



ΣΧΟΛΗ ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ, ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ
ΤΜΗΜΑ ΔΙΕΘΝΩΝ, ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
Π.Μ.Σ. «ΔΙΕΘΝΕΣ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ΚΑΙ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ»
ΕΙΔΙΚΕΥΣΗ : «ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ ΚΑΙ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΕΣ ΣΠΟΥΔΕΣ»

Πώς επηρεάζουν οι διεθνείς κυρώσεις τη ναυτιλία και το εμπόριο μέσω θαλάσσης;

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Σπυρίδων Ασπιώτης

A.M. 2124M003

Αθήνα, 2026

Τριμελής Επιτροπή

Σοφία Γαλάνη, Επίκουρη Καθηγήτρια Παντείου Πανεπιστημίου (Επιβλέπουσα)

Μαρία Ντανιέλλα Μαρούδα, Αναπληρώτρια Καθηγήτρια Παντείου Πανεπιστημίου

Πέτρος Λιάκουρας, Καθηγητής Πανεπιστημίου Πειραιώς



Copyright © Σπυρίδων Ασπιώτης, 2026

All rights reserved. Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος.

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

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

Υπεύθυνη Δήλωση – Δήλωση μη λογοκλοπής και ανάληψης προσωπικής ευθύνης

Δηλώνω ότι η παρούσα εργασία είναι αποτέλεσμα πρωτότυπης έρευνας και δεν χρησιμοποιεί πνευματική ιδιοκτησία τρίτων χωρίς αναφορές . Επιπλέον, αναλαμβάνω τις προβλεπόμενες ποινικές και διοικητικές συνέπειες, σε περίπτωση που η εργασία μου τυχόν αποδειχθεί προϊόν λογοκλοπής ή προϊόν τρίτων.

Ο δηλών Ασπιώτης Σπυρίδων

Περίληψη

Η παρούσα διπλωματική εργασία εξετάζει το πολυδιάστατο ζήτημα των διεθνών κυρώσεων και τον καθοριστικό ρόλο τους στη διαμόρφωση του σύγχρονου τοπίου της ναυτιλίας και του θαλάσσιου εμπορίου. Μέσα από μια διεξοδική ανάλυση του θεσμικού πλαισίου – τόσο σε επίπεδο Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών όσο και σε περιφερειακό επίπεδο (ΕΕ) ή εθνικό (ΗΠΑ) – διερευνάται ο τρόπος με τον οποίο τα περιοριστικά μέτρα επηρεάζουν τις θαλάσσιες μεταφορές. Η μελέτη εστιάζει στις προκλήσεις συμμόρφωσης που αντιμετωπίζουν οι πλοιοκτήτες, οι εταιρείες διαχείρισης και οι ασφαλιστικοί οργανισμοί, αναλύοντας φαινόμενα όπως ο «σκιάδης στόλος» και οι πρακτικές αποφυγής κυρώσεων. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στις πρόσφατες εξελίξεις που αφορούν τον ρωσο-ουκρανικό πόλεμο και τις κυρώσεις κατά του Ιράν, αναδεικνύοντας την λεπτή ισορροπία μεταξύ της επιβολής της διεθνούς νομιμότητας και της διασφάλισης της ελεύθερης ναυσιπλοΐας και της παγκόσμιας εφοδιαστικής αλυσίδας.

Abstract

This dissertation explores the multifaceted impact of international sanctions on the maritime industry and global seaborne trade. By conducting a comprehensive analysis of the legal and institutional frameworks – ranging from United Nations resolutions to E.U. regulations and U.S. unilateral measures – the study examines how restrictive policies reshape maritime operations. The research focuses on the compliance challenges encountered by shipowners, management companies and P&I clubs, while also investigating the emergence of “shadow fleets” and sophisticated sanction-evasion techniques. Special attention is paid to the recent geopolitical shifts resulting from the Russia-Ukraine conflict and the long-standing measures against Iran. Ultimately, the thesis highlights the inherent tension between the enforcement of international law and the necessity of maintaining unhindered navigation and the integrity of the global supply chain.

Πίνακας περιεχομένων

ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	7
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΥΡΩΣΕΩΝ.....	10
1.1. ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΚΑΙ ΘΕΣΜΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΩΝ ΚΥΡΩΣΕΩΝ ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ.....	10
1.2. ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΕΙΣ ΚΥΡΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΞΩΕΔΑΦΙΚΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗ	17
1.3. ΚΥΡΩΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΤΟΜΕΑ – ΝΟΜΙΚΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ.....	19
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΚΑΙ ΟΙ ΚΥΡΩΣΕΙΣ	23
2.1 Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΩΝ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΕΘΝΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΚΑΙ Η ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ	23
2.2. Η ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑ (ITLOS)	25
2.3. ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΥΡΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΗ ΥΔΑΤΑ – ΠΟΙΑ ΤΑ ΝΟΜΙΜΑ ΟΡΙΑ.....	28
2.3.1 Το Συμβούλιο Ασφαλείας ως διεθνής πηγή εξουσιοδότησης κυρώσεων στη θάλασσα	28
2.3.2. Νομιμότητα και όρια μονομερών κυρώσεων.....	29
2.3.3. Επιπτώσεις για τρίτα κράτη και διεθνές εμπόριο	31
2.3.4. Ναυτικές επιχειρήσεις επιβολής και ανθρωπιστικές προεκτάσεις.....	31
2.4 Το ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΕΛΕΓΧΩΝ ΑΠΟ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΛΙΜΕΝΑ (PORT STATE CONTROL)	33
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	36
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΩΝ ΚΥΡΩΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	37
3.1. ΚΥΡΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ: ΝΟΜΙΚΕΣ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΤΙΚΕΣ ΡΗΤΡΕΣ.....	37
3.2. ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΜΕ ΤΙΣ ΚΥΡΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΥΘΥΝΗ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΚΑΙ ΚΡΑΤΩΝ.....	41
3.3. ΚΥΡΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΘΙΜΙΚΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ	44
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	49
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: CASE STUDIES – ΝΟΜΙΚΗ ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΩΝ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΩΝ.....	50
4.1. ΚΥΡΩΣΕΙΣ ΚΑΤΑ ΤΟΥ ΙΡΑΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ	50
4.2. ΚΥΡΩΣΕΙΣ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΡΩΣΙΑΣ ΚΑΙ ΤΟ ΠΛΑΦΟΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ	53
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΔΙΚΑΙΟΥ	57
5.1. ΝΟΜΙΚΕΣ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΙΣΟΡΡΟΠΙΑ ΜΕΤΑΞΥ ΚΥΡΩΣΕΩΝ ΚΑΙ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ	57
5.2 ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ UNCLOS Η ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ;	60
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	64
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	66

Εισαγωγή

Οι διεθνείς κυρώσεις αποτελούν ένα από τα πλέον σύνθετα και αμφιλεγόμενα εργαλεία της σύγχρονης διεθνούς έννομης τάξης. Εμφανίζονται ως μέσα άσκησης πίεσης, επιβολής ή αποτροπής που επιτρέπουν στη διεθνή κοινότητα να αντιδρά σε παραβιάσεις διεθνούς δικαίου ή σε απειλές κατά της διεθνούς ειρήνης και ασφάλειας¹. Από τις αποφάσεις του Συμβουλίου Ασφαλείας του ΟΗΕ έως τα μονομερή μέτρα περιφερειακών οργανισμών όπως η Ευρωπαϊκή Ένωση, οι κυρώσεις έχουν αποκτήσει καθοριστική πολιτική, οικονομική και νομική σημασία². Ωστόσο, η εφαρμογή τους στη ναυτιλία δημιουργεί ένα πεδίο όπου θεμελιώδεις αρχές του διεθνούς δικαίου –όπως η ελευθερία ναυσιπλοΐας, η αποκλειστική δικαιοδοσία του κράτους σημαίας και η ειρηνική χρήση των θαλασσών– δοκιμάζονται έντονα³.

Η ναυτιλία αποτελεί τη ραχοκοκαλιά του παγκόσμιου εμπορίου, καθώς πάνω από το 80% του διεθνούς εμπορίου αγαθών μεταφέρεται δια θαλάσσης⁴. Η λειτουργία του ναυτιλιακού συστήματος στηρίζεται στην απρόσκοπτη πρόσβαση στις θαλάσσιες οδούς, στη σταθερότητα των ασφαλιστικών και χρηματοοικονομικών υπηρεσιών, καθώς και στην εμπιστοσύνη προς το διεθνές νομικό πλαίσιο που διέπει τη ναυτιλιακή δραστηριότητα⁵. Κάθε περιοριστικό μέτρο που παρεμβαίνει στη ροή του θαλάσσιου εμπορίου –είτε μέσω απαγορεύσεων μεταφοράς είτε μέσω αποκλεισμού πρόσβασης σε υπηρεσίες– επιφέρει σημαντικό οικονομικό και νομικοπολιτικό αντίκτυπο⁶. Επομένως, η ναυτιλία καθίσταται καίριο σημείο σύγκρουσης ή συνδιαμόρφωσης διεθνούς πολιτικής ισχύος και διεθνούς νομικής τάξης.

¹ James Crawford, *State Responsibility: The General Part* (CUP 2013) 456–462

² Masahiko Asada, 'Definition and legal justification of sanctions' in Masahiko Asada (ed), *Economic Sanctions in International Law and Practice* (Routledge 2019) 1–5

³ R R Churchill and A V Lowe, *The Law of the Sea* (2nd edn, MUP 1988) 85-87, 240-245

⁴ United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), *Review of Maritime Transport 2024* (UN 2024) 2

⁵ United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), *Review of Maritime Transport 2021* (UN 2021) 10

⁶ Richard L. Kilpatrick Jr., *Monitoring Sanctions Compliance at Sea*, 42 NW. J. Int'l L. & Bus. 221 (2022), 222

Σε αυτό το πλαίσιο, το διεθνές δίκαιο της θάλασσας και η ναυτιλιακή πολιτική δεν λειτουργούν ως δύο διακριτά πεδία αλλά ως αλληλένδετα συστήματα ρύθμισης. Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS) θέτει το κανονιστικό θεμέλιο του θαλάσσιου χώρου, κατοχυρώνοντας την ελευθερία ναυσιπλοΐας και την αποκλειστική δικαιοδοσία του κράτους σημαίας⁷. Αντιθέτως, η ναυτιλιακή πολιτική κρατών και διεθνών οργανισμών κινητοποιείται από γεωπολιτικούς, οικονομικούς και στρατηγικούς στόχους⁸. Η αλληλεπίδραση αυτών των δύο πεδίων δημιουργεί την ανάγκη αναδιαμόρφωσης του ερμηνευτικού πλαισίου ώστε να εξισορροπείται η ελευθερία ναυσιπλοΐας με τη νομιμότητα και αποτελεσματικότητα των κυρώσεων.

Υπό αυτό το πρίσμα, η παρούσα εργασία εξετάζει συστηματικά πώς τα διεθνή και μονομερή καθεστώτα κυρώσεων επηρεάζουν τις θαλάσσιες ελευθερίες και σε ποιον βαθμό συμβαδίζουν με τις θεμελιώδεις αρχές του διεθνούς δικαίου της θάλασσας. Η θέση που υιοθετείται είναι σαφής: ότι το ισχύον σύστημα κυρώσεων τείνει να υπονομεύσει την ισορροπία της UNCLOS μεταξύ ελευθερίας ναυσιπλοΐας και διεθνούς ασφάλειας, ιδίως όταν οι κυρώσεις αποκτούν μορφές που αγγίζουν κρίσιμες υποδομές της ναυτιλιακής αλυσίδας και λειτουργούν ως έμμεσοι μηχανισμοί αποκλεισμού.

Με βάση αυτή τη θέση, το Κεφάλαιο 1 αποσαφηνίζει τις έννοιες, τις κατηγορίες και τη θεσμική αρχιτεκτονική των κυρώσεων, θεμελιώνοντας τη συζήτηση στα όρια της διεθνούς νομιμότητας. Το Κεφάλαιο 2 εξετάζει την UNCLOS και τη διεθνή νομολογία σχετικά με την επιβολή κυρώσεων στη θάλασσα, αναδεικνύοντας την ανομοιογένεια μεταξύ συμβατικού δικαίου και σύγχρονων πρακτικών οικονομικής πίεσης. Το Κεφάλαιο 3 εστιάζει στις επιπτώσεις των κυρώσεων στις διεθνείς ναυτιλιακές συμβάσεις, στη διεθνή ευθύνη κρατών και εταιρειών, καθώς και στην εθνική διάσταση. Το Κεφάλαιο 4, μέσω των περιπτώσεων του Ιράν και της Ρωσίας, καταδεικνύει εμπειρικά πώς οι κυρώσεις λειτουργούν συχνά ως συστημικοί περιορισμοί στην πρόσβαση στη ναυτιλιακή αγορά. Τέλος, το Κεφάλαιο 5 αξιολογεί τις προοπτικές θεσμικής προσαρμογής, εξετάζοντας αν απαιτείται αναθεώρηση της

⁷ Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS) [1982], άρθρα 87,92

⁸ James Kraska and Raul Pedrozo, *International Maritime Security Law* (Martinus Nijhoff 2013) 55–60

UNCLOS ή ενίσχυση των soft law μηχανισμών, με στόχο τη διατήρηση μιας λειτουργικής ισορροπίας μεταξύ ελευθερίας ναυσιπλοΐας και διεθνούς ασφάλειας.

Κεφάλαιο 1: Το νομικό πλαίσιο των διεθνών κυρώσεων

Οι διεθνείς κυρώσεις αποτελούν βασικό μηχανισμό του διεθνούς δικαίου για τη διασφάλιση της ειρήνης και της διεθνούς ασφάλειας. Η κατανόηση του νομικού πλαισίου που τις διέπει είναι απαραίτητη, προκειμένου να αναδειχθεί πώς εφαρμόζονται στην πράξη και ποιες είναι οι συνέπειές τους. Στο πλαίσιο της παρούσας εργασίας, η ανάλυση αυτή αποκτά ιδιαίτερη σημασία, καθώς οι κυρώσεις επηρεάζουν άμεσα τη ναυτιλία και το θαλάσσιο εμπόριο, το οποίο αποτελεί το κύριο αντικείμενο της μελέτης. Το κεφάλαιο αυτό παρουσιάζει το θεσμικό υπόβαθρο των κυρώσεων, όπως διαμορφώνεται από τον Καταστατικό Χάρτη του ΟΗΕ, τις αποφάσεις του Συμβουλίου Ασφαλείας και τη σχετική νομολογία. Με τον τρόπο αυτό, δημιουργείται η απαραίτητη βάση για να κατανοηθεί στη συνέχεια η ειδική εφαρμογή των κυρώσεων στον ναυτιλιακό τομέα.

