σχετικά με τη διέλευση των τρίτων περιλαμβάνουν και οι πιο κάτω πράξεις εσωτερικού δικαίου:

Ο Α.Ν. υπ'αριθ. 340/1936 "περί των υγειονομικών διατάξεων της δια θαλάσσης, δια ξηράς και δια του αέρος επικοινωνίας και της οργανώσεως της οικείας Υγειονομικής Υπηρεσίας" που καθορίζει την αρμοδιότητα των Υγειονομείων. Σύμφωνα με το άρθρο 23 του νόμου αυτού "κάθε πλοίο που καταπλέει σε Ελληνικό λιμάνι οφείλει να υποβάλεται σε υγειονομικές διατυπώσεις που προβλέπονται από τον παρόντα νόμο και τον Υγειονομικό κανονισμό".βλ. Α.Ν. 340/1936, ΦΕΚ Α, σ. 2819.

Το Β.Δ. της 21 Φεβρ./18 Μαρ. 1940 "Περί του κατά θάλασσαν και κατά ξηράν υγειονομικού κανονισμού" που αναφέρεται στον Κανονισμό των λιμένων και περιλαμβάνει υγειονομικές διατάξεις για την ελευθεροκοινωνία των εμπορικών και πολεμικών πλοίων. Σύμφωνα με το άρθρο 12 αυτού "κάθε πλοίο ερχόμενο από οποιοδήποτε τόπο και καταπλέον σε οποιοδήποτε λιμάνι του κράτους υποβάλλεται από τις υγειονομικές αρχές αμέσως μετά την προσόρμισή του και πριν από κάθε επικοινωνία, σε αναγνώριση ή σε εξομολόγηση εάν οι περιστάσεις απαιτούν αυτό το τελευταίο μέτρο". Επίσης σύμφωνα με τα άρθρα 93 και 94 του Β.Δ. του 1940 σε σχέση με την ελευθεροκοινωνία των πολεμικών πλοίων: "Τα ξένα πολεμικά πλοία υφίστανται στις διατάξεις του παρόντα κανονισμού" και "τα μολυσμένα ή ύποπτα πολεμικά πλοία υποβάλλονται, όπως και τα λοιπά πλοία, στα προβλεπόμενα από τον παρόντα κανονισμό υγειονομικά μέτρα".Το Β.Δ. του 1940 (ΦΕΚ 93Α/18-3-1940) τροποποιήθηκε με το Β.Δ. της 1ης Οκτωβρίου/ 3 Νοεμβρίου 1951 "περί τροποποιήσεως του από 21 Φεβρουαρίου 1940 Δ/τος", το Β.Δ. της 5/22 Δεκεμβρίου 1955 "περί συμπληρώσεως του από 21 Φεβρουαρίου 1940 Δ/τος", και το Β.Δ. της 19/31 Δεκεμβρίου 1955 "περί τροποποιήσεως του από 21 Φεβρουαρίου 1940 Δ/τος" (Ραπτάρχης, Τόμ.34, op.cit., σ. 289-311).

Το Π.Δ. υπ'αριθ. 76 της 11/26 Ιανουαρίου 1980 "περί κυρώσεως των τροποποιήσεων του Διεθνούς Υγειονομικού Κανονισμού αίτινες υιοθετήθησαν υπό της 26ης Παγκοσμίου Συνελεύσεως Υγείας εν Γενεύη την 23ην Μαίου 1973 και ετέθησαν εν ισχύι την 1ην Ιανουαρίου 1974" καθώς και το Π.Δ. υπ'αριθ. 1983 της 19/31 Δεκεμβρίου 1981 "περί κυρώσεως των τροποποιήσεων του Διεθνούς Υγειονομικού Κανονισμού αίτινες υιοθετήθησαν εν Γενεύη υπό της 34ης Παγκοσμίου Συνελεύσεως Υγείας την 20η Μαίου 1981" [Ραπτάρχης, Τόμ., 34β, op.cit., σ. 900(γ) και 901 - 902].

Οι Κανονισμοί Λιμένων, όπως "ο Κανονισμός Λιμένος Πειραιώς" και "ο Γενικός Κανονισμός Λιμένος Πειραιώς" που περιλαμβάνουν διατάξεις "για την ευταξία, ασφάλεια, υγεία, κίνηση και εργασία σε όλη την περιοχή δικαιοδοσίας του Λιμένα". Σύμφωνα με το άρθρο 3 του Κανονισμού Λιμένος Πειραιώς [ βλ. ΦΕΚ 103Β/1952, βλ. και Κανονισμός Λιμένα Πειραιώς,1991, Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιώς] και το άρθρο 5 του Γενικού Κανονισμού Λιμένος Πειραιώς [ΦΕΚ 388Β/1978] : "Πλοίαρχοι πλοίων που προέρχονται από ξένη χώρα οφείλουν να επαίρουν στον ακάτιο ιστό το διεθνές σήμα κάθαρσης ή τα σήματα που προβλέπονται από το διεθνή υγειονομικό Κανονισμό, ανάλογα με την υγειονομική τους κατάσταση και να συμμορφώνονται με τις υγειονομικές διατάξεις και τις διαταγές της αρμόδιας υγειονομικής αρχής". Και σύμφωνα με το άρθρο 296 του Γενικού Κανονισμού Λιμένος Πειραιώς "Ολοι οι ευρισκόμενοι στην περιοχή δικαιοδοσίας της Λιμενικής Αρχής υποχρεώνονται να συμμορφώνονται με τις αποφάσεις και τις διαταγές της Λιμενικής Αρχής που αφορούν στην τήρηση της δημόσιας τάξης , της ασφάλειας και υγείας....". Ενώ σύμφωνα με το άρθρο 8 "Ολοι οι επιβαίνοντες σε πλοία, με οποιαδήποτε ιδιότητα, υποχρεώνονται να τηρούν τις εκδιδόμενες από τις Λιμενικές Αρχές διατάξεις περί υγειονομικού ελέγχου".

118. βλ. Διάταγμα της 25-2-1845 " Περί Υγειονομικού Κανονισμού του Κράτους", στο Εγγραφο υπ' αριθμ. 2840/1Β/1, op.cit., σ.3. Το αντίστοιχο άρθρο 45 του Διεθνούς Υγειονομικού Κανονισμού έχει ως εξής: "Πλοίο που αρνείται κατά την άφιξή του να υποβληθεί στα μέτρα που επιβάλλονται...είναι ελεύθερο να συνεχίσει αμέσως το ταξίδι του", βλ. Ραπτάρχης, Τόμ., 34Β, op.cit., σ.886(β) βλ. ακόμα σχετική διάταξη στη νομοθεσία της Σοβιετικής Ενωσης [Rules of 20 Aug. 1940 for the sanitary protection of the Frontiers] στο U.N.L.S., ST/Leg/Ser.B/6, op.cit., σ. 269.

119. βλ. Γνωμοδότηση υπ'αριθμ. 438/15-9-51 σχετικά με την ελευθεροκοινωνία λόγω ανωτέρας βίας. Σύμφωνα με τη διάταξη αυτή μετά την παρέλευση του δωδεκαώρου από τον κατάπλου είναι υποχρεωτική και διενεργείται από τη Λιμενική Αρχή η ελευθεροκοινωνία και όχι η απομάκρυνση του πλοίου. Η αναγκαστική αυτή ελευθεροκοινωνία αποτελεί υποχρέωση που απορρέει όχι από τις ισχύουσες υγειονομικές διατάξεις αλλά από διατάξεις του Τελωνειακού Κώδικα (άρθρο 11) ο οποίος ορίζει τα εξής:
"Για κάθε πλοίο που προέρχεται από το εξωτερικό και καταπλέει σε λιμάνι ή όρμο του Βασιλείου, για οποιαδήποτε αιτία και από ανάγκη, ο πλοίαρχος οφείλει να καταθέσει στην υγειονομική αρχή ένα διπλό δηλωτικό του φορτίου μέσα σε 12 ώρες από τον κατάπλου, συγχρόνως με την υγειονομική πιστοποίηση και πριν την ελευθεροκοινωνία. Την ίδια υποχρέωση έχει ο πλοίαρχος και αν δεν φέρει φορτίο".βλ. Ν.1165/18 "περί Τελωνειακού Κώδικος" άρθο 11, παρ. 1, Ραπτάρχης, Τελωνειακή Νομοθεσία, Τομ. 30, σ.141.

120. βλ. άρθρο 36 του Διεθνούς Υγειονομικού Κανονισμού, στο Β.Δ. υπ'αριθμ. 383, op.cit., σ. 885(β).

121. βλ. άθρο 25, ibid, σ.884(β).

122. βλ. το Β.Δ. υπ'αριθ. 383 της 10/22 Ιουνίου 1972 "περί κυρώσεως του τροποποιηθέντος Διεθνούς Υγειονομικού Κανονισμού υιοθετηθέντος υπό της 22ας Παγκοσμίου Συνελεύσεως Υγείας και τεθέντος εν ισχύι την 1ην Ιανουαρίου 1971," Ραπτάρχης, Τόμ. 34Β, op.cit., σ. 885(β).

123. βλ. για παράδειγμα από την Ελληνική νομοθεσία το Ν. 1165 της 17ης Μαρ./ 6ης Απρ. 1918 "Περί Τελωνειακού Κώδικος", στο Εγγραφο υπ'αριθ. 144623/ΙΑ/7 του Υπουργείου Εξωτερικών προς την Γ' Πολιτικήν Διεύθυνσιν, Τμήμα ΙΙ, της 12ης Οκτωβρίου 1959. βλ. ακόμα Εγγραφο υπ'αριθ. 1196/1/ΑΓ54 της 17 Ιουνίου 1976 του Υπουργείου Εξωτερικών προς την 5ην Διεύθυνσιν, Διεθνών Οργανισμών και Διασκέψεων "περί στοιχείων περί ελληνικών Θαλάσσιων ζωνών. Επίσης το Β.Δ. της 13/16 Απριλίου 1920 "Περί κώδικος των νόμων περί φορολογίας καπνού" που χαρακτηρίζει ως λαθρεμπόριο "την εντός του πλοίου χωρητικότητος κατωτέρας των 100 τόννων προοριζομένου ή παραπλέοντος των ακτών επί σκοπώ λαθραίας αποβάσεως εις απόστασιν μικροτέραν των 2 μυριομέτρων ύπαρξιν κεκομμένου καπνού...." (αρθρο 87) στο ΦΕΚ 86Α/1920, σ. 855. Επίσης, το Νόμο 1492 της 11/17 Αυγούστου 1950 "περί Ποινικού Κώδικος" (άρθρο 297) με τον οποίο ποινικοποιείται η πράξη λαθρεμπορίου που γίνεται σε αλλοδαπό πλοίο, εφόσον η πράξη αυτή λαμβάνει χώρα στην ημεδαπή, βλ. άρθρο 297 "Εκθεσις πλοίου εις κίνδυνον δια λαθρεμπορίου", στο Βαβαρέτου, op.cit., σ.110.

124. βλ. το Νόμο του 1817 της Γαλλίας που ορίζει ζώνη επιτήρησης 20 χιλιομέτρων, στο Colombos, op.cit., σ. 133.

125. βλ. το Νόμο του 1832 του Βελγίου που ορίζει ζώνη επιτήρησης 10 χιλιομέτρων, ibid.

126. βλ. το Νόμο του 1876 της Μ. Βρεταννίας (the Customs Consolidation Act, 1876) που ορίζει συμμόρφωση προς τους δασμολογικούς και φορολογικούς κανονισμούς μέσα στην έκταση των 3 μιλίων της αιγιαλίτιδας ζώνης, Κρίσπη, op.cit., σ.133. Για μια λεπτομερή ανάλυση της πρακτικής της Μ.Βρεταννίας σχετικά με το θέμα βλ. Colombos, op.cit., σ. 125-127.Βλ. ακόμα, Masterson, W.E., Jurisdiction in marginal seas, 1929, The Macmillan Company, N.Y., σ. 5-161.

127. βλ. το Νόμο του 1799 των Ηνωμένων Πολιτειών (Act of Congress) που ορίζει ζώνη επιτήρησης 12 μιλίων. Επίσης τους Νόμους του 1922 (The Tariff Act) και του 1935 (The Anti-Smuggling Act) που ορίζουν ζώνη επιτήρησης 12 μιλίων και 100 μιλίων αντίστοιχα για την πρόληψη ή καταστολή παραβιάσεων των αμερικανικών τελωνειακών νόμων, βλ. Κρίσπη, op.cit., σ.134-135, Για μια λεπτομερή ανάλυση της πρακτικής των Ηνωμένων Πολιτειών σχετικά με το θέμα βλ. Colombos, op.cit., σ. 127-131, βλ. ακόμα, Masterson, op.cit., σ. 175 -252.

128. βλ. το Νόμο της 10/23 Δεκεμβρίου του 1909 της Τσαρικής Ρωσίας που ορίζει ζώνη επιτήρησης 12 ναυτικών μιλίων, στο Colombos op.cit., σ.132.

129. βλ. τους Τελωνειακούς Κανονισμούς της 22ας Ιουνίου 1901 της Κούβας που ορίζουν μία ζώνη επιτήρησης σε απόσταση 4 λευγών από τις ακτές, στο U.N.L.S., ST/Leg/Ser.B/6, op.cit., σ. 116-117.

130. βλ. το Νόμο υπ'αριθ. 171 της 11ης Μαίου 1928 της Δανίας που περιλαμβάνει ρύθμιση για την πάταξη του λαθρεμπορίου μέσα στην έκταση του ενός ναυτικού μιλίου των χωρικών υδάτων, ibid σ. 121.

131. βλ. το Β.Δ. της 15-9-1939 της Βενεζουέλας που ορίζει ζώνη επιτήρησης 12 μιλίων για τελωνειακούς και υγειονομικούς λόγους, στο Κρίσπης, op.cit., σ.132.

132. βλ. τους Νόμους του 1927 και 1931 του Καναδά που ορίζουν ζώνη 9 μιλίων για παρακολούθηση και τήρηση της δασμολογικής και τελωνειακής νομοθεσίας, ibid.

133. βλ. το Νόμο του 1921 της Νορβηγίας που ορίζει ζώνη επιτήρησης 10 μιλίων για τη συμμόρφωση προς τη δασμολογική νομοθεσία, ibid. Ακόμα Colombos, op.cit., σ.133.

134. βλ. τον Αστικό Κώδικα, άρθρο 593, της Χιλής που ορίζει έκταση 12 μιλίων για ζητήματα τελωνειακά , ibid.

135. βλ. τον Τελωνειακό Κανονισμό μεταξύ Ελλάδας και Αιγύπτου της 21ης Μαρτίου 1895 που καθορίζει ζώνη επιτήρησης σε 10 χιλιόμετρα (άρθρο 2,εδ.2).

136. Ο Νόμος υπ'αριθ. 418 του 1960 (Act No. 418 of 30 June 1960 concerning penalties for smuggling),τροποποιήθηκε μεταγενέστερα από τους Νόμους 228 της 31 Μαίου 1964 και 215 της 20 Μαρτίου 1964 βλ. U.N.L.S., ST/Leg/Ser.B/15, op.cit., σ. 236.

137. βλ. Act No. 419 of 30 June 1960 concerning the prohibition in certain cases of the import of alcoholic beverages, ibid, σ. 238-240.

138. βλ. Customs Act of 10 June 1966, ibid, σ.228-230.

139. βλ. Customs Act No. 1 of 28 January 1959, as amended, as published in consolidated Act No. 1 of 18 January 1967, ibid, σ. 220-222.

140. βλ. Απόφαση υπ'αριθ. 83/6383 του Τουρκικού Υπουργικού Συμβουλίου στη συνεδρίαση της 11-4-1983.

141. βλ. άρθρο 3, Act No. 419 of 30 June 1960 στο U.N.L.S., ST/Leg/Ser.B/15, op.cit., σ. 239.

142. βλ. άρθρο 17 Customs Act No. 1 of 28 January 1959, ibid, σ. 220 - 221 και άρθρο 11, Customs Act of 10 June 1966, ibid, σ. 229. Επίσης, Excerpts from the regulations concerning the customs control of foreign - going vessels and their cargoes, ibid, σ. 242 - 243. βλ. ακόμα άρθρο 85 του Ελληνικού Νόμου 1165 της 17ης Μαρ./6ης Απρ. 1918 "περί Τελωνειακού κώδικος" που προβλέπει τη δυνατότητα καθορισμού ζώνης τελωνειακής επιτήρησης και το δικαίωμα επίσκεψης των τελωνειακών υπαλλήλων μέσα στην απόσταση των 3 χιλιομέτρων από την ακτή. Το σχετικό άρθρο 85 του Νόμου έχει ώς εξής:" Μέσα σε μια απόσταση τριών χιλιομέτρων από την ακτή, το προσωπικό της τελωνειακής υπηρεσίας και αστυνομίας έχει το δικαίωμα να επισκέπτεται τα πλοία και να ζητά επίδειξη του κατά το άρθρο 18 δηλωτικού και των ναυτιλιακών εγγράφων του πλοίου. Εάν τα πλοία είναι ξένης σημαίας, επιφυλάσσεται η ισχύς των διατάξεων των διεθνών συμβάσεων" στο Εγγραφο υπ'αριθμ. 144623/1Α/7, op.cit.

143. βλ. άρθρο 4, notice No. 13 of 24 January 1936 concerning the Agreement of 28 October 1935 between Sweeden and Denmark, as amended by Royal Notice No. 464 of 30 June 1960, ibid, σ. 235.

144. βλ. Ραπτάρχης, Αστυνομική Νομοθεσία,Τόμ. 4Α, σ. 299(β)-318(α).

145. βλ. Νόμος 2870 "περί της παράνομου μεταφοράς προσώπων ομαδόν ερχομένων εις Ελληνικούς Λιμένας εκ της αλλοδαπής", ΦΕΚ 119Α/16 Ιουλίου 1922 και Εφημερίς των Νόμων, 1922-1923, Εκδόσεις Πετράκου, Αθήναι, Ετος Στ', Τόμος θ', τεύχος 371-406, σ. 38-39.

146. βλ. Ραπτάρχης, Τόμ. 4Α, op.cit, σ. 318(α)-320.

147. βλ. άρθρο 4 της Διεθνούς Σύμβασης "περί συστάσεως δελτίου διελεύσεως δια μετανάστας", Νόμος 5014/1931, ibid, σ. 319.

148. βλ. άρθρο 1.

149. βλ. άρθρα 16 παρ. 2 της Σύμβασης του '58 και 25 της Σύμβασης του '82.

150. βλ. άρθρο 14 παρ. 6 της Σύμβασης του '58 και άρθρο 20 της Σύμβασης του '82.

171. βλ. άρθρα 188 - 189 του Ν.Δ. 187/1873 στο Κ.Δ.Ν.Δ., op.cit., σ. 110 - 111. Βλ. ακόμα το Π.Δ. 338/83 "περί ρυμουλκικών δικαιωμάτων για τις εκτός λιμένος ρυμουλκήσεις" (ΦΕΚ 119Α/83) που έχει εκδοθεί εις εκτέλεση των διατάξεων του άρθρου 188, ibid.

172. βλ. Αρμενόπουλος, έκδοσις Δικηγορικού Συλλόγου Θεσσαλονίκης, 23 217 και 635.

173. βλ. και Ευσταθιάδης, βιβλ. 5ο, op.cit., σ.129, υποσ. 1. βλ.ακόμα Yearbook of I.L.C., 1956, Vol. II, op.cit., σ. 274.

174. βλ. και άρθρο 6 της Χάγης του '30 αναφορά στο Ευσταθιάδης, ibid.

175. βλ. άρθρο 15 της Σύμβασης του '58 και άρθρο 24 παρ. 1 της Σύμβασης του '82.

176. Ο πρώτος διεθνής Κανονισμός τέθηκε σε ισχύ το 1897. Επικυρώθηκε το 1910 από τα περισσότερα ναυτικά κράτη και έκτοτε έγινε γνωστός ως "Κανονισμοί του 1910". Οι "Κανονισμοί του 1910" αναθεωρήθηκαν στις διεθνείς Συνδιασκέψεις "περί ασφαλείας της ανθρωπίνης ζωής εν θαλάσση" το 1929 και αργότερα το 1948 και το 1960. (Για το "Διεθνή κανονισμό για την αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα" του 1960 βλ. στο Lay, Churchill, Nordquist, op.cit., σ. 511-526). Στη Συνδιάσκεψη του 1948 οι Κανονισμοί έλαβαν την επωνυμία "Διεθνής Κανονισμός προς αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα". Τελευταία τροποποίηση του Κανονισμού έγινε το 1972 με τη "Διεθνή Διάσκεψη προς αναθεώρηση των Διεθνών Κανονισμών προς αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα". Περισσότερες λεπτομέρειες βλ. Αρβανίτη,Δ., Εγχειρίδιον διεθνούς κανονισμού αποφυγής συγκρούσεων εν θαλάσση, 1975, Ναυτικαί και Τεχνικαί εκδόσεις, Πειραιεύς, σ. 5-7.

177. βλ. Κανόνας 1, στο "Διεθνής κανονισμός προς αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα", Ελληνική Δημοκρατία, Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Ν.Α.Τ. σ. 19.

178. ibid.

179. Η πρώτη διεθνής Σύμβαση "για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα" ή SOLAS καταρτίσθηκε στα πλαίσια της "Διεθνούς Επιτροπής Ναυσιπλοίας" η οποία δημιουργήθηκε το 1889 στην Washington, όταν για πρώτη φορά η διεθνής κοινότητα ασχολήθηκε με την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα. Η πρώτη SOLAS που ίσχυσε το 1914 αντικαταστάθηκε αργότερα από τη SOLAS 1929 και αυτή από τη SOLAS 1960. Στις 1-11-1974 η Διεθνής Διάσκεψη για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα αποδέχθηκε τη SOLAS 1974, που τέθηκε σε ισχύ την 25-5 -80 και το Πρωτόκολλο 1978 της Σύμβασης που τέθηκε σε ισχύ την 1-5-81. Νέες τροποποιήσεις της SOLAS έγιναν πάλι το 1981 και το 1983. Η Διεθνής Σύμβαση SOLAS 1974 με τις τροποποιήσεις του 1981 και του 1983 ισχύει από την 1-7-86. Βλ. "Τροποποιήσεις 1983 της "Διεθνούς Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα 1974", 1987, Ελληνική Δημοκρατία, Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Ν.Α.Τ., σ. 83-87.

180. Η Σύμβαση εφαρμόζεται στα πλοία που εκτελούν διεθνή ταξίδια εκτός από τα πολεμικά και τα οπλιταγωγά πλοία, τα φορτηγά πλοία κάτω των 500 κ.ο.χ., τα χωρίς μηχανική πρόωση πλοία, τα ξύλινα πλοία πρωτόγονης κατασκευής, τα πλοία ψυχαγωγίας τα μη χρησιμοποιούμενα για εμπορικές μεταφορές καθώς και τα αλιευτικά πλοία.

181. βλ. π.χ. Royal Order No. 150 of May 1962 concerning navigation as amended by Royal notice No. 454 of 15 June 1965 and by Royal Notice No. 114 of 21 April 1967, of Sweden, art. 2, στο U.N.L.S., ST/Leg/Ser. B/15, op.cit.,σ. 181-182.

182. βλ. ακόμα το Π.Δ. υπ'αριθμ.94 "περί θέσεως εν ισχύι της Δ.Συμβάσεως περί Διεθνών Κανονισμών προς αποφυγήν συγκρούσεων εν θαλάσση, 1972 κυρωθείσης δια του Ν.Δ.93/1974 και περί καθορισμού κυρώσεων δια παραβάσεις των Κανονισμών αυτής, όπως τροποποιήθηκε με το Π.Δ. 208/1985" (ΦΕΚ 76Α/3-5-1985), με το οποίο καθορίζονται οι κυρώσεις των παραβατών των κανονισμών [βλ. Διεθνής Κανονισμός προς αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα, Ν.Α.Τ. op.cit., σ. 5-6, ΦΕΚ 30Α/3-2-1977 και Ραπτάρχης, Εμπορική Ναυτιλία, Τόμ. 19, σ. 234, 441(α) - 234 442(α)]. Επίσης τον υπ'αριθ. 119 Κανονισμό Λιμένος Πειραιώς "περί κινήσεως πλοίων εις λιμένα Πειραιώς και αγκυροβολία αυτών" που επιβάλλει συμμόρφωση προς τις διατάξεις " του ισχύοντος Διεθνούς Κανονισμού προλήψεως συγκρούσεων εν θαλάσση και των ειδικοτέρων διατάξεων του Κανονισμού Λιμένος Πειραιώς" [βλ. άρθρο 1 του υπ'αριθ. 119 Κανονισμού Λιμένος Πειραιώς, (ΦΕΚ 889Β'/17-9-77)]. Επίσης, το Π.Δ. 126 "περί αποδοχής τροποποιήσεων έτους 1983 της υπογραφείσης στο Λονδίνο Διεθνούς Σύμβασης "περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα" 1974 και του Πρωτοκόλλου αυτής έτους 1978 όπως τροποποιήθηκε με το Π.Δ.541/84" (ΦΕΚ 70Α/25-5-87).

183. βλ. άρθρο 2 του Ν.Δ υπ'αριθ. 93/1974 "Περί κυρώσεως της υπογραφείσης εν Λονδίνω Συμβάσεως "περί Διεθνών Κανονισμών προς Αποφυγήν Συγκρούσεων εν Θαλάσση, 1972" όπως τροποποιήθηκε με το Νόμο 1757/1988 (ΦΕΚ 37Α/29-2-88), στο "Διεθνής Κανονισμός....", Ν.Α.Τ., op.cit., σ. 7.

184. βλ. άρθρο 7.1(ε) του Ν.Δ. υπ'αριθμ. 93, ibid, σ. 8.

185. βλ. άρθρο 7.2(γ) του Ν.Δ. υπ'αριθμ. 93, ibid, σ.9.

186. βλ. Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, Εισηγητικές Εκθέσεις, op.cit., σ. 149.

187. βλ. άρθρα 31 και 41, στο Τούση, Τομ. Β', op cit., σ. 651, 655.

188. βλ. άρθρο 22 παρ. 1 της Σύμβασης του '82.

189. βλ. άρθρο 22 παρ. 3 της Σύμβασης του '82.

190. βλ. Μητροπούλου, Ε., Συστήματα διαχωρισμού της θαλασσίας κυκλοφορίας, 1976, βιβλ. Σταυριδάκη, Πειραιεύς, σ. 11-13.

191. βλ. Διεθνής Κανονισμός προς αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα, op.cit., σ. 24.

192. βλ. Διεθνής Σύμβαση SOLAS, 1974, Κεφ. V, Κανονισμός 8. Βλ. ακόμα Amendments to the international Convention for the safety of life at sea, 1960, Annex, VI New Regulation 8, Chap. V, στο Lay, Churchill, Nordquist, op.cit.,σ.505.

193. Η Ελλάδα έχει ενσωματώσει παρόμοιες ρυθμίσεις:
α) Στο ομώνυμο Π.Δ. υπ'αριθ. 794 "περί αποδοχής Συστημάτων Διαχωρισμού της Θαλασσίας Κυκλοφορίας" (ΦΕΚ 256α/19-11-75) ,σύμφωνα με το οποίο προβλέπεται η

αποδοχή των εγκεκριμένων από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό Συστημάτων πορειογράφησης πλοίων.

β) Στο Π.Δ. υπ'αριθ. 624/1982 "περί αποδοχής Συστημάτων Πορειογραφήσεως και άλλων τινών διατάξεων αφορωσών εις την σχεδίασιν και εγκαθίδρυσιν τοιούτων συστημάτων" [Ραπτάρχης, Εμπορική Ναυτιλία, Τόμ. 19, op.cit., σ. 234, 45(γ). Επίσης ΦΕΚ 125 Α]. Σύμφωνα με αυτό προβλέπεται η αποδοχή των συστημάτων διαχωρισμού της θαλάσσιας κυκλοφορίας και των λοιπών συστημάτων πορειογράφησης που υιοθετούνται από το Διακυβερνητικό Ναυτιλιακό Συμβουλευτικό Οργανισμό (IMCO) και η επιβολή της εφαρμογής τους σε όλα τα αλλοδαπά πλοία που ναυσιπλοούν σε συστήματα μέσα στα Ελληνικά χωρικά ύδατα (βλ. άρθρα 1 και 2 του Π.Δ. υπ' αριθμ. 624/1982).

γ) Στην υπ'αριθ. 60292/55/72 Υπουργική Απόφαση της 26 Ιουνίου/19 Ιουλίου 1974 "περί θέσεως εις λειτουργίαν Συστήματος Διαχωρισμού της θαλασσίας Κυκλοφορίας εις τον Σαρωνικόν κόλπον" [βλ. Ραπτάρχης, Εμπορική Ναυτιλία, Τόμ. 19, op.cit., σ. 234, 19- 234].

194. Το πρώτο ενιαίο Σύστημα ναυτιλιακής σήμανσης εμφανίσθηκε το 1889. Το 1936 δημιουργήθηκε ένα ενιαίο σύστημα στα πλαίσια Διεθνούς Σύμβασης με την αιγίδα της Κοινωνίας των Εθνών, το οποίο όμως δεν έτυχε γενικής αποδοχής. Μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, από τη Διεθνή Ενωση Φαρικών Αρχών (I.A.L.A.), μη κυβερνητικό οργανισμό, αποφασίστηκε να εφαρμοστεί διεθνώς ένα ενιαίο Σύστημα ναυτιλιακής σήμανσης με βάση το σύγχρονο υλικό ναυτιλιακής σήμανσης και την αποκτηθείσα πείρα. Το νέο Σύστημα εφαρμόζεται στις Εὐρωπαϊκές θάλασσες από το 1977. βλ. Σύστημα Ναυτιλιακής Σήμανσης IALA, IALA Maritime Boyage System, Διεθνής Ενωσις Φαρικών Αρχών, Υδρογραφική Υπηρεσία, Εκδ. 1η 1981, σ. 1-4.

195. Οι πλευρικές σημάνσεις δείχνουν την αριστερή και τη δεξιά πλευρά των διαύλων. Χρησιμοποιούνται σε συνδυασμό πάντοτε με τη συμβατική κατεύθυνση της σήμανσης, η οποία καθιερώνεται από τις αρμόδιες εθνικές αρχές και σημειώνεται στους ναυτικούς χάρτες. βλ. ibid, σ. 3. Η Ελληνική νομοθεσία ακολουθεί από το 1982 την εφαρμογή του *πλευρικού συστήματπς στις Ελληνικές θάλασσες (ibid, σ.20).*

196. Οι τεταρτοκυκλικές σημάνσεις δείχνουν ότι πλεύσιμα νερά βρίσκονται προς την ομώνυμη πλευρά της σήμανσης, ibid.

197. Οι σημάνσεις μεμονωμένου κινδύνου χρησιμοποιούνται για να προσδιορίζουν κινδύνους περιορισμένης έκτασης, ibid.

198. Οι Σημάνσεις ασφαλών υδάτων χρησιμοποιούνται για την υπόδειξη των πλεύσιμων νερών, ibid.

199. Οι ειδικές σημάνσεις χρησιμοποιούνται για την επισήμανση περιοχών ή χαρακτηριστικών που αναφέρονται ειδικώς στους αντίστοιχους χάρτες ή τις ναυτικές εκδόσεις, ibid.

200. βλ. Διεθνής Κανονισμός προς αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα, op.cit., κανόνες 32-38 και παραρτήματα I-IV.

201. Σχετικές ρυθμίσεις περιλαμβάνονται στο Ελληνικό Ν.Δ. υπ'αριθ. 187 "περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου" (άρθρο 144) καθώς και στο Ελληνικό Ν.Δ. υπ'αριθ. 93 "περί κυρώσεως της υπογραφείσης εν Λονδίνω Συμβάσεως "περί Διεθνών Κανονισμών προς Αποφυγήν Συγκρούσεων εν θαλάσση, 1972", (άρθρο 7).

Τα σχετικά άρθρα έχουν ως εξής: "Αι Λιμενικαί Αρχαί εποπτεύουν επί της κανονικής λειτουργίας των εντός της περιφερείας αυτών φάρων και φανών, ειδοποιούν δε αμέσως τας αρμοδίους υπηρεσίας περί τυχόν επελθούσης διαταραχής ή διακοπής της λειτουργίας αυτών" (άρθρο 143 του Ν.Δ. υπ'άριθ 187).
Και, "1. Αι Λιμενικαί Αρχαί εποπτεύουν όπως τα εν τη περιφερεία των ευρισκόμενα πλοία και βοηθητικά ναυπηγήματα φέρουν τα υπό του Διεθνούς Κανονισμού Αποφυγής Συγκρούσεως προβλεπόμενα φώτα και λοιπά σημεία, μη χρησιμοποιούν δε άλλα φώτα δυνάμενα να επιφέρουν σύγχυσιν", (άρθρο 144 του Ν.Δ. 187). Επίσης, "2. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας επιτρέπεται: γ) να καθορίζονται ειδικές διατάξεις σχετικές με τον αριθμό, τη θέση, την απόσταση ή το τόξο ορατότητας των φανών ή των σχημάτων, καθώς επίσης και με την τοποθέτηση και τα χαρακτηριστικά των συσκευών ηχητικών σημάτων, για πλοία ειδικής κατασκευής ή προορισμού που δεν μπορούν να συμμορφωθούν πλήρως με τους σχετικούς κανόνες των "Διεθνών Κανονισμών προς αποφυγήν Συγκρούσεων εν θαλάσση 1972", (άρθρο 7 του Ν.Δ. υπ'άριθ. 93).

202. βλ. άρθρο 15 παρ. 2 της Σύμβασης του '58.

203. βλ. άρθρο 15 παρ. 2 της Σύμβασης του '58 που έχει έτσι: "Το παράκτιο κράτος πρέπει να γνωστοποιεί, κατά τον προσήκοντα τρόπο, όλους τους γνωστούς σε αυτό ενδεχόμενους κινδύνους που απειλούν τη ναυσιπλοία μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη του". Και άρθρο 24 παρ. 2 της Σύμβασης του '82: "Το παράκτιο κράτος θα δίνει τη δημοσιότητα που αρμόζει ως προς κάθε κίνδυνο που γνωρίζει σε σχέση με τη ναυσιπλοία μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη του".

204. Η Ελληνική νομοθεσία περιλαμβάνει παρόμοια ρύθμιση για τη γνωστοποίηση των κινδύνων ναυσιπλοίας στο Ν.Δ. 187/1973 "περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου". Η σχετική διάταξη έχει ως εξής: "Αι Λιμενικαί Αρχαί αναφέρουν εις τας αρμοδίας υπηρεσίας περί τυχόν εμφανιζομένων εντός της περιφερείας των κινδύνων ναυσιπλοίας ή προσορμίσεως, εφ'όσον ούτοι δεν σημειούνται επί των ναυτικών χαρτών, υποχρεούνται δε όπως λαμβάνουν τα δέοντα μέτρα προς πρόληψιν δυστυχημάτων", (άρθρο 145 του Ν.Δ. 187).

## 2.4. Αρμοδιότητες "επιβολής της νομοθεσίας" (jurisdiction to enforce) ως προς τα πλοία κατά τη διέλευσή τους από την αιγιαλίτιδα ζώνη

### 2.4.1. Τα όρια της αρμοδιότητας του παράκτιου κράτους ως προς τα εμπορικά και τα δημόσια πλοία τα προορισμένα για εμπορικούς σκοπούς

#### 2.4.1α. Γενικές παρατηρήσεις

Η κυριαρχία του παράκτιου κράτους μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη του περιορίζεται από το διεθνές δίκαιο με την αβλαβή διέλευση. Το δικαίωμα όμως της αβλαβούς διέλευσης, για χάρη του οποίου μειώνεται η κυριαρχία του κράτους δεν είναι ελεύθερο από τον έλεγχο του παράκτιου κράτους. Η έννοια της αβλαβούς διέλευσης δε σημαίνει ότι το πλοίο είναι "ιερό" στη διάρκεια της διέλευσης. Το κράτος ως προασπιστής και θεματοφύλακας των συμφερόντων του έχει τη δυνατότητα, από το διεθνές δίκαιο, όχι μόνο να παρακολουθεί την τήρηση του δικαίου αλλά και να κολάζει τις παραβιάσεις του. Η δυνατότητα αυτή του παράκτιου κράτους αντλείται από μια σειρά διατάξεις που διατυπώνονται στα δυο συμβατικά κείμενα και υποδηλώνουν, άμεσα ή έμμεσα, την προτεραιότητα του παράκτιου κράτους στην αιγιαλίτιδα ζώνη του. Τόσο η Σύμβαση του '58 [1] όσο και η Σύμβαση του '82 [2] παρέχουν στο παράκτιο κράτος την αρμοδιότητα, κάτω από προϋποθέσεις, να παρεμβαίνει στον πλου και να εφαρμόζει την εσωτερική του νομοθεσία [3].

Ρητά υπογραμμίζεται και στα δυο συμβατικά κείμενα πως το παράκτιο κράτος δεν πρέπει να παρεμποδίζει την αβλαβή διέλευση μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη του [4]. Σε κάθε περίπτωση όμως που το διερχόμενο πλοίο θεωρείται ύποπτο για παραβίαση των στοιχείων της διέλευσης ή των στοιχείων του αβλαβούς, μ'άλλα λόγια των κανόνων που πηγάζουν από την έννοια της αβλαβούς διέλευσης, όπως και σε κάθε περίπτωση που το πλοίο θεωρείται ύποπτο για παραβίαση των κανόνων οι οποίοι πηγάζουν από την εσωτερική, σχετικά με τη διέλευση, νομοθεσία του παράκτιου κράτους αναβιώνει η προτεραιότητα του κράτους και οι συνεπαγόμενες αρμοδιότητές του. Σε τέτοιες περιπτώσεις - και μόνο - το παράκτιο κράτος δικαιούται να επεμβαίνει στη διέλευση.

Από την άσκηση αυτής της αποφασιστικής αρμοδιότητας του παράκτιου κράτους είναι δυνατόν να προκύψουν δυο εκδοχές: ή ότι δεν υφίσταται καμμια παραβίαση ή ότι πράγματι υφίστανται στοιχεία παραβίασης. Και στη μεν πρώτη περίπτωση το παράκτιο κράτος, αν έχει καταχρασθεί της ευχέρειας κρίσης που διαθέτει, ως κριτής των προϋποθέσεων της αβλαβούς διέλευσης, ή έχει προχωρήσει σε ενέργειες που θίγουν τον πλου, (π.χ. διακοπή ή σύλληψη), υπέχει διεθνή ευθύνη και "λογοδοτεί" στο κράτος της σημαίας του πλοίου. Αν όμως το πλοίο καταχράται του δικαιώματος αβλαβούς διέλευσης και δε συμμορφώνεται με το σύνολο των ρυθμίσεων της εσωτερικής νομοθεσίας του παράκτιου κράτους τότε χάνει τα προνόμια της διέλευσης. Από τη στιγμή που ο διάπλους των τρίτων μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη διαπιστώνεται πως παραβιάζει το διεθνές δίκαιο ή τους νόμους και τους κανονισμούς του παράκτιου κράτους το τελευταίο διατηρεί όλες τις αρμοδιότητες που δικαιούται στο υπόλοιπο έδαφός του χωρίς να υφίσταται τους περιορισμούς που προκύπτουν από το καθεστώς της αβλαβούς διέλευσης. Στην περίπτωση αυτή το κράτος καθίσταται αποκλειστικά αρμόδιο για τον πλου και δικαιούται να παίρνει οποιαδήποτε μέτρα αυτό κρίνει αναγκαία για να αποκαταστήσει ή να αποτρέψει τη διέλευση [5]. Κάτω από αυτές τις συνθήκες το παράκτιο κράτος εφαρμόζει και εκτελεί τους νόμους της εσωτερικής νομοθεσίας υπάγοντας stricto sensu τα αλλοδαπά πλοία, με εξαίρεση τα πολεμικά και τα κρατικά - κυβερνητικά πλοία [6], στη δικαιοδοσία του.

2.4.1β. Ασκηση αρμοδιότητας κατά τη διέλευση από την αιγιαλίτιδα ζώνη

1) Αρμοδιότητα "εκτελέσεως" του παράκτιου κράτους

Οι αρμοδιότητες του παράκτιου κράτους δε σταματούν στη θέσπιση ειδικής νομοθεσίας για τον πλου. Επεκτείνονται επίσης, με τους περιορισμούς που διατυπώνονται παρακάτω για τα πολεμικά και τα κρατικά - κυβερνητικά πλοία που εξυπηρετούν κρατικούς σκοπούς, στην επιβολή και την εφαρμογή της εσωτερικής νομοθεσίας όταν πρόκειται για πράξεις που συνιστούν παράβαση των κανόνων της διέλευσης ή αυτών που το κράτος έχει υιοθετήσει σε σχέση με την αιγιαλίτιδα ζώνη του και τη χρήση της [7]. Το κράτος δηλαδή δεν έχει μόνο τη δυνατότητα να κατασκευάζει δίκαιο για τον πλου μέσα στα όρια που του προσδιορίζει το διεθνές δίκαιο. Εχει και τη δυνατότητα να επεμβαίνει για να επιβάλει το δίκαιό του. Η εσωτερική νομοθεσία του παρέχει σ'αυτό δικαιώματα "επί της ουσίας" να τα εφαρμόσει.

Η έννοια άλλωστε της αβλαβούς διέλευσης δε σημαίνει ότι το πλοίο παραμένει "απαραβίαστο" στη διάρκεια της διέλευσης. Η έννοια της αβλαβούς διέλευσης συνεπάγεται, οπωσδήποτε, τη μη διακοπή του πλου. Ομως, στην περίπτωση που οι κανόνες της αβλαβούς διέλευσης παραβιάζονται, με κάποιο τρόπο, η διέλευση του πλοίου διαταράσσεται . Ετσι, στην περίπτωση που υπάρχει υπόνοια πως το αλλοδαπό πλοίο παραβιάζει τους κανόνες της αβλαβούς διέλευσης ή την αιγιαλίτιδα ζώνη τότε το κράτος νομιμοποιείται να ασκεί αρμοδιότητα. Η αρμοδιότητα του παράκτιου κράτους ενεργοποιείται ωστόσο, μόνο όταν πρόκειται για αλλοδαπά εμπορικά πλοία ή πλοία κρατικά - κυβερνητικά που ασκούν εμπορικές δραστηριότητες. Για όλων των ειδών δηλαδή τα εμπορικά πλοία - αναψυχής, αλιευτικά, ιδιωτικά επιστημονικά, κ.α. - καθώς και τα πλοία που αν και ανήκουν στο κράτος χρησιμοποιούνται για το εμπόριο, τις μεταφορές προσώπων ή άλλες ναυτιλιακές και ναυτικές εργασίες (π.χ. αλιεία, αναψυχή, κ.λ.π.), δεν απολαμβάνουν ασυλία και τυχαίνουν της συμπεριφοράς που είναι κοινή για τα ιδιωτικά εμπορικά πλοία με τα οποία εξομοιώνονται [8]. Οταν πρόκειται όμως για πολεμικά ή κρατικά - κυβερνητικά πλοία προορισμένα να εξυπηρετήσουν κρατικούς σκοπούς, η αρμοδιότητα του παράκτιου κράτους περιορίζεται σημαντικά.[9]

Αν και δεν υπάρχει ρητή αναφορά στις δυο συμβάσεις σχετικά με τη δυνατότητα του κράτους να επιβάλει την εσωτερική του νομοθεσία στα πλοία των τρίτων [10] αυτό προκύπτει έμμεσα από τη ρητή υπογράμμιση ότι "το κράτος θεσπίζει ειδική νομοθεσία για τη διέλευση" και ότι "τα πλοία υποχρεώνονται να συμμορφώνονται προς τη νομοθεσία αυτή"[11] . Η αρμοδιότητα όμως του κράτους να αποτρέπει διέλευση που δεν είναι αβλαβής μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη τουαναφέρεται ρητά στα συμβατικά κείμενα.[12] Γίνεται σαφές λοιπόν πως η καταστολή και ο κολασμός της παραβίασης των κανόνων που πηγάζουν από την έννοια της αβλαβούς διέλευσης ή από τους σχετικούς με τη διέλευση νόμους και κανονισμούς του παράκτιου κράτους είναι υπόθεση όχι μόνο του διεθνούς δικαίου αλλά και του παράκτιου κράτους.

Ενώ οι προϋποθέσεις εισόδου και εξόδου των τρίτων μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη καθορίζονται αποκλειστικά από το διεθνές δίκαιο, οι προϋποθέσεις τήρησης του "αβλαβούς" της διέλευσης, κατά συνέπεια και ο έλεγχος των όρων της διέλευσης, είναι αποκλειστική αρμοδιότητα του παράκτιου κράτους. Αυτό συνεπάγεται inter alia ότι το παράκτιο κράτος διατηρεί για τον εαυτό του τη δυνατότητα ουσιαστικού ελέγχου

των όρων της διέλευσης. Διατηρεί δηλαδή για τον εαυτό του το δικαίωμα της αστυνόμευσης των τρίτων. Προκειμένου να διαπιστώσει το αβλαβές ή μη της διέλευσης και τη συμμόρφωση ή μη των αλλοδαπών πλοίων προς τη σχετική με τη διέλευση νομοθεσία του το παράκτιο κράτος έχει την αποφασιστική αρμοδιότητα εποπτείας μέσα στη θαλάσσια περιοχή της αιγιαλίτιδας ζώνης του. Ασκεί λοιπόν αποκλειστικά το δικαίωμα της αστυνομιας. Το δικαίωμα αυτό αποβλέπει στην άσκηση ουσιαστικού ελέγχου, οσάκις το διερχόμενο αλλοδαπό πλοίο - ποτέ πολεμικό ή κρατικό - κυβερνητικό προοριζόμενο για κρατικές αρμοδιότητες - θεωρείται ύποπτο παραβιάσεων. Σε τέτοια περίπτωση -και μόνο- το παράκτιο κράτος είναι αρμόδιο να πραγματοποιεί "επέμβαση" στο ξένο πλοίο και να παρακωλύει τη διέλευσή του. Τυχόν άσκηση προληπτικού ελέγχου δε θεωρείται ορθή διότι θα είχε ως συνέπεια την προσβολή του δικαιώματος της αβλαβούς διέλευσης. Τυχόν επιβίβαση, για παράδειγμα, πάνω στο πλοίο ορισμένων οργάνων του παράκτιου κράτους στη διάρκεια του πλου μέσα από τα χωρικά ύδατα, ως λήψη προληπτικών μέτρων, θίγει την αβλαβή διέλευση και είναι ασυμβίβαστη προς το διεθνές δίκαιο.

Η "επέμβαση" ωστόσο, ως κρατική ενέργεια, υπόκειται σε ορισμένους κανόνες. Ετσι: Αφενός, η προσβολή του δικαιώματος της αβλαβούς διέλευσης πρέπει να δικαιολογείται απόλυτα και ο πλους να μη θίγεται για παραβάσεις ανάξιες λόγου. Αφετέρου, το ύποπτο πλοίο πρέπει ν' αποτελεί αντικείμενο πράξεων εξουσίας ορισμένων μόνο οργάνων του κράτους. Μ'άλλα λόγια η άσκηση της αστυνομικής αρμοδιότητας του παράκτιου κράτους δεν είναι δυνατόν παρά να διενεργείται αποκλειστικά από τα αρμόδια,ειδικά εξουσιοδοτημένα,όργανα. Τέτοια όργανα είναι οι λιμενικές αρχές, τα αστυνομικά ή ειδικής αστυνομιας όργανα, οι τελωνειακές αρχές, κ.α. [13] Τα πολεμικά πλοία ή τα στρατιωτικά αεροσκάφη έχουν δικαίωμα ατυνόμευσης σε όλα τα πλοία που διέρχονται μέσα από την αιγιαλίτιδα ζώνη, ακόμα και τα αλλοδαπά. Αναφορικά με τα αλλοδαπά πλοία, ωστόσο, σε περίοδο ειρήνης, οι δικαιοδοσίες των πολεμικών αναφέρονται κυρίως στη νόμιμη άμυνα, την προστασία της εγχώριας αλιείας, την προστασία των υποβρύχιων καλωδίων, την προστασία από τη ρύπανση κ.λ.π. [14] .Κανένα αλλοδαπό πλοίο δεν μπορεί να αρνηθεί στις αρμόδιες αρχές του παράκτιου κράτους την άσκηση του δικαιώματος αυτού, οσάκις τούτο κρίνεται αναγκαίο και ζητείται από το κρά-τος. Η άρνηση του πλοίου τιμωρείται, σύμφωνα με το εσωτερικό δίκαιο των κρατών [15].

Το παράκτιο κράτος είναι λοιπόν αρμόδιο, σύμφωνα με την εσωτερική του νομοθεσία, να ενεργεί δικαίωμα επίσκεψης [16] .Ε χει τη δυνατότητα να προβαίνει σε επίσκεψη, επιθεώρηση, αίτηση πληροφοριών ή και έλεγχο. Ο έλεγχος του πλοίου είναι δυνατόν να αφορά: τον εφοδιασμό των ναυτιλιακών εγγράφων, τον εφοδιασμό των απαραίτητων μέσων (ναυτιλιακών, σωστικών, πυροσβεστικών, τηλεπικοινωνιακών, ασφάλειας κ.α) , την τήρηση των όρων ενδιαίτησης, υγιεινής και καθαριότητας των επιβατών και του πληρώματος και την τήρηση των υγιεινομικών γενικά κανονισμών, την τήρηση των όρων ασφάλειας της ναυσιπλοίας για την αποφυγή συγκρούσεων, την τήρηση των όρων της μεταναστευτικής νομοθεσίας, την ενδεχόμενη παράνομη αλίευση, την ενδεχόμενη ρύπανση, την τήρηση των όρων προστασίας των θαλάσσιων αγωγών και καλωδίων, την ενδεχόμενη διενέργεια λαθρεμπορίου, κ.α. Ο έλεγχος δηλαδή του ύποπτου πλοίου αφορά στη διαπίστωση και βεβαίωση της γενόμενης παράβασης. Αν μετά τον έλεγχο εξακολουθούν να υπάρχουν υποψίες, το κράτος μπορεί να προβαίνει σε λεπτομερέστερο έλεγχο πάνω στο πλοίο, με τον πρέποντα όμως σεβασμό [17]. Απαραίτητη προϋπόθεση είναι ο έλεγχος να είναι αποδεκτός από το πλοίο. Στην αντίθετη περίπτωση το παράκτιο κράτος διατηρεί, συμβατικά και εθιμικά,το δικαίωμα

της "συνεχούς καταδίωξης" (hot pursuit)[18]. Σε κάθε περίπτωση δηλαδή που το ύποπτο πλοίο αρνείται να σταματήσει και προσπαθεί να ξεφύγει από τον έλεγχο του αρμόδιου οργάνου του κράτους το τελευταίο έχει τη δυνατότητα να το καταδιώξει. Η καταδίωξη συνεχίζεται ακόμα και έξω από την αιγιαλίτιδα ζώνη, στην ανοιχτή θάλασσα. Παύει όταν το ξένο πλοίο εισέρχεται στην αιγιαλίτιδα ζώνη του κράτους της σημαίας του ή τρίτου κράτους οπότε αρχίζουν διπλωματικές ενέργειες [19].

Στη διεθνή πρακτική [νομοθεσία και νομολογία] τα κράτη αναγνωρίζουν το δικαίωμα της επίσκεψης και της καταδίωξης μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη. Από το εσωτερικό δίκαιο των κρατών σχετικά με το θέμα αναφέρονται ενδεικτικά: Ο Υγειονομικός Νόμος του 1913 της Ν.Ζηλανδίας που επιτρέπει στα αρμόδια όργανα του κράτους την έρευνα όλων των πλοίων μέσα στα χωρικά ύδατα [20]. Ο Νόμος του 1799 των Ηνωμένων Πολιτειών σύμφωνα με τον οποίο κάθε πλοίο που διαπλέει τα χωρικά ύδατα του κράτους με προορισμό τα εσωτερικά νερά (π.χ. ένα λιμάνι) υπόκειται σε έρευνα των αρμόδιων οργάνων του κράτους [21]. Ο Νόμος του 1930 των Ηνωμένων Πολιτειών που επιτρέπει στα αρμόδια όργανα του κράτους να πραγματοποιούν καταδίωξη εναντίον του πλοίου που αρνείται να συμμορφωθεί με τις υποδείξεις των αρμόδιων οργάνων σχετικά με τον έλεγχο και την έρευνα στα χωρικά ύδατα [22]. Λεπτομερείς διατάξεις σχετικά με το δικαίωμα της επίσκεψης περιλαμβάνονται,επίσης, στους Κανονισμούς της 15ης Ιουνίου 1927 για την άμυνα των συνόρων του κράτους της Σοβιετικής Ενωσης [23], στον Υγειονομικό Νόμο του 1931 της Κολομβίας [24], και στους Υγειονομικούς Κανονισμούς του 1901 της Κούβας [25]. Υπάρχουν όμως και κράτη τα οποία δεν περιέχουν στην εσωτερική νομοθεσία σχετικές διατάξεις. Στην κατηγορία των κρατών που δεν υιοθετούν καμμια ρύθμιση για το δικαίωμα της καταδίωξης περιλαμβάνεται και η Ελλάδα.

Από την άσκηση της αποφασιστικής αρμοδιότητας εποπτείας και ελέγχου του παράκτιου κράτους στα πλοία στη θαλάσσια περιοχή της αιγιαλίτιδας ζώνης του είναι δυνατόν να προκύψουν στοιχεία που να επιτρέπουν είτε τη συνέχιση του πλου είτε τη διακοπή του.

Στην ακραία περίπτωση που μετά τον έλεγχο δε διαπιστώνονται στοιχεία παρανομιας και οι υπόνοιες δε θεμελιώνονται το παράκτιο κράτος οφείλει να ζητήσει συγγνώμη από το πλοίο και να επιτρέψει τη συνέχιση της διέλευσης. Εάν έχει προκαλέσει βλάβη κατά του πλοίου π.χ. με την καθυστέρηση ή διακοπή του πλου, ή την πρόκληση ζημιών κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης, "λογοδοτεί" στο κράτος της σημαίας και οφείλει επανόρθωση.[26] Αλλως, δε γεννιέται θέμα διεθνούς ευθύνης του.

Από τη στιγμή, όμως, που διαπιστώνεται παραβίαση το παράκτιο κράτος έχει την αποφασιστική αρμοδιότητα για την καταστολή και τον κολασμό της. Αν δηλαδή το πλοίο παραβιάζει το διεθνές δίκαιο ή τη νομοθεσία του κράτους αίρεται η προστασία του δικαίου που επάγεται το καθεστώς της αβλαβούς διέλευσης και αναβιώνει η προτεραιότητα του κράτους το οποίο έχει την αρμοδιότητα να επιβάλει επί τόπου στο πλοίο το δίκαιό του μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη του. Η άσκηση της αρμοδιότητας του παράκτιου κράτους είναι δυνατή κάθε φορά που παραβιάζεται στην αιγιαλίτιδα ζώνη το διεθνές ή το εσωτερικό δίκαιο σχετικά με τη διέλευση.

Υπογραμμίζεται πως όταν η παραβίαση αφορά τους κανόνες της αβλαβούς διέλευσης καμμια αμφιβολία δε γεννάται σχετικά με την αρμοδιότητα αυτή του παράκτιου κράτους. Η Σύμβαση του '58 και ιδιαίτερα η Σύμβαση του '82 στα συγκεκριμένα άρθρα που προσδιορίζουν τα δικαιώματα και τα καθήκοντα των παράκτιων κρατών δημιουργούν, σ'αυτή την περίπτωση, δικαίωμα επέμβασης του κράτους που επηρεάζει ουσιαστικά τη διέλευση. Το ερώτημα που θα μπορούσε να γεννηθεί αφορά την άσκηση ή μη ανάλογης αρμοδιότητας στις περιπτώσεις παραβιάσεων των εσωτερικών νόμων και κανονισμών του παράκτιου κράτους. Αν λάβει κανείς υπόψη το είδος των προστατευόμενων αγαθών τα οποία προβλέπονται από το άρθρο 21 της Νέας Σύμβασης που συγκεκριμενοποιεί την αρμοδιότητα νομοθεσίας του κράτους καθώς και το γεγονός ότι η παραβίαση των αγαθών αυτών αποτελεί ουσιαστικά παραβίαση των κανόνων της διέλευσης, θάταν παράλογο να γίνει αποδεκτή μια ερμηνεία που να αρνείται την αρμοδιότητα αυτή του κράτους σε τέτοιες περιπτώσεις. Αλλωστε, θάταν και παράξενο να δεχτεί κανείς πως το κράτος ενώ νομοθετεί δεν έχει τη δυνατότητα να επιβάλει τη νομοθεσία του. Και ότι η μόνη παρέμβασή του σ'αυτές τις περιπτώσεις θάταν η "αναζήτηση της ευθύνης και η αίτηση ανόρθωσης" με τη διπλωματική οδό. Κατόπιν τούτου δεν υπάρχει αμφιβολία ότι και στην περίπτωση παραβιάσεων του εσωτερικού δικαίου το παράκτιο κράτος ασκεί αρμοδιότητα.

Προκύπτει έτσι από τα συμβατικά κείμενα πως εάν τα πλοία παραβιάζουν την αιγιαλίτιδα ζώνη το παράκτιο κράτος μπορεί να τα υπάγει stricto sensu στη δικαιοδοσία του. Αυτό συνεπάγεται inter alia ότι το κράτος έχει το δικαίωμα να ζητά, ως πρώτο βήμα, την αποκατάσταση της διέλευσης. Στην περίπτωση που το διερχόμενο πλοίο παραβλέπει οποιοδήποτε αίτημα συμμόρφωσης του γίνεται το κράτος μπορεί να παρέμβει δραστικά και να προβεί σε πράξεις εξουσίας. Από τη στιγμή που το πλοίο δε συμμορφώνεται με τις υποδείξεις του κράτους το τελευταίο έχει αποφασιστική αρμοδιότητα να δράσει και να διακόψει την επιτέλεση της παράβασης. Μπορεί, δηλαδή, να απαγορεύσει τη διέλευση και μάλιστα να διακόψει τον πλου, να συλλάβει το πλοίο , να το οδηγήσει στα εσωτερικά του νερά (π.χ. στο πιο κοντινό λιμάνι) και να αρχίσει δίωξη εναντίον του σύμφωνα με τους κανόνες του διεθνούς δικαίου και την εσωτερική νομοθεσία. Μπορεί, μ'άλλα λόγια, να επιβάλει κατασταλτικά ή καταναγκαστικά μέτρα και κυρώσεις εναντίον του πλοίου και ενδεχόμενα κράτηση του πλοίου [27]. Στην περίπτωση για παράδειγμα που η έρευνα στοιχειοθετεί παράβαση τελωνειακή το κράτος προβαίνει σε κατάσχεση του φορτίου ή σε μεταφορά του πλοίου στο πλησιέστερο λιμάνι όπου γίνεται το πρακτικό κατάσχεσης εμπορευμάτων ή εκδίδεται διαταγή εκτροπής του πλου σύμφωνα με την εσωτερική νομοθεσία του κράτους.

Ομως, το παράκτιο κράτος δε δικαιούται - αντιθέτως του απαγορεύεται - να πραγματοποιεί υπέρβαση των αρμοδιοτήτων κατά την υλοποίηση των αναγκαίων μέτρων που παίρνει εναντίον του παρανομήσαντος πλοίου. Χαρακτηριστικό παράδειγμα πρακτικής πάνω στο θέμα είναι η περίπτωση του Καναδικού πλοίου "I'm Alone" το οποίο, στα 1933, βυθίστηκε από Αμερικανικό πολεμικό 200 ν.μ. έξω από τις ακτές των Ηνωμένων Πολιτειών επειδή υπήρχε υποψία πως παραβίασε την εσωτερική νομοθεσία του κράτους "περί ποτοαπαγορεύσεως". Η κοινή αμερικανο - βρεταννική Επιτροπή Διαιτησίας που ανέλαβε την υπόθεση έκρινε πως η καταβύθιση αποτελούσε υπέρβαση των δικαιωμάτων του παράκτιου κράτους στον τομέα της συνεχούς καταδίωξης,

αμφισβητώντας έτσι την έκταση των κατασταλτικών μέτρων από τη μεριά του παράκτιου κράτους [28].

Στην περίπτωση λοιπόν που διαπιστώνεται παραβίαση κινητοποιείται η "εκτελεστική" και η "κατασταλτική" δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους το οποίο σύμφωνα με την εσωτερική του νομοθεσία και ανάλογα με τη φύση των παραβιασθέντων κανόνων, είναι δυνατόν να επιβάλει κυρώσεις που να κυμαίνονται από τη διαταγή εξόδου από την αιγιαλίτιδα ζώνη μέχρι και αυτή την κατάσχεση του παρανομήσαντος πλοίου. Είναι δυνατόν άλλωστε, παράλληλα, να ενημερώνονται όλες οι αρμόδιες κρατικές αρχές (Υπουργείο Εξωτερικών και άλλες στρατιωτικές, κυρίως, αρχές) για τυχόν ανάληψη διπλωματικών ενεργειών. Και σύμφωνα με το συμβατικό δίκαιο [29] είναι δυνατόν να ενημερώνεται και ο Πρόξενος του κράτους της σημαίας του πλοίου [30].

2) Δικαστική αρμοδιότητα του παράκτιου κράτους

(α) Γενικά

Η δικαστική αρμοδιότητα, ή μ'άλλα λόγια η αρμοδιότητα των δικαστικών αρχών, την οποία το παράκτιο κράτος ασκεί στα αλλοδαπά εμπορικά πλοία σχετικά με την εφαρμογή και την εκτέλεση των εσωτερικών νόμων για τις βλαπτικές ενέργειες ή παραλείψεις των πλοίων μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη, δεν είναι πάντοτε πλήρης. Η ενάσκηση της διακαστικής αρμοδιότητας στα πλοία αν και πηγάζει από την κυριαρχία του παράκτιου κράτους στην αιγιαλίτιδα ζώνη του, υπόκειται σε ορισμένους περιορισμούς.

Εθιμικά και συμβατικά είναι αναγνωρισμένο ότι το πλοίο μέσα στην ανοιχτή θάλασσα υπάγεται στη δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας του. Οταν το πλοίο διαπλέει αιγιαλίτιδα ζώνη, επειδή βρίσκεται σε θαλάσσια περιοχή κάτω από την αποκλειστική κυριαρχία άλλου κράτους, παραμένει μεν στη δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας με τους περιορισμούς, όμως, που αναγνωρίζονται από την ύπαρξη του δικαιώματος της αβλαβούς διέλευσης [31]. Και όπως γίνεται φανερό από την ανάλυση που ακολουθεί οι περιορισμοί αυτοί ελαχιστοποιούνται υπέρ του κράτους του εδάφους σε περίπτωση που πρόκειται για άσκηση ποινικής δικαιοδοσίας στα πλοία. Ενώ οι περιορισμοί ελαχιστοποιούνται υπέρ του κράτους της σημαίας όταν πρόκειται για άσκηση αστικής δικαιοδοσίας. Αντίθετα από ό,τι συμβαίνει στα θαλάσσια λιμάνια όπου το παράκτιο κράτος έχει πλήρη ποινική και αστική δικαιοδοσία [32], άσχετα αν την ασκεί μόνο σε ορισμένες περιπτώσεις[33], στην αιγιαλίτιδα ζώνη η δικαστική αρμοδιότητα [ποινική και αστική] του κράτους υφίσταται με περιορισμούς [34]. Και τούτο λόγω του δικαιώματος της αβλαβούς διέλευσης που τα πλοία απολαμβάνουν μέσα στη θαλάσσια περιοχή της αιγιαλίτιδας ζώνης.

(β) Ασκηση ποινικής δικαιοδοσίας

Το διεθνές δίκαιο, έτσι όπως αντανακλάται στις δυο πολυμερείς συμβάσεις (άρθρα 19 της Σύμβασης του '58 και 27 της Νέας Σύμβασης του '82) παρέχει στο παράκτιο κράτος την αρμοδιότητα άσκησης ποινικής δικαιοδοσίας για ποινικές υποθέσεις που σχετίζονται με παραβιάσεις των κανόνων της διέλευσης ή με παραβιάσεις της εσωτερικής νομοθεσίας των κρατών σχετικά με τη διέλευση ή ακόμα με αξιόποινες πράξεις που αφορούν το κράτος και συντελούνται πάνω στο πλοίο. Εντούτοις, το διεθνές δίκαιο αναγνωρίζει διακρίσεις σχετικά με την έκταση της αρμοδιότητας αυτής. Ετσι άλλοτε μεν παρέχει στο κράτος πλήρη ποινική δικαιοδοσία, άλλοτε μερική και άλλοτε καθόλου. Τον καθοριστικό ρόλο για την άσκηση ή όχι της ποινικής δικαιοδοσίας το συμβατικό δίκαιο εξαρτά από το εξής: τον τόπο τέλεσης του αδικήματος και τη θέση του παρανομήσαντος πλοίου. Το "πού", μ'άλλα λόγια, "βρίσκεται το πλοίο τη στιγμή κατά την οποία διαπράτετται το αδίκημα".

Ετσι: Σύμφωνα με το συμβατικό δίκαιο το παράκτιο κράτος ασκεί πλήρη ποινική δικαιοδοσία στα διερχόμενα την αιγιαλίτιδα ζώνη ξένα πλοία για αξιόποινες πράξεις που διαπράττονται τη στιγμή που το πλοίο βρίσκεται στα εσωτερικά νερά του κράτους [35],π.χ. σ'ένα λιμάνι. Και τούτο διότι μέσα στα εσωτερικά νερά τα αλλοδαπά ιδιωτικά πλοία υπάγονται στην πλήρη αρμοδιότητα των δικαστηρίων του κράτους εδάφους, έστω κι αν αυτό ασκεί την αρμοδιότητά του μόνον όταν κρίνει ότι έχει άμεσο και ουσιαστικό ενδιαφέρον ή κρίνει ότι είναι το πιο κατάλληλο για την ορθή απονομή της δικαιοσύνης. Στην πράξη δηλαδή η ποινική αρμοδιότητα του παράκτιου κράτους στα εσωτερικά νερά δεν ασκείται για κάθε αξιόποινη πράξη του πλοίου. Ασκείται μόνον εάν: α) Το αδίκημα απειλεί την ειρήνη ή την ησυχία του λιμανιού β) Το αδίκημα ενδιαφέρει πρόσωπα ξένα προς το πλοίο και γ) Ζητήθηκε η συνδρομή των αρχών του παράκτιου κράτους. Τα καθαρά πειθαρχικά, αμιγή, αδικήματα υπάγονται στη δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας το οποίο εκπροσωπείται από την εσωτερική ιεραρχία του πλοίου και αναλαμβάνει την εφαρμογή των δικών του νόμων, σύμφωνα με τις διατάξεις του εσωτερικού κανονισμού των πλοίων [36]. Οταν πρόκειται για παράβαση που συνιστά ταυτόχρονα αδίκημα πειθαρχικό και κοινού δικαίου (π.χ. φόνος μέλους του πληρώματος από μέλος του πληρώματος) ή για παράβαση που συνιστά αδίκημα εναντίον της έννομης τάξης του παράκτιου κράτους (π.χ. πειθαρχικό αδίκημα από μέλος του πληρώματος που έγινε με τρόπο που διαταράσσει τη δημόσια τάξη του λιμανιού) τότε το κράτος του εδάφους καθίσταται αρμόδιο να ασκήσει ποινική δικαιοδοσία στο πλοίο [37].

Στην περίπτωση λοιπόν που η αξιόποινη πράξη έλαβε χώρα όταν το πλοίο βρισκόταν μέσα στα εσωτερικά νερά, η δικαστική αρμοδιότητα του παράκτιου κράτους μέσα στα χωρικά ύδατα, ως προς την αξιόποινη αυτή πράξη του πλοίου, είναι απεριόριστη, άσχετα εάν στην πράξη το κράτος έχει διακριτική ευχέρεια ως προς την άσκηση της αρμοδιότητάς του [38]. Τίποτα δεν επηρεάζει το δικαίωμα του κράτους να ενεργεί συλλήψεις προσώπων ή ανακρίσεις πάνω στο πλοίο κατά τη διάρκεια της διέλευσης του τελευταίου μέσα από τα χωρικά ύδατα. Αρκεί η παράνομη πράξη να διαπράχθηκε προτού το πλοίο μπει στην αιγιαλίτιδα ζώνη και εφόσον αυτό βρισκόταν ακόμη στα εσωτερικά νερά. Στην περίπτωση αυτή αναγνωρίζεται στο κράτος πλήρης αρμοδιότητα. Είναι δε ιδιαίτερα σημαντικό ότι είναι δυνατόν σε μια τέτοια περίπτωση να μην πάσχει η διέλευση και, εντούτοις, να υφίσταται η ποινική δικαιοδοσία του

κράτους. Πρόκειται για το φαινόμενο κατά το οποίο αν και υφίσταται αβλαβής διέλευση ο πλους διαταράσσεται λόγω των ειδικών αναγκών της δικαιοσύνης. Μ' άλλα λόγια η διέλευση πραγματοποιείται σύμφωνα με τους κανόνες του διεθνούς δικαίου ο πλους, όμως, διαταράσσεται λόγω της ποινικής δικαιοδοσίας που έχει το παράκτιο κράτος. Σε τέτοια περίπτωση διαφυλάσσεται ακέραιη η σχετική εξουσία του παράκτιου κράτους μέσα στα όρια που διαγράφουν οι ανάγκες της ορθής απονομής της δικαιοσύνης.

Εάν, η παράνομη πράξη διαπράττεται τη στιγμή που το πλοίο διέρχεται απλά την αιγιαλίτιδα ζώνη τότε το παράκτιο κράτος ασκεί μεν ευρεία αρμοδιότητα, αλλά με περιορισμούς. Εάν δηλαδή το πλοίο βρίσκεται μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη τη στιγμή που συμβαίνει η παράνομη πράξη τότε συλλήψεις ή ανακριτικές πράξεις από το παράκτιο κράτος πάνω στο πλοίο μπορούν να γίνουν μόνο στις περιπτώσεις οι οποίες απαριθμούνται περιοριστικά από το συμβατικό δίκαιο [39] και έχουν έτσι:
α) Οι επιπτώσεις του αδικήματος να επεκτείνονται πέρα από το πλοίο και να επηρεάζουν το παράκτιο κράτος.
β) Το αδίκημα να είναι τέτοιας φύσης που να στρέφεται κατά των συμφερόντων ή να προξενεί διατάραξη της ειρήνης ή της δημόσιας τάξης του παράκτιου κράτους και της αιγιαλίτιδας ζώνης.
γ) Η συνδρομή των τοπικών αρχών να ζητήθηκε από τον πλοίαρχο του πλοίου ή τον πρόξενο του κράτους της σημαίας.
Και δ) Τα μέτρα να είναι αναγκαία για την καταστολή της παράνομης διακίνησης ναρκωτικών.

Οι πιο πάνω περιπτώσεις συνιστούν κυρίως παραβάσεις των κανόνων της αβλαβούς διέλευσης και της εσωτερικής νομοθεσίας του κράτους[40] . Επίσης είναι δυνατόν να συνιστούν παραβάσεις που προκύπτουν από άλλες αξιόποινες πράξεις πάνω στο πλοίο οι οποίες πιθανόν να μη θίγουν τους κανόνες της αβλαβούς διέλευσης έχουν όμως ιδιαίτερη βαρύτητα για το κράτος (πχ. ανθρωποκτονία).

Από τα παραπάνω γίνεται φανερό πως εάν η διέλευση παραβιάζει την ειρήνη και την τάξη των παράκτιων κρατών, παραβιάζει δηλαδή το στοιχείο του αβλαβούς και κατ'επέκταση την ίδια την αβλαβή διέλευση, το κράτος είναι αρμόδιο να ασκήσει ποινική δικαιοδοσία στο πλοίο. Από τη στιγμή που πάσχει η διέλευση ενεργοποιείται η ποινική αρμοδιότητα του παράκτιου κράτους. Ως γνωστό δε, μόνο σ'αυτό - το παράκτιο κράτος - ανήκει η κρίση για το εάν η πράξη είναι ή όχι τέτοιας φύσης [41]. Οπως και σ'αυτό ανήκει η κρίση για το εάν οι επιπτώσεις της πράξης επεκτείνονται πέρα από το πλοίο, επηρεάζουν το κράτος και κινητοποιούν την αρμοδιότητά του. Σε τέτοιες περιπτώσεις είναι δυνατόν να μην πάσχει η διέλευση και όμως να ενεργοποιείται η ποινική αρμοδιότητα του κράτους για λόγους δικαιοσύνης. Η αρμοδιότητα του κράτους ενεργοποιείται επίσης, για τους ίδιους λόγους, σε δυο περιπτώσεις που ορίζονται ρητά από το συμβατικό δίκαιο: Οταν δηλαδή η από μέρους του παράκτιου κράτους απονομή της δικαιοσύνης κρίνεται απαραίτητη και ζητείται από το πλοίο [τον πλοίαρχο] ή άλλο αρμόδιο όργανο του κράτους της σημαίας [π.χ. τον πρόξενο], ή όταν κρίνεται αναγκαία για λόγους καταστολής παράνομου εμπορίου ναρκωτικών [42].

Στις αναφερθείσες περιπτώσεις, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, το παράκτιο κράτος μπορεί να προβαίνει σε πράξεις δικαστικής αστυνομιας, να προβαίνει σε συλλήψεις, να παραπέμπει στα εσωτερικά ποινικά δικαστήρια και να ασκεί κατασταλτική αρμοδιότητα.

Σε κάθε περίπτωση, για παράδειγμα, που διαπράττονται πράξεις κατασκοπείας από το αλλοδαπό πλοίο εναντίον του παράκτιου κράτους κατά τη διέλευση μέσα από τα χωρικά ύδατα και απειλείται η ασφάλεια του κράτους, το τελευταίο είναι αρμόδιο να σταματήσει τη διέλευση, να συλλάβει το πλοίο και να το οδηγήσει σε λιμάνι για ανακρίσεις. Από τη στιγμή που πάσχει η αβλαβής διέλευση ασκείται απεριόριστα η ποινική δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους. Αλλά και σε κάθε περίπτωση που διαπράττεται έγκλημα μέσα στο αλλοδαπό πλοίο ενώ αυτό διαπλέει χωρικά ύδατα (π.χ. ανθρωποκτονία εκ προμελέτης) ή έγκλημα ιδιαίτερης βαρύτητας από το αλλοδαπό πλοίο εναντίον άλλου πλοίου που διαπλέει πλησίον του (π.χ. φόνος σημαντικού προσώπου της Κυβέρνησης του παράκτιου κράτους επιβαίνοντος στο άλλο πλοίο) και οι συνέπειες του αδικήματος επηρεάζουν το παράκτιο κράτος τότε αυτό καθίσταται αρμόδιο να ασκήσει ποινική δικαιοδοσία κατά του αλλοδαπού πλοίου. Ακόμα και αν δηλαδή το πλοίο έχει αβλαβή διέλευση διαταράσσεται ο πλους για λόγους ορθής απονομής της δικαιοσύνης. Ομως, η άσκηση ποινικής δίωξης από τη μεριά του παράκτιου κράτους δεν εμποδίζει τη συντρέχουσα αρμοδιότητα του κράτους της σημαίας σύμφωνα με την εσωτερική νομοθεσία του τελευταίου [43].

Οταν λοιπόν οι βλαπτικές ενέργειες ή παραλείψεις των πλοίων ή μέσα στα πλοία εμπίπτουν σε μια από τις αναφερθείσες περιπτώσεις, η ποινική δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους ασκείται σε όλη της την έκταση, από την επέμβαση και τη σύλληψη των υπαιτίων μέχρι την προσαγωγή στα αρμόδια δικαστήρια και την επιβολή μέτρων, σύμφωνα με το εσωτερικό δίκαιο του παράκτιου κράτους. Σ'άλλες περιπτώσεις το παράκτιο κράτος έχει το δικαίωμα της επέμβασης (π.χ. ανακοπή πλου, επίσκεψη, έρευνα, ανάκριση, μεταφορά σε τοπικό λιμάνι) για τη συλλογή των πρώτων στοιχείων . Εάν και κατά πόσο θα εξαντλήσει την ποινική δικαιοδοσία, προχωρώντας και σε άλλα μέτρα (π.χ. σύλληψη, κατάσχεση, παραπομπή σε δίκη κ.λ.π.), είναι έργο των αρμόδιων δικαστικών οργάνων του κράτους, σύμφωνα με την εσωτερική νομοθεσία.

A contrario, το κράτος δεν έχει απολύτως καμμια αρμοδιότητα για αδικήματα που έλαβαν χώρα πριν από την είσοδο στην αιγιαλίτιδα ζώνη, στις περιπτώσεις που το πλοίο, προερχόμενο από ένα ξένο λιμάνι, διαπλέει απλά τη ζώνη χωρίς να εισέλθει στα εσωτερικά νερά [44]. Εάν όμως μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη το πλοίο συνεχίζει να διαπράττει αδικήματα που εμπίπτουν στις εξαιρετικές περιπτώσεις που απαριθμούνται από το συμβατικό δίκαιο τότε ενεργοποιείται η αρμοδιότητα του παράκτιου κράτους. Πάντως σε κάθε περίπτωση αναρμοδιότητας του κράτους είναι δυνατή η συνεργασία μεταξύ των αρχών του παράκτιου κράτους και της προξενικής αρχής του κράτους της σημαίας καθώς και η συνεννόηση με τον πλοίαρχο.

Στο σημείο αυτό υπογραμμίζεται πως με τη Νέα Σύμβαση αναγνωρίζεται στο παράκτιο κράτος η αρμοδιότητα άσκησης ποινικής δικαιοδοσίας και για αδικήματα που έλαβαν χώρα στην αποκλειστική οικονομική ζώνη, προτού δηλαδή το πλοίο εισέλθει στα χωρικά ύδατα, έστω κι αν τα διασχίζει απλά και δεν μπαίνει στα εσωτερικά νερά. Ρητή προϋπόθεση: Τα αδικήματα να σχετίζονται με την προστασία και τη διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος , δηλαδή με θέματα μόλυνσης, [45] ή με παραβιάσεις νόμων και κανονισμών του παράκτιου κράτους μέσα στην αποκλειστική οικονομική ζώνη του [46].

Η Νέα Σύμβαση εισάγει έτσι ένα νεοτερισμό: Παραβίαση μέσα στην αποκλειστική οικονομική ζώνη (Α.Ο.Ζ.) τόσο των διεθνών κανόνων για την προστασία και διατήρηση

του θαλάσσιου περιβάλλοντος όσο και των κανόνων της εσωτερικής νομοθεσίας σχετικά με την εφαρμογή των διεθνών ρυθμίσεων στην ΑΟΖ[47] επιτρέπει στο παράκτιο κράτος, όταν το ύποπτο αλλοδαπό πλοίο διασχίζει την αιγιαλίτιδα ζώνη, να το υπάγει στη δικαιοδοσία του. Να του ζητήσει δηλαδή πληροφορίες και σε περίπτωση μη συμμόρφωσής του να προβεί σε επιθεώρηση και, ενδεχόμενα, να ασκήσει ποινική δίωξη [48]. Στην περίπτωση που το πλοίο δεν πραγματοποιεί απλή διέλευση από την αιγιαλίτιδα ζώνη αλλά καταλήγει οικειοθελώς σε ένα από τα λιμάνια του παράκτιου κράτους η αρμοδιότητα του τελευταίου να επιβάλει κυρώσεις για τη ρύπανση μέσα στην αποκλειστική οικονομική ζώνη είναι πλήρης σύμφωνα με τη Νέα Σύμβαση [49]. Σε μια τέτοια περίπτωση η συνδρομή των τοπικών αρχών του παράκτιου κράτους είναι πιθανό να ζητηθεί από τον πλοίαρχο ή από τον πρόξενο του κράτους της σημαίας.

Σε κάθε περίπτωση που αναγνωρίζεται δικαίωμα ποινικής δικαιοδοσίας το παράκτιο κράτος οφείλει, εάν ο πλοίαρχος το ζητήσει, να ειδοποιήσει τις προξενικές αρχές του κράτους της σημαίας προτού το ίδιο ενεργήσει οποιαδήποτε πράξη, διευκολύνοντας μάλιστα τις επαφές ανάμεσα στις αρχές και το πλήρωμα του πλοίου [50]. Σε επείγουσες καταστάσεις είναι δυνατόν να προηγείται η ανάληψη μέτρων από το κράτος και να έπεται η συνεργασία με τις προξενικές αρχές [51].

Από τα παραπάνω γίνεται λοιπόν φανερό ότι αναγνωρίζεται στο παράκτιο κράτος ευρύτερη εξουσία ως προς τα πλοία που διασχίζουν την αιγιαλίτιδα ζώνη και κατευθύνονται προς τα εσωτερικά νερά σε σχέση με τα πλοία που διασχίζουν απλά την αιγιαλίτιδα ζώνη. Αυτό έχει λογική εξήγηση. Η διαφορετική μεταχείριση των πλοίων, παρά την ύπαρξη του δικαιώματος της αβλαβούς διέλευσης για όλα τα πλοία, βρίσκει δικαιολογητική βάση στο γεγονός ότι ύποπτα πλοία που πραγματοποιούν όχι μια απλή διέλευση αλλά μια στάθμευση, για παράδειγμα, σε ένα λιμάνι του κράτους, επηρεάζουν ή απειλούν περισσότερο τα κρατικά συμφέροντα.

Το συμβατικό δίκαιο σε όλες τις περιπτώσεις που αναγνωρίζει στο παράκτιο κράτος δικαίωμα ποινικής δικαιοδοσίας το "καλεί", σε σχέση με την άσκηση του δικαιώματός του, να λαμβάνει σοβαρά υπόψη και το συμφέρον της ναυσιπλοίας. [52] Ετσι ενώ η έκταση των αρμοδιοτήτων του παράκτιου κράτους είναι ευρεία στην πράξη το κράτος έχει διακριτική ευχέρεια ως προς την εφαρμογή των νόμων του. Τα κράτη ασκούν ποινική αρμοδιότητα μόνο για εγκλήματα που στρέφονται κατά των κρατικών συμφερόντων και θίγουν την ειρήνη και τη δημόσια τάξη του παράκτιου κράτους. Η ποινική δικαιοδοσία του κράτους, στην πράξη, περιορίζεται αυστηρά σε θέματα με άμεσο και ουσιαστικό ενδιαφέρον για το κράτος. Η πρακτική δε σημασία ως προς το θέμα αυτό βαρύνει ιδιαίτερα. Αρκεί να υπογραμμιστεί πως πριν από μισό περίπου αιώνα διακοπή της πορείας μεγάλου πλοίου, για τη σύλληψη π.χ. εγκληματία, είχε υπολογισθεί σε 2.500 λίρες στερλίνες κατά ωριαία καθυστέρηση του πλοίου. [53]

(γ) Ασκηση αστικής δικαιοδοσίας

Το διεθνές δίκαιο όπως αντανακλάται στις δυο συμβάσεις (άρθρο 20 της Σύμβασης του '58 και άρθρο 28 της Σύμβασης του '82) αναγνωρίζει στο παράκτιο κράτος, επίσης, την άσκηση αστικής δικαιοδοσίας στα διερχόμενα αλλοδαπά πλοία με την εξαίρεση,

βέβαια, εκείνων που απολαμβάνουν ασυλίας. Και εδώ όμως, περιλαμβάνει διακρίσεις. Ετσι:

Σύμφωνα με το συμβατικό δίκαιο παρέχεται στο παράκτιο κράτος η αρμοδιότητα άσκησης αστικής δικαιοδοσίας στα ξένα πλοία που διαπλέουν ή σταθμεύουν στα χωρικά ύδατα για όλες τις αστικές υποθέσεις τους που τελέσθηκαν κατά τη διάρκεια που το πλοίο βρισκόταν στα εσωτερικά νερά του κράτους.[54] Τίποτα δε θίγει το δικαίωμα του παράκτιου κράτους να υπάγει, σύμφωνα με την εσωτερική νομοθεσία, στην αρμοδιότητά του ένα πλοίο για τις αστικής φύσης παραβάσεις του μέσα στα εσωτερικά νερά, έστω και αν το πλοίο έχει βγει από την περιοχή αυτή και βρίσκεται στην αιγιαλίτιδα ζώνη. Το διεθνές δίκαιο αποδέχεται την πλήρη αστική δικαιοδοσία του κράτους του εδάφους για όλες τις αστικές παραβάσεις του πλοίου ή μέσα στο πλοίο, που έλαβαν χώρα στα εσωτερικά νερά, ανεξάρτητα αν το κράτος ασκεί τελικά την αρμοδιότητά του μόνον όταν υπάρχει ουσιαστικό ενδιαφέρον.[55]

Αναγνωρίζεται λοιπόν στο κράτος εδάφους αρμοδιότητα για όλα τα αστικά αδικήματα που προκύπτουν από παραβάσεις της εσωτερικής νομοθεσίας του κράτους ή που σχετίζονται με οικονομικές διεκδικήσεις που αφορούν πολίτες του κράτους ή το ίδιο το κράτος. Το παράκτιο κράτος έχει το δικαίωμα να ασκεί την αρμοδιότητά του στο πλοίο, στους επιβαίνοντες, στο φορτίο και στα λοιπά πράγματα πάνω στο πλοίο, στην περίπτωση που η άσκηση της δικαιοδοσίας ζητηθεί νόμιμα από τους έχοντες δικαίωμα διαδίκους. Μικρής σημασίας διαφορές αστικής φύσης (π.χ. διαφορές οικονομικής φύσης μεταξύ μελών του πληρώματος, τέλεση γάμου, διαθήκη, κ.λ.π.) δεν έχουν, ουσιαστικό ενδιαφέρον για το παράκτιο κράτος και για το λόγο αυτό υπάγονται στην αρμοδιότητα των αρχών του κράτους της σημαίας (π.χ. προξενικές αρχές ή εσωτερικές αρχές του πλοίου) [56].

Στις αναφερθείσες περιπτώσεις, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, το παράκτιο κράτος έχει το δικαίωμα να επεμβαίνει στο πλοίο το οποίο διέρχεται την αιγιαλίτιδα ζώνη ή σταθμεύει σ'αυτή για λόγους ανωτέρας βίας ή συνηθισμένου περιστατικού της ναυσιπλοίας,[57] προερχόμενο από τα εσωτερικά νερά, με σκοπό να ασκήσει αστική δικαιοδοσία σε πρόσωπο πάνω στο πλοίο ή να ενεργήσει σύλληψη του πλοίου και να προβεί σε μέτρα εκτελεστικά ή συντηρητικά εναντίον του. Για παράδειγμα, εάν αλλοδαπό εμπορικό πλοίο αρνείται να καταβάλει το πρόστιμο που του επιβλήθηκε για ρύπανση που προκάλεσε σε τοπικό λιμάνι είναι δυνατόν να συλληφθεί, ενώ διαπλέει μέσα από τα χωρικά νερά του παράκτιου κράτους, και να αποτελέσει αντικείμενο των εκτελεστικών μέτρων που προβλέπει το εσωτερικό δίκαιο του κράτους.

Εάν το πλοίο διασχίζει την αιγιαλίτιδα ζώνη προερχόμενο από την ανοιχτή θάλασσα το παράκτιο κράτος έχει δικαίωμα να ασκήσει αστική δικαιοδοσία στο πλοίο μόνο για τις αστικές παραβάσεις που πραγματοποιήθηκαν στη διάρκεια του πλου μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη και αφορούν υποχρεώσεις ή ευθύνες του πλοίου που αναλήφθηκαν ή δημιουργήθηκαν κατά τη διέλευσή του από τη θάλασσα αυτή ή αφορούν γενικά υποχρεώσεις και ευθύνες σχετικά με τους κανόνες ναυσιπλοίας μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη[58]. Ετσι, δικαίωμα σύλληψης ή εφαρμογής εκτελεστικών μέτρων κατά του αλλοδαπού πλοίου, για αστικά αδικήματα μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη, αναγνωρίζεται στο παράκτιο κράτος εάν το αδίκημα σχετίζεται με παραβίαση των υποχρεώσεων ή ευθυνών του πλοίου, αναλαμβανομένων κατά τη διάρκεια του

ταξιδιού του μέσα από την αιγιαλίτιδα ζώνη καθώς και εάν το αδίκημα σχετίζεται με την παραβίαση των νόμων και των κανονισμών της αβλαβούς διέλευσης ή της εσωτερικής νομοθεσίας του κράτους σχετικά με τη διέλευση. Στην περίπτωση, για παράδειγμα, που το πλοίο αρνείται να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις (οφειλές) που ανέλαβε για τις ειδικές υπηρεσίες (π.χ. πλοήγηση ή ρυμούλκηση, κ.α) που του παρασχέθηκαν κατά τη διάρκεια του πλου μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη το παράκτιο κράτος έχει, από το διεθνές δίκαιο, αρμοδιότητα να ασκήσει δικαιοδοσία σύμφωνα με την εσωτερική νομοθεσία του. Επίσης, στην περίπτωση που το πλοίο αρνείται να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του που δημιουργήθηκαν από τυχόν παραβίαση των νόμων και των κανονισμών της αβλαβούς διέλευσης (π.χ. οφειλές από αποζημίωση για ρύπανση μέσα στα χωρικά νερά) τότε το κράτος καθίσταται αρμόδιο να το υπάγει στη δικαιοδοσία του σύμφωνα με το εσωτερικό δίκαιό του.

Α contrario, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, το παράκτιο κράτος δεν μπορεί σ'ένα πλοίο που διασχίζει απλά την αιγιαλίτιδα ζώνη να επεμβαίνει και να το σταματά ή να αλλάζει την πορεία του, για να ασκήσει αστική δικαιοδοσία σε πρόσωπο πάνω στο πλοίο.[59] Επίσης, δεν μπορεί σ'ένα πλοίο που διασχίζει απλά την αιγιαλίτιδα ζώνη να επεμβαίνει και να ενεργεί σύλληψη ή κατάσχεσή του για αστικές παραβάσεις που πραγματοποιήθηκαν πριν από την είσοδο στην αιγιαλίτιδα ζώνη ή για αστικές παραβάσεις που καμμια σχέση δεν έχουν με το συγκεκριμένο ταξίδι του πλοίου[60]. Στις περιπτώσεις που διαπράττονται αστικού χαρακτήρα παράνομες πράξεις από το πλοίο ή μέσα στο πλοίο στη διάρκεια που το τελευταίο βρίσκεται στην ανοιχτή θάλασσα και προτού μπει στην αιγιαλίτιδα ζώνη του παράκτιου κράτους, καθώς και στις περιπτώσεις παράνομων πράξεων που δεν αφορούν υποχρεώσεις ή ευθύνες του πλοίου κατά τη διάρκεια του ταξιδιού του από την αιγιαλίτιδα ζώνη, τότε, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, δεν επεμβαίνει το παράκτιο κράτος αλλά οι αρχές του πλοίου. Σ'αυτές τις περιπτώσεις η άσκηση αστικής δικαιοδοσίας ανήκει στην εσωτερική εξουσία του πλοίου και όχι στο παράκτιο κράτος.[61]

Η παρέμβαση των αρχών του παράκτιου κράτους στις αστικής φύσης υποθέσεις γίνεται φανερό λοιπόν πως είναι πιο περιορισμένη σε σύγκριση με τις ποινικές υποθέσεις. Τα παράκτια κράτη απολαμβάνουν μεν αρμοδιότητα και για τις αστικές υποθέσεις των διερχόμενων από την αιγιαλίτιδα ζώνη αλλοδαπών πλοίων. Ομως το διεθνές δίκαιο στο θέμα της αστικής δικαιοδοσίας επιβάλλει μεγαλύτερη διακριτικότητα. Συγκρουόμενα ιδιωτικά συμφέροντα, όσο σημαντικά και αν είναι, δεν ενδιαφέρουν πάντοτε τη δημόσια τάξη του παράκτιου κράτους το οποίο κατά την άσκηση της αστικής δικαιοδοσίας πρέπει να λαμβάνει υπόψη, κατά κύριο λόγο, τη μη παρεμπόδιση της ναυσιπλοίας για ασήμαντους λόγους από τη μια και την εξυπηρέτηση και τις ανάγκες του διεθνούς εμπορίου από την άλλη.

### 2.4.2. Τα όρια της αρμοδιότητας του παράκτιου κράτους ως προς τα πολεμικά πλοία και τα δημόσια πλοία τα προορισμένα να εξυπηρετούν αποκλειστικά κρατικές αρμοδιότητες

Αλλά ενώ ως προς τα αλλοδαπά ιδιωτικά πλοία καθώς και τα κρατικά που εξυπηρετούν εμπορικές καθαρά λειτουργίες η αρμοδιότητα "εκτελέσεως" του

παράκτιου κράτους διαπιστώνεται πλήρης και απόλυτη, εντούτοις, σχετικά με τα πολεμικά και τα κρατικά - κυβερνητικά πλοία που ασκούν κρατικές δραστηριότητες η αρμοδιότητα του κράτους διαπιστώνεται πολύ περιορισμένη. Ετσι:

Οταν ένα αλλοδαπό πολεμικό πλοίο [62] βρίσκεται μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη - και τα εσωτερικά νερά - ενός παράκτιου κράτους υπάγεται στην απόλυτη δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας του σε αντίθεση με το αλλοδαπό εμπορικό που υπάγεται στη δικαιοδοσία του κράτους του εδάφους, έστω με τους περιορισμούς που αναγνωρίζονται λόγω της ύπαρξης του δικαιώματος της αβλαβούς διέλευσης. Συμβατικά και εθιμικά αναγνωρίζεται πως καμμια επέμβαση του παράκτιου κράτους δεν πραγματοποιείται κατά του αλλοδαπού πολεμικού πλοίου που, κατά οποιοδήποτε τρόπο, παραβιάζει την αιγιαλίτιδα ζώνη του παράκτιου κράτους.[63] Στην περίπτωση που το αλλοδαπό πολεμικό, επιφάνειας ή υποβρύχιο, ενεργεί παράνομες πράξεις μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη του παράκτιου κράτους, το τελευταίο στερείται της αρμοδιότητας να επιβάλει stricto sensu την εσωτερική του νομοθεσία. Τόσο η Σύμβαση του '58 όσο και η Σύμβαση του '82 υπογραμμίζουν ρητά την αδυναμια του παράκτιου κράτους να πραγματοποιεί "επέμβαση" σε αλλοδαπά πολεμικά που παραβιάζουν την αιγιαλίτιδα ζώνη. Πάντως σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο το παράκτιο κράτος μπορεί να νομοθετεί κανόνες για τα πλοία αυτά [64] δεν μπορεί, όμως, να τα υπάγει στη δικαιοδοσία του. Τα πολεμικά πλοία, ως στοιχεία της δημόσιας υπηρεσίας της εθνικής άμυνας κάθε χώρας, απολαμβάνουν των προνομίων και των ασυλιών που αναγνωρίζονται από το διεθνές δίκαιο στους επίσημους εκπροσώπους της κρατικής εξουσίας κάθε αλλοδαπής χώρας [65].

Προβλέπεται από τις Συμβάσεις μια διάκριση ως προς τη μεταχείριση των πολεμικών πλοίων. Και τούτο διότι σε περιπτώσεις παρανομιας των τελευταίων το παράκτιο κράτος δεν μπορεί να επιβάλει τους νόμους του. Η αρμοδιότητα του παράκτιου κράτους περιορίζεται στη διατήρηση του δικαιώματός του να προβαίνει μόνο σε διπλωματικές ενέργειες και διαβήματα προς το κράτος της σημαίας και να ζητά τη διεθνή ευθύνη του τελευταίου και την πρέπουσα αποζημίωση σύμφωνα με τους κανόνες της διεθνούς ευθύνης [66]. Ο ειδικός οργανικός δεσμός που υφίσταται μεταξύ του κράτους της σημαίας και του υποκειμένου του [ πολεμικού πλοίου] που διαπράττει την παράνομη ενέργεια γεννά τη διεθνή ευθύνη του πρώτου και θέτει σε λειτουργία το μηχανισμό της διεθνούς ευθύνης εις βάρος του [του κράτους της σημαίας] και υπέρ του παράκτιου κράτους.

Απαγορεύεται στο κράτος του εδάφους να προβαίνει σε πράξεις εξουσίας ή να προσφεύγει σε δραστικά μέτρα κατά των πολεμικών πλοίων. Αυτό συνεπάγεται ότι το παράκτιο κράτος δε διαθέτει το δικαίωμα να διακόψει τον πλου, να συλλάβει το πλοίο, να ενεργήσει ανακρίσεις ή να ασκήσει δίωξη (ποινική ή αστική) εναντίον του πλοίου. Πολύ περισσότερο, δεν έχει το δικαίωμα να προβεί σε καταναγκαστικά μέτρα και σε κράτηση ή κατάσχεση του πλοίου. Το ακατάσχετο και η απαγόρευση πράξεων εξουσίας είναι ασυλίες που απολαμβάνουν τα ξένα πολεμικά πλοία ως στοιχεία της δημόσιας υπηρεσίας κάθε κράτους. Οποιαδήποτε απαίτηση του παράκτιου κράτους, για οποιαδήποτε αιτία - ακόμη και για βλάβες και ζημιές -, εναντίον ενός πολεμικού πλοίου απευθύνεται μόνο στην κυβέρνηση του κράτους της σημαίας του. Ποτέ στο ίδιο το πλοίο. Τα πολεμικά πλοία απολαμβάνουν πλήρη και απόλυτη ετεροδικία, ποινική και αστική, μέσα στα χωρικά ύδατα του παράκτιου κράτους. Αν για παράδειγμα, ένα πολεμικό πλοίο ρυπαίνει κατά τη διέλευσή του την αιγιαλίτιδα ζώνη του παράκτιου

κράτους δε συλλαμβάνεται για το αδίκημά του, όμως το κράτος της σημαίας του υπέχει στο κράτος εδάφους υποχρέωση όχι μόνο για τη ρύπανση αλλά και τυχόν άλλες βλάβες στο θαλάσσιο περιβάλλον του.