1.1. Θεωρητική και θεσμική προσέγγιση των κυρώσεων στο διεθνές δίκαιο

Η ανάλυση του νομικού πλαισίου των διεθνών κυρώσεων αποτελεί αναγκαία αφετηρία για την κατανόηση του τρόπου με τον οποίο αυτές εφαρμόζονται στη ναυτιλία και το θαλάσσιο εμπόριο. Παρότι οι κυρώσεις είναι σήμερα ένα βασικό εργαλείο της διεθνούς έννομης τάξης, η ιστορική τους εξέλιξη αποκαλύπτει ότι πρόκειται για μηχανισμό με μεταβαλλόμενα χαρακτηριστικά, ανάλογα με τις γεωπολιτικές συνθήκες και την ισορροπία ισχύος. Το παρόν υποκεφάλαιο επιδιώκει να παρουσιάσει το θεσμικό υπόβαθρο των κυρώσεων, ξεκινώντας από τα ιστορικά παραδείγματα, προχωρώντας στο ζήτημα των αρμοδίων οργάνων που μπορούν να τις επιβάλλουν και αναλύοντας τη φύση και τις μορφές τους, για να καταλήξει σε έναν προβληματισμό σχετικά με τη νομιμότητα, την αναλογικότητα και την επίδρασή τους στα ανθρώπινα δικαιώματα. Με αυτόν τον τρόπο τίθεται το πλαίσιο για τη μεταγενέστερη εξειδίκευση στον ναυτιλιακό τομέα.

Ιστορικά παραδείγματα και πρώιμες μορφές κυρώσεων

Η χρήση κυρώσεων στον διεθνή χώρο δεν είναι πρόσφατο φαινόμενο. Ήδη από τον 20ό αιώνα, η Κοινωνία των Εθνών επιχείρησε να αξιοποιήσει οικονομικές κυρώσεις ως εργαλείο συλλογικής ασφάλειας. Το πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα υπήρξε η ιταλική εισβολή στην Αιθιοπία το 1935, όπου επιβλήθηκαν οικονομικές κυρώσεις με στόχο να αποτραπεί η συνέχιση της επιθετικότητας. Ωστόσο, οι

κυρώσεις αυτές αποδείχθηκαν ανεπαρκείς και κατέδειξαν τα θεσμικά όρια της Κοινωνίας των Εθνών, η οποία δεν διέθετε ούτε ενιαία πολιτική βούληση ούτε αποτελεσματικούς μηχανισμούς επιβολής⁹.

Μετά την ίδρυση του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών, οι κυρώσεις εντάχθηκαν στο πλαίσιο του Κεφαλαίου VII του Καταστατικού Χάρτη. Οι πρώτες περιπτώσεις αφορούσαν τη Νότια Ροδεσία και τη Νότιο Αφρική κατά τις δεκαετίες του 1960 και 1970, με στόχο την καταπολέμηση του απαρτχάιντ και την προστασία της αυτοδιάθεσης¹⁰. Παρότι τα μέτρα αυτά αποτέλεσαν σημαντική καινοτομία, η εφαρμογή τους ήταν συχνά αργή και άنيση, λόγω των πολιτικών διαιρέσεων στο Συμβούλιο Ασφαλείας. Ειδικότερα, στην περίπτωση της Νότιας Ροδεσίας, η υιοθέτηση της Απόφασης 232 το 1966 σηματοδότησε την πρώτη φορά που το Συμβούλιο Ασφαλείας επέβαλε οικονομικές κυρώσεις βάσει του Άρθρου 41, κρίνοντας ότι η κατάσταση αποτελούσε απειλή για την διεθνή ειρήνη¹¹. Το εμπάργκο περιλάμβανε βασικά αγαθά, όπως το πετρέλαιο και τα όπλα, ωστόσο η αποτελεσματικότητά του υπονομεύτηκε από τη συστηματική παραβίαση των μέτρων από γειτονικά κράτη και τη διστακτικότητα ισχυρών δυνάμεων να επιβάλουν πλήρη απομόνωση¹².

Αντίστοιχα, η περίπτωση της Νότιας Αφρικής ανέδειξε τα όρια τη διεθνούς συναίνεσης. Παρά την διεθνή κατακραυγή για το ρατσιστικό καθεστώς, χρειάστηκαν δεκαετίες πίεσης μέχρι το Συμβούλιο Ασφαλείας να καταστήσει το εμπάργκο όπλων υποχρεωτικό το 1977 (Απόφαση 418)¹³. Η καθυστέρηση αυτή οφειλόταν κυρίως στη διαμόρφωση της διεθνούς τάξης του Ψυχρού Πολέμου, όπου πολλά κράτη-μέλη ιεραρχούσαν τα στρατηγικά τους συμφέροντα πάνω από την ηθική υποχρέωση επιβολής κυρώσεων¹⁴.

⁹ Zara Steiner, *The Triumph of the Dark: European International History 1933–1939* (OUP 2011) 121-132

¹⁰ Jeremy Matam Farrall, *United Nations Sanctions and the Rule of Law* (Cambridge University Press 2007) 3–4

¹¹ UNSC Res 232 (16 December 1966) UN Doc S/RES/232

¹² Gary Clyde Hufbauer, Jeffrey J Schott, Kimberly Ann Elliott and Barbara Oegg, *Economic Sanctions Reconsidered* (3rd edn, Peterson Institute for International Economics 2007) 124-130

¹³ UNSC Res 418 (4 November 1977) UN Doc S/RES/418

¹⁴ Gary Clyde Hufbauer και άλλοι, *Economic Sanctions Reconsidered* (3η έκδ, Peterson Institute for International Economics 2007) 160-165

Επιπλέον, οι κυρώσεις αυτής της περιόδου ήταν συνολικές (comprehensive), πλήττοντας συχνά το σύνολο της οικονομίας και τους αμάχους, χωρίς πάντα να εξαναγκάζουν τις ελίτ σε υποχώρηση. Η εμπειρία αυτή κατέδειξε την ανάγκη για μετέπειτα στροφή προς τις «στοχευμένες κυρώσεις» (smart sanctions), οι οποίες επιδιώκουν να ασκήσουν πίεση απευθείας στους έχοντες την εξουσία, ελαχιστοποιώντας τις ανθρωπιστικές απώλειες¹⁵.

Μετά το τέλος του Ψυχρού Πολέμου, το Συμβούλιο Ασφαλείας απέκτησε μεγαλύτερη ελευθερία κινήσεων και προχώρησε στην επιβολή ευρείας κλίμακας κυρώσεων. Ενδεικτικά παραδείγματα είναι το εμπάργκο όπλων και οι οικονομικοί περιορισμοί κατά του Ιράκ το 1990, της πρώην Γιουγκοσλαβίας το 1992, καθώς και της Λιβερίας, της Σιέρα Λεόνε και του Σουδάν κατά τη δεκαετία του 1990¹⁶. Οι κυρώσεις αυτές είχαν πρωτοφανή εμβέλεια και επηρέασαν βαθιά την οικονομία και τον πληθυσμό των κρατών-στόχων. Στην περίπτωση του Ιράκ, η διεθνής κοινότητα προβληματίστηκε έντονα για τον ανθρωπιστικό αντίκτυπο των κυρώσεων, καθώς αυτές περιόρισαν την πρόσβαση σε τρόφιμα, φάρμακα και βασικές υπηρεσίες¹⁷.

Θεσμικό πλαίσιο και αρμοδιότητα επιβολής κυρώσεων

Οι κυρώσεις αποτελούν κατεξοχήν αρμοδιότητα του Συμβουλίου Ασφαλείας, σύμφωνα με το άρθρο 41 του Καταστατικού Χάρτη. Το άρθρο αυτό παρέχει τη δυνατότητα στο Συμβούλιο να αποφασίζει «ποια μέτρα που δεν περιλαμβάνουν τη χρήση ένοπλης βίας πρέπει να ληφθούν για την εφαρμογή των αποφάσεών του» και να ζητά από τα κράτη μέλη την εφαρμογή τους¹⁸. Πρόκειται για μία ρητή θεσμική εξουσία, η οποία διαφοροποιεί τις κυρώσεις του ΟΗΕ από άλλες μορφές περιοριστικών μέτρων.

Ωστόσο, πέρα από τις συλλογικές κυρώσεις του ΟΗΕ, συχνά εφαρμόζονται μονομερείς ή περιφερειακές κυρώσεις. Η Ευρωπαϊκή Ένωση, για παράδειγμα, έχει

¹⁵ Buhm-Suk Baek, *Economic Sanctions Against Human Rights Violations* (Cornell Law School Inter-University Graduate Student Conference Papers, Paper 11, 2008) 45-52.

¹⁶ Gary Clyde Hufbauer και άλλοι, *Economic Sanctions Reconsidered* (3η έκδ, Peterson Institute for International Economics 2007) 12-14

¹⁷ Hans C von Sponeck, *A Different Kind of War: The UN Sanctions Regime in Iraq* (Berghahn Books 2006) 4-7.

¹⁸ Bruno Simma κ.ά. (επιμ.), *The Charter of the United Nations: A Commentary*, τόμ. Ι, 3η έκδ. (Oxford University Press 2012) cxlii-cxliii, άρθρο 41

αναπτύξει εκτεταμένο καθεστώς περιοριστικών μέτρων, που περιλαμβάνει εμπάργκο όπλων, περιορισμούς σε οικονομικές συναλλαγές και πάγωμα περιουσιακών στοιχείων¹⁹. Οι Ηνωμένες Πολιτείες επίσης εφαρμόζουν μονομερείς κυρώσεις μέσω του Office of Foreign Assets Control (OFAC), με συχνά εξωεδαφικές συνέπειες, καθώς επηρεάζουν όχι μόνο τις αμερικανικές εταιρείες αλλά και τρίτα κράτη ή επιχειρήσεις που συναλλάσσονται με τον στόχο των κυρώσεων²⁰.

Η πρακτική αυτή έχει προκαλέσει σημαντικό νομικό προβληματισμό. Ενώ οι συλλογικές κυρώσεις θεωρούνται κατ' αρχήν νόμιμες στο πλαίσιο του άρθρου 41, η νομιμότητα των μονομερών κυρώσεων αμφισβητείται, καθώς τίθεται ζήτημα εάν παραβιάζουν την αρχή της μη επέμβασης και την ελευθερία του εμπορίου²¹. Το Διεθνές Δικαστήριο έχει τονίσει σε υποθέσεις όπως η Νικαράγουα κατά Ηνωμένων Πολιτειών ότι μονομερή οικονομικά μέτρα που στοχεύουν σε αλλαγή καθεστώτος μπορεί να αντιβαίνουν στο διεθνές δίκαιο²².

Φύση και χαρακτηριστικά των διεθνών κυρώσεων

Οι διεθνείς κυρώσεις δεν είναι ενιαίο εργαλείο, αλλά περιλαμβάνουν διάφορες μορφές. Οι πιο συνηθισμένες είναι οι οικονομικές κυρώσεις (πάγωμα περιουσιακών στοιχείων, περιορισμοί στις συναλλαγές, απαγορεύσεις εξαγωγών και εισαγωγών), οι διπλωματικές κυρώσεις (περιορισμοί στις διπλωματικές σχέσεις) και οι ταξιδιωτικές απαγορεύσεις²³. Ειδική σημασία έχουν οι στοχευμένες κυρώσεις (targeted sanctions), που αναπτύχθηκαν τη δεκαετία του 1990 για να μειώσουν τον ανθρωπιστικό αντίκτυπο των γενικευμένων κυρώσεων²⁴.

¹⁹ Council Regulation (EU) 269/2014 of 17 March 2014 concerning restrictive measures in respect of actions undermining or threatening the territorial integrity, sovereignty and independence of Ukraine [2014] OJ L78/6

²⁰ Office of Foreign Assets Control (OFAC), *Sanctions Programs and Country Information* <https://ofac.treasury.gov/sanctions-programs-and-country-information>, πρόσβαση στις 18 Σεπτεμβρίου 2025

²¹ Matthew Happold, 'Security Council Resolution 1373 and the Constitution of the United Nations' (2003) 16 *Leiden Journal of International Law* 593, 596–600

²² *Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua (Nicaragua v United States of America) (Merits)* [1986] ICJ Rep 14, para 205.

²³ Thomas J Biersteker, Sue E Eckert and Marcos Tourinho, *The Effectiveness of United Nations Targeted Sanctions* (CUP 2016) 241–243

²⁴ Alexandra Hofer, 'The Efficacy of Targeted Sanctions in Enforcing Compliance with International Law' (2019) 113 *AJIL Unbound* 163

Οι στοχευμένες κυρώσεις επιβάλλονται σε άτομα ή οντότητες που συνδέονται με την παραβίαση του διεθνούς δικαίου, π.χ. πάγωμα περιουσιακών στοιχείων πολιτικών ηγετών ή επιχειρήσεων που υποστηρίζουν τρομοκρατικές οργανώσεις²⁵. Η λογική τους είναι να ελαχιστοποιήσουν τις παράπλευρες απώλειες στον άμαχο πληθυσμό και να αυξήσουν την αποτελεσματικότητα του μέτρου μέσω στοχοποίησης των υπευθύνων. Σε αντίθεση με τα παραδοσιακά οικονομικά εμπάργκο, τα οποία κατά την δεκαετία του 1990 προκάλεσαν εκτεταμένες ανθρωπιστικές κρίσεις πλήττοντας αδιάκριτα την κοινωνική βάση, οι λεγόμενες «έξυπνες κυρώσεις» (smart sanctions) λειτουργούν με πιο διακριτικούς τρόπους²⁶. Εκτός από τον περιορισμό των οικονομικών πόρων, περιλαμβάνουν μέτρα όπως οι ταξιδιωτικές απαγορεύσεις και ο αποκλεισμός από τα διεθνή χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, επιδιώκοντας να καταστήσουν το προσωπικό κόστος δυσβάσταχτο για την άρχουσα ελίτ που παρανομεί²⁷. Η επιτυχία, όμως, αυτής της στρατηγικής βασίζεται στην ικανότητα της διεθνούς κοινότητας να εντοπίζει δίκτυα παράνομου πλουτισμού και να περιορίζει τη δράση εγκληματικών οντοτήτων χωρίς να στερεί από τους πολίτες την πρόσβαση σε βασικά αγαθά, όπως τρόφιμα και φάρμακα²⁸.

Ωστόσο, η αποτελεσματικότητα των κυρώσεων εξακολουθεί να αποτελεί αντικείμενο διαμάχης. Ορισμένες μελέτες δείχνουν ότι οι κυρώσεις έχουν περιορισμένη ικανότητα να επιφέρουν αλλαγή πολιτικής, αλλά μπορούν να χρησιμοποιηθούν για να εκφράσουν διεθνή αποδοκιμασία και να δημιουργήσουν διπλωματική πίεση²⁹. Από την άλλη, η επιβολή κυρώσεων συχνά οδηγεί σε παράπλευρες συνέπειες για τρίτα κράτη και για το διεθνές εμπόριο, γεγονός που συνδέεται άμεσα με τη ναυτιλία.

²⁵ David Cortright and George A Lopez, *The Sanctions Decade: Assessing UN Strategies in the 1990s* (Lynne Rienner 2000) 43–78

²⁶ Sajjad Faraji Dizaji and Zeinab Sadat Ghadamgahi, 'The impact of smart and non-smart sanctions on government health expenditures: evidence from developing resource-based countries' (2021) MPRA Paper No 108787

²⁷ Council Decision (CFSP) 2018/1544 of 15 October 2018 concerning restrictive measures against the proliferation and use of chemical weapons [2018] OJ L 259/25

²⁸ Arne Tostensen and Beate Bull, 'Are Smart Sanctions Feasible?' (2002) 54(3) *World Politics* 373, 375

²⁹ International Court of Justice, *Questions of Interpretation and Application of the 1971 Montreal Convention arising from the Aerial Incident at Lockerbie (Libyan Arab Jamahiriya v United Kingdom)*, Preliminary Objections, Judgment, ICJ Reports 1998, σελ.9

Νομιμότητα, αναλογικότητα και ανθρωπίνα δικαιώματα

Το πιο κρίσιμο ζήτημα στη σύγχρονη συζήτηση για τις κυρώσεις είναι η σχέση τους με τα ανθρωπίνα δικαιώματα και την αρχή της αναλογικότητας. Στην περίπτωση του Ιράκ, η μακροχρόνια επιβολή εκτεταμένων κυρώσεων οδήγησε σε ανθρωπιστική κρίση, προκαλώντας έντονες αντιδράσεις τόσο εντός όσο και εκτός του ΟΗΕ³⁰. Ο προβληματισμός αυτός οδήγησε στην ανάπτυξη της πρακτικής των στοχευμένων κυρώσεων, με στόχο να αποφευχθεί η τιμωρία ολόκληρων πληθυσμών.

Η νομιμότητα των κυρώσεων εξετάζεται και υπό το πρίσμα της αναλογικότητας, δηλαδή κατά πόσο τα μέτρα είναι κατάλληλα και αναγκαία για την επίτευξη του σκοπού τους, χωρίς να προκαλούν δυσανάλογες συνέπειες³¹. Ορισμένα εθνικά και περιφερειακά δικαστήρια έχουν κρίνει σχετικά. Η υπόθεση *Kadi v Council and Commission* στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης ανέδειξε την ανάγκη σεβασμού των θεμελιωδών δικαιωμάτων ακόμη και όταν τα μέτρα πηγάζουν από αποφάσεις του Συμβουλίου Ασφαλείας³².

Πιο συγκεκριμένα, ο Yassin Abdullah Kadi αμφισβήτησε τη δέσμευση των περιουσιακών του στοιχείων, η οποία είχε επιβληθεί βάσει ψηφισμάτων του Συμβουλίου Ασφαλείας για την καταπολέμηση της τρομοκρατίας³³. Το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης κλήθηκε να αποφασίσει αν οι κοινοτικοί κανονισμοί που υλοποιούν τέτοιες διεθνείς αποφάσεις μπορούν να ελεγχθούν δικαστικά ως προς τη συμβατότητά τους με τα θεμελιώδη δικαιώματα³⁴. Η απόφαση υπήρξε καταλυτική, καθώς το Δικαστήριο εξέτασε αν η προέλευση των κυρώσεων από οργανισμό όπως τα Ηνωμένα Έθνη παρέχει προνόμια μη ελέγχου της νομιμότητάς τους³⁵.

³⁰ Case C-402/05 P and C-415/05 P *Kadi and Al Barakaat International Foundation v Council and Commission* [2008] ECR I-6351, paras 283, 285

³¹ Bruno Simma et al (eds), *The Charter of the United Nations: A Commentary* (3rd edn, OUP 2012) vol I, 131–132.

³² UNGA Res 2625 (XXV) (24 October 1970) *Declaration on Principles of International Law concerning Friendly Relations and Cooperation among States in accordance with the Charter of the United Nations*.

³³ Case T-315/01 *Yassin Abdullah Kadi v Council of the European Union and Commission of the European Communities* [2005] ECR II-3659, paras 23, 27

³⁴ *ibid* paras 37, 59

³⁵ *ibid* paras 179, 217

Παρόλο που το Πρωτοδικείο αρχικά ενέκρινε ότι οι αποφάσεις του Συμβουλίου Ασφαλείας βάσει του Κεφαλαίου VII του Χάρτη εκφεύγουν, καταρχήν, του ακυρωτικού ελέγχου, αναγνώρισε μια κρίσιμη εξαίρεση: τον έλεγχο συμβατότητας με το *jus cogens*³⁶. Το Δικαστήριο τόνισε ότι η προστασία των ανθρωπίνων δικαιωμάτων, όπως το δικαίωμα στην ιδιοκτησία, το δικαίωμα ακρόασης και το δικαίωμα σε αποτελεσματική δικαστική προστασία³⁷. Ειδικότερα, υπογραμμίστηκε ότι η επιβολή κυρώσεων χωρίς τη δυνατότητα του θιγόμενου να αμυνθεί μπορεί να προσκρούσει στις αρχές του κράτους δικαίου³⁸. Η κρίση αυτή ανάγκασε τα διεθνή όργανα σε αναθεώρηση των διαδικασιών τους, οδηγώντας τελικά στην ενίσχυση του ρόλου των επιτροπών κυρώσεων (Sanctions Committee) και στην βελτίωση των μηχανισμών επανεξέτασης³⁹.

Παράλληλα, το Διεθνές Δικαστήριο έχει επανειλημμένα τονίσει ότι η τήρηση των θεμελιωδών αρχών του διεθνούς δικαίου, όπως η μη επέμβαση και η προστασία των ανθρωπίνων δικαιωμάτων, αποτελεί όριο στη χρήση κυρώσεων⁴⁰. Η ισορροπία ανάμεσα στην ανάγκη διατήρησης της διεθνούς ειρήνης και ασφάλειας και στην προστασία των δικαιωμάτων παραμένει ζητούμενο, με άμεσες συνέπειες και στον ναυτιλιακό τομέα, όπου οι κυρώσεις μπορούν να πλήξουν σοβαρά την οικονομική δραστηριότητα και την ελευθερία της ναυσιπλοΐας.

Η εξέλιξη των κυρώσεων από την Κοινωνία των Εθνών έως τον ΟΗΕ δείχνει ότι πρόκειται για θεσμό με μακρά ιστορία αλλά και συνεχή προσαρμογή. Το άρθρο 41 του Χάρτη παρέχει το κύριο νομικό έρεισμα για συλλογικές κυρώσεις, ενώ οι μονομερείς κυρώσεις εγείρουν ζητήματα νομιμότητας. Η διαφοροποίηση ανάμεσα σε γενικευμένες και στοχευμένες κυρώσεις αντανακλά την προσπάθεια να περιοριστεί ο ανθρωπιστικός αντίκτυπος. Παρά ταύτα, το ερώτημα της αναλογικότητας και η προστασία των δικαιωμάτων παραμένουν στο επίκεντρο. Η κατανόηση όλων αυτών των στοιχείων είναι απαραίτητη για να μπορέσουμε να

³⁶ Case T-315/01 Yassin Abdullah Kadi v Council of the European Union and Commission of the European Communities [2005] ECR II-3659, paras 219, 225

³⁷ *ibid*

³⁸ *ibid* paras 226, 230

³⁹ *Ibid* 264-266, 290

⁴⁰ UN Human Rights Council, *Report of the Special Rapporteur on the negative impact of unilateral coercive measures on the enjoyment of human rights* (3 July 2020) UN Doc A/HRC/45/7

αναλύσουμε στη συνέχεια πώς οι κυρώσεις εφαρμόζονται στη ναυτιλία και το θαλάσσιο εμπόριο.

1.2. Δευτερογενείς Κυρώσεις και Εξωεδαφική Εφαρμογή

Οι δευτερογενείς κυρώσεις αποτελούν ένα από τα πιο αμφιλεγόμενα ζητήματα στο σύγχρονο δίκαιο των διεθνών σχέσεων, καθώς συνιστούν μέτρα που επιβάλλονται όχι άμεσα στο κράτος-στόχο, αλλά σε τρίτα μέρη — συνήθως φυσικά ή νομικά πρόσωπα που συναλλάσσονται με το κράτος αυτό. Σε αντίθεση με τις πρωτογενείς κυρώσεις, που δεσμεύουν τους υπηκόους, τις εταιρείες και τις συναλλαγές εντός της επικράτειας του κράτους που τις επιβάλλει, οι δευτερογενείς κυρώσεις έχουν σκοπό να αποτρέψουν οποιαδήποτε εξωτερική συνεργασία με τον παραβάτη, καθιστώντας τις ουσιαστικά εξωεδαφικά μέτρα⁴¹. Η πρακτική αυτή χρησιμοποιείται κυρίως από τις Ηνωμένες Πολιτείες, ιδίως σε σχέση με κράτη όπως το Ιράν, η Βόρεια Κορέα και η Κούβα, και έχει οδηγήσει σε έντονη κριτική από την Ευρωπαϊκή Ένωση και άλλα κράτη, που θεωρούν ότι παραβιάζει την αρχή της κυριαρχικής ισότητας και της μη επέμβασης⁴².

Η νομική βάση των δευτερογενών κυρώσεων εντοπίζεται στο εσωτερικό δίκαιο του επιβάλλοντος κράτους, το οποίο αξιώνει δικαιοδοσία για πράξεις που λαμβάνουν χώρα εκτός των συνόρων του. Το φαινόμενο αυτό αναδεικνύει το ζήτημα της εξωεδαφικότητας, δηλαδή της επέκτασης της εφαρμογής του εθνικού δικαίου πέρα από την εδαφική επικράτεια. Στο διεθνές δίκαιο, η δικαιοδοσία των κρατών καθορίζεται βάσει αναγνωρισμένων συνδετικών κριτηρίων, όπως η εδαφικότητα, η ιθαγένεια ή η προστασία ουσιωδών εθνικών συμφερόντων⁴³. Η μονομερής εφαρμογή εξωεδαφικών κυρώσεων που επιβάλλουν σε τρίτους περιορισμούς συναλλαγών με κράτη-στόχους έχει θεωρηθεί υπέρβαση αυτών των επιτρεπτών βάσεων δικαιοδοσίας⁴⁴.

⁴¹ Christian Tietje and Cristina Lloyd, 'Secondary Sanctions' in Austen Parrish and Cedric Ryngaert (eds), *Research Handbook on Extraterritoriality in International Law* (Edward Elgar Publishing 2023) 443–444

⁴² Erika de Wet, *The Chapter VII Powers of the United Nations Security Council* (Hart Publishing 2004) 96.

⁴³ Cedric Ryngaert, *Jurisdiction in International Law* (2nd edn, OUP 2015), 23–24

⁴⁴ *Ibid*, 148

Ιδιαίτερη σημασία έχει η περίπτωση των αμερικανικών κυρώσεων κατά του Ιράν. Οι ΗΠΑ έχουν θεσπίσει σειρά νομοθετημάτων, όπως το Iran Sanctions Act και μεταγενέστερες τροποποιήσεις του, που προβλέπουν ποινές και αποκλεισμό από την αμερικανική αγορά για ξένες εταιρείες που συναλλάσσονται με τον ιρανικό πετρελαϊκό τομέα⁴⁵. Η πρακτική αυτή έχει σοβαρές συνέπειες στη ναυτιλία, καθώς πολλές διεθνείς ναυτιλιακές εταιρείες αναγκάστηκαν να ακυρώσουν συμβάσεις μεταφοράς πετρελαίου ή να διακόψουν συνεργασίες με ιρανικές επιχειρήσεις, υπό τον φόβο αποκλεισμού τους από την αγορά των ΗΠΑ ή επιβολής προστίμων⁴⁶.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει αντιδράσει σε αυτήν την πρακτική με την υιοθέτηση του λεγόμενου «Κανονισμού Μπλοκαρίσματος» (Blocking Statute), ο οποίος απαγορεύει στις ευρωπαϊκές επιχειρήσεις να συμμορφώνονται με εξωεδαφικά μέτρα τρίτων χωρών, εκτός εάν τους δοθεί σχετική άδεια από την Επιτροπή⁴⁷. Με αυτόν τον τρόπο, η ΕΕ επιχειρεί να προστατεύσει την αυτονομία του ενωσιακού νομικού καθεστώτος και την ελευθερία συναλλαγών των επιχειρήσεών της. Ωστόσο, στην πράξη πολλές ευρωπαϊκές ναυτιλιακές εταιρείες επιλέγουν να συμμορφωθούν με τις αμερικανικές κυρώσεις, φοβούμενες το οικονομικό κόστος της απώλειας πρόσβασης στην αμερικανική αγορά⁴⁸.

Από νομική σκοπιά, η εξωεδαφική εφαρμογή των δευτερογενών κυρώσεων συγκρούεται με θεμελιώδεις αρχές του διεθνούς δικαίου. Η αρχή της μη επέμβασης, όπως έχει αναγνωριστεί στη νομολογία του Διεθνούς Δικαστηρίου, απαγορεύει την επιβολή μέτρων που περιορίζουν αδικαιολόγητα την κυριαρχία άλλων κρατών⁴⁹. Παράλληλα, η πρακτική αυτή δημιουργεί ασυμβατότητες με το διεθνές οικονομικό δίκαιο, ιδίως με τους κανόνες του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου για την

⁴⁵ Iran Sanctions Act of 1996 (Νόμος Δημοσίου Δικαίου 104–172, 110 Stat 1541, κωδικοποιημένος, όπως τροποποιήθηκε, στο 50 USC §1701 σημείωση), όπως τροποποιήθηκε με τον Νόμο Δημοσίου Δικαίου 114–277 (15 Δεκεμβρίου 2016) § 5(a)(1).

⁴⁶ Gary Clyde Hufbauer, Jeffrey J Schott, Kimberly Ann Elliott and Barbara Oegg, *Economic Sanctions Reconsidered* (3rd edn, Peterson Institute for International Economics 2008) 145.

⁴⁷ Council Regulation (EC) 2271/96 protecting against the effects of the extra-territorial application of legislation adopted by a third country [1996] OJ L309/1.

⁴⁸ Peter Muchlinski, *Multinational Enterprises and the Law* (3rd edn, OUP 2021), 123-126

⁴⁹ *Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua (Nicaragua v United States of America)* (Merits) [1986] ICJ Rep 14, paras 202–205

ελεύθερη κυκλοφορία αγαθών και υπηρεσιών⁵⁰. Η συζήτηση για το κατά πόσο οι δευτερογενείς κυρώσεις συνιστούν μέτρα νόμιμα υπό το διεθνές δίκαιο παραμένει ανοιχτή, με αρκετούς μελετητές να υποστηρίζουν ότι αποτελούν *de facto* αντίμετρα και όχι κυρώσεις με θεμελίωση στο διεθνές δίκαιο⁵¹.