Το απαραβίαστο των ξένων πολεμικών πλοίων δεν αποκλείει όμως το δικαίωμα του παράκτιου κράτους - και αυτό προβλέπεται ρητά από τις δυο πολυμερείς Συμβάσεις [67] - να ζητά από το πολεμικό που παραβλέπει τους κανόνες του διάπλου και δε συμμορφώνεται με την εσωτερική νομοθεσία να εγκαταλείπει αμέσως την αιγιαλίτιδα ζώνη με τις ενδεχόμενες συνέπειες από την άποψη της διεθνούς ευθύνης του κράτους της σημαίας. Σε μια τέτοια περίπτωση πάντως η κύρωση των παραβιάσεων περιορίζεται στην, προς τον κυβερνήτη του πλοίου, κοινοποίηση διαταγής απόπλου και στην ενδεχόμενη αίτηση ανόρθωσης με το διπλωματικό δρόμο.

Στην περίπτωση που το παράκτιο κράτος αισθανθεί ότι απειλείται η ασφάλειά του και η ειρήνη του από επιθετικές, εχθρικές ή βίαιες πράξεις του πολεμικού πλοίου εναντίον της *έννομης τάξης ή των συμφερόντων του, τότε διατηρεί το νόμιμο δικαίωμα* της άμυνας που του παρέχει σειρά δυνατοτήτων. Στις εξαιρετικές, μ'άλλα λόγια, περιπτώσεις ιδιαίτερης σοβαρότητας και επείγουσας φύσης που το κράτος αισθάνεται απειλούμενο διατηρεί το δικαίωμά του να προσφεύγει σε όλα τα αναγκαία μέτρα - ακόμα και δραστικά - εναντίον του ξένου πολεμικού πλοίου για τη νόμιμη άμυνά του. Ανάλογο παράδειγμα πρακτικής ως προς το θέμα αποτελεί η περίπτωση του αμερικανικού βοηθητικού πολεμικού πλοίου "Pueblo" το οποίο, τον Ιανουάριο του 1968, επειδή συνέλεγε πληροφορίες μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη της Β. Κορέας κυνηγήθηκε και συνελήφθη έξω από τις ακτές από πλοία της ακτοφυλακής και κρατήθηκε ως το τέλος του 1968 [68].

Το απαραβίαστο των ξένων πολεμικών πλοίων δεν αποκλείει, επίσης, το δικαίωμα του παράκτιου κράτους να επεμβαίνει "δραστικά" σε περιπτώσεις παραβιάσεων του κανόνα της αβλαβούς διέλευσης από πολεμικά υποβρύχια. Στις περιπτώσεις δηλαδή που η διέλευση του υποβρυχίου μέσα από την αιγιαλίτιδα ζώνη γίνεται "εν καταδύσει" τότε, αν και δεν προβλέπεται ρητά κάτι τέτοιο από το συμβατικό δίκαιο, το υποβρύχιο υποχρεώνεται να αναδυθεί δια της βίας. Η πρακτική των κρατών πάνω στο θέμα συμβαδίζει απόλυτα με τη θέση αυτή. Η Σουηδία για παράδειγμα, μια χώρα που έχει δεχθεί μέχρι σήμερα τις πιο πολλές παραβιάσεις μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη της από πολεμικά υποβρύχια διαφόρων εθνικοτήτων τα οποία διαπλέουν "εν καταδύσει" και δεν υπακούν στη διεθνή προσταγή "για διέλευση στην επιφάνεια", έφτασε πρόσφατα, τον Απρίλη του '83, να απειλήσει επίσημα την πρώην Σοβιετική Ενωση ότι θα κατέστρεφε τα υποβρύχιά της εάν θα εξακολουθούσαν να κινούνται στο βυθό και να παραβιάζουν τα σουηδικά χωρικά νερά. Από τότε, κάθε φορά που απαιτήθηκε από τις περιστάσεις, η χώρα αυτή κατέφυγε στη χρησιμοποίηση βομβών βυθού εναντίον των ύποπτων πολεμικών υποβρυχίων. [69] Στην ίδια πρακτική κατέφυγε και η Νορβηγία το Μάη του 1983. Οταν ύποπτο σοβιετικό υποβρύχιο εμφανίστηκε στο βυθό της αιγιαλίτιδας ζώνης της η Νορβηγία δε δίστασε να επέμβει και να χρησιμοποιήσει εναντίον του βόμβες βυθού. [70] Αλλά και αυτή η Σοβιετική Ενωση στο παρελθόν (26 Οκτωβρίου 1961) είχε προβεί επίσης σε ρητή διακοίνωση για την υποχρέωση των υποβρυχίων να διαπλέουν στην επιφάνεια και για την, έστω και δια της βίας, δυνατότητα επέμβασης των παράκτιων κρατών να τα υποχρεώνουν εις ανάδυση [71].

Η αρμοδιότητα "εκτελέσεως" του παράκτιου κράτους διαπιστώνεται περιορισμένη και στην περίπτωση των κρατικών - κυβερνητικών πλοίων που προορίζονται για την εξυπηρέτηση αποκλειστικά κρατικών και κυβερνητικών λειτουργιών. Τέτοια πλοία είναι τα πλοία των λιμενικών, τελωνειακών και υγειονομικών αρχών, τα πλοία που εξυπηρετούν κρατικές θαλάσσιες συγκοινωνίες, τα πλοία που είναι επιφορτισμένα με την πόντηση τηλεπικοινωνιακών καλωδίων, τα πλοία που προορίζονται για μετεωρολογικές παρατηρήσεις, γεωτρήσεις, κ.α. και γενικά τα κρατικά πλοία τα οποία δεν εξυπηρετούν εμπορικούς κρατικούς σκοπούς [72]. Η ασυλία που απολαμβάνουν τα πολεμικά πλοία, ως στοιχεία της δημόσιας υπηρεσίας του κράτους, υφίσταται και για όλα τα κρατικά πλοία που ασκούν δημόσια εξουσία και προορίζονται για την εκτέλεση κρατικών δραστηριοτήτων και λειτουργιών. Ετσι:

Τα κρατικά πλοία κατά την εκτέλεση της δημόσιας αποστολής τους απολαμβάνουν πλήρη και απόλυτη ετεροδικία όπως και τα πολεμικά πλοία. Επομένως επέμβαση του παράκτιου κράτους εναντίον τους δεν είναι δυνατή. Συμβατικά [73] και εθιμικά αναγνωρίζεται η αδυναμια του παράκτιου κράτους να πραγματοποιεί "επέμβαση" σε κρατικό πλοίο που, κατά τη διέλευσή του από τα χωρικά νερά, δε συμμορφώνεται με τους νόμους και τους κανονισμούς του κράτους [74]. Στην περίπτωση που ένα κρατικό πλοίο παραβιάζει την αιγιαλίτιδα ζώνη του παράκτιου κράτους, το τελευταίο δεν έχει την αρμοδιότητα να επιβάλει επί τόπου στο πλοίο την εσωτερική του νομοθεσία. Το παράκτιο κράτος έχει τη δυνατότητα να νομοθετεί κανόνες, τους γενικούς κανόνες που προβλέπονται από το διεθνές δίκαιο [75] και για τα κρατικά πλοία. Δεν έχει όμως το δικαίωμα να επιβάλει τους κανόνες stricto sensu στα πλοία. Η αρμοδιότητα του κράτους αντανακλάται μόνο στην ικανότητα που αυτό έχει να προχωρά, όπως συμβαίνει με ένα πολεμικό πλοίο, σε διαβήματα προς το κράτος της σημαίας και να ζητά τη διεθνή ευθύνη του και την πρέπουσα αποζημίωση, σύμφωνα με τους κανόνες της διεθνούς ευθύνης. A contrario, το κράτος του εδάφους δεν έχει τη δυνατότητα να προβαίνει σε πράξεις εξουσίας ή σε δραστικά μέτρα εναντίον του πλοίου. Και δε φαίνεται, τουλάχιστον, από το συμβατικό δίκαιο [76] το παράκτιο κράτος να έχει τη δυνατότητα, όπως συμβαίνει με τα πολεμικά πλοία [77], να ζητά από το κρατικό πλοίο που παραβιάζει την αιγιαλίτιδα ζώνη και το εσωτερικό δίκαιο ή προκαλεί βλάβες και ζημιές στο κράτος, να εγκαταλείψει αμέσως τη θάλασσά του. Σε τέτοια περίπτωση το κράτος του εδάφους περιορίζεται μόνο στην αίτηση ανόρθωσης με το διπλωματικό δρόμο. [78] Καμμια "επέμβαση", έστω και με τη μορφή "διαταγής απόπλου", δε φαίνεται να είναι δυνατή από το παράκτιο κράτος εναντίον ενός κρατικού - κυβερνητικού πλοίου.

### 2.4.3. Τα όρια της αρμοδιότητας του παράκτιου κράτους ως προς τα πλοία που διέρχονται από αιγιαλίτιδες ζώνες - διεθνή στενά

Η αρμοδιότητα του παράκτιου κράτους ενεργοποιείται και στην περίπτωση κατά την οποία ένα αλλοδαπό πλοίο διαπλέει αιγιαλίτιδα ζώνη που, παράλληλα, συνιστά διεθνές στενό. Το παράκτιο κράτος ανακτά δηλαδή αρμοδιότητα ακόμα και όταν η διέλευση του πλοίου γίνεται μέσα από ένα διεθνές στενό το οποίο αποτελεί δρόμο διεθνούς επικοινωνίας συνίσταται όμως, αποκλειστικά από την αιγιαλίτιδα ζώνη ενός κράτους ή από αιγιαλίτιδες ζώνες δυο ή περισσοτέρων κρατών, οπότε βρίσκεται κάτω από την

παράκτια κυριαρχία. Ακόμα και στην περίπτωση αυτή που από τη μια διαγράφονται εξαιρετικά διιστάμενα τα συμφέροντα της διεθνούς κοινότητας και των κρατών που παράκεινται στα στενά ενώ από την άλλη ο διεθνής νομοθέτης κατά την εξισορρόπηση αυτών των συμφερόντων γίνεται πιο απόλυτος εις όφελος της διεθνούς επικοινωνίας [79] αναγνωρίζεται αρμοδιότητα στο παράκτιο κράτος. Το συμβατικό δίκαιο - αλλά και το εθιμικό - παρέχει στο κράτος του στενού συγκεκριμένες δυνατότητες παραγωγής καθώς και επιβολής κανόνων δικαίου σχετικά με τη δίοδο.

Στις σειρές που ακολουθούν επιχειρείται μια ανάλυση ως προς την αρμοδιότητα του κράτους του στενού με την οποία καταδείχνεται ότι ενώ με το συμβατικό δίκαιο του '58 η αρμοδιότητα του κράτους διατηρείται, έστω με έναν περιορισμό, ίδια με αυτήν που αναγνωρίζεται στο κράτος στην περίπτωση της απλής αιγιαλίτιδας ζώνης, με το νέο συμβατικό δίκαιο μειώνεται εις όφελος της διεθνούς κοινωνίας παρά τη δυνατότητα επέμβασης που αναγνωρίζεται και πάλι υπέρ του κράτους ως προς τη δίοδο.

Η Σύμβαση της Γενεύης του '58 διατηρώντας τη σχέση "αιγιαλίτιδα ζώνη - διεθνή στενά" την οποία το Διεθνές Δικαστήριο υιοθέτησε στην απόφασή του για τα Στενά της Κέρκυρας, [80] υπάγει το καθεστώς των στενών στην αντίληψη της προτεραιότητας του παράκτιου κράτους και της ικανοποίησης των παράκτιων συμφερόντων. Και τούτο διότι από τη μια ταυτίζει το καθεστώς της αιγιαλίτιδας ζώνης με τα διεθνή στενά, με την προϋπόθεση - που είναι και στοιχείο του ορισμού τους [81] - ότι τα τελευταία ενώνουν ένα τμήμα της ανοιχτής θάλασσας με άλλο τμήμα της ανοιχτής θάλασσας ή με μια αιγιαλίτιδα ζώνη ενός τρίτου κράτους και από την άλλη, εξασφαλίζει και στα στενά την προτεραιότητα της παράκτιας κυριαρχίας με το να τα υπάγει στους γενικούς κανόνες της αβλαβούς διέλευσης και στις συνέπειες που αυτό συνεπάγεται.

Η Σύμβαση του '58 μολονότι διατηρεί για τα διεθνή στενά την αβλαβή διέλευση υιοθετεί, ταυτόχρονα, μια ευνοϊκότερη ρύθμιση για τη δίοδο μέσα από αυτά: τον κανόνα της αδιάκοπης αβλαβούς διέλευσης. Την αβλαβή διέλευση δηλαδή που δεν μπορεί να διακοπεί. Ενώ στην περίπτωση της κοινής αιγιαλίτιδας ζώνης η προτεραιότητα του παράκτιου κράτους οδηγεί ακόμα και στη διακοπή της αβλαβούς διέλευσης, ιδιαίτερα για θέματα ασφάλειας του κράτους, [82] στην περίπτωση των στενών που συναρτώνται με αιγιαλίτιδα ζώνη η αβλαβής διέλευση δε διακόπτεται. Η αβλαβής διέλευση πλοίου μέσα από αιγιαλίτιδα ζώνη που συνιστά διεθνές στενό δεν αναστέλλεται για κανένα λόγο, ούτε και για την προστασία της ασφάλειας του παράκτιου κράτους. Το παράκτιο κράτος δεν μπορεί εδώ να επέμβει σε μια διέλευση που δεν πάσχει. Στην περίπτωση αυτή -και μόνο- των στενών που εξασφαλίζουν κατά την έκφραση του Διεθνούς Δικαστηρίου "τη συνήθη πορεία της διεθνούς ναυσιπλοίας", έστω και αν συνιστούν περιοχές αιγιαλίτιδας ζώνης, υπερτερεί το συμφέρον της διεθνούς επικοινωνίας το οποίο δε θα είχε άλλωστε διέξοδο να ικανοποιηθεί αν το παράκτιο κράτος έκανε χρήση του δικαιώματος της αναστολής που του αναγνωρίζεται στην απλή αιγιαλίτιδα ζώνη.

Η Σύμβαση του '58 επιφυλάσσει λοιπόν ειδική μεταχείριση ως προς τα πλοία που διαπλέουν ένα διεθνές στενό - αιγιαλίτιδα ζώνη: την αδιάκοπη αβλαβή διέλευση. Σε σχέση, όμως, με τα αεροπλάνα η Σύμαβση του '58 δεν αναφέρει καμμια απολύτως διάταξη.Το αντίθετο μάλιστα. Με τις ρυθμίσεις που υιοθετεί ως προς το θέμα προβάλλει την πλήρη κυριαρχία του παράκτιου κράτους στον εναέριο χώρο της

αιγιαλίτιδας ζώνης [83] - και στα στενά επομένως που συμπίπτουν με αιγιαλίτιδα ζώνη - διατηρώντας, έτσι, την προτεραιότητα του παράκτιου κράτους που επιβάλλουν και οι σχετικές με την αεροπλοία πολυμερείς συμβάσεις [Σύμβαση των Παρισίων του 1919, Σύμβαση του Σικάγου του 1944][84]. Λαμβανομένης υπόψη της μακρόχρονης εφαρμογής αυτών των διεθνών συμβατικών ρυθμίσεων και της αβέβαιης πρακτικής σχετικά με το θέμα φαίνεται ορθή η άποψη - παρά τις διατυπωθείσες αντίθετες θέσεις [85]- πως σύμφωνα με το καθεστώς της Γενεύης η αεροπλοία πάνω από την αιγιαλίτιδα ζώνη και τα στενά που ταυτίζονται με αιγιαλίτιδα βρίσκεται κάτω από τον πλήρη έλεγχο του παράκτιου κράτους και πως, γενικά, υφίσταται αδυναμια ελευθερίας κινήσεων και ανάγκη προηγούμενης προειδοποίησης. Σχετικά με τα πολεμικά αεροπλάνα θεωρείται απαραίτητη και προηγούμενη άδεια του παράκτιου κράτους για κάθε πτήση [86]. Ετσι με τη Σύμβαση του '58 προβάλλεται η προτίμηση του διεθνούς δικαίου υπέρ των συμφερόντων του παράκτιου κράτους στο θέμα των πτήσεων πάνω από την αιγιαλίτιδα ζώνη και τα στενά που συμπίπτουν με αυτήν.

Αλλά η ευνοϊκή ρύθμιση της αδιάκοπης αβλαβούς διέλευσης που υιοθετείται από το συμβατικό κείμενο του '58 για τη διέλευση των πλοίων από αιγιαλίτιδα ζώνη - στενό απλά εξυπηρετεί το δημόσιο συμφέρον της διεθνούς επικοινωνίας. Ούτε αγνοεί ούτε θίγει τα συμφέροντα των παράκτιων κρατών. Τουναντίον μάλιστα. Τα παράκτια συμφέροντα προστατεύονται, όταν η διέλευση από μια τέτοια θαλάσσια περιοχή πάσχει. Η ρύθμιση για τη μη διακοπή της αβλαβούς διέλευσης σε μια αιγιαλίτιδα ζώνη που συναρτά διεθνές στενό δε σημαίνει ότι το παράκτιο κράτος στερείται δικαιώματος επέμβασης στο διερχόμενο πλοίο ή ότι το πλοίο παραμένει "ιερό" και ολοκληρώνει αδιατάραχτα το διάπλου του. Αντίθετα. Η ρύθμιση αυτή συνεπάγεται ότι παράνομη διέλευση, διέλευση δηλαδή που δεν είναι αβλαβής αλλά παραβιάζει, με κάποιο τρόπο, τους κανόνες του διεθνούς δικαίου ή τους νόμους και τους κανονισμούς του παράκτιου κράτους, μπορεί να διακόπτεται. Η διάταξη του άρθρου 16 παρ. 4 της Σύμβασης του '58 υιοθετώντας τον κανόνα της αδιάκοπης αβλαβούς διέλευσης στα διεθνή στενά κινητοποιεί, έμμεσα, την αρμοδιότητα του παράκτιου κράτους στην περίπτωση της μη αβλαβούς διέλευσης. Η διάταξη αυτή που καλύπτει ανεξαιρέτως όλα τα πλοία - εμπορικά και πολεμικά [87] - συνεπάγεται τη δραστηριοποίηση της συμπεριφοράς του κράτους, όπως στην απλή αιγιαλίτιδα ζώνη του στις περιπτώσεις παράνομης διέλευσης με τις εξαιρέσεις, βέβαια, για τα πολεμικά ή τα δημόσια πλοία που εκτελούν κυβερνητικές δραστηριότητες [88]. Αυτό σημαίνει τελικά ότι, ακόμη και στην περίπτωση αιγιαλίτιδας ζώνης - διεθνούς στενού, διέλευση που δε συνιστά αβλαβή διέλευση αίρει την προστασία του δικαίου και κινητοποιεί την αρμοδιότητα του κράτους του στενού το οποίο, ως κριτής της τήρησης των προϋποθέσεων της αβλαβούς διέλευσης, διατηρεί το δικαίωμά του να επεμβαίνει και, ακόμα περισσότερο, να διακόπτει το διάπλου κάθε φορά που διαπιστώνει στοιχεία παραβιάσεων.

Αυτό δεν αναφέρεται ρητά στο συμβατικό κείμενο του '58. Αντλείται από την παραπάνω διάταξη [άρθρο 16 παρ. 4] καθώς και από άλλες διατάξεις του κειμένου. Η έλλειψη θεσμικής αυτοτέλειας των διεθνών στενών γενικότερα στη Σύμβαση του '58 και η στενή σχέση τους με το καθεστώς της αιγιαλίτιδας ζώνης συνεπάγονται ως προς το παράκτιο κράτος την ίδια αρμοδιότητα και δικαιοδοσία που αυτό αντλεί, από το διεθνές δίκαιο, για την απλή αιγιαλίτιδα ζώνη. Μια προσεκτική ανάγνωση των άρθρων για την αιγιαλίτιδα ζώνη και την αβλαβή διέλευση στο συμβατικό κείμενο του '58, οδηγεί σ'αυτό

το συμπέρασμα: ότι δηλαδή το παράκτιο κράτος έχει την ίδια αρμοδιότητα - από το διεθνές δίκαιο - να νομοθετεί και να εφαρμόζει τη νομοθεσία του σε σχέση με τα θέματα που αφορούν τη δίοδο του πλοίου ακόμα και μέσα από αιγιαλίτιδα ζώνη που συνιστά διεθνές στενό. Οι διατάξεις της σύμβασης που αναγνωρίζουν την αρμοδιότητα αυτή του κράτους στην περίπτωση της απλής αιγιαλίτιδας ζώνης [89] υποδηλώνουν την κυριαρχία του κράτους όχι μόνο στην αιγιαλίτιδα ζώνη αλλά και τα αντίστοιχα στενά[90] αναγνωρίζοντας έτσι, άμεσα ή έμμεσα, και σ'αυτά την αρμοδιότητα και την προτεραιότητα, παράλληλα, του παράκτιου κράτους.

Αποτέλεσμα: Με τη Σύμβαση της Γενεύης του '58 το παράκτιο κράτος δε στερείται της αρμοδιότητάς του, σε κάθε περίπτωση που κρίνει πως η διέλευση δεν είναι αβλαβής, να παρεμβαίνει και να απαγορεύει τον πλου μέσα σε μια αιγιαλίτιδα ζώνη - διεθνές στενό, ωσάν να επρόκειτο για απλή αιγιαλίτιδα ζώνη.

Με τη Νέα Σύμβαση του '82 το παράκτιο κράτος εμφανίζεται να έχει, σχετικά, μειωμένη αρμοδιότητα. Η Νέα Σύμβαση διατηρεί το καθεστώς της αβλαβούς διέλευσης, άρα και τις διευρυμένες αρμοδιότητες του παράκτιου κράτους, σε σχέση με μια ειδική μόνο κατηγορία διεθνών στενών [91] τα οποία. άλλωστε, ταυτίζονται πάντοτε με αιγιαλίτιδα ζώνη[92]. Κατά τα άλλα η Σύμβαση αυτή ιδρύει ως προς τα διεθνή στενά ένα νέο καθεστώς διέλευσης το οποίο ευνοεί ουσιαστικά την άποψη του αυτόνομου θεσμού των στενών και την αντίληψη της προτεραιότητας της ελεύθερης διακίνησης. Το νέο καθεστώς διέλευσης, η διέλευση διόδου (transit passage), εγκλείει μια ιδιότυπη ελευθερία ναυσιπλοίας και πτήσεων μέσα και πάνω από τα διεθνή στενά που ενώνουν, σύμφωνα με τη Νέα Σύμβαση, τμήματα ανοιχτών θαλασσών ή αποκλειστικών οικονομικών ζωνών, κάτι που συνεπάγεται από τη μια, μείωση των αρμοδιοτήτων του κράτους στη θαλάσσια περιοχή του στενού και από την άλλη, μείωση των αρμοδιοτήτων του κράτους στον υπερκείμενο αέρα του στενού. Και τούτο διότι το νέο καθεστώς διέλευσης είναι ευρύτερο της αβλαβούς διέλευσης σε δυο τουλάχιστον σημεία: α) Καλύπτει και τις πτήσεις στον υπερκείμενο αέρα των στενών [93] και β) προσβλέπει ουσιαστικά σε ελευθερία ναυσιπλοίας στα στενά [94]. Η αποδοχή λοιπόν του νέου καθεστώτος παρέχει μεγαλύτερα ποσοστά ελευθερίας κινήσεων στα διερχόμενα από τα διεθνή στενά πλοία, εις βάρος των προτεραιοτήτων του κράτους των στενών, ακόμα και αν πρόκειται για στενό που συνίσταται, μερικά ή αποκλειστικά, από την αιγιαλίτιδα ζώνη ενός κράτους ή από τις αιγιαλίτιδες ζώνες δυο ή περισσοτέρων κρατών και βρίσκεται κάτω από την παράκτια κυριαρχία.

Πιο αναλυτικά: Οσο αφορά το θέμα των πτήσεων πάνω από τα διεθνή στενά γίνεται φανερό πως αυτό με τη Σύμβαση του '82 εντάσσεται πλέον αν όχι στη λογική μιας απόλυτα "ελεύθερης διέλευσης" πάντως σε μια λογική που, οπωσδήποτε, είναι απομακρυσμένη από την έννοια της απόλυτης κυριαρχίας του κράτους των στενών. Διότι, σύμφωνα με τη Νέα Σύμβαση, πάνω από τα διεθνή στενά που υπάγονται στο νέο καθεστώς διέλευσης - έστω κι αν αυτά ταυτίζονται με αιγιαλίτιδα ζώνη - όλα τα αεροπλάνα, χωρίς διάκριση, όπως άλλωστε και όλα τα πλοία, απολαμβάνουν καταρχήν ένα δικαίωμα διέλευσης που δε διακόπτεται. Με τη Νέα Σύμβαση σε όλες τις περιπτώσεις των στενών που εφαρμόζεται το νέο καθεστώς διέλευσης, με εξαίρεση βέβαια τις περιπτώσεις που εξακολουθούν να διέπονται από ρυθμίσεις της αβλαβούς διέλευσης, η αεροπλοία δεν υπάγεται στον πλήρη και αποκλειστικό έλεγχο του κράτους του στενού αλλά πλησιάζει, τόσο από πλευράς προνομίων όσο και από πλευράς

υποχρεώσεων, τις ρυθμίσεις της ελεύθερης ναυσιπλοίας. Αυτό αν και δεν υπογραμμίζεται ρητά στη Σύμβαση προκύπτει εντούτοις, άμεσα ή έμμεσα, από ορισμένες διατάξεις της, όπως: το άρθρο 38 (παράγραφοι 1 και 2) που επεκτείνει το νέο καθεστώς διέλευσης και στα αεροπλάνα, πολιτικά και στρατιωτικά, προσδιορίζοντας έτσι την έννοια του νέου καθεστώτος και στην άσκηση της ελευθερίας των πτήσεων. Και το άρθρο 44 που επιφυλάσσει και στα αεροπλάνα, μάλιστα χωρίς διάκριση, ένα δικαίωμα διέλευσης που δεν υφίσταται αναστολή.

Η ίδια λογική της απομάκρυνσης από την πλήρη κυριαρχία του κράτους του στενού διέπει, με τη Νέα Σύμβαση, και τα πλοία που διαπλέουν ένα διεθνές στενό, έστω και αν το στενό συνιστά αιγιαλίτιδα ζώνη. Σε κάθε περίπτωση που η διέλευση του πλοίου από ένα τέτοιο στενό διέπεται από το καθεστώς διέλευσης που υιοθετεί η Νέα Σύμβαση οι αρμοδιότητες του κράτους του στενού περιορίζονται σημαντικά. Αρκεί να υπογραμμιστεί εδώ ότι με το νέο καθεστώς διέλευσης παύει να υφίσταται ο περιορισμός που πάντοτε, από την εποχή τουλάχιστον της απόφασης του Διεθνούς Δικαστηρίου για τα στενά της Κέρκυρας, το διεθνές δίκαιο επεφύλασσε σχετικά με τη δίοδο των - πολεμικών - υποβρυχίων από την αιγιαλίτιδα ζώνη και τα διεθνή στενά. Η επιφανειακή πλεύση των υποβρυχίων στα στενά και στην αιγιαλίτιδα ζώνη που συμπίπτει με διεθνές στενό - όρος ενσωματωμένος στις σχετικές διατάξεις της Σύμβασης της Γενεύης [95] - δεν είναι πλέον υποχρεωτική με τη Νέα Σύμβαση. Αν και αυτό δεν αναφέρεται ρητά στο νέο συμβατικό κείμενο συνάγεται όμως, όπως υπογραμμίζει ο καθηγητής Ροζάκης, "από μια πειστική σειρά τεκμηρίων"[96] όπως:

α) Τη σύγκριση των ρυθμίσεων για το καθεστώς της αιγιαλίτιδας ζώνης και το καθεστώς των στενών. Στην πρώτη περίπτωση, της αιγιαλίτιδας ζώνης, ο νομοθέτης *υπογραμμίζει ρητά την υποχρέωση των υποβρυχίων να διαπλέουν στην επιφάνεια* [97]. Στη δεύτερη περίπτωση, των διεθνών στενών, δεν υπάρχει αντίστοιχη ρύθμιση.

β)Την αναφορά του άρθρου 39 παρ. 1 (c) της Νέας Σύμβασης ότι τα πλοία - και τα υποβρύχια επομένως - διέρχονται τα στενά με τον "κανονικό τρόπο.... διέλευσης". Σύμφωνα με τη διάταξη αυτή ο κανονικός τρόπος διέλευσης του υποβρυχίου δεν είναι άλλος από το διάπλου σε κατάδυση [98].

Με τη Νέα Σύμβαση λοιπόν και το νέο καθεστώς διέλευσης που αυτή υιοθετεί για τα διεθνή στενά οι αρμοδιότητες του κράτους του στενού περιορίζονται σημαντικά από την ίδια την αρχή που διέπει το νέο καθεστώς διέλευσης και που δεν είναι άλλη από την αρχή της ελευθερίας της ναυσιπλοίας και της αεροπλοίας. Το νέο καθεστώς διέλευσης σημαίνει δηλαδή καταρχήν ελευθερία ναυσιπλοίας και αεροπλοίας. Σημαίνει απουσία ελέγχου από τη μεριά του κράτους του στενού και μείωση των αρμοδιοτήτων του κάτω, όμως, από μια σημαντική προϋπόθεση που αποτελεί και συστατικό στοιχείο της έννοιας του νέου καθεστώτος διέλευσης: τη συνεχή και ταχεία δίοδο των στενών [99]. Αυτό επιβεβαιώνεται από την ίδια τη Σύμβαση και μάλιστα από τα άρθρα 38 παρ.1 [η διέλευση των πλοίων και των αεροπλάνων δεν πρέπει να εμποδίζεται] και 44 [η διέλευση...δεν μπορεί να διακοπεί] που απαγορεύουν ουσιαστικά στο παράκτιο κράτος να παρεμβαίνει και να διακόπτει τη διέλευση στα διεθνή στενά, εάν η διέλευση δεν αναιρεί τον τελικό σκοπό που είναι η συνεχής και ταχεία δίοδος των στενών.

Οσο και αν μειώνονται, όμως, οι αρμοδιότητες του παράκτιου κράτους με τη Νέα Σύμβαση υφίστανται περιθώρια κινητοποίησης των αρμοδιοτήτων του παράκτιου κράτους της περιοχής των στενών. Τόσο η διατύπωση της βασικής διάταξης του

άρθρου 38 όσο και οι εξειδικεύσεις που παρέχει το άρθρο 39 [υποχρεώσεις των πλοίων και των αεροπλάνων κατά τη διάρκεια της διέλευσης διόδου]στον προσδιορισμό των ορίων της διέλευσης διόδου, περιέχουν περιπτώσεις που δημιουργούν δικαιώματα επέμβασης του παράκτιου κράτους. Θα υποστηρίζαμε, μάλιστα, την άποψη ότι σε ορισμένες από τις περιπτώσεις αυτές το δικαίωμα του κράτους φθάνει ως τη διακοπή. Τέτοιες περιπτώσεις που, σύμφωνα με τη Νέα Σύμβαση,είναι δυνατόν να δικαιολογήσουν τη διακοπή της διέλευσης είναι, κατά τη γνώμη μας, οι παρακάτω:

α) Οι περιπτώσεις "απόκλισης" από τη διέλευση όταν αυτή δε λαμβάνει χώρα με το σκοπό της συνεχούς και ταχείας διόδου των στενών. Σ'αυτές τις περιπτώσεις *παραβίασης των ορίων της διέλευσης διόδου αναβιώνει η προτεραιότητα του παράκτιου* κράτους το οποίο μπορεί να παρέμβει και να ζητήσει, σε πρώτο στάδιο, την αποκατάσταση της ομαλής πορείας. Αν δεν υπάρξει συμμόρφωση του διερχόμενου πλοίου ή αεροπλάνου προς τις υποδείξεις του παράκτιου κράτους το τελευταίο μπορεί και να διακόψει τη δίοδο. Αυτή η δυνατότητα επέμβασης του παράκτιου κράτους δεν αναφέρεται ρητά στη Νέα Σύμβαση συνάγεται, όμως, από τη διατύπωση του σχετικού άρθρου [100].

β) Οι περιπτώσεις "απόκλισης" από τη διέλευση όταν αυτή απειλεί την κυριαρχία, την εδαφική ακεραιότητα ή πολιτική ανεξαρτησία των παράκτιων κρατών της περιοχής των στενών ή παραβιάζει, με οποιονδήποτε άλλο τρόπο, τις αρχές του διεθνούς δικαίου όπως ενσωματώνονται στο Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών. Στις περιπτώσεις αυτές που, σύμφωνα με τη Νέα Σύμβαση (άρθρο 39 παρ. 1β) συνιστούν παραβίαση των ορίων της διέλευσης διόδου και θέτουν σε σοβαρό κίνδυνο ύψιστα συμφέροντα του παράκτιου κράτους, η επέμβαση του τελευταίου είναι αναμφίβολη. Οπως αναμφίβολη φαίνεται να είναι η αρμοδιότητα του παράκτιου κράτους να παρεμβαίνει και να ζητά την αποκατάσταση της διέλευσης ή τη διακοπή της όταν το διερχόμενο αντικείμενο - πλοίο ή αεροπλάνο - παραβιάζει τη γενική προσταγή, που συνιστά όρο της διέλευσης και υποχρέωση των διερχομένων, για αποχή από την απειλή, τη χρήση βίας ή την παραβίαση άλλων αρχών του διεθνούς δικαίου. Στις περιπτώσεις δηλαδή που δεν μπορεί να γίνει επίκληση του δικαιώματος της άμυνας η επέμβαση του παράκτιου κράτους μπορεί να βασιστεί, όπως υποστηρίζει και ο καθηγητής Ροζάκης, στο γεγονός της άρσης της προστασίας του διεθνούς δικαίου που ακολουθεί την άρση του χαρακτηρισμού μιας διέλευσης ως διέλευσης διόδου[101].

Στις περιπτώσεις που η "απόκλιση" από τη δίοδο δημιουργείται με την άσκηση άλλων δραστηριοτήτων από τη μεριά του διερχόμενου πλοίου, μ'άλλα λόγια το διερχόμενο πλοίο δεν απέχει, παρά τη γενική προσταγή για το αντίθετο [102], από ενέργειες ασυμβίβαστες προς τον κανονικό τρόπο διάπλου που προβλέπεται από τη Νέα Σύμβαση, όπως οι έρευνες επιστημονικού χαρακτήρα, η αλιεία, κ.α, η δυνατότητα επέμβασης του παράκτιου κράτους δεν είναι σίγουρο πως φθάνει οπωσδήποτε ως τη διακοπή. Το άρθρο 38 παρ. 3 της Νέας Σύμβασης παραπέμποντας το θέμα "στις άλλες εφαρμοζόμενες διατάξεις της Σύμβασης" οδηγεί στη άποψη της κινητοποίησης τελικά της διεθνούς ευθύνης του κράτους της σημαίας [103]. Πράγμα που σημαίνει ότι το κράτος σε τέτοιες περιπτώσεις δεν είναι σίγουρο πως με την επέμβασή του μπορεί να διακόψει τη διέλευση. Η μόνη, βέβαιη, διέξοδός του σε περίπτωση τέτοιων παραβάσεων είναι η αναζήτηση της ευθύνης του πλοίου, άρα της διεθνούς ευθύνης του κράτους της σημαίας, και η επιβολή αποζημίωσης για την αποκατάσταση των ζημιών που υπέστη.

Σε τέτοιες περιπτώσεις φαίνεται να προωθείται από τη Νέα Σύμβαση μια προτεραιότητα των συμφερόντων της διεθνούς επικοινωνίας, με τη μορφή της εξυπηρέτησης της αδιάπτωτης συνέχειας της ναυσιπλοίας εις βάρος των συμφερόντων των παράκτιων κρατών. Θα υποστηρίζαμε μάλιστα πως, με την υιοθέτηση του νέου καθεστώτος διέλευσης, η προτεραιότητα των συμφερόντων της διεθνούς επικοινωνίας επικρατεί ακόμα και στην περίπτωση κατά την οποία το παράκτιο κράτος της περιοχής του στενού ασκεί τη νομοπαραγωγική αρμοδιότητα που του παρέχεται από τη Νέα Σύμβαση. Μολονότι η Νέα Σύμβαση δε στερεί το παράκτιο κράτος από μια συγκεκριμένη νομοπαραγωγική δυνατότητα με την οποία αυτό ουσιαστικά επεμβαίνει στον προσδιορισμό των όρων διέλευσης των αλλοδαπών πλοίων από τα στενά - και από αιγιαλίτιδα ζώνη συνεπώς που συμπίπτει με διεθνές στενό - δε φαίνεται, εντούτοις, να το προστατεύει με το δικαίωμα της διακοπής, όπως στην περίπτωση της απλής αιγιαλίτιδας ζώνης. Τα δικαιώματα νομοθεσίας που αναγνωρίζονται στο παράκτιο κράτος της περιοχής του στενού τόσο σε σχέση με την ασφάλεια της ναυσιπλοίας [104] όσο και σε σχέση με τη διασφάλιση των συμφερόντων του παράκτιου κράτους [105] δε φαίνεται να δημιουργούν αντίστοιχα δικαιώματα επιβολής, από μεριάς του κράτους, που να φτάνουν μέχρι τη διακοπή. Σε κάθε περίπτωση, οι αρμοδιότητες νομοθεσίας του παράκτιου κράτους παρέχουν σ'αυτό [το κράτος] το δικαίωμα να επεμβαίνει και να ζητά συμμόρφωση προς την εσωτερική νομοθεσία στις περιπτώσεις παραβιάσεων [106]. Ομως οι αρμοδιότητες αυτές δε φαίνεται να οδηγούν στη διακοπή της διέλευσης. Η Νέα Σύμβαση ρητά αναφέρει πάνω σ'αυτό: "Η εφαρμογή των νόμων και των κανονισμών δεν πρέπει να θίγει τη διέλευση διόδου" [107]. Ενώ σε άλλο σημείο η Σύμβαση απαγορεύει ρητά την αναστολή της διέλευσης διόδου. [108]

Και τίθεται το ερώτημα: Εφόσον η εφαρμογή των νόμων και των κανονισμών του κράτους δεν μπορεί να θίξει, τελικά, τη διέλευση διόδου πώς είναι δυνατόν να οδηγήσει σε διακοπή της διέλευσης; Αν και έχει διατυπωθεί και η αντίθετη άποψη [109] νομίζουμε πως θάταν ορθό να υποστηρίξουμε πως η Νέα Σύμβαση, στο σημείο αυτό, δε θίγει την ελευθερία της διόδου. Το παράκτιο κράτος έχει την αρμοδιότητα να εξαναγκάσει εις εφαρμογή της εσωτερικής νομοθεσίας του τα διερχόμενα πλοία, ασκώντας μάλιστα δικαιοδοσία stricto sensu. Ομως, η επί τόπου άσκηση της αρμοδιότητάς του κατατείνει μόνο στην ομαλή αποκατάσταση της διέλευσης. Σε καμμια περίπτωση δεν μπορεί να επηρεάσει την ελευθερία διόδου και να οδηγήσει στη διακοπή του πλου. Μ'άλλα λόγια, διέξοδος του παράκτιου κράτους σε περιπτώσεις συνεχιζόμενης παραβίασης των περί διέλευσης εσωτερικών νόμων και κανονισμών είναι η αναζήτηση [διεθνούς] ευθύνης και η επιβολή αποζημίωσης.

Ανάλογη αρμοδιότητα πρέπει να αναγνωρίζεται στο παράκτιο κράτος σχετικά με την άσκηση ποινικής και αστικής δικαιοδοσίας στα διερχόμενα από τα διέθνή στενά πλοία. Παρότι η Σύμβαση δεν προβλέπει καμμια απολύτως ρύθμιση σχετικά με το θέμα δεν έχουμε λόγο να θεωρήσουμε πως στερεί το κράτος από τη δυνατότητα να ασκήσει δικαιοδοτική αρμοδιότητα στα διερχόμενα πλοία έστω κάτω από προϋποθέσεις (π.χ. να θίγεται η δημόσια τάξη του παράκτιου κράτους). Πάντως και σε αυτές τις περιπτώσεις η άσκηση δικαιοδοτικής αρμοδιότητας από τη μεριά του παράκτιου κράτους δεν μπορεί, κατά τη γνώμη μας, να θίξει την ελευθερία της διόδου.

Από τα παραπάνω γίνεται φανερό πως με τη Νέα Σύμβαση το παράκτιο κράτος εμφανίζεται πράγματι να έχει μειωμένες αρμοδιότητες στο κομμάτι της αιγιαλίτιδας ζώνης του που συμπίπτει με διεθνές στενό. Και τούτο διότι με το νέο καθεστώς διέλευσης η διακίνηση των τρίτων μέσα στα στενά, ακόμα κι αν αυτά βρίσκονται κάτω από παράκτια κυριαρχία, επιτυγχάνεται με μεγαλύτερη ελευθερία από ό,τι σε μια απλή αιγιαλίτιδα ζώνη στα θέματα της αεροπλοίας και της διόδου των υποβρυχίων και, γενικά, στα θέματα διέλευσης πλοίων που τυχόν "αποκλίνουν" από τον κανονικό τρόπο διάπλου.

2.4.4. Η πρακτική των κρατών ως προς την επιβολή της νομοθεσίας τους

2.4.4α. Εισαγωγικές παρατηρήσεις

Η επιβολή όπως άλλωστε και η υιοθέτηση των νόμων και των κανονισμών σχετικά με τη διέλευση είναι υπόθεση των εσωτερικών έννομων τάξεων των κρατών τα οποία, από πολύ παλιά, με τις εσωτερικές ρυθμίσεις και με την πρακτική που ακολουθούν γενικότερα ως προς το θέμα φαίνεται να διατηρούν για τα ίδια, μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη τους, την αποκλειστική αρμοδιότητα όχι μόνο του ελέγχου της διέλευσης αλλά και της καταστολής και του κολασμού τυχόν παραβιάσεών της. Η παρακάτω ενδεικτική αναφορά σε διατάξεις της εσωτερικής νομοθεσίας και στην πρακτική ορισμένων κρατών πάνω στο θέμα εκτός του ότι κρίνεται απαραίτητη για την ολοκληρωμένη ανάλυση του θέματος αποδεικνύει και του "λόγου το αληθές".

2.4.4β. Νομοθετική πρακτική

Στις εσωτερικές νομοθεσίες τους τα κράτη περιλαμβάνουν ρυθμίσεις που αντιμετωπίζουν την παράνομη διέλευση των αλλοδαπών πλοίων μέσα από την αιγιαλίτιδα ζώνη τους. Τα κράτη περιλαμβάνουν διατάξεις εφαρμογής των εσωτερικών κανόνων για τη διέλευση στις περιπτώσεις διαπίστωσης στοιχείων παραβιάσεων σε θέματα όπως ασφάλειας του κράτους, ρύπανσης, παράνομης αλιείας, ασφάλειας της ναυσιπλοίας αλλά και παραβιάσεων της υγειονομικής, φορολογικής, τελωνειακής ή μεταναστευτικής πολιτικής του κράτους, κ.α. Τα κράτη δηλαδή οροθετούν τα όρια επιβολής της εσωτερικής νομοθεσίας θεσπίζοντας συγκεκριμένα μέτρα καταστολής. Οι ρυθμίσεις αυτές με τις οποίες νομιμοποιείται η επέμβαση του κράτους σε κάθε περίπτωση που διαπιστώνεται παραβίαση των σχετικών, διεθνών ή εσωτερικών, κανόνων για τη διέλευση αποτελούν, στην ουσία, λύσεις μέσα στα πλαίσια που το διεθνές δίκαιο επιτρέπει. Τα εσωτερικά δίκαια των κρατών συμβαδίζουν, μ'άλλα λόγια, παράλληλα με το διεθνές δίκαιο και στα θέματα επιβολής της εσωτερικής νομοθεσίας, έστω κι αν σε ορισμένες περιπτώσεις διαπιστώνονται, εντούτοις, αποκλίσεις σχετικά με την έκταση των κατασταλτικών μέτρων.

Μια ενδεικτική αναφορά στα εσωτερικά δίκαια των κρατών πάνω στο θέμα υποδηλώνει την αρμοδιότητα των κρατών και βεβαιώνει τους πιο πάνω ισχυρισμούς. Ετσι:Στις περιπτώσεις παραβάσεων των ρυθμίσεων σχετικά με την απαγόρευση της διέλευσης, για λόγους ασφάλειας, από ορισμένες περιοχές οι εσωτερικές έννομες τάξεις των κρατών αναγνωρίζουν δικαιώματα καταστολής που συνεπάγονται διοικητικά και ποινικά μέτρα, όπως χρηματική αποζημίωση, σύλληψη, φυλάκιση, κατάσχεση ή ακόμα καταβύθιση του πλοίου. Κατασταλτικά μέτρα που φθάνουν μέχρι την καταβύθιση υιοθετεί για παράδειγμα ο Ιταλικός Νόμος του 1912 "σχετικά με τη θέσπιση κανόνων για τη διέλευση και την παρουσία εμπορικών πλοίων στην αιγιαλίτιδα ζώνη"[110]. Σύμφωνα με ρητή διάταξη του Νόμου αυτού επιτρέπεται "ακόμα και η χρήση βίας" εναντίον αλλοδαπού πλοίου που εξακολουθεί παράνομα να διέρχεται μέσα από απαγορευμένες

περιοχές, παρά τις συνεχείς προσκλήσεις των αρμόδιων κρατικών οργάνων για συμμόρφωση με τη νομοθεσία του κράτους[111]. Στην περίπτωση δηλαδή της σταθερής άρνησης του πλοίου να ακολουθήσει τις υποδείξεις των αρμόδιων κρατικών οργάνων δυναμική επέμβαση εναντίον του, από μέρους του κράτους, δεν αποκλείεται. Στα θέματα που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια του κράτους η Ιταλική νομοθεσία εμφανίζεται έτσι ιδιαίτερα αυστηρή. Πάντως η έκταση των κατασταλτικών μέτρων που θεσπίζονται σ' αυτή την περίπτωση δεν αποτελούν υπέρβαση των δικαιωμάτων του κράτους. Είναι μέσα στα πλαίσια που το διεθνές δίκαιο επιτρέπει σχετικά με την επιβολή της νομοθεσίας των κρατών.

Το ίδιο αυστηροί σε θέματα ασφάλειας του κράτους εμφανίζονται και οι ελληνικοί νόμοι. Η ελληνική νομοθεσία περιλαμβάνει ανάλογη διάταξη η οποία επιτρέπει τη χρήση βίας εναντίον των αλλοδαπών εμπορικών πλοίων που εξακολουθούν, παρά τις υποδείξεις των αρμόδιων κρατικών οργάνων, να παραβαίνουν τη νομοθεσία του κράτους σχετικά με την απαγόρευση της διέλευσης από ορισμένες περιοχές[112]. Πάντως αρκετά κράτη για παρόμοιες παραβιάσεις ακολουθούν στη νομοθετική τους πρακτική κυρίως μέτρα καταστολής που συνεπάγονται τη σύλληψη και τη φυλάκιση ή τη χρηματική αποζημίωση. Ανάμεσα σ'αυτά τα κράτη συγκαταλέγονται η Ινδία[113], οι Σεϋχέλλες[114] και η Δημοκρατία της Κορέας[115].

Στις περιπτώσεις παραβάσεων των διατάξεων σχετικά με την απαγόρευση της παράνομης αλιείας ή της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος τα εσωτερικά δίκαια των κρατών αναγνωρίζουν, επίσης, δικαιώματα επέμβασης και καταστολής, που συνεπάγονται διοικητικές και ποινικές κυρώσεις. Τα κράτη παρουσιάζουν ιδιαίτερη ευαισθησία για τις παραβιάσεις που διαπράττονται στην αιγιαλίτιδα ζώνη τους τόσο στα θέματα της παράνομης αλίευσης όσο και στα θέματα της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Στα πλαίσια που το διεθνές δίκαιο τους επιτρέπει τα κράτη στις περιπτώσεις αυτές επιβάλλουν μέτρα καταστολής που, ορισμένες φορές, φθάνουν μέχρι και την κατάσχεση του πλοίου. Παρακάτω αναφέρονται ορισμένες περιπτώσεις από την εσωτερική νομοθεσία των κρατών που αποδεικνύουν τη νομοθετική πρακτική τους πάνω στο θέμα:

Κατασταλτικά μέτρα που συνεπάγονται ακόμα και την κατάσχεση αλλοδαπού πλοίου το οποίο παράνομα αλιεύει ή προκαλεί ρύπανση μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη του κράτους υιοθετεί ο σχετικός "περί αιγιαλίτιδας ζώνης" Νόμος του 1977 της Δημοκρατίας της Κορέας. Σύμφωνα με ρητή διάταξη του Νόμου αυτού στις περιπτώσεις που οι παραβιάσεις της εσωτερικής νομοθεσίας για θέματα παράνομης αλίευσης ή ρύπανσης κρίνονται ιδιαίτερα σοβαρές επιβάλλεται κατάσχεση του πλοίου[116]. Αυτό συνεπάγεται ότι στις περιπτώσεις που το κράτος εκτιμά ότι υφίσταται σοβαρή παραβίαση τα μέτρα καταστολής εναντίον του παρανομήσαντος πλοίου δε σταματούν στην επιβολή των καταναγκαστικών μέτρων ή του προστίμου που η εσωτερική νομοθεσία του κράτους συνήθως επιβάλλει αλλά προχωρούν μέχρι και την κατάσχεση του πλοίου.

Δυνατότητα κατάσχεσης του αλλοδαπού πλοίου για σοβαρές περιπτώσεις παράνομης αλιείας προβλέπουν, επίσης, οι εσωτερικές νομοθεσίες της Αιθιοπίας[117] και του Περού[118]. Πρόκειται για διατάξεις ιδιαίτερα αυστηρές που επιβάλλουν συγκεκριμένη, κατασταλτική συμπεριφορά εναντίον του πλοίου. Ιδιαίτερα αυστηρή στα θέματα της ρύπανσης από πετρέλαιο εμφανίζεται, επίσης, η νομοθεσία των Ηνωμένων Πολιτειών[119], σύμφωνα με την οποία επιβάλλονται διοικητικές και ποινικές κυρώσεις και μάλιστα πρόστιμο και σύλληψη όχι μόνο στα αλλοδαπά πλοία που διέρχονται την αιγιαλίτιδα ζώνη του κράτους και αδικαιολόγητα μολύνουν με πετρέλαιο τη θάλασσα αυτή[120] αλλά και στα πλοία που δε γνωστοποιούν έγκαιρα στα αρμόδια κρατικά όργανα την

παράβαση[121]. Πρόκειται για μια διάταξη που αναγνωρίζει στο κράτος δικαιώματα επέμβασης εναντίον του πλοίου ακόμα και στις περιπτώσεις μη έγκαιρης γνωστοποίησης της παράβασης. Τα κράτη λοιπόν για τις περιπτώσεις παράνομης αλιείας ή ρύπανσης επιβάλλουν κυρώσεις με τις οποίες προβλέπουν, συνήθως, αυστηρές ποινές. Ανάμεσα στα κράτη που διαπιστώνεται ότι ακολουθούν αυστηρή νομοθεσία για παρόμοιες παραβάσεις συγκαταλέγονται, επίσης, η Βιρμανία[122], η Σοβιετική Ενωση[123], η Δημοκρατία της Υεμένης[124], η Ελλάδα[125], κ.α. Αναφέρονται πάντως και κράτη όπως η Ν. Ζηλανδία[126] και η Δημοκρατία του Cape Verde[127], που υιοθετούν ηπιότερα μέτρα για την αντιμετώπιση ανάλογων παραβιάσεων.

Δικαιώματα επέμβασης και επιβολής της εσωτερικής νομοθεσίας προβλέπονται από τα εσωτερικά δίκαια των κρατών και για τις περιπτώσεις παραβιάσεων τελωνειακών ή υγειονομικών κανονισμών ή μη τήρησης των όρων ασφάλειας της διέλευσης. Και σε αυτές τις περιπτώσεις τα κράτη περιλαμβάνουν στην εσωτερική νομοθεσία διατάξεις με τις οποίες επιβάλλουν, σε περιπτώσεις ανάλογων παραβιάσεων, αυστηρές ποινές.

Ετσι: Στη νομοθεσία της Βουλγαρίας [Διάταγμα της 10ης Οκτωβρ. 1951 "για την αιγιαλίτιδα ζώνη και τα εσωτερικά νερά"] επιβάλλεται η άμεση έξοδος από την αιγιαλίτιδα ζώνη όλων των αλλοδαπών εμπορικών πλοίων τα οποία δε συμμορφώνονται με τους κανόνες της αβλαβούς διέλευσης και τους διεθνείς νόμους και κανονισμούς της ναυσιπλοίας ή με τους εσωτερικούς νόμους του κράτους για θέματα δημόσιας τάξης, υγειονομικά και φορολογικά. Στις περιπτώσεις, δηλαδή, παράνομης διέλευσης των πλοίων η εσωτερική νομοθεσία του κράτους είναι σαφής: Το παράκτιο κράτος νομιμοποιείται να ζητήσει από το αλλοδαπό πλοίο να εγκαταλείψει αμέσως τα χωρικά ύδατα. Σε περίπτωση άρνησης του τελευταίου το παράκτιο κράτος απαγορεύει τον πλου και εφαρμόζει μέτρα εναντίον του πλοίου (σύλληψη και κράτηση του πλοίου, ποινική δίωξη των παραβατών και χρηματικό πρόστιμο) σύμφωνα με το εσωτερικό δίκαιο[128].

Αυστηρές διατάξεις σχετικά με το θέμα υιοθετούνται και από τη νομοθεσία των Ηνωμένων Πολιτειών. Σύμφωνα με το Νόμο "The Tariff Act" του 1930 αν σε οποιοδήποτε σημείο της αιγιαλίτιδας ζώνης του κράτους, ή μέσα σε μια απόσταση τεσσάρων λευγών από την ακτή, ένα αλλοδαπό πλοίο παραβιάσει τους σχετικά με τη διέλευση εσωτερικούς νόμους, τα αρμόδια κρατικά όργανα επεμβαίνουν για να εφαρμόσουν την εσωτερική νομοθεσία του κράτους επιβάλλοντας συγκεκριμένες ποινικές ή διοικητικές κυρώσεις (σύλληψη ή κατάσχεση του πλοίου ή επιβολή χρηματικού προστίμου) σύμφωνα με την εσωτερική νομοθεσία. Στην περίπτωση που το πλοίο διαφύγει στην ανοιχτή θάλασσα το κράτος νομιμοποιείται να το καταδιώξει και να του επιβάλει πρόστιμο[129]. Μ'άλλα λόγια η αμερικανική νομοθεσία νομοθετεί, γι'αυτές τις παραβιάσεις, δικαίωμα συνεχούς καταδίωξης.

Τα κράτη λοιπόν επεμβαίνουν και μάλιστα με την επιβολή αυστηρών κυρώσεων σε κάθε περίπτωση που εκτιμούν ότι υφίσταται παραβίαση των εσωτερικών νόμων για θέματα τελωνειακά, υγειονομικά και γενικότερα μη τήρησης των όρων ασφάλειας. Αυστηρές κυρώσεις για την αντιμετώπιση παρόμοιων παραβιάσεων περιλαμβάνονται και στους εσωτερικούς νόμους της Αυστραλίας[130], της Κολομβίας[131], της Δανίας[132], της Γιουγκοσλαβίας[133], της Ελλάδας[134], κ.α.

Στα εσωτερικά δίκαια αρκετών κρατών περιλαμβάνονται επίσης διατάξεις σχετικά με την παράνομη διέλευση των πολεμικών ή άλλων κρατικών πλοίων εξουσιοδοτημένων για την εκπλήρωση κρατικών δραστηριοτήτων. Οι διατάξεις αυτές δεν προβλέπουν μέτρα καταστολής όπως συμβαίνει στα εμπορικά πλοία. Απλά περιορίζονται στην εφαρμογή των νόμων με την αναζήτηση της ευθύνης του κράτους της σημαίας. Ετσι:

Σε περιπτώσεις παραβιάσεων των όρων εισόδου, όπως της έγκαιρης προειδοποίησης ή της έγκρισης εισόδου, τα κράτη απαιτούν μόνο άμεση έξοδο από την αιγιαλίτιδα ζώνη τους, δίχως να προβλέπουν "επέμβαση" ή άλλα δραστικά μέτρα σε περίπτωση μη συμμόρφωσης του πλοίου. Τέτοια διάταξη περιλαμβάνουν στη νομοθεσία τους το Περού [135], η Νορβηγία [136], η Σοβιετική Ενωση [137], η Βιρμανία [138] κ.α.

Αμεση έξοδο από την αιγιαλίτιδα ζώνη προβλέπουν, επίσης, οι νομοθεσίες των περισσότερων κρατών στις περιπτώσεις που παραβιάζονται εσωτερικοί κανονισμοί σχετικά με το χρόνο διαμονής ή τον αριθμό των πολεμικών πλοίων που ταυτόχρονα μπορούν να γίνονται δεκτά καθώς και τους ειδικούς όρους διέλευσης για ορισμένη κατηγορία πλοίων, όπως τα πολεμικά υποβρύχια. Τέτοια ρύθμιση περιέχουν οι νομοθεσίες της Βραζιλίας [139], της Δανίας [140], της Γερμανίας [141], της Νορβηγίας [142], της Σοβιετικής Ενωσης [143], του Πακιστάν [144], των Σεϋχελλών [145], των Μαλβίδων [146], της Βιρμανίας [147] κ.α.Μ'άλλα λόγια η νομοθετική πρακτική των περισσότερων κρατών εναρμονίζεται προς το διεθνές δίκαιο στο θέμα της παράνομης διέλευσης των πολεμικών πλοίων.

Αναφέρονται, ωστόσο, και κράτη που η νομοθεσία τους επιτρέπει, κατά παρέκκλιση των διεθνώς κρατούντων, επί τόπου χρήση βίας ή stricto sensu επανόρθωση για τις περιπτώσεις παραβιάσεων των πολεμικών πλοίων. Στην κατηγορία αυτή ανήκουν μεταξύ άλλων η Ολλανδία, η Βουλγαρία και η Δημοκρατία της Κορέας.

Η εσωτερική νομοθεσία της Ολλανδίας εκτός από τη διάταξη για άμεση έξοδο του πολεμικού πλοίου σε περίπτωση μη τήρησης των όρων διέλευσης περιλαμβάνει επιπλέον και διάταξη που επιτρέπει επί τόπου επιβολή κατασταλτικών μέτρων και μάλιστα χρήση βίας από μέρους των αρμόδιων κρατικών οργάνων σε περίπτωση μη συμμόρφωσης προς τις υποδείξεις τους [148].

Στην περίπτωση παράνομης διέλευσης πολεμικού πλοίου και άρνησής του να συμμορφωθεί με τις υποδείξεις των αρμόδιων κρατικών οργάνων η εσωτερική νομοθεσία της Βουλγαρίας επιτρέπει, κατά παρέκκλιση των διεθνώς κρατούντων, επί τόπου επιβολή δραστικών μέτρων και συγκεκριμένα χρήση βίας που είναι δυνατόν να φθάσει μέχρι την καταβύθιση του πλοίου [149].

Επίσης, στο εσωτερικό δίκαιο της Δημοκρατίας της Κορέας η παράνομη διέλευση πολεμικού ή άλλου κυβερνητικού πλοίου με κρατική αποστολή οδηγεί όχι μόνο στη, σύμφωνη με το διεθνές δίκαιο, απαίτηση για άμεση έξοδο αλλά και στην υποχρέωση για επί τόπου επανόρθωση [150]. Υπογραμμίζεται λοιπόν πως υφίστανται και περιπτώσεις όπου η παράνομη διέλευση των πολεμικών ή των κρατικών πλοίων αντιμετωπίζεται από την εσωτερική νομοθεσία των κρατών κατά παρέκκλιση από τους διεθνείς κανόνες. Τονίζεται πάντως εδώ πως διαφέρει η περίπτωση που το κράτος αισθάνεται απειλούμενο. Τότε, σύμφωνα και με το διεθνές δίκαιο, το κράτος έχει το δικαίωμα να καταφύγει σε δραστικά μέτρα εναντίον του αλλοδαπού πολεμικού πλοίου που απειλεί την ασφάλειά του. Η περίπτωση της σύλληψης του αμερικανικού πολεμικού "Pueblo", έξω από την αιγιαλίτιδα ζώνη της Β.Κορέας, το 1968, αποτελεί ανάλογο παράδειγμα πρακτικής [151].

Αναφέρονται, τέλος, και περιπτώσεις κρατών τα οποία μολονότι ρυθμίζουν, με νομοθετική πράξη, τους όρους διέλευσης των αλλοδαπών πολεμικών πλοίων στην αιγιαλίτιδα ζώνη τους σιωπούν στο θέμα της μη συμμόρφωσης των πλοίων αυτών με τις γενικές επιταγές των εσωτερικών νόμων. Σε αυτές τις περιπτώσεις η σιωπή των εσωτερικών νόμων ερμηνεύεται ως αποδοχή των ρυθμίσεων των διεθνών νόμων πάνω στο θέμα. Στις περιπτώσεις δηλαδή μη συμμόρφωσης των πολεμικών πλοίων προς τις εσωτερικές ρυθμίσεις του κράτους το τελευταίο δεν έχει άλλη δυνατότητα παρά να ζητήσει από το πολεμικό πλοίο να εγκαταλείψει αμέσως την αιγιαλίτιδα ζώνη με όλες

βέβαια τις συνέπειες από την άποψη της διεθνούς ευθύνης του κράτους της σημαίας[152].

Πάντως εάν δεν υπάρχει ρητή διατύπωση στην εσωτερική νομοθεσία ενός κράτους για τη μεταχείριση των πολεμικών πλοίων μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη του στην πρακτική πρέπει να ακολουθείται, ως προς το θέμα, ο κανόνας της αμοιβαιότητας. Η Ελλάδα συγκαταλέγεται ανάμεσα στα κράτη τα οποία δεν περιλαμβάνουν καμμια διάταξη σχετικά με τη διέλευση των πολεμικών πλοίων μέσα από τα χωρικά ύδατα.

Στην εσωτερική νομοθεσία τους η πλειονότητα των κρατών περιλαμβάνουν, επίσης, διατάξεις άσκησης ποινικής αρμοδιότητας για τις περιπτώσεις αδικημάτων που τελούνται *από τα πλοία ή πάνω στα πλοία και εμπίπτουν στο εσωτερικό δίκαιο*. Παρόμοιες νομοθεσίες που παρέχουν αρμοδιότητα επέμβασης σε περιπτώσεις τέτοιων αδικημάτων έχουν υιοθετήσει η Κούβα, ο Ισημερινός, η Γουατεμάλα, η Νικαράγουα, κ.α. Αναφέρονται πάντως και κράτη, όπως η Ελλάδα, που δεν περιλαμβάνουν στη νομοθεσία τους παρόμοιες διατάξεις.Ενδεικτικά αναφέρονται παρακάτω τα εξής: Σύμφωνα με το άρθρο 7 του Κώδικα Κοινωνικής Προστασίας του '36 της Κούβας, οι αξιόποινες πράξεις που λαμβάνουν χώρα σε αλλοδαπά πλοία ή αεροπλάνα κατά τη διέλευσή τους από την αιγιαλίτιδα ζώνη εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του παράκτιου κράτους. Εάν όμως πρόκειται για αδικήματα μεταξύ των μελών του πληρώματος το κράτος δεν επεμβαίνει παρά μόνο όταν ζητείται η συνδρομή των αρχών από το ίδιο το θύμα, τον πλοίαρχο του πλοίου ή τον πρόξενο του κράτους της σημαίας[153]. Σύμφωνα με το άρθρο 3 του Ποινικού Κώδικα του 1955 του Ισημερινού η ποινική δικαιοδοσία του κράτους εφαρμόζεται ακόμα και στην περίπτωση αλλοδαπών προσώπων πάνω σε αλλοδαπά πλοία ή αεροπλάνα που διαπράττουν αδίκημα κατά τη διέλευση των τελευταίων από την αιγιαλίτιδα ζώνη του κράτους, εφόσον οι συνέπειες του αδικήματος επεκτείνονται στο παράκτιο κράτος και διαταράσσουν την ειρήνη του[154]. Σύμφωνα επίσης με το άρθρο 6 του Ποινικού Κώδικα του 1936 της Γουατεμάλας όλα τα αδικήματα που διαπράττονται πάνω σε αλλοδαπά πλοία ή αεροπλάνα κατά τη διέλευσή τους από την αιγιαλίτιδα ζώνη εμπίπτουν στην αποκλειστική δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους. Οταν όμως το αδίκημα τελείται από μέλη του πληρώματος το κράτος δεν έχει αρμοδιότητα εκτός εάν ζητείται η συνδρομή του από το πλοίο ή αν οι συνέπειες του αδικήματος διαταράσσουν την ειρήνη του[155]. Τέλος, σύμφωνα με το άρθρο 11 του Ποινικού Κώδικα της Νικαράγουας όλες οι αξιόποινες πράξεις που διαπράττονται στα χωρικά ύδατα του κράτους εμπίπτουν στην αποκλειστική αρμοδιότητά του[156].

Ετσι, στις περιπτώσεις παράνομης διέλευσης των αλλοδαπών πλοίων μέσα από τις αιγιαλίτιδες ζώνες των παράκτιων κρατών τα κράτη, σύμφωνα με τη νομοθεσία τους, νομιμοποιούνται να επεμβαίνουν και να εφαρμόζουν τις εσωτερικές ρυθμίσεις που, συνήθως, εναρμονίζονται με τους σχετικούς προς το θέμα εθιμικούς κανόνες και τις διεθνείς συμβατικές πράξεις εκτός από ορισμένες περιπτώσεις αποκλίσεων σε σχέση με την έκταση των κατασταλτικών μέτρων. Σε κάθε περίπτωση, πάντως, όταν απουσιάζουν εντελώς από τη νομοθετική πρακτική των κρατών παρόμοιες ρυθμίσεις σχετικά με την επιβολή της εσωτερικής νομοθεσίας ακολουθούνται οι γενικά αναγνωρισμένοι κανόνες του διεθνούς δικαίου και οι συμβατικοί διεθνείς νόμοι. Χαρακτηριστική, σχετικά, είναι η ανακοίνωση της 12ης Δεκεμβρίου 1955 του Υπουργείου Εξωτερικών των Φιλιππίνων: "Ελλείψει της νομοθεσίας ως προς τα θέματα αυτά (έλεγχος της ναυσιπλοίας και της ασφάλειας, αλιευτικά θέματα, ποινική δικαιοδοσία, κ.λ.π.) η Κυβέρνηση των Φιλιππίνων θα ακολουθεί τους γενικά αποδεκτούς κανόνες του διεθνούς δικαίου..."[157].

2.4.4γ. Διεθνής πρακτική και νομολογία

Η τήρηση και επιβολή των εσωτερικών ρυθμίσεων των κρατών σχετικά με την αιγιαλίτιδα ζώνη και τη χρήση της και η καταστολή των παραβάσεων κατά τη διέλευση των τρίτων αποτυπώνεται στην τηρούμενη γενικά πρακτική των κρατών η οποία αποτελεί απόδειξη των όσων πιο πάνω ελέχθησαν.
Ετσι: Η παραβίαση των κανόνων "περί συστημάτων διαχωρισμού θαλασσίας κυκλοφορίας" στα γαλλικά χωρικά ύδατα, το 1978, από το ελληνικό πλοίο "ΔΑΦΝΗ" είχε ως αποτέλεσμα την ανάληψη αρμοδιότητας κατά του ελληνικού πλοίου από τις γαλλικές κρατικές αρχές και την εναντίον του συνεχή καταδίωξη η οποία, όμως, ήταν σύμφωνη τόσο προς τη γαλλική νομοθεσία όσο και προς το διεθνές δίκαιο [158]. Επίσης, η παραβίαση των εσωτερικών και διεθνών κανόνων "περί απαγορεύσεως της αλιείας" στα χωρικά ύδατα των νησιών Μπαχάμες, το 1980, από δυο Κουβανικά αλιευτικά πλοία κατέληξε στη, σύμφωνη με το διεθνές δίκαιο, ανάληψη δραστικών μέτρων εναντίον των παραβατών - πλοίων από το πλοίο "Flamingo" της λιμενικής αστυνομίας των νησιών και στη σύλληψη των δυο πλοίων μετά τη συνεχή καταδίωξη εναντίον τους [159]. Η παραβίαση ακόμα της εσωτερικής νομοθεσίας "περί απαγορεύσεως της αλιείας" των ΗΠΑ από Ιαπωνικό αλιευτικό μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη, το Σεπτέμβριο του 1980, είχε ως αποτέλεσμα τη σύλληψη του πλοίου στη Βερίγγειο θάλασσα, βόρεια της Αλάσκας, από πλοίο της ακτοφυλακής των ΗΠΑ[160]. Οι πιό πάνω περιπτώσεις πρακτικής συνιστούν παράνομες ενέργειες σύμφωνα με τους εθνικούς και διεθνείς νόμους γι'αυτό και κινητοποιούν την κατασταλτική αρμοδιότητα των παράκτιων κρατών μέσα στα πλαίσια των διεθνώς κρατούντων.

Πρακτική των κρατών εις εφαρμογή της εσωτερικής νομοθεσίας και των κανόνων του διεθνούς δικαίου αποτελεί η ανάληψη, από ορισμένα κράτη, δραστικών μέτρων *εναντίον αλλοδαπών πολεμικών πλοίων που παραβίασαν μέσα στα χωρικά ύδατα* κανόνες διέλευσης που θίγουν την ασφάλεια των κρατών. Η χρησιμοποίηση, κατά το παρελθόν, από μέρους της Σουηδίας βομβών βυθού και υποβρυχίων πυραύλων εναντίον ύποπτων αλλοδαπών υποβρυχίων - κυρίως Σοβιετικών - κινούμενων παράνομα, κατ'επανάληψη, στο βυθό των χωρικών υδάτων, παρά τις επανειλημμένες προειδοποιήσεις για συμμόρφωση προς τον κανόνα της διέλευσης στην επιφάνεια, αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα ανάλογης πρακτικής [161]. Ανάλογα παραδείγματα αποτελούν τόσο η περίπτωση της Νορβηγίας η οποία το 1983 κατέφυγε σε δραστικά μέτρα για παρόμοια παραβίαση στα χωρικά ύδατά της όσο και εκείνη της Ιταλίας η οποία ένα χρόνο νωρίτερα, 1982, διαμαρτυρήθηκε για ανάλογη παραβίαση [162]. Στα τέλη της δεκαετίας του '60 το περιστατικό της σύλληψης, ύστερα από συνεχή καταδίωξη, του αμερικανικού πολεμικού πλοίου "Pueblo" από τις αρχές της Β. Κορέας έξω από τα χωρικά ύδατα για την κατασκοπευτική δραστηριότητα του πλοίου μέσα στα χωρικά ύδατα [163] εντάσσεται επίσης στην πρακτική των κρατών εις εφαρμογή ρυθμίσεων της εσωτερικής νομοθεσίας.

Η νομολογία των δικαστηρίων στα θέματα δικαιοδοσίας ακολουθεί τη νομοθεσία των κρατών, ή εάν λείπουν παρόμοιες ρυθμίσεις εναρμονίζεται, συνήθως, με τους γενικά αναγνωρισμένους κανόνες του διεθνούς δικαίου και τους διεθνείς συμβατικούς κανόνες πάνω στο θέμα. Αναφέρεται χαρακτηριστικά η υπόθεση "Wildenhus' Case", του 1887, σύμφωνα με την οποία το Ανώτατο Δικαστήριο των Ηνωμένων Πολιτειών αναγνώρισε τη δικαιοδοσία του κράτους εδάφους [των Ηνωμένων Πολιτειών] διότι η αξιόποινη πράξη (ανθρωποκτονία) που διαπράχθηκε σε Βελγικό πλοίο, καθόσον αυτό βρισκόταν σε τοπικό λιμάνι, αποτελούσε απειλή για τη δημόσια τάξη και την ειρήνη του λιμανιού [164]. Δε λείπουν όμως και περιπτώσεις νομολογίας όπου εκφράστηκε έλλειψη αρμοδιότητας. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η υπόθεση "The Case of Antoni",

του 1876, όπου το Ανώτατο Δικαστήριο του Μεξικού, υποστηρίζοντας μια διαμετρικά αντίθετη θέση, δεν αναγνώρισε καμμια δικαιοδοσία στο κράτος του εδάφους [το Μεξικό] για αξιόποινη πράξη (ανθρωποκτονία από αμέλεια) που διαπράχθηκε σε Γαλλικό πλοίο όταν αυτό βρισκόταν σε τοπικό λιμάνι του κράτους [165]. Φαίνεται λοιπόν, όπως υπογραμμίστηκε και πιο πάνω, πως επαφίεται στο τοπικό δικαστήριο, του κράτους εδάφους, η εκτίμηση εάν η αξιόποινη πράξη αποτελεί απειλή για τη δημόσια τάξη και ειρήνη του λιμανιού, οπότε υπάγεται στην αρμοδιότητα του παράκτιου κράτους ή αποτελεί απλά μια εσωτερικής φύσης παράνομη ενέργεια για την οποία δεν αναγνωρίζεται καμμια δικαιοδοσία στο παράκτιο κράτος.

Η πρόσφατη νομολογία των Ελληνικών δικαστηρίων σε θέματα δικαιοδοσίας αναγνωρίζει αρμοδιότητα στο παράκτιο κράτος για τις αξιόποινες πράξεις που διαπράττονται από εμπορικό πλοίο σε ξένο λιμάνι καθώς και για τα εγκλήματα από αμέλεια που διαπράττονται πάνω στο πλοίο που είναι αγκυροβολημένο στο ξένο λιμάνι και διαταράσσουν την ειρήνη και την ευταξία του λιμανιού. Ως προς τα εγκλήματα από αμέλεια η ελληνική νομολογία αναγνωρίζει συντρέχουσα δικαιοδοσία και στα ελληνικά δικαστήρια εάν το έγκλημα έγινε από Ελληνες (ημεδαπούς) [166].Ετσι, σύμφωνα με την απόφαση 155/1985 του Πλημμελειοδικείου Πειραιώς [167] "για την άσκηση ποινικής δίωξης στην Ελλάδα για εγκλήματα από αμέλεια που διαπράχθηκαν σε ελληνικό πλοίο αγκυροβολημένο σε ξένο λιμάνι, το παράκτιο κράτος μπορεί να επέμβει όταν η διάπραξη εγκλήματος πάνω στο πλοίο έχει ως αποτέλεσμα τη διατάραξη της ειρήνης και ευταξίας του ξένου λιμανιού" [168]. Επίσης, σύμφωνα με την απόφαση 11096/82 του Πρωτοδικείου Αθηνών [169] "για αδικοπραξία που τελείται σε εμπορικό πλοίο, εφόσον αυτό είναι αγκυροβολημένο σε λιμάνι, εφαρμόζεται το δίκαιο του κράτους του λιμανιού. Εφόσον αυτό πλέει στην ανοιχτή θάλασσα εφαρμόζεται το δίκαιο του κράτους της σημαίας του πλοίου[170].

Από τη νομολογία των ελληνικών δικαστηρίων σχετικά με θέματα εσωτερικής νομοθεσίας σε περιπτώσεις παραβιάσεων κατά τη διέλευση των αλλοδαπών πλοίων αναφέρονται ακόμα, ενδεικτικά, οι παρακάτω αποφάσεις:
α) Η απόφαση αριθ. 589/1981, Τμ. Α' του Αρείου Πάγου, η οποία είναι σύμφωνη με την εσωτερική νομοθεσία για την επιβολή κυρώσεων για τη ρύπανση της θάλασσας από πλοία. Με την απόφαση αυτή "κατά το άρθρο 3 παρ. 1 του Ν.Δ. 4529/1966 ως αντικατεστάθη δια του άρθρου 1 του Ν.Δ. 915/1971, οι παραβάσεις των διατάξεων.....κολάζονται με πρόστιμο από 5.000 μέχρι 800.000 επιβαλλομένων με απόφαση της διαπιστούσας την παράβαση Λιμενικής Αρχής. Σε σοβαρές περιπτώσεις ρύπανσης ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας επιβάλλει πρόστιμα μέχρι 50.000.000 δρχ." Κατά την παρ. 2 "οι εκ των παραβατών Ελληνες ναυτικοί υπόκεινται παράλληλα σε πειθαρχική δίωξη". Και κατά την παρ.3 "απαγορεύεται ο απόπλους του πλοίου από της κοινοποιήσεως στον πλοίαρχο ή τον πλοιοκτήτη της απόφασης που επιβάλλει το πρόστιμο μέχρι της πληρωμής αυτού" [171]. Επίσης με την ίδια απόφαση του Α.Π. "κατά το άρθρο 157 παρ. 1 και 6 του Ν.Δ. 187/1973 οι παραβάτες των.....εκδιδομένων αστυνομικών διατάξεων τιμωρούνται με απόφαση των λιμενικών αρχών με πρόστιμο μέχρι 40.000δρχ. Το ποσό αυτό του προστίμου μπορεί να φθάσει μέχρι 800.000 δρχ. για παραβάσεις των διατάξεων "περί αποφυγής ρυπάνσεως της θαλάσσης δια πετρελαιοειδών". Σε σοβαρές περιπτώσεις ρύπανσης με πετρέλαιο από πλοία, των χωρικών υδάτων, ο Υπουργός έχει δικαίωμα επιβολής προστίμου μέχρι 50.000.000 δρχ" [172].

β) Η απόφαση αριθ. 2494/1973 του Συμβουλίου Επικρατείας (Ολομέλεια) "περί προστίμου δια ρύπανσιν υδάτων" η οποία αναφέρει σχετικά: " Τα κατά το Ν.Δ. 4529/1966 επιβαλλόμενα πρόστιμα για τη ρύπανση της θάλασσας αποτελούν δημόσιο

έσοδο. Κατά των σχετικών καταλογιστικών πράξεων χωρεί ανακοπή ενώπιον του πολιτικού δικαστηρίου που κωλύει την αίτηση ακυρώσεως" [173]. Επαναληπτική της προηγούμενης είναι και η μεταγενέστερη απόφαση 3720/1973 του Σ.Ε. "περί προστίμου επί ρυπάνσει" [174].

γ) Ακόμα, η απόφαση αριθ. 138/1974, Τομ. Β' του Συμβουλίου Επικρατείας "περί λαθρεμπορίου" στην οποία υπογραμμίζεται: "Αν το αντικείμενο λαθρεμπορίας κατασχεθεί και αν επιβληθεί από το ποινικό δικαστήριο η κατά το άρθρο 107 παρ. 2 του τελωνειακού κώδικα χρηματική ποινή δεν επιτρέπεται [175] η επιβολή δασμών και λοιπών φόρων βαρυνόντων το αντικείμενο της λαθρεμπορίας" [176].

### 2.4.5. Ορισμένες διαπιστώσεις

Από την αναφορά στις εσωτερικές ρυθμίσεις και στη γενική πρακτική των κρατών σχετικά με την εφαρμογή των εσωτερικών κανόνων στις περιπτώσεις παραβιάσεων είναι δυνατόν να προκύψουν ορισμένα συμπεράσματα. Τα εξής:

Τα εσωτερικά δίκαια των κρατών συμβαδίζουν παράλληλα με το διεθνές δίκαιο στα θέματα της επιβολής της εσωτερικής νομοθεσίας. Οι νομοθεσίες δηλαδή των κρατών επιβάλλουν, μέσα στα πλαίσια που το διεθνές δίκαιο επιτάσσει και χωρίς ιδιαίτερες αποκλίσεις από αυτό, εφαρμογή των εσωτερικών κανόνων στις περιπτώσεις παραβιάσεων κατά τη διέλευση των αλλοδαπών πλοίων ιδιαίτερα για θέματα ασφάλειας, παράνομης αλιείας, ρύπανσης, ή μη συμμόρφωσης προς τις υποδείξεις των αρμόδιων κρατικών οργάνων.

Υπογραμμίζεται μάλιστα πως η πλειονότητα των κρατών "καλύπτουν" την επιβολή της νομοθεσίας νομοθετικά. Περιλαμβάνουν δηλαδή στο εσωτερικό δίκαιο σχετικές διατάξεις που αντιμετωπίζουν τις παραβάσεις των εσωτερικών ρυθμίσεων - νόμων ή άλλων κανονισμών -, διατυπώνουν τα όρια επιβολής και θεσπίζουν το είδος των κατασταλτικών μέτρων που το κράτος πρέπει να ακολουθεί κάθε φορά που διαπιστώνει σχετικές παραβάσεις.

Πάντως οι κυρώσεις γίνεται φανερό πως διαφοροποιούνται από κράτος σε κράτος. Το κάθε κράτος κολάζει δηλαδή τις διαπιστούμενες παραβάσεις σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία η οποία, όμως, δεν πρέπει ν'αποκλίνει από τα διεθνή πλαίσια και η οποία, άλλωστε, ως εσωτερική ρύθμιση του κράτους, δε δημιουργεί διεθνείς δεσμεύσεις στα υπόλοιπα κράτη, που διατηρούν ακέραιη την ευχέρεια να κολάσουν σύμφωνα με το δικό τους εσωτερικό δίκαιο.

Σε κάθε περίπτωση κατά την οποία διαπιστώνεται κενό στη νομοθετική πρακτική των κρατών ως προς την επιβολή της εσωτερικής νομοθεσίας σε θέματα παραβιάσεων κατά τη διέλευση, το κενό αυτό καλύπτεται μέσα στα πλαίσια του διεθνούς δικαίου. Ο κολασμός δηλαδή λαμβάνει χώρα σύμφωνα με τους γενικά αποδεκτούς κανόνες του διεθνούς δικαίου και την τηρούμενη γενικά πρακτική των κρατών.

## 3. Συμπεράσματα

Γίνεται σαφές από την ανάλυση που προηγήθηκε, πως τόσο οι αρμοδιότητες θέσπισης νομοθεσίας [νομοθετική δικαιοδοσία] που το παράκτιο κράτος ασκεί σχετικά με τη διέλευση των τρίτων στην αιγιαλίτιδα ζώνη του όσο και οι αρμοδιότητες επιβολής νομοθεσίας [δικαστική και εκτελεστική δικαιοδοσία] που αυτό απολαύει σε

περιπτώσεις παραβιάσεων περιορίζουν την αβλαβή διέλευση. Η αρμοδιότητα θέσπισης νόμων και κανονισμών και η αρμοδιότητα εφαρμογής της εσωτερικής νομοθεσίας μειώνουν τον περιορισμό που υφίσταται η κυριαρχία του παράκτιου κράτους από το θεσμό της αβλαβούς διέλευσης και το καθιστούν θεματοφύλακα των ίδιων συμφερόντων και προασπιστή της κυριαρχίας του. Κι αυτό στο μέτρο που οι τρίτοι υποχρεώνονται από τη Σύμβαση να συμμορφώνονται με τους νόμους και τους κανονισμούς του παράκτιου κράτους έστω και αν η σχετική με τη διέλευση εσωτερική νομοθεσία του κράτους πρέπει να μην τείνει στον περιορισμό ή την παρεμπόδιση αλλά στην με τέτοιο τρόπο άσκησή της [της διέλευσης] που να μην προσβάλλεται η ασφάλεια ούτε του παράκτιου κράτους ούτε της ναυσιπλοίας.

Γίνεται ακόμη σαφές πως σε κάθε περίπτωση ο περιορισμός της κρατικής κυριαρχίας για την εξυπηρέτηση της ελευθεροπλοίας μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη νομιμοποιείται μόνον όταν η διέλευση των τρίτων διενεργείται αβλαβώς. Μη αβλαβής διέλευση, διέλευση δηλαδή που παραβιάζει τους νόμους και τους κανονισμούς του παράκτιου κράτους και τους σχετικούς διεθνείς κανόνες νομιμοποιεί την άσκηση κυριαρχικής εξουσίας από τη μεριά του κράτους και την καταστρατήγηση του δικαιώματος της διέλευσης. Η άσκηση αρμοδιότητας εναντίον του πλοίου προσβάλλει τη διέλευση καθεαυτή. Οταν δεν υπάρχει αβλαβής διέλευση δεν υπάρχει καν διέλευση. Αίρεται, μ'άλλα λόγια, το δικαίωμα των τρίτων. Αλλά η άρση του δικαιώματος υφίσταται μόνο ως προς το συγκεκριμένο τρίτο και μόνο ως προς τη συγκεκριμένη διέλευση. Επηρεασμός των άλλων τρίτων, των διερχομένων κατά τρόπο αβλαβή, δεν υφίσταται.

Και κάτι ακόμη: Είναι σημαντικό και τονίζεται ιδιαίτερα στο σημείο αυτό ότι τελικά η άσκηση αρμοδιότητας του παράκτιου κράτους στην πράξη είναι δυνατή μόνον όταν αυτό έχει την ικανότητα όχι μόνο εκτίμησης του αβλαβούς η μη της διέλευσης αλλά και εφαρμογής της εσωτερικής νομοθεσίας στις περιπτώσεις διαπίστωσης στοιχείων παραβιάσεων. Ενώ δηλαδή τα κράτη αντιμετωπίζουν στην εθνική νομοθεσία τις περιπτώσεις των παραβιάσεων των τρίτων στα χωρικά ύδατά τους στην πρακτική μπορεί να μη φτάνουν πάντοτε στην επιβολή του εσωτερικού δικαίου, είτε για λόγους σκοπιμότητας είτε ακόμα για λόγους αδυναμίας εντοπισμού των παραβιάσεων. Η κυριαρχική εξουσία ενός παράκτιου κράτους ασκείται στην πράξη μόνον όταν αυτό διαθέτει επαρκή μέσα για τον έλεγχο της διέλευσης αφενός και ικανότητα επιβολής των νόμων του αφετέρου.

1. Βλ. Αρθρο 1 παρ. 1 " Η κυριαρχία του παράκτιου κράτους επεκτείνεται πέρα από το έδαφος της ξηράς και τα εσωτερικά νερά, σε μια θαλάσσια ζώνη παρακείμενη στις ακτές του, που αναφέρεται ως αιγιαλίτιδα ζώνη".
Αρθρο 15 παρ. 1: " Το παράκτιο κράτος δεν πρέπει να εμποδίζει την αβλαβή διέλευση στην αιγιαλίτιδα ζώνη του".
Αρθρο 16 παρ. 1: " Το παράκτιο κράτος μπορεί να παίρνει τα αναγκαία μέτρα στην αιγιαλίτιδα ζώνη του για να εμποδίσει τη διέλευση που δεν είναι αβλαβής".
Αρθρο 17 : " Τα αλλοδαπά πλοία, που ασκούν το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης, πρέπει να συμμορφώνονται με τους νόμους και τους κανονισμούς που εκδίδει το παράκτιο κράτος σύμφωνα με τα παρόντα άρθρα [της Σύμβασης] και τους άλλους κανόνες του διεθνούς δικαίου και ειδικότερα τους νόμους και τους κανονισμούς τους σχετικούς με τις μεταφορές και τη ναυσιπλοία".
Αρθρο 23 : " Εάν ένα πολεμικό πλοίο δε συμμορφωθεί με τους κανονισμούς του παράκτιου κράτους που αφορούν τη διέλευση δια μέσου της αιγιαλίτιδας ζώνης και παραβλέψει οποιοδήποτε αίτημα συμμόρφωσης του γίνεται, το παράκτιο κράτος μπορεί να ζητήσει από το πολεμικό να εγκαταλείψει την αιγιαλίτιδα ζώνη".

2. Βλ. Αρθρο 2 παρ. 1 : " Η κυριαρχία του παράκτιου κράτους επεκτείνεται.... στην παρακείμενη θαλάσσια ζώνη, που περιγράφεται ως αιγιαλίτιδα ζώνη".
Αρθρο 21 παρ. 1 : " Το παράκτιο κράτος μπορεί να υιοθετεί νόμους και κανονισμούς ....".
Αρθρο 21 παρ. 4 : " Τα αλλοδαπά πλοία, κατά την άσκηση του δικαιώματος της αβλαβούς διέλευσης, μέσα από την αιγιαλίτιδα ζώνη, πρέπει να συμμορφώνονται με όλους αυτούς τους νόμους και τους κανονισμούς και όλες τις γενικά αποδεκτές διεθνείς ρυθμίσεις σχετικά με την πρόληψη των συγκρούσεων στη θάλασσα".
Αρθρο 24 : " Το παράκτιο κράτος δεν πρέπει να παρεμποδίζει την αβλαβή διέλευση των αλλοδαπών πλοίων δια μέσου της αιγιαλίτιδας ζώνης παρά μόνο σύμφωνα με αυτή τη Σύμβαση".
Αρθρο 25 παρ. 1 : " Το παράκτιο κράτος μπορεί να παίρνει τα αναγκαία μέτρα στην αιγιαλίτιδα ζώνη του για να αποτρέψει τη διέλευση που δεν είναι αβλαβής".
Αρθρο 30 : " Εάν ένα πολεμικό πλοίο δε συμμορφώνεται με τους νόμους και τους κανονισμούς.... και παραβλέπει οποιοδήποτε αίτημα συμμόρφωσης του γίνεται, το παράκτιο κράτος μπορεί να ζητήσει από αυτό να εγκαταλείψει αμέσως την αιγιαλίτιδα ζώνη".

3. βλ. Brownlie,op.cit, σελ. 207 και Swift, R.N., International law, Current and Classic, 1969 Chichester, Wiley,N.Y., σ. 229.

4. βλ. άρθρο 15 παρ. 1 της Σύμβασης του '58 και άρθρο 24 παρ. 1 της Σύμβασης του '82.

5. βλ. άρθρα 16 παρ. 1 και 2 της Σύμβασης του '58 και 25 παρ. 1 και 2 της Σύμβασης του '82.

6. βλ. infra

7. βλ. και Brierly, op.cit., σ. 238. Επίσης Colombos, op.cit., σ. 124- 125 και Mc Dougal and Burke, op.cit., σ. 233.

8. βλ. άρθρο 21 της Σύμβασης του '58 και άρθρα 31 και 32 της Σύμβασης του '82

9. βλ. infra

10. Εμφαση δίνεται κυρίως στην υποχρέωση των αλλοδαπών πλοίων και όχι τόσο στην αρμοδιότητα του παράκτιου κράτους.

11. βλ. άρθρο 17 της Σύμβασης του '58 και άρθρο 21 της Σύμβασης του '82. Σχετικά με το θέμα βλ. και άποψη Sorensen, στους Mc Dougal and Burke, op.cit., σ. 273.

12. Η σχετική διάταξη των άρθρων 16 της Σύμβασης του '58 και 25 της Σύμβασης του '82 έχει έτσι: " Το παράκτιο κράτος μπορεί να παίρνει τα αναγκαία μέτρα στην αιγιαλίτιδα ζώνη του για να αποτρέψει τη διέλευση που δεν είναι αβλαβής".

13. Στην Ελλάδα, σύμφωνα με το Ν.Δ. 187/1973 "περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου", άρθρο 136, η άσκηση της αστυνομικής εξουσίας στα χωρικά ύδατα ανήκει στην αρμοδιότητα των Λιμενικών Αρχών.
Σύμφωνα με τον Αν. Νόμ. 389/28 Δεκεμ. 1936 (ΦΕΚ 557Α/ 1936) η δίωξη του λαθρεμπορίου και της λαθραλιείας ανήκει στην Οικονομική κατά θάλασσα Αστυνομία (Θ.Ο.Α). Επέμβαση επίσης στα ξένα εμπορικά πλοία ασκούν και τα πολεμικά πλοία και αεροσκάφη για παραβάσεις ειδικής φύσης. Βλ. και Κατεβαίνη, op.cit., σ.76

14. βλ. και Ρούκουνας, op.cit., σ. 135 και 179.

15. βλ. για παράδειγμα το Νόμο του 1930 των Ενωμένων Πολιτειών, Tariff Act of U.S.A., 1930, section 1581, (d): " Any vessel or vehicle which, at any authorized place, is directed to come to a stop by any officer of the customs, or is directed to come to a stop by signal made by any vessel employed in the service of the customs...and upon failure to comply a vessel or vehicle so directed to come to a stop shall become subject to pursuit and the master, owner, operator, or person in charge there shall be liable to a penalty of not more than $5000 nor less than $1000" (U.N.L.S., ST/Leg/Ser. B/6, op.cit., σ. 309).

16. Βλ. άρθρο 22 της Σύμβασης του '58 και άρθρο 110 της Σύμβασης του '82

17. Στην πράξη, το αρμόδιο κρατικό όργανο ζητά από το ύποπτο αλλοδαπό πλοίο με τον ασύρματο ή με τον τηλεβόα ή με οποιοδήποτε άλλο μέσο, να παράσχει περισσότερα στοιχεία της ταυτότητάς του. Αν το πλοίο δε συμμορφωθεί και συνεχίσει τον πλου του, τότε το αρμόδιο κρατικό όργανο μπορεί να ρίψει προειδοποιητικές βολές προς την κατεύθυνση της πλώρης. Μπορεί, επίσης, να στείλει υπό τη διοίκηση αξιωματικού άγημα προς το ύποπτο πλοίο. Για περισσότερες λεπτομέρειες βλ. Ρούκουνας, op.cit., σ. 177-178.

18. βλ. άρθρο 23 της Σύμβασης της Γενεύης του '58 για την ανοιχτή θάλασσα στο Brownlie, I., επιμ., Basic Documents in international law, 1972, At the Clarendon Press, Oxford, 2nd ed, σ. 94 - 95. Επίσης, άρθρο 111 της Νέας Σύμβασης του '82. Βλ. ακόμα, Poulantzas, N., The right of hot-pursuit in international law, 1969, Sijthoff, Leiden, Hamanities Press, N.Y. και Καλογερόπουλος - Στράτης, Σ., Διεθνές Δημόσιον Δίκαιον, 1963, Εκδ. Παπαζήση, Αθήναι, 2η έκδοσης, Τεύχ. Β', σ. 12.

19. Η συνεχής καταδίωξη πραγματοποιείται συνήθως σε περιπτώσεις παράνομης αλιείας στην αιγιαλίτιδα ζώνη. Μπορεί να γίνει είτε μέσα από την αιγιαλίτιδα ζώνη είτε και από την ανοιχτή θάλασσα. Αρκεί το ξένο πλοίο να βρίσκεται ακόμα στην αιγιαλίτιδα ζώνη. Πρέπει να αρχίσει αμέσως μετά την παραβίαση και να είναι συνεχής μέχρι τη σύλληψη. Για περισσότερες λεπτομέρειες βλ. Poulantzas, op.cit., σ. 43 και Ρούκουνας, op. cit., σ.191.

20. βλ. Customs Act of N. Zealand, 1913, as amended, par. 166 στο U.N.L.S., ST/Leg/Ser.B/6, op.cit., σ. 217.

21. βλ. Act of Congress of March 2, 1799, of the United States, αναφορά στο Colombos, op.cit., s. 127. Βλ. ακόμα Masterson, op.cit., σ. 187-188.

22. βλ. Tariff Act of U.S.A. of 1930, section 1581, (a) and (d), στο U.N.L.S., ST/Leg/Ser.B/6, op.cit., σ. 309.

23. βλ. Regulations of 15 June 1927 for the defence of the State frontier of the U.S.S.R., para. 25, ibid, σ. 256.

24. βλ. Customs Law No. 79 of 19 June 1931 of Colombia, art. 363, ibid, σ. 115.

25. βλ. Customs Regulations of 22 June 1901 of Cuba, ibid, σ. 116.

26.Αν για παράδειγμα υπάρχουν υποψίες ότι κατά τη διάρκεια της διέλευσης το αλλοδαπό πλοίο αναμιγνύεται σε πράξεις λαθρεμπορίου, το παράκτιο κράτος επεμβαίνει στο πλοίο, σταματά τη διέλευση και διενεργεί λεπτομερή έλεγχο. Αν όμως αποδειχθεί πως το πλοίο του οποίου ανακόπηκε ο πλους δε βαρύνεται με τέτοιες δραστηριότητες το παράκτιο κράτος οφείλει αποζημίωση.

27. βλ. και Mc Dougal and Burke, op.cit., σ. 233. Επίσης, Καλογερόπουλος-Στράτης Σ., op.cit., σ. 12.

28. βλ. " The I'am Alone, Canada v. United States, Interim and Final Reports of Joint Commission, 1933-35", A.J.I.L., 1935, σ. 326 αναφορά στο Ρούκουνας, op.cit., σ. 192, υποσ. 23.

29. βλ. άρθρα 19 παρ. 3 της Σύμβασης του '58 και 27 παρ. 3 της Νέας Σύμβασης.

30. Στο παρελθόν η ενημέρωση του προξένου του κράτους της σημαίας γινόταν για λόγους αβροφροσύνης.

31. βλ. Yearbook of the I.L.C., 1956,Vol. II, op.cit., σ. 274 και Brierly, op.cit., σ. 237.

32. βλ. και Ευσταθιάδης, βιβλ. 5ο, op.cit., σ. 182.

33. Σχετικά με την άσκηση δικαιοδοσίας στα αλλοδαπά πλοία μέσα στα εσωτερικά νερά υπάρχει θεωρητική διάσταση ανάμεσα στους Αγγλοσάξωνες και τους Γάλλους. Σύμφωνα με τη βρεταννική και την αμερικανική θέση τα αλλοδαπά πλοία μέσα στα εσωτερικά νερά υπάγονται στην πλήρη αρμοδιότητα των δικαστηρίων του παράκτιου κράτους το οποίο, όμως, μπορεί να επιλέξει να μην ασκήσει την αρμοδιότητά του, αφήνοντάς την στο κράτος της σημαίας του πλοίου. Η θέση αυτή έχει ως συνέπεια να μην προσδιορίζονται εκ των προτέρων οι πράξεις για τις οποίες θα ασκείται η εγχώρια δικαιοδοσία αλλά να επαφίεται στις αρχές του παράκτιου κράτους να κρίνουν σε κάθε περίπτωση. Σύμφωνα με τη γαλλική θέση ισχύει η θεωρία της "μερικής έλλειψης ενδιαφέροντος" ( " partial desinteressement " ) κατά την οποία, το παράκτιο κράτος έχει δικαιοδοσία μόνο για τα θέματα που το ενδιαφέρουν ως γενικότερα ζητήματα και όχι για τα εσωτερικά θέματα του πλοίου (π.χ. πειθαρχικά ζητήματα του προσωπικού του πλοίου κ.α.) Γ'αυτό, σύμφωνα με τη γαλλική θέση, οι πράξεις που ασκείται η

εγχώρια δικαιοδοσία είναι εκ των προτέρων προσδιορισμένες. Παράδειγμα πρακτικής σχετικά με το θέμα αποτελεί η περίφημη γνωμοδότηση του γαλλικού Συμβουλίου Επικρατείας, της 20ης Νοεμβρίου 1806, στην υπόθεση του αμερικανικού "Newton", βλ.. Churchill and Lowe, op.cit., σ. 49, Ευσταθιάδης, βιβλ. 5ο, op. cit., σ.182-183 και Ρούκουνας, op.cit., σ. 138.

34. βλ. και Brierly, op.cit., σ. 238-239. Επίσης, Glahn, G. von, Law among Nations, An introduction to public international law, 1986, N.Y., σ. 365 - 367. Ακόμα Καλογερόπουλος - Στράτης, op.cit., σ. 12.

35. βλ. άρθρα 19 παρ. 2 της Σύμβασης του '58 και 27 παρ. 2 της Σύμβασης του '82.

36. βλ. και Κατεβαίνη, op.cit., σ. 85-86.

37. βλ. και Ευσταθιάδης, op.cit., σ. 184.

38. βλ. Αγγλοσαξωνική θέση ώς προς την άσκηση της δικαιοδοσίας του παράκτιου κράτους στα εσωτερικά νερά, supra, υποσ. 33

39. βλ. άρθρα 19 παρ. 1 της Σύμβασης του '58 και 27 παρ. 1 της Σύμβασης του '82.

40. Η Νέα Σύμβαση περιλαμβάνει επιπλέον ρητή διάταξη σύμφωνα με την οποία το παράκτιο κράτος έχει την αρμοδιότητα να λαμβάνει μέτρα εναντίον πλοίου για το οποίο υπάρχουν σοβαρές υπόνοιες ότι παραβιάζει, μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη, τη νομοθεσία του κράτους σχετικά με την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση. (βλ. άρθρο 220 παρ. 2 της Νέας Σύμβασης)

41. βλ. και Tung,W.L., International law in an Organizing world, 1968, Thomas, Y., Crowell Company, N.Y., σ. 191-192.

42. Στην ανοιχτή θάλασσα δεν προβλέπεται επίσκεψη σε αλλοδαπό πλοίο όταν αυτό είναι ύποπτο για παράνομη διακίνηση ναρκωτικών και άλλων ψυχοτρόπων βλ. άρθρο 22 της Σύμβασης του '58 για την ανοιχτή θάλασσα και άρθρο 110 της Νέας Σύμβασης του '82.

43 βλ. και Ευσταθιάδης, βιβλ. 5ο , op.cit., σελ 131-132. βλ. επίσης νομολογία των Ελληνικών δικαστηρίων, infra.

44. βλ. άρθρα 19 παρ. 5 της Σύμβασης του '58 και 27 παρ. 5 της Νέας Σύμβασης.

45. βλ. άρθρα 27 παρ. 5 και 220 της Νέας Σύμβασης του '82.

46. βλ. ibid και άρθρο 73 της Νέας Σύμβασης του '82.

47. Τονίζεται εδώ ότι στην αποκλειστική οικονομική ζώνη λαμβάνεται υπόψη η παραβίαση των κανόνων της εσωτερικής νομοθεσίας για την προστασία του περιβάλλοντος μόνο στο μέτρο που εφαρμόζουν οι διεθνείς κανόνες της Σύμβασης ενώ στην αιγιαλίτιδα ζώνη ισχύουν και οι αυτοτελείς κανόνες της εσωτερικής νομοθεσίας του κράτους.

48. βλ. άρθρο 220 παρ. 3-7 της Νέας Σύμβασης του '82.

49. βλ. άρθρο 220 παρ. 1 της Νέας Σύμβασης.

50. βλ. άρθρο 19 παρ. 3 της Σύμβασης του '58 και άρθρο 27 παρ. 3 της Σύμβασης του '82.

51. ibid.

52. βλ. άρθρο 19 παρ. 4 της Σύμβασης του '58 και άρθρο 27 παρ. 4 της Σύμβασης του '82.

53. βλ. Ευσταθιάδης, βιβλ. 5ο, op.cit., σ. 131.

54. βλ. άρθρο 20 παρ. 3 της Σύμβασης του '58 και άρθρο 28 παρ. 3 της Σύμβασης του '82.

55. βλ. και supra.

56. βλ. και Ευσταθιάδης, op. cit., σ. 182.

57. Πλοίο που σταθμεύει μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη γι'άλλους λόγους εξομοιώνεται με πλοίο μέσα στα εσωτερικά νερά, οπότε δεν ισχύει γι'αυτό το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης, βλ. και Brownlie, op.cit., σ. 209.

58. βλ. άρθρα 20 παρ. 2 της Σύμβασης του '58 και 28 παρ. 2 της Σύμβασης του '82 που έχουν ως εξής: "Το παράκτιο κράτος δεν επιβάλλει εκτελεστικά μέτρα ή δεν ενεργεί σύλληψη του πλοίου για καμμιά αστική υπόθεση παρά μόνο σε σχέση με υποχρεώσεις ή ευθύνες που αναλήφθηκαν ή προκλήθηκαν από το ίδιο το πλοίο κατά τη διάρκεια του ταξιδιού του ή σε σχέση με το ταξίδι του μέσα από τα νερά [χωρικά και εσωτερικά] του παράκτιου κράτους.

59. βλ. άρθρο 20 παρ. 1 και 2 της Σύμβασης του '58 και άρθρο 28 παρ. 1 και 2 της Σύμβασης του '82.

60. Βλ. ibid. Βλ. ακόμα Ιωάννου, Οικονομίδη, Ροζάκη, Φατούρου, op.cit., σ. 65.

61. Είναι όμως δυνατόν να συλληφθεί πλοίο, με τη μορφή εκτελεστικών μέτρων, για οφειλές που δημιουργήθηκαν σε προηγούμενο κατάπλου σε λιμάνι του παράκτιου κράτους. Βλ. σχετικά με αυτό και Ευσταθιάδης, βιβλ. 5ο, op.cit., σ. 151.

62. Πολεμικό πλοίο είναι το πλοίο που ανήκει στο πολεμικό ναυτικό μιας χώρας, φέρει όλα τα επίσημα εμβλήματα της κρατικής εξουσίας, όπως σημαία, επισείονα, κρατικό θυρεό, κ.α. και ο πλοίαρχος και το πλήρωμά του ανήκουν στη δημόσια υπηρεσία αυτής της χώρας, υποκείμενοι στο στρατιωτικό πειθαρχικό δίκαιό της, βλ. άρθρο 8 της Σύμβασης της Γενεύης του '58 για την Ανοιχτή Θάλασσα.

63. βλ.άρθρο 23 της Σύμβασης του '58 και άρθρα 30-32 της Σύμβασης του '82.

64. βλ. άρθρα 17 της Σύμβασης του '58 και 21 της Σύμβασης του '82. Βλ. επίσης, άρθρο 23 της Σύμβασης του '58 [If any warship does not comply with the regulations of the coastal state...]. Ακόμα, άρθρο 30 της Σύμβασης του '82 [If any warship does not comply with the laws and regulations of the coastal state...] και 31 της Σύμβασης του '82 [...from the non-compliance by a warship... with the laws and regulations of the coastal state..].

65. βλ. άρθρο 23 της Σύμβασης του '58 και άρθρο 32 της Σύμβασης του '82 Βλ. ακόμα Ρούκουνας, op.cit., σ. 135.

66. βλ. άρθρο 31 της Νέας Σύμβασης.

67. βλ. άρθρο 23 της Σύμβασης του '58 και άρθρο 30 της Σύμβασης του '82.

68. Λεπτομέρειες για το περιστατικό βλ. Glahn, op.cit., σ. 370-371. Επίσης, Ρούκουνας, op.cit., σ. 148, υποσ. 24.

69. Γνωστή είναι η διένεξη, το 1981, από την παράνομη προσάραξη του σοβιετικού υποβρυχίου σε μια απαγορευμένη στρατιωτική ζώνη της Σουηδίας, εννέα περίπου μίλια από τη ναυτική βάση Karlskrona. Η Σοβιετική Ενωση ζήτησε συγνώμη από την Κυβέρνηση της Σουηδίας και μάλιστα πλήρωσε το ποσόν των 658.000 δολλαρίων για την επιχείρηση διάσωσης. βλ. και Glahn, op.cit., σ. 370.

70. βλ. ibid

71. βλ. και Ρούκουνας, op.cit., σ. 147, υποσ.23.

72. βλ. Κατεβαίνη, *op.cit., σ.* 100.

73. βλ. άρθρο 22 παρ. 2 της Σύμβασης του '58 και άρθρα 31 και 32 της Σύμβασης του '82.

74. Η διεθνής πρακτική επεκτείνει την "αδυναμία" αυτή του κράτους ακόμα και σε πλοία που δεν είναι κρατικά - π.χ. πλοία που ανήκουν σε ιδιώτες εφοπλιστές - και το κράτος τα επιτάσσει για την εξυπηρέτηση κρατικών σκοπών. βλ. Κατεβαίνη, op.cit., σ.100.

75. βλ. άρθρο 17 της Σύμβασης του '58. Βλ. ακόμα άρθρα 21 και 31 της Σύμβασης του '82.

76. βλ. άρθρο 22 της Σύμβασης του '58 και άρθρα 31 και 32 της Σύμβασης του '82.

77. βλ. άρθρο 23 της Σύμβασης του '58 και άρθρο 30 της Σύμβασης του '82.

78. βλ. ibid.

79. βλ. άρθρο 16 παρ. 4 της Σύμβασης του '58 και άρθρα 38 παρ. 1, 44 και 45 παρ. 2 της Σύμβασης του '82

80. Ροζάκη Χ., Τα διεθνή στενά, στο Ροζάκη, Κλάδη-Ευσταθοπούλου, op.cit., σ. 63.

81. βλ. άρθρο 16 παρ. 4 της Σύμβασης του '58.

82. βλ. supra

83. βλ. άρθρο 2 της Σύμβασης του '58 για την κυριαρχία του παράκτιου κράτους στον εναέριο χώρο πάνω από την αιγιαλίτιδα ζώνη και άρθρο 14 της Σύμβασης του '58 για το

καθεστώς της αβλαβούς διέλευσης το οποίο περιορίζεται μόνο στα πλοία και δεν επεκτείνεται στα αεροπλάνα.

84. βλ. Convention on International Civil Aviation, 7 December 1944, στο Lay, Churchill, Nordquist, New Directions in the law of the sea, Vol. I, op.cit., σ. 11-12.

85. βλ. Ροζάκη, Τα διεθνή στενά, op.cit., σ. 80, υποσ. 52.

86. ibid, σ. 71.

87. βλ. άρθρο 16 παρ. 4 της Σύμβασης του '58.

88.βλ. άρθρα 22 παρ. 2 και 23 της Σύμβασης του '58.

89. βλ. άρθρα 1, 14, 15 παρ.1, 16 παρ. 1, 17 και 23 της Σύμβασης του '58.

90. βλ. ibid, καθώς και άρθρο 16 παρ. 4

91. βλ. άρθρο 45 παρ. 1(α) και (β) της Σύμβασης του '82.

92. βλ. άρθρο 45 παρ. 1(β) της Σύμβασης του '82.

93. βλ. άρθρο 38 παρ. 1 της Νέας Σύμβασης.

94. βλ. άρθρα 38 παρ.1 και 44 της Νέας Σύμβασης του '82.

95. βλ. άρθρο 14 παρ. 6 της Σύμβασης της Γενεύης του '58.

96. βλ. Ροζάκης, Τα διεθνή στενά, op.cit., σ. 69-70.

97. βλ. άρθρο 20 της Νέας Σύμβασης.

98. βλ. και Ροζάκης, Τα διεθνή στενά, op.cit., σ. 69-70.

99. βλ. άρθρο 38 παρ. 2 της Νέας Σύμβασης.

100. βλ. άρθρο 38 παρ. 2 της Νέας Σύμβασης. Βλ. ακόμα, Ροζάκης, Τα διεθνή στενά, op.cit., σ. 73

101. ibid, σ. 74.

102. βλ. άρθρο 39 παρ. 1(c) της Νέας Σύμβασης.

103. βλ. και Ιωάννου, Οικονομίδη, Ροζάκη, Φατούρου. op.cit., σ. 69.

104. Το παράκτιο κράτος μπορεί, σύμφωνα με τη Νέα Σύμβαση, να νομοθετεί ως προς τους όρους που αφορούν την ασφάλεια στη θάλασσα ή τον αέρα με βάση τους γενικά αποδεκτούς κανόνες και κανονισμούς που περιλαμβάνονται στις σχετικές διεθνείς συμβάσεις ( Συμβάσεις IMO, κ.λ.π.). Ακόμα το παράκτιο κράτος μπορεί να προσδιορίζει τις θαλάσσιες και εναέριες γραμμές στα στενά και τις λεωφόρους επικοινωνίας, ύστερα από έγκριση του αρμόδιου διεθνούς οργανισμού, βλ. άρθρα 39 παρ. 2 και 3 και 42 παρ. 1(α) της Νέας Σύμβασης.

105. Για τη διασφάλιση των συμφερόντων του το παράκτιο κράτος έχει τη δυνατότητα, σύμφωνα με τη Νέα Σύμβαση, να νομοθετεί σε θέματα πρόληψης ή προστασίας από τη ρύπανση και τη μόλυνση, σε θέματα απαγόρευσης της αλιείας καθώς και σε θέματα μεταφοράς εμπορευμάτων, νομίσματος, ή προσώπων που παραβιάζουν τους τελωνειακούς, φορολογικούς, μεταναστευτικούς και υγειονομικούς κανονισμούς του κράτους, βλ. άρθρο 42 παρ. 1(b), (c), (d) της Νέας Σύμβασης.

106. βλ. άρθρο 42 της Νέας Σύμβασης.

107. βλ. άρθρο 42 παρ. 2 της Σύμβασης του 82. Παρόμοια απαγορευτική διάταξη η Νέα Σύμβαση δεν περιλαμβάνει στα σχετικά περί αιγιαλίτιδας ζώνης άρθρα. Κάτι που ενδυναμώνει την άποψη πως στις περιπτώσεις παραβίασης της εσωτερικής νομοθεσίας στα στενά η διάθεση του νομοθέτη τείνει προς παρεμβάσεις που όμως δεν οδηγούν στη διακοπή.

108. βλ. άρθρο 44 της Νέας Σύμβασης

109. βλ. Ροζάκης, Τα διεθνή στενά, op.cit., σ.75-76.

110. βλ. Act No. 612 of 16 June 1912 to enact rules governing the passage and presence of merchant ships through or in Italian coastal waters, στο U.N.L.S. ST/Leg/Ser. B/6, op.cit., σ. 168-169.

111. βλ. άρθρα 6 και 7, ibid. Ακριβώς ίδια ρύθμιση περιλαμβάνεται στην Ελληνική νομοθεσία για παρόμοιες παραβιάσεις, βλ. και infra.

112. βλ. άρθρο 5 του Νόμου Δ.Ρ.Μ.Α., op.cit., Η σχετική διάταξη έχει ως εξής: "Εάν πλοίον εμπορικόν προτίθεται να διέλθη δι'εκτάσεως εις την οποίαν έχει απαγορευθή συμφώνως προς τον παρόντα νόμον η ελευθέρα διάβασις, το μάλλον εγγύς ευρισκόμενον φρούριον, οχύρωμα ή πολεμικόν πλοίον οφείλει να διατάξη αυτό όπως απομακρυνθή. Η διαταγή αύτη δίδεται βαλλομένης ασφαίρου βολής πυροβόλου. Μετά παρέλευσιν δύο λεπτών από της ούτω δοθείσης διαταγής εάν αύτη ουδέν επέφερεν αποτέλεσμα ή και προ της παρελεύσεως αυτών, εάν η ανάγκη το επιβάλη, επαναλαμβάνεται η διαταγή δι' ενσφαίρου βολής βαλλομένης προς πρώραν άνευ προθέσεως επιτυχίας. Εάν και μετά την δευτέραν διαταγήν το πλοίο δεν κρατήση, επιτρέπεται να γίνη χρήσις βίας εναντίον αυτού" Επίσης, "Εν καιρώ επιστρατεύσεως και εφ'όσον διαρκεί αύτη αι υπό Ελληνικών ή ξένων εμπορικών πλοίων παραβάσεις των επι τη προτάσει του Υπουργικού Συμβουλίου εκδιδομένων Β. Διαταγμάτων περί της εις λιμένας ή θαλάσσης Ελληνικής αστυνομίας τιμωρούνται και εκδικάζονται κατά τον παρόντα νόμον και κατά τας υπό τούτου οριζομένας ποινάς",[ βλ. ibid άρθρο 9. Βλ. επίσης Α.Ν. υπ'αριθ. 376/1936 "περί μέτρων ασφαλείας οχυρών θέσεων", άρθρο 7 ΦΕΚ 546Α/1936]. Σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία τιμωρείται, επίσης, κάθε παράβαση σχετικά με την απαγόρευση της άσκησης κατασκοπείας [βλ. Α.Ν. 375/1936] ή της λήψης φωτογραφιών σε απαγορευμένες περιοχές [βλ. supra]

113. Ο Νόμος "για την αιγιαλίτιδα ζώνη, την ηπειρωτική υφαλοκρηπίδα, την αποκλειστική οικονομική ζώνη και τις άλλες θαλάσσιες ζώνες του 1976" της Ινδίας επιβάλλει σύλληψη και φυλάκιση (μέχρι τρία χρόνια) ή χρηματική αποζημίωση ή και τα δυο είδη κυρώσεων στις περιπτώσεις που τα πλοία παραβιάζουν το εσωτερικό δίκαιο και δεν ακολουθούν τις διατάξεις για την απαγόρευση του πλου μέσα από τις

απαγορευμένες περιοχές. βλ. Territorial Waters, Continental Shelf, Exclusive Economic Zone and other Maritime zones Act, 1976, of India στο U.N.L.S., ST/Leg/Ser.B/19, op.cit., σ. 48-53

114. Ο Νόμος "για τις θαλάσσιες ζώνες του 1977 των Σεϋχελλών υιοθετεί την ποινή της φυλάκισης (μέχρι 5 χρόνια) ή την επιβολή χρηματικού προστίμου (μέχρι 200.000 ρούπις) στις περιπτώσεις που παραβιάζονται οι εσωτερικές ρυθμίσεις σχετικά με την απαγόρευση της διέλευσης μέσα από καθορισμένες περιοχές. βλ. Maritime Zones Act, 1977 of Seychelles, ibid, σ. 103-105.

115. Ο Νόμος του 1977 "για την αιγιαλίτιδα ζώνη" της Δημοκρατίας της Κορέας εξουσιοδοτεί τα αρμόδια κρατικά όργανα να προβαίνουν σε κατάσχεση του πλοίου το οποίο παραβιάζει απαγορευμένη περιοχή επιβάλλοντας μάλιστα και ποινή καταναγκαστικών έργων (μέχρι 5 χρόνια) ή χρηματική ποινή (μέχρι 20.000.000 won). βλ. Territorial Sea Law, 1977 of Republic of Korea, ibid, σ. 96-98.

116. ibid, article 7, σ. 97.

117. βλ. Maritime Proclamation No.137 of 1953 of Ethiopia, στο U.N.L.S., ST/Leg/Ser B/6, op.cit., σ. 133 - 134

118. βλ. Port Authorities and National Mercantile Marine Regulations approved by presidential decree No. 21 of 1 January 1952 of Perou, ibid, σ. 230 - 232.

119. βλ. Federal Water Pollution control Act as amended up to 1970, Control of Pollution by oil, στο U.N.L.S., ST/Leg/Ser. B/16 op.cit., σ. 72-74.

120. Στις περιπτώσεις αυτές το πρόστιμο μπορεί να κυμαίνεται από 8.000.000 μέχρι 14.000.000 δολλάρια, ibid, σ. 72.

121. Σ'αυτές τις περιπτώσεις το πρόστιμο δεν υπερβαίνει τα 10.000 δολλάρια, ibid.

122. Ο Νόμος του 1977 της Βιρμανίας "για την αιγιαλίτιδα ζώνη και τις θάλασσιες ζώνες" επιβάλλει ποινικές και διοικητικές κυρώσεις, και μάλιστα σύλληψη και φυλάκιση μέχρι 10 έτη ή χρηματικό πρόστιμο ή και τα δύο στο πλοίο που παραβαίνει την εσωτερική νομοθεσία τη σχετική με την απαγόρευση της αλιείας στα χωρικά ύδατα, βλ. Territorial Sea and Maritime Zones Law, 1977 of Burma, στο U.N.L.S., ST/Leg/Ser. B/19 op.cit., σ. 8-11.

123. Το Διάταγμα υπ'αριθ. 5590-VIII της 26ης Φεβρουαρίου 1974 της Σοβιετικής Ενωσης "σχετικά με την απαγόρευση της μόλυνσης" επιβάλλει ποινή φυλάκισης (μέχρι 2 ή 5 έτη) ή χρηματική ποινή (χρηματικό πρόστιμο μέχρι 10.000 ή 20.000 ρούβλια) στο πλοίο που παράνομα ρυπαίνει τα εσωτερικά ή τα χωρικά νερά του κράτους, βλ. Decree No. 5590- VIII of 26 February 1974, of the Presidium of the Supreme Soviet of the USSR relating to greater responsibility for pollution of the sea by substances harmful to human health or to the living resources of the sea, στο U.N.L.S. , Legislative Series, National Legislation and Treaties relating to the law of the sea, (ST/Leg/Ser. B/18), 1976, U.N, N.Y., σ. 91-92.
Και οι Κανονισμοί της 15ης Ιουνίου 1927 "για την ασφάλεια των συνόρων του κράτους της Σοβιετικής Ενωσης" επιβάλλουν ποινικές ή διοικητικές κυρώσεις (σύλληψη ή χρηματική ποινή) στο πλοίο το οποίο δεν τηρεί τους όρους διέλευσης και παράνομα αλιεύει μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη του κράτους βλ. Regulations of 15 June 1927 for the defence of the State Frontiers of the USSR, U.N.L.S., ST/Leg/Ser. b/ 6, op.cit., σ. 256-258.

124. Ο Νόμος υπ'αριθ. 45 του 1977 της Δημοκρατίας της Υεμένης "σχετικά με την αιγιαλίτιδα ζώνη, την αποκλειστική οικονομική ζώνη, την ηπειρωτική υφαλοκρηπίδα και τις άλλες θαλάσσιες περιοχές" επιβάλλει ποινικές ή διοικητικές κυρώσεις (φυλάκιση μέχρι ένα έτος ή πρόστιμο μέχρι 5.000 δινάρια) σ'αυτόν που προκαλεί μόλυνση στα εσωτερικά νερά, την αιγιαλίτιδα ζώνη ή την αποκλειστική οικονομική ζώνη του κράτους βλ. Act No. 45 of 1977 concerning the territorial sea, exclusive economic zone, continental shelf and other marine areas, article 22, ibid, σ. 26.

125. Στα θέματα παράνομης αλιείας και ρύπανσης οι ελληνικοί νόμοι θεσπίζουν κυρώσεις. Συγκεκριμένα, ο "Αλιευτικός Κώδικας"[βλ. Ν.Δ. 420/1970, op.cit., άρθρο 33, σ. 22] και ο Ποινικός Κώδικας [βλ. No. 1492 της 11/17 Αυγ. 1950, op.cit., άρθρο 401] επιβάλλουν ποινικές κυρώσεις (φυλάκιση μέχρι 6 μήνες ή χρηματική ποινή) σε όλους τους αλλοδαπούς που παράνομα αλιεύουν μέσα στην Ελληνική αιγιαλίτιδα ζώνη. Ο νεώτερος Νόμος υπ'αριθ. 1740 "για την αξιοποίηση και προστασία κοραλλιογενών σχηματισμών, ιχθυοτρόφων υδάτων, υδατοκαλλιεργειών και άλλων διατάξεων" προβλέπει στις περιπτώσεις παραβίασής του αυστηρότερες ποινές. Ο Νόμος έχει ως εξής: "... τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον τριών μηνών και με χρηματική ποινή τουλάχιστον διακοσίων χιλιάδων δραχμών και μέχρι δέκα εκατομμύρια δραχμές..." και ".... επιβάλλεται ανεξάρτητα από τις ποινικές κυρώσεις .. πρόστιμο από διακόσιες χιλιάδες μέχρι πέντε εκατομμύρια δραχμές..." [βλ. Νόμος 1740/1987, "για την αξιοποίηση και προστασία κοραλλιογενών σχηματισμών, ιχθυοτρόφων υδάτων, υδατοκαλλιεργειών, και άλλων διατάξεων", άρθρο 2, ΦΕΚ 221Α /14-12-1987, σ. 2145-2146].
Οι παραβάσεις των "περί προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος" διατάξεων της Ελληνικής νομοθεσίας κολάζονται, επίσης, με ποινικές και διοικητικές κυρώσεις και μάλιστα με πειθαρχική δίωξη αν οι υπαίτιοι της ρύπανσης είναι Ελληνες ναυτικοί. Η σχετική διάταξη όπως τροποποιήθηκε έχει έτσι: "Οι παραβάται.... τιμωρούνται ποινικώς, διοικητικώς και πειθαρχικώς ως ακολούθως:
α) Ποινικαί κυρώσεις: i)Οι εκ προθέσεως προκαλούντες σοβαράν ρύπανσιν τιμωρούνται δια φυλακίσεως τουλάχιστον 3 μηνών. Εάν εκ της πράξεως δύναται να προκύψη κίνδυνος ζημίας ή βλάβης εις πρόσωπα ή πράγματα, τιμωρούνται δια φυλακίσεως τουλάχιστον ενός έτους.ii) Οι εξ αμελείας γενόμενοι υπαίτιοι... τιμωρούνται δια φυλακίσεως. Ούτοι δύνανται να απαλλάσωνται από πάσης ποινής, εάν οικεία βουλήσει εξουδετερώσουν την ρύπανσιν και αποτρέψουν πάσαν δυναμένην να επέλθη βλάβην ή ζημίαν η εάν δια ταχείας αναγγελίας προς τας Αρχάς ήθελον συντελέσει εις την εξουδετέρωσιν της ρυπάνσεως, καταβάλλοντες συγχρόνως και τας συναφείς δαπάνας.
β)Διοικητικαί κυρώσεις: i)Υπαίτιοι ρυπάνσεως της θαλάσσης ή των ακτών τιμωρούνται δι'αποφάσεως της αρμοδίας Αρχής δια προστίμου εξικνουμένου μέχρις 2.000.000 δρχ. Δια πρόστιμου μέχρι του αυτού ποσού τιμωρούνται οι παραβάται των διατάξεων του παρόντος νόμου, δι ων επιβάλλεται η λήψις μέτρων ή η τήρησις άλλων διαδικασιών προς πρόληψιν, περιορισμόν ή καταστολήν της ρυπάνσεως και άν ακόμη δεν προεκλήθη τοιαύτη. Εις περιπτώσεις εξακολουθήσεως ρυπάνσεως πιβάλλεται υπό της Αρχής πρόστιμον μέχρι 1.000.000 δρχ. δι'εκάστην ημέραν υπερβάσεως της ταχθείσης προσθεμίας αποκαταστάσεως. Εις περίπτωσιν σοβαράς ρυπάνσεως ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας επιβάλλει πρόστιμον μέχρι 150.000.000δρχ..
γ)Πειθαρχικαί κυρώσεις: Εάν οι υ παίτιοι ρυπάνσεως είναι Ελληνες Ναυτικοί υπόκεινται και εις πειθαρχικήν δίωξιν... τιμωρούμενοι δια προσωρινής στερήσεως ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος." [βλ. Νόμος 743/1977, άρθρο 13, Ραπτάρχης, op.cit., σ. 164, 601(α). Επίσης Ν. 1269/1982 "Για την κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης "περί προλήψεως της ρυπάνσεως της Θαλάσσης από πλοία" του 1973 και του Πρωτοκόλου του 1978, που αναφέρεται σ'αυτή τη Σύμβαση" άρθρο ένατο, ΦΕΚ/Α89, Ραπτάρχης, op.cit., σ. 164, 70(α). Επίσης, Π.Δ. υπ'αριθ. 205"για την αύξηση των ανωτάτων ορίων των προστίμων

που επιβάλλονται κατά των παραβατών της νομοθεσίας για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος" άρθρο μόνο, ΦΕΚ 79Α/5-6-1990 και έγγραφο υπ'αριθ. 3221/2/2/90 του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Δ/ση Π.Θ.Π., τμήμα 2ο της 22ας Ιουνίου 1990 "περί αυξήσεως ανωτάτων ορίων διοικητικών κυρώσεων προβλεπομένων από το άρθρο 13 του Ν. 743/77].

126. Ο Νόμος του 1926 "για την αιγιαλίτιδα ζώνη" της Ν.Ζηλανδίας επιβάλλει χρηματική ποινή στις περιπτώσεις ρύπανσης μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη από πετρέλαιο, από πλοίο, βλ. Oil in Territorial Waters Act, 1926 of New Zeland, στο U.N.L.S., ST/Leg/Ser. B/ 6, op.cit., σ. 214-215.

127. Το Διάταγμα υπ'αριθ. 14/75 της 1ης Οκτωβρίου 1975 "σχετικά με την αιγιαλίτιδα ζώνη" της Δημοκρατίας του Cape Verde τιμωρεί την παράνομη, δίχως, άδεια, αλίευση από αλλοδαπό πλοίο στα εσωτερικά και τα χωρικά ύδατα του κράτους με χρηματικό πρόστιμο (250.000 εσκούδος) βλ. Decree No. 14/75 of 1 October 1975 concerning the territorial sea of Cape Verde, στο U.N.L.S., ST/Leg/Ser. B/19, op.cit., σ. 13.

128. βλ. Decree of 10 October 1951 concerning the territorial and inland waters of the People's Republic of Bulgaria, par. 11, 12 amd 14 στο U.N.L.S., ST/Leg/Ser.B/6, op.cit., σ. 81-82.

129. βλ. The Tarriff Act of 1930 και Coast Guard, section 89 (Law enforcement), στο U.N.L.S. ST/Leg/Ser. B/6, op.cit., σ. 308-310 και σ. 306. Επίσης, The Tarriff Act, 1922 αναφορά στο Colombos, op.cit., σ. 128. Υπογραμμίζεται εδώ πως ο Νόμος του 1922 (The Tarriff Act of 1922) ενώ υιοθετήθηκε κυρίως για την τήρηση τελωνειακών και δημοσιονομικών κανονισμών εφαρμόστηκε γενικά σε όλες τις περιπτώσεις παραβιάσεων της εσωτερικής νομοθεσίας. Και στην πρακτική, εξαιτίας των διαμαρτυριών που προκλήθηκαν από άλλα κράτη και κυρίως της Μ. Βρεταννίας, ο νόμος αυτός εφαρμόστηκε για τα αλλοδαπά πλοία μόνο στην αιγιαλίτιδα ζώνη των τριών μιλίων ενώ στην απόσταση τεσσάρων λευγών από την ακτή ο νόμος έτυχε εφαρμογής μόνο για πλοία με αμερικανική σημαία, βλ. Higgins, A.P., - Colombos, J., The International Law of the sea, 1945, παρ. 113.

130. Στον Αυστραλιανό Τελωνειακό Νόμο του 1901-1954 με ρητή διάταξη γίνεται σαφές ότι στις περιπτώσεις παραβιάσεων των κανόνων για την απαγόρευση του λαθρεμπορίου τα μέτρα καταστολής από τη μεριά του κράτους φθάνουν μέχρι την κατάσχεση του παράνομου πλοίου, βλ. Customs Act, 1901-1954, Part XII, στο U.N.L.S., ST/Leg/Ser.B/6, op.cit., σ. 64-66.

131. Στον Τελωνειακό Νόμο υπ'αριθ. 79 της 19ης Ιουνίου 1931 της Κολομβίας παρέχεται στα αρμόδια κρατικά όργανα το δικαίωμα να σταματούν μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη αλλοδαπό πλοίο για τελωνειακές, υγειονομικές ή άλλες παραβάσεις και εφόσον διαπιστώνεται παράβαση να συλλαμβάνεται και να κατάσχεται το πλοίο ή να επιβάλεται χρηματική ποινή, βλ. Customs Law No. 79 of 19 June 1931, ibid, σ. 114-116.

132. Στον τελωνειακό Νόμο υπ'αριθ. 1 της 28ης Ιανουαρίου 1959 της Δανίας αναγνωρίζεται ρητά η δυνατότητα κατάσχεσης αλλοδαπού πλοίου το οποίο κατά τη διέλευσή του μέσα από την αιγιαλίτιδα ζώνη του κράτους θεωρείται ύποπτο για λαθρεμπόριο, βλ. Customs Act No. 1 of 28 January 1959, as amended, as published in consolidated Act No.1 of 18 January 1967 of Denmark, στο U.N.L.S., ST/Lrg/Ser. B/15, op.cit., σ. 220-228.

133. Στο Νόμο της 22ας Μαίου 1965 "περί αιγιαλίτιδας ζώνης, συνορεύουσας ζώνης και ηπειρωτικής υφαλοκρηπίδας" της Γιουγκοσλαβίας αναγνωρίζεται ρητά επιβολή φυλάκισης (μέχρι 30 ημέρες) ή χρηματικού προστίμου (μέχρι 1.000.000 δινάρια) στις περιπτώσεις που αλλοδαπό εμπορικό υποβρύχιο δε συμμορφώνεται με τους κανονισμούς διέλευσης και πλέει μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη "εν καταδύσει", βλ. Law of 22 May 1965 on Yugoslavia's marginal seas, contiguous zone and continental shelf, articles 28, 30, ibid, σ. 188-190.

134. Στην ελληνική νομοθεσία οι παραβάτες των Υγειονομικών διατάξεων διώκονται και τιμωρούνται, σύμφωνα με τις ρυθμίσεις του άρθρου 39 του Α.Ν. 340/36, με χρηματική ποινή ή με φυλάκιση (μέχρι 5 έτη) ή και με τις δυο ποινές κατά την κρίση του δικαστηρίου. Το σχετικό άρθρο έχει ως εξής: "Οι παραβάται των υγειονομικών διατάξεων και κανονισμών των αφορώντων τα δια του παρόντος νόμου ρυθμιζόμενα θέματα τιμωρούνται δια χρηματικής ποινής ή φυλακίσεως ενός μηνός μέχρι 5 ετών ή και αμφοτέρων των ποινών κατά την κρίσιν του δικαστηρίου εφ'όσον κατά τας υφισταμένας διατάξεις των νόμων δεν υπόκεινται εις βαρυτέρας ποινάς. Ωσαύτως η απείθεια προς τας διαταγάς της υπό του παρόντος προβλεπομένης υγειονομικής αρχής, ή η άρνησις της εκτελέσεως αυτών τιμωρείται τη εγκλήσει του υγειονόμου, ένθα υπάρχει ίδιος τοιούτος, υπό της Λιμενικής αρχής εις την περιφέρειαν της οποίας εγένετο, διεπιστώθη ή κατέπλευσε το υπαίτιον πλοίον δια προστίμου από πεντακοσίων μέχρι είκοσι χιλιάδων δραχμών. Επιβολή προστίμου υπό της Λιμενικής Αρχής μέχρι δύο χιλιάδων δραχμών είναι ανέκκλητος εις ουδέν υποκείμενη ένδικου μέσου. Κατά τα λοιπά, όσον αφορά την επιβολήν προστίμου, εφαρμόζονται αι διατάξεις των παρ. 2,3 και 5 του άρθρου 4 και αι τοιαύται του άρθρου 6 του από 19/XI/35 Αναγκαστικού Νόμου "περί ρυμουλκήσεως εντός της αιγιαλίτιδος ζώνης". Επίσης, σύμφωνα με το άρθρο 22 του Β.Δ. του 1940 "περί του κατά θάλασσαν και κατά ξηράν υγειονομικού κανονισμού" οι υγειονομικές παραβάσεις αποτελούν ποινικό αδίκημα και οι υπαίτιοι κολάζονται με ποινική δίωξη [βλ. ΦΕΚ 93Α/18-3-1940 και Ραπτάρχης Υγειονομική Νομοθεσία, Τομ. 34,].

Οι τελωνειακές παραβάσεις αποτελούν ποινικό αδίκημα και τιμωρούνται σύμφωνα με τις "περί τελωνειακών παραβάσεων" διατάξεις του τελωνειακού κώδικα [βλ. άρθρα 89-108 του Νόμου 1165/1918 "περί Τελωνειακού Κώδικος", Ραπτάρχης, Τελωνειακή Νομοθεσία, Τόμ. 30]. Επίσης, σύμφωνα με το άρθρο 87 του Β.Δ./1920 "Περί κώδικος των νόμων περί φορολογίας καπνού" καταδιώκεται και τιμωρείται το λαθρεμπόριο καπνού [βλ. Β.Δ./1920 "περί κώδικος των νόμων περί φορολογίας καπνού", ΦΕΚ 86Α/16-4-1920], ενώ σύμφωνα με το Ν.Δ. της 16/17 Δεκεμ. 1922 "περί τιμωρίας των εξαγόντων λαθραίως εγχώρια προϊόντα" κατάσχεται "κάθε πλοίο που ανακαλύπτεται ότι φέρει εγχώρια προϊόντα η εξαγωγή των οποίων απαγορεύεται, σε ποσότητες που υπερβαίνουν τις απαραίτητες ανάγκες του πληρώματος..., ο πλοίαρχος τιμωρείται με την ποινή της ειρκτής και με χρηματική ποινή... και το εμπόρευμα δημεύεται..." [βλ. Ραπτάρχης, Εμπορική Ναυτιλία, Τόμ. 19].

Διατάξεις επιβολής σε περιπτώσεις παραβιάσεων της μεταναστευτικής νομοθεσίας περιλαμβάνονται στο Νόμο του 1922 "περί της παρανόμου μεταφοράς προσώπων, ομαδόν ερχομένων εις Ελληνικούς λιμένας εκ της αλλοδαπής" όπου ρητά αναφέρεται ότι "οι παραβάτες των μεταναστευτικών διατάξεων τιμωρούνται με φυλάκιση και χηματική ποινή" και ότι "απαγορεύεται ο απόπλους του πλοίου μέχρι της οριστικής και τελεσίδικης εκδίκασης της υπόθεσης και της καταβολής των χρηματικών ποινών" [ βλ. άρθρα 2 και 3, του Νόμου 2870 του 1922, op.cit., σ. 38-39].

Διατάξεις επιβολής για τις παραβάσεις των κανονισμών "προς αποφυγήν συγκρούσεων στη θάλασσα" περιλαμβάνονται στο Ν.Δ. 93/1974 και το Π.Δ. 94/1977 που καλύπτουν τις παραβάσεις των περιπτώσεων αυτών με ποινικές ή πειθαρχικές

κυρώσεις και χρηματική ποινή καθώς και με απαγόρευση του απόπλου του πλοίου. Σύμφωνα με το άρθρο 5 του Ν.Δ. 93/1974 "1. Αι παραβάσεις των διατάξεων ..... τιμωρούνται - ανεξαρτήτως πάσης άλλης ποινικής ή πειθαρχικής διώξεως - δια προστίμου οριζομένου δια Π.Διατάγματος και δυναμένου ν'αυξηθή μέχρι του διπλασίου εν περιπτώσει υποτροπής. 4. Δύναται, δια της επιβαλλούσης το πρόστιμον αποφάσεως και από της κοινοποιήσεως ταύτης εις τον πλοίαρχον ή τον πλοιοκτήτην ν'απαγορευθεί ο απόπλους τού πλοίου μέχρι πληρωμής του προστίμου ή καταθέσεως..... εγγυητικής επιστολής αναγνωρισμένης Τραπέζης δι' ίσου ποσού". Επίσης σύμφωνα με το άρθρο 7 :"Δια Π.Δ. επιτρέπεται όπως ..... καθορίζονται αι περιπτώσεις απαγορεύσεως απόπλου υπό ελληνικήν ή ξένην σημαίαν πλοίων δια παραβάσεις ή μη συμμόρφωσιν προς τας διατάξεις των κυρουμένων κειμένων και των κατ'εξουσιοδότησιν του παρόντος Ν.Δ. εκδιδομένου Κανονισμού", [βλ. Διεθνής κανονισμός προς αποφυγήν συγκρούσεων στη θάλασσα, op.cit., σ. 8]. Επίσης σύμφωνα με το άρθρο 2 του Π.Δ. 94/1977 :"1. Οι παραβάται των κανονισμών της τιθεμένης δια του παρόντος εν ισχύϊ Διεθνούς Συμβάσεως, ανεξαρτήτως πάσης άλλης προβλεπομένης ποινικής ή πειθαρχικής ευθύνης αυτών, τιμωρούνται δια προστίμου από 2.000 μέχρι 100.000 δρχ. δυναμένου εν περιπτώσει υποτροπής να αυξηθή μέχρι του διπλασίου ποσού" [βλ. ibid, σ. 5 και Ραπτάρχης Εμπορική Ναυτιλία, Τόμ. 19, σ. 234, 441(α)]. Ο Ποινικός Κώδικας επίσης, στη διάταξη "για τη διατάραξη της ασφάλειας σιδηροδρόμων, πλοίων και αεροσκαφών" καλύπτει τις παραβάσεις των διαταγμάτων ή των διοικητικών κανονισμών των σχετικών με την αστυνομία και την ασφάλεια της από θάλασσα συγκοινωνίας με την επιβολή ποινικών κυρώσεων. Στο άρθρο 291 του Π.Κ. υπογραμμίζεται: "1. Οποιος από πρόθεση διαταράσσει την ασφάλεια της σιδηροδρομικής ή της από θάλασσα συγκοινωνίας ή της αεροπλοίας τιμωρείται: α) με φυλάκιση τουλάχιστον δύο χρόνων αν από την πράξη προκύπτει κοινός κίνδυνος... β) με κάθειρξη αν από την πράξη προκύπτει κίνδυνος ανθρώπου και γ) με ισόβια ή πρόσκαιρη, τουλάχιστον δέκα ετών, κάθειρξη αν στην περίπτωση του στοιχείου β' επήλθε θάνατος. 2. Αν η πράξη τελέσθηκε από αμέλεια, επιβάλλεται φυλάκιση. 3. Κάθε παράβαση των διαταγμάτων ή των διοικητικών κανονισμών που αφορούν στην αστυνομία, την ασφάλεια, τη διοίκηση και τη χρήση των σιδηροδρόμων και της από θάλασσα συγκοινωνίας και της αεροπλοίας και δεν προβλέπεται από τις παραγράφους 1 και 2, τιμωρείται με χρηματική ποινή", [βλ. Βαβαρέτου, op.cit., σ. 108]. Και ο Κ.Δ.Ν.Δ. προβλέπει, για τις παραβάσεις του κανονισμού "προς αποφυγήν συγκρούσεων", επιβολή της εσωτερικής νομοθεσίας και συγκεκριμένα επιβολή κυρώσεων (φυλάκιση μέχρι 6 μηνών και χρηματική ποινή) ακόμα και για πράξεις που τελέσθηκαν σε αλλοδαπό πλοίο μέσα στα Ελληνικά χωρικά ύδατα. Στο σχετικό άρθρο 225 του Κ.Δ.Ν.Δ. αναφέρεται :"Πλοίαρχος ή αξιωματικός φυλακής που από αμέλεια παραβαίνει τις διατάξεις του Κανονισμού προς αποφυγή συγκρούσεων ή πλοηγός που από αμέλεια παρέχει συμβουλές αντίθετες με τις διατάξεις για την τηρητέα πλεύση, τιμωρούνται με φυλάκιση μέχρι έξι μηνών και χρηματική ποινή" [βλ. Ν.Δ. 187/1973, ΦΕΚ Α261 και Εμπορικός Κώδιξ, Τόμ. Β', op.cit., σ. 678. βλ. ακόμα άρθρο 202 του Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου όπως ισχύει σήμερα, op.cit., σ. 117].

Αλλες διατάξεις που καλύπτουν παραβάσεις διαταγμάτων ή κανονισμών και αφορούν στη ρύθμιση ειδικότερων θεμάτων της διέλευσης είναι οι παρακάτω: Η διάταξη του Διατάγματος του 1836 "περί αστυνομίας της εμπορικής ναυτιλίας" σύμφωνα με την οποία "απαγορεύεται αυστηρά σε κάθε πλοίαρχο ή κυβερνήτη να δέχεται στο πλοίο του, ως εις άσυλο, ανθρώπους καταδιωκόμενους από τα τοπικά δικαστήρια, ναύτη ή ναύτες δραπετεύσαντες από ελληνικό ή αλλοδαπό πλοίο ή επιβάτες χωρίς τακτικά

διαβατήρια και χωρίς να σημειωθούν τα ονόματά τους στην άδεια αναχώρησης [βλ. Διάταγμα του 1836, ΦΕΚ 75Α]. Επίσης η διάταξη του Α.Ν. 2537/1940 "περί καθορισμού υποχρεώσεων τινών ημεδαπών και αλλοδαπών πλοίων εντός των Ελληνικών χωρικών υδάτων" σύμφωνα με την οποία "τιμωρείται με τις ποινές που ορίζονται από το άρθρο 58 του ποινικού και πειθαρχικού κώδικα του εμπορικού ναυτικού ο πλοίαρχος ημεδαπού ή αλλοδαπού πλοίου, ευρισκόμενου μέσα στα ελληνικά χωρικά ύδατα, εάν στην πρύμνη του πλοίου δεν αναγράφεται με εμφανή τρόπο το όνομα του πλοίου και του λιμένα νηολόγησης" [βλ. Α.Ν. υπ'αριθ. 2537 της 7/7 Σεπτ.1940, Ραπτάρχης Εμπορική Ναυτιλία, Τόμ. 19, σ. 135].

135. βλ. Regulations governing visiting foreign warships and military aircraft, enacted by Presidential Decree No. 19 of 25 June 1946, στο U.N.L.S., ST/Leg/Ser. B/6, op.cit., σ. 406

136.βλ. Regulations for the admittance of foreign warships and military aircraft into Norwegian territory during times of peace, established by Royal Decree of 19 January 1951, ibid, σ. 401.

137. βλ. Provisional rules of 28 March 1931 for foreign warships visiting USSR waters, ibid, σ. 415.

138. βλ. Territorial sea and Maritime Zones Law, 1977 στο U.N.L.S., ST/Leg./Ser. B/19, op.cit., σ. 9

139. βλ. Regulations governing visits by foreign warships to Brazilian ports and territorial waters in time of peace, annexed to Decree No 24063 of 29 March 1934, στο U.N.L.S., ST/Leg/Ser.B/6 op.cit., σ. 363-365.

140. βλ. Order No. 356 of 25 July 1951 respecting the admission of foreign warships and military aircraft to Danish territory in time of peace, ibid, σ. 369-371, και Ordinance of 27 February 1976 governing the admission of foreign warships and military aircraft to Danish territory in time of peace στο U.N.L.S. ST/Leg/Ser.B/19, op.cit., σελ 142-143.

141. βλ. Regulation of 1 August 1925 for the admission and treatment of foreign warships in German coastal ports and waters στο U.N.L.S., ST/Leg/Ser. B/6 op.cit., σ. 377-379.

142. βλ. Regulation for the admittance of foreign warships and military aircraft into Norwegian territory during times of peace, established by Royal Decree of 19 January 1951, ibid, σ. 398-399.

143. βλ. Provisional Rules of 28 March 1931 for foreign warships visiting USSR waters, ibid, σ. 412-414.

144. βλ. Territorial Waters and Maritime Zones Act, 1976, στο U.N.L.S. ST/Leg/ Ser.B/19 op.cit., σ. 86.

145. βλ. Maritime Zones Act, 1977, ibid, σ. 103.

146. βλ. Law No. 32/76 of 5 December 1976, ibid, σ. 135.

147. βλ. Territorial Sea and Maritime Zones Law, 1977, ibid, σ. 9

148. βλ. Royal Decree of 30 October 1909 στο U.N.L.S., ST/Leg/Ser.B/6 op.cit., σ. 386-388.

149. βλ. Decree of 10 October 1951 concerning the territorial and inland waters of the People's Republic of Bulgaria, op.cit., par. 13.

150. βλ. Territorial Sea Law, 1977, of Republic of Korea, στο U.N.L.S. ST/Leg/ Ser.B/19, op.cit., σ. 97.

151. βλ. και supra.

152 βλ. και supra.

153. βλ. Code of Social Defence, 4 April 1936 στο U.N.L.S., ST/Leg/Ser.B/6 op.cit., σ. 334.

154. βλ. Code of Criminal Procedure, 1955, ibid, σ. 335.

155. βλ. Penal Code, Act No. 2164 of 25 May 1936, ibid, σ. 339.

156. βλ. Penal Code of Nicaragua, ibid, σ. 347.

157. βλ. Note of 12 December 1955 received from the Ministry of Foreign Affairs of the Philippines, ibid, σ. 223.

158. βλ. Εγγραφο Υ.Ε.Ν., υπ'αριθ. 058021/8/74, 24 Μαίου 1978 και Εγγραφο Υ.Ε. υπ'αριθ. Φ. 1196/3/ΑΓ40, 9 Ιουνίου 1978.

159.βλ. Glahn, op.cit., σ. 364.

160. βλ. R.G.D.I.P., 1981, σ. 386.

161. Από το 1962 πάνω από 155 αλλοδαπά υποβρύχια εισχώρησαν στα χωρικά ύδατα της Σουηδίας παραβιάζοντας τον κανόνα της διέλευσης στην επιφάνεια, βλ. Glahn, op.cit., σ. 370.

162. βλ. ibid.

163. βλ. ibid, σ. 370 - 371.

164. βλ. Tung, op.cit., σ. 191.

165. βλ. ibid.

166. βλ. Συμπλήρωμα Νομολογίας 1986.

167. βλ. Ποινικά Χρονικά, 36.406.

168. βλ. Συμπλήρωμα Νομολογίας 1986, τόμ. 1ος, Αποφάσεις ετών 1985-1986.

169. βλ. Ελληνική Δικαιοσύνη 24.1252.

170. βλ. Συμπλήρωμα Νομολογίας 1983.

171. βλ. Νομολογία Πολιτικών Δικαστηρίων Αρείου Πάγου, Νομικό Βήμα, 1982, Τόμ. 30, σ. 220.

172. βλ. ibid.

173. βλ. Περιληπτική Νομολογία Σ.Ε., Νομικό Βήμα, 1974, Τόμ. 22, σ. 557.

174. βλ. ibid., σ. 986.

175. βλ. Νομικό Βήμα, 1974, Ετος 22, σ. 110.

## ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ

## ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΘΕΩΡΙΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΑ ΟΡΙΑ ΤΗΣ ΑΙΓΙΑΛΙΤΙΔΑΣ ΖΩΝΗΣ - ΚΡΙΤΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ
### ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΟΡΙΟΥ ΤΗΣ ΑΙΓΙΑΛΙΤΙΔΑΣ ΖΩΝΗΣ ΜΕΧΡΙ ΤΑ ΜΕΣΑ ΤΟΥ 20ου ΑΙΩΝΑ

#### 1. Εισαγωγικά

Ο καθορισμός της έκτασης της αιγιαλίτιδας ζώνης υπήρξε πάντοτε ένα από ταμεγάλα προβλήματα του δικαίου της θάλασσας. Από τότε, περίπου τέλη του 17ου αι., που αρχίζει να επιβάλεται, σε πιο συγκεκριμένη βάση, η έννοια της εξουσίας του κράτους στην παράκτια θάλασσα, - οπότε αρχίζει να κυριαρχεί το σχήμα "ανοιχτή θάλασσα - αιγιαλίτιδα ζώνη" - ξεκινά, παράλληλα, μια αληθινή διαμάχη γύρω από τον καθορισμό του ορίου της θάλασσας αυτής.

Είναι γεγονός ότι ποικίλες και ασύμφωνες υπήρξαν οι απόψεις που υποστηρίχθηκαν από τη θεωρία και ανόμοια τα όρια που υιοθετήθηκαν από την πρακτική των κρατών στις διάφορες εξελικτικές περιόδους. Είναι, ακόμα, γεγονός ότι καμμιά λύση δεν έγινε αποδεκτή στα πλαίσια των τριών διεθνών Συνδιασκέψεων μέχρι και τα μέσα του αιώνα. Ολες οι προσπάθειες που, μέχρι τότε, επιχειρήθηκαν για μια διεθνή συμβατική ρύθμιση του θέματος παρέμειναν άκαρπες. Η λύση του προβλήματος προσέκρουε πάντοτε στα συγκρουόμενα συμφέροντα των κρατών. Ετσι, η νομοθετική ρύθμιση των ορίων της αιγιαλίτιδας ζώνης δεν τελεσφόρησε σε όλη τη διάρκεια της εξέλιξης του θεσμού της αιγιαλίτιδας ζώνης μέσα στο παραδοσιακό δίκαιο της θάλασσας.

Μόλις στις μέρες μας η διαμάχη γύρω από το ζήτημα των ορίων τερματίστηκε συμβατικά στα πλαίσια των ρυθμίσεων του νέου δικαίου της θάλασσας με τη θεσμοθέτηση, από τη Νέα Σύμβαση, ενός γενικού κανόνα αποδεκτού πλέον από τα κράτη.

Στο σημείο αυτό θα επιχειρήσουμε μια διερεύνηση του προβλήματος εξετάζοντας από τη μια τις διάφορες απόψεις που διατυπώθηκαν από τη θεωρία και από την άλλη τις διάφορες τάσεις που εντοπίστηκαν στην πρακτική των κρατών καθώς και τη γενικότερη στάση της διεθνούς κοινότητας στα πλαίσια των κωδικοποιητικών συνδιασκέψεων. Στόχος της έρευνάς μας είναι μια ιστορική, νομική και πολιτική ανάλυση του θέματος με γνώμονα τη συνολική φυσιογνωμία των διαθέσεων της διεθνούς κοινότητας πάνω στο ζήτημα καθώς και στα κεντρικά προβλήματα που υπήρξαν αλληλένδετα με αυτό.

#### 2. Οι πρώτες θεωρίες

##### 2.1. Καθορισμός αυθαίρετων ορίων

Σε μια ιστορική διαδρομή σχετικά με το όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης γίνεται φανερό ότι πρώτη απόπειρα καθορισμού[1], προερχόμενη κυρίως από τη Νοτιοδυτική και Βόρεια Ευρώπη[2], αποτέλεσε η χρησιμοποίηση του στοιχείου του "ορίζοντα" ή της "ακτίνας

ορατότητας" (the range of vision, the line of sight, the visual horizon). Με βάση τη θεωρία αυτή επικράτησε μια αυθαίρετη οροθέτηση που στηριζόταν σ'ένα κατ'εξοχήν άστατο κριτήριο : Η κυριαρχία του παράκτιου κράτους μπορούσε να φτάνει μέχρι το σημείο εκείνο που η θάλασσα "ακουμπούσε" τον ορίζοντα ή μέχρι εκεί που έφτανε να διακρίνει κάποιος με γυμνό μάτι από την ξηρά. Ετσι, η εφαρμογή του κανόνα του "ορατού ορίζοντα" κατέληγε στην υιοθέτηση ενός ορίου εξαιρετικά ασταθούς και ευμετάβλητου, που ήταν δυνατόν να κυμαίνεται από μια μικρή σχετικά απόσταση 3 μιλίων μέχρι μια τεράστια έκταση 300 μιλίων και πλέον.[3] Και δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις, κυρίως από τα τέλη του 16ου και σε όλη τη διάρκεια του 17ου αι., όπου διαπιστώθηκε από τη διπλωματική πρακτική ορισμένων κρατών - Ισπανία, Αγγλία και Δανία - αναφορά σε μια θαλάσσια ζώνη γύρω από τις ακτές μέχρι το σημείο που η θάλασσα ενωνόταν με τον ορίζοντα.

1. Νωρίτερα είχε προταθεί η απόσταση των 100 και των 60 μιλίων από τις ακτές ως το όριο που θεωρείτο οτι ισοδυναμούσε με δυο ημερών και μιας ημέρας αντίστοιχα ταξίδι από την ακτή, βλ. Foulton, op.cit., σ.539-540.

2. Για λεπτομέρειες βλ. Foulton, op.cit., σ.544-546 και Swarztrauber, S.A., The three-mile limit of territorial sea, 1972, U.S. Naval Institute Press, Annapolis, Maryland, σ.36-38.

3. Βλ. Swarztrauber, op.cit., σ.40-41 και Baty, op.cit., σ.146.

## 2.2. Η κλασσική θεωρία της "βολής"

### 2.2.1. Bynkershoek : Κύριος υποστηρικτής

Οι έννοιες της "ασφάλειας" και "άμυνας" που αποτελούσαν την εποχή εκείνη τον κύριο δικαιολογητικό λόγο για τη διεκδίκηση της παρακείμενης θάλασσας συνδέθηκαν - και ήταν φυσικό - με την αντίληψη της ύπαρξης μιας μορφής εξουσίας με την οποία θα κατοχυρωνόταν ο έλεγχος και η ασφάλεια στη θαλάσσια αυτή ζώνη. Πάνω σ'αυτό στηρίχθηκε η θέση του Grotius για την αναγνώριση εξουσίας στο γειτονικό κομμάτι της *θάλασσας μέχρι την απόσταση που ο κυρίαρχος του εδάφους μπορούσε να επιβάλει το* νόμο του από την ξηρά[2]. Απόρροια της θέσης αυτής υπήρξε μια μοντέρνα για την εποχή θεωρία: αυτή "της βολής του κανονιού" (cannon-shot rule, la porteé du canon) κυριότερος υποστηρικτής της οποίας ήταν ο Bynkershoek[3].

Στις αρχές του 18ου αι. ο Bynkershoek, απορρίπτοντας ως αμφίβολες και μη ικανοποιητικές τις μέχρι τότε μεθόδους μέτρησης των ορίων της αιγιαλίτιδας ζώνης, διατύπωσε τη δική του θεωρία :Potestatem terrae finiri ubi finitur armorum vis[4]. Η εδαφική εξουσία σταματά εκεί όπου σταματά και η ισχύς των κανονιών.

Αποδέχτηκε δηλαδή αυτός ότι η εξουσία του παράκτιου κράτους στη γειτονική του θάλασσα έφτανε μέχρι εκεί όπου μπορούσε να φτάσει η βολή ενός κανονιού τοποθετημένου στην ακτή[5]. Και στήριξε τη θέση του αυτή στην άποψη - λογική για την εποχή - ότι η άσκηση εξουσίας δεν μπορούσε να κατοχυρωθεί παρά μόνο με τη δύναμη των όπλων που μπορούσε να την επιβάλει. Η θεωρία αυτή οδήγησε στον καθορισμό του ορίου με βάση το κριτήριο του βεληνεκούς των παράκτιων κανονιοβολίων, σύμφωνα με το οποίο διαμορφώθηκε, στην αρχή, ένα σταθερό όριο: αυτό των τριών μιλίων. Γρήγορα όμως έγινε φανερό ότι το κριτήριο του βεληνεκούς διέπλαθε ανομοιόμορφα όρια μια και η απόσταση που μπορούσε να καλύπτει το βεληνεκές μεταβαλλόταν, κάθε φορά, ανάλογα με την εξέλιξη της τεχνολογίας.

### 2.2.2. Η στάση των θεωρητικών μετά τον Bynkershoek

Μολονότι η θεωρία για τη βολή υπήρξε ιδιαίτερα ελκυστική δεν υποστηρίχθηκε απόλυτα από τους θεωρητικούς που ασχολήθηκαν με το πρόβλημα των ορίων αμέσως μετά τον Bynkershoek και μέχρι τα μέσα του 18ου αι.. Παρότι διαπιστώνεται αρκετές φορές αναφορά στον κανόνα της βολής δε διαπιστώνεται, παράλληλα, υιοθέτηση του κανόνα ως μοναδικού κριτηρίου για τη μέτρηση της αιγιαλίτιδας ζώνης.

Οι θέσεις των θεωρητικών πάνω στο θέμα κατά το πρώτο τουλάχιστον ήμισυ του 18ου αι. είχαν ως εξής : Ο Casaregis αποδέχτηκε μεν τον κανόνα της βολής αλλά μόνο για ειδικές περιπτώσεις : για λόγους ουδετερότητας.[6] Αντίθετα, ως έκταση της γειτονικής θάλασσας υιοθέτησε το όριο των 100 μιλίων που, παλαιότερα, είχε υποστηρίξει και ο Bartolus.[7] Την ίδια θέση υποστήριξε και ο Bertodano ο οποίος για την περίπτωση των στενών θαλασσών αποδέχτηκε, ωστόσο, ως - λογικό - όριο τις δυο ναυτικές λεύγες (ή έξι μίλια).[8] Απεναντίας, ο Wolff δεν αναφέρθηκε καν στον κανόνα της βολής. Υιοθέτησε όμως την άποψη ότι το παράκτιο κράτος έπρεπε να κατέχει, για λόγους προστασίας, τα γειτονικά νερά του μέχρι την απόσταση εκείνη που μπορούσε να διατηρεί και να ασκεί την εξουσία του.[9]

Μόλις στα 1758, για πρώτη φορά μετά τον Bynkershoek, ο Vattel έκανε αποδεκτό το κριτήριο της βολής διατυπώνοντας την αρχή ότι "ολόκληρη η θαλάσσια περιοχή που περιλαμβανόταν στην απόσταση της βολής του κανονιού από την ακτή θεωρούνταν μέρος του εδάφους".[10] Δυο χρόνια αργότερα (1760) ο Valin, αν και αποδέχτηκε τον κανόνα αυτό ως παγκόσμια αναγνωρισμένο, υιοθέτησε ένα ενιαίο όριο στο οποίο και ο Bertodano είχε αναφερθεί στο παρελθόν, που βασιζόταν στην αρχή των δυο ναυτικών λευγών[11].

Τη θεωρία του Bynkershoek υιοθέτησε επίσης ο Moser[12] (1778). Ο Lampredi αντίθετα, την ίδια εποχή έκανε δεκτή την ύπαρξη ορισμένων παραγόντων, καμμιά σχέση όμως εχόντων με τον κανόνα της βολής.[13]

2.2.3. Η πρακτική των κρατών

2.2.3α. Εφαρμογή του κανόνα της βολής

Ωστόσο, όποιο και νάταν ακριβώς το όριο που διεκδικήθηκε από τα κράτη σε ορισμένες περιοχές γεγονός είναι ότι ο "κανόνας της βολής" χρησιμοποιήθηκε για μεγάλο χρονικό διάστημα στην πρακτική των κρατών με αναφορά κυρίως στα δικαιώματα των ουδετέρων.

Τόσο στη Νότια όσο και στη Βόρεια Ευρώπη, σε όλη τη διάρκεια του 18ου αι. και κυρίως από το 1780 και μετά, η πρακτική των κρατών προσανατολίστηκε προς την κατεύθυνση της αναγνώρισης στενών θαλάσσιων ζωνών γύρω από τις ακτές, όχι μεγαλύτερων - στις πιο πολλές περιπτώσεις - από την έκταση της βολής του κανονιού, για λόγους ασφάλειας και εκμετάλλευσης του γειτονικού πλούτου και για λόγους διεκδίκησης δικαιωμάτων ουδετερότητας. Τέτοιες συνθήκες επικράτησαν στη Γαλλία, την Αγγλία, τη Ρωσία καθώς και τα Ιταλικά κράτη. Η Ισπανία και η Πορτογαλία παρόλο που για λόγους ασφάλειας και οικονομικούς διεκδίκησαν μεγαλύτερα όρια υιοθέτησαν τον κανόνα της βολής, σε διμερείς συμφωνίες, για λόγους ουδετερότητας[14]. Επίσης οι Ηνωμένες Πολιτείες μετά την απόκτηση της ανεξαρτησίας τους προσανατολίστηκαν, αναφορικά με τις διεκδικήσεις στη γειτονική θάλασσα, στην υιοθέτηση παρόμοιας πολιτικής[15].

2.2.3β. Εξαίρεση από τον κανόνα της βολής

Εξαίρεση από τον κανόνα της βολής αποτέλεσαν τα Σκανδιναβικά κράτη. Μολονότι και αυτά τα κράτη, την ίδια περίοδο, περιορίστηκαν στη διεκδίκηση στενών θαλάσσιων ζωνών, εμφανίστηκαν να χρησιμοποιούν ως κριτήριο μέτρησης, αντί του κανόνα της βολής, τη ναυτική λεύγα. Η Δανία και η Νορβηγία, ως κοινό τότε βασίλειο, καθώς και η Σουηδία εφάρμοσαν από τα μέσα του 18ου αι., κυρίως για λόγους ουδετερότητας αλλά και αλιείας[16], το όριο της μιας ναυτικής λεύγας ή των τεσσάρων ναυτικών μιλίων[17].

Ετσι, όπως έγραψε χαρακτηριστικά ο Walker, μια ολόκληρη γενιά προτού το όριο των τριών μιλίων κάνει την εμφάνισή του στα γραπτά κείμενα των νομομαθών της Νότιας Ευρώπης ένα άλλο, εξίσου σταθερό, όριο - των τεσσάρων μιλίων - υιοθετήθηκε από την πρακτική ορισμένων κρατών[18].

2.2.4. Συμπερασματικές διαπιστώσεις

Γίνεται λοιπόν φανερό ότι μέχρι τα τέλη περίπου του 18ου αιώνα για τη μέτρηση της αιγιαλίτιδας ζώνης επικράτησαν από τη μια το κριτήριο της βολής το οποίο υιοθετήθηκε από κράτη της Νότιας και Δυτικής Ευρώπης αλλά και τις Ηνωμένες Πολιτείες και από την άλλη,τα τέσσερα ναυτικά μίλια που καθιερώθηκαν αποκλειστικά από τη Βόρεια Ευρώπη, με εξαίρεση την Αγγλία. Ως προς τον ακριβή προσδιορισμό της απόστασης που αντιστοιχούσε ο κανόνας της βολής, γίνεται φανερό, τουλάχιστον από τα γραφόμενα των θεωρητικών, ότι η βολή, ακόμη τότε, δεν ισοδυναμούσε με μια συγκεκριμένη απόσταση. Το όριο των δυο ναυτικών λευγών που χρησιμοποιήθηκε από τους Bertodano και Valin προτάθηκε μάλλον ως εναλλακτική λύση και όχι ως ισοδύναμο της βολής[19].

*Παρόμοιες δυσχέρειες ως προς τον ακριβή προσδιορισμό της απόστασης* που αντιστοιχούσε, τότε, η μεγαλύτερη βολή παρουσιάστηκαν και στην πρακτική των κρατών. Και τούτο διότι οι διάφοροι τύποι κανονιών από χώρα σε χώρα, εξασφάλιζαν διαφορετική βολή. Διατυπώθηκε από ορισμένους θεωρητικούς [Colombos[20], Hershey[21], Scott[22]], ότι η ακτίνα δράσης ενός κανονιού την εποχή του Bynkershoek έφτανε περίπου τρία μίλια. Διατυπώθηκε όμως και η αντίθετη θέση."Είναι βέβαιο", υποστήριξε ο Walker "ότι ο Bynkershoek δεν αναφέρθηκε ποτέ στο όριο των τριών μιλίων. Ο κανόνας τον οποίο αυτός διατύπωσε ήταν μόνο εκείνος της βολής. Με τα τρία μίλια ο Bynkershoek *δε φαίνεται να είχε σχέση*"[23]. *Και υπογραμμίζεται ότι πράγματι* το μεγαλύτερο βεληνεκές του ισχυρότερου τηλεβόλου τότε που ο Bynkershoek διατύπωσε τη θεωρία του, όπως διαπιστώθηκε μεταγενέστερα, έφτανε μόνο το ένα μίλι περίπου. Προς τα τέλη του αιώνα η απόσταση αυτή αυξήθηκε μέχρι τα δυο μίλια και μόλις στο τέλος των Ναπολεόντειων πολέμων έφτασε τα τρία μίλια[24].

Ωστόσο, σίγουρο είναι πως όταν διαμορφώθηκε η θεωρία της βολής κυριαρχούσα άποψη ήταν εκείνη της κατοχύρωσης της κυριαρχίας του παράκτιου κράτους στην αιγιαλίτιδα ζώνη του με την ισχύ των όπλων. Αυτός υπήρξε ο δικαιολογητικός λόγος της καθιέρωσης της βολής ως ασφαλούς κριτηρίου για την εξυπηρέτηση της άμυνας και της ασφάλειας των παράκτιων κρατών. Παρότι με τον κανόνα της βολής επιδιώχθηκε ο καθορισμός προσδιορισμένων ορίων προς την ανοιχτή θάλασσα, δεν εξασφαλίστηκαν σαφή όρια. Η θεωρία της βολής από τη φύση της περιέκλειε ένα μειονέκτημα : την προσαρμογή, κάθε φορά, της απόστασης στις τεχνολογικές εξελίξεις της εποχής και τη μη δυνατότητα, επομένως, εξασφάλισης σταθερών και ασφαλών ορίων.

Ανεξάρτητα, όμως, από αυτό η συμβολή του κανόνα της βολής στη γενικότερη εξέλιξη της διαμόρφωσης των ορίων της αιγιαλίτιδας ζώνης υπήρξε σημαντική. Για ένα μεγάλο χρονικό διάστημα, ακόμα και στην περίοδο που επικράτησαν και εφαρμόζονταν τα τρία μίλια, η βολή εξακολούθησε να παραμένει στοιχείο καθοριστικό στη θεωρία και την πρακτική των κρατών.

1. Βλ. Jessup, op.cit., σ.5, Anand, op.cit., σ.137-138 και Rayneval, J.M.G. de, Institutions du droit de la nature et des gens, 1851, A Durand, Paris, σ.300.

2. De Jure belli ac pacis, L.11, 2 βλ. αναφορά στο Foulton, op.cit., σ.549-556.

3. Σύμφωνα με την άποψη ορισμένων θεωρητικών ο κανόνας της βολής του κανονιού (the cannon shot rule) αποτέλεσε αποκλειστική "σύλληψη" του Bynkershoek. Ομως, η άποψη αυτή δεν είναι ορθή (βλ. και Walker, op.cit. και Kent op.cit.). Αν και ο Bynkershoek είναι αυτός που εισήγαγε τον κανόνα στη θεωρία του διεθνούς δικαίου, δεν είναι αυτός που τον επινόησε. Πολλά χρόνια πριν από τον Bynkershoek ο κανόνας της βολής ήταν γνωστός στην πρακτική ορισμένων κρατών. Η απόσταση του βεληνεκούς εφαρμόστηκε κατά το δεύτερο ήμισυ του 17ου αι. στην Ολλανδία και τη Γαλλία.

Συγκεκριμένα στην Ολλανδία ο κανόνας της βολής χρησιμοποιήθηκε για πρώτη φορά το 1610 στη διάρκεια μιας διαφοράς με τη Μ.Βρεταννία για θέματα αλιείας. Οπως αναφέρεται στον Foulton, η πρώτη μνεία σε σχέση με τον κανόνα είχε έτσι : "For that it is by the Lawe of nacions, no prince can challenge further into the sea than he can command with a cannon except gulfes within their land from one point to an other",(βλ. Public Record Office, London, State Papers, Domestic, Vol. 47, σ.111, αναφορά στο Foulton, σ.156). Στη Γαλλία χρησιμοποιήθηκε για να εξυπηρετηθούν σκοποί ουδετερότητας. Στη συνέχεια, ο κανόνας της βολής εξελίχθηκε περισσότερο σε μέσο προστασίας των ουδέτερων κρατών. (βλ. Kent, op.cit., σ.537-544, Walker, op.cit., σ.215-222 και Swarztrauber, op.cit., σ.25-27).

4. Το πρωτότυπο έχει ως εξής : "...Quare omnino videtur vectius, eo potestatem terrae extendi, quousque tormenta exploduntur, eatenus quippe cum imperare, tum possidere videmur. Loquor autem de his temporibus, quibus illis machinis utimur : alioquin generaliter dicendum esset, potestatem terrae finiri, ubi finitur armorum vis; etenim haec, ut diximus, possessionem tuetur", στο De dominio maris, cap. ii. Επίσης, "...imperium terrae finitur, ubi finitur armorum potestas" και "terrae dominium finitur ubi finitur armorum vis", στο Quoestiones juris publici, αναφορά στο Foulton, op.cit., σ.556 και Halleck, op.cit., σ.167. Ο ανώνυμος ποιητής του "Della Natura" εξέφρασε την ιδέα αυτή στους ακόλουθους στίχους, τους οποίους ο Halleck μετέφρασε αντίστοιχα (ibid, σ.168, υποσ.1) :

| | |
|---|---|
| "Tanto s'avanza in mar questo dominio, | "Far as the sovereign can defend his sway, |
| Quant' esser puo d'antemurale eguardia, | Extends his empire o er the wat'ry way, |
| Fin dore puo da terra in mar ribrandosi, | The shot sent thundering to the liquid plain |
| Correr di cavo bronzo accesso fulmine". | Assigns the limits of his just domain". |

5. Βλ. και Matéesco-Matté Nic., Deux frontières invisibles : De la mer territoriale à l'air territorial, 1965, A. Pedone, Paris, σ.23.

6. Βλ. Foulton, op.cit., σ.559.

7. ibid. Επίσης, Walker, op.cit., σ.224 και Swarztrauber, op.cit., σ.32.

8. ibid. Επίσης, Butler and Maccoby, op.cit., σ.55.

9. Βλ. Foulton, op.cit., σ.560 και 32.

10. Βλ. Vattel, op.cit., σ.129.

11. Walker, op.cit., σ.225-226. Επίσης, Foulton, op.cit., σ.562.

12. "...The sea adjacent to the coast of a country was...under the sovereignty of the neighbouring territory as far as a cannonball could reach", βλ. Foulton, σ.562-63.

13. "...the limit of its dominion depend, not on cannon range, but upon considerations of general convenience", ibid.

14. Spain and Algiers, Treaty of June 14, 1786. Portugal and Russia, Treaty of Commerce of December 9/20, 1787, βλ. Crocker,H.G., επιμ., The extent of the marginal sea: A Collection of Official Documents and Views of Representative pyblicists, 1919, U.S. Department of State, Government Printing Office, Washington, D.C. σ.618,623. Επίσης, Foulton, op.cit., σ.569 και Jessup, op.cit., σ.42.

15. Για τις διεκδικήσεις των κρατών στη θάλασσα κατά το 18ο αι. βλ. και supra. Ακόμα για λεπτομέρειες βλ. Swarztrauber, op.cit., σ.30-32 και Foulton, σ.567-575.

16. Βλ. inter alia, Raestad, op.cit., σ.119, Crocker, op.cit., σ.608, Foulton, op.cit., σ.567-568, Kent, op.cit., σ.544-546 και Jessup, op.cit. σ.32, 35, 39.

17. Για την αποφυγή σύγχυσης ως προς τη χρησιμοποίηση των όρων "ναυτικό μίλι" και "ναυτική λεύγα" διευκρινίζονται τα εξής : Ως μονάδα μήκους για τη μέτρηση της γειτονικής θάλασσας του παράκτιου κράτους χρησιμοποιήθηκαν, κυρίως, το "ναυτικό μίλι" και η "ναυτική λεύγα". Υπήρξαν βέβαια και περιπτώσεις που η μέτρηση βασίστηκε σε άλλες μονάδες, όπως το χιλιόμετρο ή το μυριόμετρο. Αλλά οι περιπτώσεις αυτές ήταν ελάχιστες.
(α) Το "ναυτικό μίλι" (marine mile, nautical mile ή small nautical mile), είναι ίσο με 1853 ή 1852 μέτρα. Την αντιστοιχία των 1852 μ. έχει υιοθετήσει και η Διεθνής Υδρογραφική Διάσκεψη του 1929, στο Μονακό. (Βλ. και Boggs,Wh., Delimitation of the territorial sea, 24 A.J.I.L., 1930, σ.542). Ετσι το ναυτικό μίλι είναι περίπου ίδιο με το γεωγραφικό μίλι των 1855 μέτρων και, σύμφωνα με τη διεθνή βιβλιογραφία, αντιστοιχεί, όπως ακριβώς και το δεύτερο, με ένα λεπτό της μοίρας, δηλαδή με 1/60 της μοίρας ή του γεωγραφικού πλάτους (1 μοίρα = 1 γεωγραφικό πλάτος). Ακόμα το ναυτικό μίλι αναφέρεται ότι αντιστοιχεί και με 1,15 Αγγλικά μίλια. Το μίλι (mile), που προέρχεται από το λατινικό "milia passuum", ισοδυναμεί με 1478 μέτρα. Το Αγγλικό μίλι (English mile), γνωστό στη διεθνή βιβλιογραφία ως "statute mile", είναι ίσο με 1609,35 μέτρα. (Βλ. και Swarztrauber, op.cit., σ.7. Επίσης Jessup, op.cit., σ.xxxviii). Το παλαιό Δανικό μίλι (Danish mile) γνωστό και ως "international geographical mile" καθώς και "nautical mile" ισοδυναμεί με 7.420 μέτρα ή περίπου 4,6 Αγγλικά μίλια ενώ το παλαιό Πρωσσικό μίλι με 7531,9 μέτρα και το παλαιό Ισπανικό μίλι με 1850 μέτρα (Βλ. και Raestad, op.cit., σ.135 υποσ.2). Κατά τη Βρεταννική Υδρογραφική Υπηρεσία η οποία για την απόδοση του όρου "ναυτικό μίλι" έχει υιοθετήσει και τον όρο "admiralty mile" αυτό είναι ίσο με 1853,248 μέτρα. Η Αμερικανική Υδρογραφική Υπηρεσία έχει αποδεχτεί την αναλογία των 1853, 248 μέτρων και η αντίστοιχη Γαλλική Υπηρεσία την των 1853,9 μέτρων. Στους Jessup (βλ. op.cit., σ.xxxviii) και Colombos (βλ. op.cit., σ.79) το "admiralty mile" αναφέρεται ότι

είναι ίσο με 1853,2 μέτρα ενώ στον Swarztrauber (βλ. op.cit., σ.7) με 1852 μέτρα ή 2025,37 γυάρδες.

(β) Ο όρος "ναυτική λεύγα" (marine league) χρησιμοποιήθηκε ως μονάδα μέτρησης για τον προσδιορισμό της έκτασης της αιγιαλίτιδας ζώνης, για πρώτη φορά, από τα Σκανδιναβικά κράτη. Και γύρω στο 19ο αι. ο όρος αυτός είχε γίνει αποδεκτός από πολλά κράτη (π.χ. Γαλλία, Αγγλία, Ολλανδία, Ισπανία, Γερμανία, Ενωμένες Πολιτείες). Ο σύγχρονος όρος "ναυτική λεύγα" που αναφέρεται στη διεθνή βιβλιογραφία ως "marine league", ή "sea league", ή απλά "league" ισοδυναμεί με τρία ναυτικά μίλια, δηλαδή με 5559 ή 5556 μέτρα ή ακόμα με 3,453 Αγγλικά μίλια. Ετσι η σύγχρονη ναυτική λεύγα είναι περίπου το ίδιο με τρία λεπτά της μοίρας ή 1/20 της μοίρας. Η μέτρηση αυτή ισχύει για την Αγγλική λεύγα (English league), τη Γαλλική λεύγα (French lieue) καθώς και την Ισπανική λεύγα (Spanish legua). Διαφορετική όμως μέτρηση ισχύει αναφορικά με τη λεύγα των Σκανδιναβικών κρατών. Ετσι, η Σκανδιναβική λεύγα (Scandinavian league) ισοδυναμεί με τέσσερα ναυτικά μίλια και δώδεκα μέτρα, δηλαδή με 7.420 μέτρα. (Βλ. Foulton, op.cit., σ.568 υποσ.1 και Swarztrauber, op.cit., σ.48). Μ'άλλα λόγια, η ναυτική λεύγα όταν χρησιμοποιείται από Σκανδιναβούς νομομαθείς ή από άλλους οι οποίοι αναφέρονται στην αιγιαλίτιδα ζώνη των Σκανδιναβικών χωρών αφορά γενικότερα μιά απόσταση τεσσάρων ναυτικών μιλίων αντί των τριών που είναι η λεύγα των χωρών της Νότιας Ευρώπης. (Για το ναυτικό μίλι και τη ναυτική λεύγα βλ. επίσης Swarztrauber, op.cit., σ.7, 47-48, Jessup, op.cit., σ.xxxviii, Ferguson, op.cit., σ.399).

18. Βλ. Walker, op.cit., σ.231.

19. ibid, σ.226.

20. Βλ. Colombos, op.cit., σ.83.

21. Hersey,A.S., The essentials of international public law and organization, 1927, Macmillan Co., N.Y., revised ed., σ.295.

22. Βλ. Bynkershoek, C Van,., De Dominio Maris, μεταφ. by Ralph van Deman Magoffin, in Classics of International law, επιμ. Scott,J.B., 1923, Carnegie Endowment for International Peace, N.Y., σ.17.

23. Βλ. Walker, op.cit., σ.211, 213.

24. Για λεπτομέρειες βλ. Swarztrauber, op.cit., σ.34-35.

## 2.3.Μετεξέλιξη από τον κανόνα της βολής : Η παραδοσιακή θεωρία των τριών μιλίων

### 2.3.1. Πρώτη προσέγγιση

Πριν τη λήξη του 18ου αιώνα το όριο των τριών μιλίων φάνηκε να επικρατεί. Και βέβαια δε χωρά αμφιβολία ότι αυτό αποτέλεσε εξέλιξη του καθεστώτος της βολής, αφού ύστερα από την επικράτηση του τελευταίου υποστηρίχθηκε ότι το βεληνεκές κάλυπτε περίπου μιαν αντίστοιχη απόσταση. Πάντως, έγινε φανερό πως η ταύτιση των δυο κανόνων, της βολής και των τριών μιλίων, που παρατηρήθηκε σε συγκεκριμένες χρονικές περιόδους, δημιούργησε ορισμένα προβλήματα.[1] Ενώ έγινε ακόμα φανερό ότι το νέο κριτήριο, των τριών μιλίων, όταν δεν ταυτιζόταν με τον κανόνα της βολής εξασφάλιζε πάντοτε σταθερά και σαφή σύνορα προς την ανοιχτή θάλασσα.

Ο πρώτος που εισήγαγε την ιστορική σύνδεση των δυο εννοιών ήταν ο Ιταλός Galiani ο οποίος προς το τέλος του αιώνα (1782), στο περίφημο έργο του για τα ουδέτερα κράτη,[2] υποστήριξε σχετικά με τη μέτρηση της αιγιαλίτιδας ζώνης ότι "η σταθερή απόσταση των τριών μιλίων αποτελούσε το όριο εκείνο που κανένα κανόνι δεν μπορούσε να υπερβεί".[3] Η τοποθέτηση αυτή οδήγησε ορισμένους θεωρητικούς να δεχτούν ότι ο Galiani ήταν ο πρώτος που διατύπωσε τον κανόνα των τριών μιλίων ως "ισοδύναμο" με τον κανόνα της βολής.[4] Δεν έλειψε όμως και η αντίθετη θέση. Κατά τον Walker: "Ο Galiani ούτε αρνήθηκε τον κανόνα της βολής ούτε διακήρυξε ότι ο κανόνας αυτός ισοδυναμούσε με τρία μίλια. Υιοθέτησε απλά, και μάλιστα ως αντικατάσταση του παλιού κανόνα, της βολής, το σταθερό όριο των τριών μιλίων που ουσιαστικά ξεπερνούσε τα τότε γνωστά όρια δράσης ενός κανονιού δίχως, όμως, να υπερβαίνει τις τεχνολογικές δυνατότητες της εποχής. Ετσι ο Galiani επέλεξε ως μονάδα μέτρησης τη ναυτική λεύγα ισοδύναμη με τρία μίλια. Μιαν απόσταση δηλαδή μεγαλύτερη από το βεληνεκές εκείνης της εποχής αλλά μικρότερη από τα τέσσερα μίλια που είχαν διεκδικήσει οι Σκανδιναβοί"[5].

Λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι τότε που ο Galiani πρότεινε την απόσταση των τριών μιλίων (1782) δεν ήταν σίγουρο εάν το μεγαλύτερο βεληνεκές έφτανε την απόσταση αυτή ενώ ήταν βέβαιο ότι έφτανε περίπου τα δυο μίλια[6] νομίζουμε ότι θάταν ορθό να συμφωνήσουμε με την πιο πάνω θέση. Πάντως, γεγονός είναι ότι ο Galiani πρώτος επιδοκίμασε τα τρία μίλια ως όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης γι'αυτό και θεωρείται ότι πρώτος εισήγαγε τον κανόνα αυτό στη θεωρία του διεθνούς δικαίου[7].

### 2.3.2. Οι θέσεις των θεωρητικών μέχρι τα μέσα του 19ου αι.

Μετά τον Galiani το όριο των τριών μιλίων ως ισοδύναμο με τον κανόνα της βολής αναγνώρισαν μόνο ορισμένοι νομομαθείς. Ανάμεσα σ'αυτούς ήταν ο Azuni ο οποίος αποδέχτηκε τα τρία μίλια ως ισοδύναμα με την απόσταση της βολής ενώ, παράλληλα, για σκοπούς ουδετερότητας αποδέχτηκε διαφορετικό όριο : τις δυο ναυτικές λεύγες.[8] Αντίθετα ο G.F. von Martens, την ίδια εποχή, αποδέχτηκε μεν τον κανόνα της βολής ως ισοδύναμο, όμως, με την απόσταση τριών λευγών.[9] Η ίδια θέση εκφράστηκε και από τον Schmalz. Ενώ ο Klubev αν και υιοθέτησε τον κανόνα της βολής δεν πρότεινε κανένα σταθερό όριο.

Στα μέσα του επόμενου αιώνα, 1836, ο Wheaton έδειξε προτίμηση στα τρία μίλια.[10] Λίγο αργότερα, 1844, και ο Heffter μολονότι δεν αγνόησε την ευρεία αποδοχή του κανόνα της βολής ευνόησε το σταθερό όριο των τριών μιλίων υποστηρίζοντας ότι η βολή του κανονιού δεν εξασφάλιζε σταθερά σύνορα.[11] Ο Massé πάντως διακήρυξε τον

κανόνα της βολής ως ισοδύναμο με την απόσταση των τριών μιλίων.[12] Αντίθετα ο Reddie έκανε αποδεκτή τη θεωρία της βολής δίχως, όμως, να προτείνει ένα συγκεκριμένο όριο.[13] Ενα χρόνο αργότερα, 1845, ο Ortolan υιοθέτησε τη θεωρία του Bynkershoek και διακήρυξε επιπλέον ότι αν και τα τρία μίλια αποτελούσαν το αποδεκτό όριο, ωστόσο, τίποτα δεν εμπόδιζε τα κράτη να καθορίσουν ένα διαφορετικό όριο προσαρμοσμένο στις εξελίξεις της τεχνολογίας.[14] Την ίδια εποχή, ο H.Oppenheim δίχως να αρνηθεί τον κανόνα της βολής, επισήμανε ότι νέα τάση ήταν η αιγιαλίτιδα ζώνη να καθορίζεται σύμφωνα με το όριο των τριών μιλίων.[15] Αντίθετα ο Hautefeuille, στα 1848, απορρίπτοντας τελείως τα τρία μίλια υπερασπίστηκε την κλασσική θεωρία της βολής προσαρμοσμένη μάλιστα στις τεχνολογικές εξελίξεις.[16]

### 2.3.3. Ορισμένες σκέψεις

Το κριτήριο των τριών μιλίων διαμορφώθηκε ως μετεξέλιξη από τον κανόνα της βολής. Από τη στιγμή δηλαδή που έγινε φανερό ότι με τη βολή δεν εξασφαλίζονταν σταθερά όρια ο προβληματισμός στράφηκε προς την υιοθέτηση ενός κριτηρίου που θα οδηγούσε σε οριστικές και σαφείς λύσεις. Ετσι, "επιλέγησαν" τα τρία μίλια, ως η απόσταση εκείνη που δεν υπολειπόταν των τότε γνωστών ορίων δράσης ενός κανονιού και δεν ξεπερνούσε τις τεχνολογικές δυνατότητες της εποχής. Με την επιλογή των τριών μιλίων επιτυγχάνονταν: α) σταθερά και ομοιόμορφα σύνορα προς την ανοιχτή θάλασσα και β) δυνατότητα συνύπαρξης μιας στενής αιγιαλίτιδας ζώνης που παρείχε ασφάλεια στα παράκτια κράτη και ενός καθεστώτος για τις ανοιχτές θάλασσες που δεν έθιγε τις ελευθερίες των κρατών.

Η διαμόρφωση, όμως, του κριτηρίου των τριών μιλίων δεν οδήγησε στην πλήρη αποδοχή του από τους θεωρητικούς. Από τότε που το κριτήριο αυτό εμφανίστηκε στη θεωρία του διεθνούς δικαίου, λίγο πριν τα τέλη του 18ου αι. μέχρι τα μέσα περίπου του επόμενου αιώνα, οι αντιλήψεις των θεωρητικών πάνω στο θέμα συμπερασματικά είχαν ως εξής:

Κυρίαρχη τάση αποτέλεσε η καθιέρωση μιας σταθερής απόστασης. Ομως τα τρία μίλια δεν αποδείχθηκαν η μοναδική επιλογή για τους θεωρητικούς. Υπήρξαν αρκετοί που αποδέχτηκαν την αντιστοιχία της βολής με τη σταθερή απόσταση των τριών μιλίων όπως και άλλοι που έδειξαν αποκλειστική προτίμηση στον κανόνα των τριών μιλίων. Δεν έλειψαν, επίσης, αυτοί που, επηρεασμένοι από το παρελθόν, παρέμειναν πιστοί στην αποδοχή μιας ομοιόμορφης και πλατιάς αιγιαλίτιδας ζώνης, όπως κι εκείνοι που φάνηκαν διατεθειμένοι να προσαρμόσουν το όριο στις τεχνολογικές δυνατότητες της εποχής. Τέλος, δεν έλειψαν και ορισμένοι που βρέθηκαν στο δίλημμα της επιλογής ανάμεσα στα σταθερά τρία μίλια και τη βολή που αναπόφευκτα οδηγούσε, κάθε φορά, σε μεταβλητά όρια. Γεγονός, πάντως, ήταν ένα: Ενώ όλοι σχεδόν οι θεωρητικοί προσανατολίστηκαν προς την άποψη της καθιέρωσης σταθερών ορίων καμμιά συμφωνία δεν επιτεύχθηκε ως προς ένα συγκεκριμένο όριο.

### 2.3.4. Πρώτη εφαρμογή του κανόνα των τριών μιλίων στην πρακτική των κρατών

Αντίθετα από τη θεωρία, την ίδια χρονική περίοδο, και μάλιστα πριν από το τέλος του 18ου αι., η πρακτική δυο ισχυρών ναυτικών δυνάμεων - των Ηνωμένων Πολιτειών και της Μεγάλης Βρεταννίας - πάνω στο θέμα έτεινε να προκαλέσει την υιοθέτηση του ορίου των τριών μιλίων.

Στα 1793, όταν ξέσπασε ο πόλεμος ανάμεσα στη Μ. Βρεταννία και τη Γαλλία, οι Ηνωμένες Πολιτείες έκριναν αναγκαίο, για την ουδετερότητά τους, να προσδιορίσουν την αιγιαλίτιδα ζώνη τους. Εξέδωσαν λοιπόν και γνωστοποίησαν προς τους δυο εμπολέμους τη διπλωματική Νότα Jefferson[17] στην οποία πρότειναν προσωρινά, για λόγους ουδετερότητας, την απόσταση της μιας λεύγας ή των τριών γεωγραφικών μιλίων ως το μικρότερο όριο που ένα κράτος μπορούσε να διεκδικήσει και που αντιστοιχούσε στο μεγαλύτερο βεληνεκές ενός κανονιού. Λίγους μήνες μετά την κοινοποίηση της Νότας Jefferson το Αμερικανικό Κογκρέσσο ψήφισε νόμο [The Neutrality Act της 5ης Ιουνίου 1794] με τον οποίο το όριο των τριών μιλίων υιοθετήθηκε ως έκταση της αιγιαλίτιδας ζώνης του κράτους.[18]

Με την έναρξη του επόμενου αιώνα, το όριο των τριών μιλίων έγινε αποδεκτό και από τη Μ. Βρεταννία. Στην Αγγλική νομική επιστήμη η εισαγωγή των τριών μιλίων επιτεύχθηκε με τις τρεις περίφημες δικαστικές αποφάσεις του Sir W. Scott (αργότερα Lord Stowell) : The Twee Gebroeders (1800), the Vrow Anna Catharina (1803) και the Anna (1805),[19] με τις[20] οποίες αναγνωρίστηκε η απόσταση των τριών μιλίων, για λόγους ουδετερότητας.

Ετσι στα 1793, για πρώτη φορά στη διπλωματική πρακτική των κρατών, ο κανόνας της βολής απέκτησε ισοδυναμια με την απόσταση των τριών μιλίων ή της μιας λεύγας. Οι Ηνωμένες Πολιτείες υπήρξαν το κράτος που προχώρησε στο αποφασιστικό πρώτο βήμα για την υιοθέτηση των τριών μιλίων. Η Μ. Βρεταννία, από τη μεριά της Ευρώπης, ακολούθησε δεύτερη. Και όπως διαπιστώθηκε το όριο αυτό εξυπηρέτησε τότε ένα, κυρίως, σκοπό: την ουδετερότητα. Αφού χρησιμοποιήθηκε αποκλειστικά για τον προσδιορισμό των ουδέτερων νερών γύρω από τις ακτές των συγκεκριμένων κρατών.
Εκτοτε, και μέχρι τις αρχές του 20ου αι., τα τρία μίλια γνώρισαν ευρεία αποδοχή στην κρατική πρακτική. Και έπαυσαν μεν να αντιστοιχούν στην απόσταση της μεγαλύτερης "βολής", μιας και η βολή αυξήθηκε σημαντικά με την τεχνολογική πρόοδο και την εξέλιξη της πολεμικής βιομηχανίας, παρέμειναν όμως η μικρότερη απόσταση που ένα κράτος μπορούσε να διεκδικήσει για τη μέτρηση της αιγιαλίτιδας ζώνης του.

1. Βλ. και Walker, op.cit., σ.213.

2. De 'Doreri de' principi neutrali verso i principi guerregianti, e di questi verso neutrali, Naples, 1782.

3. ibid, σ.422 βλ. αναφορά στο Walker, op.cit., σ.229.

4. Βλ. inter alia Fulton, op.cit., σ.563, Raestad, op.cit., σ.125, Jessup, op.cit., σ.6.

5. Walker, op.cit., σ.229-231.

6. Βλ. και supra. Επίσης Swarztrauber, op.cit., σ.34-35.

7. ibid, σ.56.

8. ibid, σ.81-82. Επίσης Foulton, op.cit., σ.565.

9. Για λεπτομέρειες βλ. στο Butler-Maccoby, op.cit., σ.55 και Foulton, op.cit., σ.563-564.

10. Ο Wheaton υποστήριξε σχετικά τα εξής: "...Σύμφωνα με την πρακτική η εδαφική δικαιοδοσία επεκτείνεται σε απόσταση μιας ναυτικής λεύγας ή μιας βολής κανονιού τοποθετημένου στην ξηρά...Ο κανόνας που ισχύει ως πρός το θέμα είναι το terrae dominium finitur ubi finitur armorum vis που γενικά αναγνωρίζεται ότι είναι μια απόσταση περίπου τριών μιλίων από την ξηρά" Βλ. Wheaton,H., Elements of international law, επιμ. Boyd,A.C., 1878, Stevens and Sons, London, 4th ed. in 1904, σ.276.

11. Βλ. Foulton, op.cit., σ.600 και Swarztrauber, op.cit., σ.82.

12. Massé, op.cit., σ.113.

13. Βλ. Foulton, op.cit., σ.601.

14. Ortolan, op.cit., σ.157.

15. Βλ. Swarztrauber, op.cit., σ.82.

16. ibid, σ.100. Επίσης Foulton, op.cit., σ.601.

17. Η Νότα της 8ης Νοεμβρίου 1793 που στάλθηκε από τον τότε γραμματέα του κράτους Jefferson στους υπουργούς της Γαλλίας (Genet) και της Μ.Βρεταννίας (Hammond) είχε ως εξής : "...The greatest distance to which any respectable assent among nations has been at any time given, has been the extent of the human sight, estimated at upwards of twenty miles, and the smallest distance, I believe, claimed by any nation whatever, is the utmost range of a cannon ball, usually stated at one sea league...The President gives instructions to the officers acting under his authority to consider those therefore given them as restrained for the present to the distance of one sea league or three geographic miles...". Βλ. Wharton,Fr., A digest of the international law of the United States, 1887, D.C.; Government Printing Office, Washington, 2nd ed., Vol. I, σ.100 και Moore, op.cit., σ.702-703.

18. Για λεπτομέρειες πάνω στο θέμα βλ. Jessup, op.cit., σ. 50-51 και Swarztrauber, op.cit., σ. 56-60.

19. Λεπτομέρειες για τις αποφάσεις βλ. στο Fulton, op.cit., σ. 577-580, O' Connell,The international law of the sea, op.cit., σ. 131-132, Swarztrauber, op.cit., σ. 60.

20. Πάντως, όσο αφορά τη Μ. Βρεταννία, το όριο των τριών μιλίων ενώ αρχικά συνδέθηκε μόνο με την ουδετερότητα σύντομα εφαρμόστηκε και για άλλους σκοπούς όπως αλιείας. Παράδειγμα, η Συνθήκη του 1818 ανάμεσα στη Μ. Βρεταννία και τις Ενωμένες Πολιτείες (βλ. Fulton, op.cit., σ. 581), καθώς και οι Συνθήκες αλιείας ανάμεσα στη Μ. Βρεταννία και τη Γαλλία του 1839 και 1857 (βλ. αναφορά στο Swarztrauber, op.cit., σ. 65).