Συνολικά, το ζήτημα των δευτερογενών κυρώσεων και της εξωεδαφικότητας καταδεικνύει τα όρια της μονομερούς δράσης στον τομέα των διεθνών οικονομικών κυρώσεων. Ενώ αποτελούν αποτελεσματικό εργαλείο πίεσης σε πρακτικό επίπεδο, εγείρουν σοβαρά νομικά ζητήματα συμβατότητας με τις αρχές του διεθνούς δικαίου και προκαλούν εντάσεις μεταξύ συμμάχων και εμπορικών εταίρων. Η ναυτιλία, ως τομέας κατεχοχόν διεθνοποιημένος, βρίσκεται στο επίκεντρο αυτής της διαμάχης, αποτελώντας το μέσο μέσω του οποίου υλοποιούνται ή παρακάμπτονται τέτοιες κυρώσεις⁵².

1.3. Κυρώσεις στον ναυτιλιακό τομέα – νομικά εργαλεία και συνέπειες

Ο ναυτιλιακός τομέας αποτελεί έναν από τους κατεχοχόν στρατηγικούς κλάδους της διεθνούς οικονομίας, καθώς διακινεί άνω του 80% του παγκόσμιου εμπορίου σε όγκο⁵³. Η στενή σύνδεση της ναυτιλίας με τις διεθνείς αλυσίδες εφοδιασμού καθιστά τα πλοία, τα φορτία και τις ναυτιλιακές εταιρείες άμεσα εκτεθειμένα σε μέτρα οικονομικής πίεσης, όπως οι διεθνείς κυρώσεις.

Κυρώσεις επί φορτίων, πλοίων και εταιρειών

Οι κυρώσεις στον ναυτιλιακό τομέα συχνά επικεντρώνονται στο φορτίο που μεταφέρεται, στα ίδια τα πλοία ή στις ναυτιλιακές εταιρείες που τα εκμεταλλεύονται. Η στοχοθέτηση φορτίων συνδέεται κατά κύριο λόγο με εμπάργκο σε στρατηγικά αγαθά, όπως το πετρέλαιο, τα όπλα και άλλα προϊόντα διπλής χρήσης (πολιτική και στρατιωτική χρήση όπως λογισμικά κρυπτογράφησης και πλοήγησης, ραντάρ,

⁵⁰ Joost Pauwelyn, 'Going Global, Regional, or Both? Dispute Settlement in the Southern African Development Community (SADC) and Overlaps with the WTO' (2004) 13 Minnesota Journal of Global Trade 231

⁵¹ de Wet, Chapter VII Powers, 217–250

⁵² Douglas Guilfoyle, *Shipping Interdiction and the Law of the Sea* (CUP 2009) 262–63

⁵³ United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), Review of Maritime Transport 2023 (UNCTAD 2023), σελ. 55

χημικές ουσίες)⁵⁴. Τέτοιες κυρώσεις αποσκοπούν όχι μόνο στην αποδυνάμωση της οικονομικής βάσης ενός κράτους-στόχου, αλλά και στην αποτροπή της παράνομης ενίσχυσης ένοπλων συγκρούσεων ή τρομοκρατικών οργανώσεων⁵⁵. Σημαντικό παράδειγμα αποτελεί η απαγόρευση εξαγωγής πετρελαίου από τη Λιβύη και το Ιράν, η οποία συνοδεύτηκε από εντατικούς ελέγχους φορτίων σε διεθνή ύδατα αλλά και από δεσμεύσεις φορτίων σε λιμένες της Ευρωπαϊκής Ένωσης⁵⁶.

Σε δεύτερο επίπεδο, κυρώσεις επιβάλλονται στα ίδια τα πλοία, τα οποία μπορεί να χαρακτηριστούν ως «σκάφη υψηλού κινδύνου» λόγω της συμμετοχής τους σε δραστηριότητες που παραβιάζουν διεθνή καθεστώτα κυρώσεων. Η καταχώρισή τους σε «μαύρες λίστες» οδηγεί σε απαγόρευση εισόδου σε λιμένες, δέσμευση περιουσιακών στοιχείων και περιορισμό ασφαλιστικών καλύψεων⁵⁷. Παράδειγμα αποτελεί η πρακτική των λεγόμενων *dark vessels*, δηλαδή πλοίων που απενεργοποιούν σκόπιμα τα συστήματα αυτόματης αναγνώρισης (AIS) ώστε να αποκρύψουν την πραγματική τους πορεία και δραστηριότητα· σε τέτοιες περιπτώσεις, οι αρχές των κρατών λιμένα συχνά εφαρμόζουν μέτρα κράτησης και έρευνας, καθώς η συμπεριφορά αυτή συνδέεται άμεσα με παραβίαση καθεστώτων κυρώσεων⁵⁸.

Τέλος, κυρώσεις επιβάλλονται και στις ναυτιλιακές εταιρείες, οι οποίες θεωρούνται υπεύθυνες για την παραβίαση εμπάργκο ή τη διευκόλυνση μεταφοράς απαγορευμένων αγαθών. Η στοχοθέτηση εταιρειών δημιουργεί αλυσιδωτές επιπτώσεις στην παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά, καθώς οδηγεί σε απόσυρση ασφαλιστικών συμβολαίων, σε απώλεια πρόσβασης σε διεθνή χρηματοπιστωτικά ιδρύματα και σε σημαντική μείωση των ναυλώσεων⁵⁹. Ενδεικτική είναι η περίπτωση

⁵⁴ Small Arms Survey, 'The Role of Security Council Arms Embargoes in Stemming Destabilizing Transfers of Small Arms and Light Weapons (SALW): Recent Developments and Challenges' (UNODA Occasional Papers No 21, March 2012) 7–8.

⁵⁵ Erika de Wet, *The Chapter VII Powers of the United Nations Security Council* (Hart 2004) 180–185.

⁵⁶ Council Decision 2011/137/CFSP of 28 February 2011 concerning restrictive measures in view of the situation in Libya [2011] OJ L58/53, arts 3–5.

⁵⁷ Nizan Feldman, 'Rallying around the "flag of convenience": Merchant fleet flags and sanctions effectiveness' (2022) 143 *Marine Policy* 105129, 4.

⁵⁸ IMO Resolution A.1192(33) (6 December 2023) "Urging Member States and all relevant stakeholders to promote actions to prevent illegal operations in the maritime sector by the 'dark fleet' or 'shadow fleet'" para. 4.

⁵⁹ Richard L Kilpatrick Jr, 'Marine Insurance Prohibitions in Contemporary Economic Warfare' (2019) 95 *Int'l L Stud* 272, 273, 279, 280, 283, 296.

των κυρώσεων που επιβλήθηκαν σε κινεζικές και ρωσικές ναυτιλιακές εταιρείες για παράνομες εξαγωγές πετρελαίου από τη Βόρεια Κορέα, οι οποίες κατέδειξαν τη δυνατότητα των κυρώσεων να πλήξουν όχι μόνο τα κράτη-στόχους αλλά και τρίτους οικονομικούς δρώντες⁶⁰.

Παρά τις σημαντικές αυτές συνέπειες, η εφαρμογή κυρώσεων σε φορτία, πλοία και εταιρείες συναντά σοβαρές προκλήσεις ως προς τη νομική τους βάση και την αποτελεσματικότητα. Αφενός, οι μονομερείς κυρώσεις—όπως εκείνες των Ηνωμένων Πολιτειών—συχνά επικρίνονται για την έλλειψη νομιμοποίησης στο πλαίσιο του Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών⁶¹. Αφετέρου, οι ναυτιλιακές εταιρείες επιδεικνύουν αυξημένη ευελιξία, χρησιμοποιώντας δίκτυα υπεράκτιων εταιρειών, εικονικές μεταβιβάσεις κυριότητας και μετακινήσεις σημαίων, με αποτέλεσμα την υπονόμηση της αποτελεσματικότητας των κυρώσεων⁶². Συνεπώς, η νομική και πρακτική επιβολή τους απαιτεί συνδυασμό διεθνούς συνεργασίας, ενίσχυσης των ελέγχων στα λιμάνια και αυστηρότερων κανόνων διαφάνειας στην κυριότητα πλοίων και εταιρειών.

Συνολικά, το πρώτο κεφάλαιο παρουσίασε το γενικό και νομικό πλαίσιο των διεθνών κυρώσεων, όπως αυτό διαμορφώνεται από τον Καταστατικό Χάρτη του ΟΗΕ, τη διεθνή πρακτική και τις περιφερειακές ρυθμίσεις. Οι κυρώσεις συνιστούν κρίσιμο εργαλείο διεθνούς πολιτικής, ωστόσο η εφαρμογή τους εγείρει ζητήματα που σχετίζονται τόσο με την αποτελεσματικότητα όσο και με τη νομιμότητά τους. Η στοχοθέτηση πλοίων, φορτίων και ναυτιλιακών εταιρειών αναδεικνύει τον κομβικό ρόλο της ναυτιλίας στις διεθνείς συναλλαγές, ενώ οι δευτερογενείς κυρώσεις και η εξωεδαφική τους εφαρμογή φανερώνουν τις εντάσεις με θεμελιώδεις αρχές του διεθνούς δικαίου, όπως η κυριαρχία και η μη επέμβαση. Η ανάλυση που ακολουθεί στο δεύτερο κεφάλαιο στρέφεται στο Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας και ειδικότερα

⁶⁰ UN Security Council, Report of the Panel of Experts established pursuant to resolution 1874 (2009), UN Doc S/2021/211 (4 March 2021) para 74

⁶¹ Antonios Tzanakopoulos, *Disobeying the Security Council: Countermeasures against Wrongful Sanctions* (OUP 2011), 173-174

⁶² Jason Zuckerman and Matthew Stock, 'Whistleblower Rewards for Sanctions Evasion: Whistleblowing: How to Detect Sanctions Evasion in the Maritime and Transportation Industries' (The National Law Review, 12 December 2023) <https://natlawreview.com/article/whistleblower-rewards-sanctions-evasion-whistleblowing-how-detect-sanctions-evasion>, πρόσβαση 2 Σεπτεμβρίου 2025

στην UNCLOS, προκειμένου να διαπιστωθούν τα όρια και οι δυνατότητες εφαρμογής κυρώσεων στον θαλάσσιο χώρο, με έμφαση στην ελευθερία ναυσιπλοΐας και τις σχετικές διεθνείς νομολογιακές εξελίξεις.

Κεφάλαιο 2: Το Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας και οι κυρώσεις

Η ανάλυση του πρώτου κεφαλαίου ανέδειξε το γενικό και νομικό πλαίσιο των διεθνών κυρώσεων, καθώς και τη σταδιακή τους διεύρυνση ως εργαλείου διεθνούς πολιτικής με σημαντικές επιπτώσεις στη ναυτιλία. Με αφετηρία αυτή τη θεμελιώδη προσέγγιση, το παρόν κεφάλαιο εμβαθύνει στη νομική διάσταση των κυρώσεων υπό το πρίσμα του Διεθνούς Δικαίου της Θάλασσας, το οποίο, όπως κωδικοποιήθηκε στη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS), καθιερώνει την αρχή της ελευθερίας ναυσιπλοΐας, την αποκλειστική δικαιοδοσία του κράτους σημαίας και την ειρηνική χρήση των θαλασσών⁶³. Εντός αυτού του πλαισίου, το κεφάλαιο αναλύει τις νομικές συγκρούσεις που προκύπτουν και, μέσω της εξέτασης της σχετικής νομολογίας και της πρακτικής των κρατών, τεκμηριώνει την έκταση και τους όρους υπό τους οποίους η επιβολή διεθνών κυρώσεων μπορεί να θεωρηθεί συμβατή με τις θεμελιώδεις αρχές της UNCLOS, χωρίς να υπονομεύεται η ελευθερία των θαλασσών και η ασφάλεια του διεθνούς εμπορίου. Έτσι, το κεφάλαιο εξετάζει τα όρια της νόμιμης παρέμβασης στη θάλασσα, τη σχετική νομολογία του Διεθνούς Δικαστηρίου για το Δίκαιο της Θάλασσας (ITLOS), καθώς και ζητήματα που ανακύπτουν από την πρακτική των κρατών, όπως οι σημαίες ευκαιρίας και η ευθύνη των κρατών σημαίας.

2.1 Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας και η ελευθερία της ναυσιπλοΐας

Η UNCLOS του 1982 αποτελεί το θεμέλιο κείμενο της σύγχρονης διεθνούς ναυτιλιακής τάξης. Η UNCLOS κωδικοποίησε και ανέπτυξε κανόνες που είχαν ήδη διαμορφωθεί εθιμικά, καθιερώνοντας τις βασικές ελευθερίες των θαλασσών και τις υποχρεώσεις των κρατών. Στο πλαίσιο αυτό, η ελευθερία της ναυσιπλοΐας και η αρχή της αποκλειστικής δικαιοδοσίας του κράτους σημαίας συνιστούν θεμελιώδεις αρχές με άμεση συνάφεια προς το ζήτημα των διεθνών κυρώσεων⁶⁴.

Το άρθρο 87 UNCLOS καθιερώνει την αρχή της ελευθερίας των ανοιχτών θαλασσών, η οποία περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, την ελευθερία ναυσιπλοΐας και την

⁶³ Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (υιοθετήθηκε στις 10 Δεκεμβρίου 1982, τέθηκε σε ισχύ στις 16 Νοεμβρίου 1994) 1833 UNTS 3 (UNCLOS).

⁶⁴ Ibid

ελευθερία του εμπορίου⁶⁵. Η διάταξη αυτή κατοχυρώνει την ιδέα ότι οι ανοιχτές θάλασσες δεν υπόκεινται στην κυριαρχία κανενός κράτους και παραμένουν ανοιχτές για χρήση από όλα τα κράτη, είτε πρόκειται για παράκτια, είτε για περικόκλειστα κράτη⁶⁶. Συμπληρωματικά το άρθρο 90 UNCLOS αναγνωρίζει σε κάθε κράτος το δικαίωμα να επιτρέπει στα πλοία του να πλέουν στην ανοιχτή θάλασσα υπό τη σημαία του, ενισχύοντας έτσι την αρχή της ελεύθερης ναυσιπλοΐας⁶⁷. Οι διατάξεις αυτές αποτελούν το πυρήνα της διεθνούς ναυτιλιακής οικονομίας, καθώς εγγυώνται την απρόσκοπτη μεταφορά αγαθών και την ελευθερία εμπορικών συναλλαγών.