## 3. "Βολή ή τρία μίλια;": Τάσεις και περιπτώσεις επικράτησης στη θεωρία και την πρακτική

### 3.1. Δεύτερο μισό του 19ου αι.: 1850-1900

#### 3.1.1. Μισός αιώνας στήριξης του κανόνα "της βολής" από τους θεωρητικούς-Κριτική

Παρά το γεγονός ότι κατά την περίοδο αυτή - δεύτερο μισό του 19ου αι. - στην πρακτική των κρατών, όπως θα διαπιστωθεί λίγο παρακάτω, επικράτησε το όριο των τριών μιλίων αντίθετα στη θεωρία οι απόψεις διχάστηκαν. Αρκετοί ήταν οι συγγραφείς που αναγνώρισαν τα τρία μίλια. Ομως, η πλειονότητα αυτών ακολούθησε την κλασσική θεωρία της βολής η οποία με τις προόδους του πυροβολικού και την αύξηση του βεληνεκούς, άρχισε να εξασφαλίζει πολύ μεγαλύτερα όρια. Ετσι:

Στα 1854, ο Phillimore - από τους πρώτους Βρεταννούς νομομαθείς που αποδέχτηκαν τη δυνατότητα επέκτασης του ορίου των τριών μιλίων - αν και υποστήριξε ότι η διεύρυνση του ορίου των τριών μιλίων θάπρεπε νάταν σύμφωνη με την πρακτική, συμφώνησε τελικά με την ιδέα της διεύρυνσης.[1] Λίγα χρόνια αργότερα, ο Halleck αναγνώρισε τα τρία μίλια ως τη μετρική αντιστοιχία στην οποία είχε εξελιχθεί η "βολή", όμως, παράλληλα, αποδέχτηκε, για λόγους οικονομικούς και αμυντικούς, τη δυνατότητα άσκησης εξουσίας πέρα από την απόσταση αυτή.[2] Ο Twiss, διακήρυξε την προτίμησή του στο όριο των τριών μιλίων και υποστήριξε ότι " το κράτος πέρα από την απόσταση της μιας ναυτικής λεύγας από τις ακτές του δεν είχε καμμιά δικαιοδοσία".[3]

Λίγο αργότερα, στα 1868, ο Calvo κατέληξε στην άποψη ότι η απόσταση των τριών μιλίων ήταν ανεπαρκής. Ως πιο ικανοποιητικό έκρινε ο ίδιος το όριο των πέντε μιλίων το οποίο θεώρησε ότι αντιστοιχούσε στη "βολή" των σύγχρονων κανονιών.[4] Παρόμοια άποψη εκφράστηκε και από τον Greasy (1876).[5]

Την ίδια περίπου εποχή, 1880, και ο Hall διακήρυξε την αναποτελεσματικότητα του ορίου των τριών μιλίων.[6] Αντίθετα ο Ferguson έδειξε προτίμηση στο όριο αυτό.[7] Στα 1882 ο Perels απέρριψε εντελώς τα τρία μίλια.[8] Και στα 1887 ο de Olivart, για να δικαιολογήσει τις διεκδικήσεις μεγαλύτερων ορίων από τη μεριά της Ισπανίας και της Πορτογαλίας, μεταχειρίστηκε το επιχείρημα της επέκτασης του ορίου των τριών μιλίων ανάλογα με την ακτίνα δράσης των σύγχρονων κανονιοβολίων.[9] Την ανάγκη επέκτασης του ορίου των τριών μιλίων ανάλογα με την ακτίνα δράσης των σύγχρονων πυροβόλων υποστήριξε σθεναρά και ο Pradier - Fodéré ο οποίος αναγνώρισε, ωστόσο, την αποδοχή των τριών μιλίων από την πλειονότητα των κρατών.[10] Προτίμηση στον κανόνα της βολής έδειξε και ο Latour.[11] Στα 1894 εξάλλου, ο de Martens θερμός υποστηρικτής της θεωρίας της βολής διακήρυξε τη διεύρυνση του ορίου μέχρι την απόσταση των δέκα μιλίων.[12]

Τον κανόνα της βολής υιοθέτησε και ο Piédelièvre. Απεναντίας, ο Lawrence παρέμεινε πιστός στον κανόνα των τριών μιλίων.[13] Λίγο αργότερα, στα 1898, και ο de Lapradelle επιδοκίμασε τα τρία μίλια αλλά μόνο για λόγους ουδετερότητας ενώ για άλλους λόγους, όπως αλιείας, αναγνώρισε μεγαλύτερα όρια.[14] Την ίδια περίοδο ο Schüching αποδέχτηκε το κριτήριο του κανόνα της βολής υποστηρίζοντας, μάλιστα, ότι η απόσταση στην οποία αντιστοιχούσε η βολή την εποχή εκείνη έφτανε περίπου τα δέκα μίλια.[15]

Από τα παραπάνω γίνεται φανερό ότι αν και η διάσταση απόψεων δεν έλειψε πάντως, κατά την περίοδο αυτή, έπαψε να υφίσταται το δίλημμα της επιλογής ανάμεσα στα σταθερά τρία μίλια και τον κανόνα της βολής. Οι θεωρητικοί άρχισαν να δείχνουν σταθερά την προτίμησή τους στη θεωρία της βολής, σύμφωνα με την οποία "το βεληνεκές" αποτελούσε πλέον το καθοριστικό στοιχείο για τον προσδιορισμό του ορίου της αιγιαλίτιδας ζώνης. Ετσι οι νομομαθείς εγκατέλειψαν τα τρία μίλια και προσανατολίστηκαν σε μεγαλύτερα όρια - όπως αυτό των δέκα μιλίων - που εξασφάλιζαν τα ισχυρά κανονιοβόλια της εποχής με την επέκταση του βεληνεκούς τους. Και είναι αξιοσημείωτο ότι οι περισσότεροι συγγραφείς που στράφηκαν στην υιοθέτηση της βολής προέρχονταν κυρίως από την ηπειρωτική Ευρώπη. Αντίθετα, η πλειονότητα των Αγγλων και Αμερικανών συγγραφέων παρέμειναν πιστοί στα τρία μίλια *τα οποία αποδέχτηκαν ως καθιερωμένο κανόνα του διεθνούς δικαίου*. Δεν έλειψαν, πάντως, και ορισμένοι, όπως οι Phillimore και Halleck, που επιδοκίμασαν την επέκταση των τριών μιλίων.

### 3.1.2. Η πρακτική των κρατών υπέρμαχος των τριών μιλίων

Τα κράτη, την ίδια περίοδο, υποστήριξαν το όριο των τριών μιλίων αν όχι ως όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης τους, τουλάχιστον για λόγους αλιείας. Συγκεκριμένα:

Μια από τις ναυτικές δυνάμεις της εποχής που υποστήριξαν σθεναρά το όριο των τριών μιλίων ήταν η Μ. Βρεταννία.[16] Δεν είναι περίεργο που ορισμένοι συγγραφείς την αποκάλεσαν πρόμαχο ["champion"] των τριών μιλίων. Ολόκληρη η νομοθεσία και η πρακτική της χώρας στη διάρκεια του 19ου αιώνα, στηρίχθηκε, αναφορικά με τα δικαιώματα στη γειτονική θάλασσα, στο όριο αυτό. Πλήθος υπήρξαν οι συνθήκες - διμερείς και πολυμερείς - και πλήθος οι εσωτερικοί νόμοι και οι δικαστικές αποφάσεις με τις οποίες επιδοκιμάστηκαν τα τρία μίλια[17]. Αναφέρονται μεταξύ άλλων οι νόμοι του 1876 ["The Customs Consolidation Act of 1876"], του 1878 ["The Territorial Waters Jurisdiction Act of 1878"] και του 1883 ["The Sea Fisheries Act of 1883"] που υπήρξαν θεμελιακοί για την υιοθέτηση του ορίου των τριών μιλίων, ως έκτασης της αιγιαλίτιδας ζώνης του κράτους.[18] Υπογραμμίζεται δε ότι από την περίοδο εκείνη η Μ. Βρεταννία άρχισε να ακολουθεί μια πολιτική που ν'αναγνωρίζει τα τρία μίλια όχι μόνο ως κανόνα του διεθνούς δικαίου αλλά και ως τη μοναδική απόσταση μέσα στην οποία το κράτος έπρεπε να ασκεί εξουσία, ανεξάρτητα από την ικανότητά του να επεκτείνει την εξουσία του και πέρα από την απόσταση αυτή.

Παρόμοια πολιτική ασκήθηκε και από τις Ηνωμένες Πολιτείες οι οποίες, επανειλημμένα, μετά το 1793 - που για πρώτη φορά υιοθέτησαν τα τρία μίλια - διακήρυξαν την προσκόλλησή τους στο όριο αυτό.[19]

Εκτός από τη Μ. Βρεταννία και τις Ηνωμένες Πολιτείες που την περίοδο αυτή, συμπεριφέρθηκαν ως οι "κατ' εξοχήν υποστηρικτές" των τριών μιλίων και άλλα κράτη ακολούθησαν τον κανόνα των τριών μιλίων. Η Γερμανία (Πρωσία μέχρι το 1871) αν και δεν όρισε με νόμο την έκταση της αιγιαλίτιδας ζώνης της υποστήριξε τα τρία μίλια με τη συμμετοχή της σε συνθήκες με τις οποίες καθιερωνόταν το όριο αυτό.[20] Η Γαλλία αποδέχτηκε τα τρία μίλια στην αρχή για λόγους αλιείας και προς τα τέλη του αιώνα για λόγους ουδετερότητας.[21] Η Αυστρία (Αυστρο-Ουγγαρία μέχρι το 1867) αποδέχτηκε τα τρία μίλια επίσης για λόγους ουδετερότητας και αλιείας.[22] Η Ρωσία προσαρμόστηκε στο όριο των τριών μιλίων από τα μέσα, κυρίως, του αιώνα.[23] Εξάλλου, η Δανία, ένα από τα Σκανδιναβικά κράτη που στο παρελθόν διεκδίκησαν την ναυτική λεύγα των τεσσάρων μιλίων, έκανε αποδεκτή, με τη συμμετοχή της σε ορισμένες πολυμερείς και διμερείς συμφωνίες, την υιοθέτηση του ορίου των τριών μιλίων για θέματα αλιείας.[24] Το

όριο των τριών μιλίων υιοθέτησαν, επίσης, προς τα τέλη του αιώνα, το Βέλγιο και η Ολλανδία[25] καθώς και η Τουρκία για θέματα αλιείας γύρω από το νησί της Κρήτης[26]. Στα 1869 επίσης η Ελλάδα αποδέχτηκε τα τρία μίλια και αυτή για θέματα αλιείας.[27] Αντίθετα. Η Ιταλία με εξαίρεση τη συμμετοχή της σε μια πολυμερή συμφωνία που καθιέρωνε τα τρία μίλια, σε όλη τη διάρκεια του αιώνα ήταν προσκολλημένη στον κανόνα της βολής.[28] Το όριο των τριών μιλίων υιοθετή θηκε και από την Ιαπωνία για λόγους ουδετερότητας στη διάρκεια του Γαλλο-Πρωσικού πολέμου (1870)[29]. Από τα κράτη της Λατινικής Αμερικής η Χιλή (1855)[30] ο Ισημερινός (1857), η Βραζιλία (1859), το Ελ Σαλβαντόρ (1860), η Αργεντινή (1869) και η Ονδούρα (1880) αποδέχτηκαν στην εσωτερική νομοεσία τους, διατύπωση σύμφωνα με την οποία "η απόσταση της μιας ναυτικής λεύγας από τις ακτές προσδιόριζε την έκταση της αιγιαλίτιδας ζώνης τους ..."[31].

Πάντως, στη διάρκεια του 19ου αι. έγινε φανερό ότι υπήρξαν και κράτη που διεκδίκησαν μεγαλύτερα από τα τρία μίλια όρια. Αναφέρονται: Η Νορβηγία και η Σουηδία που παρέμειναν πιστές στο όριο των τεσσάρων μιλίων.[32] Επίσης η Ισπανία και η Πορτογαλία που διεκδίκησαν τα έξι μίλια,[33] καθώς και το Μεξικό που διεκδίκησε εννέα μίλια.[34]

Η παραπάνω εικόνα της πρακτικής των κρατών κάνει σαφές ότι την ίδια χρονική περίοδο που οι θεωρητικοί αναζητούσαν πλατύτερες από τα τρία μίλια αιγιαλίτιδες ζώνες με το να υποστηρίζουν τον κανόνα της βολής που τους παρείχε τη δυνατότητα για επέκταση τα πιο πολλά κράτη, αντίθετα, με πρωτοπόρους τις δυο ναυτικές δυνάμεις - Μ. Βρεταννία και Ηνωμένες Πολιτείες - προσπαθούσαν να εξασφαλίσουν σταθερά σύνορα περιορισμένα στα τρία μίλια: Σ'ένα όριο δηλαδή που στις μεγάλες ναυτικές δυνάμεις έδινε τη δυνατότητα να εμφανίζονται και ως υπέρμαχοι της ελευθερίας των θαλασσών. Ενώ στις πιο μικρές δυνάμεις εγγυούνταν τη δημιουργία στενών αλλά σταθερών συνόρων αφενός και αφετέρου τη δυνατότητα αποκλειστικής εκμετάλλευσης του θαλάσσιου πλούτου, χωρίς να θίγονται ιδιαίτερα τα συμφέροντα των μεγάλων.

Ετσι, αν και δεν έλειψαν και κράτη που διεκδίκησαν μεγαλύτερα όρια, η μεγάλη μερίδα των κρατών έγιναν με την πρακτική τους εκφραστές των τριών μιλίων. Τα πιο πολλά κράτη αναγνώρισαν και αποδέχτηκαν δηλαδή , έστω για διάφορους λόγους το καθένα, είτε με τη νομοθεσία τους είτε με τη συμμετοχή τους σε διμερείς και πολυμερείς συμφωνίες, το σταθερό όριο των τριών μιλίων.

Πάντως διευκρινίζεται εδώ πως την άποψη της Μ. Βρεταννίας και των Ηνωμένων Πολιτειών ότι τα τρία μίλια αποτελούσαν κανόνα γενικής εφαρμογής δε συμμερίστηκαν τα υπόλοιπα κράτη που υιοθέτησαν το όριο αυτό.

1. Βλ. Phillimore, Sir R. J., Commentaries upon international law, 1879-1889, Butterworths, London, Vol. I, 3rd ed. σ. 263.

2. Βλ. Halleck, op.cit., κεφ. VI, σ. 167-168.

3. βλ. Twiss, op.cit., σ. 292.

4. Βλ. Calvo, op.cit., σ. 478, 484.

5. Βλ. Swarztrauber, op.cit., σ. 69.

6. Ανάμεσα σε άλλα ο Hall διατύπωσε επίσης: "... Γενικά το όριο καθορίζεται στα τρία μίλια.Για τον καθορισμό της απόστασης αυτής λαμβάνεται υπόψη η υποτιθέμενη βολή του κανονιού, τοποθετημένου στην ακτή, και όχι οι πρόσφατες εξελίξεις σχετικά με την αύξηση της βολής ... Ενόψει των διαφόρων απόψεων ως προς το όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης είναι αμφίβολο ... εάν τα τρία μίλια αποτέλεσαν ποτέ ένα γενικό κανόνα ... Οπωσδήποτε όμως, η υιοθέτησή τους για ένα μεγάλο χρονικό διάστημα υποχρεώνει τα κράτη να τα αποδεχτούν ενόψει, μάλιστα, και της έλλειψης συμφωνίας ως προς ένα μεγαλύτερο όριο ... Πιστεύεται πάντως ότι η απόσταση των τριών μιλίων θεωρείται αναποτελεσματική για την ασφάλεια του κράτους. Επιπλέον ένα κράτος θέλει να ελέγχει ένα μεγαλύτερο κομμάτι θάλασσας και για λόγους αλιείας ...". Βλ. Hall, op.cit., σ. 191-192.

7. Βλ. Ferguson, op.cit., κεφ. XI, σ. 399.

8. Κατά τον Perels "Η έκταση της αιγιαλίτιδας ζώνης καθορίζεται σύμφωνα με την ακτίνα βολής κάθε εποχής και είναι η ίδια σε κάθε εποχή για όλες τις θάλασσες επειδή δεν είναι δυνατόν να εξαρτάται από τα κανόνια κάθε συγκεκριμένης χώρας ...". Βλ. Perels, op.cit., σ.292.

9. βλ. Olivart, Tratado de derecho internacional publico, αναφορά στο Swarztrauber, op.cit., σ. 79.

10. βλ. Pradier - Fodéré, Traité de droit international public european et américain, αναφορά ibid, σ. 80.

11. βλ. Latour, La mer territoriale, αναφορά στο Foulton, op.cit., σ. 685.

12. Ο De Martens διατύπωσε τη θέση του ως εξής: "... Το όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης πρέπει να μεταβάλεται ανάλογα με τις αλλαγές που επέρχονται από την αύξηση του ορίου της βολής ... Εάν στην παρούσα εποχή τα κανόνια φθάνουν μέχρι τα δώδεκα ή τα δεκαπέντε μίλια και η αιγιαλίτιδα ζώνη πρέπει, επίσης, να επεκτείνεται μέχρι τα δεκαπέντε μίλια ... Κατά τη γνώμη μας το όριο των δέκα μιλίων συμφωνεί περισσότερο με τη μέση ακτίνα βολής ενός σύγχρονου κανονιού καθώς και με μια αποτελεσματική προστασία των συμφερόντων του παρόχθιου πληθυσμού που ζει από τη θαλάσσια αλιεία". Βλ. Martens,F. F. de, Le tribunal d' arbitrage de Paris et la mer territoriale, R.G.D.I.P., 1894, No 1, σ. 39, 43.

13. Βλ. Lawrence,T.J., The principles of international law, 1905, Boston, 3rd ed., σ.138-139.

14. Βλ. de Lapradelle, op.cit.,σ. 340-342.

15. Βλ. Schücking, Das küstenmeer im internationalen rechte, αναφορά στο Swarztrauber, op.cit., σ. 102.

16. Βλ. Jessup, op.cit., σ. 10 και Swarztrauber, op.cit., σ. 64.

17. Για λεπτομέρειες βλ. Colombos, op.cit., σ. 85-87 και Swarztrauber, op.cit., σ. 65-69.

18. Βλ. Υπόθεση "The Franconia", στο Colombos, op.cit., σ. 85.

19. Λεπτομέρειες για την πρακτική των Ηνωμένων Πολιτειών βλ. στο Jessup, op.cit., σ. 49-60 και Colombos, op.cit., σ. 87-88.

20. Βλ. North Sea Fisheries Convention of 1882, Suez Canal Convention of 1888, κ.α. στο Fulton, op.cit., σ. 652 και Swarztrauber, op.cit., σ. 85-86.

21. Βλ. Jessup, op.cit., σ. 19-20 και Swarztrauber, op.cit., σ. 71-72.

22. Βλ. Fulton, op.cit., σ. 659 και Swarztrauber, op.cit., σ. 72.

23. Βλ. Swarztrauber, op.cit., σ. 74.

24. Fulton, op.cit., σ. 653 και Jessup, op.cit., σ. 39-40.

25. Jessup, op.cit., σ. 43-44 και Swarztrauber, op.cit., σ. 74-75.

26. Βλ. "Notice by the Governor General of Crete respecting to coast fishing, April 10, 1893", British and Foreign State Papers, vol. 85, σ. 1286, αναφορά στο Swartztrauber, op.cit., σ. 75 υποσ. 60.

27. Βλ. Fulton, op.cit., σ. 661 και Jessup, op.cit., σ. 45.

28. Βλ. Suez Canal Convention of 1888, στο Swarztrauber, op.cit., σ. 75.

29. βλ. ibid, σ. 76.

30. Η Χιλή στα 1870 στη διάρκεια του Γαλλο-Πρωσικού πολέμου, διακήρυξε την υιοθέτηση μιας ζώνης ουδετερότητας που έφτανε στην υπερβολική απόσταση των 150 μιλίων, βλ. ibid, σ. 77 και de Lapradelle, op.cit., σ. 338.

31. Βλ. Brownlie, Principles of ...., op.cit., 1973, σ. 193, υποσ. 3. Επίσης, Jessup, op.cit., 46-49 και Swarztrauber, op.cit., σ. 77.

32. Βλ. Jessup, op.cit., σ. 31-39, Fulton, op.cit., σ. 669-680.

33. Swarztrauber, op.cit., σ. 76, 90-91.

34. ibid, 92.

### 3.2. Αρχές 20ου αι.: 1900-1920. Ισχυροποίηση των τριών μιλίων στη θεωρία και την πρακτική - Κριτική

Στις πρώτες δεκαετίες του 20ου αι. και κυρίως μετά τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο, παρά τις αντιρρήσεις για τα τρία μίλια και τις τάσεις διεύρυνσής τους που εμφανίστηκαν από ορισμένα κράτη και από ορισμένους θεωρητικούς διαπιστώνεται, εντούτοις, ισχυροποίηση της αποδοχής του ορίου αυτού.

Ετσι: Στις αρχές του αιώνα ο Taylor διακήρυξε την προσήλωσή του στο όριο των τριών μιλίων και αρνήθηκε να αναγνωρίσει στο κράτος το δικαίωμα επέκτασης των ορίων της δικαιοδοσίας του, ανάλογα με το βεληνεκές των κανονιών.[1] Παρόμοια θέση διατύπωσαν οι Nys και Merignhac.[2] Αντίθετα, ο Westlake υποστήριξε την ίδια εποχή: "Το όριο των τριών μιλίων ως minimum είναι γενικά δεκτό. Κανένα κράτος δε διεκδικεί μικρότερο όριο. Αντίθετα, ως maximum δεν είναι δεκτό και είναι αμφίβολο εάν αποτελεί κανόνα του διεθνούς δικαίου ...".[3]

Αλλοι συγγραφείς, όπως οι Oppenheim[4] και Fulton,[5] αναγνώρισαν μεν τα τρία μίλια προφήτεψαν όμως και τη μελλοντική επέκταση του ορίου αυτού. Ο Jessup πιθανολόγησε επέκταση του ορίου των τριών μιλίων το οποίο αποδέχτηκε όμως ως καθιερωμένο κανόνα του διεθνούς δικαίου.[6] Προτίμηση στο όριο των τριών μιλίων έδειξαν, ακόμα, οι F. Smith[7], Wilson και Tucker[8], Maxey[9], Hershey[10], Hyde[11], Fenwick[12], Baty[13] και Colombos[14]. Αντίθετα ο Brown[15] απεδοκίμασε τα τρία μίλια ενώ ο Foulke υποστήριξε επέκταση του ορίου σύμφωνα με τον κανόνα της βολής.[16]

Την ίδια περίοδο και η πρακτική των περισσότερων κρατών εξακολούθησε να εμφανίζει την εικόνα που επισημάνθηκε ότι επικράτησε στο θέμα της οροθέτησης κατά τη διάρκεια του προηγούμενου αιώνα: εκείνη δηλαδή της αναγνώρισης των τριών μιλίων. Επιπλέον όμως, την περίοδο αυτή, πέρα από τα κράτη εκείνα που προσκολλήθηκαν από την αρχή στα τρία μίλια - όπως η Μ. Βρεταννία και οι Ηνωμένες Πολιτείες - ή που, αργότερα, έδειξαν προτίμηση στο όριο αυτό για λόγους κυρίως αλιείας και ουδετερότητας - όπως η Γερμανία[17], η Αυστρία, η Ολλανδία, το Βέλγιο, η Δανία, η Τουρκία, η Ελλάδα κ.α. - υπήρξαν και ορισμένα κράτη, από εκείνα που στο παρελθόν διεκδικούσαν μεγαλύτερα όρια, τα οποία υποχρεώθηκαν να αποδεχτούν το όριο αυτό.

Η Πορτογαλία ήταν ένα από τα κράτη που, τελικά, ύστερα από άσκηση διπλωματικής πίεσης εναντίον της αποδέχτηκε "το αναπόφευκτο", όπως έγραψε ο Foulton,[18] και καθιέρωσε τα τρία μίλια για λόγους αλιείας ενώ διατήρησε το όριο των έξι μιλίων για λόγους ουδετερότητας. Ακόμα, η Ισπανία, η Σουηδία και η Νορβηγία που από χρόνια διεκδικούσαν τα έξι και τα τέσσερα μίλια αντίστοιχα, εξαναγκάστηκαν στη διάρκεια του Πρώτου μεγάλου πολέμου να υιοθετήσουν μια ουδέτερη ζώνη τριών μιλίων, ως αποτέλεσμα της πρακτικής του πολέμου.[19]

Ωστόσο, δεν έλειψαν και ορισμένα κράτη που διεκδίκησαν μεγαλύτερα όρια. Αναφέρονται ενδεικτικά η Γαλλία που διακήρυξε επέκταση της αιγιαλίτιδας ζώνης της στα έξι μίλια, η Ιταλία και η Ουρουγουάη που καθιέρωσαν ουδέτερη ζώνη έξι και πέντε μιλίων αντίστοιχα καθώς και η Ρωσία που διεκδίκησε δώδεκα μίλια για λόγους αλιείας.[20]

Είναι σαφές λοιπόν πως στις πρώτες δεκαετίες του αιώνα ο κανόνας των τριών μιλίων ισχυροποιήθηκε στη θεωρία και την πρακτική. Ενα σημαντικό γεγονός που

μεσολάβησε την περίοδο αυτή δικαιολογεί την ισχυροποίηση του μέτρου των τριών μιλίων: Ο Πρώτος μεγάλος πόλεμος, που ώθησε τους εμπολέμους να προβούν σε σταθεροποίηση των θαλάσσιων συνόρων τους μέσα σε στενά, προσδιορισμένα όρια. Η διάθεση δηλαδή των εμπόλεμων κρατών να κινούνται και να δρουν μέσα σε όσο το δυνατόν μεγαλύτερο χώρο ανοιχτής θάλασσας κρίθηκε καθοριστική για το όριο των τριών μιλίων με αποτέλεσμα η ενίσχυσή του κατά την περίοδο αυτή να σχετιστεί άμεσα, τουλάχιστον σε αρκετές περιπτώσεις, με την πρακτική του πολέμου.

Ετσι εξηγείται στην περίοδο αυτή ο παραμερισμός από τη μια, του κριτηρίου της βολής - μιας και η εφαρμογή του υπαγόρευε, μοιραία, την εξαιρετικά μεγάλη επέκταση των αιγιαλίτιδων ζωνών - και η "συγκατάθεση" από την άλλη, για τα τρία μίλια μιας και με αυτά εξασφαλιζόταν ο περιορισμός των αιγιαλίτιδων ζωνών μέσα σε συγκεκριμένα και στενά όρια.

1. Βλ. Taylor,H., A treatise on international public law, 1901, Callaghan and Co., Chicago, σ. 138-139.

2. Βλ. Swarztrauber, op.cit., σ.128.

3. Westlake, op.cit., σ. 184-186.

4. Ο Oppenheim έγραψε σχετικά: "Δε χωρά αμφιβολία ότι πολλά κράτη στη νομοθεσία τους και στη διεθνή πρακτική παραμένουν προσκολλημένα στο όριο της μιας ναυτικής λεύγας αλλά θα 'ρθει η στιγμή που, με κοινή συμφωνία, το όριο αυτό θα διευρυνθεί σημαντικά". Βλ. Oppenheim,L., International law, A Treatise, 1912, Longmans, Green and Co., N.Y., and London, Vol.I, 2nd ed., σ. 256.

5. Ο Fulton υποστήριξε: "Μπορούμε να πούμε ότι το όριο των τριών μιλίων αποτελεί ένα "κοινό" όριο ... Ομως, δεν είναι το μοναδικό που εφαρμόστηκε και είναι σφάλμα να διακηρύσσουμε, όπως ορισμένοι, ότι η δικαιοδοσία του κράτους δεν μπορεί να επεκταθεί ...", βλ. Foulton, op.cit., σ. 663-664.

6. Ο Jessup έγραψε σχετικά: "Οταν [το όριο των τριών μιλίων] παύσει να είναι κατάλληλο πιθανόν να μεταβληθεί με κοινή συμφωνία. Ομως σήμερα πιστεύεται ότι ... αποτελεί κανόνα του διεθνούς δικαίου", βλ.Jessup, op.cit., σ. 7, 66.

7. Smith, Sir Fr., op.cit., σ. 112.

8. Βλ. Wilson,G., International law, 1935, Silver Burdett Co. , N.Y., Boston, Chicago, S.Francisco, 9th ed., σ.127. Επίσης βλ. Wilson,G.G., and Tucker, G.F., International law, 1910, George G. Harrap and Co., London, 5th ed., σ. 121.

9. Maxey,op.cit., σ. 231-232.

10. Hersey, op.cit., σ.

11. Βλ. O' Connell, The international law of thw sea, op.cit., σ. 156, υποσ. 211.

12. Fenwick, op.cit., κεφ. XV, σ. 251.

13. Βλ. Baty, op.cit., σ. 148-149. Επίσης βλ. Baty,Th., The three-mile limit, 22 A.J.I.L., 1928, σ. 503.

14. Βλ. Colombos,C.J., Territorial Waters, Transactions of the Grotius Society, 1923, Oceana Publications, Inc., Dobbs Ferry, N.Y. and Wildy and Sons Ltd. London, repr., 1962, Vol. 9, σ. 96-97.

15. Brown, P.M.,The marginal sea, 17 A.J.I.L., 1923, σ. 90-91, 93-94.

16. Βλ. Foulke, op.cit., σ. 376-377.

17. Η Γερμανία στα 1909 καθιέρωσε τα τρία μίλια για λόγους ουδετερότητας. (Βλ. και Υπόθεση "Elida, στο Tenekidès,G., Le conflit des limites de la mer territoriale entre l' Etat riverain et un Etat tiers, Journal du droit international, 1937, Tom. 64, 64e an. σ. 692-695). Μετά δε τον Πρώτο πόλεμο άρχισε να θεωρεί το όριο αυτό ως το μοναδικό που

αναγνωρίστηκε από το διεθνές δίκαιο.(Βλ. Νότα της 24ης Φεβρουαρίου 1924 προς τη Φιλανδία, αναφορά στο Jessup, op.cit., σ. 24).

18. Βλ. Foulton, op.cit., σ. 668.

19. Σχετικά με το θέμα βλ. ακόμα Swarztrauber, op.cit., σ. 113-115, 124 και O' Connell, The international law of the sea, op.cit., σ.156.

20. Για λεπτομέρειες βλ. Jessup, op.cit., σ. 21, 24-25, 29, 48-49 και O' Connell, ibid, σ. 155.

3.3. Μετά το 1920: Αποδυνάμωση του κανόνα των τριών μιλίων

Η υποστήριξη στο όριο των τριών μιλίων που συνεχίστηκε και στη μεσοπολεμική περίοδο δε διήρκεσε όμως πολύ. Η μετά τον Πρώτο πόλεμο ανάδυση στο προσκήνιο νέων κρατών η βούληση των οποίων στράφηκε, από την αρχή, στην αποδέσμευση από κανόνες που είχαν προηγηθεί της εμφάνισής τους στη διεθνή κοινότητα, άσκησε αρνητική επίδραση στο όριο των τριών μιλίων. Ετσι στη Συνδιάσκεψη της Χάγης του 1930 όπου επιχειρήθηκε η πρώτη, σε παγκόσμιο επίπεδο, συμβατική ρύθμιση του προβλήματος της έκτασης της αιγιαλίτιδας ζώνης δεν υπήρξε θετικό αποτέλεσμα. Η αποτυχία της Συνδιάσκεψης ακολουθήθηκε από μια βαθμιαία αποδυνάμωση και παρακμή του κανόνα των τριών μιλίων που έγινε αντιληπτή τόσο στη θεωρία όσο και στην πρακτική. Σχεδόν μαζική ("en masse"), έγραψε ο O' Connell[1], ήταν η αποσκίρτηση των συγγραφέων από τα τρία μίλια χωρίς, ωστόσο, αυτοί να συμφωνήσουν ως προς κάποιο άλλο όριο. Ανάμεσα σε αυτούς που εγκατέλειψαν τότε τα τρία μίλια ήταν και οι: Gidel[2], Jauréquiberry[3], Bingham[4], Fenwick[5], Starke[6], Kelsen, Alvarez[7] και Verzijl[8]. Παρόμοια εγκατάλειψη από τα τρία μίλια παρατηρήθηκε και στην πρακτική των κρατών αρκετά από τα οποία, προοδευτικά, μετακινήθηκαν σε μεγαλύτερα όρια [έξι και δώδεκα μιλίων]. Αλλωστε, κι ένας μεγάλος αριθμός κρατών προσανατολίστηκαν προς την αποδοχή, για την εξυπηρέτηση κυρίως τελωνειακών αλλά και άλλων σκοπών μιας νέας ζώνης, της συνορεύουσας[9], της οποίας η καθιέρωση είχε επιδιωχθεί και στο παρελθόν χωρίς κανένα αποτέλεσμα.[10]

Ετσι στη δεκαετία του '30 η παρακμή του ορίου των τριών μιλίων ήταν πια γεγονός. Πάντως η καθοριστική αποδυνάμωση του ορίου των τριών μιλίων ήρθε μετά το Δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο, από το τέλος του οποίου συνειδητοποιήθηκε μια σημαντική μεταστροφή της εικόνας της διεθνούς κοινότητας. Η ανεξαρτοποίηση ενός μεγάλου αριθμού νέων κρατών, κυρίως από την Ασία και την Αφρική, άρχισε διστακτικά από την περίοδο του μεσοπολέμου, πήρε διαστάσεις στο τέλος του Δεύτερου πολέμου και έγινε εντυπωσιακή στις δεκαετίες του '50 και '60.[11] Η μεταστροφή αυτή αποδείχτηκε ότι είχε ιδιαίτερη σημασία για το λόγο ότι τα νέα κράτη που άρχισαν, κυρίως στη δεκαετία το '60, να επηρεάζουν με την αριθμητική τους δύναμη, δεν ήταν διατεθειμένα να υιοθετήσουν κανόνες διαμορφωμένους πριν τη δική τους εμφάνιση στο διεθνές προσκήνιο.

Αποτέλεσμα ήταν ότι ορισμένα μόνο από τα νέα κράτη υιοθέτησαν την πρακτική του "παλιού κόσμου", των αποικιοκρατών, και ακολούθησαν τα τρία μίλια. Τα πιο πολλά νέα κράτη καθιέρωσαν μεγαλύτερα όρια και τα περισσότερα από αυτά αποδέχτηκαν τα δώδεκα μίλια. Συγκεκριμένα:

Από τις πρώην Βρεταννικές κτήσεις, αποικίες και υπό κηδεμονία περιοχές η Βιρμανία, η Ινδία, η Κύπρος, η Ιαμαϊκή, το Κουβέϊτ, η Νιγηρία, το Πακιστάν, η Γκάνα, η Σιέρρα Λεόνε και η Τανζανία υιοθέτησαν τα 12 μίλια, ενώ η Κεϋλάνη και το Ισραήλ τα έξι μίλια.[12] Τα παραδοσιακά τρία μίλια διατήρησαν μόνο η Γκάμπια, η Ιορδανία, η Γουιάνα, η Κένυα, η Μαλαισία, οι Μαλβίδες, η Μάλτα, το Τρίνιντατ και Τομπάγκο και η Σιγκαπούρη.[13]

Από τις πρώην Γαλλικές αποικίες και υπό κηδεμονία περιοχές: η Συρία, το Τογκό, η Αλγερία, το Νταχομέϋ, η Μαδαγασκάρη, η Μαυριτανία, η Γκαμπόν και η Σενεγάλη υιοθέτησαν τα δώδεκα μίλια ενώ το Καμερούν διεκδίκησε ακόμα πιο μεγάλο όριο (18 μίλια). Το Μαρόκο, η Τυνησία και η Ακτή του Ελεφαντοστούν αποδέχτηκαν, επίσης, τα

δώδεκα μίλια αλλά μόνο για θέματα αλιείας. Σε σχέση με την έκταση της αιγιαλίτιδας ζώνης τους το πρώτο έκανε δεκτά τα τρία μίλια ενώ τα δύο άλλα τα έξι μίλια.[14]

Το όριο των δώδεκα μιλίων διεκδίκησαν ακόμα η Ινδονησία που υιοθέτησε και την έννοια του αρχιπελαγικού καθεστώτος και η Ισλανδία για λόγους αλιείας.[15] Επίσης η Αιθιοπία, η Σομαλία, η Λιβύη και η Κορέα[16]. Η Αλβανία διακήρυξε το όριο των δέκα μιλίων ενώ η Γερμανία διαχωρίστηκε: Η μεν Ανατολική παρέμεινε στα τρία μίλια, παρά το γεγονός ότι όλα τα Ανατολικά κράτη επηρεασμένα από τη Σοβιετική Ενωση ακολούθησαν το παράδειγμά της και υποστήριξαν τα δώδεκα μίλια, ενώ η Δυτική εγκατέλειψε το όριο αυτό.[17]

Αλλά δεν ήταν μόνο τα "νέα" κράτη που διεκδίκησαν το όριο των δώδεκα μιλίων μετά το Δεύτερο Πόλεμο. Ενας, επίσης, σημαντικός αριθμός κρατών από τον "παλιό" κόσμο εγκατέλειψαν οριστικά πια, στις δεκαετίες του '50 και '60, τα τρία μίλια και προσανατολίστηκαν προς το όριο των δώδεκα μιλίων. Αναφέρονται ενδεικτικά ορισμένα από τα κράτη αυτά: Βενεζουέλα (1956), Ιράκ (1958), Παναμάς (1958)[18], Σαουδική Αραβία (1958), Ενωμένη Αραβική Δημοκρατία (1958), Ιράν (1959), Σουδάν (1960), Ταϋλάνδη (1966), Υεμένη (1967), Λιβερία (1967) και Βραζιλία (1969).[19]

Μια μεγάλη μερίδα κρατών, τόσο από τον "παλιό" αλλά κυρίως από το "νέο" κόσμο, προσανατολίστηκαν προς την εγκατάλειψη των τριών μιλίων επηρεασμένα από το παράδειγμα της Σοβιετικής Ενωσης, η οποία αμέσως μετά το τέλος του Δεύτερου παγκόσμιου πολέμου επανήλθε σε διεκδικήσεις του παρελθόντος.[20] Με αποτέλεσμα να διακηρύσσει τα δώδεκα μίλια ως έκταση της αιγιαλίτιδας ζώνης της, για λόγους ασφάλειας κυρίως, και να προσπαθεί να εφαρμόζει το όριο αυτό στην πρακτική της με κάθε δυνατό τρόπο.[21] Η πολιτική της διεύρυνσης από μέρους της Σοβιετικής Ενωσης σύντομα, στη δεκαετία του '50, βρήκε συμμάχους το σύνολο της Ανατολικής Ευρώπης,[22] με εξαίρεση την Ανατολική Γερμανία[23] και από τον ασιατικό χώρο, την Κίνα και τη Β.Κορέα. Τα δυο τελευταία κράτη λίγο πριν τις αρχές της δεκαετίας του '60 τάχθηκαν ανοιχτά υπέρ της διεύρυνσης.[24]

Η προτίμηση της Σοβιετικής Ενωσης στα δώδεκα μίλια και ειδικότερα η στάση της απέναντι στα "νέα" κράτη τα οποία από τη μια, ενθάρρυνε ενάντια στην πρακτική των τριών μιλίων των αποικιοκρατών και από την άλλη, παρότρυνε στην υιοθέτηση δικής τους πρακτικής ευθυγραμμιζόμενης στα συμφέροντα και τις επιδιώξεις τους, αποτέλεσαν παράγοντες αποφασιστικούς για την αποδυνάμωση των ορίων των τριών μιλίων.

1. Βλ. O' Connell, The international law of the sea, op.cit., σ. 159.

2. Gidel, op.cit., Vol. 3, σ. 152.

3. βλ. Jauréquiberry, E., La mer territoriale, 1932, σ. 120, αναφορά στο O'Connell, op.cit., The international law of the sea, σ. 159.

4. Report on the international law of Pacific Coastal Fisheries, 1938, σ. 9, αναφορά στο Swarztrauber, op.cit., σ. 151, υποσ. 63.

5. Fenwick, op.cit., σ. 376.

6. An introduction to international law, 1958, σ. 189, αναφορά στο O' Connell, The international law of the sea, op.cit., σ. 159.

7. Le droit international nouveau, 1959, σ. 534, αναφορά ibid, σ.160.

8. ibid.

9. Ο πίνακας που ακολουθεί με ενδεικτικά παραδείγματα νομοθεσίας κρατών στη δεκαετία 1930-1940, αποτελεί την απόδειξη της διαφοροποίησης της πρακτικής των κρατών πάνω στο θέμα:

Διεκδικήσεις κρατών στην περίοδο 1930-194

| Κράτος | Εκταση | Διεκδικούμενος σκοπός | Ημ/νία εφαρμογής |
|---|---|---|---|
| Κολομβία | 20 χιλιόμετρα | τελωνειακός | 1931 |
| Νορβηγία | 10 μίλια | τελωνειακός | 1932 |
| Ουγγαρία | 12 μίλια | αντι-λαθρεμπόριο | 1932 |
| Πολωνία | 12 μίλια | τελωνειακός | 1933 |
| Ιράν | 6 μίλια | αιγιαλίτιδα ζώνη | 1934 |
| Ισημερινός | 15 μίλια | αλιεία | 1934 |
| Κίνα | 12 μίλια | τελωνειακός | 1934 |
| Ρουμανία | 6 μίλια | αιγιαλίτιδα ζώνη | 1934 |
| Βουλγαρία | 6 μίλια | αιγιαλίτιδα ζώνη | 1935 |
| Δανία | 12 μίλια | αντι-λαθρεμπόριο | 1935 |
| Λίβανος | 20 χιλιόμετρα | τελωνειακός | 1935 |
| Συρία | 20 χιλιόμετρα | τελωνειακός | 1935 |
| Σοβιετική Ενωση | 12 μίλια | κυριαρχία στον εναέριο χώρο | 1935 |
| Κούβα | 5 μίλια | υγειονομικός | 1936 |
| Τσεχοσλοβακία | 12 μίλια | αντι-λαθρεμπόριο | 1936 |
| Γαλλία | 20 χιλιόμετρα | αλιεία | 1936 |
| Ελλάδα | 6 μίλια | αιγιαλίτιδα ζώνη | 1936 |
| Ονδούρα | 12 μίλια | αιγιαλίτιδα ζώνη | 1936 |
| Φιλανδία | 6 μίλια | τελωνειακός | 1939 |
| Βενεζουέλα | 12 μίλια | ασφάλεια, τελωνειακός, υγειονομικός | 1939 |
| Ιταλία | 12 μίλια | τελωνειακός | 1940 |

βλ. United Nations, Legislative Series, Laws and Regulations on the Regime of the High Seas, 2 Vol. and Supplement, (ST/LEG/SER. B/1,1951, ST/LEG/SER. B/2,1952, ST/LEG/SER. B/8, 1959), 1951-1959, U.N., N.Y., σ.53-168 και Laws and Regulations on the Regime of the Territorial Sea, op.cit., σ.45-46.

10. Η υιοθέτηση της συνορεύουσας ζώνης επιδιώχθηκε, δίχως αποτέλεσμα, και στη Συνδιάσκεψη της Χάγης του '30 για διευκόλυνση της αποδοχής της αιγιαλίτιδας ζώνης των τριών μιλίων.

11. Για λεπτομέρειες βλ. Ροζάκης, op.cit., σ.109-124.

12. Στα 1963 η Γκάνα υιοθέτησε ζώνη αλιείας 100 μιλίων, βλ. Whiteman,M., Digest of international law, 1965, Government Printing Office, Washington, Vol. 4, σ.34.

13. βλ. United States Department of State, Office of the special assistant to the Secretary of State for fisheries and wildlife, Breadth of Territorial Sea and Fishing, Jurisdiction claimed by members of the United Nations System, 1969, State Department, Washington D.C., σ.1-5.

14. ibid, σ.1-2, 5.

15. βλ. Whiteman, op.cit., σ. 26, 34, 284.

16. βλ. ibid, σ.28. Επίσης Laws and Regulations on the Regime of the Territorial sea, op.cit., σ.128-134.

17. βλ. Whiteman, op.cit., σ.25.

18. Ο Παναμάς στα τέλη της δεκαετίας του '60 (1967) διεκδίκησε 200 μίλια αιγιαλίτιδας ζώνης.

19. Βλ. Whiteman, op.cit., σ.26, 30-31. 33-35, 118.

20. Αναφορικά με τις διεκδικήσεις της Ρωσίας πριν και μετά τον Πρώτο παγκόσμιο πόλεμο βλ. Hackworth, op.cit., σ.32. Επίσης Swarztrauber, op.cit., σ.124-126.

21. Λεπτομέρειες σχετικά στο Swarztrauber, op.cit., σ.171, 188, 198.

22. Αναφορικά με τους λόγους που οδήγησαν τη Σοβιετική Ενωση και τους συμμάχους της να ακολουθήσουν την πολιτική της πλατιάς αιγιαλίτιδας ζώνης, βλ. infra.

23. Η Ανατολική Γερμανία περιορίστηκε στο παραδοσιακό όριο των τριών μιλίων.

24. βλ. Barabolya,P.D., Manual of international maritime law, 1968, U.S. Navy Department translation from the 1966 Moscow edition in Russian, Clearinghouse, Springfield, Va., σ.386-387. Επίσης, United States Department of State, Office of the special assistant to the secretary of State for fisheries and wildlife, Sovereignty of the Sea, 1965,(Geographic Bulletin Number 3, April, 1965), Government Printing Office, Washington, D.C., σ. 27.

3.4. Γενικές διαπιστώσεις και συμπεράσματα

Ανακεφαλαιώνοντας τα κύρια σημεία της ανάλυσής μας σχετικά με την εξέλιξη του ορίου της αιγιαλίτιδας ζώνης μέχρι και τα μέσα περίπου του αιώνα μας, θα θέλαμε να συνοψίσουμε τα εξής:

Το όριο των τριών μιλίων αναγνωρίστηκε, τουλάχιστον σε κάποια χρονική περίοδο, ως η μετρική αντιστοιχία της "βολής" του κανονιού. Παραπέρα όμως, με την τεχνολογική εξέλιξη και τις προόδους της πολεμικής βιομηχανίας έγινε αντιληπτό ότι η απόσταση των τριών μιλίων έπαυσε να αντιστοιχεί με την απόσταση της μεγαλύτερης "βολής"; αφού η τελευταία ξεπέρασε αυτό το όριο. Τα τρία μίλια παρέμειναν έτσι η μικρότερη έκταση την οποία ένα κράτος μπορούσε να διεκδικήσει για την αιγιαλίτιδα ζώνη του. Αλλωστε ορισμένα κράτη, όπως η Μ.Βρεταννία και οι Ηνωμ.Πολιτείες, παρέμειναν πιστά στο παραδοσιακό όριο των τριών μιλίων και το αποδέχτηαν ως κανόνα του διεθνούς δικαίου. Η πρακτική των κρατών αυτών αποτέλεσε έμπρακτη απόδειξη της άρνησής τους να αναγνωρίσουν άλλο -μεγαλύτερο- όριο, όπως εκείνο των τεσσάρων μιλίων που υιοθετήθηκε από τους Σκανδιναβούς ή εκείνο των έξι μιλίων που διεκδικήθηκε από τα Ιβηρικά κράτη.

Παρόλα αυτά αδιαμφισβήτητο γεγονός παραμένει ένα: Οπως δεν μπορεί να αρνηθεί κανείς ότι τα τρία μίλια γνώρισαν ευρεία αποδοχή στη θεωρία και την πρακτική των κρατών σε ορισμένες χρονικές περιόδους, άλλο τόσο δεν μπορεί κανείς να αντιτάξει ότι τα τρία μίλια υπήρξαν το μοναδικό όριο που εφαρμόστηκε στο διεθνές δίκαιο. Το αντίθετο μάλιστα. Εγινε φανερό ότι, τουλάχιστον σε κάποια χρονική περίοδο, το δίλλημα της εκλογής ανάμεσα στα τρία μίλια και τη βολή, η οποία αντιστοιχούσε πλέον σε μεγαλύτερα όρια, απέκτησε ιδιαίτερη σημασία για τα κράτη και τους θεωρητικούς.

Και μπορεί μεν η "βολή" να παραμερίστηκε οριστικά στον Πρώτο παγκόσμιο πόλεμο στη διάρκεια του οποίου, καθώς και ορισμένα χρόνια μετά από αυτόν, ενισχύθηκε το όριο των τριών μιλίων όμως, η ισχυροποίηση του τελευταίου υπήρξε παροδική. Σε σύντομο χρονικό διάστημα διαπιστώθηκαν σοβαρές αντιρρήσεις όχι μόνο σε σχέση με τη διατήρηση των τριών μιλίων αλλά και σε σχέση με την ύπαρξή τους ως κανόνα του διεθνούς δικαίου ενώ, παράλληλα, διαπιστώθηκαν τάσεις διεύρυνσης σε μεγαλύτερα όρια που έφταναν, κάποιες φορές, μέχρι και την απόσταση των 200 μιλίων.

Καταλήγοντας υπογραμμίζεται η γενική διαπίστωση για την έλλειψη πραγματικής συμφωνίας ως προς το όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης και για την αδυναμία νομοθετικής ρύθμισης του θέματος παρά τις προσπάθειες που καταβλήθηκαν, όπως διαπιστώνεται αμέσως παρακάτω, στις γνωστές "νομοθετικού" χαρακτήρα Συνδιασκέψεις μέχρι και τις αρχές της δεκαετίας του '60.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

## Η ΣΥΖΗΤΗΣΗ ΓΙΑ ΤΑ ΟΡΙΑ ΤΗΣ ΑΙΓΙΑΛΙΤΙΔΑΣ ΖΩΝΗΣ ΣΤΟΥΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΜΗ ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΟΥΣ, ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ

Οι απόψεις που επικράτησαν στους κόλπους των διεθνών, μη κυβερνητικών, επιστημονικών οργανισμών σχετικά με το όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης ανταποκρίνονται στις γενικότερες τάσεις που κυριάρχησαν πάνω στο θέμα από τα τέλη του 19ου αιώνα μέχρι τη Διάσκεψη της Χάγης του 1930. Αναλυτικά:

Οταν το Ινστιτούτο Διεθνούς Δικαίου (Institut de Droit International) ασχολήθηκε για πρώτη φορά στα 1882 με το πρόβλημα της ρύθμισης του ορίου της αιγιαλίτιδας ζώνης δεν κατέληξε πουθενά. Η συμβιβαστική πρόταση των έξι μιλίων που υιοθετήθηκε στην αρχή, μετά από αρκετές αμφιταλαντεύσεις, αποσύρθηκε και το θέμα παρέμεινε ανοιχτό.[1] Οταν το 1888, στη Σύνοδο της Λωζάνης, το θέμα ήρθε και πάλι για συζήτηση διαπιστώθηκε, για δεύτερη φορά, ασυμφωνία και καμμιά πρόταση δεν έγινε αποδεκτή.[2] Το 1894, στη νέα Σύνοδο στο Παρίσι, φάνηκε ότι δόθηκε λύση στο πρόβλημα. Σύμφωνα με το Σχέδιο (άρθρο 2) που υιοθετήθηκε στα πλαίσια του Ινστιτούτου ορίστηκε ρητά ότι: "η αιγιαλίτιδα ζώνη εκτεινόταν στα έξι ναυτικά μίλια...".[3] Αλλά τα έξι μίλια που υιοθετήθηκαν, τότε, από την αρμόδια Επιτροπή[4] δεν επιδοκιμάστηκαν στη συνέχεια από όλα τα μέλη του Ινστιτούτου. Αρκετές φορές ορισμένα από αυτά επανέφεραν το θέμα στις μετέπειτα συζητήσεις τους.[5] Ετσι, στη Σύνοδο του 1913 ο Oppenheim, ενστερνιζόμενος την άποψη που παλαιότερα είχε εκφραστεί από τον Εισηγητή της αρμόδιας στο θέμα Επιτροπής, Barclay,[6] πρότεινε εγκατάλειψη των έξι μιλίων και υιοθέτηση των τριών μιλίων.[7] Στη Σύνοδο της Χάγης, το 1925, ο Barclay επανερχόμενος στην παλιά του θέση, υποστήριξε και αυτός τα τρία μίλια.[8] Μετά από εξαντλητική εξέταση του θέματος η διαμάχη τερματίστηκε μέσα στους κόλπους του Ινστιτούτου, στη Σύνοδο της Στοκχόλμης, το 1928, όπου τα μέλη συμφώνησαν τελικά ότι: "Η έκταση της αιγιαλίτιδας ζώνης ήταν τρία ναυτικά μίλια. Η διεθνής πρακτική μπορούσε να δικαιολογήσει αναγνώριση μεγαλύτερης ή μικρότερης έκτασης από αυτή των τριών μιλίων ".[9]

Η Εταιρεία Διεθνούς Δικαίου (International Law Association) προσανατολιζόμενη και αυτή, στην αρχή, προς την κατεύθυνση του ορίου των έξι μιλίων υιοθέτησε, στη Σύνοδο του 1895, πανομοιότυπο το άρθρο 2 του Σχεδίου του Ινστιτούτου που το τελευταίο είχε κάνει δεκτό το 1894.[10] Ομως, το 1926, στη Σύνοδο της Βιέννης, έδωσε διαφορετική λύση στο πρόβλημα με την αναγνώριση και κατηγορηματική αποδοχή του ορίου των τριών μιλίων. Το άρθρο 2 του Σχεδίου Σύμβασης που τελικά υιοθέτησε είχε την εξής διατύπωση: "Η εδαφική δικαιοδοσία ενός κράτους στη θάλασσα δε θα υπερβαίνει τα τρία ναυτικά μίλια...".[11]

Το όριο των τριών μιλίων επιδοκίμασαν επιπλέον η Γερμανική Εταιρεία Διεθνούς Δικαίου (German Society of International Law), η Ιαπωνική Εταιρεία Διεθνούς Δικαίου (Japanese Association of International Law) καθώς και η Νομική Σχολή του Harvard (Harvard Law School).[12] Το Σχέδιο που η τελευταία προετοίμασε, με την ευκαιρία της πρώτης κωδικοποιητικής Διάσκεψης του '30, αναγνώριζε ξεκάθαρα τα τρία μίλια. Το σχετικό άρθρο ανέφερε τα εξής: "Η αιγιαλίτιδα ζώνη ενός κράτους είναι εκείνο το κομμάτι της θάλασσας που περιλαμβάνεται μέσα στα τρία μίλια από τις ακτές του..".[13]

Αντίθετα, το Αμερικανικό Ινστιτούτο Διεθνούς Δικαίου (American Institute of International Law) παρόλο που εκτεταμένα ασχολήθηκε με το θέμα δεν υιοθέτησε ένα συγκεκριμένο όριο. Το άρθρο 3 του Σχεδίου Σύμβασης που υποβλήθηκε στη Σύνοδο της

Λίμα, το 1924, υιοθετούσε μια διατύπωση που απέφευγε να δώσει λύση: "Με τον όρο αιγιαλίτιδα ζώνη εννοείται το κομμάτι του ωκεανού που περιβρέχει τις ακτές των Αμερικανικών Δημοκρατιών της Αμερικής σε μια απόσταση ___ ναυτικών μιλίων...".[14] Η ίδια ακριβώς διατύπωση υιοθετήθηκε[15] και από το νέο Σχέδιο (άρθρο 5) που κατατέθηκε στη Σύνοδο της επόμενης χρονιάς.

Διαπιστώνεται λοιπόν πως οι κωδικοποιητικές προσπάθειες στα θέματα δικαίου της θάλασσας που έγιναν από τους διεθνείς, μη κυβερνητικούς, επιστημονικούς οργανισμούς επιβεβαίωσαν, μέσα στη δεκαετία του '20, την τάση αναγνώρισης του καθεστώτος των τριών μιλίων. Το γεγονός ότι μέσα στους κόλπους αυτών των οργανώσεων, μέχρι τα τέλη του 19ου αιώνα, επικράτησε η προτίμηση για υιοθέτηση μεγαλύτερου ορίου - των 6 μιλίων συγκεκριμένα - δεν εκπλήσσει. Οπως ήδη αναφέρθηκε πιο πάνω την περίοδο εκείνη η πλειονότητα των θεωρητικών στήριζαν τον κανόνα της βολής. Εκείνο που εκπλήσσει είναι γιατί στο Σχέδιο Σύμβασης που υποβλήθηκε από το Αμερικανικό Ινστιτούτο Διεθνούς Δικαίου αποφεύγεται να γίνει αναφορά σ'ένα συγκεκριμένο όριο τη στιγμή που όπως διαπιστώθηκε[16] η υποστήριξη προς το όριο των 3 μιλίων υπήρξε αναμφισβήτητη, τόσο από την πρακτική των Ηνωμ.Πολιτειών όσο και από τους αμερικανικής προέλευσης συγγραφείς.

1. βλ. Institut de Droit International, Annuaire de l'Institut de Droit International, Vol. 1, σ.774, 837, 861.

2. βλ. Institut de Droit International, Annuaire, Vol. 2, σ.630.

3. βλ. Institut de Droit International, Annuaire, Draft of 1894, άρθρο 2, Vol. 13, σ.329.

4. Το όριο των 6 μιλίων προτάθηκε από τον Εισηγητή της αρμόδιας στο θέμα Επιτροπής, Barclay, με το λόγο ότι τα τρία μίλια ήταν ανεπαρκή για την προστασία της παράκτιας αλιείας, βλ. Troisieme Commission, Rapport par M. Barclay. Επίσης, Lawrence, op.cit., σ.139-140.

5. βλ. Institut de Droit International, Annuaire, Vol. 24, σ.398 και Annuaire, Vol. 25, σ. 375, 384.

6. βλ. Σύνοδο Γενεύης, 1892.

7. βλ. Institut de Droit International, Annuaire, Vol. 26, σ.411.

8. βλ. Institut de Droit International, Annuaire, Vol. 32, σ.162.

9. βλ. Institute de Droit International, Annuaire, Vol. 34, σ.755, article 2. Στην ίδια Σύνοδο υιοθετήθηκε ακόμα η έννοια μιας ζώνης, συνορεύουσας προς την αιγιαλίτιδα, η έκταση της οποίας δε θάπρεπε να υπερβαίνει τα εννέα μίλια,βλ. ibid, σ.758, article 2.

10. βλ. ILA, Report of the 17th Conference of the International Law Association, 1896, London, σ. 102, 109-110.

11. ILA, Report of the 34th Conference, op.cit., σ.101.

12. βλ. Resolution of the German Society of 1926 (article 2) and Japanese Draft of the same year (article 1), στο Gidel, op.cit., σ.66.

13. βλ. 23 A.J.I.L, Special Supplement, 1929, Draft Conventions prepared by the Research in International Law of the Harvard Law School, article 2, σ.243 .

14. βλ. 20 A.J.I.L, Supplement, 1926, σ.76.

15. "By territorial sea is meant the extent of the ocean which washes the coasts of the American Republics to a distance of ____marine miles...", βλ. article 5, ibid, σ.318.

16. βλ. και supra.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

# ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΕΣ ΣΥΜΒΑΤΙΚΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ ΤΟΥ ΟΡΙΟΥ ΤΗΣ ΑΙΓΙΑΛΙΤΙΔΑΣ ΖΩΝΗΣ ΜΕΧΡΙ ΤΙΣ ΑΡΧΕΣ ΤΗΣ ΔΕΚΑΕΤΙΑΣ ΤΟΥ '60

## 1. Πρώτη κωδικοποιητική προσπάθεια του '30 στα πλαίσια της Κ.τ.Ε.- Διάσκεψη της Χάγης

### 1.1. Εισαγωγικά

Στη Διάσκεψη της Χάγης - πρώτη προσπάθεια συμβατικής ρύθμισης του καθεστώτος της αιγιαλίτιδας ζώνης - δεν υιοθετήθηκε κανένα συγκεκριμένο όριο. Ούτε τα τρία μίλια, το όριο που επιδοκιμάστηκε περισσότερο από τους συγγραφείς, τα κράτη και τις διεθνείς επιστημονικές οργανώσεις μετά το τέλος του Πρώτου πολέμου, ούτε κανένα μεγαλύτερο όριο, όπως εκείνο των έξι μιλίων που συνάντησε ιδιαίτερη υποστήριξη στο προπαρασκευαστικό στάδιο της Διάσκεψης, κατάφεραν να κερδίσουν την ψήφο των κρατών - Συνέδρων στη Διάσκεψη με αποτέλεσμα η τελευταία να μη δώσει λύση στο πρόβλημα.

### 1.2. Προπαρασκευαστικό στάδιο της Διάσκεψης

Η αδυναμία συμφωνίας που διαπιστώθηκε ανάμεσα στα κράτη σχετικά με την οροθέτηση της αιγιαλίτιδας ζώνης έγινε αισθητά φανερή πρωταρχικά ανάμεσα στα μέλη της αρμόδιας Υποεπιτροπής που διερεύνησε, σε προπαρασκευαστικό επίπεδο, το θέμα.[1] Η πρόταση του εισηγητή της τελευταίας, Schücking, σχετικά με την υιοθέτηση μιας αιγιαλίτιδας ζώνης έξι μιλίων και μιας ζώνης πέρα από την αιγιαλίτιδα για άσκηση ορισμένων δικαιωμάτων[2], δε βρήκε καμμιά υποστήριξη από τα υπόλοιπα δυο μέλη. Το ένα από αυτά, ο Magalhaes υποστήριξε την καθιέρωση μιας ενιαίας, πλατιάς αιγιαλίτιδας ζώνης δώδεκα μιλίων[3] ενώ το άλλο, ο Wickersham, τάχθηκε υπέρ μιας στενής ζώνης τριών μιλίων[4]. Ωστόσο, το σχετικό άρθρο της πρότασης που υποβλήθηκε τελικά από την Υποεπιτροπή στην Επιτροπή Εμπειρογνωμόνων και κατατέθηκε ως "Σχέδιο Σύμβασης" από την τελευταία μαζί με ένα Ερωτηματολόγιο [Questionnaire No.2] στις κυβερνήσεις των κρατών, για να εκφράσουν τις απόψεις τους πάνω στο θέμα[5], υιοθετούσε το όριο των τριών μιλίων.[6]

Ομως τα τρία μίλια περιλήφθηκαν στο "Σχέδιο Σύμβασης" ουσιαστικά δίχως τη σύμφωνη γνώμη των μελών της Υποεπιτροπής. Μόνο ο Wickersham, εκφράζοντας και τις θέσεις της χώρας του - των Ηνωμένων Πολιτειών - πάνω στο θέμα, ήταν σταθερά υπέρμαχος των τριών μιλίων. Οι Schücking και Magalhaes, αντίθετα, υπήρξαν από τους θεωρητικούς που, για χρόνια, αρνήθηκαν το όριο αυτό.[7] Ενώ λοιπόν φάνηκε από το τελικό "Σχέδιο Σύμβασης" ότι έγινε μια υποχώρηση προς τα τρία μίλια στην πραγματικότητα διατηρήθηκαν όλες οι αντιρρήσεις σχετικά με το όριο αυτό. Δυο σημαντικά ερωτήματα που υπονοούνταν σε ορισμένα άρθρα του τροποποιημένου από τον Εισηγητή "Σχεδίου" και που διατυπώθηκαν στο Ερωτηματολόγιο [Questionnaire No.2] της Επιτροπής Εμπειρογνωμόνων προς τα Κράτη, επανέφεραν στην ουσία το πρόβλημα. Τα ερωτήματα είχαν έτσι : "Πρώτο: Ηταν δυνατό περισσότερες από μια ζώνες, με διαφορετικό η κάθε μια νομικό χαρακτήρα, να αναγνωρισθούν ως αιγιαλίτιδα ζώνη ή η ονομασία αυτή θάπρεπε να διατηρηθεί μόνο για τη ζώνη εκείνη μέσα στην οποία η εξουσία του παράκτιου κράτους ήταν πλήρης; Δεύτερο: Ποιο θάπρεπε να ήταν το όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης και εκείνο των άλλων ζωνών; "[8]

Οι διιστάμενες απόψεις των μελών της Υποεπιτροπής και η απόφαση της Επιτροπής Εμπειρογνωμόνων να αποδεχθεί, και μάλιστα να γνωστοποιήσει στις Κυβερνήσεις των Κρατών, ένα "επίμαχο" ερωτηματολόγιο έκαναν, από την αρχή, φανερό το γενικό κλίμα πολιτικής "διχασμού" σε σχέση με το όριο των τριών μιλίων και, παράλληλα, προανάγγειλαν την αποτυχία της πρώτης κωδικοποιητικής προσπάθειας σε σχέση με το σημαντικό πρόβλημα της οροθέτησης της αιγιαλίτιδας ζώνης.

Η νέα Προπαρασκευαστική Επιτροπή που ανέλαβε την παραπέρα επεξεργασία του θέματος απέφυγε να υιοθετήσει ένα συγκεκριμένο όριο. Το κείμενο που αυτή κατέθεσε για σχολιασμό στις Κυβερνήσεις των Κρατών, το γνωστό "Schedule of Points", περιλάμβανε μόνο μια διατύπωση που ζητούσε από τα κράτη να κάνουν γνωστές τις απόψεις τους ως προς το όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης καθώς και τις διεκδικήσεις τους - εάν υπήρχαν - πέρα από τη ζώνη αυτή. Καμμιά πρόταση όμως, δεν περιλαμβανόταν στο κείμενο σχετικά με το θέμα του ορίου.[9] Οι απαντήσεις των κρατών οδήγησαν την Προπαρασκευαστική Επιτροπή να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι παρά τη διαπιστωθείσα ασυμφωνία γύρω από το θέμα[10] η πλειονότητα των κρατών έδειξε προτίμηση στον κανόνα των τριών μιλίων. Γι'αυτό και η Επιτροπή κατάρτισε ένα κείμενο - βάση για συζήτηση [Bases of Discussion] στο οποίο έκανε ρητή αναφορά στο όριο των τριών μιλίων.[11]

Αλλά η πρόταση αυτή της Προπαρασκευαστικής Επιτροπής σε καμμιά περίπτωση δεν αποτέλεσε δική της πρόταση.[12] Η απόφαση να υιοθετήσει τα τρία μίλια αποτέλεσε απόρροια της έρευνάς της από τις απαντήσεις των κρατών στο θέμα του ορίου. Η πλειονότητα δηλαδή των κρατών παρότι εμφανίστηκε διχασμένη στο θέμα φάνηκε, εντούτοις, να ευνοεί τα τρία μίλια.[13] Ομως - και αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία - η εικόνα που έδειξαν τα κράτη προς την Επιτροπή σε σχέση με το θέμα του ορίου ήταν "παραπλανητική". Και τούτο διότι τα κράτη που ανταποκρίθηκαν στο κάλεσμα της Προπαρασκευαστικής Επιτροπής δεν αποτέλεσαν το σύνολο των κρατών στο οποίο αυτή απευθύνθηκε. Μ'άλλα λόγια τα κράτη τα οποία απάντησαν στο κείμενο της Επιτροπής και υπέβαλαν απόψεις και σχόλια σχετικά με το όριο δεν ξεπέρασαν συνολικά τον αριθμό "είκοσι δύο".[14] Ενώ, αντίθετα, η Επιτροπή είχε καταθέσει το κείμενό της για σχολιασμό σ'ένα διπλάσιο τουλάχιστον αριθμό κρατών. Ετσι η "πλειοψηφία" στην οποία στηρίχθηκε η Επιτροπή για να εισηγηθεί τα συμπεράσματά της υπήρξε "πλασματική".

Υστερα από τις παραπάνω παρατηρήσεις θάταν παράλογο να ενισχυθεί συμπερασματικά η άποψη για προτίμηση των τριών μιλίων από την πλειονότητα των κρατών. Θάταν ίσως πιο ορθό να υποστηριχθεί η άποψη πως στις παραμονές της Διάσκεψης του '30 μόνο μια μικρή πλειοψηφία τάχθηκε υπέρ της αρχής των τριών μιλίων.

1. Η Υποεπιτροπή για την αιγιαλίτιδα ζώνη που λειτούργησε στα πλαίσια της "Επιτροπής Εμπειρογνωμόνων για την κωδικοποίηση του διεθνούς δικαίου" αποτελείτο από τους W.Schücking (Δ.Γερμανία), B.de Magalhaes (Πορτογαλία) και G.Wickersham (Ηνωμένες Πολιτείες).

2. Η πρόταση είχε ως εξής : "...Το πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης θα εκτείνεται μέχρι έξι ναυτικά μίλια ... και τα κράτη θα μπορούν να ασκούν δικαιώματα κυριαρχίας και ... πέρα από τη ζώνη αυτή σε ορισμένες περιπτώσεις ...", βλ. Memorandum by Schücking, art.2, League of Nations Committee of Experts for the progressive codification of international law, στο 20 A.J.I.L., Supplement, 1926, σ.79 και 116.

3. Βλ. Observations by Magalhaes, ibid, σ.122.

4. ibid, σ.129 και 135-139.

5. Η Επιτροπή Εμπειρογνωμόνων δίχως να εκφραστεί υπέρ ή κατά του "Σχεδίου Σύμβασης" κατέθεσε αυτό μαζί με ένα Ερωτηματολόγιο [Questionnaire No.2] στα Κράτη, μέλη και μη της Κοινωνίας των Εθνών, περιμένοντας τις απαντήσεις τους σχετικά με το κατά πόσο το πρόβλημα της αιγιαλίτιδας ζώνης θάπρεπε να αποτελέσει θέμα διεθνούς συνδιάσκεψης ή όχι, βλ. 20 A.J.I.L., Supplement, 1926, σ.62-63 και 141.

6. Βλ. article 2, Amended Draft Convention communicated to various Governments by the League of Nations Committee of Experts for the progressive codification of international law with Questionnaire No.2, 1926, ibid, σ.141 και LON, Doc, C.196, M.70 1927, V., σ.72.

7. Η θέση που ο Schücking είχε υποστηρίξει στο παρελθόν, αφορούσε μια πλατιά ζώνη έκτασης δέκα μιλίων (βλ. Schücking Küstenmeer, p.10 translated in Borchardt, Fisheries Arbitration, p.328, αναφορά στο Swarztrauber, op.cit., σ.102). Και ως εισηγητής στην Υποεπιτροπή παρέμεινε, σταθερά, αρνητής των τριών μιλίων αφού η πρότασή του για την καθιέρωση των δυο ζωνών - μιας αιγιαλίτιδας έξι μιλίων και μιας άλλης ζώνης πέρα από την αιγιαλίτιδα - επιδοκίμαζε ουσιαστικά το όριο που είχε υιοθετήσει, το 1894, το Ινστιτούτο Διεθνούς Δικαίου στο οποίο τότε συμμετείχε (βλ. και supra).

8. Βλ. League of Nations Committee of Experts for the progressive codification of international law, στο 20 A.J.I.L., Supplement, 1926, σ.63.

9. Βλ. Schedule of Points drawn up by the League of Nations Preparatory Committee, 1928, Point III, LON Doc., C.44, M.21, 1928, V.

10. Ορισμένα κράτη υποστήριξαν τα τέσσερα μίλια. Αλλα κράτη υποστήριξαν τα έξι μίλια ενώ υπήρξαν και κράτη που υποστήριξαν τα δέκα οκτώ μίλια, βλ. 24 A.J.I.L., Supplement, 1930, Official documents, op.cit., σ.28.

11. Basis of Discussion No.3, ibid, σ.28.

12. First and Second Report submitted to the Council by the Preparatory Committee for the Codification Conference, ibid, σ.1-3.

13. Ανάμεσα στα κράτη που υποστήριξαν τα τρία μίλια ήταν τα μεγάλα ναυτικά κράτη, όπως η Μ.Βρεταννία, οι Ηνωμένες Πολιτείες και η Ιαπωνία, ibid και LON, C.74, M.39, 1929, V.

14. Βλ. 24 A.J.I.L., Supplement, 1930, σ.27.

## 1.3. Τελικό στάδιο της Διάσκεψης

### 1.3.1. Αδυναμία προώθησης ενός κοινού ορίου

Οταν η Διάσκεψη της Χάγης ξεκίνησε τις εργασίες της η λύση στο πρόβλημα του ορίου της αιγιαλίτιδας ζώνης διαγραφόταν αβέβαιη. Στη Δεύτερη Επιτροπή (The Second Committee on Territorial Waters) που ανέλαβε την εξέταση του θέματος στα πλαίσια της Διάσκεψης η συζήτηση εντοπίστηκε από την αρχή ανάμεσα στα τρία και τα έξι μίλια. Υπήρξαν όμως και κράτη που υποστήριξαν τα τέσσερα και τα δώδεκα μίλια. Πολύ σύντομα οι διαφορές των κρατών πάνω στο θέμα οδήγησαν τη συζήτηση σε αδιέξοδο. Καταβλήθηκε προσπάθεια να υιοθετηθεί μια συμβιβαστική πρόταση για την καθιέρωση δυο ζωνών : μιας αιγιαλίτιδας ζώνης τριών μιλίων και μιας άλλης ζώνης, συνορεύουσας, δώδεκα μιλίων για την άσκηση ορισμένων δικαιωμάτων ελέγχου. Ομως, η προσπάθεια αυτή παρόλο που φάνηκε ελκυστική σε αρκετά κράτη συνάντησε τη δυναμική αντίδραση των ναυτικών, κυρίως, κρατών.

Αποτέλεσμα της πλατιάς διαφωνίας γύρω από το θέμα ήταν να ναυαγήσουν όλες οι προσπάθειες της Δεύτερης Επιτροπής και καμμιά πρόταση να μην υιοθετηθεί σχετικά με το όριο[2]. Εκείνο μόνο που έγινε αποδεκτό, ύστερα από πρόταση του αντιπροσώπου της Ιαπωνίας, ήταν να τοποθετηθούν τα κράτη πάνω στο πρόβλημα. Δε συφωνήθηκε όμως και να ψηφίσουν σε σχέση με αυτό. Οπως είπε, δηλαδή, ο Gidel -και έγινε δεκτό από τον πρόεδρο της Δεύτερης Επιτροπής- συμφωνήθηκε να υπάρξει "έκφραση προσωρινών απόψεων και όχι κατηγορηματική ή τελική δήλωση των θέσεων των κρατών".[3] Από το σύνολο των κρατών που ανακοίνωσαν τις απόψεις τους ως προς το επιθυμητό όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης δέκα εννέα από αυτά προτίμησαν, έστω και κάτω από προϋποθέσεις, το όριο των τριών μιλίων, τέσσερα υποστήριξαν τα τέσσερα μίλια, δέκα τρία υποστήριξαν τα έξι μίλια έστω με την προϋπόθεση της καθιέρωσης και μιας δεύτερης ζώνης, ενώ δυο προτίμησαν να μη δεσμευτούν από κανένα συγκεκριμένο όριο.[4]

Η τελική αδυναμία των κρατών να συμφωνήσουν πάνω στο όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης είχε ως συνέπεια -αυτό υπογραμμίστηκε και στην Αναφορά της Δεύτερης Επιτροπής - την αποτυχία της Διάσκεψης να καταλήξει σ'ένα συμβατικό κείμενο. Βέβαια από την "Τελική Πράξη" που υιοθετήθηκε στα πλαίσια της Διάσκεψης φαίνεται ότι επιτεύχθηκε συμφωνία σε αρκετά θέματα της αιγιαλίτιδας ζώνης, ανάμεσα στα οποία και εκείνο της έννοιας του νομικού καθεστώτος της. Ομως, αυτό που παραμένει γεγονός είναι ότι,τελικά, η πρώτη επίσημη προσπάθεια συμβατικής ρύθμισης του καθεστώτος της αιγιαλίτιδας ζώνης στέφθηκε από αποτυχία.

Και κάτι ακόμα. Η σύσταση από μέρους της Διάσκεψης προς το Συμβούλιο της Κοινωνίας των Εθνών "να συγκαλέσει ... μια νέα Συνδιάσκεψη ... για τα προβλήματα τα σχετικά με την αιγιαλίτιδα ζώνη ..." παρέμεινε "γράμμα κενό". Μια τέτοια Συνδιάσκεψη δε συγκλήθηκε ποτέ στα πλαίσια της Κοινωνίας των Εθνών. Πάντως, παρόλη την αποτυχία της, όπως υποστηρίχθηκε μεταγενέστερα από αρκετούς θεωρητικούς, η Διάσκεψη του '30 είχε και κάτι "θετικό". Σχετικά με αυτό ο Hudson σχολίασε:"...Συμπερασματικά, θα μπορούσαμε να πούμε ότι η Διάσκεψη δεν απέτυχε ολοκληρωτικά στο πρόβλημα της αιγιαλίτιδας ζώνης. Οπωσδήποτε οδήγησε σε μια πολύ χρήσιμη διερεύνηση. Εκανε φανερή την υπάρχουσα διάσταση απόψεων και προετοίμασε το έδαφος για μια πιο γόνιμη προσπάθεια, κάποια στιγμή, στο μέλλον".[5]

### 1.3.2. Λόγοι αποτυχίας - Κριτική

Στις γραμμές που ακολουθούν επιχειρείται μια ανάλυση των λόγων για τους οποίους τα κράτη δεν κατάφεραν στην πρώτη συμβατική προσπάθεια να συμφωνήσουν ως προς ένα κοινό μέτρο οριοθέτησης της παράκτιας ζώνης κυριαρχίας τους.

Η υπογράμμιση των παρακάτω παρατηρήσεων κρίνεται σκόπιμη: α) Τα ναυτικά κράτη, ως κράτη που επιδίωκαν να εξασφαλίσουν ελεύθερη διέλευση και επικοινωνία σε όσο το δυνατόν μεγαλύτερο κομμάτι ανοιχτής θάλασσας για την εξυπηρέτηση των εμπορικών και στρατηγικών στόχων τους ήταν σταθερά προσκολλημένα στην ιδέα μιας στενής ζώνης κυριαρχίας. β) Τα κράτη που δεν συγκαταλέγονταν στην "κοινωνία των ναυτικών δυνάμεων", ως κράτη που απέβλεπαν στην προστασία και την ασφάλεια των ακτών, υποστήριξαν δυναμικά την καθιέρωση μιας πλατύτερης αιγιαλίτιδας ζώνης που θα τους επέτρεπε το μεγαλύτερο βαθμό ελέγχου στις παρακείμενες θάλασσες.[6] Και γ) Τα κράτη που αποδέχτηκαν τα τρία μίλια αποτέλεσαν την πλειοψηφία του συνόλου των κρατών που διατύπωσαν την άποψή τους σχετικά με το όριο στην τελευταία συνεδρίαση της αρμόδιας Επιτροπής. Αλλά και ο αριθμός των κρατών που υποστήριξαν, στα πλαίσια της ίδιας Επιτροπής, τα έξι μίλια δεν ήταν διόλου ευκαταφρόνητος.

Οι πιο πάνω παρατηρήσεις θα μπορούσαν να οδηγήσουν στην εξής θέση: Η πρόταση για τα τρία μίλια με την από κοινού αποδοχή της συνορεύουσας ζώνης, που ικανοποιούσε τις μεγάλες δυνάμεις και, κατά ένα τρόπο, δικαίωνε και τα μικρά κράτη, θα μπορούσε, στη φάση εκείνη, να συμβιβάσει τις συγκρουόμενες απόψεις και να δώσει λύση στο πρόβλημα. Προς αυτή την κατεύθυνση, άλλωστε, επιχειρηματολόγησε ο Γερμανός αντιπρόσωπος όταν διατύπωνε ότι "... η Γερμανική αντιπροσωπεία υποστήριζε τον κανόνα των τριών μιλίων από κοινού με την καθιέρωση της συνορεύουσας ζώνης, με την ελπίδα ότι η αποδοχή της έννοιας της συνορεύουσας θα διευκόλυνε την αποδοχή του κανόνα των τριών μιλίων ...".[7] Και προς την ίδια κατεύθυνση διατύπωσε, επίσης, ο Swarztrauber όταν υποστήριξε στο βιβλίο του : "Εάν ο αντιπρόσωπος της Μ.Βρετανννίας δεν ήταν τόσο έντονα αντίθετος προς την έννοια της συνορεύουσας ζώνης και δεχόταν την άποψη του Γερμανού συναδέλφου του, ίσως τα τρία μίλια από κοινού με τη συνορεύουσα ζώνη των εννέα μιλίων να αποτελούσαν διεθνή συμβατικό κανόνα".[8]

Μια εμβάθυνση, όμως, στο πρόβλημα θεωρούμε ότι οδηγεί σε εκ διαμέτρου αντίθετη θέση. Το ότι δηλαδή εκείνη τη χρονική στιγμή οι ναυτικές δυνάμεις δεν αποδέχτηκαν, παρόλο που έδειξαν ότι είχαν μια τέτοια διάθεση, τον παραμικρό συμβιβασμό για την εξεύρεση ενός κοινού μέτρου οροθέτησης έχει αλλού τα αίτια. Η συμβιβαστική λύση για μια απλή διεύρυνση της παρακείμενης θάλασσας με αρμοδιότητες ελέγχου μόνο και όχι κυριαρχίας που παρείχε η δυνατότητα δημιουργίας της νέας - συνορεύουσας - ζώνης εξυπηρετούσε, αναμφισβήτητα, τους στόχους και τα συμφέροντα των ναυτικών κρατών. Η συσχέτιση όμως της νέας ζώνης με την αιγιαλίτιδα, μια ζώνη κυριαρχίας, οδηγούσε σε προβλήματα που δημιουργούνταν από την ίδια τη νομική φύση της αιγιαλίτιδας ζώνης.

Η αποδοχή, δηλαδή, ενός ενιαίου κανόνα για την οροθέτηση της αιγιαλίτιδας ζώνης ήταν δυνατόν να λειτουργήσει ως σχετικοποίηση της κυριαρχίας των μεγάλων ναυτικών κρατών τα οποία, εκείνη τη χρονική περίοδο, απέβλεπαν, κυρίως, στην ελευθερία και την αδιαμφισβήτητη χρήση της θάλασσας καθώς και στην ανεξαρτησία της από μορφές οριστικής κυριαρχίας, πέρα από τις στενές ζώνες εθνικής δικαιοδοσίας των παράκτιων κρατών. Γι'αυτό και η λύση αποδοχής ενός κανόνα που πιθανόν να έθιγε την εξυπηρέτηση των συμφερόντων τους δεν ήταν καθόλου αρεστή. Η οροθέτηση της αιγιαλίτιδας ζώνης στη βάση "επεκτατικών" ρυθμίσεων περιόριζε, σε

τελευταία ανάλυση, την υλοποίηση των επιθυμιών τους στη θάλασσα. Αλλωστε στη θάλασσα μια οροθέτηση ήταν εύκολο να λάβει ποσοτικές διαστάσεις, μια που η μέτρηση στο χώρο αυτό αναφέρεται σε μίλια. Και μια ποσοτική έκφραση του θέματος της οροθέτησης της αιγιαλίτιδας ζώνης σήμαινε μεγαλύτερους περιορισμούς και δημιουργούσε επιπλέον προβλήματα.

Γι'αυτό τα Μεγάλα κράτη της εποχής που ακόμα, τότε, έπαιζαν πρωτεύοντα και καθοριστικό ρόλο στη ρύθμιση των θεμάτων αυτών δύσκολα μπορούσαν να συμφιλιωθούν με τέτοιες λύσεις και δύσκολα μπορούσαν να δεχτούν, εκείνη την εποχή, οροθετήσεις που πιθανόν να λειτουργούσαν ως εξασθένιση της κυριαρχίας τους. Ετσι τα πιο πολλά από αυτά προτίμησαν να ακολουθήσουν συντηρητικές ρυθμίσεις -όπως αυτή των τριών μιλίων- χωρίς, όμως, να θέλουν να δεσμευτούν παράλληλα από ένα συμβατικό κείμενο το οποίο πιθανόν να τους ανάγκαζε να παραιτηθούν κάποια στιγμή, όταν και όποτε το συμφέρον τους και οι συνθήκες το απαιτούσαν, από μια προοπτική μελλοντικής επέκτασης.

1. Ενάντια στην ιδέα της υιοθέτησης συνορεύουσας ζώνης τοποθετήθηκαν τα εξής κράτη : Αυστραλία, Καναδάς, Νοτιο-αφρικανική Ενωση, Ηνωμένες Πολιτείες, Ινδία, Βραζιλία, Ιαπωνία, Σουηδία, και Μ.Βρεταννία. Ο αντιπρόσωπος μάλιστα της τελευταίας πρόβαλε την παρακάτω επιχειρηματολογία : "The British Delegation supports ... a territorial belt of three miles without the exercise ... of any powers by the Coastal State in the contiguous zone, and they do that on three grounds ...: First, because ... the three-mile limit is a rule of international law already existing adopted by maritime nations which possess nearly 80% of the effective tonnage of the world; secondly, because we have already,... adopted the principle of sovereignty over territorial waters; and thirdly, because the three-mile limit is the limit which is most in favour of freedom of navigation", βλ. League of Nations, Final Act, Conference for the Codification of International Law, The Hague, March-April 1930, League of Nations, Geneva και 24 A.J.I.L., Supplement, 1930, σ.169-181 και 254. Επίσης, βλ. Reeves, op.cit., σ.492-493.

2. Βλ. 24 A.J.I.L., Supplement, 1930, Report of the Second Committee, σ.234-235.

3. Βλ. ibid, σ.253.

4. Αναλυτικά η εικόνα που σχηματίστηκε από τις απαντήσεις των κρατών σχετικά με το όριο είχε έτσι : Δέκα κράτη υποστήριξαν αποκλειστικά το όριο των τριών μιλίων: Νοτιο-αφρικανική Ενωση, Ηνωμένες Πολιτείες, Μ.Βρεταννία, Αυστραλία, Καναδάς, Κίνα, Δανία, Ινδία, Ιαπωνία και Ολλανδία.

Δυο κράτη υποστήριξαν, επίσης, τα τρία μίλια δήλωσαν, όμως, ότι θα μπορούσαν να αποδεχτούν και την καθιέρωση της συνορεύουσας ζώνης: Ελλάδα και Ελεύθερο Ιρλανδικό Κράτος.

Επτά κράτη δήλωσαν την υποστήριξή τους στην αιγιαλίτιδα ζώνη των τριών μιλίων με τον όρο της καθιέρωσης και της συνορεύουσας ζώνης: Βέλγιο, Χιλή, Αίγυπτος, Εσθονία, Γαλλία, Πολωνία και Γερμανία. Η Χιλή, πάντως, υποστήριξε και τα έξι μίλια, δίχως, όμως, τη συνορεύουσα ζώνη.

Τέσσερα κράτη δήλωσαν ότι αποδέχονταν τα τέσσερα μίλια: Ισλανδία, Νορβηγία, Σουηδία και Φιλανδία [η τελευταία με τον όρο της καθιέρωσης της συνορεύουσας].

Επτά κράτη υποστήριξαν το όριο των έξι μιλίων: Κολομβία, Ιταλία, Ρουμανία, Ουρουγουάη, Γιουγκοσλαβία, Βραζιλία, Χιλή.

Το όριο των έξι μιλίων αλλά με τον όρο υιοθέτησης και της συνορεύουσας ζώνης υποστήριξαν επίσης έξι κράτη: Κούβα, Ισπανία, Λάτβια, Περσία, Τουρκία και Πορτογαλία. Η τελευταία δήλωσε συγκεκριμένα ότι επιθυμούσε το όριο των δώδεκα μιλίων αλλά ότι μπορούσε να δεχθεί και τα έξι μίλια με την προϋπόθεση της καθιέρωσης της συνορεύουσας ζώνης των έξι μιλίων.

Τέλος, δυο κράτη (Τσεχοσλοβακία και Σοβιετική Ενωση), απέφυγαν να δηλώσουν την προτίμησή τους σ'ένα συγκεκριμένο όριο. βλ. 24 A.J.I.L., Supplement, 1930, σ. 253 - 257. Επίσης, Hackworth, op.cit. σ. 628 - 629.

5. Βλ. Hudson, M., The first conference for the codification of international law, 24 A.J.I.L., 1930, σ.458.

6. Ανάμεσα στα κράτη αυτά συγκαταλέγονταν η Κούβα,η Γιουγκοσλαβία και η Λάτβια που μόλις είχαν αποκτήσει την ανεξαρτησία τους.

7. Βλ. 24 A.J.I.L., Supplement, Vol.,25 1930, op.cit., σ.254.

8. Βλ. Swarztauber, op.cit., σ.138. Πάνω στο ίδιο θέμα ο Heinzen σχολίασε τα εξής : "The primary reason for this failure was that Great Britain and a few other staunch advocates of the 3 - mile limit refused to recognize either the right of a coastal state to exercise jurisdiction in a contiguous zone, or the historical claims of some Scandinavian countries to a league of four miles as the breadth of their territorial seas. This uncompromising attitude antagonized many countries who were willing to codify the 3 - mile or one league limit. As a result, the Conference became so deadlocked that it never took a formal vote on the breadth of the territorial sea", βλ. Heinzen,B.G., The three mile limit : Preserving the freedom of the sea, 11 Stanford Law Review, 1959, σ.637. Βλ. ακόμα Brierly, op.cit., σ.206.

## 2.Κωδικοποιητικές προσπάθειες στα πλαίσια του Ο.Η.Ε.

### 2.1. Η συμβολή της Επιτροπής Διεθνούς Δικαίου Ε.Δ.Δ. στις προσπάθειες συμβατικής ρύθμισης του ορίου της αιγιαλίτιδας ζώνης

#### 2.1.1. Εισαγωγικές παρατηρήσεις

Η αποτυχία της Συνδιάσκεψης της Χάγης του '30 να καταλήξει στην κωδικοποίηση του δικαίου της θάλασσας είχε ως αποτέλεσμα την επιστράτευση, σε σχέση με το θέμα, του διεθνούς "νομοθετικού" μηχανισμού κάτω από την κατεύθυνση του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών. Ετσι στις αρχές της δεκαετίας του '50 μετά από πρόσκληση του Ο.Η.Ε. η Επιτροπή Διεθνούς Δικαίου [στο εξής Επιτροπή] ανέλαβε την ευθύνη να παρουσιάσει στην κρίση των κρατών σχέδιο άρθρων για την κωδικοποίηση του δικαίου της θάλασσας. Ομως και στα πλαίσια της Επιτροπής, όπως διαπιστώνεται από την ανάλυση που ακολουθεί, δεν επιτεύχθηκε εσωτερική συμφωνία για το ακριβές όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης. Παρόλα αυτά η οφειλή προς την Επιτροπή σε σχέση με το θέμα γενικά της ρύθμισης του ορίου είναι μεγάλη.

#### 2.1.2.Πρώτη προσέγγιση του θέματος στα πλαίσια της Τέταρτης συνόδου: Εμφάνιση επεκτατικών τάσεων

Στα πλαίσια της Επιτροπής Διεθνούς Δικαίου [Επιτροπή] το πρόβλημα της ρύθμισης του ορίου της αιγιαλίτιδας ζώνης δεν είχε καλύτερη τύχη. Από την πρώτη στιγμή που το θέμα ήρθε για συζήτηση στην Επιτροπή, στην Τέταρτη σύνοδο (1952), έγινε φανερό ότι θα συναντούσε μεγάλες δυσκολίες. Η πρόταση του εισηγητή σχετικά με την υιοθέτηση των έξι μιλίων δε βρήκε καμμιά ανταπόκριση.[1] Απεναντίας δημιούργησε έντονες αντιδράσεις μια και αρκετά μέλη παρέμειναν προσκολλημένα στα παραδοσιακά τρία μίλια, ενώ τα πιο πολλά έδειξαν προτίμηση για επέκταση πέρα από τα έξι μίλια.[2] Αποτέλεσμα ήταν η αναβολή της λήψης οποιασδήποτε απόφασης στη διάρκεια της Συνόδου αυτής.

Στις γραμμές που ακολουθούν υπογραμμίζονται οι κυριώτερες από τις απόψεις των μελών πάνω στο θέμα οι οποίες αποτελούν την απόδειξη της πλήρους αδυναμίας και της πλήρους ασυμφωνίας ως προς τη διατύπωση ενός, γενικά αποδεκτού,κανόνα οροθέτησης. Ετσι: Αντίθετος με την πρόταση των έξι μιλίων του Εισηγητή εμφανίστηκε ο Lauterpacht ο οποίος υποστήριξε ότι ενώ το όριο των έξι μιλίων δεν επρόκειτο να αποτελέσει φραγμό στα κράτη που διεκδικούσαν μονομερώς μεγαλύτερες αποστάσεις υπήρχε φόβος, με την εξέλιξη της τεχνολογίας και τα επιτεύγματα της επιστήμης, να καταστεί "απαρχαιωμένο και ακατάλληλο" όπως ακριβώς τα τρία μίλια.[3] Επειδή λοιπόν ο ίδιος έκρινε ότι τα έξι μίλια δεν έδιναν λύση στο πρόβλημα και η αρχή της ελευθερίας των θαλασσών εξακολουθούσε να διατηρεί το ενδιαφέρον της διεθνούς κοινότητας - άλλωστε ο κανόνας των τριών μιλίων αποτελούσε έκφραση της αρχής αυτής - για τούτο πρότεινε μια διαφορετική προσέγγιση στο πρόβλημα με αναφορά στις έννοιες της συνορεύουσας ζώνης και της ανοιχτής θάλασσας.[4]

Διαφορετική άποψη εξέφρασε ο Yepes ο οποίος αρνήθηκε εντελώς την αναγνώριση των τριών μιλίων από το διεθνές δίκαιο[5] και διαφωνώντας με την άποψη ορισμένων μελών ότι "κανένας περιορισμός δεν υφίσταται ως προς το δικαίωμα των κρατών να καθορίζουν το πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης τους" διατύπωσε τη θέση ότι η Επιτροπή έπρεπε να προσδιορίσει ένα ομοιόμορφο όριο - ο ίδιος δεν υπέδειξε ποιο - "για να δοθεί τέρμα στην αναρχία που επικρατούσε σχετικά με το θέμα".[6]

Ενάντια στον κανόνα των έξι μιλίων τοποθετήθηκε και ο Kozhevnikov ο οποίος διακήρυξε μια δική του άποψη: "Το όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης μπορεί να διαφέρει από κράτος σε κράτος ανάλογα με τις περιστάσεις". Και δικαιολόγησε τη θέση αυτή με το επιχείρημα "του αποκλειστικού και κυρίαρχου δικαιώματος του κράτους να οροθετεί από μόνο του την αιγιαλίτιδα ζώνη του", που όπως χαρακτηριστικά υπογράμμισε "αναγνωριζόταν από τη διεθνή πρακτική και την εσωτερική νομοθεσία των κρατών".[7] Ο Kozhevnikov καταφέρθηκε ενάντια και στα τρία μίλια τα οποία όχι μόνο δεν αποδέχθηκε ως κανόνα του διεθνούς δικαίου αλλά αρνήθηκε και την ύπαρξή τους.

Ο Alfaro υιοθέτησε την άποψη της αποδοχής των τριών μιλίων ως κανόνα γενικά αποδεκτό.[8] Αρνήθηκε όμως ότι υπήρξε κοινή συμφωνία ως προς τα τρία μίλια.[9] Και υπερασπίστηκε τη θέση ότι καθήκον της Επιτροπής ήταν να τονίσει ιδιαίτερα όχι μόνο την ύπαρξη του κανόνα των τριών μιλίων αλλά και την έλλειψη συμφωνίας σχετικά με την επέκτασή του.

Ο Cardova αρνήθηκε τη δυνατότητα εξασφάλισης νομικής λύσης και υπεραμύνθηκε την άποψη της εξεύρεσης λύσης "δια της πολιτικής οδού" η οποία υπαγόρευε τη συμμετοχή των κρατών και οδηγούσε σε μηδαμινή συμβολή από τη μεριά της Επιτροπής μιας και η τελευταία δεν αποτελούσε σώμα αντιπροσωπευτικό όλων των κρατών.[10]

Ο Σπυρόπουλος παρόλο που αναγνώρισε την αδυναμία εξασφάλισης νομικής λύσης για τον προσδιορισμό του ορίου πέρα από τα τρία μίλια υποστήριξε ότι τα κράτη μπορούσαν να προβούν σε μονομερή καθορισμό του πλάτους της αιγιαλίτιδας ζώνης τους, τηρώντας σαφή όρια. Τοποθετήθηκε μεν ενάντια στα έξι μίλια αλλά δεν πρότεινε κανένα όριο. Απεναντίας υποστήριξε την αναβολή οποιασδήποτε απόφασης πάνω στο θέμα. Πάντως σε σχέση με τα τρία μίλια συμφώνησε ότι επρόκειτο για ένα γενικά αναγνωρισμένο κανόνα.[11]

Ο Amado ήταν ανάμεσα σ'εκείνους που αποδέχτηκαν το όριο των δώδεκα μιλίων και προασπίστηκαν την αναγνώριση του ορίου αυτού από τη διεθνή πρακτική.[12]

Ο Zourek τοποθετήθηκε ενάντια στον κανόνα των έξι μιλίων και υποστήριξε τη θέση ότι δεν υπήρξε κανένας νομικός κανόνας που να απαγόρευε την επέκταση της αιγιαλίτιδας ζώνης πέρα από ένα σταθερό όριο.[13] Αλλωστε σε σχέση με τα τρία μίλια συμφώνησε με την άποψη ότι ποτέ δεν αναγνωρίστηκαν ως κανόνας του διεθνούς δικαίου.

Την ίδια άποψη για τα τρία μίλια εξέφρασε και ο Scelle ο οποίος σχετικά με τη λύση του προβλήματος της αιγιαλίτιδας ζώνης προασπίστηκε, όπως οι Lauterpacht και Hudson, την υιοθέτηση της έννοιας της συνορεύουσας ζώνης.[14]

Η πιο πάνω σύντομη αναφορά στα κυριώτερα σημεία των θέσεων και προτάσεων που τα μέλη της Επιτροπής υποστήριξαν στην Τέταρτη Σύνοδο όταν, για πρώτη φορά, συζητήθηκε το πρόβλημα του ορίου μας οδηγεί σε ορισμένες σκέψεις:
Πρώτο: Στη συζήτηση η πρόταση των έξι μιλίων του Εισηγητή αντιμετωπίστηκε μέσα στα πλαίσια ενός γενικότερου ζητήματος: α) Εάν το διεθνές δίκαιο είχε αναγνωρίσει ένα συγκεκριμένο όριο και ποιο σχετικά με το πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης και β) Εάν υφίστατο κάποιο νομικό κριτήριο που,από τη μεριά της Επιτροπής, να στήριζε την υιοθέτηση ενός συγκεκριμένου ορίου. Δεύτερο: Στη συζήτηση τα περισσότερα από τα μέλη της Επιτροπής αποδέχτηκαν την άποψη ότι κανένας κανόνας δεν υπήρχε που να ρύθμιζε το πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης, και καμμία νομική αρχή δεν ίσχυε που

να εξασφάλιζε μια λύση σε λογική βάση. Πάντως δεν έλειψε και η αντίθετη θέση.