Η ελευθερία της ναυσιπλοΐας συνδέεται άμεσα με την αρχή της δικαιοδοσίας του κράτους σημαίας, σύμφωνα με την οποία κάθε πλοίο πρέπει να φέρει τη σημαία ενός κράτους και να υπάγεται στην αποκλειστική δικαιοδοσία του, υπό τους όρους που καθορίζονται από τη Σύμβαση⁶⁸. Το άρθρο 92 της Σύμβασης ορίζει ότι τα πλοία βρίσκονται στην ανοιχτή θάλασσα υπό την αποκλειστική δικαιοδοσία του κράτους σημαίας, με εξαίρεση περιορισμένες περιπτώσεις που προβλέπονται ρητά στο άρθρο 110 διεθνές δίκαιο, όπως η πειρατεία (άρθρο 105), η δουλεία (άρθρο 99) και οι μη εξουσιοδοτημένες εκπομπές (άρθρο 109)⁶⁹. Με αυτόν τον τρόπο, το διεθνές δίκαιο αποτρέπει την αυθαίρετη άσκηση εξουσίας από τρίτα κράτη σε πλοία ξένης σημαίας.

Η δικαιοδοσία του κράτους σημαίας δεν είναι απλώς τυπική, αλλά συνιστά υποχρέωση εποπτείας. Το άρθρο 94 UNCLOS επιβάλλει στα κράτη σημαίας την υποχρέωση να ασκούν ουσιαστικό έλεγχο στα πλοία τους, να διασφαλίζουν ότι πληρούν τις διεθνείς προδιαγραφές ασφαλείας και να ελέγχουν την πιστή τήρηση των διεθνών κανονισμών⁷⁰. Η αδυναμία πολλών κρατών σημαίας να επιβάλουν αποτελεσματικά αυτούς τους κανόνες έχει δημιουργήσει το φαινόμενο των λεγόμενων «σημαίων ευκαιρίας» (flags of convenience), το οποίο επιτρέπει σε πλοιοκτήτες να καταχωρούν τα πλοία τους σε νηολόγια κρατών με ελάχιστες

⁶⁵ UNCLOS, άρθρο 87

⁶⁶ R.R. Churchill and A.V. Lowe, *The Law of the Sea* (3rd edn, Manchester UP 1999)

⁶⁷ UNCLOS, άρθρο 90

⁶⁸ UNCLOS, άρθρα 91-92

⁶⁹ UNCLOS, άρθρα 92,99,105,109·Κρατερός Ιωάννου και Αναστασία Στρατή, *Δίκαιο της Θάλασσας* (4η έκδ, Νομική Βιβλιοθήκη 2013),σελ.227-228,234,238

⁷⁰ UNCLOS, άρθρο 94·Ιωάννου και Στρατή, *Δίκαιο της Θάλασσας* (2013), σελ.225

απαιτήσεις και αδύναμους ελέγχους⁷¹. Το φαινόμενο αυτό έχει αναγνωριστεί ως κρίσιμο πρόβλημα για την εφαρμογή κυρώσεων, καθώς προσφέρει στους παραβάτες την ευκαιρία να αποκρύπτουν την πραγματική κυριότητα και να παρακάμπτουν περιορισμούς⁷².

Συνολικά, η UNCLOS κατοχυρώνει ένα νομικό καθεστώς που αποσκοπεί στην εξασφάλιση της ισορροπίας μεταξύ της ελευθερίας των θαλασσών και της ανάγκης εποπτείας και συμμόρφωσης με τους διεθνείς κανόνες. Η ελευθερία ναυσιπλοΐας αποτελεί βασική αρχή της παγκόσμιας ναυτιλίας, αλλά συνοδεύεται από την υποχρέωση των κρατών σημαίας να εξασφαλίζουν την τήρηση των κανόνων αυτών. Οι κυρώσεις που επηρεάζουν τη ναυσιπλοΐα εγείρουν, συνεπώς, κρίσιμα ζητήματα ως προς τη νομιμότητα της παρέμβασης τρίτων κρατών και τη συμβατότητα τέτοιων μέτρων με την UNCLOS, όπως θα εξεταστεί στις επόμενες υποενότητες.

2.2. Η νομολογία του Διεθνούς Δικαστηρίου για την Θάλασσα (ITLOS)

Η νομολογία του Διεθνούς Δικαστηρίου για τη Θάλασσα αποτελεί βασικό στοιχείο ερμηνείας του ισχύοντος νομικού πλαισίου και ιδίως των ορίων άσκησης δικαιοδοσίας στην ανοικτή θάλασσα. Το ITLOS έχει επανειλημμένα επιβεβαιώσει ότι η αρχή της αποκλειστικής δικαιοδοσίας του κράτους σημαίας είναι θεμελιώδης για την αρχιτεκτονική του διεθνούς δικαίου της θάλασσας και ότι οποιαδήποτε παρέμβαση τρίτου κράτους απαιτεί αυστηρά καθορισμένη νομική βάση. Στην υπόθεση *M/V Saiga* (No. 2), το Δικαστήριο επεσήμανε ότι η ελευθερία της ναυσιπλοΐας δεν συνιστά απλώς συμβατική πρόβλεψη, αλλά αποτελεί δομικό κανόνα της διεθνούς έννομης τάξης, με αποτέλεσμα κάθε επέμβαση σε πλοίο ξένης σημαίας να επιτρέπεται μόνον εφόσον προβλέπεται ρητά από το διεθνές δίκαιο⁷³.

Ειδικότερα, το Δικαστήριο τη νομιμότητα της επιβολής των τελωνειακών νόμων της Γουινέας στην ΑΟΖ της, κρίνοντας ότι η εφαρμογή τέτοιων νόμων σε πλοία που πραγματοποιούν εφοδιασμό (bunkering) στην ΑΟΖ δεν εμπίπτει στα κυριαρχικά

⁷¹ JNK Mansell, *Flag State Responsibility: Historical Development and Contemporary Issues* (Springer 2009) 95–96

⁷² Matthew Gianni and Walt Simpson, *The Changing Nature of High Seas Fishing: How Flags of Convenience Provide Cover for Illegal, Unreported and Unregulated Fishing* (WWF/Australian Government 2005) 3–4.

⁷³ *M/V Saiga* (No. 2) (Saint Vincent and the Grenadines v Guinea) (Judgment) ITLOS Case No 2 (1 July 1999) para 106

δικαιώματα του παράκτιου κράτους βάσει του Άρθρου 56, εκτός αν πρόκειται για δραστηριότητες που αφορούν την εξερεύνηση και εκμετάλλευση των φυσικών πόρων της ζώνης⁷⁴. Η απόφαση υπογράμμισε ότι τα δικαιώματα του παράκτιου κράτους στην ΑΟΖ είναι λειτουργικά και περιορισμένα και δεν ισοδυναμούν με πλήρη κυριαρχία, διαφυλάσσοντας έτσι την ελευθερία της ναυσιπλοΐας και τις συναφείς ελευθερίες που κατοχυρώνονται στο Άρθρο 58⁷⁵.

Η κρίση αυτή δεν αφορούσε μόνο την εσφαλμένη σύλληψη του πλοίου από τις αρχές της Γουινέας, αλλά εξέφραζε ένα ευρύτερο αξίωμα: ότι οι εξαιρέσεις επί της ελευθερίας αυτής ερμηνεύονται στενά και δεν επιτρέπεται να διευρύνονται μέσω μονομερών κρατικών αντιλήψεων περί «ασφάλειας» ή «δημόσιου συμφέροντος»⁷⁶. Προς επίρρωση αυτού, το Δικαστήριο έκρινε ότι η χρήση βίας κατά την διάρκεια της νηοψίας πρέπει να αποτελεί το έσχατο μέσο και να τηρεί τις αρχές της αξιοπρεπούς μεταχείρισης, αποτρέποντας την υπερβολική χρήση βίας που θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο την ανθρώπινη ζωή στην θάλασσα⁷⁷.

Ιδιαίτερης σημασίας για την παρούσα ανάλυση είναι η ερμηνεία που έδωσε το ITLOS στο άρθρο 92 UNCLOS, και δη στην έννοια του ουσιαστικού συνδέσμου (genuine link). Το Δικαστήριο αποσαφήνισε ότι ο ουσιαστικός δεσμός μεταξύ κράτους σημαίας και πλοίου δεν αποτελεί προϋπόθεση για τη νομιμότητα της εγγραφής ή την αναγνώριση της σημαίας από άλλα κράτη, αλλά λειτουργεί ως κριτήριο ευθύνης και όχι ως μέσο αμφισβήτησης κυριαρχίας⁷⁸. Στο σκεπτικό της απόφασης, διευκρινίστηκε ότι σκοπός του Άρθρου 91 είναι η διασφάλιση της αποτελεσματικής άσκησης της δικαιοδοσίας και του ελέγχου από το κράτος σημαίας επί του πλοίου, και όχι η παροχή δικαιώματος σε τρίτα κράτη να αγνοούν ή να αμφισβητούν την εθνικότητα ενός πλοίου λόγω έλλειψης ουσιαστικού συνδέσμου⁷⁹. Με άλλα λόγια, το genuine link δεν παρέχει σε τρίτα κράτη τη δυνατότητα να αρνούνται τη νομική υπόσταση της σημαίας ούτε να παρεμβαίνουν με το πρόσχημα της «ανεπαρκούς σύνδεσης»⁸⁰. Η

⁷⁴ *M/V Saiga (No. 2)*, paras 127,136

⁷⁵ *Ibid*, para 131

⁷⁶ Douglas Guilfoyle, *Shipping Interdiction and the Law of the Sea* (CUP 2009) 9–10

⁷⁷ *M/V Saiga (No. 2)*, paras 155-159

⁷⁸ *Ibid*, para 83

⁷⁹ *ibid*

⁸⁰ *M/V Saiga (No.2)*, para 84

θέση αυτή ενισχύει την προβλεψιμότητα της έννομης τάξης και αποκλείει τη χρήση της θεωρίας του *genuine link* ως εργαλείου νομιμοποίησης μονομερών κυρώσεων. Η κρίσιμη αυτή διάκριση υπογραμμίζει ότι η δικαιοδοσία του κράτους σημαίας δεν μπορεί να τεθεί υπό όρους από την κρίση τρίτων κρατών, αλλά μόνο μέσω ρητών διατάξεων διεθνούς δικαίου ή συλλογικής εξουσιοδότησης⁸¹.

Η προσέγγιση αυτή επιβεβαιώθηκε και στην υπόθεση *M/V Virginia G*, όπου το ITLOS απέρριψε εκ νέου τη δυνατότητα μονομερούς κατάσχεσης πλοίου από τις αρχές της Γουινέας-Μπισσάου, τονίζοντας ότι ακόμη και όταν επικαλούνται λόγους καταπολέμησης λαθραίας διακίνησης αγαθών, τα κράτη δεν δύνανται να υπερβαίνουν τα στενά όρια που προβλέπει η UNCLOS⁸². Στην συγκεκριμένη υπόθεση, το Δικαστήριο αναγνώρισε ότι η ρύθμιση του ανεφοδιασμού (*bunkering*) ξένων αλιευτικών σκαφών στην ΑΟΖ αποτελεί μέρος των κυριαρχικών δικαιωμάτων του παράκτιου κράτους για την διαχείριση των ζώντων πόρων βάσει του Άρθρου 56⁸³. Ωστόσο έκρινε πως η κατάσχεση του πλοίου και του φορτίου του ως διοικητική ποινή για την έλλειψη άδειας εφοδιασμού ήταν δυσανάλογη (*disproportionate*) υπό τις περιστάσεις της υπόθεσης, παραβιάζοντας το Άρθρο 73 της Σύμβασης, το οποίο επιβάλλει την τήρηση της αναλογικότητας στα μέτρα επιβολής⁸⁴. Επιπλέον, το Δικαστήριο υπογράμμισε ότι η νομιμότητα της νηοψίας και των συναφών ενεργειών εξαρτάται από την ύπαρξη σαφούς εξουσιοδοτικής βάσης και ότι η διασφάλιση της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας προϋποθέτει σταθερούς και εξωστρεφώς αναγνωρίσιμους κανόνες⁸⁵.

Περαιτέρω, η υπόθεση *M/T San Padre Rio* (Ελβετία κατά Νιγηρίας) προσέφερε κρίσιμα νομικά στοιχεία σχετικά με την έκταση της δικαιοδοσίας επιβολής (*enforcement jurisdiction*) στην ΑΟΖ⁸⁶. Το ITLOS, εξετάζοντας αίτημα προσωρινών μέτρων, υπογράμμισε τη σύγκρουση μεταξύ της ελευθερίας ναυσιπλοΐας (Άρθρα 58

⁸¹ Guilfoyle, *Shipping Interdiction and the Law of the Sea* (CUP 2009) 71–73

⁸² *M/V Virginia G (Panama v Guinea-Bissau) (Judgment)* ITLOS Case No 19 (14 April 2014) para 211

⁸³ *Ibid*, para 217

⁸⁴ *Ibid*, paras 270–271

⁸⁵ Natalie Klein, *Maritime Security and the Law of the Sea* (OUP 2011) 72–74

⁸⁶ *M/T "San Padre Pio" (Switzerland v Nigeria) (Provisional Measures, Order of 6 July 2019)* ITLOS Rep 2018–2019, 375, paras 42, 197

και 87) και των δικαιωμάτων του παράκτιου κράτους⁸⁷. Σημείωσε ότι η κράτηση ενός πλοίου και του πληρώματός του για παρατεταμένο χρονικό διάστημα μπορεί να προκαλέσει βλάβη στα δικαιώματα του κράτους σημαίας⁸⁸, τονίζοντας ότι οι ενέργειες του παράκτιου κράτους στην ΑΟΖ πρέπει να εναρμονίζονται με τις υποχρεώσεις του βάσει της UNCLOS⁸⁹. Η απόφαση αυτή επιβεβαίωσε ότι τα κράτη σημαίας διατηρούν το δικαίωμα προστασίας των πλοίων τους έναντι αυθαίρετων περιορισμών που δεν εδράζονται σε ρητές εξαιρέσεις της Σύμβασης, διασφαλίζοντας ότι η ναυσιπλοΐα δεν καθίσταται όμηρος εθνικών διοικητικών σκοπιμοτήτων⁹⁰.

Η εξέλιξη αυτή καθιστά σαφές ότι οι κυρώσεις στη θάλασσα δεν μπορούν να αποσυνδεθούν από το αυστηρό κανονιστικό πλαίσιο της UNCLOS και ότι η νομιμοποίησή τους προϋποθέτει πλήρη συμμόρφωση με τις αρχές της συλλογικής νομιμότητας και της περιοριστικής ερμηνείας των εξαιρέσεων⁹¹.