Τρίτο: Αν και η πρόταση των έξι μιλίων απορρίφθηκε η πλειονότητα, ωστόσο, των μελών της Επιτροπής έδειξε να προσανατολίζεται προς μια επεκτατική τάση και μόνο μια μικρή μειονότητα, προερχόμενη κυρίως από το Δυτικό χώρο, εξακολούθησε να παραμένει σταθερή στις παραδοσιακές ρυθμίσεις.

2.1.3.Πέμπτη και Εκτη σύνοδος: Κατ'αρχήν υιοθέτηση λύσεων διεύρυνσης

Στην Πέμπτη σύνοδο το νέο Σχέδιο ("Second Report on the Regime of the Territorial Sea")που κατατέθηκε από τον Εισηγητή υιοθετούσε τα δώδεκα μίλια. Παρότι, δηλαδή, ο Εισηγητής εκτίμησε ότι τα περισσότερα από τα μέλη της Επιτροπής στην προηγούμενη Σύνοδο εκφράστηκαν ενάντια στο όριο των δώδεκα μιλίων, εντούτοις, το πρότεινε - με προϋποθέσεις βέβαια - για να "δοκιμάσει", όπως έγραψε ο O' Connell, "τις διαθέσεις των μελών".[15]

Πρόταση βασισμένη και πάλι στα δώδεκα μίλια, έστω με προϋποθέσεις, ο Εισηγητής υπέβαλε και στην Εκτη σύνοδο (1954)[16] στην οποία όμως η συζήτηση για το όριο αναβλήθηκε για μετά την ολοκλήρωση της μελέτης των υπόλοιπων άρθρων των σχετικών με το ζήτημα γενικά της αιγιαλίτιδας ζώνης. Πάντως, στην αναφορά της Επιτροπής προς τη Γενική Συνέλευση των Ηνωμένων Εθνών για τις εργασίες της Εκτης Συνόδου, εκτός από ένα Σχέδιο Αρθρων για την αιγιαλίτιδα ζώνη, στο οποίο το συγκεκριμένο άρθρο για το όριο παρέμεινε κενό,[17] περιλήφθηκε ακόμα ένας κατάλογος από προτάσεις για το όριο πάνω στις οποίες τα Κράτη μέλη του Οργανισμού έπρεπε να τοποθετηθούν.[18]

2.1.4.Εβδομη Σύνοδος: Προώθηση ενός συμβιβαστικού σχήματος

Από τις απαντήσεις των κρατών τα οποία ανταποκρίθηκαν και σχολίασαν τις προτάσεις της Επιτροπής,[19] αποκαλύφθηκε μεγάλη διαφορά απόψεων που οδήγησε σε σύγχυση.Πάντως η νέα πρόταση που ο Εισηγητής υπέβαλε στην Εβδομη Σύνοδο (1955) για συζήτηση, βασισμένη κυρίως στα σχόλια των κρατών, υιοθέτησε ουσιαστικά το όριο των τριών μιλίων μολονότι σε ορισμένες περιπτώσεις δεν απαγόρευε επέκταση του ορίου αυτού.[20]

Η νέα πρόταση για τα τρία μίλια δημιούργησε αντιδράσεις ανάμεσα στα μέλη. Ορισμένα μόνον από αυτά - ανάμεσά τους οι Edmonds, Fitzmaurice και Sandstrom - την υποστήριξαν. Αντίθετα, η πλειονότητα των μελών τοποθετήθηκε ενάντια σ'αυτήν. Και παρότι δεν υποστήριξε ένα συγκεκριμένο όριο φάνηκε να δείχνει προτίμηση σε μεγαλύτερα, από εκείνο των τριών μιλίων, όρια.[21]

Η αιτιολόγηση ως προς το τελευταίο είναι αξιοσημείωτη:
Υποστηρίχθηκε η καθιέρωση μιας μεγαλύτερης αιγιαλίτιδας ζώνης κυρίως για λόγους ασφάλειας και άμυνας του παράκτιου κράτους.[22]
Υποστηρίχθηκε ο καθορισμός ενός μεγαλύτερου ορίου με βάση τα οικονομικά συμφέροντα και τις ανάγκες του πληθυσμού του παράκτιου κράτους.[23]
Υποστηρίχθηκε τέλος και η άποψη του μονομερούς καθορισμού μέχρι το όριο των δώδεκα μιλίων λαμβανομένων υπόψη των αναγκών των παράκτιων κρατών από τη μια και της ελευθερίας των ανοιχτών θαλασσών από την άλλη.[24]

Η στάση αυτή των μελών οδήγησε τον Εισηγητή να τροποποιήσει εκ νέου την πρότασή του. Η κανούργια πρόταση αναγνώριζε στα παράκτια κράτη το δικαίωμα να καθορίζουν τις αιγιαλίτιδες ζώνες τους σε απόσταση μεγαλύτερη από τα τρία μίλια

ταυτόχρονα, όμως, επεσήμανε ότι μόνο κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις τα άλλα κράτη ήταν υποχρεωμένα να δεχτούν ένα τέτοιο (μεγαλύτερο) όριο.[25]

Από τη συζήτηση που ακολούθησε διαπιστώθηκε, ακόμη μια φορά, η διάσταση των απόψεων των μελών σχετικά με το θέμα - διάσταση που αντανακλούσε κατ' επέκταση και τη διεθνή κοινότητα - και η αδυναμία τους να συμφωνήσουν ως προς ένα σταθερό όριο. Παρόλα αυτά κατέληξαν, αν και με απλή πλειοψηφία,[26] στη διατύπωση ενός κειμένου που είχε έτσι:
1. Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι η διεθνής πρακτική δεν είναι ενιαία όσο αφορά το παραδοσιακό όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης των τριών μιλίων.
2. Η Επιτροπή θεωρεί ότι το διεθνές δίκαιο δεν αναγνωρίζει επέκταση της αιγιαλίτιδας ζώνης πέρα από τα δώδεκα μίλια.
3. Η Επιτροπή δίχως να παίρνει απόφαση σχετικά με το όριο εκφράζει την άποψη ότι το διεθνές δίκαιο δεν απαιτεί από τα κράτη να αναγνωρίζουν όριο μεγαλύτερο από τα τρία μίλια."[27]

Με την υιοθέτηση των παραπάνω η πλειοψηφία των μελών εκδήλωσε, νομίζουμε, τη διάθεση να οριστικοποιήσει δύο αρχές, ότι: Επέκταση της αιγιαλίτιδας ζώνης πέρα από τα δώδεκα μίλια ήταν αντίθετη προς το διεθνές δίκαιο και αποτελούσε παραβίαση της αρχής της ελευθερίας των θαλασσών. Επίσης επέκταση που κυμαινόταν γενικά μέσα σ'ένα όριο από τρία ως δώδεκα μίλια δεν αποτελούσε παραβίαση του διεθνούς δικαίου. Εγινε δηλαδή σαφές ότι ο καθορισμός των ορίων της αιγιαλίτιδας ζώνης προς τις ανοιχτές θάλασσες αν και ήταν δύσκολο να επιτευχθεί με βάση ένα σταθερό συντελεστή απόστασης ήταν όμως δυνατόν να εξασφαλισθεί με βάση ορισμένες προϋποθέσεις.

2.1.5.Η τελική ρύθμιση: Αρμονική σύνδεση των τριών και των δώδεκα μιλίων

Ουσιαστική πρόοδος δε σημειώθηκε ούτε στην τελευταία, σχετικά με το θέμα, Σύνοδο της Επιτροπής (1956) όπου εξετάσθηκαν τα σχόλια και οι παρατηρήσεις των κρατών, όσων από αυτά ανταποκρίθηκαν[28], στο κείμενο της Επιτροπής.Οι απαντήσεις των κρατών όχι μόνο δεν πρόσθεσαν κάτι καινούργιο που θα μπορούσε να βοηθήσει στη λύση του προβλήματος αλλά, αντίθετα, άφησαν να φανεί η ίδια πλατιά διάσταση απόψεων που κυριάρχησε και μέσα στην Επιτροπή στη διάρκεια της Συνόδου. Διατυπώθηκαν πάλι καινούργιες προτάσεις[29] καμμιά, όμως, δεν εξασφάλισε την πλειοψηφία των μελών. Τελικά, η μοναδική πρόταση που "επέζησε" ήταν εκείνη του Σπυρόπουλου η οποία κατά βάση στηρίχθηκε στο κείμενο της Επιτροπής.[30]

Η πρόταση Σπυρόπουλου αποτέλεσε το άρθρο 3 στο "Τελικό Σχέδιο" που η Επιτροπή υπέβαλε στη Γενική Συνέλευση[31] και είχε ως εξής:

*Πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης*

*Αρθρο 3*
*1.Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι η διεθνής πρακτική δεν είναι ομοιόμορφη στο θέμα της οροθέτησης της αιγιαλίτιδας ζώνης.*
*2.Η Επιτροπή θεωρεί ότι το διεθνές δίκαιο δεν επιτρέπει επέκταση της αιγιαλίτιδας ζώνης πέρα από τα δώδεκα μίλια.*
*3.Η Επιτροπή, χωρίς να υιοθετεί κάποια απόφαση σχετικά με το όριο των τριών μιλίων ως πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης, διαπιστώνει από τη μια ότι πολλά κράτη έχουν καθορίσει πλάτος μεγαλύτερο από τα τρία μίλια και από την άλλη ότι πολλά*

*κράτη δεν αναγνωρίζουν το πλάτος αυτό όταν η δική τους αιγιαλίτιδα ζώνη είναι μικρότερη.*

*4.Η Επιτροπή θεωρεί ότι το πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης πρέπει να καθορισθεί από μια διεθνή διάσκεψη"*[32]

Η διατύπωση του άρθρου αυτού θεωρούμε ότι υπαινίσσεται τους εξής δυο κανόνες: πρώτο, τα τρία μίλια αποτελούν ένα minimum που όλα τα κράτη πρέπει να αναγνωρίζουν[33] και δεύτερο, επέκταση πέρα από τα δώδεκα μίλια σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο δεν είναι νόμιμη. Ετσι, οριστική λύση στο πρόβλημα δε δόθηκε ούτε στα πλαίσια της Επιτροπής Διεθνούς Δικαίου η οποία αδύναμη, τελικά, να συμφωνήσει η ίδια σε ένα σταθερό όριο αποφάσισε, να μεταθέσει τη λύση του προβλήματος σε μια Διεθνή Διάσκεψη, στα πλαίσια του Ο.Η.Ε., την Πρώτη Συνδιάσκεψη για το δίκαιο της θάλασσας.

2.1.6. Οι τοποθετήσεις των μελών της Επιτροπής "αντανάκλαση" της γενικότερης στάσης των κρατών : Σχολιασμός

Στους κόλπους της Επιτροπής διαγράφηκαν έντονα οι δυο τάσεις που είχαν αρχίσει να κυριαρχούν ανάμεσα στα κράτη: αυτή δηλαδή για την κατοχύρωση των στενών αιγιαλίτιδων ζωνών που από παλιά διεκδικούσαν οι Δυτικοί και αυτή για την υιοθέτηση και διασφάλιση διευρυμένων ζωνών κυριαρχίας που προωθούσαν οι Ανατολικοί και οι Τριτοκοσμικοί. Ετσι οι θέσεις που υποστηρίχθηκαν από τα μέλη της Επιτροπής στις διάφορες Συνόδους της έγινε φανερό ότι αντανακλούσαν την πρακτική και τη γενικότερη στάση των κρατών πάνω στο θέμα.

Πράγματι.Τα μέλη της Επιτροπής που προέρχονταν από το Δυτικό χώρο προώθησαν συντηρητικές ρυθμίσεις, όπως αυτή των παραδοσιακών τριών μιλίων. Ευνόησαν δηλαδή την οροθέτηση που θα λειτουργούσε εις όφελος των κρατών τους, μιας και μια τέτοια χάραξη θα αποσαφήνιζε τα όρια της κυριαρχίας των παράκτιων κρατών μέσα σε στενά, από άποψη χώρου, πλαίσια και θα κατοχύρωνε στις Μεγάλες ναυτικές δυνάμεις τη δυνατότητα μεγαλύτερης ελευθερίας κινήσεων στις ανοιχτές θάλασσες. Από την άλλη, τα μέλη της Επιτροπής που προέρχονταν από τον Ανατολικό και Τριτοκοσμικό χώρο τοποθετήθηκαν από την αρχή ενάντια στη ρύθμιση των τριών μιλίων και στην ποσοτική μείωση της κυριαρχίας τους στη θάλασσα στην οποία ουσιαστικά μια τέτοια ρύθμιση θα οδηγούσε και επίμονα προσπάθησαν να πετύχουν ρυθμίσεις που θα κατοχύρωναν στα κράτη τους προϋποθέσεις για αύξηση του πεδίου κυριαρχίας τους επί του ασφαλούς.

Τελικά η ρύθμιση που έγινε αποδεκτή από την Επιτροπή αν και δεν κατοχυρώνει ένα σταθερό όριο επιχειρεί, νομίζουμε, να πετύχει minimum ισορροπιστικές καταστάσεις διότι επαυξάνει, τυπικά τουλάχιστον, την κυριαρχία των Μικρών κρατών στη θάλασσα, έστω και αν η δυνατότητα αυτή δεν ανταποκρίνεται παράλληλα στην από τη μεριά τους άσκηση ουσιαστικής κυριαρχίας.

1. Η πρόταση είχε ως εξής : "La largeur de la zone de mer désignée dans l'article premier sera fixée par l'Elat riverain, mais elle ne saurait dépasser six milles marins",βλ. Πρώτο σχέδιο του Εισηγητή Doc.A/CN.4/53, στο Y.I.L.C. 1952, Vol 2, σ.28

2. Αντιδράσεις είχαν συναντήσει και οι θέσεις που είχαν διατυπωθεί από τον Εισηγητή στην 167η Συνεδρίαση της Τετάρτης Συνόδου της Επιτροπής, οι οποίες είχαν ως εξής : "1. Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι σύμφωνα με το υφιστάμενο διεθνές δίκαιο δεν απαιτείται το πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης να περιορίζεται στα τρία μίλια. 2. Η Επιτροπή διακηρύσσει ότι το υφιστάμενο διεθνές δίκαιο δεν επιτρέπει επέκταση της αιγιαλίτιδας ζώνης πέρα από τα έξι (ή τα δώδεκα μίλια). 3. Η Επιτροπή προτείνει να συγκληθεί μια διπλωματική διάσκεψη για να καθορίσει, συμβατικά, τα όρια της αιγιαλίτιδας ζώνης.", βλ. 168th meeting Y.I.L.C, 1952, Vol 1, σ.164.

3. Ο Lauterpacht ανέφερε ότι στα 1910 ο Westlake, είχε υποστηρίξει ότι το όριο των τριών μιλίων είχε πέσει σε αχρησία και είχε γίνει ανεπαρκές, βλ. Doc. A/CN.4/53, 166th meeting, Y.I.L.C., 1952 Vol. 2, σ.155

4. βλ. Y.I.L.C., 1952, Vol 1, σ.156

5. Ο Yepes υποστήριξε σχετικά: "Ο κανόνας των τριών μιλίων που διατυπώθηκε για πρώτη φορά από έναν Ιταλό συγγραφέα το 18ο αι. βασίστηκε σε ένα λαθεμένο δόγμα που απορρίφθηκε από το σύγχρονο διεθνές δίκαιο.Από μια έρευνα σε σχέση με τη νομοθεσία των κρατών πάνω στο θέμα έγινε φανερό ότι η πλειονότητα των κρατών και συγκεκριμένα όλα τα κράτη της Λατινικής Αμερικής,τα περισσότερα κράτη της Ευρώπης και ένας μεγάλος αριθμός από τα κράτη της Ασίας και της Αφρικής τοποθετήθηκαν ενάντια σ'αυτόν τον κανόνα και υιοθέτησαν ένα όριο πολύ μεγαλύτερο από τα τρία μίλια. βλ. Summary records of the fourth session, 164th meeting, Y.I.L.C., 1952, Vol 1, σ. 145, 166th meeting, ibid, σ.154, 168th meeting, ibid, σ.162, και 167-168

6. βλ. ibid, 168th meeting, σ.162

7. βλ. ibid, 166th meeting, σ.153, 167th meeting, σ.160, 168th meeting, σ.167

8. "Από τότε που ένας Ολλανδός καθιέρωσε το πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης ισοδύναμο με την εμβέλεια ενός κανονιού την οποία ένας Ιταλός υπολόγισε στα τρία μίλια, ο κανόνας αυτός αναγνωρίστηκε και εφαρμόστηκε από τα κράτη" ,διατύπωσε χαρακτηριστικά ο Alfaro. βλ. 169th meeting, Y.I.L.C., 1952, Vol 1, σ.169

9. Ο Alfaro υιθέτησε τα εξής: " Τόσο η θεωρία όσο και η πρακτική αποδέχτη- καν ότι τα παράκτια κράτη ασκούν κυριαρχία πάνω σε μια θαλάσσια ζώνη που έχει ένα minimum πλάτος τριών μιλίων. Ομως δεν υπήρξε καμμιά συμφωνία ότι το πλάτος αυτό θα έπρεπε να είναι περιορισμένο στα τρία μίλια. Δεν υπήρξε κανόνας που να αναγνωρίζει ένα ομοιόμορφο πλάτος και αναμφίβολα, οι συγγραφείς και τα κράτη διέπραξαν αναρχία ως προς το θέμα", ο Alfaro βλ. 167th meeting, Y.I.L.C., 1952, Vol 1, σ.159

10. Ο Cardova ανέφερε σχετικά με το θέμα: "Ο μονομερής καθορισμός του πλάτους της αιγιαλίτιδας ζώνης από κάθε κράτος χωριστά θα οδηγούσε σε αναρχία. Ο προσδιορισμός του ορίου έπρεπε να βασιστεί σε νομικά κριτήρια. Η Επιτροπή μπορούσε να συμβάλει στο πρόβλημα υποδεικνύοντας λύση πάνω σε νομική βάση.Μια τέτοια λύση όμως δε φαινόταν εφικτή. Και τούτο διότι η μοναδική αρχή σχετικά με το πλάτος που είχε νομικό έρεισμα ήταν αυτή που διακηρύχθηκε από τον Bynkershoek,ότι

δηλαδή η αιγιαλίτιδα ζώνη ενός κράτους καθοριζόταν από το βεληνεκές των παράκτιων κανονιοβολίων του.Στην εποχή του Bynkershoek η βολή του κανονιού κάλυπτε την απόσταση των τριών μιλίων και αυτός υπήρξε ο κύριος λόγος που τα τρία μίλια επικράτησαν ως η μετρική αντιστοιχία του καθεστώτος της βολής. Με την εξέλιξη των πολεμικών όπλων η αρχή αυτή αδυνατούσε, όπως ήταν φυσικό,να εξασφαλίσει λύση σε ρεαλιστική βάση με αποτέλεσμα το επιχείρημα της βολής να θεωρείται απαρχαιωμένο και το νομικό έρεισμα,στο οποίο θα μπορούσε να βασιστεί η Επιτροπή,όχι υπαρκτό.Μοναδική λοιπόν διέξοδος ήταν η εξεύρεση λύσης "δια της πολιτικής οδού", βλ. 166th meeting, Y.I.L.C., 1952, Vol 1, σ.157, 167th meeting, σ.163, 168th meeting, σ.164, 169th meeting, σ.171

11. βλ. ibid, 166th meeting, σ.157, 168th meeting, σ.166,
169th meeting,σ.170.

12. βλ. ibid, 169th meeting, σ.170.

13. Ως προς αυτό, αντίθετα, ο Εισηγητής υποστήριξε τη θέση ότι η "η αρχή της ελευθερίας των θαλασσών " αποτελούσε απαγορευτική αρχή στην επέκταση της αιγιαλίτιδας ζώνης, βλ. ibid, 168th meeting, σ.169

14. βλ. 167th meeting, Y.I.L.C., 1952, Vol 2, σ.158

15. βλ. O'Connell, op.cit., σ.162. Αναφέρεται εδώ ότι από έλλειψη χρόνου η Επιτροπή δεν κατάφερε να συζητήσει το θέμα στην Πέμπτη Σύνοδο και το παρέπεμψε στην επόμενη (Εκτη) Σύνοδο.

16. βλ. Documents of the sixth session, Doc. A\CN.4\77 στο Y.I.L.C., 1954, Vol 2, σ.2

17. Στο Σχέδιο Αρθρων για την αιγιαλίτιδα ζώνη το άρθρο 3 με τον τίτλο " Πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης " παρέμεινε κενό. Βλ. Provisional articles concerning the Regime of the territorial sea, Doc. A\2693, στο Y.I.L.C., 1954, Vol. 2, σ.154

18. Οι εννέα προτάσεις είχαν ως εξής:
1. Να υιοθετηθεί ένα ομοιόμορφο πλάτος (τρία, τέσσερα, έξι ή δώδεκα μίλια).
2.Το πλάτος να καθορισθεί στα τρία μίλια με την προϋπόθεση ότι το παράκτιο κράτος θα είχε το δικαίωμα να ασκεί, σε μια απόσταση μέχρι δώδεκα μίλια,τα δικαιώματα τα οποία η Επιτροπή είχε αναγνωρίσει ότι υφίσταντο στη συνορεύουσα ζώνη.
3.Το πλάτος να καθορισθεί στα τρία μίλια με την επιφύλαξη ότι το παράκτιο κράτος θα είχε το δικαίωμα να επεκτείνει το όριο αυτό στα δώδεκα μίλια εφόσον τηρούνταν οι εξής δυο προϋποθέσεις: α) Εξασφαλιζόταν η ελευθερία της διέλευσης μέσα από ολόκληρη την περιοχή και β) Το παράκτιο κράτος δε διεκδικούσε αποκλειστικά δικαιώματα αλιείας πέρα από την απόσταση των τριών ναυτικών μιλίων από τις γραμμές βάσης της αιγιαλίτιδας ζώνης. Πέρα από το όριο των τριών μιλίων το παράκτιο κράτος μπορούσε να επιβάλει κανονισμούς σχετικά με την αλιεία στην αιγιαλίτιδα ζώνη,ωστόσο,μοναδικός στόχος αυτών των κανονισμών θα ήταν η προστασία των φυσικών πόρων της θάλασσας.
4.Το πλάτος να καθορισθεί σε μια απόσταση κυμαινόμενη ανάμεσα στα τρία και τα δώδεκα μίλια .

5.Να υιοθετηθεί ένα ομοιόμορφο πλάτος για τα κράτη εκείνα που οι ακτές τους συνόρευαν στην ίδια περιοχή καθώς και για εκείνα που βρίσκονταν σε μια ιδιάζουσα περιοχή.
6.Το πλάτος να διαφέρει από κράτος σε κράτος ανάλογα με τις ειδικές περιστάσεις και τους ιστορικούς τίτλους.
7.Βάση για το πλάτος να αποτελεί η θαλάσσια περιοχή που βρισκόταν πάνω από την ηπειρωτική υφαλοκρηπίδα.
8.Το πλάτος να εξαρτάται από τους παράγοντες εκείνους που ήταν διαφορετικοί σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση και τα παράκτια κράτη να δικαιούνται να καθορίσουν το πλάτος σύμφωνα με τις ανάγκες τους.
9.Το πλάτος να καθορισθεί από μια διπλωματική διάσκεψη που θα συγκαλούνταν συγκεκριμένα για το σκοπό αυτό. Βλ. ibid, σ. 153.

19. Μόνο δέκα οκτώ κράτη έστειλαν απάντηση στο Γενικό Γραμματέα σχετικά με το πρόβλημα του ορίου της αιγιαλίτιδας ζώνης.

20. Η νέα πρόταση του Εισηγητή είχε έτσι: "Το πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης είναι τρία ναυτικά μίλια.... Σε ειδικές περιπτώσεις, συγκεκριμένα για λόγους ιστορικούς, ή γεωγραφικούς, το παράκτιο κράτος θα έχει το δικαίωμα να επεκτείνει την αιγιαλίτιδα ζώνη του μέχρι ένα όριο που να είναι αποδεκτό από ένα διεθνές όργανο..." βλ. Αρθρο 3, Documents of the 7th session, Doc. A\CN.4\93, στο Y.I.L.C., 1955, Vol 2, σ.5

21. Μεταφέρουμε εδώ τις εξής δυο προτάσεις των Amado και Zourek που έγιναν αιτία για ευρύτερη συζήτηση. Η πρόταση Amado όριζε τα εξής: "1. Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι η διεθνής πρακτική δεν είναι ομοιόμορφη όσο αφορά τα τρία μίλια ως όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης.
2. Η Επιτροπή θεωρεί ότι η διεθνής πρακτική δεν αναγνωρίζει επέκταση της αιγιαλίτιδας ζώνης πέρα από τα δώδεκα μίλια.
3. Ενόψει της έλλειψης ενιαίας διεθνούς πρακτικής, η Επιτροπή δεν κατέστη δυνατό να προτείνει μια γενική διατύπωση ως υπόδειξη." Βλ. 309th meeting, στο Y.I.L.C., 1955, Vol 1, σ.157. Υπογραμμίζεται εδώ ότι την ίδια πρόταση ο Amado είχε υποβάλλει και στην Τέταρτη Σύνοδο της Επιτροπής, βλ. 168th meeting, σ.45.
Η πρόταση Zourek πρόβλεπε τα εξής :
"1. Το παράκτιο κράτος έχει το δικαίωμα να καθορίζει τα πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης του ανάλογα με τις ανάγκες του και τη μορφολογία των ακτών του.
2. Κατά συνέπεια, δεν είναι δυνατόν να υφίσταται ένα ομοιόμορφο πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης για όλα τα παράκτια κράτη.
3. Ωστόσο, επειδή η αρχή της ελευθερίας της ανοιχτής θάλασσας συνιστά έναν περιορισμό στη δυνατότητα που έχει το παράκτιο κράτος να προσδιο- ρίζει το πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης, είναι απαραίτητο να καθορισθούν αντικειμενικά κριτήρια για την άσκηση του δικαιώματος αυτού για την πρό- ληψη αυθαίρετων μέτρων." βλ. 310th meeting , Y.I.L.C., 1955, Vol 1, σ.162

22. βλ. Summary records of the 7th session, Δηλώσεις Hsu (σ.153-154), Zourek (σ.158), Spyropoulos (σ.163) στο Y.I.L.C., 1955, Vol 1.

23. βλ. Δηλώσεις των Amador (σ.164), Zourek (σ.158), Hsu (σ.161), ibid.

24. βλ. Δηλώσεις των Krylov (σ.156) και Zourec (σ.158,162,170), ibid.

25. Η νέα πρόταση του Εισηγητή όριζε τα εξής : " Με την επιφύλαξη κάποιων ιστορικών δικαιωμάτων τα οποία ένα κράτος μπορεί να ισχυριστεί για τη διεκδίκηση ενός

μεγαλύτερου ορίου, το πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης.... είναι τρία ναυτικά μίλια.Τα άλλα κράτη είναι υποχρεωμένα να αναγνωρίσουν αιγιαλίτιδα ζώνη που καθορίζεται από το παράκτιο κράτος σε μια έκταση μεγαλύτερη από την καθορισμένη μόνο: 1) εάν αυτά έχουν αναλάβει συμβατικά τέτοια υποχρέωση ή διεκδικούν κι'αυτά μια ίδια ή μεγαλύτερη έκταση για την αιγιαλίτιδα ζώνης τους και 2) εάν αυτά είναι μέρη σε μια υπόθεση όπου το Διεθνές Δικαστήριο ή ένα διαιτητικό δικαστήριο επιδίκασαν απόφαση που αναγνωρίζει τη νομιμότητα της έκτασης αυτής."βλ. 310th meeting, ibid, σ. 162. Ο Εισηγητής υποστήριξε ότι με την πρότασή του αυτή ακολούθησε την απόφαση του Διεθνούς Δικαστηρίου στην υπόθεση Nottebohm (I.C.J. Reports 1955 σ.4) - ανάμεσα στη Γουατεμάλα και το Λιχνεστάιν -, κάνοντας διάκριση από τη μια, στο δικαίωμα των κρατών να παίρνουν κάποια μέτρα και από την άλλη, στην υποχρέωση των άλλων να αναγνωρίζουν τα μέτρα αυτά. βλ. 313th meeting, ibid, σ.176

26. Επτά ψήφοι υπέρ και έξι κατά, βλ. 315th meeting, ibid, σ.194

27. βλ. 315th meeting, ibid. Υπογραμμίζεται ότι η πρόταση αυτή ήταν η πρόταση Amado με ορισμένες τροποποιήσεις που προτάθηκαν από τον Εισηγητή. Αντίθετα η πρόταση του τελευταίου απορρίφθηκε με το αιτιολογικό ότι αποτελούσε, όπως και η προηγούμενη πρότασή του, απλή αναγνώριση του κανόνα των τριών μιλίων, βλ. 312th meeting, ibid, σ.172-174

28. Είκοσι πέντε κράτη σχολίασαν το κείμενο της Επιτροπής και υπέβαλαν προτάσεις για συζήτηση στην Ογδοη Σύνοδό της.Για τα κείμενα των προτάσεων βλ. Documents of the 8th session, Doc. A\CN.4\99 and Add. 1 to 9 , στο Y.I.L.C., 1956, Vol 2, σ.37-102

29. βλ. Doc. A\3159, ibid, σ.266

30. Η πρόταση αυτή υιοθετήθηκε με 9 ψήφους υπέρ, 2 κατά και 4 αποχές βλ. Summary records of the 8th session, 363rd meeting, Y.I.L.C., 1956, Vol 1, σ.182

31. Doc A\3159, Y.I.L.C, 1956, Vol 2, σ.256

32. Η πρόταση στο αγγλικό πρωτότυπο είχε έτσι: "1. The Commission recognizes that international practice is not uniform as regards the delimitation of the territorial sea.
2. The Commission considers that international law does not permit an extension of the territorial sea beyond twelve miles.
3. The Commission, without taking any decision as to the breadth of the territorial sea up to that limit, notes, on the one hand, that many states have fixed a breadth greater than three miles and, on the other hand, that many states do not recognize such a breadth when that of their own territorial sea is less.
4. The Commision considers that the breadth of the territorial sea should be fixed by an international conference."

33. Σχετικά με το θέμα ο Brownlie σχολίασε: "Από την άποψη αυτή ο κανόνας των τριών μιλίων επέζησε", βλ. Brownlie, Principles of Public International Law, op.cit., σ.197-198. Επίσης Sohn,L.B., and Gustafson,Kr., The law of the sea, 1984, West Publishing Co., St. Paul, Minn, σ.95

## 2.2. Νομοπαρασκευαστική ρύθμιση του ορίου κατά την Πρώτη Συνδιάσκεψη του'58

### 2.2.1. Εισαγωγικά

Ενώ η Πρώτη Συνδιάσκεψη του '58 για το Δίκαιο της θάλασσας στέφθηκε γενικότερα από επιτυχία, - μιας και στη διάρκειά της τα κράτη συμφώνησαν σε καίρια θέματα και κατέληξαν στην υιοθέτηση τεσσάρων συμβάσεων ανάμεσα στις οποίες και εκείνη της "Αιγιαλίτιδας Ζώνης και της Συνορεύουσας Ζώνης", δεν κατάφερε, όμως, και αυτή να δώσει λύση οριστική στο πρόβλημα της αιγιαλίτιδας ζώνης.

Οταν η Συνδιάσκεψη ξεκίνησε τις εργασίες της στη Γενεύη, το Φεβρουάριο του 1958, οι διεκδικήσεις των κρατών σχετικά με το όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης παρουσίαζαν μιαν εικόνα που αντανακλούσε την πλατιά διάσταση των απόψεων γύρω από το θέμα. Αναφέρεται ενδεικτικά ότι λίγο πριν από την έναρξη της Συνδιάσκεψης, οι διεκδικήσεις αυτές κυμαίνονταν ανάμεσα στα 3 και τα 200 μίλια. Συγκεκριμένα, από ένα σύνολο εβδομήντα τεσσάρων παράκτιων κρατών τριάντα τρία διεκδικούσαν πλάτος 3 μιλίων, τρία διεκδικούσαν 4 μίλια,έντεκα διεκδικούσαν 6 μίλια, δυο διεκδικούσαν 9 και 10 μίλια αντίστοιχα, δέκα διεκδικούσαν 12 μίλια, πέντε διεκδικούσαν ζώνες μέχρι 200 μίλια, τέσσερα διεκδικούσαν ένα πλάτος "σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο" και τέλος έξι κρατών οι διεκδικήσεις ήταν είτε αμφίβολες είτε άγνωστες.[1]

Ετσι παρά τις έντονες προσπάθειες που καταβλήθηκαν στα πλαίσια της Συνδιάσκεψης για την επίτευξη ενός συμβιβασμού ως προς το όριο - και η εμπεριστατωμένη έρευνα γύρω από το θέμα το αποδεικνύει - τίποτε δεν κατορθώθηκε. Οι αλλεπάλληλες συνδιαλλακτικές προτάσεις που ακούστηκαν από τους αντιπροσώπους των κρατών δεν οδήγησαν πουθενά.Με αποτέλεσμα να παρουσιασθεί και εκεί "με κρυστάλλινη καθαρότητα", όπως έγραψε ο Ροζάκης[2], η αδυναμία των κρατών να συμφωνήσουν σ'ένα σταθερό όριο που να είναι γενικά αποδεκτό ως διεθνής συμβατικός κανόνας.

Παρόλο που μπορεί ίσως να θεωρηθεί "μονότονη διαδικασία"[3] μια εκτεταμένη συζήτηση πάνω στα πρακτικά των εργασιών της Συνδιάσκεψης σχετικά με το ζήτημα, εντούτοις, κρίνουμε σκόπιμο να το επιχειρήσουμε προκειμένου από τη μια να έχουμε προσωπική μαρτυρία της πλήρους διαφωνίας των κρατών πάνω στο θέμα και από την άλλη, έχοντας διερευνήσει διεξοδικά το πρόβλημα, να διευκολυνθούμε στη διατύπωση των συμπερασμάτων μας.[4]

### 2.2.2.Στα πλαίσια της Πρώτης Επιτροπής : Οι πολιτικές που ακολουθήθηκαν

#### 2.2.2α.Οι τάσεις που επικράτησαν στη Γενική Σύνοδο (General Debate)

Στις συζητήσεις που έγιναν στα πλαίσια της Πρώτης Επιτροπής[5] και συγκεκριμένα στη Γενική Σύνοδο (General Debate)[6], όπου τα κράτη τοποθετήθηκαν γενικά στο θέμα της αιγιαλίτιδας ζώνης, διαπιστώνεται ότι διαμορφώθηκαν ορισμένες τάσεις προσέγγισης του προβλήματος που εκφράστηκαν μάλιστα από συγκεκριμένες ομάδες κρατών. Διακρίνεται λοιπόν η παραδοσιακή τάση και μια επεκτατική τάση:

1) Παραδοσιακή τάση: Τα Δυτικά κράτη, οι κύριοι εκφραστές

Την παραδοσιακή τάση εκπροσώπησαν κυρίως τα Δυτικά κράτη. Αλλά και μια μικρή ομάδα από τους αναπτυσσομένους υπερασπίστηκαν, κατά παράδοξο τρόπο, την πολιτική που ακολούθησαν τα μεγάλα ναυτικά κράτη. Οι υποστηρικτές της παραδοσιακής τάσης αποδέχτηκαν τα τρία μίλια ως το μοναδικό κανόνα που ίσχυσε ποτέ στο διεθνές δίκαιο αναφορικά με το όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης, παραμένοντας πιστοί στην κλασσική θεωρία που εκφράστηκε με την υιοθέτηση της "στενής" παράκτιας ζώνης κυριαρχίας.[7] Τη σημαία της θεωρίας των τριών μιλίων κράτησαν οι Ηνωμένες Πολιτείες των οποίων ο αντιπρόσωπος, Mr Dean, εκφράζοντας τις θέσεις της χώρας του επικαλέστηκε τα τρία μίλια ως το μοναδικό όριο που πραγματικά εξυπηρέτησε τη θεμελιώδη αρχή της ελευθερίας των θαλασσών και τις τρεις βασικές ελευθερίες της έννοιάς της: της ναυσιπλοίας, της αλιείας και της αεροπλοίας.[8]

Παρόμοια άποψη εξέφρασε και ο Ιταλός αντιπρόσωπος, Monaco[9] ενώ ο αντιπρόσωπος του Ηνωμένου Βασιλείου, Sir R.Manningham-Buller, διαβεβαίωσε ότι το όριο των τριών μιλίων αποτελούσε "όχι μόνο το παραδοσιακό όριο που είχε τηρηθεί για μακρό χρονικό διάστημα από ένα μεγάλο αριθμό κρατών αλλά και το μοναδικό όριο που είχε προκαλέσει ένα γενικό μέτρο συμφωνίας".[10]

Με τις θέσεις των παραπάνω κρατών ευθυγραμμίστηκαν ακόμα, από τα Ευρωπαϊκά κράτη,το Βέλγιο[11], η Γαλλία[12],η Δυτική Γερμανία[13], η Ολλανδία[14] και η Ελλάδα[15], παρόλο που η τελευταία με νόμο είχε υιοθετήσει τα έξι μίλια. Επίσης η Αυστραλία[16], η Ιαπωνία[17] και η Ν.Ζηλανδία[18]. Αλλά και η Λιβερία[19], η Δομινικανή Δημοκρατία[20], η Ουρουγουάη[21] και το Πακιστάν[22], ακολούθησαν, κατά παράδοξο τρόπο, την πολιτική των Δυτικών χωρών πάνω στο θέμα.

Ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα υπήρξε η επιχειρηματολογία του Πακιστανού αντιπροσώπου, Bhutto, σχετικά με το θέμα, γι'αυτό κρίνουμε σκόπιμο να αναφέρουμε εδώ ορισμένα αποσπάσματα :

" Τα κράτη που θεωρούν το όριο των τριών μιλίων ως απομεινάρι του παρελθόντος το καταγγέλουν για λόγους α) αποικιοκρατικούς β) ασφάλειας και γ) οικονομικούς....

Ομως, ένα κράτος που πρόσφατα απέκτησε την ανεξαρτησία του δεν είναι δυνατόν να καταγγείλει μονομερώς κανόνες που του επιβλήθηκαν ήδη προτού αυτό γίνει μέλος της διεθνούς κοινότητας....

Ο κανόνας των τριών μιλίων δεν είναι δυνατόν να καταδικαστεί και να παραμεριστεί με το λόγο ότι δε διασφαλίζει πια την εδαφική ασφάλεια του κράτους. Ακόμη κι αν κάποτε υπήρξε μια ιστορική σύνδεση ανάμεσα στα τρία μίλια και την εμβέλεια του κανονιού, η σχέση αυτή καταργήθηκε. Στην εποχή των διηπειρωτικών πυραύλων ούτε και μια επέκταση μέχρι τα 200 μίλια δεν μπορεί να αποβεί κατάλληλη για την ασφάλεια του κράτους.. Εάν, εξάλλου, η επέκταση της αιγιαλίτιδας ζώνης στηριζόταν σε λόγους αποκλειστικής εκμετάλλευσης, σε τέτοια περίπτωση, θα ανατρέπονταν οι λόγοι προστασίας. Οι ανοιχτές θάλασσες είναι ελεύθερες για όλους και τα νέα κράτη θα πρέπει να τρέφουν την ίδια πίστη που είχαν και οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, όταν οι τελευταίες απέκτησαν την ανεξαρτησία τους και επιδοκίμασαν την ελευθερία των ανοιχτών θαλασσών αν και δεν είχαν ακόμη τη δυνατότητα να εκμεταλλεύονται την ελευθερία αυτή ή να συναγωνίζονται με τις μεγάλες ναυτικές δυνάμεις".[23]

Η Τουρκία αν και αποδέχτηκε τα τρία μίλια, επικαλέστηκε την αρχή της αμοιβαιότητας για την επέκταση του ορίου της δικής της αιγιαλίτιδας ζώνης[24] στην περίπτωση αποτυχίας της Συνδιάσκεψης να συμφωνήσει σ'ένα κοινό όριο.

Τέλος το όριο των τριών μιλίων διακήρυξε, έστω με μια παραλλαγή, και ο Καναδάς.Ο Καναδός αντιπρόσωπος, Drew, υποστήριξε συγκεκριμένα την καθιέρωση μιας στενής αιγιαλίτιδας ζώνης, πλάτους τριών μιλίων και ταυτόχρονα την υιοθέτηση μιας άλλης θαλάσσιας ζώνης, της συνορεύουσας ζώνης, πλάτους δώδεκα μιλίων από τις γραμμές βάσης της αιγιαλίτιδας, στην οποία το παράκτιο κράτος θα μπορούσε να ασκεί τα ίδια ακριβώς δικαιώματα που είχε και στην τελευταία, αναφορικά με την εκμετάλλευση της αλιείας. Με την πρόταση, δηλαδή, αυτή θα υπήρχε πλήρης εθνικός έλεγχος στον τομέα της αλιείας μέχρι τα δώδεκα μίλια ενώ η θάλασσα πέρα από τα τρία μίλια θα ήταν ελεύθερη για όλους.[25]

2) Επεκτατική τάση

Η επεκτατική τάση εκφράστηκε από τρεις μεγάλες κατηγορίες κρατών: α)Τα Ανατολικά κράτη β) Τα Αραβικά και τα "νεογέννητα" Αφροασιατικά κράτη και γ)τα κράτη της Λατινικής Αμερικής.Κάθε κατηγορία από τα κράτη αυτά απέβλεπε στην υιοθέτηση μεγαλύτερων από τα τρία μίλια ορίων για διαφορετικούς, ωστόσο, λόγους η κάθε μια.Πάντως οι δυο πρώτες κατηγορίες, ως εκφραστές της προστατευτικής - επεκτατικής θεωρίας, οδηγήθηκαν στην αναζήτηση αιγιαλίτιδων ζωνών που δεν ξεπερνούσαν τα δώδεκα μίλια. Η τρίτη κατηγορία, ως εκφραστής μιας επεκτατικής - επαναστατικής θεωρίας, στράφηκε στη διεκδίκηση μιας εκτεταμένης αποκλειστικής παράκτιας ζώνης κυριαρχίας που έφθανε μέχρι και τα διακόσια μίλια.

(α) Οι εκφραστές της επεκτατικής-προστατευτικής θεωρίας

(i) Η Σοβιετική Ενωση και τα κράτη της Ανατολικής Ευρώπης

Η Σοβιετική Ενωση και τα συμμαχικά της κράτη της Ανατολικής Ευρώπης, κύριοι εκφραστές της θεωρίας του προστατευτισμού, αρνήθηκαν το όριο των τριών μιλίων όχι μόνο στη θεωρία αλλά και στην πρακτική και διεκδίκησαν για λόγους ασφάλειας, κυρίως, αλλά και οικονομικούς ένα μεγαλύτερο όριο που δεν υπερέβαινε, όμως, τα δώδεκα μίλια. Για τα κράτη αυτά η μοναδική ορθή μέθοδος που επέτρεπε τη δημιουργία κανόνα αποδεκτού από το σύνολο ήταν "η συμφωνία" ανάμεσα στα κράτη. Και μονομερείς, ωστόσο, ενέργειες από τη μεριά των παράκτιων κρατών μέσα στα λογικά όρια ενός minimum τριών και ενός maximum δώδεκα μιλίων ήταν, γι'αυτά, σύμφωνες με το διεθνές δίκαιο.[26]

Ο αντιπρόσωπος της Σοβιετικής Ενωσης, Tunkin, υποστήριξε συγκεκριμένα ότι η χώρα του υπέρμαχος καταρχήν της αρχής της ελευθερίας των θαλασσών πείστηκε, τελικά, ότι το πρόβλημα της οροθέτησης της αιγιαλίτιδας ζώνης-στενά συνδεδεμένο με τα ζωτικά συμφέροντα του παράκτιου κράτους- δεν ήταν δυνατόν να βρει λύση παρά μόνον εφόσον λαμβάνονταν σοβαρά υπόψη τα δικαιώματα και τα νόμιμα συμφέροντα του παράκτιου κράτους από τη μια και τα πραγματικά γεγονότα από την άλλη.[27]

Με τη θέση αυτή ταυτίστηκαν σχεδόν όλα τα κράτη της Ανατολικής Ευρώπης. Ετσι η Ρουμανία[28], η Βουλγαρία[29], η Ουγγαρία[30], η Τσεχοσλοβακία[31] η Γιουγκοσλαβία[32], η Αλβανία[33] καθώς και η Πολωνία[34], - παρόλο που η τελευταία είχε υιοθετήσει με νόμο τα τρία μίλια και όπως δήλωσε ο εκπρόσωπός της δε σκόπευε να επεκτείνει το όριο αυτό -, πρόβαλαν αξίωση για μια αιγιαλίτιδα ζώνη μέχρι δώδεκα μίλια με βάση τους ειδικούς παράγοντες - ιστορικούς, γεωγραφικούς, οικονομικούς και ασφάλειας - που επικρατούσαν σε κάθε χώρα.

Αξιοσημείωτη υπήρξε η επιχειρηματολογία του αντιπροσώπου τηςΤσεχοσλοβακίας, Zourek, πάνω στο θέμα ο οποίος υπογράμμισε σχετικά: "Δεν είναι ούτε δυνατό ούτε και απαραίτητο να υπάρξει ένα ομοιόμορφο σταθερό όριο. Το όριο που κάθε κράτος έχει υιοθετήσει αποτελεί έκφραση των διαφόρων, ποικίλων αναγκών του. Το όριο αυτό εξαρτάται από ένα σύνολο αποφασιστικών παραγόντων, όπως οι γεωγραφικοί και οικονομικοί παράγοντες, η ασφάλεια του κράτους και οι ανάγκες της ναυσιπλοίας. Η δυσχέρεια ως προς τη λύση του προβλήματος της οροθέτησης ξεκινά από το γεγονός ότι θα πρέπει να διατηρηθεί ισορροπία ανάμεσα στις δυο σημαντικές αρχές του διεθνούς δικαίου. Την αρχή της κυριαρχίας του παράκτιου κράτους και την αρχή της ελευθερίας των ανοιχτών θαλασσών. Είναι αναληθής ο ισχυρισμός ότι ένα όριο μεγαλύτερο από τα τρία μίλια αποτελεί παραβίαση της ελευθερίας των θαλασσών. Από την άλλη όμως, η δυσχέρεια αυτή δεν είναι δυνατόν να ξεπεραστεί με έναν απλό ισχυρισμό ότι το παράκτιο κράτος μπορεί να καθορίσει το όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης του ελεύθερα, χωρίς να λάβει υπόψη ορισμένα αντικειμενικά κριτήρια. Ορθή μέθοδο για τη λύση του προβλήματος αποτελεί η έρευνα της πρακτικής των κρατών".[35]

(ii) Τα Αραβικά κράτη και τα κράτη της Αφρικής και της Ασίας

Στη διεκδίκηση μιας "πλατιάς" ζώνης κυριαρχίας στράφηκαν, επίσης, τα Αραβικά κράτη καθώς και τα "νεογέννητα" Αφροασιατικά κράτη, εκείνα δηλαδή που προήλθαν πρόσφατα από περιοχές της ευρωπαϊκής και αμερικανικής αποικιοκρατίας. Ως εκφραστές, και αυτά, της προστατευτικής - επεκτατικής θεωρίας απομακρύνθηκαν από το παραδοσιακό όριο των τριών μιλίων καιμαπαίτησαν την καθιέρωση μεγαλύτερων ορίων που κυμαίνονταν, όμως, μέχρι τα δώδεκα μίλια. Τα κράτη αυτά ισχυρίστηκαν πως η διεθνής πρακτική αποτελούσε την απόδειξη ότι ο κανόνας των τριών μιλίων, και αν ακόμα αναγνωρίσθηκε στο παρελθόν ως αρχή του διεθνούς δικαίου, δεν ανταποκρινόταν πλέον στις σύγχρονες ανάγκες των κρατών. Και τούτο διότι οι έννοιες της ασφάλειας και των οικονομικών συμφερόντων που πάντοτε συνδέθηκαν με το όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης, την πρόοδο της επιστήμης και την αλματώδη εξέλιξη της τεχνολογίας, απαιτούσαν πια άλλη αντιμετώπιση από εκείνη του παρελθόντος.

Επιπλέον, τα κράτη αυτά ισχυρίστηκαν ότι κανένας δεν μπορούσε να αμφισβητήσει τη διαφοροποίηση της διεθνούς κατάστασης από την είσοδο στη διεθνή κοινότητα του μεγάλου αριθμού των κρατών που αναδύθηκαν από την αποαποικιοποίηση της Αφρικής και της Ασίας. Για τα κράτη αυτά η νέα πολιτική πραγματικότητα υπαγόρευε αλλαγή στη στάση των κρατών απέναντι στο πρόβλημα. Γι'αυτά, λοιπόν, μοναδική δίκαιη λύση ήταν η υιοθέτηση της αρχής "το παράκτιο κράτος να μπορεί μόνο του, ανάλογα με τις ανάγκες του, να καθορίζει την αιγιαλίτιδα ζώνη του, μέσα σ'ένα όριο κυμαινόμενο από τρία μέχρι δώδεκα μίλια".[36] Χαρακτηριστική πάνω στο θέμα υπήρξε η δήλωση του αντιπροσώπου της Κεϋλάνης, Perera, ο οποίος υποστήριξε τα εξής:

"Κανένας δεν είναι δυνατόν να αμφισβητήσει τη θεμελιώδη αρχή της ελευθερίας των θαλασσών, η οποία όχι μόνον αναγνωρίστηκε από το διεθνές δίκαιο αλλά λειτούργησε και προς το συμφέρον της διεθνούς κοινότητας. Ωστόσο, έγινε φανερό ότι οι νέες ανάγκες υπαγορεύουν έναν περιορισμό στο δικαίωμα αυτό.Λόγοι ασφάλειας, εξυπηρέτησης, οικονομικών συμφερόντων καθώς και αποκλειστικής χρήσης των ζωντανών οργανισμών της θάλασσας από τους λαούς των παράκτιων κρατών καθιστούν υποχρεωτική την επέκταση της αιγιαλίτιδας ζώνης των κρατών. Και βέβαια μια λογική επέκταση δεν είναι δυνατόν να θέσει σε κίνδυνο την αρχή της ελευθερίας των θαλασσών.Ο τεράστιος, αχανής θαλάσσιος χώρος είναι επαρκής για να καλύψει τις ανάγκες όλων.Είναι λοιπόν καθήκον των μεγάλων δυνάμεων να αναγνωρίσουν τις

αυξημένες ανάγκες των μικρών κρατών και να συμφωνήσουν σε μια αναθεώρηση του αστήρικτου ορίου των τριών μιλίων".[37]

(β) Τα Λατινοαμερικανικά κράτη: Οι εκφραστές της επεκτατικής - επαναστατικής θεωρίας των διακοσίων μιλίων

Τα περισσότερα από τα κράτη της Λατινικής Αμερικής διακήρυξαν ότι ο κανόνας των τριών μιλίων ανήκε στο παρελθόν. Τα κράτη αυτά ισχυρίστηκαν δηλαδή ότι, το όριο των τριών μιλίων αποτελούσε τον κανόνα που επιβλήθηκε παλαιότερα από τις ισχυρές ναυτικές δυνάμεις για την εξυπηρέτηση των αναγκών τους και που, για το λόγο αυτό, εξυπηρετούσε μόνο τη σημαντική, αναμφίβολα, αρχή της ελευθερίας των θαλασσών δεν ικανοποιούσε, όμως, τις ανάγκες των παράκτιων κρατών. Για τα Νοτιοαμερικανικά κράτη τα συμφέροντα και οι ανάγκες των παρακτίων, ειδικότερα εκείνες της αποκλειστικής αλιείας στις γειτονικές θάλασσες καθώς και της προστασίας του θαλάσσιου πλούτου "για το καλό των λαών τους", ήταν πρωταρχικής σημασίας και υπαγόρευαν "ύπαρξη δικαιωμάτων σε εκτεταμένη ζώνη θάλασσας". Αξιοσημείωτο είναι ότι για τις χώρες αυτές ενώ ο καθορισμός των ορίων της αιγιαλίτιδας ζώνης δεν ήταν δυνατόν να γίνει με βάση κάποιο σταθερό συντελεστή απόστασης ήταν δυνατόν να ποικίλλει με βάση ορισμένους ειδικούς παράγοντες που διέφεραν από χώρα σε χώρα. Μ'άλλα λόγια, τα κράτη της Λατινικής Αμερικής ήταν εκείνα από τα οποία εκπορεύτηκε η θέση των "ειδικών συμφερόντων" των παράκτιων κρατών για τις γειτονικές τους θάλασσες", που αργότερα μονιμοποιήθηκε στη νομική συνείδηση όλων των κρατών.[38]

Τα πιο πολλά Λατινοαμερικανικά κράτη ευνόησαν την καθιέρωση μιας πλατιάς, αποκλειστικής ζώνης κυριαρχίας μέχρι διακόσια μίλια από τις ακτές.[39] Μ'άλλα λόγια υποστήριξαν θέσεις που αποτελούσαν το λογικό επακόλουθο της Διακήρυξης το Σαντιάγκο.[40] Της πρωτοβουλίας δηλαδή η οποία αναλήφθηκε από τις χώρες του CEP για τη διεκδίκηση κυριαρχίας σε μια εκτεταμένη θαλάσσια ζώνη γύρω από τις ακτές των κρατών και η οποία βασίστηκε, κατά κύριο λόγο, στις ανάγκες των κρατών και ειδικότερα στην πρωταρχική ανάγκη της εξασφάλισης τροφής στους λαούς τους.[41] Τέτοιες θέσεις υιοθέτησαν το Περού[42], η Χιλή[43], ο Ισημερινός[44], η Αργεντινή[45], το Ελ Σαλβαντόρ[46] και το Μεξικό[47]. Αξιοσημείωτη, σχετικά με το θέμα, υπήρξε η επιχειρηματολογία του Περουβιανού αντιπροσώπου, Ulloa Sotomayor, οποίος υποστήριξε ανάμεσα σ'άλλα και τα εξής: "Το Περού, η Χιλή, ο Ισημερινός, η Κόστα Ρίκα και το Ελ Σαλβαντόρ δεν ήταν οι πρώτοι που εγκατέλειψαν τους κανόνες του παραδοσιακού δικαίου για το νέο διεθνές δίκαιο. Η κατεύθυνση είχε δοθεί νωρίτερα από εκείνους που, για πρώτη φορά, διεκδίκησαν δικαιώματα πάνω στην ηπειρωτική υφαλοκρηπίδα και υιοθέτησαν μέτρα για την προστασία της αλιείας. Ηταν παράλογο τώρα οι τελευταίοι να αντιστέκονται στις λογικές συνέπειες της πρωτοβουλίας που αυτοί εγκαινίασαν...

Αναμφισβήτητα, ορισμένοι κανόνες του διεθνούς δικαίου δημιουργήθηκαν μονομερώς για το συμφέρον των μεγάλων δυνάμεων. Είναι λογικό λοιπόν ορισμένοι άλλοι κανόνες να τεθούν από τα μικρά κράτη για τα νόμιμα συμφέροντα των τελευταίων. Θάταν απαράδεκτο να αναγνωρισθεί ένα είδος αποικιοκρατίας στις ανοιχτές θάλασσες στο όνομα της ελευθερίας των θαλασσών".[48]

Εμφανίστηκαν όμως και ορισμένα Νοτιοαμερικανικά κράτη τα οποία δεν ευθυγραμμίστηκαν με την πλατιά ζώνη των διακοσίων μιλίων αλλά υποστήριξαν την αιγιαλίτιδα ζώνη των δώδεκα μιλίων. Με την άποψη αυτή η οποία ερμηνεύτηκε ως "συμβιβασμός" ανάμεσα στις δυο ακραίες θέσεις, των τριών και των διακοσίων μιλίων, ταυτίστηκαν η Βενεζουέλα[49], η Γουατεμάλα[50] και η Κολομβία[51]. Οι δυο τελευταίες

μάλιστα ευνόησαν ταυτόχρονα και την καθιέρωση του θεσμού της συνορεύουσας ζώνης. Πάντως δεν έλειψαν και δυο κράτη, η Ουρουγουάη και η Δομινικανή Δημοκρατία,[52] που τοποθετήθηκαν ενάντια στην έννοια της πλατιάς ζώνης κυριαρχίας και όχι μόνο αναγνώρισαν το όριο των τριών μιλίων ως κανόνα του διεθνούς δικαίου αλλά, επιπλέον, ταυτίστηκαν με τις θέσεις των μεγάλων ναυτικών δυνάμεων για τη διατήρηση του ορίου αυτού.

3) Συμπερασματικές σκέψεις

Από τη σύντομη αναφορά στις θέσεις των κρατών, όπως αυτές διατυπώθηκαν στη Γενική Σύνοδο[53] στα πλαίσια της Πρώτης Επιτροπής, είναι δυνατόν να διατυπωθούν ορισμένα συμπεράσματα:

Τη διατήρηση του παραδοσιακού ορίου των τριών μιλίων επιδίωξαν αποκλειστικά, με ελάχιστες εξαιρέσεις, μόνο τα κράτη της Δύσης και ιδιαίτερα εκείνα με ισχυρά ναυτικά συμφέροντα. Η μεγάλη πλειοψηφία των κρατών, τα Αραβικά και τα Αφροασιατικά μαζί με τα Ανατολικά και τα Λατινοαμερικανικά κράτη, ακολούθησαν διαφορετική πολιτική πάνω στο θέμα. Οι τέσσερις αυτές μεγάλες ομάδες κρατών, για λόγους στους οποίους γίνεται εκτενής αναφορά πιο κάτω, υποστήριξαν - ανεξάρτητα αν μίλησαν για δώδεκα ή για διακόσια μίλια - επέκταση των παράκτιων δικαιωμάτων. Ακολούθησαν, δηλαδή, μια κοινή πολιτική που συντελούσε από τη μια στον περιορισμό της ανοιχτής θάλασσας και τη διεύρυνση της κυριαρχίας των παράκτιων κρατών και από την άλλη, στην απομάκρυνση από το παραδοσιακό όριο των τριών μιλίων. Ετσι σ'αυτή τη χρονική στιγμή μια ισχυρή πλειοψηφία κρατών έδειξε ότι όχι μόνο είχε χάσει την εκτίμησή της στην αρχή της ελευθερίας των θαλασσών αλλά και ότι αμφισβητούσε την αρχή αυτή ως απαραβίαστη αρχή του διεθνούς δικαίου.

2.2.2β. Οι προτάσεις των κρατών

1) Πρώτος γύρος: Εμμονή στην παραδοσιακή θεωρία αλλά και προώθηση της θεωρίας του προστατευτισμού

Στην 31η Συνεδρίαση της Πρώτης Επιτροπής [31 Μαρτίου 1958] το ζήτημα του ορίου της αιγιαλίτιδας ζώνης άρχισε να συζητείται αναλυτικά, από κοινού με τις έννοιες του νομικού καθεστώτος της αιγιαλίτιδας ζώνης και της συνορεύουσας ζώνης [άρθρα 3 και 1,2 και 66 της Τελικής Εισήγησης της Ε.Δ.Δ]. Από την αρχή επισημάνθηκε η τάση για μεγαλύτερες διεκδικήσεις πάνω στις γειτονικές θάλασσες από τη μια και από την άλλη, η πρόθεση πολλών κρατών, σε περίπτωση αποτυχίας της Συνδιάσκεψης, να δώσουν μόνα τους λύση[54] στο πρόβλημα.

Αρχικά υποβλήθηκαν στην Πρώτη Επιτροπή από τους αντιπροσώπους των κρατών δεκατρείς προτάσεις σχετικά με το όριο, από τις οποίες ορισμένες παρουσίασαν αληθινό ενδιαφέρον. Αναλυτικά: Οι προτάσεις της Σουηδίας[55], της Κεϋλάνης[56] και της Ιταλίας[57], έδιναν τη δυνατότητα ενός μονομερούς καθορισμού της αιγιαλίτιδας ζώνης, για κάθε κράτος, μέσα σ'ένα όριο που δε θάπρεπε να ξεπερνάει τα έξι μίλια. Σύμφωνα με την πρόταση του Καναδά η αιγιαλίτιδα ζώνη μπορούσε να επεκτείνεται μέχρι το όριο των τριών μιλίων, όμως το παράκτιο κράτος απολάμβανε στη συνορεύουσα ζώνη του, που έφτανε μέχρι τα 12 μίλια, τα ίδια δικαιώματα που είχε και στην αιγιαλίτιδα ζώνη αναφορικά με την αλιεία και την εκμετάλλευση του θαλάσσιου πλούτου.[58]

Ιδια πρόταση, για μια αιγιαλίτιδα, δηλαδή ζώνη τριών μιλίων με μια αποκλειστική

ζώνη αλιείας δώδεκα μιλίων, υπέβαλαν και οι Ηνωμένες Πολιτείες.[59] Η Ινδία και το Μεξικό υπέβαλαν κοινή πρόταση, σύμφωνα με την οποία το παράκτιο κράτος είχε το δικαίωμα να καθορίσει το όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης του μέχρι τα δώδεκα μίλια.[60] Παρόμοια ήταν η πρόταση που υποβλήθηκε από την τότε Γιουγκοσλαβία, με τη διαφορά ότι σ'αυτήν γινόταν επιπλέον σαφές ότι το μικρότερο επιτρεπτό όριο έφτανε τα τρία μίλια.[61] Η πρόταση της Σοβιετικής Ενωσης έδινε το δικαίωμα στα κράτη να καθιερώσουν την αιγιαλίτιδα ζώνη τους σύμφωνα με την πρακτική, μέσα σ'ένα όριο που κυμαινόταν γενικά από τα τρία ως τα δώδεκα μίλια, λαμβάνοντας υπόψη ταυτόχρονα τους ιστορικούς και γεωγραφικούς παράγοντες, τα οικονομικά συμφέροντα του παράκτιου κράτους, την ασφάλειά του και τα συμφέροντα της διεθνούς ναυσιπλοίας.[62] Στην πρόταση της Κολομβίας, στην οποία υπήρξε μια σύνδεση της έννοιας του πλάτους με εκείνη της κυριαρχίας, έγινε φανερό ότι η κυριαρχία του κράτους μπορούσε να επεκτείνεται σε μια θαλάσσια ζώνη η οποία έφθανε μέχρι τα δώδεκα μίλια από τις ακτές.[63] Η πρόταση του Περού έδινε τη δυνατότητα στο παράκτιο κράτος να προσδιορίσει την αιγιαλίτιδα ζώνη του, μέσα σε λογικά όρια, παίρνοντας υπόψη γεωγραφικούς, γεωλογικούς και βιολογικούς παράγοντες, όπως επίσης τις οικονομικές ανάγκες του πληθυσμού, την ασφάλεια και την άμυνά του.[64]

Σύμφωνα με την πρόταση του Ηνωμένου Βασιλείου η αιγιαλίτιδα ζώνη μπορούσε να επεκτείνεται μέχρι το όριο των έξι μιλίων με την προϋπόθεση όμως ότι στη θαλάσσια ζώνη πέρα από τα τρία μίλια, μεταξύ δηλαδή των τριών και έξι μιλίων, το δικαίωμα διέλευσης των αεροπλάνων και των πλοίων, ακόμα και των πολεμικών, θα παρέμενε ανεπηρέαστο.[65] Αντίθετα, η πρόταση της Ελλάδας η οποία αποτέλεσε μοναδική υποστήριξη του παραδοσιακού ορίου, επέτρεπε επέκταση μόνο μέχρι τα τρία μίλια.[66] Υπήρξε τέλος και μια πρόταση από τη Σαουδική Αραβία που ζητούσε, σε περίπτωση απόρριψης γενικότερα των δώδεκα μιλίων, την αναγνώριση από τη Συνδιάσκεψη ορισμένων αρχών :

"α) ότι η διεθνής πρακτική δεν είναι ομοιόμορφη ως προς το όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης

β) ότι το διεθνές δίκαιο δεν επιτρέπει επέκταση της αιγιαλίτιδας ζώνης πέρα από τα 12 μίλια

γ) ότι επέκταση της αιγιαλίτιδας ζώνης μέχρι τα 12 μίλια δεν αποτελεί παραβίαση του διεθνούς δικαίου

και δ) ότι τα 3 μίλια, ως ελάχιστο όριο, αναγνωρίζονται από το διεθνές δίκαιο".[67]

Οι παραπάνω προτάσεις, που κυμαίνονταν στα όρια των τριών, έξι και δώδεκα μιλίων με ορισμένες παραλλαγές, αντανακλούσαν τις θέσεις των κρατών όπως αυτές διατυπώθηκαν από τους αντιπροσώπους τους στη διάρκεια της Γενικής Συνόδου (General Debate). Εξαίρεση αποτελούσε μόνο η πρόταση των έξι μιλίων με τη δυνατότητα ελεύθερης διέλευσης μετά τα τρία μίλια, του Ηνωμένου Βασιλείου, η οποία συνιστούσε συμβιβαστική προσπάθεια μάλλον παρά γνωστοποίηση των θέσεων του κράτους. Πάντως υπογραμμίζεται πως αν και πρωτότυπη - για τις αντιλήψεις τουλάχιστον του Ηνωμένου Βασιλείου - η συμβιβαστική αυτή πρόταση δεν ικανοποιούσε επαρκώς εκείνα τα κράτη που ζητούσαν περισσότερα.

2) Δεύτερος γύρος : Υποχώρηση σε συνδιαλλακτικά - συμβιβαστικά σχήματα

Καθώς οι συζητήσεις, στα πλαίσια της Πρώτης Επιτροπής, σχετικά με το όριο συνεχίζονταν και οι τοποθετήσεις πάνω στις προτάσεις ολοκληρώνονταν άρχισε να γίνεται φανερό ότι δεν ήταν δυνατόν να υπάρξει συμφωνία αν δεν επιλύονταν τουλάχιστον ορισμένες από τις διαφορές. Η συνειδητοποίηση της εμμονής σε

ανυποχώρητες διεκδικήσεις για πλατύτερη αιγιαλίτιδα ζώνη άρχισε να οδηγεί σε συμβιβασμούς.

Κάτω από το γενικό πνεύμα συμβιβασμού που άρχισε να επικρατεί αρκετά κράτη προχώρησαν στην υιοθέτηση συνδιαλλακτικών σχημάτων. Ετσι στις 17 Απριλίου ο Καναδάς από κοινού με την Ινδία και το Μεξικό κατέθεσαν νέα πρόταση, σύμφωνα με την οποία καθιερωνόταν μια αιγιαλίτιδα ζώνη έξι μιλίων ενώ ταυτόχρονα επιτρεπόταν επέκταση του ορίου αυτού μέχρι τα δώδεκα μίλια, για τα κράτη που είχαν διεκδικήσει μεγαλύτερη από έξι μίλια αιγιαλίτιδα ζώνη πριν από την 24η Φεβρουαρίου 1958, ημερομηνία έναρξης της Συνδιάσκεψης. Επιπλέον καθιερωνόταν μια αποκλειστική ζώνη αλιείας μέχρι δώδεκα μίλια στην περίπτωση που η αιγιαλίτιδα ζώνη του κράτους ήταν μικρότερη από το όριο αυτό.[68]

Η ανάκληση, όμως, της κοινής πρότασης των τριών από τον αντιπρόσωπο του Μεξικού[69] είχε ως αποτέλεσμα από τη μια η Ινδία και το Μεξικό να επανέλθουν στην αρχική τους πρόταση ενώ από την άλλη ο Καναδάς να υιοθετήσει μια εντελώς νέα διατύπωση: την "six plus six formula", σύμφωνα με την οποία καθιερωνόταν μια αιγιαλίτιδα ζώνη έξι μιλίων και μια αποκλειστική ζώνη αλιείας άλλων έξι μιλίων, συγκεκριμένα δώδεκα μιλίων από τις γραμμές βάσης, μέσα στην οποία το κράτος ασκούσε τα ίδια δικαιώματα που είχε και στην αιγιαλίτιδα ζώνη αναφορικά με την αλιεία και την εκμετάλλευση[70] των θαλάσσιων οργανισμών, χωρίς απολύτως καμμιά παραχώρηση στα τρίτα κράτη.

Στις 19 Απριλίου 1958 και οι Ηνωμένες Πολιτείες υπέβαλαν καινούργια πρόταση.[71] Σύμφωνα με αυτήν το παράκτιο κράτος είχε τη δυνατότητα να επεκτείνει την αιγιαλίτιδα ζώνη του μέχρι τα έξι μίλια, επιπλέον δε αυτό απολάμβανε αποκλειστικά δικαιώματα αλιείας σε μια ζώνη που είχε πλάτος μέχρι δώδεκα μίλια από τις γραμμές βάσης. Η πρόταση αυτή, με την οποία δημιουργούνταν μια αιγιαλίτιδα ζώνη έξι μιλίων και μια ζώνη άλλων έξι μιλίων για την αλιεία του παράκτιου κράτους, υιοθετούσε το καθεστώς "έξι συν έξι", γνωστό ως "six plus six formula" που διατυπώθηκε στη νέα Καναδική συμβιβαστική πρόταση της 17ης Απριλίου 1958.[72] Μόνο που στην περίπτωση της πρότασης των Ηνωμένων Πολιτειών περιλαμβανόταν, επιπλέον, ένας σημαντικός περιορισμός: ότι το παράκτιο κράτος δεν μπορούσε να αποκλείσει από την αλιευτική του ζώνη, των έξι μιλίων, τα υπόλοιπα κράτη που παραδοσιακά αλίευαν μέσα στη ζώνη αυτή τα τελευταία τουλάχιστον πέντε χρόνια[73] περιορισμό που, αντίθετα, δεν υιοθετούσε η πρόταση του Καναδά.

Ετσι και οι Ηνωμένες Πολιτείες προκειμένου να περισώσουν, όπως έγραψε ο Swarztrauber[74], ό,τι μπορούσαν και να αποτρέψουν την υιοθέτηση των δώδεκα μιλίων από τη Συνδιάσκεψη αποφάσισαν τελικά, υποχωρώντας σ'ένα συνδιαλλακτικό σχήμα, να αποδεχτούν οριστική "αποκόλληση" από το όριο των τριών μιλίων.

### 2.2.2γ. Η τελική ρύθμιση : Μια διάταξη που δεν προώθησε καμμία λύση

Από τις τοποθετήσεις στη διάρκεια της συζήτησης στα πλαίσια της Πρώτης Επιτροπής, έγινε φανερό ότι ούτε και οι συνδιαλλακτικές προτάσεις οδηγούσαν πουθενά.Οι διαφωνίες ανάμεσα στα κράτη παρέμεναν απόλυτες. Η συμβιβαστική προσπάθεια για παράδειγμα των Ηνωμένων Πολιτειών, μολονότι ο Αμερικανός αντιπρόσωπος ισχυρίστηκε ότι συνεπαγόταν σημαντικές θυσίες για τα συμφέροντα της χώρας του,[75] δε βρήκε καμμία ανταπόκριση. Διότι η πρόταση αυτή αν και συνδιαλλακτική παραχωρούσε, ταυτόχρονα, σημαντικά δικαιώματα στους τρίτους

στους οποίους κατοχύρωνε "κεκτημένα δικαιώματα" εάν για πέντε τουλάχιστον χρόνια, πριν από τη Συνδιάσκεψη, αυτοί ασχολούνταν με την αλιευτική εκμετάλλευση της γειτονικής θάλασσας του παράκτιου κράτους.Οπως μάλιστα επισήμανε ο Καναδός αντιπρόσωπος η επιφύλαξη που περιλαμβανόταν στην πρόταση αυτή των Ηνωμένων Πολιτειών καθιστούσε τελικά ολόκληρη την πρόταση για τη δημιουργία αποκλειστικής αλιευτικής ζώνης δώδεκα μιλίων "ανευ σημασίας" αν λαμβανόταν υπόψη ότι οι καινούργιες μέθοδοι αλιείας που, αναμφίβολα, θα εφαρμόζονταν από ορισμένα ξένα κράτη θα απειλούσαν τα αποθέματα των θαλάσσιων οργανισμών μέσα στην αλιευτική ζώνη του παράκτιου κράτους.[76]

Στην ψηφοφορία που έγινε στις 19 Απριλίου όλες οι προτάσεις πάνω στο άρθρο 3 ως προς το όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης, απορρίφθηκαν.[77] Η μοναδική διατύπωση που υιοθετήθηκε με 37 ψήφους υπέρ, 35 κατά και 9 αποχές, ήταν η δεύτερη παράγραφος της αναθεωρημένης πρότασης του Καναδά, που είχε ως εξής:"Ενα κράτος έχει μια ζώνη αλιείας η οποία είναι συνορεύουσα με την αιγιαλίτιδα ζώνη του, επεκτείνεται μέχρι το όριο των 12 μιλίων από τις γραμμές βάσης απ'όπου μετριέται το πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης και στην οποία [το κράτος] έχει τα ίδια δικαιώματα, από την άποψη της αλιείας και της εκμετάλλευσης των ζωντανών οργανισμών της θάλασσας τα οποία έχει στην αιγιαλίτιδα ζώνη του".[78]

Ετσι η πρόταση που, τελικά, έγινε αποδεκτή στα πλαίσια της Πρώτης Επιτροπής δεν προώθησε απολύτως καμμιά λύση σχετικά με το όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης.

### 2.2.3. Αποτυχία ως προς τη νομική ρύθμιση του ορίου της αιγιαλίτιδας ζώνης στα πλαίσια της Ολομέλειας της Συνδιάσκεψης

Στην Ολομέλεια της Συνδιάσκεψης [Plenary Meetings] υποβλήθηκαν ως άρθρο 3, σχετικά με το όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης, συνολικά τέσσερις προτάσεις. Συγκεκριμένα:

Η Πρώτη Επιτροπή υπέβαλε στην Ολομέλεια την πρόταση "της αλιευτικής ζώνης των δώδεκα μιλίων".[79]

Οι Ηνωμένες Πολιτείες υπέβαλαν εκ νέου τη γνωστή "έξι συν έξι" πρότασή τους, η οποία, όμως είχε απορριφθεί στην Πρώτη Επιτροπή.[80]

Οκτώ κράτη από την Ασία, την Αφρική και τη Λατινική Αμερική-συγκεκριμένα η Βιρμανία, η Κολομβία, η Ινδονησία, το Μεξικό, το Μαρόκο η Σαουδική Αραβία, η Αίγυπτος και η Βενεζουέλα - υπέβαλαν νέα πρόταση γνωστή ως η πρόταση "των Οκτώ" [the 8-Power proposal]. Σύμφωνα με την πρόταση αυτή δινόταν η δυνατότητα στο παράκτιο κράτος να καθορίσει την αιγιαλίτιδα ζώνη του μέχρι το όριο των δώδεκα μιλίων, ταυτόχρονα δε καθιερωνόταν μια αποκλειστική ζώνη αλιείας μέχρι δώδεκα μίλια, σε όποια περίπτωση η αιγιαλίτιδα ζώνη ήταν μικρότερη από το όριο αυτό.[81]

Τέλος και η Σοβιετική Ενωση υπέβαλε την πρόταση που είχε υποβάλει στην Πρώτη Επιτροπή και είχε απορριφθεί, σε μια καινούργια απόπειρα να πετύχει την υιοθέτησή της από την Ολομέλεια.[82]

Και οι νέες, όμως, προσπάθειες για τη ρύθμιση του ορίου στα πλαίσια της Ολομέλειας δεν κατέληξαν πουθενά. Στην ψηφοφορία που έγινε καμμιά από τις προτάσεις δεν έγινε αποδεκτή. Τόσο η διατύπωση που υιοθετήθηκε από την Πρώτη Επιτροπή όσο και οι υπόλοιπες τρείς προτάσεις απέτυχαν να συγκεντρώσουν την απαιτούμενη πλειοψηφία των 2/3,[83] με αποτέλεσμα καμμιά απολύτως διάταξη να μην

περιληφθεί στο τελικό κείμενο της Σύμβασης της Γενεύης σχετικά με το όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης.[84]

Το μόνο που επιτεύχθηκε σχετικά με το θέμα - και δεν πρέπει να υποτιμήσουμε τη σημασία του - ήταν η επίλυση της μεθόδου οροθέτησης της αιγιαλίτιδας ζώνης, ο τρόπος δηλαδή καθορισμού των ορίων της, εσωτερικών[85] και εξωτερικών[86] . Και ακόμα , η υιοθέτηση της απόφασης να αναζητηθεί η λύση της εκκρεμότητας σχετικά με το όριο σε μια νέα Συνδιάσκεψη που θα συγκαλούνταν δυο χρόνια μετά, το 1960.

### 2.2.4. Τα αίτια στήριξης των διαφορετικών ορίων και τα συμφέροντα των κρατών

#### 2.2.4α. Εισαγωγικές παρατηρήσεις

Υστερα από τη συζήτηση που επιχειρήσαμε σχετικά με το όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης μέσα από τα πρακτικά των προπαρασκευαστικών και των τελικών εργασιών της Συνδιάσκεψης του '58, στο σημείο αυτό, θα θέλαμε να σταθούμε λίγο στα αίτια που οδήγησαν τα κράτη - συνέδρους στη Συνδιάσκεψη να τηρήσουν μια συγκεκριμένη στάση πάνω στο πρόβλημα ή να μεταβάλουν τη στάση τους αυτή σε μια ορισμένη στιγμή. Θα προσπαθήσουμε δηλαδή να δώσουμε απάντηση στο ερώτημα γιατί υπήρξαν κράτη - θα λέγαμε η πλειονότητα -που αρνήθηκαν από την αρχή τα τρία μίλια και επιδίωξαν την υιοθέτηση μιας πλατιάς ζώνης κυριαρχίας ενώ άλλα παρέμειναν εντελώς προσκολλημένα στην ιδέα της στενής ζώνης κυριαρχίας παρότι φάνηκε ότι μετακινήθηκαν από τη θέση τους αυτή.

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η απάντηση στο πιο πάνω ερώτημα σχετίζεται με τις αντιμαχόμενες διεκδικήσεις και τα συγκρουόμενα συμφέροντα των κρατών στη θάλασσα. Συμφέροντα τα οποία- θα διαπιστωθεί άλλωστε παρακάτω -ευνόησαν για μια κατηγορία κρατών μια λύση οροθέτησης ενώ για μιαν άλλη κατηγορία μια διαφορετική λύση. Πάντως, σίγουρο είναι το εξής: Οτι τα συμφέροντα βασίστηκαν, κυρίως, σε λόγους ασφάλειας καθώς και σε οικονομικούς και πολιτικούς λόγους. Αν και για τις διάφορες κατηγορίες κρατών οι λόγοι αυτοί ιδωμένοι από διαφορετική σκοπιά οδήγησαν τελικά σε διαφορετικά αποτελέσματα.

#### 2.2.4β. Οι Ηνωμένες Πολιτείες και τα κράτη της Δύσης

Για τα κράτη της Δύσης τα παραδοσιακά ναυτικά με φανερή την εξάρτησή τους από τη θάλασσα, όπως ήταν οι Ηνωμένες Πολιτείες[87] αλλά και η Μ.Βρεταννία, η Γαλλία, η Δ.Γερμανία, η Ολλανδία, κ.α., μια στενή ζώνη κυριαρχίας εξυπηρετούσε, κατά κύριο λόγο, συμφέροντα ασφάλειας και κατ'επέκταση στρατηγικά και στρατιωτικά συμφέροντα. Αντίθετα μια μεγάλης έκτασης ζώνη, συνδυασμένη μάλιστα με την άρνηση του δικαιώματος της αβλαβούς διέλευσης στα πολεμικά πλοία που υποστήριζε η Σοβιετική Ενωση, όχι μόνο δεν εξασφάλιζε αλλά απειλούσε τα συμφέροντα αυτά εμποδίζοντας σημαντικά τη δυνατότητα ευκινησίας στις ανοιχτές θάλασσες και περιορίζοντας τη δραστικότητα και αποτελεσματικότητα των ναυτικών- και αεροπορικών - δυνάμεών τους.

Κάτω από το καθεστώς των συμμαχιών που όλες οι σύγχρονες μεγάλες δυνάμεις ενεργούσαν κυριότατα μετά το Δεύτερο πόλεμο και που μοιραία, - όπως έγραψε και ο Ροζάκης[88] - διεύρυνε εξαιρετικά τη "γεωγραφική" τους ισχύ, μια επέκταση ήταν δυνατόν, όπως τα κράτη αυτά ισχυρίστηκαν, να αποτελέσει σε περίοδο πολέμου

πραγματική απειλή για την ασφάλειά τους. Και τούτο διότι μια αιγιαλίτιδα ζώνη δώδεκα μιλίων υπήρχε φόβος, σε περίοδο πολέμου, να δημιουργήσει τεράστιες εκτάσεις από "απαραβίαστα" και "ουδέτερα" νερά[89] μέσα στα οποία τα πολεμικά πλοία του εχθρού να βρίσκουν ασφαλές καταφύγιο.

Ο A.Dean, πρόεδρος της Αμερικανικής αντιπροσωπείας στη Συνδιάσκεψη, σε άρθρα του που δημοσίευσε μετά το πέρας της Συνδιάσκεψης υποστήριξε τις θέσεις αυτές με την πιο κάτω επιχειρηματολογία : Μια διεύρυνση της αιγιαλίτιδας ζώνης μπορούσε να θέσει σε σοβαρό κίνδυνο την ασφάλεια των Ηνωμένων Πολιτειών διότι έδινε τη δυνατότητα στα εχθρικά υποβρύχια- και συγκεκριμένα στον αξιόλογο στόλο υποβρυχίων της Σοβιετικής Ενωσης[90] - να εκμεταλλεύονται σε περίοδο πολέμου τα νερά των ουδέτερων κρατών με τον πιο κατάλληλο τρόπο. Μια διεύρυνση δηλαδή θα επέτρεπε στα Σοβιετικά υποβρύχια, δίχως να γίνονται αντιληπτά, να διενεργούν επιχειρήσεις μέσα στα νερά της αιγιαλίτιδας ζώνης ενός ουδέτερου κράτους, τη στιγμή που τα Αμερικανικά πλοία δε θα μπορούσαν[91] να κινούνται στα ίδια νερά παρά μόνο παραβιάζοντας την ουδετερότητα του κράτους.

Ο κίνδυνος από μια διευρυμένη ζώνη κυριαρχίας δεν περιοριζόταν μόνο στο πρόβλημα των υποβρυχίων για τα Δυτικά κράτη. Η καθιέρωση ενός θαλάσσιου καθεστώτος με περιορισμένη την κυριαρχία των παράκτιων κρατών στα θέματα της ελευθεροπλοίας και της αεροπλοίας εξασφάλιζε στα κράτη της Δύσης, με τους αξιόλογους εμπορικούς και πολεμικούς στόλους, ελεύθερη κίνηση στα πλοία και κυρίως τα αεροσκάφη τους,[92] πολιτικά και πολεμικά, σε όλες τις περιοχές που θεωρούνταν ανοιχτή θάλασσα και παρείχε μεγαλύτερη δυνατότητα εξυπηρέτησης των στρατιωτικών συμφερόντων τους. Αντίθετα, μια διευρυμένη ζώνη κυριαρχίας υπήρχε φόβος να τα οδηγήσει σε μειονεκτική στρατηγική θέση.[93] Υποστήριξε σχετικά με αυτό ο Dean ότι η διεύρυνση από τα τρία στα δώδεκα μίλια όχι μόνο θα οδηγούσε φανερά σε μείωση των ανοιχτών θαλασσών αλλά στην περίπτωση ορισμένων θαλασσών όπως η Μεσόγειος και κυριότατα το Αιγαίο θα επιδρούσε καταστροφικά στα στρα-τηγικά τους συμφέροντα διότι θα είχε ως αποτέλεσμα την ολοσχερή απαγόρευση της υπέρπτησης των αεροπλάνων τους και το σημαντικό περιορισμό[94] των ελεύθερων κινήσεων των στόλων τους- του Εκτου στη συγκεκριμένη περιοχή -.

Μια στενή ζώνη κυριαρχίας εξυπηρετούσε ακόμη για τα ναυτικά κράτη με τους αλιευτικούς στόλους μεγάλου βεληνεκούς, όπως η Μ.Βρεταννία, οι Ηνωμμένες Πολιτείες, η Γαλλία, η Νορβηγία, η Ολλανδία και η Σουηδία οικονομικά συμφέροντα και τους παρείχε τη δυνατότητα της μεγαλύτερης δυνατής χρήσης των ανοιχτών θαλασσών για την εξυπηρέτηση συμφερόντων ωκεάνιας αλιείας. Μια στενή δηλαδή αιγιαλίτιδα ζώνη κατοχύρωνε την αδιάκοπη συμμετοχή τους στην ωκεάνια αλιεία.

Γίνεται φανερό λοιπόν ότι λόγοι ασφάλειας κυρίως, αλλά και λόγοι αλιείας επέβαλαν στους Δυτικούς να επιθυμούν τον περιορισμό της κυριαρχίας των παράκτιων κρατών σε μια στενή λουρίδα θάλασσας μολονότι, έτσι, θυσίαζαν οι ίδιοι άλλα, δικά τους, συμφέροντα που θίγονταν από την περιορισμένη σε πλάτος αιγιαλίτιδα ζώνη των μητροπολιτικών εδαφών τους.

2.2.4γ. Η Σοβιετική Ενωση και τα κράτη της Ανατολικής Ευρώπης

Λόγους ασφάλειας και οικονομικούς λόγους επικαλέστηκαν και τα Ανατολικά κράτη μολονότι αυτά, αντίθετα, επιδίωκαν την καθιέρωση μιας πλατιάς ζώνης κυριαρχίας, μέχρι το όριο των δώδεκα μιλίων. Για τα κράτη της Ανατολικής Ευρώπης και ειδικότερα για τη Σοβιετική Ενωση, μια χώρα με μεγάλη εξάρτηση από τη θάλασσα για την

πραγμάτωση της ηγεμονικής της πολιτικής, μόνο μια μεγάλη αιγιαλίτιδα ζώνη μπορούσε να ικανοποιήσει τα συμφέροντα "ασφάλειας".[95]

Κάτω από τις επικρατούσες αντιλήψεις για τον πόλεμο και τη μετατόπιση του βάρους της πολιτικής των κρατών από το θερμό στον ψυχρό- και στην ουσία ψυχολογικό -πόλεμο μια στενή ζώνη τριών μιλίων ήταν δυνατόν να αποτελέσει, όπως τα Ανατολικά κράτη υποστήριξαν, σε περίοδο "ειρήνης" απειλή για την ασφάλειά τους. Διότι μια στενή αιγιαλίτιδα ζώνη θα επέτρεπε στα πολεμικά πλοία αντίπαλων κρατών να διέρχονται ή να παραμένουν στις γειτονικές θάλασσες, τρία μόλις μίλια από τις ακτές, δημιουργώντας στους παράκτιους πληθυσμούς κινδύνους πολιτικής και ψυχολογικής πίεσης. Αντίθετα, μια πλατιά ζώνη δώδεκα μιλίων θα ικανοποιούσε τη "στοιχειώδη" ασφάλειά τους κυρίως, όμως, θα απέτρεπε ανεπιθύμητες επεμβάσεις-στρατιωτικές και πολιτικές -από την επίδειξη ναυτικής υπεροχής των αντιπάλων κοντά στις ακτές.

Για τη Σοβιετική Ενωση μια πλατιά ζώνη κυριαρχίας ικανοποιούσε δηλαδή ολοκληρωτικά τη δική της φιλοσοφία για την "ασφάλεια". Και παρά το γεγονός ότι η σημασία της απόστασης των δώδεκα μιλίων δεν ήταν πλέον τόσο καθοριστική και καμμιά απόσταση, ούτε αυτή των 1000 μιλίων ή και μεγαλύτερη ακόμα, δεν παρείχε πραγματικές συνθήκες ασφάλειας,[96] μετά τον εκμηδενισμό της απόστασης από την ανακάλυψη των σύγχρονων μέσων εξοπλισμού η Σοβιετική Ενωση επέμεινε στην επέκταση για λόγους ψυχολογικούς. Τα δώδεκα μίλια αποτελούσαν γι'αυτήν το "μέσο" με το οποίο θα εξουδετερωνόταν ο κίνδυνος του "ψυχολογικού παράγοντα" που η ναυτική παρουσία του εχθρού, τρία μόλις μίλια από τις ακτές, ήταν δυνατόν να προκαλέσει, οδηγώντας σε πανικό τον παράκτιο πληθυσμό και σε αστάθμιστες και επικίνδυνες αναταραχές το κράτος.[97]

Για τα Ανατολικά κράτη μια διευρυμένη ζώνη εξυπηρετούσε επιπλέον οικονομικά συμφέροντα και κυρίως συμφέροντα αλιείας. Κράτη με μικρές ναυτικές δυνατότητες όπως ήταν τα περισσότερα από τα κράτη της Ανατολικής Ευρώπης και κάτω από την επίδραση της Σοβιετικής Ενωσης, προτεραιότητα της πολιτικής της οποίας αποτελούσε το μέλημα της "ασφάλειας",[98] τα κράτη αυτά ανέπτυξαν σημαντικά την παράκτια αλιεία τους σε μια προσπάθεια να αναπληρώσουν τις ελλείψεις τους από τη μη ικανοποίηση της αλιείας στις ανοιχτές θάλασσες.[99] Κάτω από τις συνθήκες αυτές μια πλατιά ζώνη δώδεκα μιλίων ικανοποιούσε απόλυτα τα οικονομικά συμφέροντα των παράκτιων πληθυσμών τους στα θέματα της ενάλιας εκμετάλλευσης διότι έδινε τη δυνατότητα της αποκλειστικής εκμετάλλευσης στις γειτονικές θάλασσες. Ετσι στην περίπτωση των Ανατολικών κρατών υπήρξε, αντίθετα,προτίμηση σε μια πλατιά αιγιαλίτιδα ζώνη ενώ ουσιαστικά υποστηρίχτηκαν οι ίδιοι λόγοι, όπως και στην περίπτωση των Δυτικών κρατών, για τη διεκδίκηση του ορίου της αιγιαλίτιδας ζώνης. Μόνο που οι λόγοι αυτοί αξιολογούμενοι διαφορετικά από τους Ανατολικούς οδήγησαν σε άλλο αποτέλεσμα.

2.2.4δ. Τα Αραβικά και τα Αφροασιατικά αναπτυσσόμενα κράτη

Τα δώδεκα μίλια αιγιαλίτιδας ζώνης υποστήριξαν επίσης τα Αφροασιατικά και τα Αραβικά κράτη για τους ίδιους, καταρχήν, λόγους: ασφάλειας δηλαδή και οικονομικούς.[100] Σε σύγκριση με τα αναπτυγμένα κράτη του βόρειου ημισφαιρίου τα κράτη αυτά συνιστούσαν μικρές δυνάμεις γι'αυτό έδιναν μεγάλη σημασία στον παράγοντα "ασφάλεια". Για τα περισσότερα από αυτά τα τρία μίλια όχι μόνο δεν εξασφάλιζαν αλλά, απεναντίας, έθεταν σε κίνδυνο την εδαφική ασφάλειά τους. Η προσέγγιση αντίπαλων πλοίων και η επίδειξη ναυτικής δύναμης και υπεροχής τρία μόλις μίλια από τις ακτές τους αποτελούσε γι'αυτά μέσο εκβιασμού που δημιουργούσε

πολιτική και ψυχολογική πίεση στους πληθυσμούς. Μόνο μια πλατιά ζώνη κυριαρχίας ήταν δυνατόν να αποτρέψει και να εκμηδενίσει τον κίνδυνο αυτό που, σε αντίθετη περίπτωση, μπορούσε να αποσπάσει σημαντικά οφέλη για το αντίπαλο κράτος.[101]

Για τα Αραβικά κράτη, όπως διατυπώθηκε από αρκετούς συγγραφείς[102], τα δώδεκα μίλια ικανοποιούσαν επιπλέον την επιθυμία τους να απαγορεύσουν στο Ισραήλ τη διέλευση μέσα από τα στενά του Τιράν και τον Κόλπο της Ακαμπα, μιας και η καθιέρωση μιας μεγάλης ζώνης θα παρείχε σ'αυτά, νομικά, τη δυνατότητα να "κλείσουν" τον κόλπο που είχε άνοιγμα μικρότερο από 24 μίλια. Σε σχέση με το επιχείρημα του δικαιώματος της αβλαβούς διέλευσης μέσα στον κόλπο, που ορισμένοι υποστήριξαν, τα Αραβικά κράτη υπεραμύνονταν ότι σε καμμιά περίπτωση ένα τέτοιο δικαίωμα δεν ευσταθούσε διότι ανάμεσά τους και στο κράτος του Ισραήλ δεν υπήρχε κατάσταση ειρήνης αλλά απλή ανακωχή.

Μια διευρυμένη ζώνη κυριαρχίας ικανοποιούσε για τα Τριτοκοσμικά κράτη και οικονομικά συμφέροντα. Φτωχά και κυρίως στη φάση της ανάπτυξης όπως ήταν τα πιο πολλά από αυτά εξαρτόνταν σημαντικά από τις παράκτιες φυσικές πλουτοπαραγωγικές πηγές και την εκμετάλλευση σε αποστάσεις σχετικά κοντινές με τις θάλασσές τους, αφού δεν είχαν τη δυνατότητα να μπορούν να χρησιμοποιούν τους ωκεανούς και να καρπώνονται τα τεράστια πλούτη τους. Μια πλατιά λοιπόν αιγιαλίτιδα ζώνη εξυπηρετούσε τις ανάγκες τους γιατί τους εξασφάλιζε το μεγαλύτερο δυνατό ελεύθερο χώρο διακίνησης και αποκλειστικής εκμετάλλευσης στις γειτονικές θάλασσες και, παράλληλα, τους έδινε τη δυνατότητα να προστατεύουν τον παράκτιο πλούτο από την εκμετάλλευση τρίτων κρατών.

Για τα κράτη της Ασίας και της Αφρικής η καθιέρωση μιας πλατιάς αιγιαλίτιδας ζώνης μέχρι το όριο των δώδεκα μιλίων αποτελούσε ανάγκη επιτακτική και για έναν άλλο, ιδιαίτερα σημαντικό γι'αυτά, λόγο: την αποδοκιμασία των κανόνων του περλθόντος. Τα πιο πολλά από τα κράτη αυτά προήλθαν από την αποαποικιοποιήση της Αφρικής και της Ασίας και εντάχθηκαν στη διεθνή κοινότητα μόλις στις αρχές του αιώνα. Ορισμένα από αυτά απέκτησαν την ανεξαρτησία τους στη διάρκεια του μεσοπολέμου, ανάμεσα στα 1920 και 1939, αλλά τα περισσότερα μετά το τέλος του δεύτερου μεγάλου πολέμου, ιδιαίτερα στις δεκαετίες του '50 και '60.[103] Μολονότι κράτη φτωχά, με πολύ μικρές ναυτικές δυνατότητες και δίχως υπερπόντια ναυτιλία και αλιευτικούς στόλους όπως τα αναπτυγμένα κράτη του Βορρά, εντούτοις, μέσα σε σχετικά μικρό χρονικό διάστημα, τα νέα κράτη αποτέλεσαν μιαν αριθμητική πλειοψηφία που άρχισε να επηρεάζει το συσχετισμό δυνάμεων της διεθνούς κοινότητας και σύντομα έγινε φανερό ότι επρόκειτο να παίξει αποφασιστικό ρόλο στη συνειδητοποίηση για την αναδιαμόρφωση βασικών δομών του διεθνούς δικαίου, ειδικότερα του δικαίου της θάλασσας. Από την πρώτη κιόλας στιγμή κεντρικό μέλημα των κρατών αυτών αποτέλεσε μια προσπάθεια, από μεριά τους, για επανεξέταση των διεθνών εθιμικών - και συμβατικών - κανόνων που είχαν δημιουργηθεί ως αποτέλεσμα της πρακτικής των προαγμένων κρατών σε μια φάση - ιστορική περίοδο της αποικιοκρατίας - που τα νέα κράτη δεν ήταν σε θέση να εκφράσουν δική τους νομική βούληση.[104] Μ'άλλα λόγια, με την απόκτηση της ανεξαρτησίας τους τα κράτη αυτά άρχισαν να επιδιώκουν εναρμόνιση των κανόνων του διεθνούς δικαίου με τη νέα πολιτική πραγματικότητα όπως αυτή διαμορφώθηκε ύστερα από τη δική τους εμφάνιση στο διεθνές πολιτικό στερέωμα.

Κάτω από αυτές τις συνθήκες, η στενή αιγιαλίτιδα ζώνη των τριών μιλίων αποτελούσε για την κατηγορία των κρατών αυτών ένα κανόνα που είχε διαμορφωθεί από τις μεγάλες ναυτικές δυνάμεις, σε χρόνο προγενέστερο της δικής τους παρουσίας

στη διεθνή κοινότητα, για την αποκλειστική εξυπηρέτηση των συμφερόντων των τελευταίων. Ο λόγος αυτός, πρωταρχικός για τα ίδια, δικαιολογούσε απόλυτα την αντίθεσή τους προς τον κανόνα των τριών μιλίων από τη μια και την επιθυμία τους για καθιέρωση μεγαλύτερης ζώνης κυριαρχίας από την άλλη.