2.3. Διεθνείς κυρώσεις και διεθνή ύδατα – ποια τα νόμιμα όρια

Η επιβολή κυρώσεων στη θάλασσα εγείρει το ερώτημα αν και σε ποια έκταση τα κράτη ή οι διεθνείς οργανισμοί μπορούν να ασκούν εξουσία επί πλοίων τρίτων κρατών στην ανοικτή θάλασσα. Η αρχή της αποκλειστικής δικαιοδοσίας του κράτους σημαίας, όπως κατοχυρώνεται στην UNCLOS, αποτελεί τον γενικό κανόνα· οποιαδήποτε παρέκκλιση επιτρέπεται μόνο όταν ερείδεται σε ρητή διάταξη του διεθνούς δικαίου ή σε εξουσιοδότηση διεθνούς οργάνου. Στο πλαίσιο αυτό, οι κυρώσεις αποτελούν μηχανισμό που πρέπει να στηρίζεται σε νόμιμη βάση για να είναι συμβατός με το δίκαιο της θάλασσας. Το παρόν τμήμα εξετάζει την εξουσιοδότηση του Συμβουλίου Ασφαλείας και τη νομική θέση των μονομερών κυρώσεων.

2.3.1 Το Συμβούλιο Ασφαλείας ως διεθνής πηγή εξουσιοδότησης κυρώσεων στη θάλασσα

Το Συμβούλιο Ασφαλείας του ΟΗΕ αποτελεί το μοναδικό διεθνές όργανο που μπορεί να εξουσιοδοτήσει περιοριστικά μέτρα στη θάλασσα σύμφωνα με τα άρθρα

⁸⁷ M/T "San Padre Pio", paras 104, 297, 345, 350, 369

⁸⁸ Ibid, paras 433, 434, 439

⁸⁹ Ibid, paras 216, 374

⁹⁰ Ibid, paras 329, 373, 501

⁹¹ Bruno Simma et al (eds), The Charter of the United Nations: A Commentary (3rd edn, OUP 2012) vol I, 131–132.

39–42 του Καταστατικού Χάρτη⁹². Με βάση τις διατάξεις αυτές, το Συμβούλιο διαπιστώνει απειλή κατά της διεθνούς ειρήνης και ασφάλειας και δύναται να επιβάλει ή να εξουσιοδοτήσει μέτρα που περιλαμβάνουν επιθεωρήσεις ή νηοψίες σε διεθνή ύδατα⁹³. Οι αποφάσεις του ΣΑ είναι δεσμευτικές για όλα τα κράτη μέλη, σύμφωνα με το άρθρο 25 του Χάρτη, και κατισχύουν οποιασδήποτε αντίθετης υποχρέωσης βάσει άλλων διεθνών πράξεων ή συνθηκών, δυνάμει του άρθρου 103⁹⁴.

Η εξουσία αυτή του Συμβουλίου δεν έρχεται σε αντίθεση με την UNCLOS, αλλά λειτουργεί συμπληρωματικά, καθώς και οι δύο πηγές δικαίου αποσκοπούν στη διατήρηση της διεθνούς ειρήνης και ασφάλειας στη θάλασσα⁹⁵. Η νομιμότητα των επιχειρήσεων που πραγματοποιούνται κατ' εξουσιοδότηση του ΣΑ στηρίζεται επομένως στην αρχή της συλλογικής ασφάλειας και δεν συνιστά μονομερή άσκηση κυριαρχίας από τα συμμετέχοντα κράτη. Στην πράξη, το Συμβούλιο έχει ενεργοποιήσει τέτοιου είδους εξουσιοδοτήσεις, όπως στις αποφάσεις για την επιβολή εμπάργκο όπλων και ναυτικών ελέγχων στο πλαίσιο κρίσεων που συνιστούσαν απειλή κατά της διεθνούς ειρήνης, επιβεβαιώνοντας έτσι ότι οι ναυτικές επιχειρήσεις επιβολής μπορούν να είναι νόμιμες μόνον όταν βασίζονται σε διεθνή εντολή⁹⁶. Η θεωρία έχει επισημάνει ότι η εξουσιοδότηση του Συμβουλίου Ασφαλείας αποτελεί τη μόνη νομιμοποιητική «γέφυρα» που επιτρέπει παρέμβαση στα διεθνή ύδατα χωρίς παραβίαση της αρχής της αποκλειστικής δικαιοδοσίας του κράτους σημαίας⁹⁷.

2.3.2. Νομιμότητα και όρια μονομερών κυρώσεων

Η μονομερής επιβολή κυρώσεων στη θάλασσα δεν διαθέτει αυτόματη νομική θεμελίωση στο ισχύον διεθνές δίκαιο⁹⁸. Η UNCLOS δεν αναγνωρίζει γενική αρμοδιότητα σε κράτη να παρεμβαίνουν σε πλοία τρίτων κρατών στην ανοικτή θάλασσα, πέραν των ρητώς προβλεπόμενων και εξαιρετικά περιορισμένων

⁹²Erika de Wet, *The Chapter VII Powers of the United Nations Security Council* (Hart Publishing 2004) 141–145

⁹³ Ibid, 183–185

⁹⁴ Ibid, 191–194

⁹⁵ Simma et al (eds), *The Charter of the United Nations: A Commentary* (2012) vol I, 131–132

⁹⁶ Karine Bannelier and Théodore Christakis, 'Under the UN Security Council's Watchful Eyes: Military Intervention by Invitation in the Malian Conflict' (2013) 26 LJIL 855

⁹⁷ de Wet, *The Chapter VII Powers of the United Nations Security Council* (2004), 200–205

⁹⁸ Douglas Guilfoyle, *Shipping Interdiction and the Law of the Sea* (CUP 2009) 9–10

περιπτώσεων⁹⁹. Ως εκ τούτου, κάθε ενέργεια που επιχειρεί να επιβάλει περιορισμούς στην ελευθερία ναυσιπλοΐας χωρίς ρητή διεθνή εξουσιοδότηση ενδέχεται να θεωρηθεί ως υπέρβαση εξουσίας και παραβίαση της αποκλειστικής δικαιοδοσίας του κράτους σημαίας¹⁰⁰. Η νομιμότητα τέτοιων μέτρων μπορεί να θεμελιωθεί μόνο στο πλαίσιο συλλογικής εξουσιοδότησης, όπως αυτή του Συμβουλίου Ασφαλείας¹⁰¹, ή εφόσον υφίσταται σαφής και εδραιωμένη εθιμική αποδοχή εκ μέρους της διεθνούς κοινότητας — στοιχείο το οποίο προς το παρόν απουσιάζει¹⁰².

Επιπλέον, η μονομερής επιβολή κυρώσεων στη θάλασσα εγείρει θεμελιώδη ζητήματα συμβατότητας με το διεθνές δίκαιο, καθώς προσκρούει άμεσα στην αρχή της αποκλειστικής δικαιοδοσίας του κράτους σημαίας, η οποία κατοχυρώνεται στο άρθρο 92 UNCLOS¹⁰³. Σε αντίθεση με τις κυρώσεις που επιβάλλονται συλλογικά από το Συμβούλιο Ασφαλείας του ΟΗΕ στο πλαίσιο του Κεφαλαίου VII του Χάρτη¹⁰⁴, οι μονομερείς ή περιφερειακές πρωτοβουλίες στερούνται διεθνούς εξουσιοδότησης και δεν παράγουν δεσμευτικά αποτελέσματα *erga omnes*. Ως εκ τούτου, κάθε πράξη επιβολής που στοχεύει σε πλοίο ξένης σημαίας στην ανοικτή θάλασσα και βασίζεται αποκλειστικά σε εθνικό ή περιφερειακό δίκαιο ενδέχεται να συνιστά υπέρβαση εξουσίας και παραβίαση της ελευθερίας ναυσιπλοΐας¹⁰⁵. Η νομιμότητα πρέπει επομένως να αξιολογείται υπό αυστηρά κριτήρια αναγκαιότητας και αναλογικότητας, με δεδομένο ότι το διεθνές δίκαιο δεν αναγνωρίζει ευρύ δικαίωμα μονομερούς επιβολής μέτρων καταναγκασμού¹⁰⁶. Το πλαίσιο αυτό επιβάλλει διάκριση μεταξύ επιτρεπτής «κανονιστικής δικαιοδοσίας» (*prescriptive jurisdiction*) και απαγορευμένης «επιβολικής εξουσίας», η οποία προϋποθέτει συλλογική νομιμοποίηση και όχι μονομερή πολιτική βούληση¹⁰⁷.

⁹⁹ UNCLOS, άρθρα 92-94, 110

¹⁰⁰ *M/V Saiga (No 2) (Saint Vincent and the Grenadines v Guinea) (Judgment)* ITLOS Case No 2 (1 July 1999) paras 106–110

¹⁰¹ Καταστατικός Χάρτης των Ηνωμένων Εθνών (1945), άρθρα 39–42, 25 και 103

¹⁰² Guilfoyle, *Shipping Interdiction and the Law of the Sea* (CUP 2009) 341–342

¹⁰³ UNCLOS, άρθρο 92

¹⁰⁴ Καταστατικός Χάρτης των Ηνωμένων Εθνών (1945), άρθρα 39-42

¹⁰⁵ UNCLOS, άρθρο 87

¹⁰⁶ *M/V Saiga (No 2) (Saint Vincent and the Grenadines v Guinea) (Judgment)* ITLOS Case No 2 (1 July 1999) para 106

¹⁰⁷ Καταστατικός Χάρτης των Ηνωμένων Εθνών (1945), άρθρο 25

2.3.3. Επιπτώσεις για τρίτα κράτη και διεθνές εμπόριο

Ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα των μονομερών κυρώσεων είναι η επίδρασή τους σε ουδέτερα ή τρίτα κράτη. Οι περιορισμοί στη ναυσιπλοΐα και στο εμπόριο μπορούν να έχουν δευτερογενείς συνέπειες που ξεπερνούν το κράτος-στόχο¹⁰⁸. Οι διεθνείς εφοδιαστικές αλυσίδες, οι θαλάσσιες ασφαλιστικές αγορές και οι ναυτιλιακές εταιρείες συχνά επηρεάζονται δυσανάλογα από τέτοιες πολιτικές. Η αβεβαιότητα που προκαλείται στην αγορά, λόγω της απειλής μονομερών επιθεωρήσεων ή κατασχέσεων, οδηγεί σε αυξημένο κόστος μεταφοράς και μείωση της εμπορικής δραστηριότητας¹⁰⁹.

Επιπλέον, η έλλειψη διεθνούς νομιμοποίησης καθιστά δύσκολη την εφαρμογή των μέτρων, καθώς τα κράτη σημαίας ή οι ναυτιλιακές εταιρείες μπορούν να προσφύγουν σε διεθνή fora υποστηρίζοντας ότι παραβιάζεται η ελευθερία του εμπορίου¹¹⁰. Το αποτέλεσμα είναι να δημιουργείται ένα περιβάλλον νομικής ανασφάλειας, όπου τα κράτη-στόχοι αλλά και τρίτοι εμπορικοί εταίροι δεν γνωρίζουν με σαφήνεια τα όρια των υποχρεώσεών τους.

2.3.4. Ναυτικές επιχειρήσεις επιβολής και ανθρωπιστικές προεκτάσεις

Στην πράξη, η εφαρμογή μονομερών κυρώσεων στη θάλασσα γίνεται κυρίως μέσω ναυτικών επιχειρήσεων. Οι επιχειρήσεις αυτές περιλαμβάνουν επιθεωρήσεις πλοίων, νηοψίες και σε ορισμένες περιπτώσεις κατάσχεση φορτίων¹¹¹. Παρότι τα κράτη επικαλούνται συχνά λόγους εθνικής ασφάλειας ή την ανάγκη αποτροπής παράνομων συναλλαγών, οι πρακτικές αυτές δημιουργούν σειρά ζητημάτων αναλογικότητας και ανθρωπίνων δικαιωμάτων¹¹².

Πρώτον, η χρήση στρατιωτικών μέσων για την επιβολή κυρώσεων μπορεί να οδηγήσει σε κλιμάκωση και να θεωρηθεί εχθρική ενέργεια από το κράτος-στόχο. Δεύτερον, οι ναυτικές επιχειρήσεις συχνά έχουν αρνητικές επιπτώσεις στα πληρώματα, τα οποία μπορεί να κρατηθούν για μεγάλα χρονικά διαστήματα ή να στερηθούν βασικά δικαιώματα. Τρίτον, σε ανθρωπιστικό επίπεδο, τα μονομερή

¹⁰⁸ Gary Clyde Hufbauer, Jeffrey J Schott, Kimberly Ann Elliott and Barbara Oegg, *Economic Sanctions Reconsidered* (3rd edn, Peterson Institute for International Economics 2008) 107–110

¹⁰⁹ Ibid, 118–120.

¹¹⁰ Ibid, 122–124.

¹¹¹ Guilfoyle, *Shipping Interdiction and the Law of the Sea* (CUP 2009) 265

¹¹² Klein, *Maritime Security and the Law of the Sea* (OUP 2011) 87

μέτρα ενδέχεται να περιορίσουν την πρόσβαση αγαθών πρώτης ανάγκης στον πληθυσμό του κράτους-στόχου, δημιουργώντας διλήμματα νομιμότητας και ηθικής νομιμοποίησης¹¹³.

Ενδεικτικό παράδειγμα αποτελεί η Επιχείρηση Sophia της Ευρωπαϊκής Ένωσης (2015–2020), η οποία σχεδιάστηκε με σκοπό την επιβολή του εμπάργκο όπλων προς τη Λιβύη και την αντιμετώπιση παράνομων μεταναστευτικών ροών στη Μεσόγειο¹¹⁴. Παρότι η αποστολή διέθετε σαφή νομική θεμελίωση σε επίπεδο ενωσιακού δικαίου¹¹⁵, δεν είχε νομική βάση σε απόφαση του Συμβουλίου Ασφαλείας δυνάμει του Κεφαλαίου VII του Καταστατικού Χάρτη του ΟΗΕ¹¹⁶. Η απουσία εξουσιοδότησης από το ΣΑ είχε ως συνέπεια ότι η επιχείρηση δεν διέθετε διεθνή δεσμευτική ισχύ έναντι τρίτων κρατών και δεν μπορούσε να προβεί σε επεμβατικά μέτρα επιβολής (όπως νηοψία ή κράτηση πλοίου) εις βάρος πλοίων ξένης σημαίας στην ανοικτή θάλασσα χωρίς τη συναίνεση του κράτους σημαίας¹¹⁷.