### 2.2.4ε. Τα κράτη της Λατινικής Αμερικής

Παρόμοιοι υπήρξαν οι λόγοι που οδήγησαν και τα Λατινοαμερικανικά κράτη να διεκδικήσουν επέκταση της αιγιαλίτιδας ζώνης τους.[105] Σε σχέση, όμως, με τα κράτη της Λατινικής Αμερικής υπογραμμίζεται ότι τα περισσότερα από αυτά δεν αρκέστηκαν στη διεκδίκηση μιας πλατύτερης ζώνης κυριαρχίας αλλά, αξίωσαν κατοχύρωση κυριαρχίας σε μια τεράστια θαλάσσια ζώνη διακόσια μίλια από τις ακτές, που, στην ουσία, αποτελούσε "επέμβαση" στο γενικά δεκτό καθεστώς των ανοιχτών θαλασσών.[106]

Για τα Λατινοαμερικανικά κράτη, μια πλατιά ζώνη κυριαρχίας, ευνοούσε όχι τόσο συμφέροντα ασφάλειας όσο, κυρίως, συμφέροντα οικονομικά. Κράτη φτωχά αλλά με πλούσια θαλάσσια αλιευτικά στρώματα όπως ήταν τα περισσότερα από αυτά, επιδίωκαν να συμπεριλάβουν το γειτονικό πλούτο στα όρια της αιγιαλίτιδας ζώνης τους ώστε να έχουν την αποκλειστική εκμετάλλευσή του. Πέρα όμως από αυτό τα Νοτιοαμερικανικά κράτη επιδίωκαν και την προστασία του θαλάσσιου αυτού πλούτου. Οι διεκδικήσεις τους δεν περιορίστηκαν απλά στο μέλημα της αποκλειστικής αλιείας αλλά επεκτάθηκαν και στο οικολογικό μέλημα. Αξιοσημείωτο είναι ότι οι τρείς χώρες της Διακήρυξης του Σαντιάγκο υπήρξαν οι πρώτες στον κόσμο που υπέδειξαν την ανάγκη προστασίας των ζωντανών οργανισμών της θάλασσας από την υπέρμετρη εκμετάλλευση της ωκεάνιας βιομηχανικής αλιείας.[107]

Δεν υπάρχει λοιπόν καμμιά αμφιβολία ότι οικονομικά, κυρίως, συμφέροντα, αλλά και ασφάλειας υπαγόρευσαν και στα Λατινοαμερικανικά κράτη να υποστηρίξουν τη διεύρυνση της αιγιαλίτιδας ζώνης τους και την πλήρη απομάκρυνση από τα παραδοσιακά τρία μίλια.

### 2.2.5. Εκτιμήσεις και συμπεράσματα

Καταταλήγοντας, ολοκληρώνουμε την ανάλυση που επιχειρήσαμε πιο πάνω γύρω από το θέμα με τις εξής παρατηρήσεις και συμπεράσματα:
Στη Συνδιάσκεψη του '58 φάνηκε ότι τα κράτη επιδίωξαν επίμονα την άρση της εκκρεμότητας σχετικά με το όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης. Οι αλλεπάλληλες συνδιαλλακτικές προτάσεις που ακούστηκαν στη διάρκεια της Συνδιάσκεψης συνηγορούν προς την κατεύθυνση αυτή. Ομως οι προσπάθειες των κρατών δεν ευοδώθηκαν. Και τούτο διότι οι αντιθέσεις των συμφερόντων τους παρέμεναν αυσιαστικές, ενώ οι συμβιβαστικές προσπάθειες που επιχειρήθηκαν από τη μεριά των κρατών δεν ήταν ανάλογες.

Μολονότι δηλαδή τα Δυτικά κράτη, και συγκεκριμένα οι Ηνωμένες Πολιτείες, "αγωνίστηκαν" για την επίτευξη ενός συμβιβασμού στην ουσία επιδίωκαν λύσεις που ελάχιστα έθιγαν τα συμφέροντά τους ενώ, από την άλλη, δεν εξυπηρετούσαν τις ανάγκες των παράκτιων κρατών. Ετσι τα Δυτικά κράτη παρόλο που φάνηκε ότι τροποίησαν τις αρχικές τους θέσεις, εκείνες των τριών μιλίων, για να πετύχουν συμφωνία δεν κατάφεραν να απομακρυνθούν ουσιαστικά από την ιδέα της στενής αιγιαλίτιδας ζώνης. Η συμβιβαστική πρόταση των Ηνωμένων Πολιτειών για την

υιοθέτηση του καθεστώτος "εξι συν έξι" και την παραχώρηση δικαιωμάτων σε ορισμένα κράτη δεν ήταν παρά ένας ελιγμός που αποσκοπούσε στην αποτροπή της γενικότερης αποδοχής των δώδεκα μιλίων.

Από την άλλη, η πλειονότητα των κρατών και μάλιστα τα Ανατολικά μαζί με τα Αραβικά, τα Αφροασιατικά και τα Λατινοαμερικανικά κράτη, επιδίωξαν επέκταση των παράκτιων δικαιωμάτων. Ανεξάρτητα δηλαδή αν τα κράτη αυτά υποστήριξαν τα δώδεκα ή τα διακόσια μίλια ευνόησαν λύσεις που θα τους εξασφάλιζαν τα όρια κυριαρχίας τους μέσα σε μια μεγάλη έκταση, νομικά οροθετημένου, θαλάσσιου χώρου. Οι επιλογές, μ'άλλα λόγια, των κρατών αυτών για μια πραγματιστική (μέχρι δώδεκα μίλια) ή και μια επαναστατική (διακόσια μίλια) λύση οροθέτησης αντιστρατεύονταν, στην ουσία, τις συντηρητικές και τις συμβιβαστικές λύσεις των Δυτικών κρατών. Ετσι οι προσπάθειες που καταβλήθηκαν δεν εξισορρόπησαν τις αντιθέσεις μεταξύ των κρατών οι οποίες ήταν και παρέμειναν ουσιαστικές. Με αποτέλεσμα το νομικό αδιέξοδο ως προς το θέμα του ορίου να εξακολουθεί να υφίσταται.

Σχετικά με την αποτυχία της Συνδιάσκεψης να δώσει οριστική λύση στο θέμα ο O'Connell σχολίασε τα εξής: "Από τότε που τα κράτη έδειξαν απροθυμία να υποβάλουν προτάσεις ως προς το όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης στην Επιτροπή Διεθνούς Δικαίου, όταν η τελευταία τους ζήτησε να εκφράσουν τις απόψεις τους σχετικά με το θέμα, από εκείνη τη στιγμή έγινε φανερό ότι δεν υπήρξε πραγματική πρόθεση η Συνδιάσκεψη του '58 να καταλήξει σε συμφωνία στο ζήτημα της οροθέτησης".[108]

1. Πιο αναλυτικά:
3 μίλια : Αργεντινή, Αυστραλία, Βέλγιο, Βραζιλία, Βιρμανία, Καμπότζη, Καναδάς, Κίνα, Κούβα, Δανία, Δομινικανή Δημοκρατία, Γαλλία, Γκάνα, Ιαπωνία, Ιορδανία, Λιβηρία, Μαλαισία, Μαρόκο, Ολλανδία, Ν.Ζηλανδία, Νικαράγουα, Νορβηγία, Πακιστάν, Παναμάς, Φιλιππίνες, Πολωνία, Σουδάν, Τυνησία, Νοτιοαφρικανική Ενωση, Μεγάλη Βρεταννία, Ενωμένες Πολιτείες Αμερικής, Κύπρος και Βιετνάμ.
4 μίλια : Φιλανδία, Ισλανδία και Σουηδία.
6 μίλια : Κεϋλάνη, Ελλάδα, Αϊτή, Ινδία, Ιράν, Ισραήλ, Ιταλία, Λιβύη, Ισπανία, Γιουγκοσλαβία και Τουρκία.
9 μίλια : Μεξικό.
10 μίλια : Αλβανία.
12 μίλια : Βουλγαρία, Κολομβία, Αιθιοπία, Γουατεμάλα, Ινδονησία, Ρουμανία, Σαουδική Αραβία, Σοβιετική Ενωση, Ενωμένη Αραβική Δημοκρατία και Βενεζουέλα.
Ζώνες μέχρι 200 μίλια : Ισημερινός, Ελ Σαλβαντόρ, Κορέα, Χιλή και Περού.
Πλάτος "σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο" : Ιράκ, Κόστα Ρίκα και Ιρλανδία.
Αμφίβολο ή άγνωστο πλάτος : Ονδούρα, Λίβανος, Πορτογαλία, Ταϋλάνδη, Ουρουγουάη και Υεμένη.
βλ. Whiteman, op.cit., σ.17-19.Επίσης A/conf.13/c.1/L.11 and Rev.1 and Rev.1/ Corr.1 and 2.

2. βλ. Ροζάκης, op.cit., σ. 64

3. βλ. και Swarztrauber, op.cit., σ. 209

4. Αναφέρεται ότι βάση για τις συζητήσεις της Πρώτης Επιτροπής πάνω στο θέμα αποτέλεσε το κείμενο της "Τελικής Εισήγησης" της Επιτροπής Διεθνούς Δικαίου. βλ. supra

5. Η Πρώτη Επιτροπή ήταν αρμόδια για τα θέματα της Αιγιαλίτιδας και Συνορεύουσας Ζώνης.

6. Τρίτη μέχρι και Εικοστή πρώτη Συνεδρίαση, 3-20 Μαρτίου 1958.

7.βλ. ακόμη Droit de la mer à la conférence de Genève, 12 Chronique de politique étrangère, 1959, σ.14.Επίσης, Oda, Sh., International law of the resourses of the sea, 1979,Sijthoff and Noordhoff, The Netherlands, σ.9.

8. Ο Dean μεταξύ άλλων υποστήριξε: "Η Επιτροπή θα πρέπει να δώσει απάντηση στο εξής ερώτημα : Ποιο όριο μπορεί να εγγυηθεί μεγαλύτερη δυνατή ελευθερία ναυσιπλοίας,προσαρμοσμένη στις σύγχρονες απαιτήσεις; Εκείνο των τριών μιλίων ή ένα μεγαλύτερο όριο; Θάταν αβάσιμο να ισχυριστεί κανείς ότι η ύπαρξη του δικαιώματος της αβλαβούς διέλευσης δεν προκαλεί αποδυνάμωση της ελευθερίας της ναυσιπλοίας σε περίπτωση επέκτασης της αιγιαλίτιδας ζώνης. Αφού το ίδιο το δικαίωμα συνιστά αναγνώριση του γεγονότος ότι η ελευθερία της ναυσιπλοίας περιορίζεται από την κυριαρχία που ασκεί το κράτος στην αιγιαλίτιδα ζώνη του... Μιας και τα περισσότερα από τα παράκτια κράτη αρνούνται δικαιώματα αλιείας σε τρίτα κράτη μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη τους, μια επέκταση της ζώνης αυτής θα οδηγούσε στο δυσάρεστο αποτέλεσμα μια τεράστια και ανέξοδη πηγή πορισμού τροφής να μη φτάνει στον αυξανόμενο, με καταπληκτικό ρυθμό, πληθυσμό του πλανήτη... Αλλωστε, επειδή δεν υφίσταται το δικαίωμα αβλαβούς διέλευσης για τα αεροπλάνα πάνω από τον εναέριο χώρο της αιγιαλίτιδας ζώνης, εκτός αν το παράκτιο κράτος συναινέσει,

οποιαδήποτε επέκταση της ζώνης αυτής περιορίζει ουσιαστικά την ελευθερία της αεροπλοίας πάνω από τις ανοιχτές θάλασσες...." βλ. Doc.A/Conf.13/39, σ.25-26

9. Ο Monaco υποστήριζε: "Η αιγιαλίτιδα ζώνη πρέπει να θεωρείται εξαίρεση στο καθεστώς των ανοιχτών θαλασσών σύμφωνα με την οποία η αρχή ότι οι ανοιχτές θάλασσες συνιστούν res communis omnium περιορίζεται για όφελος του παράκτιου κράτους. Το παράκτιο κράτος ασκεί κυριαρχία στην αιγιαλίτιδα ζώνη του διασφαλίζοντας ταυτόχρονα την ελευθερία της ναυσιπλοίας. Οπου όμως τα συμφέροντα του παράκτιου κράτους και εκείνα της ναυσιπλοίας συγκρούονται, προτεραιότητα πρέπει να δίνεται στα συμφέροντα της ναυσιπλοίας". βλ. ibid, σ.12-13.Επίσης Droit de la mer à la conférence de Genève, op.cit. σ.14. Και τονίζεται ιδιαίτερα το γεγονός ότι η Ιταλία παρόλο που με νόμο, από το 1942, είχε καθορίσει την αιγιαλίτιδα ζώνη της στα 6 μίλια, εντούτοις, δεν αρνήθηκε να υποστηρίξει το όριο των 3 μιλίων προκειμένου η Συνδιάσκεψη να καταλήξει σε συμφωνία πάνω σ'ένα ομοιόμορφο πλάτος.

10. βλ. Doc.A/Conf.13/39, σ.8. Επίσης Doc.A/Conf.13/37 σ.102.

11. Ο εκπρόσωπος του Βελγίου, Muuls, διακηρύσσοντας τη θέση της χώρας του, σταθερά προσκολλημένης στην αρχή της ελευθερίας των θαλασσών, υποστήριξε: "Η κυριαρχία του παράκτιου κράτους μπορεί να ασκείται μόνο πάνω σε μια στενή ζώνη θάλασσας....Καμμιά ανάγκη επέκτασης της κυριαρχίας αυτής πέρα από τα τρία μίλια δεν υφίσταται για λόγους προστασίας του θαλάσσιου πλούτου. Η προστασία αυτή μπορεί να εξασφαλίζεται με άλλους τρόπους", βλ. A/Conf.13/39, op.cit., σ. 51. Επίσης Droit de la mer à la conférence de Genève, op.cit., σ.14.

12. βλ. Gros, στο A/Conf.13/39, op.cit., σ.19.

13. General debate, statement by Pfeiffer, ibid, σ.45.

14. βλ. Verzijl, ibid, σ.11.

15. βλ. Κρίσπης, ibid, σ.21.

16. βλ. Hood, ibid, σ.60

17. βλ. Ohye, ibid, σ.25.

18. βλ. Wilson, ibid, σ.20.

19 βλ. Barnes, ibid, σ.28.

20. βλ. Alvarez Aybar, ibid, σ.34.

21. βλ. Martinez Montero, ibid, σ.22.

22. βλ. Bhutto, ibid, σ.50.

23. ibid, βλ. επίσης O'Connell, The international law of the sea, op.cit., σ.162, υποσ. 262.

24. Ο αντιπρόσωπος της Τουρκίας Tuncel, δήλωσε σχετικά:

"Η Τουρκία είναι έτοιμη να δεχτεί το πλάτος των τριών μιλίων εάν αυτό γίνει γενικά αποδεκτό....Η Σοβιετική Ενωση, η Ρουμανία και η Βουλγαρία ισχυρίζονται ότι έχουν αιγιαλίτιδα ζώνη δώδεκα μίλια ενώ η Ελλάδα και η Συρία έξι μίλια. Εάν η Συνδιάσκεψη αποτύχει να υιοθετήσει κάποιο κοινό κανόνα, τότε η Τουρκία θα έχει το δικαίωμα να επικαλεστεί την αρχή της αμοιβαιότητας, όπως δικαιούται να το κάνει σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο".
βλ. A/Conf.13/39, op.cit., σ.41.

25. Ο Drew δήλωσε σχετικά τα εξής :
"Η αποδοχή της θεωρίας ότι όλα τα κράτη μπορούν οποιαδήποτε στιγμή, ανάλογα με *τα συμφέροντα τους, να καθιερώσουν μια αιγιαλίτιδα ζώνη που* να επεκτείνεται από τα τρία μέχρι τα δώδεκα μίλια οδηγεί, ούτε λίγο ούτε πολύ, σε νομιμοποιημένη αναρχία.... Η αιγιαλίτιδα ζώνη δεν πρέπει να φθάνει στο ίδιο πλάτος με τη συνορεύουσα ζώνη που καθιερώνεται για τον αποκλειστικό έλεγχο της αλιείας... Η Συνδιάσκεψη πρέπει να καταλήξει σε ένα συγκεκριμένο και σταθερό όριο για τη μέτρηση της αιγιαλίτιδας και της συνορεύουσας ζώνης. " βλ. A/Conf.13/39, op.cit., σ.52-53.Επίσης Droit de la mer à la conférence de Genève, op.cit., σ.14. Ακόμα , A/Conf.13/37, Note verbale from the department of external affairs of Canada dated 10 September 1957, σ.76.

26. βλ. και Droit de la mer à la conférence de Genève, op.cit., p.13-14.

27. Ο Tunkin υποστήριξε τα εξής:
"Η Ιστορία αναίρεσε τον ισχυρισμό ότι τα τρία μίλια ήταν ο μοναδικός κανόνας που έγινε παγκόσμια αποδεκτός στη θεωρία και την πρακτική. Απόδειξη αποτέλεσε το γεγονός ότι από ένα σύνολο 63 κρατών τα 40 περίπου διεκδίκησαν μεγαλύτερη αιγιαλίτιδα ζώνη. Γι'αυτό και το όριο των τριών μιλίων έγινε πλέον αναχρονιστικό. Η Συνδιάσκεψη θάπρεπε λοιπόν να κάνει αποδεκτό τον κανόνα ότι ένα παράκτιο κράτος ήταν δυνατόν να καθορίσει την αιγιαλίτιδα ζώνη του με βάση την πρακτική, μέσα σ'ένα όριο από τρία μέχρι δώδεκα μίλια λαμβάνοντας υπόψη τις ιστορικές συνθήκες, τη γεωγραφική κατάσταση, τα οικονομικά συμφέροντα, τα συμφέροντα ασφάλειας καθώς και τα συμφέροντα της διεθνούς ναυσιπλοίας. Κανένα έρεισμα δεν υφίστατο ως πρός τον ισχυρισμό ότι τα δώδεκα μίλια μπορούσαν να προκαλέσουν δυσχέρειες στη θαλάσσια και εναέρια επικοινωνία. Η προσπάθεια ορισμένων από τους πρωταγωνιστές των τριών μιλίων να φανούν ότι μόνον εκείνοι ενδιαφέρονταν για το κοινό συμφέρον ενώ οι υπόλοιποι ενδιαφέρονταν μόνο για την προώθηση των συμφερόντων τους, δεν ήταν τίποτα άλλο από μια κάλυψη των ατομικών συμφερόντων των πρώτων". βλ. A/Conf.13/39, op.cit., σ.31-32. Επίσης Droit de la mer à la conférence de Genève, op.cit., σ.13-14.

28. βλ. General debate, Statements by Glaser, στο A/Conf.13/39, σ.34.

29. Grigorov, ibid, σ.58.

30. Ustor, ibid, σ.63.

31. Zourek, ibid, σ.60-61.

32. Katicic, ibid, σ.24.

33. Lamani, ibid, σ.46.

34. Gasiorowski, ibid, σ.38. Βλ επίσης, Letter from the Permanent Mission of Poland to the U.N., dated 3 October 1957, Doc.A/Conf.13/5 and Add. 1 to 4, στο Doc.A/Conf.13/37, σ. 98.

35. βλ. A/Conf.13/39, σ. 60-61.

36. βλ. ibid. Δηλώσεις των αντιπροσώπων της Σ.Αραβίας, Shukairi, σ.36, της Τυνησίας, Amdesselem, σ.45, της Ενωμ.Αραβικής Δημοκρατίας, Loutfi, σ.66 της Λιβύης, Caabasi, σ.53, της Βιρμανίας Ba Han, σ.4, της Υεμένης, Baghdadi, σ.16, της Γκάνας, Asante, σ.31, της Δημοκρατίας του Βιετνάμ, Nguyen-Quoc- Dinh, σ.54 και της Ινδίας, Sen, σ.15.

37. βλ. A/Conf.13/39, σ.27-28.

38. βλ. επίσης Ροζάκης, op.cit., σ.59 και 63.

39. βλ. και Heinzen, op.cit., σ.653.Επίσης Droit de la mer à la conférence de Genève, op.cit., σ.13.

40. Με τη διακήρυξη του Σαντιάγκο, που υπογράφηκε το 1952 από τις χώρες του CEP, δηλαδή τη Χιλή, τον Ισημερινό και το Περού, τα τρία αυτά κράτη της Νότιας Αμερικής αποφάσισαν να δημιουργήσουν μια "ναυτική ζώνη", όχι μικρότερη από διακόσια ναυτικά μίλια, πάνω στην οποία να ασκούν σχεδόν αποκλειστική κυριαρχία. Η απόφασή τους αυτή στηρίχτηκε στη θεωρία "bioma" ή "ecosystem", η οποία βασίζεται στην αλληλεξάρτηση του τρίπτυχου θάλασσα-ξηρά-άνθρωπος.Μ'άλλα λόγια, σύμφωνα με τη θεωρία αυτή υπάρχει ένας φυσικός σύνδεσμος ανάμεσα στη θάλασσα και την ξηρά και ανάμεσα στη θάλασσα, την ξηρά και τους ανθρώπους που κατοικούν την τελευταία, τέτοιος που να δημιουργεί μια αλληλεξάρτηση αναγκαία για την επιβίωση των ανθρώπων στην περιοχή.Για περισσότερες λεπτομέρειες πάνω στο θέμα βλ. στο Ροζάκης, Το δίκαιο της θάλασσας, op.cit., σ.57- 62, επίσης Dupuy, R.J., The law of the sea, Currernt Problems, 1974, Sijthoff, Leiden, σ.80.

41. "The Declaration of Santiago, issued by the three American countries of the Pacific, was of a defensive character, and its sole object was the conservation of the living resourses of the sea for the benefit of the populations of those countries...." υποστήριξε ο Περουβιανός αντιπρόσωπος. βλ. A/Conf.13/39, op.cit., σ.7.Επίσης Dupuy, op.cit., σ.80, υποσ. 117.

42. βλ. Ulloa Sotomayor, στο A/Conf.13/39, σ.6.

43. Gutierrez Olivos, ibid, σ.33.

44. Ponce Y Carbo, ibid, σ.62.

45. Ruiz Moreno, ibid, σ.42.

46. Martinez - Moreno, ibid, σ.48.

47. Garcia Robles, ibid, σ.64-65. Υπογραμμίζεται εδώ ότι το Μεξικό παρά το γεγονός ότι ανήκει στο γεωγραφικό χώρο της Β.Αμερικής, εντούτοις, συντάσσεται γενικότερα με τα κράτη της Λ.Αμερικής.

48. βλ. A/Conf.13/39, σ. 6-7.

49. "Το παραδοσιακό όριο των τριών μιλίων δεν αντανακλούσε πλέον την πραγματικότητα. Η έννοια του πλάτους της αιγιαλίτιδας ζώνης απαιτούσε πλήρη αναθεώρηση κάτω από το πρίσμα των νέων οικονομικών αναγκών και των αναγκών ασφάλειας", διακήρυξε ανάμεσα στα άλλα ο αντιπρόσωπος της Βενεζουέλας, Carmona, βλ. ibid, σ. 23.

50. Aycinena Salazar, ibid, σ.14.

51. Ο αντιπρόσωπος της Κολομβίας, Uribe Holguin, υποστήριξε: "Η λύση του προβλήματος απαιτούσε το διαχωρισμό της έννοιας του πλάτους της αιγιαλίτιδας ζώνης από εκείνη της αλιείας και της προστασίας του θαλάσσιου πλούτου. Το πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης συνδεόταν στενά με το θέμα της ασφάλειας και της εθνικής άμυνας καθώς και με την άσκηση κρατικής κυριαρχίας. Ωστόσο, ορισμένα κράτη είχαν ζωτικά συμφέροντα από την εκμετάλλευση των θαλάσσιων πηγών που ήταν απαραίτητες για την ευημερία και, σε αρκετές περιπτώσεις, την επιβίωση των λαών τους.Αυτός ήταν ο λόγος που το διεθνές δίκαιο είχε αναγνωρίσει στο παράκτιο κράτος το δικαίωμα να προστατεύει το θαλάσσιο πλούτο του. Η καθιέρωση της συνορεύουσας ζώνης, του θεσμού δηλαδή που δικαίωνε απόλυτα τη διατήρηση και προστασία των θαλάσσιων πηγών πλουτισμού, αποτελούσε τη μοναδική formula που θα συμφιλίωνε τις αντιτιθέμενες απόψεις πάνω στο θέμα, ibid, σ. 48.

52. ibid, σ.22 και 34.

53. βλ. Τρίτη μέχρι και Εικοστή Πρώτη Συνεδρίαση

54. βλ. A/Conf.13/38, σ. 115.Επίσης O'Connell, The international law of the sea, op.cit., σ. 162-163.

55. "The breadth of the territorial sea shall be fixed by the coastal state, but may not exceed six nautical miles.", A/Conf.13/C.1/L.4 της 10ης Μαρτίου 1958, στο A/Conf.13/39, σ. 212.

56. "The territorial sea shall extend to six nautical miles from the baseline drawn in the manner provided for in articles 4 and 5.", A/Conf.13/c.1/L.118 and L.149 της 1ης Απριλίου 1958, ibid, σ.244.

57. "Each state has the right to fix the breadth of its territorial sea, but in no case shall that breadth exceed six nautical miles." A/Conf.13/ C.1/L.137 της 1ης Απριλίου 1958, ibid, σ. 248.

58. Η πρόταση είχε ως εξής: "The territorial sea extends to three nautical miles from the baseline drawn in the manner provided for in articles 4 and 5" (atricle 3). 2.The coastal State has the same rights in respect of fishing and the exploitation of the living resourses of the sea in this zone as it has in its territorial sea (article 66, par.2), A/Conf.13/ C.1/L.77 Rev.1 της 29ης Μαρτίου 1958, ibid, σ.232.

59. A/Conf.13/C.1/L.140 της 1ης Απριλίου 1958, ibid, σ.249.

60. "Every state is entitled to fix the breadth of its territorial sea up to a limit of twelve nautical miles measured from the baselines which...", A/Conf.13/C.1/L.79 της 29ης Μαρτίου 1958, ibid, σ.233.

61. "1.Every state has the right to fix the breadth of its territorial sea up to a limit of twelve nautical miles measured..... 2.The breadth of the territorial sea cannot be less than three nautical miles", A/Conf.13 / C.1/L.135 της 1ης Απριλίου 1958 , ibid, σ.248.

62. Η πρόταση είχε ως εξής: "Each state shall determine the breadth of its territorial waters in accordance with established practice within the limits, as a rule, of three to twelve miles, having regard to historical and geographical conditions, economic interests of the security of the coastal state and the interests of international navigation", A/Conf.13 /C.1/L.80 της 31ης Μαρτίου 1958, ibid, σ.233

63. "The sovereignty of a State extends to a belt of sea twelve miles broad adjacent to its coast....", A/Conf.13/C.1/L.82 and Corr.1 της 31ης Μαρτίου 1958, ibid, σ.233.

64. Η πρόταση στο πρωτότυπο:"Each State is competent to fix its territorial sea within reasonable limits, taking into account geographical, geological and biological factors, as well as the economic needs of its population, and its security and defence", A/Conf.13/C.1/L.133 της 1ης Απριλίου 1958, ibid, σ.247.

65. Η πρόταση είχε έτσι: "The limit of the breadth of the territorial sea shall not extend beyond six miles.Extension to this limit shall not, however, affect existing rights of passage for aircraft and vessels, including warships, outside three miles", βλ. A/Conf.13/C.1/L.134 της 1ης Απριλίου 1958, ibid, σ.248.

Στην 35η Συνεδρίαση, ο Βρεταννός αντιπρόσωπος, Sir R.Manningham-Buller, υποστηρίζοντας την πρόταση της χώρας του τόνισε ανάμεσα στα άλλα : " Η θέση της χώρας μου παραμένει ότι σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, το μεγαλύτερο πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης περιορίζεται στα τρία μίλια.... Ομως, κανένας δεν μπορεί να αρνηθεί το δυνατό αίσθημα που άρχισε να κυριαρχεί ενάντια στην αρχή των τριών μιλίων. Αναγνωρίζοντάς το αυτό η χώρα μου αποφάσισε να υποβάλει στη Συνδιάσκεψη μια συμβιβαστική πρόταση, με την ελπίδα ότι μια τέτοια πρόταση μπορεί να γίνει δεκτή και να οδηγήσει σε συμφωνία". βλ. A/Conf/.13/C.1/L.153 ibid, σ.103.

Κατά τον Dean η πρόταση του Ενωμένου Βασιλείου, που αποτέλεσε την πρώτη συμβιβαστική προσπάθεια για τα 6 μίλια, πρέπει να θεωρείται ως ένα ιστορικό γεγονός στο διεθνές δίκαιο, βλ. Dean, The second Geneva conference on the law of the sea:The fight for freedom of the seas, 24 A.J.I.L., V.54,1960, σ. 773 υποσ. 91.

66. "The territorial sea extends to three nautical miles from the baseline..", A/Conf.13/C.1/L.136 της 1ης Απριλίου 1958, ibid, σ.248.

67. A/Conf.13/C.1/L.153 της 9ης Απριλίου 1958, ibid, σ.251.

68. A/Conf.13/C.1/L.77/Rev.2 της 16ης Απριλίου 1958, ibid, σ. 232.

69. βλ. 53η Συνεδρίαση, 18 Απριλίου 1958, ibid, σ. 165.

70. A/Conf.13/C.1/L.77/Rev.3 της 17ης Απριλίου 1958, ibid, σ.232.

71. A/Conf.13/C.1/L.159/Rev.2, ibid.

72. A/Conf.13/C.1/L.77/Rev.3, ibid.

73. A/Conf.13/C.1/L.159/Rev.2 της 19ης Απριλίου 1958, ibid, p.253.Η πρόταση αυτή αποτέλεσε δεύτερη αναθεώρηση της αρχικής πρότασης A/Conf.13/ C.1/L.159 της 15ης

Απριλίου 1958. Η πρώτη αναθεώρηση (A/Conf.13/C.1 /L.159/Rev.1) έγινε στις 17 Απριλίου 1958, βλ. ibid.

74. βλ. Swarztrauber, op.cit., σ. 211.

75. A/Conf. 13/39, σ. 153.

76. ibid, σ. 154.

77. Συγκεκριμένα: Η πρώτη παράγραφος της Καναδικής πρότασης (A/Conf.13/ C1/ L.77/Rev.3) απορρίφθηκε με ψήφους 48 κατά, 11 υπέρ και 23 αποχές. Η Ελλάδα ήταν ανάμεσα στις χώρες που υπερψήφισαν την πρόταση. Αντίθετα τόσο οι Ηνωμένες Πολιτείες όσο και η Σοβιετική Ενωση την αποδοκίμασαν. Η κοινή πρόταση Ινδίας - Μεξικού (A/Conf.13/C.1/L.79), η οποία συγκέντρωσε 35 ψήφους υπέρ, 35 κατά και 123 αποχές, απορρίφθηκε επίσης, σύμφωνα με τον κανονισμό που ψηφίστηκε από τη Συνδιάσκεψη για την περίπτωση ισοψηφίας, βλ. rule 45, Rules of Procedure, A/Conf.13/38, σ.xxxiv. Η Ελλάδα ήταν από τις χώρες που ψήφισαν κατά. Η πρόταση της Σοβιετικής Ενωσης (A/Conf.13/ C.1/L.80) απορρίφθηκε με ψήφους 44 κατά, ανάμεσα στους οποίους και της Ελλάδας, 29 υπέρ και 9 αποχές. Η πρόταση της Κολομβίας (A/Conf.13 C.1/L.82 and Corr.1) απορρίφθηκε με 42 ψήφους κατά, 33 υπέρ και 7 αποχές. Η Ελλάδα ήταν ανάμεσα στις χώρες που ψήφισαν κατά. Η πρόταση της Σουηδίας ( A/ Conf.13/C.1/L.4) απορρίφθηκε με 49 ψήφους κατά, 16 υπέρ και 14 αποχές. Τέλος και η πρόταση των Ενωμένων Πολιτειών (A/Conf.13/ C.1/ L.159/Rev.2) απορρίφθηκε με 38 ψήφους κατά, 36 υπέρ και 9 αποχές. Η Ελλάδα ήταν ανάμεσα στις χώρες που υπερψήφισαν την πρόταση. Σε σχέση εξάλλου με τις υπόλοιπες προτάσεις οι πιο πολλές από αυτές αποσύρθηκαν πριν από την έναρξη της ψηφοφορίας ενώ ορισμένες αποσύρθηκαν στη διάρκεια αυτής. Αναλυτικά : Στη 55η Συνεδρίαση ο αντιπρόσωπος της Κεϋλάνης απέσυρε την πρόταση του (A/Conf.13/C.1/L.118 και L.149) υπέρ της κοινής πρότασης Ινδίας-Μεξικού. Το ίδιο έπραξε και ο αντιπρόσωπος της Γιουγκοσλαβίας (A/Conf.13/C.1/L.135). Στη 56η Συνεδρίαση ο Ελληνας αντιπρόσωπος απέσυρε την Ελληνική πρόταση (A/Conf.13/C.1/L.136). Επίσης ο αντιπρόσωπος της Σουηδίας απέσυρε την πρότασή του (A/Conf.13/C.1/L.4) υπέρ της Ιταλικής πρότασης (A/Conf.13/ C.1/L.137). Στην ίδια συνεδρίαση ανακλήθηκαν ακόμα η πρόταση του Περού (A/Conf.13/C.1/L.133 and Add.1 and 2) και η πρώτη πρόταση των Ενωμένων Πολιτειών (A/Conf.13/C.1/L.140). Μετά την έναρξη της ψηφοφορίας, στην ίδια συνεδρίαση, αποσύρθηκε επίσης η πρόταση του Ενωμένου Βασιλείου (A/Conf.13 /C.1/L.134) καθώς και η Ιταλική πρόταση (A/Conf.13/ C.1/L.137) υπέρ της τελευταίας αναθεωρημένης πρότασης των Ενωμένων Πολιτειών. Υστερα από την ανάκληση της τελευταίας, ο Σουηδός αντιπρόσωπος επανέφερε την πρότασή του που είχε αποσύρει για την Ιταλική πρόταση. βλ. για περισσότερες λεπτομέρειες A/Conf.13/39, σ.173-180. Επίσης A/Conf.13/38 σ. 116.

78. βλ. A/Conf.13/C.1/L.77/Rev.3 στο A/Conf.13/39, op.cit. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι την πρόταση αυτή αποδοκίμασαν τα περισσότερα από τα Δυτικά κράτη, ανάμεσα στα οποία και η Ελλάδα, καθώς και τα Ανατολικά κράτη.

79. βλ. ibid.

80. Η πρόταση αυτή αποτελούσε το έγγραφο A/Conf.13/C.1/L.159/Rev.2 στην Πρώτη Επιτροπή και στην Ολομέλεια το έγγραφο A/Conf.13/L.29, βλ. A/Conf.13/39, σ. 253 και A/Conf.13/38, Annexes, σ. 125.

81. Η πρόταση είχε ως εξής : 1. Every state is entitled to fix the breadth of its territorial sea up to a limit of twelve nautical miles measured from the baseline.....2. Where the breadth of its territorial sea is less than twelve nautical miles measured as above, a state has a fishing zone contiguous to its territorial sea extending to a limit twelve nautical miles from the baseline from which the breadth of its territorial sea is measured in which it has the same rights in respect of fishing and the exploitation of the living resourses of the sea as it has in its territorial sea, A/Conf.13/L.34 της 25ης Απριλίου 1958, A/Conf.13/38 annexes, σ.128. Βλ. επίσης Patey, J., La Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, R.G.D.I.P., 1958, 1962, σ.450. Υπογραμμίζεται εδώ ότι η πρώτη παράγραφος της πρότασης περιλάμβανε ακριβώς την ίδια διατύπωση με εκείνη της κοινής πρότασης Ινδίας - Μεξικού [A/Conf.13/C.1/L.79] που είχε υποβληθεί στα πλαίσια της Πρώτης Επιτροπής.

82. Η πρόταση αυτή αποτελούσε το έγγραφο A/Conf.13/C.1/L.80 στην Πρώτη Επιτροπή και στην Ολομέλεια το έγγραφο A/Conf.13/L.30 βλ. supra. Επίσης , A/Conf.13/39, σ.233 και A/Conf.13/38, σ.126.

83. Συγκεκριμένα : Η πρόταση των Ηνωμένων Πολιτειών (A/Conf.13/L.29) παρόλο που συγκέντρωσε τους περισσότερους ψήφους [45 υπέρ, 32 κατά και 7 αποχές] δεν υιοθετήθηκε από την Ολομέλεια γιατί δε συγκέντρωσε την απαιτούμενη πλειοψηφία, (Η Ελλάδα ήταν από τις χώρες που υπερψήφισαν την Αμερικανική πρόταση) βλ. A/Conf.13/38 σ.39. Επίσης, Swift, op.cit., σ.265.

Χαρακτηριστική σχετικά με το θέμα, υπήρξε η δήλωση του αρχηγού της αντιπροσωπείας των Ηνωμένων Πολιτειών, Dean, ότι "η αποτυχία που υπέστη η πρόταση να συγκεντρώσει την αναγκαία πλειοψηφία των 2/3 δε θάπρεπε να ερμηνευτεί ως ενέργεια ενάντια στις Ηνωμένες Πολιτείες", βλ. Dean,A.H., Geneva Conference on the law of the sea: What was accomplished, 52 AJ.I.L, 1958, σ.615 και Jessup,Rh.C., The U.N. Conference on the law of the sea, 1965, in Essays on International Law, Columbia Law Review, N.Y., σ.201. Πάντως υπογραμμίζεται εδώ κάτι που διατυπώθηκε από αρκετούς συγγραφείς, ανάμεσα σ'αυτούς και ο Jessup (βλ. The U.N. Conference on the law of the sea, op.cit., σ.209 ), ότι δηλαδή εάν η συμβιβαστική πρόταση των Ενωμένων Πολιτειών είχε υποβληθεί πιο ενωρίς, για να υπήρχε ικανοποιητικότερος χρόνος για διαπραγματεύσεις, ίσως να είχε εξασφαλίσει την απαιτούμενη πλειοψηφία.

Ως προς τις άλλες προτάσεις, συγκέντρωσαν τελικά τους εξής ψήφους: Η διατύπωση που υιοθετήθηκε από την Πρώτη Επιτροπή (A/Conf.13/ L.28/Rev.1 παρ. 25) πήρε 35 ψήφους υπέρ, 30 κατά και 20 αποχές. Η πρόταση "των Οκτώ" (A/Conf.13/L.34) πήρε 39 ψήφους υπέρ, 38 κατά και 8 αποχές. Και τέλος η πρόταση της Σοβιετικής Ενωσης (A/Conf.13/L.30) απορρίφθηκε με 47 ψήφους κατά, 21 υπέρ και 17 αποχές. Η Ελλάδα καταψήφισε και τις τρεις παραπάνω προτάσεις, βλ. A/Conf.13/38 σ.39-40.

84. A/Conf.13/L.52, ibid, σ. 132-135.

85. Εδώ κρίνουμε σκόπιμο να κάνουμε μια σύντομη αναφορά στο ζήτημα του καθορισμού των εσωτερικών ορίων που, άλλωστε, έχει όχι μόνο στενή σχέση αλλά και ιδιαίτερη σημασία για την έννοια του πλάτους της αιγιαλίτιδας ζώνης, όπως χαρακτηριστικά υπογράμμισε ο Jessup όταν διακήρυσσε "Υπάρχει ένα αξιόλογο αμερικάνικο slogan ότι η πολιτική σταματά στην άκρη της θάλασσας. Από διεθνή άποψη, αυτό αποτελεί το σημείο απ'όπου αρχίζει η πολιτική. Είναι ανάγκη να προσδιορίσουμε όχι μόνο μέχρι πού φθάνει η αιγιαλίτιδα ζώνη αλλά και από πού ξεκινά."

Αλήθεια είναι ότι η μέτρηση της αιγιαλίτιδας ζώνης αποτέλεσε ένα αμφισβητήσιμο ζήτημα στη διάρκεια του 19ου αι. οπόταν και φαίνεται να δημιουργήθηκε η ανάγκη

καθορισμού της αφετηρίας του πλάτους της ζώνης. Μέχρι τότε πρόβλημα δεν υπήρχε καθόσον το πλάτος ταυτιζόταν με την απόσταση της "βολής του κανονιού". Και βέβαια η απόσταση αυτή εξαρτόταν από την τοποθεσία κσι την εμβέλεια των κανονιών. Γίνεται δηλαδή φανερό, και από τα έγγραφα της περιόδου, πως μέχρι το 19ο αι. για τον υπολογισμό της ζώνης αρκούσε η έννοια της "ακτής". Αντίθετα. Το ακριβές σημείο για την αφετηρία της ζώνης τότε ήταν, ακόμη, άγνωστο. Ωστόσο, από τις αρχές του 19ου αι. παράλληλα με την εξέλιξη της έννοιας του πλάτους της αιγιαλίτιδας ζώνης στο συγκεκριμένο όριο των τριών ή τεσσάρων μιλίων δημιουργήθηκε και η ανάγκη του ακριβούς προσδιορισμού της γραμμής (base - line) από την οποία θα μετριόταν το όριο της ζώνης. Μια έρευνα στην πρακτική των παράκτιων κρατών της περιόδου αποδεικνύει ότι πολλά από αυτά υιοθέτησαν τότε, για τη μέτρηση της αιγιαλίτιδας ζώνης τους την αρχή "low-water line" (βλ. Crocker, op.cit., σ. 486, 511-513, 519, 524, 601, 604-605, 618, 621, 627, 652). Κάτι που κάνει φανερό ότι η χρήση της έννοιας "low water line" ή "low water mark" χρονολογείται σχετικά πρόσφατα.

Συγκεκριμένα : Ο όρος "low water mark" για πρώτη φορά χρησιμοποιήθηκε στα 1839 στη Σύμβαση Αλιείας ανάμεσα στη Μ.Βρεταννία και τη Γαλλία (βλ. O'Connell op.cit., p.172 και Swarztrauber, op.cit., σ.218-219) ενώ προς τα τέλη του αιώνα, 1894, υιοθετήθηκε και από το Ινστιτούτο Διεθνούς Δικαίου (βλ. Annuaire de l' Institut de Droit International, Vol.3, σ.517, άρθρο 2). Στα πλαίσια της Διάσκεψης του 1930 η Προπαρασκευαστική Επιτροπή περιέλαβε το κριτήριο "low water mark" στο κείμενο (Schedule of Points) που κατέθεσε για σχολιασμό στις κυβερνήσεις των κρατών. Και ύστερα σπό τις καταφατικές απαντήσεις των τελευταίων ως προς αυτό, στο νέο κείμενο που υιοθέτησε, έκανε αποδεκτή την εξής διατύπωση : "...το πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης μετριέται από τη γραμμή που συνθέτουν τα πιο χαμηλά σημεία της άμπωτης κατά μήκος ολόκληρης της ακτής" (βλ. Basis of discussion, No.6, LON Doc., C.74, M.39, 1929, V. σ.35 και 24 A.J.I.L., 1930, op.cit.., σ.30).

Στη γνωστή υπόθεση Αλιείας του 1951 μεταξύ Νορβηγίας και Μ.Βρεταννίας το Διεθνές Δικαστήριο με την απόφασή του της 18ης Δεκεμβρίου του 1951 αποφάνθηκε σχετικά με τη γραμμή αφετηρίας της αιγιαλίτιδας ζώνης, (βλ. I.C.J., The Fisheries case, Reports, 1951, σ.116. Επίσης για μια ανάλυση του θέματος βλ. Fitzmaurice,Sir. G., The law and procedure of the International Court of Justice,1951-54:Points of Substantive Law, B.Y.I.L., 1954, σ.387- 411) ότι " .... το πιο χαμηλό σημείο της άμπωτης (the low water mark)... είχε γίνει γενικότερα αποδεκτό στην πρακτική των κρατών..." (I.C.J., Reports, 1951, op.cit., σ.128). Παραπέρα το Δικαστήριο υποστήριξε ότι ".... η μέθοδος που χρησιμοποιήθηκε από το Νορβηγικό Βασιλικό Διάταγμα της 12ης Ιουλίου 1935 για την οροθέτηση της ζώνης αλιείας δεν ήταν αντίθετη προς το διεθνές δίκαιο και .... ότι οι γραμμές βάσεις που χαράχτηκαν για την εφαρμογή της μεθόδου αυτής δεν ήταν αντίθετες προς το διεθνές δίκαιο" (I.C.J., Reports,1951, op.cit., σ.128). Μ'άλλα λόγια το Δικαστήριο, με την απόφασή του αυτή, επιδοκίμασε παράλληλα την υιοθέτηση "ευθειών γραμμών βάσης", σε όποιες περιπτώσεις η μορφολογία της ακτής εμφάνιζε φυσικά χαρακτηριστικά, βαθειές εσοχές ή συμπλέγματα νησιών κατά μήκος της ακτής, που εμπόδιζαν την πιστή εφαρμογή της αρχής "low water line".

Παρά τα σχόλια και την κριτική που προκάλεσε η απόφαση αυτή του Δικαστηρίου (βλ. για το θέμα αυτό Colombos, The International law of the sea, op.cit., σ.107) το Σχέδιο των άρθρων που υιοθετήθηκε από την Επιτροπή Διεθνούς Δικαίου συμπεριέλαβε μια διάταξη (βλ. Doc A/3159 στο Y.I.L.C., 1956, Vol.2, op.cit. σ.267), η οποία στηριζόταν βασικά στις αρχές που υιοθετήθηκαν τότε από το Δικαστήριο.

Την απόφαση του Δικαστηρίου έκανε δεκτή η Σύμβαση της Γενεύης του '58 η οποία έδωσε λύση στο πρόβλημα του υπολογισμού των εσωτερικών ορίων της

αιγιαλίτιδας ζώνης με την οριστική υιοθέτηση της αρχής "low water line" καθώς και εκείνης των "ευθειών γραμμών", σε όποιες περιπτώσεις η εφαρμογή της πρώτης ήταν δύσκολο να πραγματοποιηθεί εξαιτίας της μορφολογίας των ακτών.

Οι διατάξεις των άρθρων 3 και 4 του τελικού κειμένου με τις οποίες οι αρχές των φυσικών και των ευθειών γραμμών βάσης καθιερώθηκαν ως διεθνείς συμβατικοί κανόνες αποδεκτοί από το σύνολο των κρατών αποτέλεσαν ρυθμίσεις σημαντικές της Σύμβασης της Γενεύης του '58 σχετικά με το πλάτος της αιγιαλίτιδας. Συγκεκριμένα το άρθρο 3 περιλάμβανε την εξής διατύπωση: "... η φυσική γραμμή βάσης για τη μέτρηση του πλάτους της αιγιαλίτιδας ζώνης είναι η γραμμή που αποτελείται από τα πιο χαμηλά σημεία της άμπωτης κατά μήκος της ακτής όπως σημειώνεται στους μεγάλης κλίμακας χάρτες τους αναγνωρισμένους από το παράκτιο κράτος."

Και το άρθρο 4 : "1. Στις περιοχές εκείνες όπου η ακτογραμμή εισχωρεί βαθιά στο έδαφος ή κόβεται απότομα ή υπάρχει κατά μήκος της, πολύ κοντινά, ένα σύμπλεγμα νησιών, μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τη μέτρηση της αφετηρίας της αιγιαλίδας ζώνης η μέθοδος των ευθειών γραμμών βάσης....

2. Η χάραξη τέτοιων γραμμών δεν πρέπει να απομακρύνεται αισθητά από τη γενική κατεύθυνση της ακτής και τα νερά που βρίσκονται προς το εσωτερικό των γραμμών αυτών αποτελούν εσωτερικά νερά του παράκτιου κράτους.

3. Ευθείες γραμμές δεν πρέπει να χαράζονται προς ή από αβαθή, εκτός αν υπάρχουν εκεί φάροι ή παρόμοιες εγκαταστάσεις που βρίσκονται μόνιμα πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας.

4. Οπου εφαρμόζεται η μέθοδος των ευθειών γραμμών βάσης....πρέπει να λαμβάνονται υπόψη... τα οικονομικά συμφέροντα της περιοχής, η ύπαρξη και η σημασία των οποίων αποδεικνύονται από τη μακρά πρακτική.

5. Το σύστημα των ευθειών γραμμών βάσης δεν πρέπει να εφαρμόζεται από ένα κράτος κατά τρόπο που να αποκόβεται η αιγιαλίτιδα ζώνη ενός άλλου κράτους από την ανοιχτή θάλασσα.

6. Το παράκτιο κράτος πρέπει να σημειώνει τις ευθείες γραμμές βάσεις με σαφήνεια στους χάρτες και να δίνει μεγάλη δημοσιότητα σ'αυτούς" (βλ. Doc. A/Conf.13/L.52 στο United Nations, Conference on the law of the sea, Official Reports, Vol.II op.cit., σ.132).

Πολλά είναι τα κράτη που έχουν υιοθετήσει το σύστημα των ευθειών γραμμών βάσης. Ανάμεσα σ'αυτά είναι : Βουλγαρία (1951), Καμπότζη (1957), Καναδάς (1964), Δομινικανή Δημοκρατία (1952), Ισημερινός (1938, 1951), Αίγυπτος (1951), Φιλανδία (1956), Ισλανδία (1948), Ιράν (1934), Ιρλανδία (1959), Νορβηγία (1812), Πορτογαλία (1966), Σαουδική Αραβία (1949), Βενεζουέλα (1956), Γιουγκοσλαβία (1948), Μ.Βρεταννία (1964), [βλ. Brownlie, Principles of...op.cit., σ.190-191]. Η Ελλάδα ακολουθεί το σύστημα της φυσικής γραμμής βάσης ενώ, αντίθετα, η Τουρκία έχει καθιερώσει το σύστημα των ευθειών γραμμών.

86. Υπογραμμίζεται εδώ πως η επιτυχία της Συνδιάσκεψης του '58 στο θέμα της μεθόδου οροθέτησης ολοκληρώθηκε με τον ακριβή προσδιορισμό και των εξωτερικών ορίων της ζώνης. Σύμφωνα με το άρθρο 6 "το εξωτερικό όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης είναι μια γραμμή κάθε σημείο της οποίας βρίσκεται σε απόσταση, από το πιο κοντινό σημείο της γραμμής βάσης, ίση με το πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης " (A/Conf.13/38, σ.133.). Το άρθρο αυτό υιοθετήθηκε με 74 ψήφους υπέρ, μηδέν κατά και μηδεν αποχές. (ibid). Η υιοθέτηση από το άρθρο 6 της μεθόδου "του ημικυκλίου" ("courbe tangante", ή "arcs of circles line", ή "envelope line") για τη χάραξη του εξωτερικού ορίου αποτέλεσε μια επιτυχημένη προσπάθεια "κάλυψης" της παντελούς έλλειψης συμφωνίας σχετικά με το όριο της ζώνης.

Η μέθοδος αυτή η οποία όπως αναφέρεται από τον Crocker(op.cit., σ. 621), χρησιμοποιήθηκε για πρώτη φορά στα 1893 από τη Ρωσία (Insrtuctions to Cruissers),

οφείλει τη "γένεσή" της στην πρόταση που οι Ηνωμένες Πολιτείες υπέβαλαν στη Διάσκεψη της Χάγης του '30 και η οποία είχε ως εξής: "...the seaward limit of the territorial waters is the envelope of all arcs of circles having a radius of 3 nautical miles drawn from all points on the coast (at whatever line of sea level is adopted in the charts of the coastal state), or from the seaward limit of those interior waters which are contiguous with the territorial waters" [LON. Doc. C.351 (β), M.145 (β), 1930, V., sel.195. Για την Αμερικανική πρόταση βλ. ακόμα στο Boggs, op.cit., σ.541]

Τέλος, η υιοθέτηση από το άρθρο 12 της αρχής της ίσης απόστασης για τις περιπτώσεις των γειτονικών κρατών έδωσε λύση στα προβλήματα οροθέτησης που ήταν δυνατόν να γεννηθούν από τη μη επίτευξη συμφωνίας μεταξύ των κρατών αυτών πάνω στο θέμα. Η περίπτωση της οροθέτησης της αιγιαλίτιδας ζώνης ανάμεσα σε γειτονικά κράτη αντιμετωπίστηκε από τη Σύμβαση ως εξής : "Όπου οι ακτές δύο κρατών συνορεύουν ή είναι η μια απέναντι στην άλλη, κανένα από αυτά τα κράτη δεν έχει το δικαίωμα, σε περίπτωση αποτυχίας συμφωνίας μεταξύ τους για το αντίθετο, να επεκτείνει την αιγιαλίτιδα ζώνη του πέρα από τη μέση γραμμή κάθε σημείο της οποίας βρίσκεται σε ίση απόσταση από τα πιο κοντινά σημεία των γραμμών βάσης, από τα οποία μετριέται το πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης καθενός από αυτά. Ωστόσο, η διάταξη αυτή δεν εφαρμόζεται όταν είναι απαραίτητο, για λόγους "ιστορικών τίτλων" ή άλλων "ειδικών περιστάσεων", η αιγιαλίτιδα ζώνη των δυο κρατών να οροθετείται κατά τρόπο διαφορετικό...", ( A/Conf.13/38, σ. 134).

Υποστηρίχτηκε πως η εφαρμογή της μέσης γραμμής σε περίπτωση που δυο αντικείμενα κράτη διεκδικούσαν διαφορετικό πλάτος ήταν δυνατόν να οδηγήσει στο εξής αποτέλεσμα : το ένα από τα κράτη να είναι υποχρεωμένο να αποδεχτεί ένα πλάτος μικρότερο από αυτό που διεκδικούσε, ενώ το άλλο κράτος να μπορεί να διεκδικήσει μεγαλύτερο πλάτος από αυτό που εθιμικά εφάρμοζε. (βλ. Girardot,R.G., Ridder,H., Sarin,M.L., Schiller,Th., New directions in international law, 1982, Campus Verlag, Frankfurt, N.Y., σ.320). Παρόλο που ένας τέτοιος ισχυρισμός φαίνεται αληθής δεν έχει ιδιαίτερη σημασία αν ληφθεί υπόψη ότι το πρόβλημα του ορίου της αιγιαλίτιδας ζώνης ρυθμίστηκε με τη Νέα Σύμβαση.

87. Υπογραμμίζεται εδώ ότι η εξάρτηση των Ηνωμένων Πολιτειών από τη θάλασσα, ιδιαίτερα μετά το Δεύτερο μεγάλο πόλεμο και την ανάδειξή τους σε πρώτη δύναμη από άποψη αριθμού στόλων - πολεμικών και εμπορικών - ήταν θεμελιακή.

88. βλ. Ροζάκης, Το δίκαιο της θάλασσας, op.cit., σ. 53.

89. Κατά τον Bowett κάτι αντίστοιχο συνέβη στους δυο παγκόσμιους πολέμους με την περίπτωση των γερμανικών πλοίων που βρήκαν καταφύγιο στην αιγιαλίτιδα ζώνη της Νορβηγίας, βλ. Bowett,D.W., The law of the sea, 1967, Manchester Univarsity Press, Oceana Publications INC, U.S.A. σ.9.

90. βλ. Dean, What was accomplished,op.cit., σ. 611.

91. ibid. Επίσης Dean,A.H., Freedom of the seas, 37 Foreign Affairs, 1958, σ.83,90 και Anand, op.cit., σ.179.

92. Υπογραμμίζεται εδώ η ανυπαρξία του θεσμού της αβλαβούς διέλευσης για τα αεροσκάφη. Που σημαίνει ότι αυτά δεν έχουν το δικαίωμα να κινούνται πάνω από την αιγιαλίτιδα ζώνη ενός κράτους παρά μόνο με τη συγκατάθεση του κράτους και σύμφωνα με τις διεθνείς συνθήκες.

93. Σχετικά με το θέμα βλ. και Akehurst,M., A modern introduction to the international law, 1984, Allen and Unwin, London, 5th ed., σ.266.

94. βλ. Dean, Geneva Conference on the law of the sea, op.cit., σ.611.

95. Υπογραμμίζεται εδώ ότι ο παράγοντας "ασφάλεια" αποτελούσε για τη Σοβιετική Ενωση μέλημα "κεντρικό" που θάπρεπε να ικανοποιείται πρωταρχικά, έστω και με θυσία άλλων συμφερόντων της, όπως εκείνων της ωκεάνιας αλιείας, βλ. και Ροζάκης, Το δίκαιο της θάλασσας, op.cit., σ.222.

96. βλ. Mc Dougal and Burke, op.cit., σ.482-485.

97. Ενα τέτοιο "ψυχολογικό παράγοντα" αποτελούσε, για παράδειγμα, η παρουσία του Εκτου Αμερικανικού στόλου στη Μεσόγειο, του Εβδομου στόλου έξω από τις ακτές της Κίνας, [βλ."The Times" September 9, 1958, σ.9 και September 13, σ.6] του Πέμπτου στόλου στον Ινδικό ωκεανό καθώς και του Βρεταννικού στόλου που το 1950 χρησιμοποιήθηκε ως πίεση ενάντια στο Ιράν. Βλ. Beeley,D.J., The right of innocent passage through territorial waters, 1965, Thesis submitted to the University of Nottingham, σ.227-228. βλ. ακόμα Bowett,op.cit., σ. 7-8, Greig,D.W.,International law, 1970,Butterworths, London, σ.155 και Ροζάκης, Το δίκαιο της θάλασσας, op.cit., σ. 222-223.

98. Πάντως σε σχέση με τη Σοβιετική Ενωση υπογραμμίζεται ότι υπήρξε σύγκρουση συμφερόντων. Και τούτο διότι αν και αυτή διέθετε ισχυρό αλιευτικό και εμπορικό στόλο - κριτήριο που θα μπορούσε να υπαγορεύσει τη διεκδίκηση μιας στενής ζώνης - για να ικανοποιήσει το πρωταρχικό, για την πολιτική της, μέλημα της ασφάλειας τάχθηκε ανεπιφύλακτα υπέρ της πλατιάς αιγιαλίτιδας ζώνης των δώδεκα μιλίων, που ικανοποιούσε όμως την παράκτια μόνο όχι και την ωκεάνια αλιεία της.

99. βλ. Ροζάκης, Το δίκαιο της θάλασσας, op.cit., σ. 222.

100. Χαρακτηριστικό είναι ότι ορισμένα από τα Αραβικά κράτη, συγκεκριμένα η Σαουδική Αραβία και η Ενωμένη Αραβική Δημοκρατία, ανάγγειλαν την καθιέρωση των δώδεκα μιλίων αμέσως μετά τη σύγκλιση της Συνδιάσκεψης. βλ. N.Y. Times, March 14, 1958, σ.50 και N.Y. Times, March 20, 1958, σ.58.

101. βλ. επίσης Akehurst, op.cit., σ. 266, Greig, op.cit., σ. 155 και Bowett, op.cit., σ.7.

102. βλ. inter alia Bowett, op.cit., σ.8, Heinzen, op.cit., σ. 653, Dean, What was accomplished, op.cit., σ.608 et seq.

103. Τους λόγους για τους οποίους η αποαποικιοποίηση της Αφρικής και της Ασίας άρχισε να συντελείται μόλις από το τέλος του πρώτου παγκόσμιου πολέμου και να κορυφώνεται μετά το δεύτερο πόλεμο βλ. στο Τενεκίδη,Γ., Δημόσιον Διεθνές Δίκαιον, 1975, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήναι, σ. 119 et seq.

104. Για μια εξαιρετική ανάλυση ως προς τις θέσεις των νέων κρατών σχετικά με την αναθεώρηση των κανόνων του διεθνούς δικαίου βλ. Ροζάκης, Το δίκαιο της θάλασσας, op.cit., σ.114-119. Επίσης βλ. Ιωάννου,Κ., Ροζάκη,Χ., Οικονομίδη, Κ., Φατούρου,Α., Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο, 1983, Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα, Τόμ. Β', ημίτομος Α'., σ. 51-53.

105. Τα Λατινοαμερικανικά κράτη είναι οι πρωτοπόροι των εκτεταμένων θαλάσσιων διεκδικήσεων. Η παρουσία τους στο χώρο αυτό, προτού ακόμα τη Συνδιάσκεψη της Γενεύης του '58, υπήρξε δυναμική. Οι πρωτοβουλίες τους δεν περιορίστηκαν μόνο σε μονομερές επίπεδο.[βλ.το παράδειγμα του Ελ Σαλβαντόρ που το 1950 ενσωμάτωσε στο Σύνταγμά του τη νομική κατοχύρωση της κυριαρχίας του στη γειτονική θάλασσα σε μια ζώνη διακοσίων μιλίων (Σύνταγμα της 14ης Σεπτεμβρίου 1950, άρθρο 7) στο Garcia-Amador, F.V., Latin America and the law of the sea, 1972, The law of the sea Institute, OPSLSI, Rhode Island, σ.22.] Προχώρησαν και σε συλλογικές ενέργειες. Μια τέτοια σημαντική ενέργεια είναι η Διακήρυξη του Σαντιάγκο (1952), από τα τρία κράτη της δυτικής Λατινικής Αμερικής [Χιλή, Ισημερινό, Περού] που αποτέλεσε την "πρωτοπορία" για τις εξελίξεις που ακολούθησαν και που ήταν: οι Συμφωνίες της Λίμα του 1954 και η Απόφαση (XIII) των Αμερικανικών κρατών στα πλαίσια της συνάντησης του "Ενδοαμερικανικού Συμβουλίου Νομικών" του 1956. Με τις Συμφωνίες της Λίμα επιδιώχθηκε από τα κράτη του CEP (Χιλή, Ισημερινός, Περού) η ολοκλήρωση του συστήματος συνεργασίας που δημιουργήθηκε μεταξύ τους με την κοινή διακήρυξη του Σαντιάγκο. (Για λεπτομέρειες πάνω στο θέμα βλ. ibid, σ.12,14. Επίσης Mc Chesney,B., Situation, Documents and Commentary on recent developments in the international law of the sea, 1957,Government Printing Office, Washington, D.C., σ.275-222 και Ροζάκης,Το δίκαιο της θάλασσας..., op.cit., σ.61 et seq). Και με την Απόφαση (XIII) των Αμερικανικών κρατών αναγνωρίστηκε ότι η "έκφραση της νομικής συνείδησης της Ηπείρου ήταν η δυνατότητα κάθε κράτους να καθιερώνει την αιγιαλίτιδα ζώνη του μέσα σε λογικά όρια, παίρνοντας υπόψη γεωγραφικούς, γεωλογικούς και βιολογικούς παράγοντες, όπως επίσης τις ανάγκες του πληθυσμού του, την ασφάλειά του και την άμυνά του", (βλ. Mc Chesney, op.cit., σ.245 και Ροζάκης, op.cit., σ.62 et seq).

106. βλ. και Ροζάκης , ibid, σ.66.

107 . βλ. και υποσημείωση 105.

108. βλ. O'Connell, The Intrenational Law..., op.cit., σ. 162.

## 2.3. Νομοπαρασκευαστική ρύθμιση του ορίου κατά τη Δεύτερη Συνδιάσκεψη του '60

### 2.3.1. Γενικές παρατηρήσεις

Το πρόβλημα της οροθέτησης της αιγιαλίτιδας ζώνης συζητήθηκε εκ νέου, στα πλαίσια των Ηνωμένων Εθνών από τη Συνδιάσκεψη που συγκλήθηκε στη Γενεύη το 1960.[1] Ομως, αν και η νέα Συνδιάσκεψη περιορίστηκε στην επίλυση των ορίων της αιγιαλίτιδας ζώνης και των ζωνών αλιείας, στα θέματα εκείνα δηλαδή τα οποία η Συνδιάσκεψη του '58 άφησε ανεπίλυτα, δεν κατάφερε να φέρει θετικό αποτέλεσμα. Για μια ακόμα φορά η αναζήτηση λύσης στο πρόβλημα δεν οδήγησε πουθενά. Ο στόχος της Δεύτερης Συνδιάσκεψης παρέμεινε απραγματοποίητος και το όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης πάλι εκκρεμές.

Στο σημείο αυτό επιχειρείται μια σύντομη διερεύνηση στα πρακτικά των εργασιών της Δεύτερης Συνδιάσκεψης προκειμένου να διατυπώσουμε τις απόψεις μας για τα αίτια της αποτυχίας των κρατών πάνω στο θέμα. Πάντως σχολιάζοντας καταρχήν γενικότερα τις προτάσεις των κρατών στη Συνδιάσκεψη του '60 θεωρούμε ότι αποτελεί παράδοξο γεγονός ότι σ'αυτήν καμμιά απολύτως πρόταση για τρία μίλια δεν υποβλήθηκε τη στιγμή που, λίγο πριν την έναρξή της, αρκετά κράτη διεκδικούσαν το όριο αυτό.[2] Μολονότι, δηλαδή, στη Συνδιάσκεψη ακούστηκαν αλλεπάλληλες, συνδιαλλακτικές προτάσεις, αυτή τη φορά, οι προτάσεις των κρατών και οι διαφωνίες τους εντοπίστηκαν κυρίως ανάμεσα στα έξι και τα δώδεκα μίλια. Αυτό διαπιστώθηκε σε όλη τη διάρκεια της Συνδιάσκεψης και μάλιστα στα πλαίσια της Προπαρασκευαστικής Επιτροπής (Committee of the Whole) που επεξεργάστηκε τις προτάσεις[3] και της Ολομέλειας (Plenary meetings).

### 2.3.2. Στα πλαίσια της Προπαρασκευαστικής Επιτροπής (Committee of the Whole): Απομάκρυνση από την παραδοσιακή τάση

Οταν η Δεύτερη Συνδιάσκεψη ξεκίνησε τις εργασίες της "μέσα σε μια ευχάριστη και ήρεμη ατμόσφαιρα μιας και ο φόβος του ψυχρού πολέμου φαινόταν μακρινός ενόψει της σχεδιασθείσης συνάντησης των Eisenhower και Krouchtchev στο Παρίσι",[4] υπήρξαν σύνεδροι που πίστεψαν στη δυνατότητα εύκολης διευθέτησης του προβλήματος εξαιτίας των διπλωματικών διαπραγματεύσεων που είχαν προηγηθεί στο μεσοδιάστημα των δυο χρόνων από την προηγούμενη Συνδιάσκεψη του '58. Γρήγορα όμως οι ελπίδες διαψεύστηκαν. Οι αντιθέσεις των κρατών εξακολουθούσαν να παραμένουν το ίδιο έντονες. Μοναδική διαφοροποίηση ήταν ότι τα τρία μίλια δεν αποτελούσαν πια θέμα για συζήτηση. Αντίθετα. Τα δώδεκα μίλια από τη μια και τα "έξι συν έξι" μίλια από την άλλη αποτέλεσαν τις μόνες εναλλακτικές λύσεις στα πλαίσια της νέας Συνδιάσκεψης.

Αναλυτικά: Σύμφωνα με την πρόταση της Σοβιετικής Ενωσης - πρόταση η οποία, με εξαίρεση την προσθήκη των αποκλειστικών δικαιωμάτων αλιείας, στην ουσία αποτελούσε επαναφορά της αρχικής πρότασης που αυτή είχε υποβάλλει στη Συνδιάσκεψη του '58[5] - το παράκτιο κράτος είχε τη δυνατότητα να επεκτείνει την αιγιαλίτιδα ζώνη του μέχρι τα δώδεκα μίλια, επιπλέον δε αυτό απολάμβανε δικαιώματα αλιείας μέχρι το όριο των δώδεκα μιλίων σ'εκείνη την περίπτωση που η αιγιαλίτιδα ζώνη του ήταν μικρότερη από το όριο αυτό.[6]

Η πρόταση του Μεξικού - μια πραγματικά ενδιαφέρουσα πρόταση παρόμοια με εκείνη της Σοβιετικής Ενωσης αλλά "προορισμένη", όπως έγραψε χαρακτηριστικά ο Swarztrauber, να "ανταμείψει επιπλέον όσα κράτη επέλεγαν μικρές αιγιαλίτιδες ζώνες"[7] - έδινε το δικαίωμα στα παράκτια κράτη να καθορίσουν την αιγιαλίτιδα ζώνη τους μέχρι το όριο των δώδεκα μιλίων, στην περίπτωση δε που η ζώνη ήταν μικρότερη από το όριο αυτό να καθιερώσουν και μια αποκλειστική ζώνη αλιείας το όριο της οποίας θα αυξομειωνόταν ανάλογα με το όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης. Συγκεκριμένα, εάν το κράτος καθόριζε την αιγιαλίτιδα ζώνη του από τρία μέχρι έξι μίλια θα μπορούσε αυτό να απολαμβάνει ταυτόχρονα αποκλειστικά δικαιώματα αλιείας μέχρι το όριο των δεκαοκτώ μιλίων. Εάν αυτό καθόριζε την αιγιαλίτιδα ζώνη του από επτά μέχρι εννέα μίλια θα μπορούσε να διεκδικεί αποκλειστική ζώνη αλιείας μέχρι τα δεκαπέντε μίλια. Εάν, όμως, αυτό καθόριζε την αιγιαλίτιδα ζώνη του από δέκα μέχρι έντεκα μίλια η αποκλειστική ζώνη αλιείας του θα μπορούσε να επεκτείνεται μόνο μέχρι τα δώδεκα μίλια.[8] Μ'άλλα λόγια, με τη ρύθμιση αυτή δινόταν η δυνατότητα αλλά και το κίνητρο σ'ένα κράτος να περικόψει την αιγιαλίτιδα ζώνη του αν αυτό επιθυμούσε να επεκτείνει τη ζώνη αλιείας του.

Μιαν ευέλικτη και ευμετάβλητη αιγιαλίτιδα ζώνη μέχρι δώδεκα μίλια καθιέρωνε και η κοινή πρόταση που υποβλήθηκε από δεκαέξι κράτη της Ασίας, της Αφρικής και της Λατινικής Αμερικής (Αιθιοπία, Γκάνα, Γουινέα, Ινδονησία, Ιράν, Ιράκ, Ιορδανία, Λίβανος, Λιβύη, Μαρόκο, Φιλιππίνες, Σ.Αραβία, Σουδάν, Τυνησία, Ενωμένη Αραβική Δημοκρατία και Υεμένη). Η πρόταση αυτή, γνωστή ως η πρόταση "των 16" [the "16-Power" proprosal] έδινε το δικαίωμα στο παράκτιο κράτος να καθιερώσει αιγιαλίτιδα ζώνη δώδεκα μιλίων και αποκλειστική ζώνη αλιείας δώδεκα μιλίων στην περίπτωση που η αιγιαλίτιδα ζώνη ήταν μικρότερη, επιπλέον δε παρείχε σ'αυτό τη δυνατότητα στην περίπτωση που βρισκόταν αντικρυστά από ένα κράτος με διαφορετικό - μεγαλύτερο - όριο να ασκεί ίδια δικαιώματα, πέρα από το καθορισμένο σύνορό του, μέχρι το όριο εκείνο που και το όμορο κράτος είχε καθιερώσει.[9]

Ιδια ήταν και η πρόταση "των 18" [the "18-Power" proposal][10] η οποία υποστηρίχθηκε από "τους 16", το Μεξικό - που απέσυρε στο μεταξύ την πρότασή του -[11] και τη Βενεζουέλα. Η κοινή αυτή πρόταση είχε το πλεονέκτημα - γι'αυτό και χαρακτηρίστηκε από τον αρχηγό της Αμερικανικής αντιπροσωπείας, Dean, ως "βαρειά απειλή"[12] - να αποτελεί εισήγηση της μεγάλης μερίδας των αναπτυσσόμενων κρατών που προσπάθησαν να τηρήσουν ουδέτερη στάση στην πολιτική του "ψυχρού πολέμου" των μεγάλων δυνάμεων.

Οι προτάσεις των Ηνωμένων Πολιτειών και του Καναδά επανέφεραν το γνωστό καθεστώς "έξι συν έξι" που οι δυο χώρες το '58 είχαν για πρώτη φορά εισηγηθεί.[13] Ομως από τη μεριά της Αμερικής η πρόταση επανήλθε με τον ίδιο σημαντικό περιορισμό για τα παράκτια κράτη αφού κατοχύρωνε επ'αόριστον τα παραδοσιακά αλιευτικά δικαιώματα των τρίτων μέσα στη ζώνη αλιείας των έξι μιλίων.[14] Από τη μεριά του Καναδά, αντίθετα, καταδικάστηκε η προσπάθεια εξασφάλισης δικαιωμάτων σε ορισμένα μόνο κράτη μέσα στη ζώνη των παρακτίων.[15] Υστερα από πολλές διαπραγματεύσεις οι δυο χώρες κατέληξαν σε κοινή εισήγηση. Η ουσία της νέας πρότασης, η οποία κατά τα άλλα υιοθετούσε πάλι το καθεστώς "έξι συν έξι", ήταν ότι τα αλιευτικά δικαιώματα των τρίτων κρατών μέσα στη ζώνη αλιείας των έξι μιλίων του παράκτιου κράτους δε θα ίσχυαν επ'αόριστον, όπως προβλεπόταν στην αρχική πρόταση των Ηνωμένων Πολιτειών, αλλά θα περιορίζονταν σε δέκα μόνο χρόνια.[16] Αυτό το χρονικό διάστημα θεωρήθηκε ως"το ελάχιστο αναγκαίο, μέσα στο οποίο τα αλιευτικά κράτη μεγάλου βεληνεκούς θα μπορούσαν να αναζητήσουν άλλες θαλάσσιες περιοχές για αλιεία, ή... θα πετύχαιναν τις αναγκαίες οικονομικές προσαρμογές ώστε

να απέφευγαν τ'αρνητικά αποτελέσματα από την ακινητοποίηση μεγάλων τμημάτων της αλιευτικής βιομηχανίας τους".[17]

Στην κοινή Αμερικανο-καναδική πρόταση υποβλήθηκε από την Αργεντινή τροποποίηση σύμφωνα με την οποία το παράκτιο κράτος θα μπορούσε να διεκδικήσει προνομιακά δικαιώματα αλιείας σε οποιοδήποτε κομμάτι ανοιχτής θάλασσας συνεχόμενο με την αποκλειστική ζώνη αλιείας του, εφόσον ο πληθυσμός του εξαρτόταν θεμελιακά από την παράκτια αλιεία.[18]

Τη διεκδίκηση προνομιακής αλιείας από κράτη που θεμελιακά εξαρτόνταν από την παράκτια αλιεία τους εισηγήθηκαν τέλος και η Ισλανδία,[19] το Περού[20] καθώς και η Κούβα.[21]

Ωστόσο όλες σχεδόν οι προτάσεις, ακόμα και εκείνη "των 18", καταψηφίστηκαν από την Προπαρασκευαστική Επιτροπή, στα πλαίσια των συζητήσεων της οποίας διαγράφηκε πάλι έντονη η διαφωνία των κρατών σχετικά με το πρόβλημα.[22] Μόνο μια πρόταση, αυτή των Ηνωμένων Πολιτειών - Καναδά,[23] κατάφερε να εξασφαλίσει πλειοψηφία και να αποτελέσει μια από τις προτάσεις που η Επιτροπή αυτή υπέβαλε στην Ολομέλεια για συζήτηση.[24] Τη θετική ψήφο της Επιτροπής αυτής στην ψηφοφορία εξασφάλισε και η πρόταση της Ισλανδίας η οποία υιοθετήθηκε με την υποστήριξη των κρατών του Τρίτου κόσμου και την αποχή κυρίως των ανατολικών κρατών καθώς και χωρών της Δύσης.[25]

2.3.3. Στα πλαίσια της Ολομέλειας της Συνδιάσκεψης

2.3.3α. Πρώτος γύρος: Επικράτηση συμβιβαστικών σχημάτων

Οταν το θέμα ήρθε για συζήτηση στην Ολομέλεια της Συνδιάσκεψης,[26] αρκετά κράτη πίστεψαν ότι οι δυο προτάσεις που υποβλήθηκαν από την Προπαρασκευαστική Επιτροπή στην Ολομέλεια - δηλαδή α) η πρόταση για την κατοχύρωση προνομιακών αλιευτικών δικαιωμάτων σε κράτη θεμελιακά εξαρτημένα από την παράκτια αλιεία τους[27] και β) η βελτιωμένη πρόταση "έξι συν έξι" με την παράλληλη κατοχύρωση για δέκα μόνο χρόνια των παραδοσιακών αλιευτικών δικαιωμάτων των τρίτων κρατών μέσα στα έξι μίλια της ζώνης αλιείας του παράκτιου κράτους[28] - είχαν μεγάλη πιθανότητα, με ένα κατάλληλο χειρισμό, να συγκεντρώσουν την απαιτούμενη πλειοψηφία των 2/3 και να οδηγήσουν στη λύση του προβλήματος. Γι'αυτό και οι προσπάθειες, παρασκηνιακά τουλάχιστον, στράφηκαν προς την κατεύθυνση αυτή.

Είναι χαρακτηριστικός ο αγώνας που ξεκίνησαν οι Ηνωμένες Πολιτείες σε διαπραγματευτικό επίπεδο με τα Λατινοαμερικανικά κυρίως κράτη προκειμένου να πετύχουν τη συγκατάθεση των τελευταίων στην αποδοχή ενός "package deal", ενός πακέτου δηλαδή συμφωνίας του "έξι συν έξι" και των προνομιακών αλιευτικών δικαιωμάτων.[29] Δικαιώματα, όμως, τα οποία δεν ίσχυαν παρά μόνο εφόσον αποδειχνόταν επιστημονικά ότι η ειδική κατάσταση του παράκτιου κράτους καθιστούσε την εκμετάλλευση των θαλάσσιων πόρων του θεμελιώδους σημασίας για την οικονομία του.

Υστερα από έντονες προσπάθειες επιτεύχθηκε το "επιθυμητό" για τις Δυτικές δυνάμεις αποτέλεσμα: Στις 22 Απριλίου, Ενατη Συνεδρίαση της Ολομέλειας, τρία Λατινοαμερικανικά κράτη - Βραζιλία, Κούβα και Ουρουγουάη - κατέθεσαν τροποποίηση στην κοινή Αμερικανο - καναδική πρόταση με την οποία στην ουσία υποστήριζαν την

πρόταση των Δυο. Με την τροποποίηση αυτή δινόταν στο παράκτιο κράτος η δυνατότητα να διεκδικεί προνομιακά αλιευτικά δικαιώματα σε οποιοδήποτε κομμάτι της ανοιχτής θάλασσας συνεχόμενο με την αποκλειστική ζώνη αλιείας του εφόσον ήταν επιστημονικά αποδειγμένο ότι ξεχωριστές συνθήκες καθιστούσαν την εκμετάλλευση των θαλάσσιων πόρων στο κομμάτι αυτό θεμελιώδους σημασίας για την οικονομική ανάπτυξη του κράτους και τη διατροφή του πληθυσμού του.[30]

Αλλά δεν ήταν μόνο τα τρία κράτη που υποστήριξαν την πρόταση του Καναδά και των Ηνωμένων Πολιτειών. Με εξαίρεση τη Βενεζουέλα και τον Παναμά, το σύνολο των Λατινοαμερικανών έδειξαν στις διαπραγματευτικές συζητήσεις ότι ήταν διατεθειμένοι να υποστηρίξουν την τροποποιούμενη από τους Τρείς πρόταση του "έξι συν έξι", είτε με τη θετική τους ψήφο[31] είτε ακόμα με την αποχή τους.[32] Και αυτή η στάση ήταν που οδήγησε τις προβλέψεις στην επίτευξη λύσης στο πρόβλημα με την επικράτηση του "έξι συν έξι".

2.3.3β. Δεύτερος γύρος: Νέα αδυναμία συμφωνίας

Ομως τα γεγονότα προς έκπληξη κυρίως της Δύσης αλλά και των Ανατολικών καθώς και των Αραβικών κρατών, τα οποία στις παραμονές της ψηφοφορίας είχαν αρχίσει να κατέχονται έντονα από ένα συναίσθημα φόβου για νίκη της πρότασης "έξι συν έξι",[33] εξελίχθηκαν εντελώς διαφορετικά. Οταν η τροποποιητική πρόταση των τριών Λατινοαμερικανικών κρατών ήρθε για ψηφοφορία στην Ολομέλεια κατάφερε, με την υποστήριξη βέβαια των Ηνωμένων Πολιτειών και του Καναδά καθώς και όλων των Δυτικών δυνάμεων, να υπερψηφισθεί και να συγκεντρώσει μάλιστα μεγαλύτερη από την απαιτούμενη πλειοψηφία των 2/3.[34] Οταν όμως η κοινή Αμερικανοκαναδική πρόταση[35], όπως τελικά τροποποιήθηκε με την προσθήκη της πρότασης των Τριών τέθηκε σε ψηφοφορία, ως δεύτερη πρόταση της Προπαρασκευαστικής Επιτροπής, δεν κατάφερε αυτή τη φορά να συγκεντρώσει την επιθυμητή πλειοψηφία. Την τελευταία στιγμή πριν από την ψηφοφορία, υποστήριξε στο άρθρο του ο Αμερικανός Dean, τρία κράτη από εκείνα που είχαν υποσχεθεί ότι θα υποστήριζαν την πρόταση απέσυραν την υπόσχεσή τους.[36]

Ετσι η μοναδική πρόταση που μέχρι την τελευταία στιγμή φαινόταν ότι θα κέρδιζε την υποστήριξη της Συνδιάσκεψης απορρίφθηκε, ουσιαστικά για μια ψήφο αφού συγκέντρωσε 54 ψήφους υπέρ, 28 κατά και 5 αποχές.[37] Εάν δηλαδή έστω και ένα από τα κράτη που έδωσαν αρνητική ψήφο είχε ψηφίσει αποχή, η πρόταση θα είχε υιοθετηθεί.

Την ίδια τύχη είχαν και οι υπόλοιπες προτάσεις: Η πρόταση για τη διεκδίκηση των προνομιακών αλιευτικών δικαιωμάτων[38] - η πρώτη πρόταση της Προπαρασκευαστικής Επιτροπής - απορρίφθηκε.[39] Επίσης, μια νέα πρόταση της Ισλανδίας για τη μη εφαρμογή των παραδοσιακών αλιευτικών δικαιωμάτων των τρίτων κρατών στην περίπτωση που ο πληθυσμός ενός παράκτιου κράτους εξαρτόταν θεμελιακά από την αλιεία του[40] ,η οποία κατατέθηκε ως τροποποίηση στην κοινή Αμερικανοκαναδική πρόταση, καταψηφίστηκε.[41] Τέλος και η πρόταση των δέκα κρατών από την Ασία, Αφρική και Λατινική Αμερική[42] για την εγκαθίδρυση αποκλειστικής ζώνης αλιείας δώδεκα μιλίων[43] ,καταψηφίστηκε.[44]

Για μια ακόμη φορά λοιπόν το πρόβλημα της οριστικοποίησης των θαλάσσιων συνόρων των παράκτιων κρατών παρέμεινε άλυτο. Για τρίτη φορά από το 1930 οι

αντιπρόσωποι των κρατών της διεθνούς κοινότητας φάνηκαν αδύναμοι να συμφωνήσουν πάνω σ'ένα σταθερό όριο, με αποτέλεσμα η Συνδιάσκεψη αυτή να λήξει χωρίς καν ένα σχέδιο για μια μελλοντική απόπειρα λύσης του προβλήματος.

2.3.3γ. Η σημασία της νέας αποτυχίας για τα κράτη

Η μη συμβατική ρύθμιση του θέματος είχε ως πρακτικό αποτέλεσμα, αμέσως μετά τη λήξη της Συνδιάσκεψης του '60, οι Ηνωμένες Πολιτείες και τα υπόλοιπα κράτη που εκφράστηκαν υπέρ της ελευθερίας των θαλασσών, όπως η Μ.Βρεταννία, να διακηρύξουν εκ νέου την προσκόλλησή τους στα τρία μίλια. "Οι Ηνωμένες Πολιτείες", δήλωσε κατηγορηματικά ο αρχηγός της Αμερικανικής αντιπροσωπείας, "μετά την αδυναμία της Συνδιάσκεψης να φτάσει σε κάποιο συμβιβασμό, θα συνεχίσουν να εμμένουν στο όριο των τριών μιλίων. Η πρόταση των έξι μιλίων αποτέλεσε απλή προσφορά και η απόρριψή της αφήνει την προηγούμενη κατάσταση αμετάβλητη. Καμμία υποχρέωση δε δεσμεύει τα κράτη που παραμένουν στα τρία μίλια να αναγνωρίσουν τις διεκδικήσεις άλλων κρατών για μεγαλύτερη αιγιαλίτιδα".[45]

Παρόμοια ήταν η αντίδραση πέντε Δυτικοευρωπαϊκών κρατών - Βελγίου, Ιταλίας, Ισπανίας, Πορτογαλίας και Ελλάδας - τα οποία, μετά την απόρριψη της Αμερικανοκαναδικής πρότασης που είχαν υποστηρίξει, έκαναν φανερή με ρητή δήλωση την άρνησή τους να δεσμευτούν από την ψήφο τους.[46]
Ετσι για τα περισσότερα κράτη της Δύσης η μη λύση του προβλήματος της οροθέτησης συνδυάστηκε με την ενδυνάμωση της ισχύος των τριών μιλίων. Αντίθετα, οι χώρες της Ανατολικής Ευρώπης καθώς και τα Αφροασιατικά και Λατινοαμερικανικά κράτη δέχτηκαν την αποτυχία της Συνδιάσκεψης ως "απόδειξη" της πλήρους απόρριψης του κανόνα των τριών μιλίων.[47]

2.3.4. Συμπερασματικές σκέψεις

Καταλήγοντας θα θέλαμε να σχολιάσουμε τα εξής: Στα 1960, δυο χρόνια μετά την πρώτη κωδικοποιητική προσπάθεια της Γενεύης, οι αναζητήσεις των κρατών ως προς τη μοναδική θαλάσσια ζώνη κυριαρχίας τους, διέπονταν από τις ίδιες αντιθέσεις συμφερόντων. Στόχος των Δυτικών παρέμενε η αποτροπή ενός γενικευμένου καθεστώτος αποκλειστικής εκμετάλλευσης στη γειτονική θάλασσα των δώδεκα μιλίων ενώ πρόθεση των Ανατολικών και των Τριτοκοσμικών ήταν η εξασφάλιση και κατοχύρωση της αποκλειστικής χρήσης στις γειτονικές θάλασσες μέχρι τουλάχιστον τα δώδεκα μίλια. Μοναδική διαφοροποίηση σε σχέση με το '58 αποτέλεσε η ολοσχερής απομάκρυνση από την παραδοσιακή ρύθμιση των τριών μιλίων μιας και έγινε σαφές πως η ρύθμιση αυτή δεν ήταν δυνατόν να οδηγήσει σε συμφωνίες.

Προκειμένου να αποτραπεί μια γενικότερη αποδοχή των δώδεκα μιλίων η "χρυσή τομή" από τη μεριά των Δυτικών αναζητήθηκε στη συμβιβαστική λύση του "έξι συν έξι". Μάλιστα, οι Ηνωμένες Πολιτείες για να "εκμαιεύσουν" υπόσχεση υποστήριξης από τους Λατινοαμερικανούς μεθόδευσαν σειρά διαπραγματεύσεων με τα κράτη αυτά και εκδήλωση συμπαράστασης σε ένα είδος προνομιακής μεταχείρησης που οι Λατινοαμερικανοί προωθούσαν.

Ομως ο συμβιβασμός στον οποίο οδηγήθηκαν οι Δυτικοί δεν κρίθηκε ικανοποιητικός από τα παράκτια κράτη. Και αυτό διότι το χρονικό διάστημα των δέκα χρόνων που οι Μεγάλοι θεώρησαν ως "ελάχιστο αναγκαίο" για την αναζήτηση των νέων διεξόδων

αποτελούσε για τα παράκτια ένα δυσβάσταχτο χρονικό περιθώριο στη διάρκεια του οποίου αυτά έκριναν ότι θα ήταν δέσμια μιας αναγκαστικής συνεκμετάλλευσης.[48] Γι'αυτό αρνήθηκαν τη συμβιβαστική ενέργεια των Δυτικών.

Ηταν λοιπόν τα συγκρουόμενα συμφέροντα ανάμεσα στα αναπτυγμένα και τα υπανάπτυκτα κράτη που ήταν "υπεύθυνα" για την αποτυχία της Συνδιάσκεψης του '60. Το νόημα και τη σημασία τους ο Ιρανός αντιπρόσωπος, έδωσε με τις παρακάτω φράσεις που ουσιαστικά αποτελούν επίκριση της πρότασης "έξι συν έξι" και εκφράζουν μέσα σε λίγες γραμμές τις αντιθέσεις των κρατών και, μαζί,τους λόγους αποτυχίας της Συνδιάσκεψης: "Μια εξωτερική ζώνη [ζώνη αλιείας] χωρίς κυριαρχικά δικαιώματα και χωρίς περιορισμούς στις κινήσεις των πολεμικών πλοίων δε σημαίνει τίποτα. Η δεύτερη Συνδιάσκεψη θα πετύχει μόνο εάν τα ναυτικά κράτη θελήσουν να κατανοήσουν πλήρως αυτή την πραγματικότητα..... Κύριοι, αντιπρόσωποι των ναυτικών δυνάμεων. Είστε αρκούντως ισχυροί. Απολαμβάνετε πλήρως το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης. Δεν έχετε να φοβηθείτε τίποτα εάν αποδεχθείτε, χωρίς επιφυλάξεις και όρους, την αρχή των δώδεκα μιλίων. Εάν διστάσετε, εκφράζω έντονη ανησυχία ότι η Συνδιάσκεψη θα καταλήξει σε αποτυχία....".[49]

1. Στη δεύτερη Συνδιάσκεψη για το δίκαιο της θάλασσας (17 Μαρτίου- 26 Απριλίου 1960), η οποία συγκλήθηκε σύμφωνα με την απόφαση 1307 (XIII) της Γενικής Συνέλευσης της 10ης Δεκεμβρίου 1958, συμμετείχαν αντιπρόσωποι από 88 κράτη και παρατηρητές από διεθνείς ειδικευμένους και διακρατικούς οργανισμούς, βλ. Final Act of the Second United Nations Conference on the law of the sea, Doc. A/Conf.19|L.15, στο Second United Nations Conference on the Law of the Sea, Official Records, Summary Records of Plenary Meetings and of Meetings of the Committee of the Whole, Annexes and Final Act, 1960, (A/Conf.19/8), U.N., Geneva, σ. 175-176.

2. Συγκεκριμένα μέχρι το Φεβρουάριο του 1960 η πρακτική των κρατών ως προς το όριο της αιγιαλίτιδας ζνης παρουσίαζε την πιο κάτω εικόνα: Είκοσι έξι διεκδικούσαν τρία μέχρι πέντε μίλια - από αυτά τα είκοσι δυο ήταν υπέρ των τριών μιλίων - και είκοσι πέντε διεκδικούσαν έξι μέχρι δώδεκα μίλια - από αυτά τα δέκα ήταν υπέρ των έξι μιλίων και μόλις δεκατρία υπέρ των τριών μιλίων. Ακόμη δυο διεκδικούσαν πενήντα χιλιόμετρα και διακόσια μίλια αντίστοιχα και τέλος πέντε επιδίωκαν καθορισμό της αιγιαλίτιδας ζώνης τους "σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο", βλ. Doc. A/Conf.19/4, Synoptical table concerning the breadth and juridical status of the territorial sea and adjacent zones, ibid, σ.157-163.

3. Στα πλαίσια της Δεύτερης Συνδιάσκεψης του '60 λειτούργησαν τρείς Επιτροπές: η General Committee, η Committee of the Whole και η Credentials Committee. Το θέμα του καθορισμού του ορίου της αιγιαλίτιδας ζώνης μαζί και εκείνο των ζωνών αλιείας παραπέμφθηκαν για επεξεργασία στην Committee of the Whole η οποία κατέληξε σε ψηφοφορία μετά από 28 συνεδριάσεις (21 Μαρτίου - 13 Απριλίου). Για λεπτομέρειες βλ. Doc. A/Conf.19/L.4 ibid, σ.169-170.

4. βλ. Matine Daftary,A. Cours abregé sur la contribution des conférences de Genève en développement progressif du droit international de la mer,102 R.C.A.D.I., , 1961, σ.667.

5. A/Conf.13/C.1/L.80 και A/Conf.13/L.30

6. Η πρόταση στο αγγλικό πρωτότυπο είχε ως εξής : " Every State is entitled to fix the breadth of its territorial sea up to a limit of twelve nautical miles. If the breadth of its territorial sea is less than this limit, a State may establish a fishing zone contiguous to its territorial sea provided, however, that the total breadth of the territorial sea and the fishing zone does not exceed twelve nautical miles. In his zone a State shall have the same rights of fishing and of exploitation of the ving resourses of the sea as it has in its territorial sea." βλ. A/Conf.19/C.1/L.1 της 21ης Μαρτίου 1960,στο A/Conf.19/8, op.cit., σ.164.

7. βλ. Swarztrauber op.cit., σ.215.

8. Η πρόταση είχε ως εξής: 1. Every State is entitled to fix the breadth of its territorial sea up to a limit of twelve nautical miles..... 2. When the breadth of its territorial sea is less than twelve miles..... a State has a fishing zone contiguous to its territorial sea in which it has the same rights in respect of fishing and the exploitation of the living resources of the sea as it has in its territorial sea. This fishing zone.... will extend to the following limits: a) When the breadth of the territorial sea is from 3 to 6 miles, up to a limit of 18 miles; b) When the breadth of the territorial sea is from 7 to 9 miles, up to a limit of 15 miles; c) When the breadth of the territorial sea is from 10 to 11 miles, up to a limit of twelve miles. βλ. A/Conf.19/C.1/L.2 της 21ης Μαρτίου 1960, στο A/Conf.19/8, op.cit., σ.164.

9. Η πρόταση στο πρωτότυπο είχε ως εξής: " 1. A State has the right to fix the breadth of its territorial sea up to a maximum of 12 miles... 2. A State, if the breadth of its territorial sea is less than 12 miles, has the right to establish a fishing zone contiguous to its territorial sea extending to a maximum of 12 miles... 3. A State has in this fishing zone the same rights of fishing and of exploitation of the living resources of the sea as it has in its territorial sea. 4 A State if it has fixed the breadth of its territorial or contiguous fishing zone at less than 12 miles, has the right, vis-à-vis any other state with a different delimitation thereof, to exercise the same sovereignty or exclusive fishing rights beyond its fixed limits up to the limits fixed by that other State." βλ. Doc. A/Conf.19/C.1/L.6 της 6ης Απριλίου 1960, στο A/Conf.19/8, op.cit., σ. 167-168. Η πρόταση αυτή στην ουσία αποτέλεσε επανατοποθέτηση της Σοβιετικής πρότασης (A/Conf.19/C.1/L.1) και αναθεώρηση της πρότασης του Μεξικού (A/Conf.19/C.1 /L.2). Για λεπτομέρειες βλ. Garcia-Robles, A., A Reply, Dean,A.H., A Response, The Second United Nations Conference on the law of the sea, 55 A.J.I.L., Notes and Comments, 1961, σ.673-676.

10. βλ. Doc. A/Conf.19/C.1/L.2/Rev.1/ της 11ης Απριλίου 1960. Η πρόταση αυτή υποστηρίχθηκε τελικά και με την ψήφο της Σοβιετικής Ενωσης που απέσυρε τη δική της πρόταση προκειμένου να ενισχύσει την κοινή πρόταση των αναπτυσσομένων, βλ. Report of the Committee of the Whole, Doc.A/Conf./19/L.4, στο A/Conf.19/8, σ.170.

11. A/Conf.19/C.1/L.2., ibid.

12. " A grave threat was presented by the so-called " 18-Power proposal..", Dean, The fight for freedom of the seas, op.cit., σ.774.

13. βλ. Doc. A/Conf.19/C.1/L.3 της 23ης Μαρτίου 1960 και Doc. A/Conf.13/C.1/L.159/Rev.2 της 19ης Απριλίου 1958. Επίσης, Doc. A/Conf.19/C.1/ L.4 της 24ης Μαρτίου 1960, και A/Conf.13/C.1/L.77/Rev. 3 της 17ης Απριλίου 1958, στο A/Conf.19/8, op.cit., σ.166-167.

14. βλ. άρθρο 3: " Any State whose vessels have made a practice of fishing in "the outer zone" of another State during the period of five years immediately preceding 1 January 1958....may continue to fish within the outer 6 miles of that zone for the same groups of species as were taken therein during the base period to an extent not exceeding in any year the annual average level of fishing carried on it the outer zone during the said period, Doc. A/Conf.19/C.1/L.3 στο A/Conf. 19/8, op.cit., σ.166.

15. Ο Dean διατύπωσε τα εξής: "Εάν μια τέτοια λύση γίνει αποδεκτή τα δικαιώματα αυτά πρέπει να παραχωρούνται σε όλα τα κράτη δίχως περιορισμό.... Σε αντίθετη περίπτωση μια τέτοια λύση θα οδηγούσε σε όφελος μερικών μόνο κρατών και θα ερχόταν σε αντίθεση με τη θεωρία της ισότητας που διακηρύσσεται από το Χάρτη των Ενωμένων Εθνών... Μια τέτοια λύση θα μεροληπτούσε εις βάρος όλων των νέων κρατών και των κρατών που δε διαθέτουν τους αναγκαίους οικονομικούς πόρους για τη δημιουργία αλιευτικών στόλων μεγάλου βεληνεκούς.... " βλ.General debate, 5th meeting of the Committee of the Whole, A/Conf.19/8, op.cit., σ.50.

16. Η πρόταση είχε ως εξής: "1. A State is entitled to fix the breadth of its territorial sea up to a maximum of 6 n.m..... 2. A State is entitled to establish a fishing zone contiguous to its territorial sea extending to a maximum limit of 12 n.m. from the baseline in which it shall have the same rights in respect of fishing and the exploitation of the living resources of the sea as it has in its territorial sea. 3. Any State whose vessels have made a practice of fishing in the outer 6 m. of the fishing zone established by the coastal State... for the period of 5 years immediately preceding 1 January 1958, may continue to do so for a period of 10 years

from 31 October 1960 ,", βλ. Doc. A/Conf.19/C.1/L.10 της 8ης Απριλίου 1960 στο A/Conf.19/8, op.cit., σ.169.

17. βλ. Ροζάκης, Το δίκαιο της θάλασσας, op.cit., 76, υποσ. 133

18. Η τροποποίηση της Αργεντινής είχε ως εξής: " In any area of the high seas adjacent to its exclusive fishing zone the coastal state shall have a preferential right of fishing especially if its economic development or the feeding of its population depends on that activity." βλ. A/Conf.19 /C.1/L.1 25η Συνεδρίαση της Committee of the Whole, στο A/Conf.19/8, op.cit., σ. 134. Τροποποίηση στην πρόταση των Ενωμένων Πολιτειών - Καναδά υποβλήθηκε και από τη Γουατεμάλα η διατύπωση της οποίας είχε ως εξής: " Any State whose vessels have made a practice of fishing "in a lawful manner and without opposition from the coastal State" βλ. A/Conf.19/C.1/L.12, ibid.

19. Η διατύπωση της πρότασης της Ισλανδίας είχε ως εξής: " Where a people is overwhelmingly depended upon its coastal fisheries for its livelihood or economic development and it becomes necessary to limit the total catch of a stock of fish in areas adjacent to the coastal fisheries zone, the coastal State shall have preferential rights under such limitations to the extent rendered necessary by its dependence on the fishery...." βλ. A/Conf.19/C.1/L.7 and L.7/Rev.1 της 6ης και 12ης Απριλίου 1960, ibid, σ.168,169.