Το ζήτημα αυτό επαναφέρει στον πυρήνα της νομικής συζήτησης τη διάκριση μεταξύ «ενωσιακής» και «διεθνούς» νομιμοποίησης: η πρώτη επαρκεί για την άσκηση αρμοδιοτήτων εντός του ρυθμιστικού χώρου της ΕΕ, δεν αρκεί όμως για την επέκταση δικαιοδοσίας στο διεθνές πεδίο. Σύμφωνα με την UNCLOS, η παρέμβαση επί πλοίου τρίτης χώρας στην ανοικτή θάλασσα επιτρέπεται μόνο κατ' εξαίρεση και υπό αυστηρά προσδιορισμένες προϋποθέσεις¹¹⁸. η ύπαρξη εσωτερικής (ή και περιφερειακής) νομικής βάσης δεν υποκαθιστά τη διεθνή εξουσιοδότηση¹¹⁹. Η Επιχείρηση Sophia ανέδειξε στην πράξη τον κίνδυνο σύγχυσης ανάμεσα σε περιφερειακή πολιτική βούληση και διεθνή νομιμότητα, επιβεβαιώνοντας ότι η απουσία απόφασης του Συμβουλίου Ασφαλείας συνεπάγεται νομικό φραγμό στην άσκηση εξουσίας που θα επηρέαζε την ελευθερία της ναυσιπλοΐας¹²⁰.

¹¹³ Hufbauer and others (υποσημ. 33) 106–110

¹¹⁴ Council Decision (CFSP) 2015/778 of 18 May 2015 on a European Union military operation in the Southern Central Mediterranean (EUNAVFOR MED Operation Sophia)

¹¹⁵ *ibid*, άρθρο 2· βλ. επίσης Council Decision (CFSP) 2015/972

¹¹⁶ Καταστατικός Χάρτης των Ηνωμένων Εθνών (1945), άρθρα 39–42

¹¹⁷ *M/V Saiga (No 2) (Saint Vincent and the Grenadines v Guinea) (Judgment) ITLOS Case No 2 (1 July 1999) para 106.*

¹¹⁸ UNCLOS, άρθρα 92–94, 110

¹¹⁹ de Wet, *The Chapter VII Powers of the United Nations Security Council* (2004) 191–194

¹²⁰ Guilfoyle, *Shipping Interdiction and the Law of the Sea* (CUP 2009) 250–252

Η ανάλυση δείχνει ότι, λόγω της έλλειψης ρητής εξουσιοδότησης και της άμεσης σύγκρουσης με το Άρθρο 92 UNCLOS, τα μονομερή μέτρα εφαρμογής κυρώσεων στη θάλασσα βρίσκονται σε οριακή σχέση με το διεθνές δίκαιο. Ενώ τα κράτη επιδιώκουν να προστατεύσουν τα συμφέροντά τους ή να ενισχύσουν την πίεση σε ένα καθεστώς, οι πρακτικές αυτές υπονομεύουν την προβλεψιμότητα και τη σταθερότητα του διεθνούς συστήματος. Η νομολογία του Διεθνούς Δικαστηρίου και του ITLOS επιβεβαιώνει ότι η ελευθερία ναυσιπλοΐας αποτελεί θεμελιώδη αρχή, από την οποία μόνο περιοριστικά καθορισμένες εξαιρέσεις μπορούν να γίνουν δεκτές.

Καθίσταται σαφές ότι η αποτελεσματική εφαρμογή κυρώσεων δεν μπορεί να στηρίζεται αποκλειστικά σε μονομερείς ναυτικές επιχειρήσεις. Αντίθετα, απαιτείται διεθνής συνεργασία, είτε μέσω του Συμβουλίου Ασφαλείας είτε μέσω περιφερειακών μηχανισμών με σαφή νομική βάση. Το υποκεφάλαιο αυτό λειτουργεί ως γέφυρα προς τη συζήτηση που ακολουθεί για το Port State Control, δηλαδή έναν μηχανισμό που, σε αντίθεση με τα μονομερή μέτρα στην ανοικτή θάλασσα, διαθέτει σταθερότερη νομική θεμελίωση εντός των λιμένων και διεθνή αποδοχή, καθώς η νομιμότητα του PSC δεν αμφισβητεί την αρχή της ελευθερίας ναυσιπλοΐας στα διεθνή ύδατα

2.4 Το νομικό πλαίσιο των ελέγχων από τα κράτη λιμένα (Port State Control)

Ο έλεγχος από τα κράτη λιμένα (Port State Control, PSC) συνιστά έναν από τους σημαντικότερους μηχανισμούς εφαρμογής του διεθνούς ναυτιλιακού δικαίου και εργαλείο ενίσχυσης της αποτελεσματικότητας των διεθνών κυρώσεων. Ενώ η κύρια ευθύνη για την ασφάλεια και τη συμμόρφωση των πλοίων ανήκει στο κράτος της σημαίας, το οποίο ασκεί τη δικαιοδοσία του επί των πλοίων που φέρουν τη σημαία του, η πρακτική εμπειρία έχει δείξει ότι τα κράτη σημαίας συχνά αδυνατούν ή αμελούν να εφαρμόσουν τους διεθνείς κανόνες¹²¹. Στο πλαίσιο αυτό, η διεθνής κοινότητα ανέπτυξε την πρακτική των ελέγχων από τα κράτη λιμένα, δίνοντας τη δυνατότητα σε κράτη να επιθεωρούν ξένα πλοία που καταπλέουν στους λιμένες τους, ώστε να διασφαλίζεται η συμμόρφωση με τις διεθνείς συμβάσεις¹²².

¹²¹ JNK Mansell, *Flag State Responsibility: Historical Development and Contemporary Issues* (Springer 2009) 3–6, 148–152

¹²² Cedric Ryngaert and Henrik Ringbom, 'Introduction: Port State Jurisdiction: Challenges and Potential' (2016) 31 *JMCL* 379, 381

Η νομική βάση των ελέγχων PSC βρίσκεται σε σειρά διεθνών συμβάσεων, καθώς και στο εθνικό δίκαιο. Πιο συγκεκριμένα, στην υπόθεση Νικαράγουα κατά Ηνωμένων Πολιτειών, η πλειοψηφία του Δικαστηρίου έκρινε ότι η τοποθέτηση ναρκών στα λιμάνια ή τα χωρικά ύδατα της Νικαράγουα συνιστούσε παραβίαση της κυριαρχίας της, καθώς τα λιμάνια υπάγονται στα εσωτερικά ύδατα τα οποία υπόκεινται στην κυριαρχία του παράκτιου Κράτους. Αυτές οι πράξεις, καθώς και άλλες επιθέσεις, συνιστούσαν παραβιάσεις του εθνικού διεθνούς δικαίου, συμπεριλαμβανομένης της αρχής της μη χρήσης βίας (που αντιστοιχεί στο Άρθρο 2, παράγραφος 4, του Καταστατικού Χάρτη του ΟΗΕ)¹²³. Στο πλαίσιο της UNCLOS, το άρθρο 218 επισημαίνει πως τα κράτη λιμένα έχουν δικαιοδοσία να κινήσουν διαδικασίες σε σχέση με παραβιάσεις διεθνών κανόνων για τη θαλάσσια ρύπανση, ακόμη και αν οι παραβιάσεις αυτές έχουν τελεστεί εκτός των χωρικών τους υδάτων¹²⁴. Επιπλέον, το άρθρο 219 UNCLOS προβλέπει ότι τα κράτη λιμένα μπορούν να λάβουν μέτρα σε βάρος πλοίων που δεν πληρούν τους διεθνείς κανονισμούς για την ασφάλεια, όπως π.χ. να απαγορεύσουν τον απόπλου μέχρι την αποκατάσταση των ελλείψεων¹²⁵.

Σε περιφερειακό επίπεδο, η πρακτική του Port State Control έχει αναπτυχθεί κυρίως μέσω των μνημονίων συνεργασίας (MoUs), με πιο χαρακτηριστικό το Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (1982), στο οποίο συμμετέχουν τα περισσότερα ευρωπαϊκά και βορειοατλαντικά κράτη. Το Paris MoU καθιερώνει ένα κοινό πλαίσιο επιθεωρήσεων, κριτήρια επιλογής πλοίων και βάση δεδομένων για την ανταλλαγή πληροφοριών, με στόχο να αποτραπεί η είσοδος και λειτουργία πλοίων που δεν πληρούν τις διεθνείς απαιτήσεις¹²⁶. Παρόμοια MoUs ισχύουν σε άλλες περιοχές του κόσμου, όπως το Μνημόνιο Συνεννόησης του Τόκυο για τον Έλεγχο από το Κράτος Λιμένα στον Ειρηνικό και το Μεσογειακό Μνημόνιο

¹²³ Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua (Nicaragua v United States of America) (Merits) [1986] ICJ Rep 14, paras 174, 176, 212, 214

¹²⁴ Henrik Ringbom, Jurisdiction over Ships: Post-UNCLOS Developments in the Law of the Sea (Brill Nijhoff 2015) 227–260

¹²⁵ UNCLOS, άρθρο 219

¹²⁶ Μνημόνιο Συνεννόησης των Παρισίων για τον Έλεγχο από το Κράτος Λιμένα (υπογράφηκε στις 26 Ιανουαρίου 1982, τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιουλίου 1982, όπως τροποποιήθηκε με την 46η τροποποίηση, 1 Ιουλίου 2025) 3–4

Συνεννόησης για τον Έλεγχο από το Κράτος Λιμένα¹²⁷. Ωστόσο, πρέπει να υπογραμμιστεί ότι τα MoUs έχουν πρωτίστως τεχνικό και κανονιστικό χαρακτήρα: αφορούν ζητήματα ασφάλειας, περιβαλλοντικής προστασίας και συνθηκών εργασίας, όχι την εφαρμογή διεθνών κυρώσεων¹²⁸.

Παρόλα αυτά, η σύγχρονη πρακτική έχει αποδείξει πως το Port State Control δεν περιορίζεται στην ασφάλεια και το περιβάλλον, αλλά επεκτείνεται και στην εφαρμογή διεθνών κυρώσεων. Τα κράτη λιμένα έχουν τη δυνατότητα να δεσμεύουν φορτία ή να αρνούνται την είσοδο σε πλοία που παραβιάζουν εμπάργκο του Συμβουλίου Ασφαλείας ή μονομερή καθεστώτα κυρώσεων¹²⁹. Ενδεικτικά, η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει θεσπίσει κανονισμούς που επιβάλλουν στα κράτη μέλη να εφαρμόζουν κυρώσεις μέσω ελέγχων στα λιμάνια τους, όπως στις περιπτώσεις της Λιβύης και της Συρίας¹³⁰. Η πρακτική αυτή αποδεικνύει ότι το PSC έχει καταστεί κρίσιμο μέσο διασφάλισης της συμμόρφωσης με το διεθνές δίκαιο, πέρα από τον παραδοσιακό του ρόλο στην ασφάλεια ναυσιπλοΐας.

Παρά τα παραπάνω, η πρακτική δείχνει ότι οι δυνατότητες του PSC στην εφαρμογή κυρώσεων είναι περιορισμένες. Τα πλοία που υπόκεινται σε κυρώσεις συνήθως αποφεύγουν να καταπλεύσουν σε λιμένες κρατών που τις έχουν επιβάλει. Αντίθετα, καταφεύγουν σε πρακτικές αποφυγής εντοπισμού, όπως η απενεργοποίηση συστημάτων AIS, η αλλαγή σημαίας ή οι μεταφορτώσεις φορτίων (ship-to-ship transshipments) στην ανοικτή θάλασσα, προκειμένου να αποφύγουν τον έλεγχο¹³¹. Αυτό σημαίνει ότι, ενώ το PSC αποτελεί κρίσιμο εργαλείο για την εφαρμογή του διεθνούς ναυτιλιακού δικαίου, δεν μπορεί να θεωρηθεί από μόνο του αποτελεσματικός μηχανισμός για την επιβολή κυρώσεων.

¹²⁷ Μνημόνιο Συνεννόησης του Τόκυο για τον Έλεγχο από το Κράτος Λιμένα (1993)· Μεσογειακό Μνημόνιο Συνεννόησης για τον Έλεγχο από το Κράτος Λιμένα (1997).

¹²⁸ Robin Churchill and Alan Lowe, *The Law of the Sea* (3rd edn, Manchester University Press 1999)

¹²⁹ Guilfoyle, *Shipping Interdiction*, 250

¹³⁰ Απόφαση 2011/137/ΚΕΠΠΑ του Συμβουλίου, της 28ης Φεβρουαρίου 2011, σχετικά με περιοριστικά μέτρα λόγω της κατάστασης στη Λιβύη [2011] ΕΕ L 58/53, άρθρο 4· Απόφαση 2013/255/ΚΕΠΠΑ του Συμβουλίου, της 31ης Μαΐου 2013, σχετικά με περιοριστικά μέτρα κατά της Συρίας [2013] ΕΕ L 147/14, άρθρα 1–5

¹³¹ UN Security Council, *Report of the Panel of Experts established pursuant to resolution 1874 (2009)*, UN Doc S/2019/171 (5 March 2019) 5–27.

Τέλος, η νομιμοποίηση του PSC παραμένει ισχυρή, καθώς έχει σαφή θεμέλια στη UNCLOS και στη διεθνή πρακτική, ιδίως ως απάντηση στις αδυναμίες του συστήματος των κρατών σημαίας¹³². Ωστόσο, η χρήση του ως εργαλείο επιβολής κυρώσεων παραμένει περιορισμένη και εξαρτάται από το αν τα εμπλεκόμενα πλοία καταπλέουν σε λιμένες όπου εφαρμόζονται οι σχετικές ρυθμίσεις.

Συμπερασματικά, το Port State Control αναδεικνύεται ως ένας καίριος μηχανισμός εφαρμογής του διεθνούς δικαίου της θάλασσας και των κυρώσεων, επιτρέποντας στα κράτη να διασφαλίζουν την αποτελεσματικότητα των διεθνών κανόνων και να ενισχύουν την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και της διεθνούς ειρήνης και ασφάλειας. Η νομική του βάση στην UNCLOS, σε συνδυασμό με την περιφερειακή συνεργασία μέσω MoUs, εξασφαλίζει μια ισχυρή θεμελίωση που επιτρέπει την προσαρμογή του σε νέες προκλήσεις, όπως η εφαρμογή κυρώσεων στο ναυτιλιακό εμπόριο.

Συμπεράσματα

Η συζήτηση ανέδειξε ότι η UNCLOS θεμελιώνει ένα σαφές πλαίσιο που κατοχυρώνει την ελευθερία ναυσιπλοΐας και την αποκλειστική δικαιοδοσία του κράτους σημαίας, με μόνο περιοριστικά απαριθμημένες εξαιρέσεις. Παρά ταύτα, η πρακτική των κρατών δείχνει ότι για λόγους εξωτερικής πολιτικής και ασφάλειας υιοθετούνται μονομερή μέτρα, τα οποία συχνά υπερβαίνουν τα όρια της νομιμότητας και δημιουργούν ανασφάλεια δικαίου. Οι ενέργειες αυτές όχι μόνο θέτουν υπό αμφισβήτηση θεμελιώδεις αρχές του διεθνούς δικαίου, αλλά επηρεάζουν και τη σταθερότητα των διεθνών εμπορικών ροών. Σε αυτό το πλαίσιο, το Port State Control αναδεικνύεται ως μηχανισμός με σημαντική πρακτική αξία, καθώς προσφέρει μια πιο σταθερή και διεθνώς αποδεκτή βάση για την εφαρμογή κυρώσεων. Ωστόσο, δεν αρκεί από μόνο του· η αποτελεσματική διαχείριση των προκλήσεων απαιτεί συντονισμένη διεθνή συνεργασία και ισχυρούς θεσμούς, ώστε να διασφαλίζεται ότι τα μέτρα συμμορφώνονται με το γράμμα και το πνεύμα της UNCLOS.