20. A/Conf.19/C.1/L.8, στο A/Conf.19/8.

21. A/Conf.19/C.1/L.9, ibid.

22. Συγκεκριμένα: Η πρόταση "των 18" απορρίφθηκε με 39 ψήφους κατά- ανάμεσα στις οποίες και της Ελλάδας - 36 υπέρ και 13 αποχές. Η τροποποίηση της Αργεντινής στην κοινή πρόταση Ηνωμένων Πολιτειών - Καναδά απορρίφθηκε με 33 ψήφους κατά - ανάμεσα σ'αυτές και της Ελλάδας - 27 υπέρ και 28 αποχές. Η προσθήκη που έγινε από τη Γουατεμάλα στην πρόταση Ηνωμένων Πολιτειών - Καναδά απορρίφθηκε επίσης με 44 ψήφους κατά - ανάμεσα σ'αυτές και της Ελλάδας - 3 υπέρ και 41 αποχές. Οι υπόλοιπες προτάσεις είχαν αποσυρθεί πριν την ψηφοφορία. βλ. ibid, σ.150-152.

23. A/Conf.19/C.1/L.10.

24. Υπογραμμιζεται ότι η πρόταση αυτή υιοθετήθηκε εξασφαλίζοντας μεγαλύτερη από την απλή πλειοψηφία που απαιτείτο στην Επιτροπή - 43 ψήφοι υπέρ, 33 κατά και 12 αποχές -. Ανάμεσα στα κράτη που ψήφισαν υπέρ της κοινής πρότασης των Ενωμένων Πολιτειών - Καναδά ήταν και η Ελλάδα, βλ. στο A/Conf.19/8, op.cit., σ.152

25. Η πρόταση της Ισλανδίας συγκέντρωσε 31 ψήφους υπέρ, 11 κατά και 46 αποχές. Η Ελλάδα ήταν ανάμεσα στις χώρες που έδωσαν αρνητική ψήφο, ibid, σ.151.

26. βλ. 5η Συνεδρίαση, 19 Απριλίου 1960, στο A/Conf.19/8.

27. βλ. Πρόταση Ισλανδίας η οποία αποτέλεσε την πρώτη, κατά σειρά, πρόταση στο κείμενο της Αναφοράς της Επιτροπής (A/Conf.19/L.4 and Annex) ibid, σ.170-171.

28. βλ. Κοινή Αμερικανο-καναδική πρόταση που αποτέλεσε τη δεύτερη πρόταση στην Αναφορά της Επιτροπής, ibid.

29. Για τις Ηνωμένες Πολιτείες η τακτική προσέγγισης που ακολουθούσε η Σοβιετική Ενωση προς την Αργεντινή, ώστε η τελευταία να υποβάλει εκ νέου στην Ολομέλεια την πρόταση της περί προνομιακών δικαιωμάτων, συνιστούσε επιπλέον "απειλή" μιας και γινόταν φανερό ότι η πρόταση αυτή, ξεκάθαρα ενάντια στα Αμερικανικά συμφέροντα, θα υποστηριζόταν, αυτή τη φορά, απο όλα τα Ανατολικά πιθανόν και τα Αραβικά κράτη, βλ. Dean, The fight for freedom of the seas, op.cit., σ.778.

30. Το κείμενο στο πρωτότυπο είχε ως εξής: "...the coastal State has the faculty of claiming preferential fishing rights in any area of the high seas adjacent to its exclusive fishing zone when it is scientifically established that a special situation or condition makes the exploitation of the living resourses of the high seas in that area of fundamental importance to the economic development of the coastal State or the feeding of its population." βλ. Doc A/Conf.19/L.12 της 22ας Απριλίου, στο A/Conf.19/8, op.cit., σ. 173.

31. Κολομβία, Δομινικανή Δημοκρατία, Ονδούρα, Κόστα Ρίκα, Χιλή, Γουατεμάλα και Αργεντινή.

32. Ελ Σαλβαδόρ, Ισημερινός.

33. Ισως αυτός να ήταν ο λόγος που οδήγησε τους αντιπροσώπους της Σοβιετικής Ενωσης και της Σαουδικής Αραβίας, λίγο πριν την ψηφοφορία, να καταγγείλουν τον κανόνα της πλειοψηφίας των 2/3 και να ανακοινώσουν ότι, όποια και αν ήταν η απόφαση της Συνδιάσκεψης, οι χώρες τους δεν επρόκειτο να αρνηθούν τις διεκδικήσεις για τα δώδεκα μίλια. βλ. ανακοινώσεις αντιπροσώπων της Σαουδικής Αραβίας (A/Conf.19/SR.11) και Σοβιετικής Ενωσης (A/Conf.19/ SR.12).

34. Η τροποποιητική πρόταση των Τριών εξασφάλισε 58 ψήφους υπέρ, 19 κατά και 10 αποχές. Η Ελλάδα ήταν ανάμεσα στα κράτη που υποστήριξαν την πρόταση των τριών. Αντίθετα η Σοβιετική Ενωση και όλα τα Ανατολικά κράτη, εκτός από τη Γιουγκοσλαβία, ψήφισαν κατά της πρότασης, βλ. A/Conf.19/8, op.cit., σ.29 - 30.

35. Οι Ηνωμένες Πολιτείες και ο Καναδάς τροποποίησαν την πρότασή τους, που αποτέλεσε πλέον το έγγραφο A/Conf.19/L.11, προκειμένου να αποσαφηνίσουν ορισμένα σημεία στη διατύπωση. Ετσι ανάμεσα στα άλλα αποσαφήνισαν ότι η ζώνη αλιείας πέρα από τα έξι μίλια της αιγιαλίτιδας ζώνης αποτελούσε "ζώνη αλιείας στην ανοιχτή θάλασσα", ibid, σ.173.

36. Συγκεκριμένα: Ο Ισημερινός ύστερα από την άρνηση των Ενωμένων Πολιτειών να δώσουν τη συγκατάθεσή τους για την απαλλαγή του από διεκδικήσεις τους που χρονολογούσαν ήδη από το 1953 απέσυρε, την τελευταία στιγμή πριν την ψηφοφορία, την υπόσχεση για αποχή και καταψήφισε την πρόταση. Η Χιλή, αν και είχε υποσχεθεί την υποστήριξή της στην κοινή Αμερικανο-καναδική πρόταση με την προϋπόθεση της υποστήριξης της τροποποιητικής πρότασης των Τριών (A/Conf.19/L.12) από τις Ηνωμένες Πολιτείες, εντούτοις, απέσυρε την υπόσχεσή της με το αιτιολογικό ότι δε θα μπορούσε να πείσει το Περού να την απαλλάξει από τις υποχρεώσεις που αυτή είχε αναλάβει ως CEP το 1952 και το 1954. Τέλος η Ιαπωνία αντί να ψηφίσει υπέρ της κοινής πρότασης, όπως είχε υποσχεθεί, απείχε με το αιτολογικό ότι η τροποποιητική πρόταση των Τριών ήταν τελικά αντίθετη προς τα συμφέροντα αλιείας της, βλ. λεπτομέρειες ibid, σ.779-782.

37. Κατά την ψηφοφορία τα κράτη της Ασίας, της Αφρικής και της Λατινικής Αμερικής καθώς και η ομάδα των Αραβικών κρατών εμφανίστηκαν διαιρεμένα. Από αυτά 28

έδωσαν θετική ψήφο, 17 καταψήφισαν ενώ 5 απείχαν. Αντίθετα, τα Ανατολικά κράτη ψήφισαν ομόφωνα κατά της πρότασης. (βλ. A/Conf.19/8, op. cit., thirteenth plenary meeting, April 26, 1960, para. 18, σ.30. Επίσης, Tung, op.cit., και N.Y. Times, April 27, 1960). Την πρόταση υπερψήφισαν όλα τα Δυτικά κράτη ανάμεσα στα οποία και η Ελλάδα, με εξαίρεση την Ισλανδία που την καταψήφισε.

38. A/Conf.19/L.4 and Annex.

39. Η πρώτη πρόταση της Προπαρασκευαστικής Επιτροπής, δηλαδή η πρόταση της Ισλανδίας, απορρίφθηκε με 25 ψήφους υπέρ, 37 κατά - ανάμεσα και η ψήφος της Ελλάδας - και 26 αποχές, βλ. A/Conf.19/8,op.cit., σ.29.

40. Η νέα πρόταση της Ισλανδίας είχε ως εξής: " The protection of the traditional fishery rights shall not apply to the situation where a people is overwhelmingly dependent upon its coastal fisheries for its livelihood or economic development." βλ. A/Conf.19/L.13 της 22ας Απριλίου 1960, ibid, σ.174.

41. Η πρόταση συγκέντρωσε 24 ψήφους υπέρ, 48 κατά - ανάμεσα και η ψήφος της Ελλάδας - και 15 αποχές, βλ. ibid, σ.29.

42. Τα κράτη αυτά ήταν τα εξής: Ινδονησία, Ιράκ, Λίβανος, Μεξικό, Μαρόκο, Σαουδική Αραβία, Σουδάν, Ενωμένη Αραβική Δημοκρατία, Βενεζουέλα και Υεμένη.

43. βλ. A/Conf.19/L.9 της 22ας Απριλίου 1960.

44. Η πρόταση συγκέντρωσε 32 ψήφους υπέρ, 38 κατά - ανάμεσα και η ψήφος της Ελλάδας - και 18 αποχές. Και σ'αυτή την ψηφοφορία οι ψήφοι των Λατινοαμερικανικών κρατών εμφανίστηκαν διαιρεμένοι. Μόνο ο Παναμάς, το Περού και ο Ισημερινός υποστήριξαν την πρόταση. Από τα υπόλοιπα Λατινοα-μερικανικά κράτη ορισμένα απείχαν ενώ τα περισσότερα καταψήφισαν την πρόταση. Αντίθετα τα Ανατολικά κράτη, εκτός από την Πολωνία που απείχε, καθώς και τα Αραβικά κράτη υποστήριξαν την πρόταση, βλ. ibid, σ.31.

45. βλ. A/Conf.19/Sr.14, σ.6 και A/Conf.19/8, σ.34. Επίσης Dean, The second Geneva conference on the law of the sea, op. cit., σ.788.

46. βλ. A/Conf.19/8, op.cit., σ.32-35.

47. βλ. και Oda, op.cit., σ.12.

48. Δεν ήταν λίγα τα κράτη που διακήρυξαν ως "πραγματική αδικία" το να ανεχθούν "τρίτους" μέσα στις θάλασσές τους, έστω και για ένα περιορισμένο χρονικό διάστημα. "Αν λάβουμε υπόψη το ότι δεν καθορίζονται οι "συνθήκες" κάτω από τις οποίες είναι δυνατόν να πραγματοποιηθεί η συμμετοχή των τρίτων κρατών στην αλιευτική εκμετάλλευση των παρακτίων, υπάρχει φόβος τα τρίτα κράτη, χρησιμοποιώντας εντατικές μεθόδους εκμετάλλευσης να επωφεληθούν παράνομα το περιορισμένο διάστημα των δέκα χρόνων" υποστήριξε ο Γιουγκοσλάβος αντιπρόσωπος, Bartos (βλ. A/Conf.19/8, op.cit., σ. 133). Και ο Subardjo, αντιπρόσωπος της Ινδονησίας, πρόσθεσε προς την ίδια κατεύθυνση: "Ενώ οι τρίτοι θα έχουν δέκα χρόνια για να προσαρμοστούν σε καινούργιες μεθόδους αλιείας θα μπορούν, στο ίδιο διάστημα, να εκμεταλλεύονται στο "έπακρο" και την αλιεία των γειτονικών θαλασσών των παράκτιων κρατών". (ibid,

σ.136. βλ. ακόμα Δηλώσεις των αντιπροσώπων του Μεξικού, Garcia Robles, και της Τσεχοσλοβακίας, Rechota, ibid, σ.130 και 143).

49. βλ. A/Conf.19/8,, op.cit., σ.104. Επίσης United Nations, Official Records of the Second United Nations on the Law of the Sea, Geneva, 17, March - 26 April 1960, Committee of the Whole, Verbatim Records of the General Debate (A/Conf.19/9), U.N., N.Y., σ.318, και Matine- Daftary, op.cit.,, σ.669-670.

3. Η ανυπαρξία ενός γενικού κανόνα ως προς το όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης: Διαπιστώσεις και συμπεράσματα

Στο σημείο αυτό θα θέλαμε να διατυπώσουμε ορισμένες σκέψεις ως προς το εάν, τελικά, ίσχυσε ή όχι ένας γενικός κανόνας σχετικά με το όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης. Ετσι:

Λαμβάνοντας υπόψη από τη μια, την πλούσια αλλά ποικιλόμορφη πρακτική που διαμορφώθηκε από τις αρχές της δεκαετίας του '30 σε σχέση με το όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης και από την άλλη, την αδυναμία των κρατών να καταλήξουν σε ένα γενικά αποδεκτό όριο στα πλαίσια των Συνδιασκέψεων[1] που ασχολήθηκαν με το θέμα ως τις αρχές της δεκαετίας του '60, δεν μπορούμε να ισχυριστούμε πως υπήρξε ένας γενικός κανόνας ως προς το όριο των θαλάσσιων συνόρων των κρατών. Υπήρξε βέβαια συμφωνία ανάμεσα στα κράτη πως το όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης θάπρεπε να καθορίζεται σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο. Ομως, δεν υπήρξε καμμιά απολύτως συμφωνία ως προς το όριο καθεαυτό. Παρά το γεγονός ότι η λύση του προβλήματος συνδέθηκε με αλλεπάλληλες συνδιαλλακτικές προτάσεις στα πλαίσια των Συνδιασκέψεων καμμιά από αυτές δεν εξασφάλισε γενική συμφωνία. Ολες οι προτάσεις για την υιοθέτηση μιας στενής η μιας πλατιάς αιγιαλίτιδας ζώνης προσέκρουσαν στα συγκρουόμενα συμφέροντα των κρατών και κανένας κανόνας δεν έγινε αποδεκτός σχετικά με το όριο.

Κατόπιν αυτών η άποψη ότι "η έλλειψη συμφωνίας και η ποικιλία λύσεων στην πρακτική ως τις αρχές της δεκαετίας του '60 δεν επέτρεψαν ούτε επιτρέπουν τη διαπίστωση ύπαρξης γενικού κανόνα που να ορίζει το όριο στα τρία μίλια"[2] μας βρίσκει απόλυτα σύμφωνους.

Υπήρξαν ωστόσο συγγραφείς που υποστήριξαν τα τρία μίλια ως κανόνα του διεθνούς δικαίου.[3] Οπως άλλωστε και σε μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο - πρώτες δεκαετίες του αιώνα - έγινε σαφές ότι τα τρία μίλια αποτέλεσαν το όριο που υιοθετήθηκε από το σύνολο σχεδόν της πρακτικής των κρατών, ακόμα και τα Σκανδιναβικά και Ιβηρικά κράτη που στο παρελθόν διεκδίκησαν πάντοτε μεγαλύτερα όρια.[4] Ακόμη και τότε όμως δεν μπορούμε να ισχυριστούμε τη διαπίστωση ύπαρξης ενός γενικού κανόνα. Για τη συγκεκριμένη αυτή χρονική περίοδο θεωρούμε λοιπόν πιο ορθή την εξής διατύπωση: Τα τρία μίλια δεν αποτέλεσαν γενικό κανόνα του διεθνούς δικαίου όμως πήραν τη διάσταση εθιμικού κανόνα δικαίου.

Αλλωστε οι συνθήκες από τότε μεταβλήθηκαν. Και μπορεί μεν το όριο των τριών μιλίων να εξακολούθησε να ισχύει για τα περισσότερα ναυτικά κράτη αλλά επικράτησε τάση για επέκταση του ορίου αυτού. Η διαμάχη ανάμεσα στα συμφέροντα των παράκτιων και των ναυτικών κρατών κατέληξε, ουσιαστικά, σε μια αποκόλληση από τα παραδοσιακά τρία μίλια και σε μια ελαστικοποίηση του καθεστώτος.

Και ενώ η νομιμότητα των διεκδικήσεων μέχρι τα δώδεκα μίλια φάνηκε να προκαλεί κάποιες αμφισβητήσεις, ωστόσο, έγινε σαφές ότι διεκδικήσεις πέρα από τα δώδεκα μίλια δεν ήταν θεμιτές. Αυτή ήταν και η θέση της Επιτροπής Διεθνούς Δικαίου η οποία, όπως αναφέρθηκε, αν και δεν κατάφερε να καταλήξει σ'ένα κοινό μέτρο οροθέτησης, εντούτοις, κατέληξε στην υιοθέτηση μιας πρότασης με την οποία αναγνωρίστηκε ότι τα επιτρεπόμενα όρια μπορούσαν να κυμαίνονται μόνο μέχρι τα δώδεκα μίλια.[5]

Η αποτυχία των Συνδιασκέψεων να δώσουν λύση στο θέμα μας επιτρέπει να υποστηρίξουμε ότι μοναδική διαπίστωση που παραμένει ακριβής ως προς αυτό είναι εκείνη της Επιτροπής Διεθνούς Δικαίου η οποία φαίνεται να αποτελεί και το ισχύον νομικό καθεστώς που πρέπει να αναγνωρίζεται σχετικά με τη ρύθμιση του ορίου της αιγιαλίτιδας ζώνης, όχι μόνο για τη χρονική περίοδο που εξετάζουμε αλλά και μέχρι να τεθεί σε ισχύ η Νέα Σύμβαση του '82 με την οποία δόθηκε οριστική λύση στο πρόβλημα.[6] Ενα επιπλέον στοιχείο που επιβεβαιώνει τον παραπάνω ισχυρισμό είναι η ίδια η Σύμβαση του '58 για την Αιγιαλίτιδα ζώνη και τη Συνορεύουσα ζώνη σχετικά με τη ρύθμιση της συνορεύουσας ζώνης. Το άρθρο 24 της Σύμβασης αναφέρει ότι "η συνορεύουσα ζώνη δεν πρέπει να ξεπερνάει τα δώδεκα μίλια από τις γραμμές βάσης από τις οποίες μετράται το πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης". Αν ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι η συνορεύουσα ζώνη αποτελεί τμήμα των ανοιχτών θαλασσών που εκτείνεται πέρα από την αιγιαλίτιδα ζώνη συνεπάγεται a fortiori ότι η αιγιαλίτιδα ζώνη δεν μπορεί να επεκτείνεται πέρα από τα δώδεκα μίλια.[7]

Ετσι στη διεθνή κοινότητα της μεταπολεμικής περιόδου μέχρι και τα τέλη της δεκαετίας το '50, εποχή όπου εξακολουθεί να είναι πρωταρχικό τα μέλημα της ελευθεροπλοίας, η αρχή που επικρατεί είναι εκείνη του μονομερούς καθορισμού της αιγιαλίτιδας ζώνης για κάθε κράτος. Ομως, ο μονομερής καθορισμός, όπως έγραψε και ο Ροζάκης, δεν μπορεί παρά να βρίσκεται μέσα σε ορισμένα αποδεκτά πλαίσια : α) της αποδοχής του καθεστώτος της ελευθερίας των θαλασσών β) της υιοθέτησης μιας αιγιαλίτιδας ζώνης μέχρι δώδεκα μίλια και γ) της φροντίδας για τα συμφέροντα του συνόλου των κρατών της διεθνούς κοινότητας.[8]

1. βλ. Συνδιασκέψεις της Χάγης του '30 και της Γενεύης του '58 και '60.

2. βλ. Ευσταθιάδης, βιβλ. 5ο, op.cit., σ.135.

3. Ανάμεσα σ'αυτούς ήταν και οι Wheaton, Jessup, Lawrence.

4. βλ. Swarztrauber, op.cit., σ.110-115.

5. βλ. Y.I.L.C., 1956, Vol.II, op.cit., Doc A\3159, άρθρο 3. σ. 256.

6. Η σύμβαση της Γενεύης του '58 για την Αιγιαλίτιδα ζώνη και τη Συνορεύουσα ζώνη αποτελεί το θετικό δίκαιο (lex lata) μέχρι να τεθεί σε ισχύ η Νέα Σύμβαση του '82.

7. βλ. επίσης Akehurst, op.cit., σ.267 και Ευσταθιάδης, βιβλ. 5ο, op.cit., σ.137.

8. Ροζάκης, Το δίκαιο της θάλασσας, op.cit., σ.66.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

# ΡΥΘΜΙΣΗ ΤΟΥ ΟΡΙΟΥ ΤΗΣ ΑΙΓΙΑΛΙΤΙΔΑΣ ΖΩΝΗΣ ΑΠΟ ΤΟ ΝΕΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

## 1. Γενικές παρατηρήσεις

Το δίκαιο της θάλασσας που αναδύθηκε από τη Γενεύη δεν έμελε να έχει μακροχρόνια επιτυχία. Οι θεμελιώδεις διεθνείς εξελίξεις και αλλαγές που ακολούθησαν μετά το 1960 οδήγησαν στην πρόωρη "απαρχαίωση" ενός μεγάλου τμήματος του δικαίου αυτού και, επιπλέον, στον αναπροσανατολισμό της διεθνούς πολιτικής στα θαλάσσια θέματα.

Τρεις υπήρξαν οι αποφασιστικοί παράγοντες για τη γενικότερη μεταστροφή: Πρώτο, ο ραγδαίος, μετά την αποαποικιοποίηση, πολλαπλασιασμός των κρατών και το ενδιαφέρον των νέων κρατών για τη διαφοροποίηση της θεσμικής υποδομής της διεθνούς κοινότητας.[1] Δεύτερο, η διόγκωση των αναγκών των κρατών σε πρώτες ύλες και σ'αγαθά διατροφής και η στροφή ενδιαφέροντος προς τον ενάλιο πλούτο και τους θαλάσσιους βυθούς. Και τρίτο, η εντυπωσιακή εξέλιξη της τεχνολογίας επιτρέπουσα πλέον την εκμετάλλευση του πλούτου της θάλασσας και διαψεύδουσα όλα τα επιστημονικά προγνωστικά στα χρόνια που ακολούθησαν τις Συνδιασκέψεις της Γενεύης[2].

Νέες τάσεις λοιπόν διαμορφώθηκαν στο χώρο του δικαίου της θάλασσας μετά το 1960. Και νέα οπτική, για την ελευθερία των θαλασσών, διαφάνηκε στην πολιτική των κρατών. Οι παλιές ιδέες για την απόλυτη ελευθερία και το απαραβίαστο των θαλασσών έδωσαν τη θέση τους στην ιδέα της "Θεσμοποιημένης οικειοποίησης των θαλασσών". Και η πρακτική των κρατών στις δεκαετίες που ακολούθησαν, του '60 και '70, δείχνει ακριβώς τη διαφοροποιημένη στάση της διεθνούς κοινότητας.[3] Μια στάση που είχε ως αποτέλεσμα από τη μια, τη συρρίκνωση της ελευθερίας των θαλασσών και τον περιορισμό της στο συστατικό στοιχείο της ελευθεροπλοίας και από την άλλη, την ισχυροποίηση διεκδικητικών τάσεων από τα παράκτια κράτη για την καθιέρωση κυριαρχίας ή δικαιοδοσίας πάνω στο μεγαλύτερο δυνατό τμήμα των γειτονικών θαλασσών.

Κάτω από τέτοιες συνθήκες τα κράτη δεν άργησαν να οδηγηθούν στη συνειδητοποίηση της ανεπάρκειας του δικαίου των Συμβάσεων του '58 και στην αναζήτηση ενός "νέου" δικαίου που να διέπει το θαλάσσιο χώρο. Το "νέο" δίκαιο της θάλασσας οριστικοποιήθηκε μέσα από τις κοπιώδεις διεργασίες και διαπραγματεύσεις των εννέα χρόνων που συνολικά διήρκεσε η Τρίτη Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών. Και η Νέα Ενιαία Σύμβαση που υπογράφηκε στα πλαίσια της Συνδιάσκεψης αποτελεί μοναδικό συμβατικό κείμενο με το οποίο πραγματοποιήθηκε, μετά από τόσα χρόνια νομικής αστάθειας και εκκρεμότητας, η λύση στο πρόβλημα της οροθέτησης της αιγιαλίτιδας ζώνης.

Υπογραμμίζεται ωστόσο πως το "νέο" δίκαιο δεν μπορεί να λειτουργήσει αποκλειστικά και σ'όλη του την έκταση αν η Νέα Σύμβαση μένει ανεπικύρωτη. Και μάλιστα αν αυτή δεν επικυρωθεί τουλάχιστον από ένα ικανοποιητικό αριθμό κρατών που να είναι δηλωτικός της στέρεης πεποίθησής τους για ουσιαστική αποδοχή και πιστή εφαρμογή των νέων κανόνων.

Στις σελίδες που ακολουθούν επιχειρείται μια διερεύνηση των εργασιών της Τρίτης Συνδιάσκεψης σε σχέση με το πρόβλημα του ορίου και τη λύση του που τότε για πρώτη φορά, συμβατικά, επιτεύχθηκε. Καταρχήν εξετάζονται οι θέσεις και οι απόψεις που διατυπώθηκαν από τη "Μόνιμη Επιτροπή για την Ειρηνική χρήση του θαλάσσιου και ωκεάνιου βυθού πέρα από τα όρια της εθνικής δικαιοδοσίας", τη γνωστή Sea-Bed Commitee η οποία, ως νομοπαρασκευαστικό όργανο, ανέλαβε να επεξεργαστεί τις προτάσεις των κρατών και να προλειάνει το έδαφος για την τελική λήψη των αποφάσεων.[4] Στη συνέχεια εξετάζεται το θέμα στα πλαίσια της ίδιας της Συνδιάσκεψης .

1. Πάνω στο θέμα αναφέρει, σχετικά, ο Anand: " The developing Asian-African countries, supported by the Latin American States, criticized the 1958 Conventions, which, they felt, had jeopardized their economic development. The practical application of the 4 conventions had brought to light their gaps, deficiencies and imprecisions. Although "it would be a serious mistake to wipe the state clean and start again from the beginning", the developing countries felt that these conventions "should not be considered as sacrosanct either". The law, they suggested "should control and guide events rather than lag behind them", βλ. Anand,R.P., Law of the sea, Caracas and beyond,1980, σ.44. Και ο Röling γράφει σχετικά: "The new poor nations, vulnerable and economically weal, require from the law of nations protection against the States with great military and economic strength. And they expect to receive technical and economic assistance from the world community, since their law standard of living has become intolerable. A community in which the majority of the members are indigent has need of a law that expresses the responsibility of the whole for the part", βλ.Röling,B.A. International law in an Expanded World, 1960,Djambatan , Amsterdam σ.15.

2. Για μια εξαιρετική ανάλυση των παραγόντων αυτών βλ. Ροζάκης, Το δίκαιο της θάλασσας, op.cit., σ.109-132.

3. Στα χρόνια μετά τις Συνδιασκέψεις της Γενεύης η επεκτατική πολιτική των παράκτιων κρατών στο θέμα της αιγιαλίτιδας ζώνης παρουσίαζε μια εικόνα που είχε ως εξής: Στα 1958, 1η Ιανουαρίου, από ένα σύνολο εξήντα εννέα κρατών σαράντα ένα κράτη είχαν τρία ή τέσσερα μίλια, δέκα τέσσερα κράτη πέντε ως έντεκα μίλια, δώδεκα κράτη δώδεκα μίλια και τέλος δυο κράτη διακόσια μίλια. Τουναντίον στα 1968, 1η Ιανουαρίου, από ένα σύνολο ενενήντα πέντε κρατών μόνο τριάντα πέντε κράτη είχαν τρία ή τέσσερα μίλια, είκοσι κράτη πέντε ως έντεκα μίλια, τριάντα έξι κράτη δώδεκα μίλια και τέλος τέσσερα κράτη διακόσια μίλια. (βλ. Lay, Churchill, Nordquist, Vol. II, op.cit., σ. 873 και Τιμαγένους, Το δίκαιον της θαλάσσης και το Αιγαίον, "Διαλέξεις", Ιούλ. 1975, σ.23-24. Για μια εξαιρετικά διαφωτιστική ανάλυση της πρακτικής των κρατών μετά τις Συνδιασκέψεις της Γενεύης βλ. επίσης Ροζάκης, Το δίκαιο της θάλασσας, op.cit., σελ.133-245).

Στα 1972 1η Ιανουαρίου, ουσιαστικά ένα χρόνο προτού τη σύγκλιση της Τρίτης Συνδιάσκεψης, από ένα σύνολο εκατόν δέκα κρατών μόνο τα τριάντα έξι είχαν τρία ή τέσσερα μίλια. Αντίθετα ο αριθμός των κρατών που διεκδικούσαν δώδεκα μίλια είχε ανέλθει στα σαράντα εννέα. Ακόμα δεκατέσσερα κράτη είχαν έξι η δέκα μίλια, τέσσερα κράτη από δέκα πέντε ως εκατόν ενενήντα εννέα μίλια και επτά κράτη διακόσια μίλια (βλ. ibid).

Τέλος στα 1978, 1η Νοεμβρίου και ενώ οι εργασίες της Τρίτης Συνδιάσκεψης, συνεχίζονταν, οι διεκδικήσεις των κρατών είχαν έτσι: Από ένα σύνολο εκατόν είκοσι πέντε κρατών, δέκα έξι κράτη παρέμεναν ακόμα στα τρία μίλια. Αντίθετα εβδομήντα επτά κράτη είχαν καθιερώσει τα δώδεκα μίλια. Επιπλέον, δέκα τέσσερα κράτη είχαν διακόσια μίλια, από τέσσερα κράτη είχαν τέσσερα και έξι μίλια αντίστοιχα, τρία κράτη είχαν τριάντα μίλια, τέσσερα κράτη είχαν πενήντα μίλια και τέλος από ένα κράτος είχαν δέκα, δεκαπέντε, είκοσι, εκατό και εκατόν πενήντα μίλια αντίστοιχα.( βλ. Nordquist, M., Simmonds, K., New Directions in the law of the sea, Documents, 1980, Oceana Publications, INC, Vol.X, σελ.472-476).

Αν στην πιο πάνω εικόνα προστεθούν και οι λοιπές - εντυπωσιακές - επεμβάσεις των παράκτιων κρατών έξω από τις αιγιαλίτιδες ζώνες προς τις ανοιχτές θάλασσες που πραγματοποιήθηκαν την ίδια, σχεδόν, χρονική περίοδο,(βλ. και Ροζάκης, Το δίκαιο της θάλασσας, op. cit.) διαπιστώνεται πλέον μια ουσιαστική μετατόπιση των

ενδιαφερόντων της πλειονότητας των κρατών στο θέμα της κυριαρχίας και της οικειοποίησης των θαλασσών.

4. Λεπτομέρειες για τη Sea-Bed Committee βλ. στο Ροζάκη, op.cit., σ.263-277 και Τσάλτα, op.cit., σ.66-67.

## 2.Προπαρασκευαστικό στάδιο της Τρίτης Συνδιάσκεψης: Από τη μινιμαλιστική θεωρία του '50 στη μαξιμαλιστική θεωρία του '70

### 2.1. Εισαγωγικά

Οταν το πρόβλημα του ορίου άρχισε να συζητείται στην Επιτροπή Βυθού στα πλαίσια της Δεύτερης Υποεπιτροπής της[1], ένα εθιμικό σώμα δικαίου σχετικά μ'αυτό είχε ήδη διαμορφωθεί. Κάτω από το γενικό ρεύμα το αποφασιστικά προσανατολισμένο στην κατεύθυνση της διεύρυνσης και, κυρίως, κάτω από την επήρεια της πρακτικής του συνόλου, σχεδόν, των κρατών της διεθνούς κοινότητας η επέκταση στα δώδεκα ναυτικά μίλια είχε αρχίσει να οριστικοποιείται ως θεσμός και ως καθεστώς. Ακόμα και εκείνα τα κράτη που στο παρελθόν θεωρούνταν αμετακίνητα από τις συντηρητικές θέσεις τους άρχισαν να υποχωρούν και να συμβιβάζονται με την ιδέα της διεύρυνσης. Το μόνο που επιδίωκαν πλέον τα κράτη αυτά ήταν να εξασφαλίσουν εγγυήσεις ελεύθερης διέλευσης των πολεμικών πλοίων και αεροπλάνων τους μέσα από τα διεθνή στενά τα πιο πολλά από τα οποία, κάτω από το καθεστώς των δώδεκα μιλίων, θα υπάγονταν στην παράκτια κυριαρχία και στους νόμους των κυρίαρχων κρατών.

### 2.2. Η αμερικανική αντίληψη για τα 12 μίλια και την ελεύθερη διέλευση από τα στενά (free passage)

Οι Ηνωμένες Πολιτείες ήταν από τα πρώτα κράτη που φάνηκαν να αποδέχονται διαφοροποίηση της παραδοσιακής τους πολιτικής πάνω στο θέμα και προσαρμογή στις σύγχρονες τάσεις της διεθνούς κοινωνίας, έστω για να "αποτρέψουν την απειλή κλιμάκωσης εθνικών διεκδικήσεων πάνω στους ωκεανούς", όπως χαρακτηριστικά διακήρυξε στο Κογκρέσσο, σε μήνυμά του για την εξωτερική πολιτική της δεκαετίας του '70, ο πρόεδρος Nixon.[2] Ηδη από τα 1967 οι στρατιωτικοί αμερικανικοί κύκλοι, που τόση πίεση άσκησαν στο παρελθόν για τη διατήρηση της στενότερης δυνατής λουρίδας αιγιαλίτιδας ζώνης, φάνηκαν διατεθειμένοι να διαπραγματευθούν το όριο των τριών μιλίων.[3]

Ενα άρθρο που δημοσιεύτηκε τότε στο U.S. Naval Institute Proceedings (επίσημο επαγγελματικό όργανο του αμερικανικού ναυτικού) ανέφερε σχετικά τα εξής : "Το όριο των τριών μιλίων ως το μοναδικό εφαρμοζόμενο πλάτος δεν αποτελεί σημαντική αρχή του διεθνούς δικαίου. Προσκόλληση στην αρχή αυτή μπορεί να μην εξυπηρετεί κατά τον καλύτερο τρόπο τα συμφέροντα των Ηνωμένων Πολιτειών. Αυτό δε σημαίνει ότι θα πρέπει με ελαφρότητα να εγκαταλειφθεί η αρχή αυτή χωρίς να υπάρξει κάτι ως αντάλλαγμα... Οι Ηνωμένες Πολιτείες θα πρέπει να εμπορευθούν την αναγνώριση των διεκδικήσεων των δώδεκα μιλίων αιγιαλίτιδας ζώνης με ένα εγγυημένο δικαίωμα ελεύθερης, σε αντιδιαστολή με την αβλαβή, διέλευσης μέσα από τα διεθνή στενά".[4]

"Ενα τέτοιο άρθρο αν είχε διατυπωθεί είκοσι χρόνια νωρίτερα αναμφίβολα θα χάριζε το χαρακτηρισμό του "αιρετικού" στο συγγραφέα του", έγραψε ο Swarztrauber,[5] και θα συμφωνήσουμε μαζί του. Ενα χρόνο μετά τη δημοσίευση του άρθρου, στα 1968, διαπιστωνόταν μέσα στους κύκλους του αμερικανικού ναυτικού αληθινή υποστήριξη στο καθεστώς των δώδεκα μιλίων με τον όρο, όμως, της ανάλογης εξασφάλισης ελευθεροπλοίας στα διεθνή στενά: "Προτού χρειαστεί να συμφωνήσουμε σε μια επέκταση του ορίου στα δώδεκα μίλια είναι ανάγκη να πετύχουμε ρητή συμφωνία για τη διέλευση και την υπέρπτηση μέσα και πάνω από τα στενά" υποστήριξε, ανάμεσα στα άλλα, ο τότε Αρχηγός των Ναυτικών Επιχειρήσεων, T.Moorer.[6]

Δυο χρόνια μόλις μετά οι Ηνωμένες Πολιτείες για πρώτη φορά απεκάλυπταν, δημόσια, την υποστήριξή τους στο όριο των δώδεκα μιλίων. Από τις ανακοινώσεις του νομικού συμβούλου του αμερικανικού Υπουργείου Εξωτερικών, John R.Stevenson, στις 18 Φεβρουαρίου 1970, έγινε φανερό ότι πρόθεση των Ηνωμένων Πολιτειών ήταν η οριστικοποίηση του εκκρεμούς προβλήματος των εξωτερικών ορίων της αιγιαλίτιδας ζώνης με τη συνομολόγηση μιας νέας διεθνούς συμφωνίας για τα δώδεκα μίλια, με την προϋπόθεση, όμως, της ελευθερίας διόδου όλων των πλοίων και αεροσκαφών - συμπεριλαμβανομένων και των πολεμικών - δια μέσου των διεθνών στενών.[7] Επιπλέον έγινε ακόμα φανερή η απόφαση των Ηνωμένων Πολιτειών να αποκλεισθεί το ενδεχόμενο μιας παραπέρα επέκτασης ακριβώς με την καθιέρωση μιας ορθέτησης αποδεκτής και σεβαστής από το σύνολο των κρατών της διεθνούς κοινότητας.[8]

### 2.3. Η στάση της Σοβιετικής Ενωσης: Επιδοκιμασία των αμερικανικών θέσεων

Αλλά δεν ήταν μόνο οι Ηνωμένες Πολιτείες που πρόσφεραν την υποχώρησή τους για τα δώδεκα μίλια ως "αντάλλαγμα" για την ελεύθερη διέλευση από τα στενά.[9] Ούτε ήταν μόνο τα Δυτικά κράτη που αποδέχτηκαν διαφοροποίηση της παραδοσιακής πολιτικής τους πάνω στο θέμα και προσαρμογή στις νέες τάσεις διεύρυνσης.[10] Η Σοβιετική Ενωση, μολονότι πάντοτε υπήρξε υπέρμαχος μιας πλατιάς ζώνης δώδεκα μιλίων, στη διάρκεια της δεκαετίας του '60 άρχισε, ως μεγάλη πλέον ναυτική και αλιευτική δύναμη, να παρουσιάζεται και αυτή "σύμμαχος" στις προσπάθειες που καταβάλλονταν για παροχή εγγυήσεων της ελευθεροπλοίας μέσα από τα στενά διεθνούς ναυσιπλοίας.[11] Από τότε δηλαδή που ο σοβιετικός στόλος έκανε δυναμική την παρουσία του στη Μεσόγειο και τις άλλες Θάλασσες και μοιράστηκε από κοινού με τον αμερικανικό στόλο τους ωκεανούς έγινε αντιληπτό ότι ένα από τα κύρια μελήματα της Σοβιετικής Ενωσης στο θέμα της αιγιαλίτιδας ζώνης, εκτός από εκείνο της διεύρυνσης στα δώδεκα μίλια, ήταν και η εξασφάλιση ελεύθερης διέλευσης μέσα από τα διεθνή στενά έστω και αν αυτά, κάτω από το καθεστώς των δώδεκα μιλίων, θα καλύπτονταν πλέον από αιγιαλίτιδες ζώνες.

Ισχυρή απόδειξη ως προς τα παραπάνω αποτελεί μια κοινή πρόταση [Σχέδιο Σύμβασης] σχετικά με το όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης την οποία συμφώνησαν, στα 1968, οι αντιπρόσωποι των δυο Υπερδυνάμεων. Πρόκειται για μια συμφωνία-πακέτο (package proposal) που αναγνώριζε στους συμβαλλομένους τα εξής: Δικαίωμα για δώδεκα μίλια αιγιαλίτιδα ζώνη, ελεύθερη διέλευση όλων των πλοίων και αεροσκαφών - ακόμη και των πολεμικών - μέσα από τα διεθνή στενά που συνέδεαν τμήματα ανοιχτών θαλασσών και παράκτια αλιεία στο συνεχόμενο της αιγιαλίτιδας ζώνης κομμάτι θάλασσας.[12]

Αλλη απόδειξη αποτελεί ένα Σχέδιο Αρθρων για τα στενά που υποβλήθηκε από τη Σοβιετική Ενωση στη Δεύτερη Υποεπιτροπή, στα πλαίσια της Προπαρασκευαστικής Επιτροπής της Τρίτης Συνδιάσκεψης, το οποίο ήταν παρόμοιο με το αντίστοιχο σχέδιο των Ηνωμένων Πολιτειών. Με το Σχέδιο αυτό γινόταν προσπάθεια να εξασφαλισθεί για τα κάθε είδους πλοία και αεροσκάφη - ακόμη και τα πολεμικά - ένα δικαίωμα ελεύθερης και ανεμπόδιστης ναυσιπλοίας και αεροπλοίας "όμοιο με εκείνο που αυτά απολάμβαναν στην ανοιχτή θάλασσα". Υπογραμμίζεται πάντως ότι παρότι και τα δυο σχέδια καθιέρωναν το ίδιο δικαίωμα, της ελεύθερης διέλευσης, παρουσίαζαν όμως, σημαντικές διαφορές. Το Αμερικανικό Σχέδιο άρθρων για τα στενά πρότεινε δικαίωμα ελεύθερης διέλευσης (transit passage) για όλες τις κατηγορίες των στενών χωρίς να κάνει διάκριση. Αναγνώριζε δηλαδή την ελεύθερη διέλευση τόσο για τα στενά που

ενώνουν δυο τμήματα ανοιχτής θάλασσας όσο και για εκείνα που ενώνουν ένα τμήμα ανοιχτής θάλασσας με την αιγιαλίτιδα ζώνη ενός ξένου κράτους.[13] Το Σοβιετικό Σχέδιο εξαιρούσε, σιωπηρά, από το καθεστώς της ελεύθερης διέλευσης τα στενά που ενώνουν ένα τμήμα ανοιχτής θάλασσαςμε ένα τμήμα αιγιαλίτιδας ζώνης. Για τα στενά αυτά αποδεχόταν το παραδοσιακό καθεστώς της αβλαβούς διέλευσης.[14] Επιπλέον, σε σχέση με το Αμερικανικό, το Σοβιετικό Σχέδιο υιοθετούσε έναν αριθμό υποχρεώσεων για τα διερχόμενα πλοία και αεροσκάφη.

Παρότι λοιπόν η Σοβιετική Ενωση τάχθηκε ανεπιφύλακτα υπέρ της ελεύθερης διέλευσης μέσα από τα διεθνή στενά, όπως οι Ηνωμένες Πολιτείες, οι προτάσεις της άφησαν περιθώρια για συμβιβασμό. Και όπως διαπιστώνεται παρακάτω ο συμβιβασμός στα πλαίσια της Συνδιάσκεψης επιτεύχθηκε, τελικά, με βάση ένα Σχέδιο άρθρων που υποβλήθηκε από τη Μ.Βρεταννία το οποίο στηρίχτηκε ουσιαστικά στη Σοβιετική πρόταση και στη διαφορά της από την αντίστοιχη Αμερικανική: ότι δηλαδή μόνο τα διεθνή στενά που ένωναν ανοιχτή θάλασσα με ανοιχτή θάλασσα απολάμβαναν καθεστώς ελεύθερης διέλευσης. Τα στενά που ένωναν ανοιχτή θάλασσα με αιγιαλίτιδα ζώνη απολάμβαναν καθεστώς αβλαβούς διέλευσης.

2.4. Οι προτεινόμενες λύσεις: Αναγνώριση της μαξιμαλιστικής θεωρίας

Στην Επιτροπή Βυθού, στα πλαίσια τόσο της Δεύτερης Υποεπιτροπής που αποκλειστικά ασχολήθηκε με το θέμα όσο και της Ομάδας Εργασίας που δημιουργήθηκε για να βοηθήσει το έργο της προηγούμενης,[15] φάνηκε από την αρχή ότι η λύση στο πρόβλημα του ορίου που τόσο απασχόλησε στο παρελθόν τη θεωρία και την πρακτική είχε φτάσει σε ώριμο στάδιο. Παρότι δεν έλειψαν και πάλι οι αντιθέσεις και οι διαφωνίες, ωστόσο, οι συζητήσεις έδειξαν ότι αυτή τη φορά, η επίτευξη συμφωνίας στα πλαίσια της Νέας Συνδιάσκεψης ήταν εξασφαλισμένη. Η Γενική Εισήγηση της Δεύτερης Υποεπιτροπής[16] και κυρίως τα ντοκουμέντα, οι εισηγήσεις, τα προσχέδια άρθρων με τις εναλλακτικές προτάσεις, οι προτάσεις και τα σχέδια των κρατών καθώς και η Εισήγηση της Ομάδας Εργασίας που περιλήφθηκαν στην Τελική Εισήγηση της Επιτροπής Βυθού προς τη Γενική Συνέλευση[17] αποτελούν την απόδειξη στον πιο πάνω ισχυρισμό.

Στη διάρκεια της Συνόδου της Επιτροπή Βυθού του 1973 στις Συνεδριάσεις της Δεύτερης Υποεπιτροπής και της αντίστοιχης Ομάδας Εργασίας τα Σχέδια άρθρων που παρουσιάστηκαν σχετικά με το όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης έκαναν αποδεκτή τη διεύρυνση στα δώδεκα μίλια. Μόνο ορισμένα, όμως, από τα σχέδια αυτά υποστήριξαν ανεπιφύλακτα το όριο των δώδεκα μιλίων.[18]

Τα πιο πολλά σχέδια αντίθετα καθιέρωναν τα δώδεκα μίλια με την επιφύλαξη κάποιων όρων. Στην κατηγορία αυτή συγκαταλέγονται τα "Σχέδια άρθρων" που υποβλήθηκαν από τη Σοβιετική Ενωση, τη Βουλγαρία και το Πακιστάν σύμφωνα με τα οποία η υιοθέτηση των δώδεκα μιλίων γινόταν αποδεκτή με την προϋπόθεση της ελευθεροπλοίας από τα διεθνή στενά - για την περίπτωση των Σχεδίων της Σοβιετικής Ενωσης[19] και της Βουλγαρίας[20] - και της υιοθέτησης της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης των διακοσίων μιλίων - για την περίπτωση του Σχεδίου του Πακιστάν.[21] Ανάλογο ήταν το Σχέδιο των Ηνωμένων Πολιτειών το οποίο έκανε αποδεκτά τα δώδεκα μίλια με τον όρο της ελεύθερης διέλευσης από τα στενά.[22] Στην ίδια κατηγορία κατατάσσεται επίσης το κοινό Σχέδιο άρθρων της Κολομβίας, του Μεξικού και της Βενεζουέλας με το οποίο περιοριζόταν μεν το όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης στα δώδεκα μίλια, δινόταν όμως στο παράκτιο κράτος το δικαίωμα για καθιέρωση "πατρογονικής θάλασσας" διακοσίων μιλίων.[23] Τέλος, το Σχέδιο άρθρων που υποβλήθηκε από την Αργεντινή

καθιέρωνε ως απαραίτητη προϋπόθεση για την αποδοχή της αιγιαλίτιδας ζώνης των δώδεκα μιλίων την υιοθέτηση μιας άλλης ζώνης, αποκλειστικής δικαιοδοσίας, απόστασης διακοσίων μιλίων από τις ακτές.[24] Μ'άλλα λόγια τα Σχέδια που υποβλήθηκαν από τα Τριτοκοσμικά κράτη βασίζονταν στο κεντρικό αίτημά τους: Την αποδοχή δυο "εθνικών" θαλάσσιων ζωνών: μιας αιγιαλίτιδας ζώνης που να μην υπερβαίνει τα δώδεκα μίλια από τις ακτές και μιας οικονομικής ζώνης ή αποκλειστικής οικονομικής ζώνης, όπως αυτή επικράτησε να αποκαλείται, που να φτάνει μέχρι τα 200 μίλια από τις ακτές και στην οποία το κράτος να ασκεί αποκλειστική δικαιοδοσία στα θέματα της αλιείας και της εκμετάλλευσης του υπόγειου πλούτου.[25]

Δεν έλειψαν, εντούτοις, ορισμένα Σχέδια τα οποία απέρριπταν τη διεύρυνση των δώδεκα μιλίων και έκαμαν αποδεκτή την επέκταση της κυριαρχίας μέχρι την εντυπωσιακή απόσταση των διακοσίων μιλίων. Αλλά η ρύθμιση αυτή προωθήθηκε μόνο από περιορισμένο αριθμό κρατών και συγκεκριμένα από κράτη όπως η Ουρουγουάη[26], η Βραζιλία[27], ο Ισημερινός, ο Παναμάς και το Περού[28] που ήταν συμβαλλόμενα μέρη στις Διακηρύξεις του '70 του Monte- video[29] και της Λίμα.[30]

Υπήρξε τέλος και ένα σχέδιο, της Κίνας, το οποίο δεν καθόριζε ρητά το όριο έδινε όμως στα παράκτια κράτη το δικαίωμα κατά την οροθέτηση, να λαμβάνουν υπόψη τη γεωγραφική τους κατάσταση καθώς και τις αγάγκες για την ανάπτυξη της οικονομίας και της εθνικής ασφάλειας.[31]

Από τις συζητήσεις που ακολούθησαν έγινε κατανοητό ότι η πλειονότητα των κρατών ήταν προετοιμασμένη να δεχτεί τη διεύρυνση του ορίου στα δώδεκα μίλια. Ομως τα δώδεκα μίλια αποτέλεσαν για μια μερίδα κρατών ένα "διαπραγματεύσιμο αγαθό". Για ορισμένους δηλαδή - αναφέρθηκε και πιο πάνω - η αποδοχή της ιδέας της αιγιαλίτιδας ζώνης των δώδεκα μιλίων εξαρτήθηκε από την ικανοποιητική λύση του θέματος της διέλευσης μέσα από τα διεθνή στενά. Αυτό ήταν το μήνυμα που υποδηλούσαν οι θέσεις του αμερικανού αντιπροσώπου, Stevenson, στις συνεδριάσεις της Υποεπιτροπής όταν διακήρυσσε: "Πέρα από τη σημασία της θαλάσσιας ναυσιπλοίας για το διεθνές εμπόριο πολλά κράτη βασίστηκαν στη θαλάσσια και εναέρια ευχέρεια κινήσεων προκειμένου να ασκήσουν το δικαίωμά τους της ατομικής και συλλογικής άμυνας."[32] Και ακόμη, "Η ασφάλεια των Ηνωμένων Πολιτειών και των συμμάχων τους βασίστηκε, ως ένα πολύ μεγάλο βαθμό, στην ελευθερία της ναυσιπλοίας και της υπέρπτησης στις ανοιχτές θάλασσες. Διευρυμένες αιγιαλίτιδες ζώνες, δίχως το δικαίωμα της ελεύθερης διέλευσης από τα στενά, θα απειλούσαν την ασφάλεια αυτή".[33] Ο Αμερικανός αντιπρόσωπος κατέστησε λοιπόν φανερό ότι οι Ηνωμένες Πολιτείες δεν ήταν διατεθειμένες να κάνουν δεκτή τη διεύρυνση από τα τρία στα δώδεκα μίλια αν δε γινόταν, ταυτόχρονα, αποδεκτό το ελεύθερο και ανεμπόδιστο πέρασμα - ειδικότερα των πολεμικών πλοίων και αεροπλάνων καθώς και των πυρηνικών υποβρυχίων - μέσα από τα διεθνή στενά.

Εκτός από τις Ηνωμένες Πολιτείες και άλλες Δυτικές χώρες, όπως η Μ.Βρεταννία, η Γαλλία, η Ιταλία, η Δ.Γερμανία αλλά και χώρες της Ανατολικής Ευρώπης καθώς και η Σοβιετική Ενωση τάχθηκαν υπέρ της ελεύθερης διέλευσης από τα στενά.[34]

Από την άλλη μεριά οι χώρες που διέθεταν στενά, όπως η Ισπανία, το Μαρόκο, η Ινδονησία, η Μαλαισία, οι Φιλιππίνες, η Υεμένη, η Κύπρος καθώς και η Ελλάδα, και επιθυμούσαν τον έλεγχο και την κυριαρχία των στενών τους, εμφανίστηκαν αντίθετες προς την πολιτική αναγνώρισης της ελεύθερης διέλευσης και υπέρ του καθεστώτος της αβλαβούς διέλευσης από τα στενά υποβάλλοντας μάλιστα στα πλαίσια της Υποεπιτροπής ένα κοινό Σχέδιο Σύμβασης υπέρ της αβλαβούς διέλευσης.

Πάντως, αν και το καθεστώς της αβλαβούς διέλευσης από τα διεθνή στενά δεν αποσαφηνίστηκε στην Επιτροπή Βυθού η πρακτική των κρατών και οι τάσεις που επικράτησαν, σε σχέση με το όριο, στη διάρκεια των εργασιών της Τρίτης Συνδιάσκεψης, έκαναν σαφές ότι, τελικά, τα δώδεκα μίλια ήταν αδύνατο να μη γίνουν αποδεκτά από τη Συνδιάσκεψη. Προτού ακόμα η Τρίτη Συνδιάσκεψη ξεκινήσει τις εργασίες της το όριο των δώδεκα μιλίων αιγιαλίτιδας ζώνης - όπως άλλωστε και εκείνο των διακοσίων μιλίων αποκλειστικής οικονομικής ζώνης - είχε αρχίσει να παίρνει τη διάσταση εθιμικού κανόνα μιας και ένας εντυπωσιακός αριθμός κρατών είχε κιόλας προχωρήσει στην υιοθέτησή του.[35]

## 2.5. Συμπερασματικές κρίσεις

Ολοκληρώνοντας την ανάλυσή μας στα πλαίσια της Επιτροπής Βυθού στο σημείο αυτό θα διατυπώσουμε ορισμένες σκέψεις:

Προτού ακόμα ξεκινήσει τις εργασίες της η Τρίτη Συνδιάσκεψη έγινε σαφές ανάμεσα στα κράτη ότι η οροθέτηση της αιγιαλίτιδας ζώνης δεν αποτελούσε πια έντονο πρόβλημα, όπως στο παρελθόν. Και τούτο γιατί τα ναυτικά κράτη της Δύσης που πάντοτε επιδίωκαν την υιοθέτηση μιας στενής αποκλειστικής παράκτιας ζώνης για να ικανοποιούν τις ατομικές προσδοκίες τους και το ιδιωτικό τους συμφέρον στις ανοιχτές θάλασσες, έδειξαν πλέον αποφασισμένα για μεγαλύτερους συμβιβασμούς απ' ό,τι το '58.

Η αποδοχή των 12 μιλίων με την προϋπόθεση, για τα ναυτικά κράτη, των εγγυήσεων ελεύθερης διέλευσης από τα διεθνή στενά αποτέλεσε, στα τέλη της δεκαετίας του '60, ένα κοινό στόχο που ευελπιστούσε να εξισορροπήσει το δημόσιο με το ιδιωτικό συμφέρον στη θάλασσα. Υπογραμμίζεται, μάλιστα, ότι η πολιτική αυτή αποτέλεσε επιδίωξη όχι μόνο των Ηνωμένων Πολιτειών αλλά και της Σοβιετικής Ενωσης. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό ότι στην επιδίωξη του νέου στόχου τους για τα στενά οι Ηνωμένες Πολιτείες κατάφεραν, τότε, δίχως καμμία προσπάθεια, να έχουν σύμμαχό τους τη Σοβιετική Ενωση. Μ'άλλα λόγια, πέτυχαν μια συγκυριακή - όχι με στοιχεία ιδεολογικο-πολιτικής ταύτισης - προσέγγιση των απόψεων των Σοβιετικών οι οποίοι, ως μεγάλη ναυτική δύναμη, ενστερνίστηκαν τότε απόλυτα τις Αμερικανικές θέσεις για την ελεύθερη διέλευση, μη διστάζοντας να έρθουν σε αντίθεση, στο θέμα αυτό, με τους Τριτοκοσμικούς.

Ετσι η κλασσική θεωρία των τριών μιλίων των Δυτικών μετεξελίχθηκε σε μια νέα φιλελεύθερη θεωρία: αυτή των δώδεκα μιλίων. Η φιλελεύθερη θεωρία των δώδεκα μιλίων σε συνδυασμό με τις προϋποθέσεις ελεύθερης διόδου από τα στενά υπογραμμίζει την επιδίωξη των Μεγάλων Δυνάμεων να περιορίσουν την κυριαρχία των παράκτιων κρατών. Διότι, έστω κι αν ο κυριαρχικός χώρος των παράκτιων κρατών διερυνόταν με τα δώδεκα μίλια, ουσιαστικά μόνο η έννοια της οικονομικής δεοντολογίας στο χώρο αναβαθμιζόταν. Οι έννοιες, αντίθετα, της ασφάλειας και της άμυνας δεν κατοχυρώνονταν αποτελεσματικά αφού οι παραδοσιακοί δρόμοι ναυτιλίας για τους Μεγάλους δε θίγονταν.Η μαξιμαλιστική λοιπόν θεωρία των δώδεκα μιλίων των Δυτικών κατοχύρωνε σχετικοποιημένη κυριαρχία στα παράκτια κράτη. Αντίθετα τα ναυτικά κράτη παρότι φάνηκε πως συμβιβάστηκαν με την ιδέα μιας ευρύτερης παράκτιας ζώνης που θα έθιγε την ελευθερία τους στη θάλασσα εξακολούθησαν να κυριαρχούν, άτυπα μεν όμως ουσιαστικά, όχι μόνο έξω από τα σύνορα - τα θαλάσσια -

των παράκτιων κρατών αλλά, ως προς τη διέλευση των στενών, και μέσα στα σύνορά τους.

Πάντως και η θεωρία του προστατευτισμού των δώδεκα μιλίων των Τριτοκοσμικών από τη στιγμή που άρχισε να δέχεται τις επιρροές της μαξιμαλιστικής θεωρίας για την ελεύθερη διέλευση από τα στενά δεν ήταν δυνατόν παρά να οδηγήσει σε μια σχετική, όσο κι αν φαινόταν απόλυτη και αποκλειστική, κυριαρχία των παράκτιων κρατών στις θάλασσές τους. Με αποτέλεσμα η θεωρία των δώδεκα μιλίων να ταυτίζεται, έτσι κι αλλιώς, με μια περιορισμένη κυριαρχία μέσα στην παράκτια θάλασσα σε αντιδιαστολή με τις διευρυμένες δυνατότητες που ωφελούνταν τα ναυτικά κράτη.

Από την άλλη, η επεκτατική θεωρία των διακοσίων μιλίων που εδραιώθηκε από τους Λατινοαμερικανούς δεν απέβλεπε απλά σε εξισορρόπηση σχέσεων. Η επαναστατική ρύθμιση για διακόσια μίλια κυριαρχίας βοηθούσε σε μια σταθερή επαύξηση της οικονομικής κυριαρχίας των Τριτοκοσμικών, με πολιτικές προεκτάσεις, αλλά και σε μια τάση έξαρσης της αρχής της κυριαρχίας. Διότι, σε αντίθετη περίπτωση, για ποιο λόγο οι Τριτοκοσμικοί να μην αρκούνταν στην έννοια της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης η καθιέρωση της οποίας, ως ζώνης αποκλειστικά οικονομικών συμφερόντων, ήταν σαφές πως επέτρεπε εξισορροπιστικές καταστάσεις στον τομέα, τουλάχιστον, της οικονομικής κυριαρχίας;

1. Η Δεύτερη Υποεπιτροπή, μια από τις τρεις Υποεπιτροπές που λειτούργησαν στα πλαίσια της Επιτροπής Βυθού [Sea-Bed Committee], είχε αναλάβει τη διερεύνηση των θεμάτων της παράκτιας δικαιοδοσίας.

2. βλ. U.S. Department of State, Bulletin, 9 March 1970, Vol.62, No. 1602, σ.273, 314.

3. Για το ρόλο που διαδραμάτισε το αμερικανικό ναυτικό στην επικράτηση του ορίου των τριών μιλίων, βλ. λεπτομέρειες στον Swarztrauber, op.cit., σ. 240-242.

4. βλ. Carlisle,G..E., Three-mile limit-Obsolete Concept ?, 93 U.S. Naval Instite Proccedings, 1967, σ.33, Ροζάκης, Το δίκαιο της θάλασσας, op.cit., σ.167, Swarztrauber, op.cit., σ.242.

5. Swarztrauber, op.cit., σ. 242.

6. βλ. Prina, "12-mile sea limit expected for U.S.", San Diego Union, June 16, 1968, σ.A1, A6, βλ. αναφορά στο Swarztrauber, op.cit., σ.242.

7. βλ. U.S. Department of State, Bulletin, 16 March 1970, Vol.62, No.1603, σ.339

8. Υπογραμμίζεται ότι υπήρχαν κράτη που διεκδικούσαν αποκλειστικά δικαιώματα σε μια τεράστια θαλάσσια ζώνη 200 μιλίων. Αναφέρονται για παράδειγμα οι χώρες του CEP και η Βραζιλία - η τελευταία το Μάρτιο του 1970 επέκτεινε την αιγιαλίτιδα ζώνη της στα 200 μίλια. Υπενθυμίζεται ακόμα η πρώτη κοινή εκδήλωση των Λατινοαμερικανικών κρατών ( Διάσκεψη του Montevideo) και η Διακήρυξη της 8ης Μαίου 1970 με την οποία τα κράτη που την υπέγραψαν - Αργεντινή, Βραζιλία, Χιλή, Ισημερινός, Ελ Σαλβαντόρ, Παναμάς, Περού, Νικαράγουα, Ουρουγουάη - επέκτειναν την κυριαρχία τους στα 200 μίλια, βλ. Montevideo Declaration on the Law of the sea, May 8, 1970, Official Documents, 64 A.J.I.L., 1970, σ.1021. βλ. ακόμα Moore,J.N., The regime of straits and the Third United Nations Conference on the law of the sea, 74 A.J.I.L., 1980, σ.115-116.

9. βλ.και Anand, Law of the Sea, Caracas and beyond, op.cit., σ.114.

10. Ο Καναδάς, εγκαταλείποντας τη Βρεταννική παράδοση των τριών ναυτικών μιλίων που ακολούθησε πιστά ως μέλος της Κοινοπολιτείας, καθιέρωσε τον Ιούνιο του 1970 τα δώδεκα μίλια. Στα 1971 και η Γαλλία, πρώτη από τα Δυτικοευρωπαϊκά κράτη που εξακολουθούσαν τις μετριοπαθείς διεκδικήσεις των τριών ή έξι μιλίων, καθιέρωσε αιγιαλίτιδα ζώνη δώδεκα μιλίων.

11. βλ. και Moore, op.cit., σ.86.

12. βλ. Jagota, op.cit., σ.28. Επίσης Aréchaga,E.Jim. de, International law in the past third of a century, 1 Recueil des Cours, 1978, σ.203.

13. A\AC.138\SCII\L.4 and Corr.1.

14. A\AC.138\SCII\L.7

15. Η Ομάδα Εργασίας συστήθηκε στα πλαίσια της Δεύτερης Υποεπιτροπής στις 9 Μαρτίου 1971 κατά την 51η Συνεδρίαση της τελευταίας και ανέλαβε να εξετάσει και να επεξεργαστεί τα θέματα του κλασσικού δικαίου της θάλασσας ανάμεσα στα οποία και

εκείνο του ορίου της αιγιαλίτιδας ζώνης. Συνεδρίασε δυο φορές, στη Ν.Υόρκη από 12 Μαρτίου ως 4 Απριλίου 1973 (11 συνεδριάσεις) και στη Γενεύη από 3 Ιουλίου ως 23 Αυγούστου 1973 (31 συνεδριάσεις). βλ.ibid.

16. A\AC.138\95.

17. United Nations, General Assembly, Official Records, 26th session, Supplement No 21 (A/8421).

18. βλ. Variant A:"Κάθε κράτος έχει το δικαίωμα να καθορίζει το πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης του μέχρι ένα όριο που δεν υπερβαίνει τα 12 ν.μ. από τις γραμμές βάσης..." Επίσης, Variant P:"Το πλάτος της αιγιαλίτιδας ζωνης δε θα υπερβαίνε τα 12ν.μ. από τις γραμμές βάσης....", βλ. Report of the Committee on the peaceful uses of the sea-bed and the ocean floor beyond the limits of national jurisdiction, General Assembly,Official Records, 28th session, Supplement, No. 21 (A/9021) 1973, U.N., N.Y., Vol. IV, σ.15 και 18.

19. Το σχέδιο της Σοβιετικής Ενωσης είχε ως εξής: "Με την επιφύλαξη των όρων των άρθρων 2 και 3 (σχετικά με τα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοία) κάθε κράτος έχει το δικαίωμα να καθορίζει το πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης του μέχρι τα 12 ν.μ., μετρούμενο σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης της Γενεύης του '58...", βλ. A\AC.138\SC II\L.7\Add 1, 13 March 1973, ibid, Vol III, σ.1.

20. Σύμφωνα με το σχέδιο της Βουλγαρίας: "Κάθε κράτος έχει το δικαίωμα να καθορίζει το πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης του μέχρι ένα όριο που να μην υπερβαίνει τα 12 ν.μ. από τις γραμμές βάσης που χαράζονται σύμφωνα με τα άρθρα... αυτής της Σύμβασης και με την επιφύλαξη των ορίων των άρθρων.... σχετικά με τα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοία" A\AC.138\SC II\L.51, ibid, σ.106.

21. Σύμφωνα με το σχέδιο που κατέθεσε το Πακιστάν: "Πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης και όρια της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης :
1. Κάθε παράκτιο κράτος έχει το δικαίωμα να καθορίζει το πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης του μέσα σε όρια που να μην υπερβαίνουν τα 12 ν.μ. από τις γραμμές βάσης....
2. Κάθε παράκτιο κράτος έχει επίσης το δικαίωμα να καθιερώνει αποκλειστική οικονομική ζώνη που δε θα υπερβαίνει τα 200 ν.μ. από τις γραμμές βάσης που χρησιμοποιούνται για την οριοθέτηση της αιγιαλίτιδας ζώνης", βλ. A\AC.138\ SC II\L.52, ibid.

22. Το Σχέδιο των Ηνωμένων Πολιτειών με τον τίτλο "Πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης, στενά και θέματα αλιείας" είχε έτσι: "Κάθε κράτος έχει το δικαίωμα, με την επιφύλαξη των όρων του άρθρου 2 [σχετικά με τα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοία] να καθορίζει τα πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης του μέσα στα όρια των 12 μιλίων, μετρούμενο σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης του '58." A\AC.138\SC II\L.4 and Corr.1 and Rev.1, βλ. Lay, Churchill, Nordquist, op.cit., σ. 552 και Sharma,G. Navigation through international straits, στο Anand, Law of the sea..., op.cit., σ.114, βλ. και supra.

23. βλ. A\AC.138\SC II\L,21, Official Records, General Assembly, 28th session, Vol.III, σ.19-20.

24. A\AC.138\SC II\L.37 and Corr.1, σ.78-79.

25. Η έννοια της "οικονομικής ζώνης" εισήχθηκε για πρώτη φορά από τον αντιπρόσωπο της Κένυα στην Ετήσια Σύνοδο της Ασιαφρικανικής Νομικής Συμβουλευτικής Επιτροπής στο Λάγος, Ιανουάριο του 1972. (βλ. Asian-African Legal Consultative Committee, Report of the Thirteenth Session, 1972, σ.155). Στη συνέχεια η έννοια αυτή επιδοκιμάστηκε από το Περιφερειακό Σεμινάριο των Αφρικανικών κρατών για το δίκαιο της Θάλασσας (African States Regional Seminar on the Law of the Sea) στο Γιαουντέ, Ιούνιο του 1972 (U.N. Doc.A\AC 138\79 και U.N. Doc. A\AC 138\SR 178, 1972). Ενα χρόνο αργότερα, το Συμβούλιο Υπουργών του Οργανισμού Αφρικανικής Ενωσης, στην 21η τακτική Σύνοδο, στην Αντίς-Αμπέμπα, Μάϊο του 1973, διακήρυξε το δικαίωμα των παράκτιων κρατών για την καθιέρωση 200 μιλίων "αποκλειστικής οικονομικής ζώνης" (A\ AC 138\89, Official records, General Assembly, 28th session, Vol.II, op.cit., σ.4-6. βλ. ακόμα Peyroux,E., Les états Africains face aux questions actuelles du droit de la mer, 3 R.G.D.I.P., 1974, σ.633-634).

Στη Διάσκεψη του Santo Domingo, που έγινε με την πρωτοβουλία των κρατών της Καραϊβικής, τον Ιούνιο του 1972, επιβεβαιώθηκαν παρόμοιες αρχές με την καθιέρωση της "πατρογονικής θάλασσας" των 200 μιλίων (U.N. Doc A\AC 138\80, βλ. A.J.I.L., Official Documents, 1972, σ.918 και Alexander, L., The law of the sea: Needs and Interests of developing countries, 1971, University of Rhode Island, Kingston ). Το καλοκαίρι του 1972, στην 78η Σύνοδο της Δεύτερης Υποεπιτροπής της Sea-Bed Committee, η Κένυα με την υποστήριξη, αυτή τη φορά, των αναπτυσσομένων - εξαίρεση αποτέλεσαν τα περίκλειστα και τα γεωγραφικά μειονεκτούντα κράτη - (για λεπτομέρειες βλ. Oda, op.cit., σ.35-36) προχώρησε στην υποβολή πρότασης για την καθιέρωση οικονομικής ζώνης 200 μιλίων (U.N. Doc A\AC 138\SC II\L.10). Και την επόμενη χρονιά, 1973, δέκα τέσσερα κράτη, συμπεριλαμβανομένης και της Κένυας, υπέβαλαν στην Υποεπιτροπή "Σχέδιο άρθρων" πάνω στο θέμα (U.N. Doc A\AC138\SC.II\L.40).

26. A\AC 138\SC II\L.24, 3 July 1973.

27. A\AC 138\SC II\L.25, 13 July 1973.

28. A\AC 138\SC II\L.27 and Corr. 1 and 2.

29. A\AC 138\34.

30. A\AC 138\28.

31. A\AC 138\SC II\L.34, 16 July 1973, βλ. και A\AC 138\SC II\ SR 55,3,4,7 1973.

32. U.N. Doc. A\AC.138\SC II\SR. 8, 3 August 1971.

33. U.N. Doc. A\AC.138\SC II \SR .43, 14 August 1972.

34. βλ. και Kolesnic (USSR), U.N. Doc.A\AC.138\SC II\SR.69, 24 July 1973.

35. βλ. και infra.

## 3. Συμβατική ρύθμιση του ορίου από την Τρίτη Συνδιάσκεψη

### 3.1. Γενικές παρατηρήσεις

Το Δεκέμβριο του 1973 ξεκίνησαν στη Ν.Υόρκη, με μια μικρή καθυστέρηση, οι εργασίες της Τρίτης Συνδιάσκεψης. Και στα πλαίσια της Δεύτερης Επιτροπής που ανέλαβε την επίλυση όλων των προβλημάτων της παράκτιας δικαιοδοσίας[1] επιχειρήθηκε η αναμόρφωση, μέσα από μια συνολική επαναδιαπραγμάτευση, ολοκλήρου του κλασσικού δικαίου της θάλασσας που είχε κωδικοποιηθεί στη Γενεύη το 1958.

Ο καθορισμός των ορίων της εθνικής κυριαρχίας του παράκτιου κράτους στη θάλασσα αποτέλεσε και στην Τρίτη Συνδιάσκεψη κεντρικό πρόβλημα που ζητούσε λύση. Παρά τα αντιτιθέμενα όμως συμφέροντα των κρατών και τις διαφορετικές απόψεις που διατυπώθηκαν έγινε σύντομα αντιληπτό ότι η Νέα Συνδιάσκεψη θα έδινε, τελικά, λύση στο πρόβλημα.

Στο σημείο αυτό πριν προχωρήσουμε στη διερεύνηση του θέματος στα πλαίσια της Τρίτης Συνδιάσκεψης κρίνουμε σκόπιμη, για την κατανόηση των δυσκολιών που αντιμετωπίσθηκαν σ'αυτήν, την αναφορά στις παρακάτω γενικές παρατηρήσεις:

α) Λίγο πριν από την έναρξη των εργασιών της Τρίτης Συνδιάσκεψης (1η Νοεμβρίου 1973) η πρακτική των κρατών ως προς το όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης παρουσίαζε την εξής εικόνα: Από ένα σύνολο 114 κρατών μόνο τριάντα πέντε κράτη είχαν παραμείνει στις διεκδικήσεις των - 3, - 4 και - 6 μιλίων. Αντίθετα, ένας πολύ μεγάλος αριθμός κρατών, πενήντα έξι συνολικά, διεκδικούσαν δώδεκα μίλια, ενώ είκοσι κράτη διεκδικούσαν από δέκα οκτώ μέχρι διακόσια μίλια.[2]

β) Η πλειονότητα των κρατών αυτών ανήκε στα κράτη του "υπό ανάπτυξη" Νότου. Ετσι από τα 114 κράτη τα ογδόντα τρία ανήκαν στην κατηγορία των "υπό ανάπτυξη" κρατών.[3] Και μόνο τριάντα ένα κράτη εντάσσονταν στους αναπτυγμένους.[4]

γ) Ενώ στις Συνδιασκέψεις του '58 και '60 τα κράτη που αντιπροσωπεύτηκαν δεν ξεπερνούσαν τα ογδόντα έξι και ογδόντα οκτώ αντίστοιχα, στην Τρίτη Συνδιάσκεψη η συμμετοχή των κρατών ήταν σχεδόν παγκόσμια.[5]

και δ) Στις Συνδιασκέψεις του '58 και '60 το διακριτικό στοιχείο ήταν η αναμέτρηση Ανατολής - Δύσης. Στην Τρίτη Συνδιάσκεψη, αντίθετα, η αναμέτρηση ήταν ανάμεσα στον αναπτυγμένο Βορρά και τον αναπτυσσόμενο Νότο.[6]

### 3.2.Σύνοδος Καράκας: Εδραίωση της μαξιμαλιστικής θεωρίας

#### 3.2.1. Εισαγωγικά

Στις γραμμές που ακολουθούν εξετάζονται οι θέσεις και οι τοποθετήσεις των αντιπροσωπειών των κρατών καθώς και οι προτάσεις τους στην πρώτη, ουσιαστική, σύνοδο της Συνδιάσκεψης, τη Σύνοδο του Καράκας,[7] στα πλαίσια τόσο της Ολομέλειας όσο και της Δεύτερης Επιτροπής. Οπως θα διαπιστωθεί η ιδέα της αιγιαλίτιδας ζώνης των 12 μιλίων υπήρξε ο "ακρογωνιαίος λίθος" της συνδιαλλακτικής λύσης που ευνοήθηκε πάλι από την πλειοψηφία.[8] Ομως, αυτή τη φορά, η αποδοχή των δώδεκα μιλίων συνδέθηκε με την ικανοποιητική ρύθμιση όχι μόνο του θέματος των στενών, που είχε προκύψει πολύ πριν από τις εργασίες της Επιτροπής Βυθού, αλλά και εκείνου της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης.

### 3.2.2. Οι θέσεις των Τριτοκοσμικών

#### 3.2.2α. Στην Ολομέλεια

Στην Ολομέλεια της Συνόδου η πλειονότητα των αντιπροσώπων των Τριτοκοσμικών κρατών έκανε φανερή την αναγκαιότητα της υιοθέτησης δυο "εθνικών" ζωνών: της αιγιαλίτιδας ζώνης και της [αποκλειστικής] οικονομικής ζώνης. Σύμφωνα με τη λογική και τις επιδιώξεις των κρατών αυτών η αιγιαλίτιδα ζώνη ως ζώνη αποκλειστικής εθνικής κυριαρχίας έπρεπε να οροθετηθεί μέχρι μιαν απόσταση που να μπορούν να εξασφαλίζονται και να κατοχυρώνονται απόλυτα η εθνική ασφάλεια, η ανεξαρτησία καθώς και τα οικονομικά αιτήματα και συμφέροντα των παράκτιων κρατών. Το όριο των δώδεκα μιλίων κρινόταν από αυτά ικανοποιητικό για τις ανάγκες τους. Αλλά για την αποδοχή του τα κράτη αυτά έθεταν ως απαραίτητη προϋπόθεση την καθιέρωση μιας άλλης ζώνης, προσκείμενης στην αιγιαλίτιδα, οικονομικού αποκλειστικά χαρακτήρα, που επεκτεινόταν 188 μίλια μετά την τελευταία.[9] Σε ορισμένες περιπτώσεις, μάλιστα, τα τριτοκοσμικά κράτη συνδύασαν την αποδοχή των δυο ζωνών, δηλαδή της αιγιαλίτιδας και της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης, με τις επιδιώξεις και τα συμφέροντα των περίκλειστων και των γεωγραφικά μειονεκτούντων κρατών.[10]

Πάντως δεν έλειψαν και ορισμένες περιπτώσεις Τριτοκοσμικών που δεν ικανοποιήθηκαν με τα 12 μίλια παράκτιας κυριαρχίας και διεκδίκησαν μεγαλύτερα όρια, όπως αυτό των τριάντα μιλίων,[11] ή των εκατόν τριάντα μιλίων[12] καθώς και των διακοσίων μιλίων.[13]

Υπήρξαν όμως και ορισμένες εξαιρέσεις, όπως η Κόστα Ρίκα,[14] η Νικαράγουα[15] και το Ιράκ,[16] που έδειξαν να αντιλαμβάνονται το πρόβλημα των μεγάλων ναυτικών δυνάμεων για τα στενά και να συμπαραστέκονται στο μέλημά των τελευταίων για παροχή εγγυήσεων διέλευσης μέσα από αυτά.

Είναι σημαντικό ωστόσο και ιδιαίτερα υπογραμμίζεται ότι το σύνολο των κρατών του Τρίτου κόσμου δε φάνηκαν μόνο να αποδέχονται την αναγκαιότητα μιας κοινής, από μεριάς τους, αντιμετώπισης των προβλημάτων, μιας και μοιράζονταν ίδιες θέσεις και διεκδικούσαν ίδια βασικά αιτήματα, αλλά επιπλέον φάνηκαν διατεθειμένα να συμφωνούν για την αναγκαιότητα αμοιβαίων, ανάμεσα σ'όλα τα κράτη, συμβιβασμών προκειμένου να πετύχουν κοινή μεταξύ τους συμφωνία.[17]

#### 3.2.2β. Στη Δεύτερη Επιτροπή

Η αποδοχή του ορίου των 12 μιλίων αιγιαλίτιδας ζώνης σε συνδυασμό με την καθιέρωση των 200 μιλίων οικονομικής ζώνης έγινε έκδηλη και από τις δηλώσεις της πλειονότητας των αντιπροσωπειών του Τρίτου κόσμου στις επίσημες και ανεπίσημες συνεδριάσεις της Δεύτερης Επιτροπής.[18] Υπήρξαν όμως και περιπτώσεις που η αποδοχή των δώδεκα μιλίων συνδέθηκε με τη ρύθμιση κι άλλων θεμάτων, όπως των δικαιωμάτων των περίκλειστων και των γεωγραφικά μειονεκτούντων κρατών[19] ή της οροθέτησης θαλάσσιων περιοχών με ειδικά χαρακτηριστικά (π.χ. κλειστών και ημίκλειστων θαλασσών)[20]. Πάντως δεν έλειψαν και περιπτώσεις κρατών που ευνόησαν την καθιέρωση πλατύτερων αιγιαλίτιδων ζωνών και μάλιστα μέχρι την απόσταση των διακοσίων μιλίων. Ανάμεσα στα κράτη που μοιράστηκαν την τελευταία άποψη ήταν η Βραζιλία,[21] ο Ισημερινός[22] και η Γουινέα.[23]

### 3.2.3. Η κοινή πολιτική Ηνωμένων Πολιτειών και Σοβιετικής Ενωσης

Η πλειονότητα των αντιπροσωπειών των κρατών του αναπτυγμένου Βορρά παρουσιάστηκαν διατεθειμένοι να διατηρήσουν, στα θέματα της θάλασσας, όσο το δυνατόν μεγαλύτερο ποσοστό ελευθεριών. Παρόλο που τα κράτη αυτά φάνηκαν να αποδέχονται την αποσαφήνιση των χωρικών πλαισίων μέσα στο όριο των δώδεκα μιλίων, ωστόσο, έκαναν ξεκάθαρο ότι ένα τέτοιο όριο δε θάταν δυνατό να εφαρμοστεί παρά μόνο με την παράλληλη υιοθέτηση του δικαιώματος της ελεύθερης διέλευσης μέσα από τα στενά που προορίζονταν για τη διεθνή ναυσιπλοία. Και τούτο διότι η επέκταση σήμαινε για τα κράτη αυτά το "κλείσιμο" των στενών και τη δυσχερή δια μέσου αυτών διέλευση κάτω από ένα καθεστώς αβλαβούς διέλευσης. Οπως υπογράμμισε ο αντιπρόσωπος των Ηνωμένων Πολιτειών, Stevenson, "οι Ηνωμένες Πολιτείες ήταν προετοιμασμένες να αποδεχτούν μια γενική συμφωνία για μια αιγιαλίτιδα ζώνη δώδεκα μιλίων και μια οικονομική ζώνη διακοσίων μιλίων με τον όρο ότι αυτή θα αποτελούσε μέρος μιας "συμφωνίας-πακέτου" για μια ανεμπόδιστη διέλευση από τα στενά διεθνούς ναυσιπλοίας".[24] Μ'άλλα λόγια οι Ηνωμένες Πολιτείες ήταν σύμφωνες με τις επιδιώξεις των Τριτοκοσμικών εάν δε θιγόταν η ελεύθερη διέλευση των πλοίων και αεροπλάνων τους από τα στενά.

Και είναι ιδιαίτερα σημαντικό ότι απόψεις όπως αυτή των Ηνωμένων Πολιτειών ακούστηκαν όχι μόνο από Δυτικές Δυνάμεις[25] αλλά και από Ανατολικά κράτη[26] και μάλιστα τη Σοβιετική Ενωση ο αντιπρόσωπος της οποίας έκανε ξεκάθαρο πως "η χώρα του, αναντίρρητα, θα υποστήριζε το καθεστώς της ελεύθερης διέλευσης μέσα από τα διεθνή στενά ".[27]

### 3.2.4. Οι προτάσεις που παρουσιάστηκαν

Αλλά παρόλο ότι τα 12 μίλια έγιναν αποδεκτά από τις πρώτες κιόλας συνεδριάσεις της Δεύτερης Επιτροπής ωστόσο, επειδή η ρύθμιση των θεμάτων της έκτασης της αιγιαλίτιδας ζώνης συνδέθηκε με τη λύση και των λοιπών θεμάτων για την επίτευξη του κοινού "πακέτου συμφωνιών" (package deal), δεν έλειψαν οι δυσχέρειες στο διαπραγματευτικό στάδιο. Αυτό ξεκάθαρα έγινε αντιληπτό στο κείμενο που κυκλοφόρησε στην 46η Συνεδρίαση της Δεύτερης Επιτροπής ο Πρόεδρός της αναφορικά με τις εργασίες της Επιτροπής κατά τη διάρκεια της Συνόδου του Καράκας.[28] Τόσο στις τακτικές συνεδριάσεις όσο, κυρίως, στις "παρασκηνιακές" συναντήσεις των μελών της (τις έξω δηλαδή από την αίθουσα των συνεδριάσεων επαφές όπου σε πρώτη φάση συζητιούνταν και ρυθμίζονταν "καταρχήν" τα θέματα[29] ), οι δηλώσεις καθώς και οι γραπτές και προφορικές προτάσεις των ενδιαφερόμενων αντιπροσώπων χαρακτηρίζονταν από το συσχετισμό ορισμένων παραγόντων για την αποδοχή των δώδεκα μιλίων. Και βέβαια ανάμεσα στους παράγοντες αυτούς ήταν η ικανοποιητική, για τις ναυτικές δυνάμεις, ρύθμιση του προβλήματος των στενών και η υιοθέτηση της οικονομικής ζώνης των διακοσίων μιλίων. Ετσι:

Το Σχέδιο Αρθρων για την "αιγιαλίτιδα ζώνη και τα στενά" που υποβλήθηκε από τη Μ.Βρεταννία στην Επιτροπή υιοθετούσε τα 12 μίλια με την προϋπόθεση της ελεύθερης διέλευσης από τα διεθνή στενά. Ομως η διέλευση που καθιερωνόταν με το αγγλικό σχέδιο δεν ήταν "όμοια με αυτήν στην ανοιχτή θάλασσα", όπως στο σχέδιο που προτεινόταν από τις δυο υπερδυνάμεις.[30] Με το αγγλικό σχέδιο, δηλαδή, η ελευθερία της ναυσιπλοίας και της υπέρπτησης στα στενά δεν ταυτιζόταν με την ελευθερία στην ανοιχτή θάλασσα. Επιπρόσθετα, οι υποχρεώσεις που επιβάλλονταν με το σχέδιο αυτό στα διερχόμενα πλοία και αεροσκάφη και τα δικαιώματα που καθορίζονταν για τα παράκτια κράτη εξισορροπούσαν τα αντιτιθέμενα συμφέροντα των παράκτιων και των ναυτικών κρατών και προσδιόριζαν μια ποιοτική διαφορά ανάμεσα στη διέλευση από

τα στενά και σ'αυτήν από την ανοιχτή θάλασσα.[31] Επιπλέον, η "ελεύθερη διέλευση" του αγγλικού σχεδίου δεν ίσχυε για όλες τις κατηγορίες των στενών. Η αγγλική πρόταση ορίζοντας ρητά πως το καθεστώς της ελεύθερης διέλευσης ίσχυε μόνο για τα στενά που χρησιμοποιούνταν για τη διεθνή ναυσιπλοία και για εκείνα που ένωναν δυο κομμάτια ανοιχτής θάλασσας εξαιρούσε από το καθεστώς αυτό τις εξής κατηγορίες στενών: Εκείνα που περιλάμβαναν σε όλο το μήκος τους λουρίδα ανοιχτής θάλασσας και εκείνα που σχηματίζονταν από ένα νησί και την ξηρά του παράκτιου κράτους.[32] Ενώ για εκείνα τα στενά που ένωναν ένα κομμάτι ανοιχτής θάλασσας με την αιγιαλίτιδα ζώνη ενός κράτους το αγγλικό σχέδιο ρητά καθιέρωνε το παραδοσιακό καθεστώς της αβλαβούς διέλευσης που ίσχυε και στην αιγιαλίτιδα ζώνη.[33] Μ'άλλα λόγια το Σχέδιο Αρθρων που υποβλήθηκε από τη Μ.Βρεταννία αποτελούσε ιδιαίτερης σημασίας συνδιαλλακτική προσπάθεια και ήταν μοναδικό από την άποψη της προσέγγισης προς τις απόψεις των παράκτιων κρατών.[34]

Στο Σχέδιο Αρθρων για την "αιγιαλίτιδα ζώνη" που υποβλήθηκε από κοινού από ορισμένα Ανατολικά κράτη - Βουλγαρία, Α.Γερμανία, Πολωνία και Σοβιετική Ενωση- προσδιοριζόταν ως μέγιστο όριο η απόσταση των δώδεκα μιλίων, αλλά περιλαμβάνονταν παράλληλα διατάξεις με τις οποίες γινόταν σαφής διαχωρισμός της διέλευσης από την αιγιαλίτιδα ζώνη και από τα διεθνή στενά. Ετσι ενώ στην πρώτη περίπτωση καθιερωνόταν η αβλαβής διέλευση αντίθετα η δεύτερη περίπτωση ρυθμιζόταν από τα άρθρα τα σχετικά με τα στενά σύμφωνα με το Σχέδιο Αρθρων για τα "διεθνή στενά" που τα κράτη αυτά είχαν υποβάλλει.[35] Εξάλλου, στο Σχέδιο Αρθρων για την "οικονομική ζώνη" που υποβλήθηκε από την ίδια ομάδα κρατών γινόταν ακόμα φανερή η αποδοχή των διακοσίων μιλίων οικονομκής ζώνης μέσα στα πλαίσια της κοινής "συμφωνίας-πακέτο" για αιγιαλίτιδα ζώνη δώδεκα μιλίων και ελεύθερη διέλευση από τα στενά.[36]

Τέλος, το "κείμενο εργασίας" που υποβλήθηκε από κοινού από μια ομάδα εννέα κρατών - Καναδά, Χιλή, Ισλανδία, Ινδία, Ινδονησία, Μαυρίτιο, Μεξικό, Ν.Ζηλανδία και Νορβηγία - αν και καθιέρωνε το όριο των δώδεκα μιλίων, παράλληλα, απαιτούσε την υιοθέτηση της οικονομικής ζώνης των διακοσίων μιλίων.[37]

3.2.5. Οι λύσεις που υιοθετήθηκαν

Ωστόσο, παρά τις δυσκολίες που εμφανίστηκαν κατά τις διαπραγματεύσεις και που δεν επέτρεψαν, στη φάση αυτή, τη λήψη οριστικών αποφάσεων ή τη διατύπωση συγκεκριμένων άρθρων, με τη λήξη των εργασιών της στη Σύνοδο του Καράκας[38] η Δεύτερη Επιτροπή κατάφερε να παρουσιάσει ένα κοινό "κείμενο εργασίας" [a single working paper] στο οποίο αντιπροσωπεύτηκαν τα συμπεράσματα που προέκυψαν από τις εργασίες της.[39] Το κείμενο αυτό αποτέλεσε, ουσιαστικά, το σύμπλεγμα των δεκατριών ανεπίσημων κειμένων εργασίας που υποβλήθηκαν από ομάδες κρατών στην Επιτροπή και περιέλαβε τις κύριες τάσεις που διαμορφώθηκαν κατά τις εργασίες της τελευταίας πάνω στα διάφορα θέματα.[40] Αναφορικά με το πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης "το κείμενο εργασίας" περιλάμβανε τρεις διατυπώσεις: στην πρώτη προτείνονταν τα δώδεκα μίλια, στη δεύτερη τα διακόσια μίλια και στην τρίτη δεν αναφερόταν *συγκεκριμένο όριο*.[41]

Αλλωστε, με τη λήξη των εργασιών της ο Πρόεδρος της Επιτροπής, Andres Aguilar, κυκλοφόρησε ένα ανακεφαλαιωτικό εισαγωγικό κείμενο στο οποίο διαπιστώνονταν οι δυσκολίες αλλά και οι προόδοι της Επιτροπής σχετικά με το έργο της.[42]

### 3.2.6. Ορισμένες διαπιστώσεις

Από τα παραπάνω έγινε σαφές πως ήδη από την πρώτη ουσιαστική Σύνοδο της Συνδιάσκεψης η πλειοψηφία των κρατών ως προς το πρόβλημα του ορίου της αιγιαλίτιδας ζώνης ήταν "καταρχήν" σύμφωνη με την καθιέρωση των δώδεκα μιλίων. Ηταν δηλαδή σύμφωνη με την επέκταση της κυριαρχίας των παράκτιων κρατών για λόγους κυρίως εθνικής ασφάλειας αλλά και αποκλειστικής εκμετάλλευσης ή προστασίας των θαλάσσιων πόρων. Παράλληλα, η πλειοψηφία των κρατών φάνηκε να επιθυμεί και την επέκταση της εθνικής δικαιοδοσίας των παράκτιων κρατών σε μια ζώνη 200 μιλίων για λόγους οικονομικούς.

Και είναι σημαντικό πως τέτοιες θέσεις διατυπώθηκαν όχι μόνο από κράτη που ανήκαν στην ομάδα των Τριτοκοσμικών αλλά και από κράτη του αναπτυγμένου Βορρά. Δίχως πλέον να προκαλεί έκπληξη έγινε σαφές πως και κράτη από την ομάδα των ναυτικών δυνάμεων που στο παρελθόν ενδιαφέρονταν κυρίως για την ελευθεροπλοία των στόλων τους εκδήλωσαν τώρα ενδιαφέρον για την αναγκαιότητα της διεύρυνσης της κυριαρχίας των παράκτιων κρατών στη θάλασσα. Και τούτο διότι τα κράτη αυτά έχοντας αντιληφθεί από τη μια, ότι δεν ήταν ανάγκη να αντιδρούν γενικά στη ιδέα της επέκτασης των ζωνών εθνικής κυριαρχίας και δικαιοδοσίας αν η επέκταση δεν έθιγε την ελευθερία της ναυσιπλοίας τους και από την άλλη, έχοντας διαπιστώσει ότι η πρακτική των κρατών ολοένα ισχυροποιούνταν προς τη μεριά των επεκτάσεων αποφάσισαν τελικά να διαπραγματευτούν, με ευνοϊκούς για τα ίδια όρους, το προτεινόμενο καθεστώς των δώδεκα μιλίων. Παρουσιάστηκαν λοιπόν στην Τρίτη Συνδιάσκεψη αποδεχόμενα την αναγκαιότητα της διεύρυνσης, μάλιστα όχι μόνο της δικαιοδοσίας αλλά και της κυριαρχίας των παράκτιων κρατών. Μόνο που ως προϋπόθεση για την αποδοχή των δώδεκα μιλίων επικαλέστηκαν την ικανοποιητική λύση όλων των θεμάτων που συνδέονταν με εκείνο του πλάτους και μάλιστα την εξασφάλιση της ναυσιπλοίας τους στην αιγιαλίτιδα ζώνη και κυρίως στα διεθνή στενά.

### 3.3. Η μαξιμαλιστική θεωρία των δώδεκα μιλίων ως κυρίαρχη αντίληψη σε όλες τις Συνόδους της Συνδιάσκεψης

Ενώ στη Σύνοδο του Καράκας το "κείμενο εργασίας" που διαμορφώθηκε από τη Δεύτερη Επιτροπή περιείχε τρεις διατυπώσεις ως εναλλακτικές λύσεις σχετικά με το όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης, στην Τρίτη Σύνοδο της Συνδιάσκεψης [Σύνοδο της Γενεύης][43] η ιδέα της αιγιαλίτιδας ζώνης των δώδεκα μιλίων αποτέλεσε τη μόνη διατύπωση που περιλήφθηκε στο συντασσόμενο, μετά την ολοκλήρωση των εργασιών της Επιτροπής, κείμενο.

Βέβαια από τα πρακτικά των επίσημων συνεδριάσεων της Δεύτερης Επιτροπής διαπιστώνεται ότι και στη Σύνοδο αυτή οι χώρες που υπεραμύνονταν των διακοσίων μιλίων αιγιαλίτιδας ζώνης, γνωστές με την ονομασία "territorialists", εξακολούθησαν με θέρμη και αποφασιστικότητα να υποστηρίζουν την ικανοποίηση αυτού του αιτήματος. Και με την ευκαιρία μιας πρότασης που υποβλήθηκε από τον Ισημερινό για ζώνη εθνικής κυριαρχίας διακοσίων μιλίων,[44] οι χώρες αυτές επαναβεβαίωσαν για μια ακόμα φορά την επιθυμία τους για διεύρυνση της κυριαρχίας στα γειτονικά νερά των διακοσίων μιλίων.[45]

Η προτίμηση, ωστόσο, της πλειοψηφίας των κρατών σχετικά με το όριο των δώδεκα μιλίων αποδείχτηκε και στη Σύνοδο της Γενεύης η μόνη δυνατή προσέγγιση του προβλήματος. Ετσι στο "Μοναδικό Ανεπίσημο Διαπραγματευτικό Κείμενο" που

διαμορφώθηκε από τους προέδρους των τριών Επιτροπών και χρησιμοποιήθηκε ως βάση για τις παραπέρα συζητήσεις, στο οποίο αντιπροσωπεύτηκαν οι βασικές γραμμές των κειμένων που είχαν προηγηθεί, το όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης ορίστηκε ρητά πως δε θάπρεπε να ξεπερνά τα δώδεκα μίλια.[46] Η σχετική διάταξη είχε ως εξής: "Κάθε κράτος έχει το δικαίωμα να καθορίζει το πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης του μέχρι ένα όριο που να μην ξεπερνά τα δώδεκα ναυτικά μίλια από τις γραμμές βάσης του που χαράζονται σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης αυτής."[47]

Υστερα από αυτό η αποδοχή συμφωνίας ως προς το θέμα του ορίου ήταν πλέον εξασφαλισμένη. Και παρότι στις επόμενες Συνόδους της Συνδιάσκεψης, μέχρι την υπογραφή της Τελικής Σύμβασης, το "Μοναδικό Ανεπίσημο Διαπραγματευτικό Κείμενο" τροποποιήθηκε σε αρκετές διατάξεις του με βάση τις αποφάσεις που πάρθηκαν ή τις τάσεις που επικράτησαν στη διάρκεια των Συνόδων καμμιά τροποποιητική πρόταση δεν έθιξε το προτεινόμενο όριο των δώδεκα μιλίων.[48] Και κανένα νέο κείμενο δεν προώθησε ρύθμιση διαφορετική από εκείνη του άρθρου 2 του "Μοναδικού Ανεπίσημου Διαπραγματευτικού Κειμένου". Η ίδια διάταξη, με επουσιώδεις αλλαγές στη διατύπωση, συμπεριλήφθηκε σε όλα τα διαπραγματευτικά κείμενα που ακολούθησαν μέχρι την υπογραφή του τελικού κειμένου της Σύμβασης. Συγκεκριμένα, στο "Αναθεωρημένο Μοναδικό Διαπραγματευτικό Κείμενο",[49] στο "Σύνθετο Ανεπίσημο Διαπραγματευτικό Κείμενο",[50] καθώς και στις τρεις αναθεωρήσεις του δεύτερου κειμένου.[51] Η έρευνα στα πρακτικά των εργασιών των μετέπειτα συνεδριάσεων της Επιτροπής[52] οδηγεί στο πιο πάνω συμπέρασμα.

3.4. Καθιέρωση των δώδεκα μιλίων: Η οριστική λύση στο πρόβλημα

Ετσι στα τέλη της δεκαετίας του '70 το όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης, ύστερα από τόσα χρόνια νομικής αστάθειας και εκκρεμότητας, όχι μόνο οριστικοποιήθηκε στη "συνείδηση" της πλειονότητας των κρατών αλλά και "νομιμοποιήθηκε" με το νομικό ένδυμα της Νέας Σύμβασης. Το Νέο Δίκαιο της θάλασσας που αναδύθηκε μέσα από τις κοπιώδεις και χρονοβόρες διεργασίες της Τρίτης Συνδιάσκεψης έδωσε τη λύση στο πρόβλημα της οροθέτησης της αιγιαλίτιδας ζώνης με την οριστική αποδοχή των δώδεκα μιλίων. Στο τελικό κείμενο της Νέας Σύμβασης το επίμαχο άρθρο (άρθρο 3) έχει ως εξής:

*" Κάθε κράτος έχει το δικαίωμα να καθορίζει το πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης του μέχρι ένα όριο που να μην υπερβαίνει τα 12 ν.μ. από τις γραμμές βάσης που χαράζονται σύμφωνα με την σύμβαση αυτή."*[53]

Η ρύθμιση του άρθρου 3 είναι σαφής. Το παράκτιο κράτος έχει δικαίωμα να οροθετήσει την αιγιαλίτιδα ζώνη του μέχρι δώδεκα μίλια από την ακτή, συγκεκριμένα από τις γραμμές βάσης από τις οποίες αρχίζει η μέτρηση της αιγιαλίτιδας ζώνης. Μ'άλλα λόγια κανένα κράτος δε νομιμοποιείται να επεκτείνει το όριο της χωρικής θάλασσας πέρα από τα δώδεκα μίλια. Επέκταση πέρα από το όριο των δώδεκα μιλίων είναι αντίθετη προς το διεθνές δίκαιο και απαγορεύεται. Αντίθετα, επέκταση μέχρι τα δώδεκα μίλια είναι θεμιτή και είναι μέσα στα πλαίσια που ο διεθνής νόμος ορίζει. Σύμφωνα λοιπόν με το άρθρο 3 της Νέας Σύμβασης τα κράτη μπορούν να καθορίζουν την αιγιαλίτιδα ζώνη τους για παράδειγμα στα τρία, τέσσερα, έξι, εννέα, δέκα, έντεκα ή δώδεκα μίλια. Σε καμμία περίπτωση, όμως, δεν έχουν το δικαίωμα να υπερβαίνουν την απόσταση των δώδεκα μιλίων. Τα δώδεκα μίλια αποτελούν το maximum, το ανώτατο δηλαδή όριο, το οποίο τα κράτη πρέπει να σέβονται ανεξάρτητα από το όριο που θα απαιτούσαν να υιοθετήσουν για την αιγιαλίτιδα ζώνη τους.[54] Και μπορεί μεν η οροθεσία να αποτελεί μονομερή δικαιοπραξία και να εξαρτάται από τη θέληση μόνο του

παράκτιου κράτους αφού μόνο αυτό [το παράκτιο] μπορεί να προβαίνει στην ενέργεια αυτή, όμως, έχει πάντοτε διεθνή χαρακτήρα.[55] Η ισχύς της δηλαδή σε σχέση με τα τρίτα κράτη εξαρτάται από το διεθνές δίκαιο.[56] Δεν μπορεί το κράτος να χαράζει αυθαίρετα τα θαλάσσια σύνορά του. Κάθε ενέργεια του κράτους σε σχέση με την οροθέτηση της αιγιαλίτιδας ζώνης του πρέπει να βρίσκεται μέσα στα νόμιμα πλαίσια που ο διεθνής νόμος ορίζει. Πάντως, με τη νέα Σύμβαση αυτονόητο είναι ότι κράτος που έχει αιγιαλίτιδα ζώνη μικρότερη από δώδεκα μίλια έχει το δικαίωμα να επεκτείνει την αιγιαλίτιδα ζώνη του μέχρι το ανώτατο όριο των δώδεκα μιλίων. Μια τέτοια ενέργεια του κράτους θάταν απόλυτα σύμφωνη με το διεθνές δίκαιο.

Το όριο λοιπόν της αιγιαλίτιδας ζώνης που απασχόλησε τη διεθνή κοινότητα για ένα μεγάλο χρονικό διάστημα με διεκδικήσεις που ποίκιλλαν από τρία μέχρι και διακόσια μίλια συμβατικά βρήκε τελικά λύση στο "Νέο" Δίκαιο της θάλασσας, με την αποδοχή της ρύθμισης των δώδεκα μιλίων.

1.Η Τρίτη Συνδιάσκεψη οργανώθηκε σε τρεις Επιτροπές που αντικατέστησαν τις τρεις Υποεπιτροπές της Επιτροπής Βυθού: Η Πρώτη Επιτροπή ασχολήθηκε με τα θέματα του θαλάσσιου βυθού πέρα από την εθνική δικαιοδοσία, η Δεύτερη Επιτροπή ανέλαβε τα θέματα της παράκτιας δικαιοδοσίας και η Τρίτη Επιτροπή ασχολήθηκε με τα θέματα μόλυνσης και ρύπανσης της θάλασσας, της επιστημονικής έρευνας και της μετάδοσης της τεχνολογίας. Επιπλέον, στα πλαίσια της Συνδιάσκεψης, λειτούργησαν ακόμα μια Νομοπαρασκευαστική Επιτροπή, μια Επιτροπή Διαπιστευτηρίων και μια Γενική Επιτροπή. Για περισσότερες λεπτομέρειες, βλ. Doc A\Conf.62\L.8\Rev.1 Επίσης, Conférence sur le droit de la mer: nécessité d'un compromis, Chronique meusuelle de l' O.N.U., Avril, 1976, σ. 43.

2. Για μια λεπτομερή ανάλυση βλ. Sh.Oda,Sh., The International Law of the Ocean Development, Basic documents, 1975,Sijthoff, Leiden, Vol. II, σ. 60.

3. Συγκεκριμένα: Είκοσι εννέα κράτη ανήκαν στην Ασία - με εξαίρεση την Ιαπωνία, Ν.Κορέα και Taiwan που εντάσσονται στην κατηγορία των βιομηχανικά αναπτυγμένων - , τέσσερα στην Ωκεανία - με εξαίρεση την Αυστραλία που εντάσσεται και αυτή στους αναπτυγμένους -, είκοσι εννέα στην Αφρική και είκοσι ένα στη Λατινική Αμερική.

4. Από αυτά δέκα επτά ανήκαν στη Δυτική Ευρώπη, οκτώ στην Ανατολική Ευρώπη, δυο στη Βόρεια Αμερική και τέσσερα στην Ασία και Ωκεανία.

5. Στη Σύνοδο του Καράκας το '74 αντιπροσωπεύτηκαν 137 κράτη - από αυτά ενενήντα πέντε Τριτοκοσμικά - και στη Σύνοδο της Ν.Υόρκης το '80 αντιπροσωπεύτηκαν 158 κράτη.

6. βλ. και Miles,Edw., Editorial "Introduction" to a Special Issue on Restructuring Ocean Regimes: Conference on the law of the sea, in International Organization, 1977, σ. 53.

7. Η Σύνοδος του Καράκας είναι η Δεύτερη Σύνοδος της Συνδιάσκεψης αλλά η πρώτη ουσιαστική Σύνοδος κατά την οποία ξεκίνησαν οι ουσιαστικές συζητήσεις της Συνδιάσκεψης. (βλ. La Conférence de Caracas sur le droit de la mer, Généralites, Problèmes politiques et sociaux, La Documentation Française, 1975, No. 251). Αρχικά είχε προγραμματιστεί ως τόπος αυτής της πρώτης ουσιαστικής Συνόδου το Σαντιάγκο (Χιλή). Ομως η πτώση της δημοκρατικής κυβέρνησης και η εγκατάσταση δικτατορικού καθεστώτος στη Χιλή είχαν ως αποτέλεσμα τη μετάθεση του τόπου των Συνόδων.

8. βλ. Doc. A\Conf.62\C.2\L.86.

9. Βλ. για παράδειγμα στο UNCLOS, Official Records, Documents of the Conference, 1975, U.N., N.Y., Vol. III, τις δηλώσεις των αντιπροσώπων του Μπαρμπάντος, Mr Moe (σ.63), της Αργεντινής, Mr Listre (σ.74), της Ονδούρας, Mr Zapata (σ.82), της Κένυα, Mr Gatere Maina (σ.83), της Δυτικής Σαμόα, Mr Slade (σ.84), της Δημοκρατίας της Κορέας, Mr Song (σ.90), του Μπαγκλαντές, Mr Chowdhury (σ.102) της Τυνησίας, Mr Kedadi (σ.153) κ.α. Χαρακτηριστική υπήρξε η δήλωση του αντιπροσώπου του Πακιστάν, Mr Kharas, σχετικά με τη θέση της χώρας του στην περίπτωση μη αποδοχής της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης: "Το Πακιστάν αποδίδει μεγάλη σημασία στο θέμα της υιοθέτησης της αιγιαλίτιδας ζώνης των 12 μιλίων με τον όρο της ταυτόχρονης καθιέρωσης της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης των 200 μιλίων. Σε περίπτωση μη αποδοχής της τελευταίας το Πακιστάν θα υποχρεωθεί να υποστηρίξει προτάσεις για πολύ μεγαλύτερα όρια αιγιαλίτιδας ζώνης", σ. 146.

10. βλ. Δηλώσεις του αντιπροσώπου της Ζάμπια, Chibesakunda (σ. 131), του Ιράκ, Al-Qadhi (σ. 148), της Ουγκάντας, Ochan (σ. 168), στο UNCLOS, Official Records, Summary Records of Meetings, 1975, U.N., N.Y., Vol. I.

11. βλ. Δήλωση του αντιπροσώπου της Νιγηρίας, Graham-Douglas, ibid, σ.139.

12. Δήλωση του αντιπροσώπου της Γουϊνέας, Camara, ibid, σ. 63.

13. ibid, Δηλώσεις των αντιπροσώπων της Βραζιλίας, S. Guerreiro (σ.60), του Ισημερινού, Val. Rodriguez (σ.122), του Περού, Bakula (σ.157), του Παναμά, Ozores (σ.145) και της Ουρουγουάης, Lupinacci (σ.119).

14. Χαρακτηριστική πάνω στο θέμα ήταν η δήλωση του αντιπροσώπου της Κόστα Ρίκα , Mr Facio: "Η Συνδιάσκεψη θα πρέπει να βρεί μια κατάλληλη διατύπωση για να ικανοποιήσει τις ναυτικές δυνάμεις οι οποίες είναι τώρα έτοιμες να αποδεχθούν, με τον όρο της ελευθεροπλοίας μέσα και πάνω από τα στενά, το όριο των δώδεκα μιλίων. Θάταν αντιρεαλιστικό να πιστέψουμε ότι μια ναυτική δύναμη είναι δυνατό να συμφωνήσει οι κινήσεις των στόλων της να υπόκεινται στην καλή θέληση των παράκτιων κρατών, όταν πρόκειται για διεθνή στενά στενότερα από 24 μίλια", ibid, σ. 59.

15. βλ. UNCLOS, Official Records, Vol.III, op.cit., σ.110.

16.ibid, σ.148.

17. βλ. Δηλώσεις των αντιπροσώπων της Δημοκρατίας του ΒιετΝάμ, Vu' O' Ng' Van Bac (σ.65), της Δημοκρατίας της Κορέας, Kim (σ. 67), της Ονδούρας, Carias Zapata (σ. 81), UNCLOS, Official Records, Vol. I, op.cit.

18. Χαρακτηριστική υπήρξε πάνω στο θέμα η δήλωση του αντιπροσώπου της Κολομβίας, Zuleta Torres: "Η αιγιαλίτιδα ζώνη των δώδεκα μιλίων συνδέεται αναγκαστικά με την αποδοχή, από μέρους της διεθνούς κοινότητας, μιας οικονομικής ζώνης ή πατρογονικής θάλασσας που δε θα πρέπει να υπερβαίνει τα διακόσια μίλια... Η σύνδεση των δύο εννοιών, της αιγιαλίτιδας και της οικονομικής ζώνης, θα πρέπει να αντιμετωπιστεί ως ένα "αδιαίρετο σύνολο". Μια τέτοια διατύπωση μόνο μπορεί να αποκαταστήσει τους οικονομικούς στόχους των αναπτυσσόμενων κρατών...., βλ. 5η Συνεδρίαση, 16 Ιουλίου '74, UNCLOS,Official Records, Summary Records of mmetings, 1975, U.N., N.Y., Vol. II, σ. 110. Βλ. επίσης, Δηλώσεις των αντιπροσώπων της Ονδούρας, Herrera Caceres (σ.100-101), του Πακιστάν, Kharas (σ.105), της Γουιάνας, Pollard (σ.103), της Γουατεμάλας, S. Galvez (σ.106), του Τογκό, Tupou (σ.107), του Μπαγκλαντές, Rashid (σ.109), της Βενεζουέλας, Falcon Briceno (σ.117) και του Τρίνιντατ και Τομπάγκο, Warner (σ.118).

19. βλ. Επίσημη δήλωση του αντιπροσώπου της Τζαμάικας, Robinson, ibid, σ.111.

20. βλ. Δήλωση του αντιπροσώπου του Ιράκ, Araim, στην 6η επίσημη συνεδρίαση της Επιτροπής, 17 Ιουλίου 1974 (ibid, σ.117). Επίσης, τα Σχέδια Αρθρων που υποβλήθηκαν από την Τουρκία, 15 Ιουλίου 1974, για το πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης ( Doc. A\Conf.62\C.2\L.8 και Doc. A\Conf.62\C.2\L.9, ibid, σ.188).

21. Ο αντιπρόσωπος της Βραζιλίας, Calero Rodrigues, υπερασπίστηκε τις θέσεις αυτές ως εξής: "Οι χώρες που καθιέρωσαν ως αιγιαλίτιδα ζώνη το όριο των 200 μιλίων έλαβαν υπόψη τρεις νομικούς παράγοντες: Πρώτο, ότι η αιγιαλίτιδα ζώνη αναγνωρίζεται από το διεθνές δίκαιο. Δεύτερο, ότι το διεθνές δίκαιο δίνει το δικαίωμα στο παράκτιο κράτος να καθιερώσει αυτό από μόνο του το πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης του. Και τρίτο, ότι το διεθνές δίκαιο δεν έχει καθορίσει ένα "μέγιστο όριο" όσο αφορά το πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης. Έτσι το όριο των διακοσίων μιλίων υιοθετήθηκε μέσα στα πλαίσια του ισχύοντος διεθνούς δικαίου. Οι επεκτάσεις έγιναν σύμφωνα με τη Διακήρυξη της Λίμα του 1970 με την οποία αναγνωρίστηκε, inter alia, το φυσικό δικαίωμα του παράκτιου κράτους "να ερευνά, να διατηρεί και να εκμεταλλεύεται τις φυσικές πηγές της θάλασσας που γειτονεύουν με τις ακτές του και το έδαφος και υπέδαφος του βυθού του με σκοπό την προώθηση της οικονομίας του και την εξύψωση του βιοτικού επιπέδου του λαού του", βλ. UNCLOS, Vol. II, op.cit., σ. 108

22. βλ. δήλωση του αντιπροσώπου του Ισημερινού, V. Rodriguez, ibid, σ.107.

23. βλ. Δήλωση του αντιπροσώπου, Diallo, ibid, σ.116. Επίσης βλ. Haight,G.W., The U.N. Conference on the law of the sea, (Caracas Session), Report, International Law Association, New Delhi, 1974, σ. 391. op.cit. σ. 391.

24. βλ. UNCLOS, Vol. II, op.cit., σ.160.

25. βλ. ibid, Δηλώσεις των αντιπροσώπων της Μ.Βρεταννίας, Ennals (σ.112), της Δ.Γερμανίας, Knoke (σ.138), της Αυστραλίας, Willesee (σ.87) και της Νορβηγίας, Evensen. Ο τελευταίος δήλωσε χαρακτηριστικά, ανάμεσα σ'άλλα: " The only feasible approach to the substantive issues was the package approach which balanced the advantages gained by different groups of countries and reflected the objective requirements of the situation. The pattern for such a compromise was already emerging; it would have to reconcile the interests of maritime freedom with the need for coastal State management powers. The main elements were the following: territorial sea limited to a maximum of 12n.m.; a right of innocent passage within the territorial sea; a special regime of unimpended passage in international straits; an economic zone extending to a maximum of 200n.m.....", σ.85.

26. ibid, Δηλώσεις των αντιπροσώπων της Βουλγαρίας, Yankov (σ.149) και της Ουγγαρίας, Prandler (σ.143).

27. ibid, σ.68. Για τις θέσεις της Σοβιετικής Ενωσης βλ. ακόμα Stevenson,J., Oxman, B. ,The Third United Nations Conference on the law of the sea: The 1974 Caracas Session, 69 A.J.I.L., 1975, σ.13.

28. βλ. UNCLOS, Vol. III, op. cit., σ.242-243, Doc.A\Conf.62\C.2\L.86.

29. Η μέθοδος εργασίας της Δεύτερης Επιτροπής - όπως, άλλωστε, και των άλλων Επιτροπών της Συνδιάσκεψης - σύμφωνα με την οποία η βασική "νομοπαρασκευαστική" προσπάθεια επιτυγχανόταν παρασκηνιακά έξω από κάθε επίσημη διαδικαστική λειτουργία και μόνο άλυτα προβλήματα έφταναν για συζήτηση στις τακτικές συνεδριάσεις, αποτέλεσε μοναδικό φαινόμενο που εμφανίστηκε, για πρώτη φορά, στην Τρίτη Συνδιάσκεψη και μάλιστα στη σύνοδο του Καράκας. βλ. Doc.a\Conf.62\C.2\L.2

30. βλ. A\AC.138\SC.II\L.4 and Corr.1 and A\Ac.138\SC.II\L.7.

31. βλ. UNCLOS, Vol.III, op.cit., Doc.A\Conf.62\C.2\L.3, Chapter III, art., 4,5,7.

32. ibid, art.1.

33. ibid, art.8.

34. Και το δικαίωμα που αναγνωρίστηκε στο παράκτιο κράτος να καθορίζει αυτό από μόνο του τους θαλάσσιους διαδρόμους ναυσιπλοίας, έστω και αν κρίθηκε απαραίτητη η έγκριση των διαδρόμων αυτών από τους αρμόδιους διεθνείς οργανισμούς (βλ. και Haight, op.cit., σ.391) αποτέλεσε ένα ακόμη βήμα προς την κατεύθυνση των απόψεων των παρακτίων κρατών.

35. Doc.A\Conf.62\C.2\L.26 και Doc.A\Conf.62\C.2\L.11, "Bulgaria, Czechoslovakia, German Democratic Republic, Poland, Ukranian S.S.R., U.S.S.R.: draft articles on straits used for international navigation", UNCLOS, Vol.III, op.cit., σ.203, 189.

36. βλ. Doc.A\Conf.62\C.2\L.38 Η σχετική διατύπωση είχε ως εξής: "The delegations of....noting the understanding....that all questions... are interrelated and must be resolved in the form of a "package deal", are prepared to the establishment of an economic zone,...on condition that mutually acceptable decisions are also accepted by the Conference on the other basic questions of the law of the sea, 12 m breadth of territorial waters , freedom of passage through international straits..." ibid, σ.214.

37. Doc.A\Conf.62\L.4, art. 2,12,13, ibid σ.81-82.

38. βλ. 46η Συνεδρίαση της 28ης Αυγούστου 1974.

39. Το κείμενο δημοσιεύτηκε ως ξεχωριστό έγγραφο με τα στοιχεία A\Conf.62\C.2\WP.1 Βλ. ακόμα Doc.A\Conf.62\L.8\Rev.1, Statement of activities of the Conference during its first and second sessions, Appendix I, "Working paper of the second Committee: main trends", UNCLOS, Vol.III, op.cit., σ.107-142.

40. βλ. ibid, Statement of activities of the Second Committee, Annex II, σ.106. Επίσης UNCLOS, Vol.II, op.cit., σ.301.

41. Συγκεκριμένα το "κείμενο εργασίας" ως προς το πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης είχε έτσι :

3.2 Πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης
(α) Πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης
Διάταξη 22

Διατύπωση Α.

Κάθε κράτος έχει το δικαίωμα να καθορίζει το πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης του μέχρι ένα όριο που να μην υπερβαίνει τα 12 ν.μ. από τις γραμμές βάσης που χαράζονται σύφωνα με τα άρθρα.... της Σύμβασης αυτής.

Διατύπωση Β.

Κάθε κράτος έχει το δικαίωμα να καθορίζει το πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης του μέχρι μιαν απόσταση που να μην υπερβαίνει το 200 ν.μ. από τις γραμμές βάσης του.

Διατύπωση Γ.

Οποιο κράτος είχε ήδη καθιερώσει, πριν την εφαρμογή αυτής της Σύμβασης, αιγιαλίτιδα ζώνη με πλάτος μεγαλύτερο από το μέγιστο που προβλέπεται στο άρθρο αυτό δε θα υπόκειται στο όριο που προβλέπεται εδώ, βλ. ibid, Appendix I, σ. 111.

42. Θεωρούμε τις θέσεις που εκφράστηκαν στο κείμενο αυτό ιδιαίτερης σημασίας γι'αυτό μεταφέρουμε ορισμένα χαρακτηριστικά σημεία εδώ verbatim: "Δεν είναι πρόθεσή μου να παρουσιάσω σ'αυτή τη δήλωση μια πλήρη εικόνα της κατάστασης, όπως τη βλέπω εγώ προσωπικά, αλλά μπορώ να παρουσιάσω ορισμένες γενικές εκτιμήσεις και σχόλια. Η ιδέα μιας αιγιαλίτιδας ζώνης 12 μιλίων και μιας αποκλειστικής οικονομικής ζώνης πέρα από την αιγιαλίτιδα ζώνη μέχρι μια μέγιστη απόσταση 200 μιλίων αποτελεί, τουλάχιστον προς το παρόν, "το θεμέλιο" της συμβιβαστικής λύσης που ευνοείται από την πλειοψηφία των κρατών που μετέχουν στη Συνδιάσκεψη... Η αποδοχή αυτής της ιδέας εξαρτάται από την ικανοποιητική λύση άλλων θεμάτων, και ειδικότερα το θέμα της διέλευσης μέσα από τα διεθνή στενά, τα εξωτερικά όρια της ηπειρωτικής υφαλοκρηπίδας και τη σημερινή σημασία της έννοιας αυτής και, τέλος, τις επιδιώξεις των περίκλειστων και των άλλων κρατών που θεωρούνται γεωγραφικά μειονεκτούντα. Εκτός από αυτά υπάρχουν και άλλα προβλήματα που πρέπει να μελετηθούν και να λυθούν σε συνδυασμό με αυτή την ιδέα, για παράδειγμα αυτά που είναι σχετικά με το αρχιπέλαγος και το καθεστώς των νησιών γενικά. Είναι ακόμα αναγκαίο να εξετασθεί το θέμα της φύσης και των χαρακτηριστικών της έννοιας της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης, ένα θέμα για το οποίο υπάρχουν ακόμα σημαντικές διαφορές απόψεων. Σε όλα αυτά τα θέματα υπήρξε ουσιαστική πρόοδος η οποία θεμελιώνει τις διαπραγματεύσεις που θα γίνουν στη διάρκεια της περιόδου ανάμεσα στις δύο συνόδους και στην επόμενη σύνοδο της Συνδιάσκεψης", βλ. Doc.A\Conf.62\C.2\L.86,UNCLOS, Vol.III, op.cit., σ.243. Επίσης βλ. Stevenson, Oxman, op.cit., σ.13.

43. Η Σύνοδος της Γενεύης πραγματοποιήθηκε από τις 26 Μαρτίου μέχρι τις 10 Μαίου 1975. Στη διάρκειά της η Δεύτερη Επιτροπή πραγματοποίησε δυο επίσημες και δέκα τέσσερις ανεπίσημες συνεδριάσεις όπου, κυρίως, συζητήθηκαν και επεξεργάστηκαν τα διάφορα θέματα μέσα στα πλαίσια ομάδων εργασίας. βλ. Doc.A\Conf.62\C.2\L.87 και Doc.A\Conf.62\C.2\L.89\Rev.1, UNCLOS, Official Records, Summary Records of meetings- Documents, 1975, U.N., N.Y., Vol.IV, op.cit., σ.192-197.

44. βλ. Doc. A\Conf.62\C.2\L.88, ibid, σ.194-195.

45. βλ. UNCLOS, Vol.IV, op.cit., 48η Συνεδρίαση της Δεύτερης Επιτροπής, Δηλώσεις των αντιπροσώπων της Σομαλίας, Robleh (σ.76), της Ουρουγουάης, Lupinacci (σ.76), του Περού, Bakula (σ.77), της Βραζιλίας, C.Rodrigues (σ.77), του Παναμά, Laurenza (σ.78), της Μαδαγασκάρης, Ranjera (σ.78), της Γουινέας - Μπισσάω, Fernandes, (σ.78) και της Αλβανίας, Plaka (σ.79).

46. βλ. "Informal Single Negotiating Text", Doc.A\Conf.62\WR.8, ibid, σ.137-182. βλ. επίσης Zuleta,B., Le droit de la mer: Théories et notions nouvelles et d'avenir élaborées au cours des huit dernières annees, Chronique meusuelle de l' O.N.U. de Août-Septembre, 1975, σ.53.

47. UNCLOS, Vol.IV, op.cit., Doc.A\Conf.62\Wp.8\part II, article 2, σ.153.

48. βλ. για παράδειγμα το Σχέδιο άρθρων για το πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης που υποβλήθηκε από την Τουρκία στην Τέταρτη Σύνοδο [Doc.A\Conf.62\ C.2\L.90, 18 March 1976, UNCLOS, Official Records, Summary Records of Meetings - Documents, 1976, U.N., N.Y., Vol.V, σ.202]. Βλ. επίσης το σχέδιο άρθρων που υποβλήθηκε από τη Δ.Γερμανία στην Πέμπτη Σύνοδο [Doc.A\Conf.62\ C.2\L.94, 17 September 1976, UNCLOS, Official Records, Summary Records of Meetings - Documents, 1977, U.N., N.Y.Vol.VI, σ.170]. Επίσης, τη δήλωση του αντιπροσώπου τηςΔ. Γερμανίας στην Ενατη Αναθεωρητική Σύνοδο [Doc.A\Conf.62\WS\16, UNCLOS, Official Records, Summary Records of meetings - Documents, U.N., N.Y. Vol.XIV, σ.158].

49. βλ. "Revised single negotiating text", Doc.A\Conf.62\WP.8\Rev.1, Part II, 6 May 1976, article 2, UNCLOS, Vol.V, *op.cit.*, σ.154 και *Churchill,R., Nordquist,M., Lay,H.*, New directions in the law of the sea, Documents, 1973, Oceana Publications, Dobbs Ferry, N.Y., Vol. VI, σ.611-615.

50. βλ. "Informal Composite negotiating Text", Doc.A\Conf.62\WP.10, 15 July 1977, article 3, UNCLOS, Official Records, 1978, U.N., N.Y.Vol.VIII, σ.6. Επίσης Oxman, B.H., The Third United Nations Conference on the Law of the sea: The 1977 New York Session, 72 A.J.I.L., 1978, σ.61-63.

51. βλ.Doc.A\Conf.62\WP.10\Rev.1 [στο Nordquist, Simmonds, op.cit. και Oxman, , B.H., The Third United Nations Conference on the Law of the sea: The Eighth Session (1979), 74 A.J.I.L., 1980, σ. 3-6] βλ. ακόμα Doc.A\Conf.62\WP.10\Rev.2, 11 April 1980 και Doc.A\Conf.62\ WP.10\Rev.3\Add.1, 28 August 1980. Η τελευταία αναθεώρηση αποτέλεσε το Σχέδιο Σύμβασης για το δίκαιο της θάλασσας - Ανεπίσημο κείμενο -, [UNCLOS, Vol. XIV, op.cit.].

52. βλ. ακόμα τα κείμενα των Αναφορών και Δηλώσεων αναφορικά με τις εργασίες της Δεύτερης Επιτροπής από τους Προέδρους της στη διάρκεια των διαφόρων Συνόδων. Αναφέρουμε ενδεικτικά: Doc.A\Conf.62\L.17, 16 September 1976, Report by A.Aguilar [UNCLOS, Vol.VI, op.cit., σ.135-139]. Doc.A\Conf.62\RCNG\1, 19 May 1978, Reports of the Committees and Negotiating Groups on negotiations at the Seventh session contained in a single document both for the purposes of record and for the convenience of delegations, Report to the Plenary by Aguilar [UNCLOS, Official Records, Reports of the Committees and Negotiating Groups, 1979, U.N., N.Y., Vol.X, σ.83-87]. Doc.A\Conf.62\L.51, 29 March 1980, Report of the Chairman of the Second Committee [UNCLOS, Official Records, Summary Records, of meetings - Documents, U.N., N.Y. Vol.XIII, σ.82 85]. Doc.A\Conf.62\L.87, 26 March 1982, Report by the Chairman of the Second Committee [UNCLOS, Official Records, Summary Records of Meetings - Documents, 1984, U.N., N.Y., Vol.XVI, σ.202]. Doc.A\Conf.62\C.2\L.101, 29 April 1982, Statement on the work of the Second Committee from the fourth to the eleventh sessions of the Conference.

53. βλ. Κλάδη-Ευσταθοπούλου, Μ., "Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας, Montego - Bay, 10-12-1982", μετάφρ., Ναυτική Επιθεώρηση, 1991, Τόμ. 133, Τευχ. 468. Στο πρωτότυπο το άρθρο έχει έτσι: "Every State has the right to establish the breadth of its territorial sea up to a limit not exceeding 12 n.m., measured from baselines determined in accordance with this Convention", (UNCLOS, Official Records, Plenary meetings - Documents, 1984, U.N., N.Y., Vol.XVII, , σ.157, Doc.A\Conf.62\122, 7 October, 1982,article 3).

Εκτός από τη γενική αυτή διάταξη που προβλέπει ρητά τη δυνατότητα διεύρυνσης της αιγιαλίτιδας ζώνης μέχρι το όριο των δώδεκα μιλίων οι επιμέρους διατάξεις που αναφέρονται ειδικότερα στον τρόπο χάραξης των ορίων και στην οριοθέτηση της

ζώνης μεταξύ παρακείμενων και αντικείμενων κρατών - θέματα που ήδη είχαν ρυθμιστεί από τη Σύμβαση της Γενεύης του '58 - έχουν ως εξής:

Αρθρο 4. Εξωτερικό όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης

Εξωτερικό όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης είναι η γραμμή κάθε σημείο της οποίας βρίσκεται σε τόση απόσταση από το πιο κοντινό σημείο της γραμμής βάσης ίση με το πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης.

Αρθρο 5. Φυσική γραμμή βάσης

Η φυσική γραμμή βάσης για τη μέτρηση του πλάτους της αιγιαλίτιδας ζώνης είναι η γραμμή της πιο χαμηλής ρηχίας κατά μήκος της ακτής, όπως αυτή σημειώνεται στους μεγάλης κλίμακας χάρτες που αναγνωρίζονται επίσημα από το παράκτιο κράτος.

Αρθρο 7. Ευθείες γραμμές βάσης

1. Σε περιοχές όπου η ακτογραμμή εισχωρεί βαθιά στο έδαφος και κόβεται απότομα, ή υπάρχει πολύ κοντά κατά μήκος της ένα σύμπλεγμα νησιών, μπορεί να χρησιμοποιηθεί η μέθοδος των ευθειών γραμμών βάσης, που συνδέουν κατάλληλα σημεία, για τη χάραξη της γραμμής βάσης από την οποία μετράται το πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης.

Αρθρο 15. Οροθέτηση της αιγιαλίτιδας ζώνης ανάμεσα σε κράτη οι ακτές των οποίων αντίκεινται ή γειτονεύουν μεταξύ τους

Οταν οι ακτές δύο κρατών βρίσκονται η μια απέναντι στην άλλη ή η μία δίπλα στην άλλη, κανένα από τα δύο κράτη, σε περίπτωση αποτυχίας μεταξύ τους συμφωνίας για το αντίθετο, δεν έχει το δικαίωμα να επεκτείνει την αιγιαλίτιδα ζώνη του πέρα από τη μέση γραμμή κάθε σημείο της οποίας βρίσκεται σε ίση απόσταση από τα πιο κοντινά σημεία των γραμμών βάσης, από τα οποία μετράται το πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης καθενός από αυτά. Ωστόσο η παραπάνω διάταξη δεν εφαρμόζεται όπου η οριοθέτηση των αιγιαλίτιδων ζωνών των δύο κρατών είναι αναγκαίο για λόγους ιστορικών τίτλων ή άλλων ειδικών περιστάσεων, να πραγματοποιείται κατά διαφορετικό τρόπο.

Αναφέρεται ότι η Νέα Σύμβαση όπως και εκείνη του '58, για τις περιπτώσεις της μη συμφωνίας των γειτόνων κρατών ως προς την οριοθέτηση της αιγιαλίτιδας ζώνης τους και για αποφυγή ρήξης μεταξύ τους, υιοθέτησε τον κανόνα της μέσης γραμμής - με την εξαίρεση των ιστορικών τίτλων και των ειδικών περιστάσεων - παρά την επίμονη προσπάθεια ορισμένων κρατών, ανάμεσα στα οποία και της Τουρκίας, να επιβληθεί το κριτήριο των equitable principles (της επιείκειας). Αναφέρεται επίσης πως η προσπάθεια που μεθοδεύτηκε από την Τουρκική αντιπροσωπεία, κατά την οριοθέτηση της αιγιαλίτιδας ζώνης ανάμεσα σε όμορα ή αντικείμενα κράτη, να αναγνωρισθούν τα νησιά ως "ειδικές περιστάσεις" (special circumstances) που ήταν δυνατό να δικαιολογήσουν απόκλιση από το σύστημα οριοθέτησης δεν είχε θετικό αποτέλεσμα. Το τελικό κείμενο της Σύμβασης περιέλαβε ειδική διάταξη για το καθεστώς των νησιών, στο άρθο 121, το πνεύμα της οποίας βασίζεται στην απόλυτη εξομοίωση των νησιωτικών εδαφών με τις ηπειρωτικές εκτάσεις. (Doc.A\Conf.62\122, UNCLOS, Vol.XVII, op.cit., σ.173).

Μοναδική εξαίρεση αποτελεί η παράγραφος 3 του άρθρου 121 η οποία δίνει τη δυνατότητα στους βράχους που δεν προσφέρονται για ανθρώπινη εγκατοίκηση και οικονομική ζωή να δικαιούνται μόνο αιγιαλίτιδας ζώνης και συνορεύουσας όχι όμως και αποκλειστικής οικονομικής ζώνης ή ηπειρωτικής υφαλοκρηπίδας. Τονίζεται ωστόσο πως η διάταξη αυτή αν και δε μειώνει το καθεστώς των νησιών είναι δυνατόν να δημιουργήσει ορισμένα προβλήματα σε θέματα ερμηνείας.

Τέλος, αναφορικά με τη διέλευση μέσα από τα στενά το οποία χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοία και τα οποία, με τη διεύρυνση του ορίου στα 12 μίλια, εμπίπτουν μέσα στις αιγιαλίτιδες ζώνες των παράκτιων κρατών η Νέα Σύμβαση προβλέπει δυο νομικά καθεστώτα: α) τη διέλευση διόδου (transit passage) για τα στενά εκείνα που συνδέουν μια ανοιχτή θάλασσα ή αποκλειστική οικονομική ζώνη με μια άλλη ανοιχτή

θάλασσα ή αποκλειστική οικονομική ζώνη (άρθρα 37 και 38) και β) την αβλαβή διέλευση (innocent passage) για τις εξής κατηγορίες στενών: (i) εκείνα που σχηματίζονται από μια ηπειρωτική ακτή και ένα νησί και ανοιχτά του νησιού, προς τη μεριά της ανοιχτής θάλασσας, υπάρχει δρόμος με ίση καταλληλότητα και (ii) εκείνα που συνδέουν μια ανοιχτή θάλασσα η αποκλειστική οικονομική ζώνη με μια αιγιαλίτιδα ζώνη (άρθρα 38 και 45).

Υπογραμμίζεται ότι η Νέα Σύμβαση όπως και Εκείνη του '58, για τις περιπτώσεις της μη συμφωνίας των γειτόνων κρατών ως προς την οριοθέτηση της αιγιαλίτιδας ζώνης τους και για αποφυγή ρήξης μεταξύ τους, υιοθέτησε τον κανόνα της μέσης γραμμής - με την εξαίρεση των ιστορικών τίτλων και των ειδικών περιστασεων - παρά την επίμονη προσπάθεια ορισμένων κρατών ανάμεσα στα οποία και η Τουρκία, να επιβληθεί το κριτήριο των equitable principles (της επιείκειας).

54. βλ. και Caflish, L. Les zones maritimes sous juridiction nationale, leurs limites et leur délimitation, 84 R.G.D.I.P., 1980 σ. 74.

55. βλ. και Ρούκουνας, op.cit., σ. 99.

56. βλ. ICJ, Reports, 1951, σ. 115.

4. Ποιο το ισχύον δίκαιο στο θέμα του ορίου της αιγιαλίτιδας ζώνης;

Ως προς το δίκαιο που ισχύει σήμερα στο θέμα του ορίου της αιγιαλίτιδας ζώνης, στο σημείο αυτό, έχουμε να πούμε τα εξής:

Από τη στιγμή που η Νέα Σύμβαση δεν έχει τεθεί ακόμα σε ισχύ και η Σύμβαση της Γενεύης του '58 δεν είναι δεσμευτική ως προς τα όρια, αφού δεν περιλαμβάνει καμμία σχετική διάταξη, η διαπίστωση που εξακολουθεί να παραμένει ακριβής σχετικά με το θέμα είναι εκείνη της Επιτροπής Διεθνούς Δικαίου. Οτι δηλαδή το διεθνές δίκαιο δεν επιτρέπει επέκταση πέρα από τα δώδεκα μίλια, που συνεπάγεται ότι μια επέκταση μέχρι τα δώδεκα μίλια δεν είναι αντίθετη προς το διεθνές δίκαιο.[1] Πάντως, αν και η Νέα Σύμβαση δεν έχει ακόμα ισχύσει μπορούμε με βεβαιότητα να ισχυριστούμε ότι η διάταξη που περιλαμβάνεται στο άρθρο 3 για το όριο των δώδεκα μιλίων, όπως άλλωστε και πολλές άλλες διατάξεις της, έχει αποκτήσει εθιμικό χαρακτήρα. Η πρόσφατη πρακτική και η εκδήλωση της opinio juris του συνόλου, σχεδόν, των κρατών της διεθνούς κοινότητας αποτελεί ισχυρή ένδειξη ότι πράγματι υφίσταται ένας γενικά αποδεκτός κανόνας σχετικά με τα δώδεκα μίλια.[2] Η συντριπτική πλειοψηφία των κρατών, ακόμα και αυτών που κάποτε ήταν υπέρμαχοι του παραδοσιακού ορίου των τριών μιλίων, όπως οι Ηνωμένες Πολιτείες και η Μ. Βρεταννία, αναγνωρίζουν πλέον το όριο των δώδεκα μιλίων.[3] Στην Τρίτη Συνδιάσκεψη άλλωστε η άποψη για την αποδοχή των δώδεκα μιλίων ως κανόνα δικαίου ήταν η κυριαρχούσα άποψη, την οποία ενστερνίστηκαν όλα, σχεδόν, τα κράτη που συμμετείχαν ακόμα και οι άλλοτε αδιάλλακτοι οπαδοί των τριών μιλίων. Τονίζεται, ιδιαίτερα, ότι τόσο στο προπαρασκευαστικό στάδιο της Συνδιάσκεψης αυτής όσο και στα πλαίσια της Συνόδου της το όριο των δώδεκα μιλίων συγκέντρωσε τη γενική αποδοχή και η παρουσία του στα ανεπίσημα και αναθεωρημένα κείμενα διαπραγμάτευσης ήταν συνεχής και αδιάλειπτη.[4]

Κάτω λοιπόν από τη δύναμη της ομοιόμορφης και πολυχρόνιας πρακτικής δε θάταν παράδοξο αν συμμεριζόμασταν την άποψη ότι στην περίπτωση του άρθρου 3 η Σύμβαση δε δημιούργησε "νέο" δίκαιο αλλά κατοχύρωσε συμβατικά έναν κανόνα που ήδη είχε εξελιχθεί σε εθιμικό. Αλλωστε για τα κράτη που αποδέχτηκαν με την υπογραφή τους τη Νέα Σύμβαση, έστω κι αν αυτά -κάτω από το καθεστώς δυσκινησίας και χρονοτριβής που βαρύνει τους εσωτερικούς μηχανισμούς των κρατών ή ακόμα και για λόγους πολιτικών επιλογών- δεν την επικύρωσαν ακόμα, έχει αρχίσει μια σιωπηρή αποδοχή της ισχύος πολλών διατάξεων της Σύμβασης, ανάμεσα στις οποίες και αυτή των δώδεκα μιλίων.[5]

Γίνεται λοιπόν φανερό ότι αν και η Νέα Σύμβαση δεν έχει ακόμα τεθεί σε ισχύ τα δώδεκα μίλια αποτελούν έναν κανόνα γενικής αποδοχής ο οποίος εφαρμόζεται, και πρέπει να εφαρμόζεται, για την οροθέτηση της αιγιαλίτιδας ζώνης σε όλες τις θάλασσες του πλανήτη μας.

1. βλ. και Supra.

2. Απόδειξη του ισχυρισμού αυτού αποτελεί η σύγκριση ορισμένων αριθμών που παραθέτουμε αμέσως παρακάτω σχετικά με την εσωτερική νομοθεσία των παράκτιων κρατών ως προς το θέμα του ορίου της αιγιαλίτιδας ζώνης. Ετσι: Μέχρι το Νοέμβριο του 1986 από ένα σύνολο εκατόν σαράντα τριών κρατών μόνο τα είκοσι ένα από αυτά είχαν αιγιαλίτιδα ζώνη μικρότερη από δώδεκα μίλια. Οκτώ είχαν από δέκα πέντε μέχρι διακόσια μίλια και δέκα τρία είχαν διακόσια μίλια. Απεναντίας. Ο αριθμός των κρατών που είχαν υιοθετήσει τα δώδεκα μίλια είχε ανέλθει στο αποκαλυπτικό νούμερο "εκατόν ένα", Βλ. Law of the Sea, Bulletin, 1986, No.8, op.cit., σ.25-28.

3. Οι Ηνωμένες Πολιτείες πρόσφατα υιοθέτησαν το όριο αυτό στην εσωτερική τους νομοθεσία. Αλλωστε, η Μ. Βρεταννία στα πλαίσια της υπόθεσης για την οροθέτηση της υφαλοκρηπίδας της με τη Γαλλία υποστήριξε τη θέση ότι "το διεθνές δίκαιο επιτρέπει πλέον στα παράκτια κράτη την επέκταση της αιγιαλίτιδας ζώνης τους μέχρι τα δώδεκα μίλια".
La Documentation Française, Tribunal Arbitral, République Française-Royaume Uni de Grande Bretagne et d' Irlande du Nord, Délimitation du Plateau Continental, Décision du 30 Juin 1977, 1977, Paris, παρ. 187.

4. βλ. supra.

5. Σχετικά με το θέμα, βλ. επιχειρηματολογία των Anand,R.P., Odd Man Out: The United States and the U.N. Convention on the law of the sea και Djalal, H., The effects of the Law of the Sea Convention on the norms that now govern ocean activities, στο Duke, J.Van, "Consensus and Confrontation: The United States and the Law of the Sea Convention", 1985 "The Law of the Sea Institute, University of Hawaii, Honolulu, σ.114 και 53-54. Βλ. ακόμα Extavour, op.cit., σ.61.

## ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η μελέτη που προηγήθηκε αποσκοπούσε να εξετάσει αφενός μεν το νομικό καθεστώς που διέπει την αιγιαλίτιδα ζώνη και τα όρια των αρμοδιοτήτων του παράκτιου κράτους σε σχέση με τους τρίτους που χρησιμοποιούν τη θάλασσά του, αφετέρου δε το ζήτημα των ορίων της παράκτιας θαλάσσιας ζώνης και τα κεντρικά προβλήματα που υπήρξαν αλληλένδετα με αυτό. Στο σημείο αυτό κλιμακώνοντας τα συμπεράσματά μας επισημαίνουμε τα εξής:

Πρώτο: Από τότε που διαμορφώνεται η έννοια της αιγιαλίτιδας ζώνης, τέλη περίπου του 17ου αι., διαπιστώνεται στη θεωρία και την πρακτική έντονη διχογνωμία σχετικά με το χαρακτηρισμό του νομικού καθεστώτος της, δηλαδή το νομικό χαρακτηρισμό της φύσης αυτής της θάλασσας. Η θεώρηση στην οποία αποδίδεται η νομική φύση της αιγιαλίτιδας ζώνης κατευθύνεται από την αρχή προς την αντίληψη της κυριαρχίας η οποία εξυπηρετεί και εξασφαλίζει έννοιες όπως της ασφάλειας και της άμυνας αλλά και των οικονομικών σκοπιμοτήτων του παράκτιου κράτους στη γειτονική θάλασσα. Δε λείπουν όμως και άλλες θεωρήσεις που οδηγούν σε διαφορετικές από την κυριαρχία αντιλήψεις. Στις αρχές του αιώνα υπερισχύει και αποκρυσταλλώνεται η "κυριαρχία" ως το νομικό καθεστώς που διέπει την αιγιαλίτιδα ζώνη. Το καθεστώς αυτό, προς τα μέσα του αιώνα, διαμορφώνεται τελικά σε διεθνή συμβατικό κανόνα.

Δεύτερο: Από τότε που η έννοια της εξουσίας του κράτους αρχίζει να επιβάλεται στην παράκτια θάλασσα έντονη διχογνωμία κυριαρχεί, επίσης, σχετικά με τον καθορισμό του ορίου της θάλασσας αυτής. Θεωρία και πρακτική διίστανται για το ζήτημα του ορίου η ρύθμιση του οποίου δεν τελεσφόρησε σε όλη τη διάρκεια της εξέλιξης του θεσμού της αιγιαλίτιδας ζώνης μέσα στο κλασσικό δίκαιο της θάλασσας. Η λύση του προβλήματος, που προσέκρουε πάντοτε στα αντιμαχόμενα συμφέροντα των κρατών, οροθετείται μόλις στις μέρες μας, στα πλαίσια των ρυθμίσεων που υιοθετούνται από το νέο δίκαιο της θάλασσας και κατοχυρώνουν θεμελιώδη δικαιώματα, συμβάλλοντας στη θεμελίωση μιας ισότητας με τη νέα έννοιά της, όπως αυτή απορρέει από το Διεθνές Δίκαιο της Ανάπτυξης.

Τρίτο: Ομως, η έννοια της "κυριαρχίας", που σηματοδοτεί την εξουσία την οποία το κράτος ασκεί στην παράκτια θάλασσά του, στη σύγχρονη εποχή αποτελεί έννοια που επιδέχεται κριτική. Βαθμιαία δηλαδή η κρατική κυριαρχία απομακρύνεται από την έννοια της κυριαρχίας ως απόλυτου δικαιώματος. Απόλυτη κυριαρχία στη σύγχρονη εποχή δεν υφίσταται.Το παράκτιο κράτος έχει κυριαρχία στην εδαφική θάλασσά του όχι, όμως, κατά απόλυτο και ανεξέλεγκτο τρόπο αλλά μόνο κάτω από περιορισμούς. Ετσι: Το κράτος νομιμοποιείται να ασκεί "κυριαρχία" μέσα στην εδαφική θάλασσά του. Ομως τα όρια της κυριαρχίας του περιορίζονται από το διεθνές δίκαιο. Οι αρμοδιότητες, μ' άλλα λόγια, του παράκτιου κράτους μέσα στη θάλασσά του δεν πρέπει να συγκρούονται με τα όρια των δικαιωμάτων των τρίτων που κάνουν χρήση του υδάτινου στοιχείου της θάλασσάς του. Το κράτος έχει την κυριαρχία του η οποία πρέπει να εναρμονίζεται με το δικαίωμα της διέλευσης των τρίτων. Ετσι το ατομικό συμφέρον του παράκτιου κράτους μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη του συμβιβάζεται - και συνυπάρχει - με τα ευρύτερα συμφέροντα της διεθνούς κοινωνίας και ειδικότερα το γενικό συμφέρον της ναυσιπλοίας. Μ' άλλα λόγια το παράκτιο κράτος μέσα στο θαλάσσιο χώρο του, αποδέχεται παραχώρηση της κυριαρχίας του υπέρ της διεθνούς κοινωνίας.

Τέταρτο: Μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη του, ωστόσο, το παράκτιο κράτος παραμένει κυρίαρχο έστω κι αν ασκεί την κυριαρχία του, μέσα εκεί, κάτω από τους περιορισμούς

που το διεθνές δίκαιο του επιτάσσει και το ίδιο [το κράτος] αποδέχεται στα πλαίσια των αρχών της αμοιβαιότητας και της ειρηνικής συνύπαρξης των κρατών. Η άσκηση της κυριαρχίας του κράτους μέσα στο θαλάσσιο χώρο του εκφράζεται, κυρίως, με τον περιορισμό της κυριαρχίας του : Την αβλαβή διέλευση των τρίτων. Το δικαίωμα δηλαδή της διέλευσης των τρίτων δεν είναι ένα απεριόριστο δικαίωμα. Αντίθετα. Το δικαίωμα αυτό υπακούει σε κανόνες που εμφιλοχωρούν από το διεθνές δίκαιο και πραγματώνονται στα πλαίσια της εσωτερικής νομοθεσίας του παράκτιου κράτους το οποίο έχει, επίσης, την αρμοδιότητα να εκτιμά το χαρακτήρα της διέλευσης.

Ετσι σύμφωνα με το εθιμικό και το συμβατικό δίκαιο, παρέχεται στο παράκτιο κράτος η δυνατότητα τόσο να νομοθετεί, μέσα στα όρια που του προσδιορίζει το διεθνές δίκαιο, κανόνες δικαίου για τον πλου όσο και να επιβάλει, σε περιπτώσεις παραβιάσεων τη νομοθεσία του.Το παράκτιο κράτος διατηρεί την αποκλειστική αρμοδιότητα να προσδιορίζει το δικαίωμα των τρίτων μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη του θεσπίζοντας ειδική νομοθεσία για τη διέλευση με την οποία διασφαλίζονται όχι μόνο η ασφάλεια της ναυσιπλοίας αλλά, κυρίως, τα συμφέροντά του σε όλους τους τομείς τους ιδιαίτερα ευαίσθητους από την άσκηση του δικαιώματος των τρίτων. Το παράκτιο κράτος έτσι με τη νομοθεσία του πραγματώνει, ουσιαστικά, τις επιταγές του διεθνούς δικαίου. Η πρακτική των κρατών πάνω στο θέμα αποτελεί μοναδικό γνώμονα και υποδηλώνει αφενός, την αρμοδιότητα των κρατών να θεσμοθετούν κανόνες για τον πλου σχετικά με την εξυπηρέτηση των ιδιωτικών συμφερόντων και της ναυσιπλοίας και αφετέρου, την αρμοδιότητα των κρατών να επεμβαίνουν και να επιβάλουν την εσωτερική νομοθεσία στις περιπτώσεις παραβιάσεων. Αν δηλαδή το πλοίο κατά τη διέλευσή του από την αιγιαλίτιδα ζώνη παραβιάζει το διεθνές δίκαιο ή τη νομοθεσία του παράκτιου κράτους σχετικά με τη διέλευση τότε αίρεται η προστασία του δικαίου που επάγεται το καθεστώς της αβλαβούς διέλευσης και κινητοποιείται η εκτελεστική και η κατασταλτική δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους το οποίο επιβάλλει in stricto στο πλοίο το δίκαιό του. Ετσι το παράκτιο κράτος παραμένει "προασπιστής" της κυριαρχίας του μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη του.

Πέμπτο: Το νέο δίκαιο της θάλασσας, ωστόσο, νομιμοποιεί μεγαλύτερους περιορισμούς στην κυριαρχία των παράκτιων κρατών. Και τούτο διότι αναγνωρίζει ένα νέο καθεστώς διέλευσης μέσα από τα διεθνή στενά, τη "διέλευση διόδου" ("transit passage"), με το οποίο παρέχονται μεγαλύτερα ποσοστά ελευθερίας κινήσεων στους τρίτους.Με αποτέλεσμα στα πλοία που διέρχονται μέσα από διεθνή στενά, έστω κι αν τα τελευταία βρίσκονται κάτω από παράκτια κυριαρχία, να εξασφαλίζονται ευνοϊκότερες ρυθμίσεις που καμμιά σχέση δεν έχουν με τους κανόνες της αβλαβούς διέλευσης. Για τα τρίτα πλοία που διαπλέουν ένα διεθνές στενό, έστω και αν το στενό συνιστά αιγιαλίτιδα ζώνη, επιφυλάσσονται ουσιαστικά μεγαλύτερες ελευθερίες από ό,τι σε μια απλή αιγιαλίτιδα ζώνη, που προσομοιάζουν με αυτές της ελεύθερης διέλευσης, αρκεί τα πλοία να μην "αποκλίνουν" από τον τρόπο διάπλου που η διέλευση αυτή επιβάλλει, διότι τότε -και μόνο- δημιουργούνται περιθώρια κινητοποίησης της αρμοδιότητας του παράκτιου κράτους εναντίον τους.

Εκτο: Ετσι αν και με το νέο δίκαιο της θάλασσας, που οροθετεί την εδαφική θάλασσα στα δώδεκα μίλια, η κυριαρχία των παράκτιων κρατών διευρύνεται ποσοτικά, εντούτοις, υστερεί ποιοτικά αφού στα διεθνή στενά που αποτελούν χωρικά ύδατα, με τις νέες ρυθμίσεις, λείπει ο ουσιαστικός έλεγχος και η κυριαρχία των παράκτιων κρατών εμφανίζεται μέσα εκεί περισσότερο σχετικοποιημένη.

Και υπογραμμίζεται πως η ποιοτική σχετικοποίηση της κυριαρχίας δε θίγει όλους εξίσου. Ιδιαίτερα θίγει τα πτωχά, Τριτοκοσμικά κράτη αφού δεν εξασφαλίζεται γι'αυτά "αποτελεσματικότητα" στην άσκηση της κυριαρχίας τους κατά τη διέλευση των τρίτων,

μολονότι διευρύνεται σημαντικά ο χώρος μέσα στον οποίο η κυριαρχία τους ασκείται νόμιμα.

Πάντως, η έννοια της οικονομικής κυριαρχίας που στη σύγχρονη εποχή αν δε δεσπόζει παίζει, τουλάχιστον τον ίδιο ρόλο με εκείνο της παραδοσιακής ασφάλειας εξυπηρετείται μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη και ικανοποιείται σημαντικά για τα κράτη αυτά, έστω με τη μορφή της "προστασίας", της "διατήρησης" ή της "απαγόρευσης της εκμετάλλευσης" από τους τρίτους. Η δυνατότητα αυτή που εξασφαλίζεται υπέρ των Τριτοκοσμικών, κυρίως, κρατών βάζει φρένο στον ανεξέλεγκτο επεμβατισμό των οποιωνδήποτε τρίτων, προαγμένων βιομηχανικών κρατών, οδηγώντας σε καλύτερη μεταχείριση των Τριτοκοσμικών, μείωση των ανισοτήτων και επιβολή ισορροπιστικών καταστάσεων.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### ΠΡΩΤΟΓΕΝΕΙΣ ΠΗΓΕΣ ΚΑΙ ΣΥΛΛΟΓΕΣ ΚΕΙΜΕΝΩΝ


20 AJ.I.L., Supplement, 1926.

23 AJ.I.L., Supplement, 1929.

24 AJ.I.L., Supplement, 1930.

Brownlie, I, επιμ."Basic Documents in International Law", 1972, At the Clarendon Press, Oxford, 2nd ed.

Chronique Meusuelle de l' O.N.U., Conférence sur le Droit de la Mer: Nécessité d'un Compromis, Avril, 1976.

Chronique de Politique Etrangère, Droit de la Mer à la Conférence de Genève, 1959, 12.

Crocker, H.G., επιμ., "The Extent of the Marginal Sea: A Collection of Official Documents and Views of Representative Publicists", 1919, U.S. Department of State, Government Printing Office, Washington, D.C.

La Documentation Française, La Conférence de Caracas sur le Droit de la Mer, Généralites, Problèmes Politiques et Sociaux, 1975, Paris, No. 251.

La Documentation Française, Tribunal Arbitral, République Française-Royaume Uni de Grande Bretagne et d' Irlande du Nord, Délimitation du Plateau Continental, Décision du 30 Juin 1977, Paris.

Hackworth, Gr. H., "Digest of International Law", 1940, United States Government Printing Office, Washington,D.C., Vol. I.

Hague Conventions XIII on the Rights and Duties of Neutral Powers in Time of War, 1907.

I.C.J., Corfu Channel Case, Reports, 1949.

I.C.J., The Fisheries Case, Reports, 1951.

I.C.J., Nottebom Case, Reports, 1955.

I.C.J., North Sea Continental Shelf Cases, Reports, 1969.

Institut de Droit International, Annuaire de l' Institut de Droit International, Vol. 1, 2, 3, 13, 24, 25, 26, 32, 34, 35.

International Law Association, Report of the 17th Conference of the International Law Association, 1896.

International Law Association, Report of the 34th Conference of the International Law Association, 1926.

International Law Association, Report of the 33rd Conference of the International Law Association.

Lay, H. Churchill, R., Nordquist, M., επιμ., "New Directions in the Law of the Sea", Documents, 1973, Oceana Publications, Dobbs Ferry, N.Y. Vol. I,II,VI.

League of Nations, Documents, C.196, M.70, 1927, V.

League of Nations, Documents, C.44, M.21, 1928, V.

League of Nations, Documents, C.74, M.39, 1929, V.

League of Nations, Documents, C.190, M.93, 1929, V.

League of Nations, Documents, C.351(β), M.145(β), 1930, V.

Moore, J.B., "A Digest of International Law", 1906, D.C.: Government Printing Office, Washington, Vol. I.

Nordquist,M., Simmonds, K., "New Directions in the Law of the Sea", Documents, 1980, Oceana Publications, INC, Vol. X.

Oda, Sh., The International Law of the Ocean Development, Basic Documents, 1975, Sijthoff, Leiden.

Recueil du Conseil d'Etat, 1935, Paris, Tom. 105, 2 sér.

R.G.D.I.P., Convention sur la Mer Territoriale et la Zone Contigue (DOC. A/Conf.13/L.52), 1958, No.2.

United Nations, Legislative Series, Laws and Regulations on the Regime of the High Seas, 2 Vol. and Supplement (St/Leg/Ser. B/1, 1951, St/Leg/Ser. B/2, 1952, St/Leg/Ser. B/8, 1959) 1951 - 1959, U.N., N.Y.

United Nations, Legislative Series, Laws and Regulations on the Regime of the Territorial Sea (St/Leg/Ser. B/6), 1957, U.N., N.Y.

United Nations, Legislative Series, National Legislation and Treaties Relating to the Territorial Sea, the Contiguous Zone, the Continental Shelf, the High Seas and to Fishing and Reservation of the Living Resourses of the Sea, (St/Leg/Ser.B/15), 1970, U.N., N.Y.

United Nations, Legislative Series, National Legislation and Treaties Relating to the Law of the Sea, (St/Leg/Ser.B/16), 1974, U.N., N.Y.

United Nations, Legislative Series,National Legislation and Treaties Relating to the Law of the Sea, (St/Leg/Ser. B/18), 1976, U.N., N.Y.

United Nations, Legislative Series, National Legislation and Treaties Relating to the Law of the Sea, (St/Leg/Ser.B/19), 1980, U.N., N.Y.

United Nations, Yearbook of the International Law Commission, 1949.

United Nations, Yearbook of the I.L.C., 1951, Vol, II.

United Nations, Yearbook of the I.L.C., 1952, Vol, I,II.

United Nations, Yearbook of the I.L.C., 1953, Vol, II.

United Nations, Yearbook of the I.L.C., 1954, Vol, I,II.

United Nations, Yearbook of the I.L.C., 1955, Vol, I,II.

United Nations, Yearbook of the I.L.C., 1956, Vol, II,III.

United Nations, Conference on the Law of the Sea, Bibliographical Guide to the Law of the Sea, 1957,( Preparatory Doc. no. 14, A/Conf.13/17) U.N., N.Y.

United Nations, Conference on the Law of the Sea, Official Records, Preparatory Documents, Geneva '58, 1958, Vol. I, (A/Conf.13/37) U.N., N.Y.

United Nations, Conference on the Law of the Sea, Official Records, Plenary Meetings, Summary Records of Meetings and Annexes, Geneva '58, 1958, Vol. II (A/Conf.13/38) U.N., N.Y.

United Nations, Conference on the Law of the Sea, Official Records, First Committee, Summary Records of Meetings and Annexes, Geneva '58, 1958, Vol. III (A/Conf.13/38) U.N., N.Y.

United Nations, Conference on the Law of the Sea, Official Reports, Vol. II (A/Conf.13/L.52).

United Nations, Second United Nations Conference on the Law of the Sea, Official Records, Summary Records of Plenary Meetings and of Meetings of the Committee of the Whole, Annexes and Final Act, 1960 (A/Conf.19/8) U.N., Geneva.

United Nations, Official Records of the Second United Nations Conference on the Law of the Sea, Geneva, 17 March - 26 April 1960, Committee of the Whole, Verbatim Records of the General Debate, 1960, (A/Conf. 19/9), U.N., N.Y.

United Nations, General Assembly, Official Records, 26th session, Supplement No 21 (A/8421).

United Nations, Report of the Committee on the Peaceful Uses of the Sea-Bed and the Ocean Floor beyond the Limits of National Jurisdiction, General Assembly, Official Records, 28th Session, Supplement No. 21 (A/9021), 1973, U.N., N.Y., Vol. I, II, III, IV.

United Nations, Third United Nations Conference on the Law of the Sea, Official Records, Summary Records of Meetings, 1975, U.N., N.Y., Vol. I.

United Nations, Third United Nations Conference on the Law of the Sea, Official Records, Summary Records of Meetings, 1975, U.N., N.Y., Vol. II.

United Nations, Third United Nations Conference on the Law of the Sea, Official Records, Documents of the Conference, 1975, U.N., N.Y., Vol. III.

United Nations, Third United Nations Conference on the Law of the Sea, Official Records, Summary Records of Meetings - Documents, 1975, U.N., N.Y., Vol. IV.

United Nations, Third United Nations Conference on the Law of the Sea, Official Records, Summary Records of Meetings - Documents, 1976, U.N., N.Y., Vol. V.

United Nations, Third United Nations Conference on the Law of the Sea, Official Records, Summary Records of Meetings - Documents, 1977, U.N., N.Y., Vol. VI.

United Nations, Third United Nations Conference on the Law of the Sea, Official Records, Summary Records of Meetings - Documents, 1978, U.N., N.Y., Vol. VII.

United Nations, Third United Nations Conference on the Law of the Sea, Official Records, Informal Composite Negotiating Text, 1978, U.N., N.Y., Vol. VIII.

United Nations, Third United Nations Conference on the Law of the Sea, Official Records, Summary Records of Meetings - Documents, U.N., N.Y., Vol. XIV.

United Nations, Third United Nations Conference on the Law of the Sea, Official Records, Reports of the Committees and Negotiating Groups, 1979, U.N., N.Y., Vol. X.

United Nations, Third United Nations Conference on the Law of the Sea, Official Records, Summary Records of Meetings - Documents, U.N., N.Y., Vol. XIII.

United Nations, Third United Nations Conference on the Law of the Sea, Official Records, Summary Records of Meetings - Documents, 1984, U.N., N.Y., Vol. XVI.

United Nations, Third United Nations Conference on the Law of the Sea, Official Records, Plenary Meetings - Documents, 1984, U.N., N.Y., Vol. XVII.

United States, Department of State, Office of the Special Assistant to the Secretary of State for Fisheries and Wildlife, Breadth of Territorial Sea and Fishing, Jurisdiction Claimed by Members of the United Nations System, 1969, State Department, Washington, D.C.

United States, Department of State, Office of the Special Assistant to the Secretary of State for Fisheries and Wildlife, Sovereignty of the Sea, 1965, (Geographic Bulletin Number 3, April 1965), Government Printing Office, Washington, D.C.

United States, Department of State, Bulletin, 9 March 1970, Vol. 62, No. 1602.

United States, Department of State, Bulletin, 16 March, 1970, Vol. 62, No. 1603.

United States, Naval War College, International Law Documents, 1948 - 1949, 1950, Government Printing Office, Washington, D.C.

Wharton, Fr., "A Digest of the International Law of the United States", 1887, D.C.: Government Printing Office, Washington, 2nd ed., Vol. I.

Whiteman, M. "Digest of International Law", 1965, Government Printing Office, Washington.

"Αλιευτικός Κώδιξ [Ν.Δ. 420/1970]", 1970, Υπουργείον Προεδρίας Κυβερνήσεως, Γενική Διεύθυνσις Δημοσίας Διοικήσεως.

Αρμενόπουλος, Εκδοσις Δικηγορικού Συλλόγου Θεσσαλονίκης, 1968.

Βαβαρέτου, Γ., "Ποινικός Κώδιξ", Αφοι Σάκκουλα, Αθήναι.

"Διεθνής Κανονισμός προς Αποφυγή Συγκρούσεων στη Θάλασσα", Ελληνική Δημοκρατία, Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Ν.Α.Τ.

"Εγχειρίδιον Δημοσίου Διεθνούς κατά Θάλασσαν Δικαίου των Νηοψιών", 1949, Γενικόν Επιτελείον Ναυτικού.

Ελληνική Δικαιοσύνη, 1952, Τόμ. 24.

Επίσημη Εφημερίδα της Ελληνικής Κυβερνήσεως (Ετος 1836, 1885, 1913, 1915, 1920, 1922, 1928, 1936, 1937, 1938, 1939, 1940, 1949, 1952, 1956, 1966, 1973, 1975, 1977, 1983, 1986, 1987).

Επίσημη Εφημερίδα της Ιταλικής Δημοκρατίας (1984).

"Εφημερίς των Νόμων", 1922 - 1923, Εκδόσεις Πετράκου, Αθήναι, Ετος ΣΤ', Τόμ., Θ', Τεύχ. 371 - 406.

"Κανονισμός Λιμένα Πειραιά", 1991, Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά, Τυπογρ. Μαρουλάκη.

"Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου όπως ισχύει σήμερα", 1988, Εκδοση Υ.Ε.Ν., Αθήνα.

Μακρυγιάννη, Ε., "Ποινικός Κώδιξ μετά νεωτέρων νόμων μέχρι 1 Οκτωβρίου 1937", 1935, Εκδοτικός Οίκος Ανατολή, Αθήναι.

"Πλοηγός", 1976, Εκδοση Υδρογραφικής Υπηρεσίας, Π.Ν., 3η έκδοση, Τόμ. Β'.

Ραπτάρχης (Τόμοι 4Α, 19, 20Α, 30, 34, 34Β, 36Α, 37).

Στρέϊτ- Χρυσανθοπούλου,"Εγγραφα διαμειφθέντα μεταξύ των Υπουργείων Εξωτερικών και Ναυτικών και Γνωμοδοτήσεις επί διαφόρων θεμάτων του διεθνούς θαλασσίου δικαίου", 1891.

Σύστημα Ναυτιλιακής Σήμανσης IALA, IALA Maritime Boyage System,1981, Διεθνής Ενωσις Φαρικών Αρχών, Υδρογραφική Υπηρεσία, Εκδ. 1η.

Τούση, Αρ., "Εμπορικός Κώδιξ", 1975, Εκδ. Παπαζήσης, Αθήναι, Τόμ. Β'.

Τούση, Αρ., "Εμπορικός Κώδιξ", 1976, Εκδ. Παπαζήσης, Αθήναι, Τόμ. Α'.

Τροποποιήσεις 1983 της "Διεθνούς Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα 1974", 1987, Ελληνική Δημοκρατία, Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Ν.Α.Τ.

## Συγγράμματα, Μονογραφίες, Αρθρα


Akehurst, Mich., "A Modern Introduction to International Law", 1984, Allen and Unwin 5th ed.

Anand, R.P., "Winds of Change in the Law of the Sea", στο Anand, επιμ., "Law of the Sea, Caracas and Beyond", 1980.

Anand, R.P., "Origin and Development of the Law of the Sea", 1983, Martinus Nijhoff Publishers, The Hague.

Anand, R.P., "ODD MAN OUT: The United States and the U.N. Convention on the Law of the Sea" στο Duke, J. Van, επιμ. "Consensus and Confrontation: The United States and the Law of the Sea Convention", 1985, The Law of the Sea Institute, University of Hawaii, Honolulu.

Αρβανίτη, Δ., "Εγχειρίδιον Διεθνούς Κανονισμού Αποφυγής Συγκρούσεων εν Θαλάσση", 1975, Ναυτικαί και Τεχνικαί Εκδόσεις, Πειραιεύς.

Aréchaga, E. Jim. de, "International Law in the Past Third of a Century", 1 Recueil des Cours, 1978.

Barabolya, P.D., "Manual of International Maritime Law", 1968, U.S. Navy Department translation from the 1966 Moscow edition in Russian Clearinghouse Springfield, Va.

Bardonnet, D., "La Largeur de la Mer Territoriale", R.G.D.I.P., 1962, No. 1.

Baty, Th., "The Canons of International Law", 1930, John Murray, London.

Baty, Th., "The Three Mile Limit", 22 A.J.I.L., 1928.

Beeley, D.J. "The Right of Innocent Passage through Territorial Waters", 1965, Thesis submitted to the University of Nottingham.

Boggs, W., "Delimitation of the Territorial Sea", 24 A.J.I.L., 1930.

Boggs, W., "Delimitation of Seaward Areas under National Jurisdiction", 45 A.J.I.L., 1951.

Boggs, W., "Problems of Water Boundary Definition: Median Lines and International Boundaries through Territorial Waters", 27 Geographical Review, 1937.

Bowett, D.W., "The Law of the Sea", 1967, Manchester University Press, Oceana Publications INC., U.S.A.

Boyer, Alb., "La Nótion d' Eaux Territoriales et la Convention de Londres du 9 Mars 1964", R.G.D.I.P., 1965, No. 4.

Brennan, G.A. and Holder, W.E., "The International Legal System, Cases and Materials", 1972, Sydney - Melbourne - Brisbane.

Brierly, J.L., "The Law of Nations", επιμ., Waldock, Sir H., 1963, Clarendon Press, Oxford, 6th ed.

Brown, P.M., "The Marginal Sea", 17 A.J.I.L., 1923.

Brownlie, I., "Principles of Public International Law", 1973, Clarendon Press, Oxford, 2nd ed.

Burke, W. and Mc Dougall, M. "The Public Order of the Oceans, A Contemporary International Law of the Sea", 1962, Yale University Press, N. Haven and London.

Butler, Sir. G. and Maccoby, S., "The Development of International Law", 1928, Longmans and Co., London.

Butler, W.E., "The Soviet Union and the Law of the Sea", 1971, The Johns Hopkins Un. Press, Baltimore and London.

Bynkershoek,C. Van, "De Dominio Maris", μεταφ. Ralph van Deman Magoffin, in Classics of International Law, επιμ., Scott, J.B., 1923, Carnegie Endowment for International Peace, N.Y.

Calvo, Ch., "Le Droit Internationale Théoritique et Practique Précedé d' un Exposé Historique des Progrés de la Science du Droit de Gens", 1896, Rev. et comlétée par un supplément, A. Rousseau, Paris, 5th ed., Vol. 1.

Caflish, L., "Les Zones Maritimes sous Juridiction Nationale, leurs Limites et leur Délimitation", 84 R.G.D.I.P., 1980.

Carlisle, G.E., "Three - Mile Limit - Obsolete Concept ?", 93 U.S. Naval Institute Proceedings, 1967.

Γεωργακόπουλου, Γ., "Η Αιγιαλίτιδα Ζώνη της Ελλάδος: Νομικό Καθεστώς, Εξέλιξη και Προοπτικές με το Νέο Δίκαιο της Θάλασσας", 1988, Εγκεκριμένη Διδακτορική Διατριβή Νομικής Σχολής Πανεπιστημίου Αθηνών, Αθήνα.

Churchill, R.R., and Lowe, A.V., "The Law of the Sea", 1983, University Press, Manchester.

Churchill, R., Simmonds, K., Welch, J., επιμ., "New Directions in the Law of the Sea", Collected Papers, 1973, Oceana Publications INC., Dobbs Ferry, N.Y., Vol.3

Colombos, J., "The International Law of the Sea", 1962, Longmans, London, 5th revised ed.

Colombos, C.J., "Territorial Waters", Transactions of the Grotius Society, 1923, Oceana Publications, Inc., Dobbs Ferry, N.Y., and Wildy and Sons Ltd, London, repr., 1962, Vol. 9.

Δαγτόγλου, Π.Δ., "Περί Κυριαρχίας", 1986, Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα - Κομοτηνή.

Dean, A.H., "Geneva Conference on the Law of the Sea : What Was Accomplished", 52 A.J.I.L., 1958.

Dean, A.H. "Freedom of the Seas", 37 Foreign Affairs, 1958.

Dean, A.H., "The Second Geneva Conference on the Law of the Sea: The Fight for Freedom of the Seas", 54 A.J.I.L., 1960.

Dean, A.H. "The Second United Nations Conference on the Law of the Sea", A Response, 55 A.J.I.L., 1961.

Δένδια, Μιχ., "Διοικητικόν Δίκαιον", 1944, Τόμ. Ι.

Djalal, H., "The Effects of the Law of the Sea Convention on the Norms that Now Govern Ocean Activities", στο Duke, J. Van, επιμ., "Consensus and Confrontation: The United States and the Law of the Sea Convention", 1985, The Law of the Sea Institute, University of Hawaii, Honolulu.

Dubner, B.H., "The Law of Territorial Waters of Mid - Ocean Archipelagoes and Archipelagic States", 1976, The Hague.

Dupuy, R.J., "The Law of the Sea", Current Problems, 1974, Sijthoff Leiden.

Δωρή, Εν., "Τα Δημόσια Κτήματα, Αιγιαλός και Παραλία", 1977, Αθήναι, Τόμ. Β' Τεύχ. Α.

Ευσταθιάδη, Κων., "Διεθνές Δίκαιον", 1979, Τύποις Ν. και Μ. Αθανασόπουλου, Αθήναι, βιβλίο 5ο.

Ευσταθιάδη, Κων., "Διεθνές Δίκαιον", Εκδόσεις "ΑΛΦΑ", Λαλιώτη, Αθήναι, βιβλίο 1ο - 4ο.

Ευσταθιάδη, Κων., "Διεθνές Δίκαιον",1961, Εκδ. Σάκκουλα, Αθήναι, Νέα Εκδοσις, Εγχειρίδιον Α'.

Extavour, W.C., "The Exclusive Economic Zone", 1981, Sijthoff, Leiden.

Fauchille, P., "Traité de Droit International Public, Paix", επιμ. Bonfils, H. 1921 - 1926, Paris, Tom. 1, 8th. ed.

Fawcett, J., "General Course on "Public International Law",", 1 R.C.A.D.I., 1971.

Fenn, P.T., "Origins of the Theory of Territorial Waters", 20 A.J.I.L., 1926.

Fenwick,Ch. G., "International Law", 1924 και 1952, Appleton, Century, Crofts, Inc., N.Y. 1st και 3rd ed.

Ferguson, J.H., "Manual of International Law", 1884, W.B. Whittingham and Co., London, Vol. I.

Fitzmaurice, Sir G., "The Law and Procedure of the International Court of Justice, 1951 - 54: Points of Substantive Law", B.Y.I.L., 1954.

Fitzmaurice, Sir G., "Some Results of the Geneva Conference on the Law of the Sea", 8, I.C.L.Q., 1959.

Foulke, R.R., "A Treatise on International Law", 1920, J.C. Winston Co., Philadelphia, Vol. I.

Fraser, "The Extent and Limitation of Territorial Waters", 11 Cornell Law Quarterly, 1926.

Fulton, Th. W., "The Sovereignty of the Sea", 1911, W.Blackwood and Sons, London.

Garcia - Amador, F.V., "Latin America and the Law of the Sea", 1972, The Law of the Sea Institute, O.P.S.L.S.I., Rhode Island.

Garcia Robles, A., "The Second United Nations Conference on the Law of the Sea - A Reply", 55 A.J.I.L., 1961.

Gidel, G.C., "Le Droit International Public de la Mer (Le Temps de Paix)", 1932, 1934, Chateauroux, Paris, Vol. II, III.

Girardot, R.G., Ridder, H., Sarin, M.L., Schiller, Th., "New Directions in International Law", 1982, Campus Verlag, Frankfurt, N.Y.

Glahn, G.Von, Law among Nations, An Introduction to Public International Law, 1986, N.Y.

Greig, D.W., "International Law", 1970, Butterworths, London.

Haight, G.W., The U.N. Conference on the Law of the Sea (Caracas Session), Report, International Law Association, New Delhi, 1974.

Hall, Wil. Ed., "A Treatise on International Law", επιμ. Higgins, A.P., 1924, Oxford University Press, London, 8th ed.

Halleck, H.W., "Halleck's International Law, or Rules Regulating the Intercourse of States in Peace and War", επιμ. Baker, Sir G., 1908, Paul, Trench, Trübner and Co. Ltd., London, 4th ed., Vol. I.

Heinzen, B.G., "The Three Mile Limit: Preserving the Freedom of the Sea", 11 Stanford Law Review, 1959.

Hershey, A.S., "The Essentials of International Public Law and Organization", 1927, Macmillan Co., N.Y., revised ed.

Higgins, A.P., Colombos, C.J., "The International Law of the Sea", 1945

Holder, W.E. and Brennan, G.A., "The International Legal System, Cases and Materials", 1972, Butterworths, Sydney, Melbourne, Brisbane.

Hudson, M., "The First Conference for the Codification of International Law", 24 A.J.I.L., 1930.

Hyde, C.C., "International Law, Chiefly as Interpreted and Applied by the United States", 1945, Little, Brown and Co., Boston, 2nd ed.

Ιωάννου,Κ., Οικονομίδη, Κ., Ροζάκη, Χ., Φατούρου, Α., "Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο", 1983, Εκδ. Σάκκουλα, Αθήνα, Τόμ., Β., ημίτομος Α.

Ιωάννου, Κ. Οικονομίδη, Κ., Ροζάκη, Χ., Φατούρου, Α., "Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο - Αρμοδιότητες στο Διεθνές Δίκαιο", Πανεπιστημιακές Παραδόσεις, 1991, Εκδ. Σάκκουλα, Αθήνα - Κομοτηνή.

Jagota, S.P., "Maritime Boundary", 1985, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht.

Janković, Br., "Public International Law", 1984, Transnational Publishers, Inc., N.Y.

Jessup, Ph. C., "The Law of Territorial Waters and Maritime Jurisdiction", 1927, G.A. Jennings Co. Inc. N.Y.

Jessup, Ph. C., "The U.N. Conference on the Law of the Sea", 1965, in Essays on International Law, Columbia Law Review, N.Y.

Jonston, J.L., "Geneva Update", στο Amander, R.C. and Sweeney, R.J., επιμ., "The Law of the Sea: U.S. Interests and Alternatives", 1976, American Enterprise Institute for Public Policy ReSearch, Washington.

Jones, Er. B., "Law of the Sea - Oceanic Resourses", 1972, Southern Methodist University Press, Dallas.

Καλογερόπουλου, Στρ. Σπ., "Το Δικαίωμα των Λαών στην Αυτοδιάθεση", 1977, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα.

Καλογερόπουλου, Στρ. Σπ., " Διεθνές Δημόσιον Δίκαιον", 1963, Εκδ. Παπαζήση, Αθήναι, 2η έκδοσις, Τεύχ., Β'.

Κατεβαίνη, Γ.Μ., "Το εν Ειρήνη Δίκαιον της Θαλάσσης και Θέματα τινά του Δικαίου του Πολέμου", 1962, Τυπογραφ. Β.Ν., Αθήναι.

Kent, H.S.K., "The Historical Origins of the Three - Mile Limit", 48 A.J.I.L., 1954.

Κλάδη - Ευσταθοπούλου, Μ. "Το Καθεστώς της Αιγιαλίτιδας Ζώνης Σύμφωνα με το Νέο Δίκαιο της Θάλασσας", στο Ροζάκη Χ., Κλάδη - Ευσταθοπούλου, Μ., "Θέματα Δικαίου της Θάλασσας", 1987, Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα - Κομοτηνή.

Κλάδη - Ευσταθοπούλου Μ., "Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας", μετάφραση, Ναυτική Επιθεώρηση, 1991, Τόμ. 133, Τεύχ. 468.

Kleffens, E.N. Van, "*Sovereignty in International Law*", 82 R.C.A.D.I., 1953.

Kokios, St., "La Mer Territoriale, le Plateau Continental et la Zone Contiguë", 1968, Memoire pour le Droit International, Faculté de Droit, Athènes.

Κοντιάδη, Ιωάν., "Η Επικράτεια εις την Γενικήν Πολιτειολογίαν και την Θεωρίαν του Κράτους", 1970, Αθήναι.

Korowicz, M.S., "Some Present Aspects of Sovereignty in International Law", 102 Recueil des Cours, 1961.

Κουλούρη, Μιχ., "Η Επίδραση του Εδάφους στον Καθορισμό των Αρμοδιοτήτων του Παράκτιου Κράτους στη Θάλασσα και το Αγαιακό Πρόβλημα", "Νομικό Βήμα", 1979, Ετ. 26ο, τ. 4.

Κουλούρη, Μιχ. "Το Διεθνές Δίκαιον της Υφαλοκρηπίδος και αι Τάσεις του Δικαίου της Θαλάσσης", 1976, Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήναι.

Κουλούρη, Μιχ., "Το Ισχύον Δίκαιον της Θαλάσσης", Μηνιαία Επιθεώρησις Πολιτική-Οικονομική-Κοινωνική, 1974, τ. 347.

Κρίσπη, Ηλ., "Νομικόν Καθεστώς των Εμπορικών Πλοίων εις τους Λιμένας και την Χωρικήν Θάλασσαν εν Καιρώ Ειρήνης", 1951, Εκδ. Οικ. "Το Νομικόν", Σάκκουλα, Αθήναι.

Κυριαζή - Γουβέλη, Δ.Λ. , "Εισαγωγή εις το Δημόσιον Δίκαιον - Συνταγματικόν Δίκαιον", 1978, Εκδ. Αναστασίου - Πάντου, Αθήνα, 4η έκδοσις.

Κωνσταντόπουλου, Δ.Σ., "Δημόσιον Διεθνές Δίκαιον",1986, Εκδ. Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη, Τόμ., Ι, 4η έκδοσις.

Λαδά, Χρ. Μιχ., "Διεθνές Δημόσιον Δίκαιον" επί τη βάσει των παραδόσεων του καθηγητού κ. Σαριπόλου Νικ., 1916, Εκδ. Βιβλιοπωλείου, Ν. Τζάκα και Σ. Δελαγραμμάτικα, Εν Αθήναις, Τευχ. Α'.

La Pradelle A.G., de - Politis, N., 2 Recueil des Arbitrages Internationaux, 1957, 2nd ed..

La Pradelle A.G. de, "Le Droit de l' Etat sur la Mer Territoriale", 5 R.G.D.I.P., 1898.

Larson, D. επιμ., "Major Issues of the Law of the Sea", 1975, N. Hampshire, Durham.

Larson, D.L., "The Reagan Rejection of the U.N. Convention", Ocean Developement and Internartional LAw, 1984-85, N.Y.

Lawrence, T.J., "The Principles of International Law,", 1905, Boston, 3rd ed.

Lee, Luk. T., "Jurisdiction over Foreign Merchant Ships in the Territorial Sea; An Analysis of the Geneva Convention on the Law of the Sea", 55 A.J.I.L., 1961.

Λιβαδά, Μιχ., Γ. "Παρατηρήσεις εις την καθ' Ημάς Νομικήν Γλώσσαν", Επιστημονική Επετηρίς της Νομικής Σχολής του Αθήνησι Πανεπιστημίου, 1924, Τ.Α., Τ.1.

Mc Chesney, B., "Situation , Documents and Commentary on Recent Developments in the International Law of the Sea", 1957, D.C., Government Printing Office, Washington.

Mc Dougall, M. and Burke, W. "The Public Order of the Oceans, A Contemporary International Law of the Sea", 1962, Yale University Press, N. Haven and London.

Maine, H.J.S., "International Law", 1888, John Murray, London.

Martens , F.F. de, "Le Tribunal d' Arbitrage de Paris et la Mer Territoriale", R.G.D.I.P. 1894, No. 1.

Maryan Green, N.A., "International Law", 1987, Pitman Publishing, London, 3rd ed.

Massé, G., "Le Droit Commercial dans ses Rapports avec le Droit des Gens", 1844, Guillaumin, Paris.

Masterson W.E., , "Jurisdiction in Marginal Seas", 1929, The Macmillan Company, N.Y.

Matéesco - Matté Nic., "Deux Frontières Invisibles : de la Mer Territoriale à l' Air "Territorial", 1965, A Pedone, Paris.

Matine - Daftary, A., "Cours Abregé sur la Contribution des Conférences de Genève en Développement Progressif du Droit International de la Mer", 102 R.C.A.D.I., 1961.

Maxey, Edw., "International Law with Illustrative Cases", 1906.

Μητρόπουλου, Ε., "Συστήματα Διαχωρισμού της Θαλάσσιας Κυκλοφορίας", 1976, Βιβλ. Σταυριδάκη, Πειραιεύς.

Miles, Edw., " Editorial "Introduction" to a Special Issue on "Restructuring Ocean Regimes: Conference on the Law of the Sea", International Organization, 1977.

Μιχαήλ, Μιχ., "Η Επέκταση της Ελληνικής Χωρικής Θάλασσας στο Αιγαίο Πέλαγος στα 12 Ναυτικά Μίλια", 1983, Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα - Κομοτηνή.

Moore, J.N., "The Regime of Straits and the Third United Nations Conference on the Law of the Sea", 74 A.J.I.L., 1980.

O' Connell, D.P., "The International Law of the Sea", επιμ. Shearer, I.A., 1982, Clarendon Press, Oxford, Vol. I.

O' Connell, D.P., "International Law", 1970, Stevens, London, 2nd ed.,Vol. I, II.

O' Connell, D.P., "Innocent Passage of Warships", 7 Thsesaurus Acroasium Institute of Public International Law and International Relations of Thessaloniki, 1977.

O' Connell, D.P., "The Influence of Law on Sea Power", 1975, Manchester University Press Manchester.

Oda, Sh., "International Law of the Resourses of the Sea", 1979, Sijthoff and Noordhoff, The Netherlands.

Οικονομίδη, Κων., "Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο", (Παραδόσεις), 1989, Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα - Κομοτηνή.

Oppenheim, L.,"International Law, A Treatise", 1912, Longmans, Green and Co., N.Y. and London, Vol. I, 2nd ed.

Oppenheim, L.,"International Law, A Treatise, Peace", επιμ. Lauterpacht, H., 1940, Longmans, Green and Co., N.Y. and London, Vol. I., 6th ed. και 1955 8th. ed.

Ortolan, Th., "Règles Internationales et Diplomatie de la Mer", 1845, Paris.

Osgood, R.E., "U.S. Security Interests and the Law of the Sea", στο Amacher, R.C., and Sweeney, R.J., επιμ., "The Law of the Sea: U.S. Interests and Alternatives", 1976, American Enterprise Institute for Public Policy Research, Washington.

Oxman, Ber.H., "The Third United Nations Conference on the Law of the Sea: The Eighth Session (1979)", 74 A.J.I.L., 1980.

Oxman, B.H., "The Third United Nations Conference on the Law of the Sea: The 1977 New York Session", 72 A.J.I.L., 1978.

Padelford, Nor., "Public Policy for the Seas", 1970, The M.I.T. Press, Cambridge, Mass.

Papakostas, A., "La Mer Territoriale et la Zone Contigue", R.H.D.I., 1961, 14 ème année, No. 1 - 4.

Παπαχατζή, Γ., "Σύστημα του εν Ελλάδι Ισχύοντος Διοικητικού Δικαίου", 1960, Αθήναι, Εκδοσις 3η.

Patey, J., "La Conférence des Nations Unies sur le Droit de la Mer", 62 R.G.D.I.P., 1958.

Perels, F.P., "Manuel de Droit Maritime International", μετάφρ., Arendt, L., 1884, Guillaumin, Paris.

Reyroux, E. "Les Etats Africains face aux Questions Actuelles du Droit de la Mer", 3 R.G.D.I.P., 1974.

Phillimore, Sir R.J., "Commentaries upon International Law", 1879 - 1889, Butterworths, London, Vol. I, 3rd ed.

Pinto, C.W., "Problems of Developing States and Their Effects on Decisions on the Law of the Sea", στο Alexander, L.M., επιμ., "The Law of the Sea: Needs and Interests of Developing Countries", 1971, University of Rhode Island, Kingston.

Poulantzas, N., "The Right of Hot Pursuit in International Law", 1969, Sijthoff, Leiden, Hamanities Press, N.Y.

Raestad, A., "A proros du Livre du Professeur Gilbert Gidel: Le Droit International Public de la Mer" 1 R.G.D.I.P., 1936.

Raestad, A., "La Mer Territoriale: Etudes Historiques et Juridiques", 1913, A Pedone, Paris.

Ράϊκου, Αθ., "Παραδόσεις Συνταγματικού Δικαίου (Κατά το Σύνταγμα του 1975)", 1978, Αθήναι, Τόμ. Α', Εκδοσις 5η.

Rayneval, J.M.G. de, "Institutions du Droit de la Nature et des Gens", 1851, A. Durand, Paris.

Reeves, J.S., "The Codification of the Law of Territorial Watres", 24 A.J.I.L., 1930.

Rhee, S.M., "Sea Boundary Delimitation between States before World War II", 76 A.J.I.L., 1982.

Robert, A., "La Convention Internationale du 13-10-1919, Portant Réglementation de la Navigation Aérienne", 1950, Paris.

Rodière, R., "La Mer: Voie Naturelle", Annuaire de Droit Maritime et Aerien, 1974, Centre de droit maritime et aérien, Université de Paris.

Ροζάκη, Χρ. "Το Δίκαιο της Θάλασσας και η Διαμόρφωσή του από τις Διεκδικήσεις των Παράκτιων Κρατών", 1976, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα.

Ροζάκη. Χ., "Τα Διεθνή Στενά" στο Ροζάκη, Χ., Κλάδη - Ευσταθοπούλου, Μ. "Θέματα Δικαίου της Θάλασσας", 1987, Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα - Κομοτηνή.

Röling B.V.A., "International Law in an Expanded World", 1960, Djambatan, Amsterdam.

Ross, A., "A Textbook of International Law", 1947, Longmans Green and Co., London.

Ρούκουνα, Ε., "Διεθνές Δίκαιο ΙΙ, Το Κράτος και το Εδαφος - Δίκαιο της Θάλασσας", 1982, Εκδ. Σάκκουλα, Αθήνα.

Rousseau, Ch., "Droit International Public, Les Sujets de Droit, 1974", 22 Rue Soufflot, Tom. II.

Schwarzenberger, G., "A Manual of International Law", 1960, Stevens and Sons Limited London, Vol. I.

Sereni, A.P., "The Italian Conception of International Law", 1943, Columbia University Press, N.Y.

Σεφεριάδη, Στ. Π., "Μαθήματα Διεθνούς Δημοσίου Δικαίου, Το εν Ειρήνη Διεθνές Δημόσιον Δίκαιον", 1925, Τύποις Α.Ε.Β.Ε., Μακρή και ΣΙΑ, Εν Αθήναις, βιβλ. Α'.

Sharma, C., "Navigation Through International Straits", στο Anand, R.P., επιμ., "Law of the Sea, Caracas and Beyond", 1980.

Smith, Sir. Fr., "International Law", 1918, 5th ed.

Smith, H.A., "The Law and Custom of the Sea", 1954, Stevens and Sons Limited, London.

Sohn, L.B. and Gustafson, Kr., "The Law of the Sea", 1984, West Publishing Co., St. Paul, Minn.

Solodovnikoff, P., "La Navigation Maritime dans la Doctrine et la Pratique Soviétiques" 1980, Libraire Générale de Droit et de Jurisprudence, Richom et Durand - Anzias, Paris.

Sörensen, M., "Principes de Droit International Public", 101 R.C.A.D.I., 1960, Tom. III.

Σπυρόπουλου, Ι., "Δημόσιον Διεθνές Δίκαιον, Σύστημα της Θεωρίας και Πρακτικής του Δημοσίου Διεθνούς Δικαίου", 1954, "Το Νομικόν", Σάκκουλα, Εκδοσις 4η.

Σταμάτη, Κ., "Το Νομικόν Καθεστώς της Ρυπάνσεως της Θαλάσσης", Ανάτυπον εκ της "Επιθεωρήσεως Δημοσίου Δικαίου και Διοικητικού Δικαίου", 1973, Αθήναι, Τόμ. ΙΖ'.

Starke, J.G., "An Introduction to International Law", 1977, Butterworths, London, 8th ed.

Στασινόπουλου, Μ. , "Δημοσιονομικόν Δίκαιον", 1966, Αθήναι.

Stevenson, J., Oxman, B., "The Third United Nations Conference on the Law of the Sea: The 1974 Caracas Session", 69 A.J.I.L., 1975 .

Stowell, El., "International Law; A Restatement of Principles in Conformity with Actual Practice", 1931, Sir. L. Pitman, and Sons, N.Y.

Svarlien, Osc., "An Introduction to the Law of Nations", 1955, Mc Grow - Hill Book Co., N.Y.

Swarztrauber, S.A., "The Three - Mile Limit of Territorial Seas", 1972, U.S. Naval Institute Press, Annapolis, Maryland.

Swift, R.N., "International Law, Current and Classic", 1969, Chichester, Wiley, N.Y.

Symmons, C.R., "The Maritime Zones of Islands in International Law", 1979, Martinus Nijhoff Publishers, The Hague.

Taylor, H., "A Treatise on Interantional Public Law", 1901, Callaghan and Co., Chicago.

Τενεκίδη, Γ., "Δημόσιον Διεθνές Δίκαιον", 1975, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήναι.

Τενεκίδη, Γ., "Το Διεθνές Νομικό Καθεστώς του Αιγαίου", στο Θεοφανίδη, Σ., Κρανιδιώτη, Γ., Ροζάκη, Χ., Σακελλαρίου, Μ., Σφυρόερα, Β., Τενεκίδη, Γ., "Το Αιγαίο και η Ελληνοτουρκική Κρίση", επιμ., Ροζάκη, Χ., 1979, Μετόπη ΕΠΕ, Αθήνα.

Τενεκίδη, Γ., "Δημόσιον Διεθνές Δίκαιον (Η Ανεξαρτησία του Κράτους, Κράτη Τελούντα υπό Ειδικόν Διεθνές Καθεστώς, Η Διεθνής Θέσις της Ελλάδος)", 1966, Τόμ. Α' , Τμήμα 2ον.

Tenekidès, G., "Le Conflit des Limites de la Mer Territoriale entre l' Etat Riverain et un Etat Tiers", Journal du Droit International, 1937, Tom. 64, 64e année.

Τιμαγένους, Το Δίκαιον της θαλάσσης και το Αιγαίον, "Διαλέξεις", Ιούλιος 1975.

Τσάλτα, Γρ. "Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας - Κοινή Κληρονομιά της Ανθρωπότητας", 1984, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα, Τόμ., Β.

Tsaltas, Gr., "La Grèce et le Droit de le Mer",Thèse pour le Doctorat d'Etat en Droit, 1978, Université de Nice, II.

Τσάτσου, Δημ., "Συνταγματικό Δίκαιο", 1985, Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα - Κομοτηνή, Τόμ. Α'.

Tucker, G.F., and Wilson, G.G., "International Law", 1910, George G. Harrap and Co., London, 5th ed.

Tung, W.L., "International Law in an Organizing World", 1968, Thomas Y. Crowell Company, N.Y.

Twiss, Sir Tr., "The Law of Nations Considered as Indepedent Political Communities: The Rights and Duties of Nations in Time of Peace", 1884, Clarendon Press, Oxford, 2nd ed.

Valin, R.J., "Nouveau Commentaire sur l' Ordonnance de la Marine du Mois d' Août 1681", 1766, La Rochelle.

Vargas, J., "The General Needs and Interests of the Developing States", στο Alexander, L.M., επιμ., "The Law of the Sea: The Needs and Interests of the Developing Countries", 1971, University of Rhode Island, Kingston.

Vattel, Em. de, "The Law of Nations; or Principles of the Law of Nature", 1863, Philadelphia.

Verzijl, J.H.W., "International Law in Historical Perspective, General Subjects", 1968, A.W. Sijthoff, Leyden, Vol. I.

Verzijl, J.H.W., "International Law in Historical Perspective, StateTerritory", 1970, A.W. Sijthoff, Leyden, Vol. III.

Vignes, D., "The EEC and the Law of the Sea", στο Churchill, R., Simmonds, K.R., Welch, J., "New Directions in the Law of the Sea, Collected Papers", 1973, Oceana, Dobbs Ferry.

Yepes, J.M., "Les Nouvelles Tendances du Droit International de la Mer et le Droit International Américain", 1 R.G.D.I.L., 1956, No. 1.

Walker, W.L., "Territorial Waters: The Cannon Shot Rule", 22 B.Y.I.L., 1945.

Ward, R., "The Mayagner: The Right of Innocent Passage and the Legality of Reprisal", San Diego Law Review, 1976.

Westlake, J., "International Law", 1904 - 1907, The University Press, Cambridge, Vol. 1, 1st ed.

Wheaton, H., "Elements of International Law", επιμ. Boyd, A.C., 1878, Stevens and Sons, London, 4th ed in 1904.

Wilson, G., "International Law", 1935, Silver Burdett Co., New York, Boston, Chicago and San Francisco, 9th ed.

Wilson, G.G. and Tucker, G.F., "International Law", 1910, George G. Harrap and Co. London, 5th ed.

Zuleta, B., Le Droit de la Mer: Théories et Notions Nouvelles et d' Avenir Elaborées au Cours des Huit Dernières Annees, Chronique Meusuelle de l' O.N.U. de Août - Septembre, 1975.

Ζωτιάδη, Γ., "Χωρικά Υδατα, Διεθνές Νομικό Καθεστώς και Προβλήματα εις το Αιγαίον", "Διαλέξεις", 1975, Τόμ. Γ'.

**ΕΦΗΜΕΡΙΔΕΣ**

"The Times", September 9, 1958.

"The Times", September 13, 1958.

"N.Y. Times", March 14, 1958.

"N.Y. Times", March 20, 1958.

"N.Y. Times", April 27, 1960.