¹³² Natalie Klein, *Maritime Security and the Law of the Sea* (OUP 2011) 66–73.

Κεφάλαιο 3: Νομική ανάλυση των επιπτώσεων των κυρώσεων στην ναυτιλία

Η ανάλυση του προηγούμενου κεφαλαίου ανέδειξε το θεμελιώδες πλαίσιο του Διεθνούς Δικαίου της Θάλασσας και τις βασικές αρχές της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS), όπως την ελευθερία της ναυσιπλοΐας, την αποκλειστική δικαιοδοσία του κράτους σημαίας, απέναντι στις οποίες κρίνονται οι διεθνείς κυρώσεις. Διαπιστώθηκε ότι, παρά την ύπαρξη ενός συνεκτικού νομικού πλαισίου, η πρακτική των κρατών συχνά αποκλίνει από αυτό, ιδίως μέσω μονομερών μέτρων και περιορισμών που συνδέονται με την επιβολή διεθνών κυρώσεων. Οι κυρώσεις αυτές επηρεάζουν άμεσα τη ροή του θαλάσσιου εμπορίου και τη σταθερότητα της διεθνούς ναυτιλιακής οικονομίας, προκαλώντας ερωτήματα σχετικά με τη νομιμότητα και την αποτελεσματικότητά τους.

Με αφετηρία αυτή τη διαπίστωση, το παρόν κεφάλαιο εμβαθύνει στη νομική διάσταση των διεθνών κυρώσεων, εξετάζοντας τις επιπτώσεις τους στις ναυτιλιακές συμβάσεις, τις υποχρεώσεις συμμόρφωσης των εταιρειών και την κατανομή ευθύνης σε διεθνές επίπεδο. Η ανάλυση καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το ισχύον σύστημα κυρώσεων, ιδίως μέσω της στόχευσης κρίσιμων υποδομών της ναυτιλιακής αλυσίδας (ασφάλιση, χρηματοδότηση), λειτουργεί ως έμμεσος μηχανισμός αποκλεισμού, υπονομεύοντας την ισορροπία μεταξύ ελευθερίας ναυσιπλοΐας και διεθνούς ασφάλειας. Με αυτό τον τρόπο, διερευνάται ο τρόπος με τον οποίο οι κανόνες του διεθνούς δικαίου προσαρμόζονται στις σύγχρονες ανάγκες οικονομικής και πολιτικής επιβολής

3.1. Κυρώσεις και διεθνείς συμβάσεις εμπορικής ναυτιλίας: νομικές συνέπειες και συμβατικές ρήτρες

Οι διεθνείς κυρώσεις συνιστούν ένα από τα πιο αμφισβητούμενα μέσα διεθνούς δράσης, καθώς βρίσκονται στο όριο μεταξύ νόμιμης επιβολής του διεθνούς δικαίου και πολιτικής εξαναγκασμού. Ως μέσο εξωτερικής πίεσης σε κράτη και οικονομικούς δρώντες, επιφέρουν σημαντικές συνέπειες όχι μόνο στη διπλωματική σφαίρα αλλά και στο παγκόσμιο εμπόριο. Στον χώρο της ναυτιλίας, οι κυρώσεις αποτελούν έναν ιδιαίτερα κρίσιμο παράγοντα, αφού επηρεάζουν άμεσα τις

εμπορικές συναλλαγές, τις θαλάσσιες μεταφορές και τις νομικές σχέσεις που συνάπτονται μεταξύ πλοιοκτητών, ναυλωτών, φορτωτών και ασφαλιστών. Η στενή διασύνδεση της ναυτιλίας με τη διεθνή οικονομία σημαίνει ότι οι κυρώσεις μπορούν να διαταράξουν θεμελιώδεις συμβάσεις, δημιουργώντας συνθήκες αβεβαιότητας και κινδύνου για όλα τα εμπλεκόμενα μέρη¹³³.

Επιπτώσεις κυρώσεων στις ναυτιλιακές συμβάσεις

Οι βασικές συμβάσεις της εμπορικής ναυτιλίας, όπως τα σύμφωνα ναύλων, οι φορτωτικές και τα ασφαλιστήρια συμβόλαια, είναι εξαιρετικά ευάλωτες στις επιπτώσεις των διεθνών κυρώσεων. Η επιβολή περιοριστικών μέτρων σε συγκεκριμένα κράτη, εταιρείες, πλοία ή φορτία μπορεί να καθιστά την εκτέλεση αυτών των συμβάσεων είτε παράνομη είτε αδύνατη. Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι όταν ένα πλοίο ναυλώνεται για μεταφορά φορτίου σε λιμένα κράτους που έχει τεθεί σε καθεστώς διεθνών κυρώσεων· σε αυτή την περίπτωση ο πλοιοκτήτης ή ο ναυλωτής εκτίθενται στον κίνδυνο παραβίασης του διεθνούς δικαίου ή εθνικών κανονισμών, με αποτέλεσμα η σύμβαση να θεωρείται ανεκτέλεστη¹³⁴. Αυτό συνεπάγεται είτε με την ακύρωση της συμφωνίας είτε την ενεργοποίηση αξιώσεων αποζημίωσης. Η διεθνής βιβλιογραφία υπογραμμίζει ότι τέτοιοι περιορισμοί θίγουν την σταθερότητα και την προβλεψιμότητα των ναυτιλιακών συναλλαγών, που αποτελούν βασικά στοιχεία της ασφάλειας δικαίου στις θαλάσσιες μεταφορές¹³⁵.

Ρήτρες κυρώσεων σε συμφωνίες ναύλων

Για την αντιμετώπιση αυτών των προκλήσεων, οι ναυτιλιακές οργανώσεις έχουν αναπτύξει ειδικές ρήτρες κυρώσεων (sanctions clauses), με πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα τις ρήτρες που εκδίδει η BIMCO. Οι ρήτρες αυτές επιτρέπουν σε ένα μέρος να αποσυρθεί από τη σύμβαση ή να αρνηθεί την εκτέλεση συγκεκριμένου ταξιδιού, εάν κάτι τέτοιο θα οδηγούσε σε παραβίαση διεθνών ή εθνικών

¹³³ John F Wilson, *Carriage of Goods by Sea* (7th edn, Pearson Education 2010) 268–271

¹³⁴ Yvonne Baatz (ed), *Maritime Law* (4th edn, Routledge 2018) 268–274

¹³⁵ Wilson, *Carriage of Goods by Sea* 351

κυρώσεων¹³⁶. Η BIMCO Sanctions Clause του 2019 για τα time charter parties και η αντίστοιχη του 2020 για τα voyage charter parties έχουν υιοθετηθεί σε χιλιάδες συμβάσεις, αποτελώντας πλέον καθιερωμένο πρότυπο στη διεθνή ναυτιλιακή πρακτική¹³⁷.

Η αξία αυτών των ρητρών είναι διττή: αφενός, προσφέρουν ασφάλεια στους πλοιοκτήτες και τους ναυλωτές, αποτρέποντας νομικές συνέπειες που θα προέκυπταν από παράνομες μεταφορές· αφετέρου, επιβάλλουν στις εταιρείες αυξημένη επιμέλεια και συμμόρφωση με το διεθνές δίκαιο¹³⁸. Η ύπαρξη τέτοιων ρητρών μειώνει τον κίνδυνο διαφορών και παρέχει στα μέρη ένα σαφές πλαίσιο διαχείρισης κινδύνου σε περίπτωση ενεργοποίησης κυρώσεων¹³⁹.

Force majeure και frustration of contract

Η εφαρμογή κυρώσεων εγείρει το ζήτημα της ανωτέρας βίας (force majeure) και του δόγματος της ματαίωσης της σύμβασης (frustration of contract)¹⁴⁰. Στο δίκαιο των διεθνών συναλλαγών, οι ρήτρες ανωτέρας βίας ενεργοποιούνται όταν ένα εξωτερικό, απρόβλεπτο και ανεξέλεγκτο γεγονός καθιστά αδύνατη την εκτέλεση μιας σύμβασης¹⁴¹. Η επιβολή διεθνών κυρώσεων, ιδιαίτερα όταν προέρχεται από τον ΟΗΕ ή την ΕΕ, συχνά αναγνωρίζεται ως τέτοιο γεγονός¹⁴². Στο αγγλικό δίκαιο, το δόγμα της frustration επιτρέπει τη λύση μιας σύμβασης όταν ένα γεγονός την καθιστά παράνομη ή θεμελιωδώς διαφορετική από ό,τι είχε συμφωνηθεί¹⁴³. Νομολογία έχει δείξει ότι η εφαρμογή κυρώσεων μπορεί να θεωρηθεί επαρκής λόγος για την

¹³⁶ BIMCO, 'Sanctions Clause for Time Charter Parties 2020' (BIMCO, December 2019)

<https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-clauses/current-clauses/sanctions-clause-for-time-charter-parties-2020/>, πρόσβαση 7 Οκτωβρίου 2025

¹³⁷ BIMCO, 'Sanctions Clause for Voyage Charter Parties 2020' (BIMCO, 19 December 2019)

<https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-clauses/current-clauses/sanctions-clause-for-voyage-charter-parties-2020/>, πρόσβαση 7 Οκτωβρίου 2025

¹³⁸ Terence Coghlin, Andrew W Baker QC, Julian Kenny, John D Kimball and Thomas H Belknap Jr, *Time Charters* (7th edn, Informa Law from Routledge 2014) 667–668, 874

¹³⁹ Malcolm N Shaw, *International Law* (5th edn, Cambridge University Press 2003) 707–715

¹⁴⁰ Ibid, 933–936

¹⁴¹ Baatz (ed), *Maritime Law* 523–526

¹⁴² Στ. Ε. Περγάκης και Μ.-Ν. Μαρούδα, *Διεθνής Δικαιοταξία: Θεωρία και Εφαρμογή Διεθνούς Δικαίου* (2η έκδ., Ι. Σιδέρης 2016), 159

¹⁴³ Coghlin et al, *Time Charters* 607–610

εφαρμογή του δόγματος αυτού, προστατεύοντας τα μέρη από την επιβολή παράνομων ή ανέφικτων υποχρεώσεων¹⁴⁴.

Διαιτητικές αποφάσεις και διεθνής νομολογία

Η πρακτική των διαιτητικών οργάνων, και ιδίως του London Maritime Arbitrators Association (LMAA), έχει αναδείξει την κεντρική σημασία των κυρώσεων στις ναυτιλιακές συμβάσεις¹⁴⁵. Σε πολλές περιπτώσεις, η LMAA έχει εξετάσει διαφορές που προκύπτουν από την αδυναμία εκτέλεσης ναυλοσυμφώνων λόγω διεθνών κυρώσεων, αναγνωρίζοντας ότι κανένα μέρος δεν μπορεί να υποχρεωθεί να εκτελέσει μια σύμβαση που θα το έθετε σε παρανομία¹⁴⁶. Αντίστοιχα, στην υπόθεση *Mamidoil-Jetoil v Okta* το αγγλικό Εφετείο επιβεβαίωσε ότι η συμμόρφωση με τις διεθνείς κυρώσεις υπερέχει της εκτέλεσης μιας ιδιωτικής σύμβασης¹⁴⁷. Η απόφαση αυτή έχει αποκτήσει ευρεία σημασία, διότι κατοχυρώνει τη θέση ότι το δημόσιο διεθνές δίκαιο και οι δεσμευτικές κυρώσεις προηγούνται των ιδιωτικών εμπορικών συμφωνιών.

Ασφαλιστικές συμβάσεις και κυρώσεις

Η θαλάσσια ασφάλιση αποτελεί έναν ακόμα τομέα στον οποίο οι κυρώσεις έχουν ισχυρό αντίκτυπο. Οι ασφαλιστικές εταιρείες έχουν υιοθετήσει ρήτρες κυρώσεων που αποκλείουν την κάλυψη όταν η μεταφορά εμπλέκεται με κράτη, φορτία ή πλοία που βρίσκονται υπό καθεστώς κυρώσεων¹⁴⁸. Έτσι, ένας πλοιοκτήτης που εμπλέκεται σε παράνομη μεταφορά δεν μπορεί να διεκδικήσει αποζημίωση από τον ασφαλιστή του¹⁴⁹. Τα Institute Cargo Clauses περιλαμβάνουν σαφείς εξαιρέσεις για ζημίες που σχετίζονται με την παραβίαση κυρώσεων, γεγονός που αποτυπώνει

¹⁴⁴ *Mamidoil-Jetoil Greek Petroleum Co SA v Okta Crude Oil Refinery AD* [2001] EWCA Civ 406, [2002] CLC 258

¹⁴⁵ Julian Cooke, Tim Young, Andrew Taylor and others, *Voyage Charters* (4th edn, Informa Law 2014) ch 44, para 44.5.

¹⁴⁶ HFW, *The Maritime Arbitration Universe in Numbers: Is London's Crown under Threat?* (September 2023) 12–14

¹⁴⁷ *Mamidoil-Jetoil v Okta* [2001] EWCA Civ 406 [48]–[50].

¹⁴⁸ Howard Bennett, *The Law of Marine Insurance* (2nd edn, Oxford University Press 2006) 678–682

¹⁴⁹ Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, 40

την πρόθεση της ασφαλιστικής βιομηχανίας να αποφύγει τη συνενοχή σε παράνομες πράξεις¹⁵⁰.

Ιδιαίτερη σημασία έχει ο ρόλος των ασφαλιστικών οργανισμών (P&I Clubs), οι οποίοι καλύπτουν το μεγαλύτερο μέρος της παγκόσμιας χωρητικότητας για κινδύνους αστικής ευθύνης. Η συμμόρφωση αυτών των οργανισμών με τα καθεστώτα κυρώσεων της ΕΕ και των ΗΠΑ είναι απόλυτη, καθώς τυχόν παραβίαση θα μπορούσε να οδηγήσει σε αποκλεισμό από το διεθνές τραπεζικό σύστημα¹⁵¹.

Ως αποτέλεσμα, η αυτόματη παύση της κάλυψης (automatic termination of cover) καθιστά το πλοίο «ανασφάλιστο», εμποδίζοντας την είσοδό του στους λιμένες και τη διέλευσή τους από στρατηγικά περάσματα. Αυτό το φαινόμενο οδηγεί στη δημιουργία μιας σκιώδους ναυτιλιακής αγοράς, όπου πλοία στρέφονται σε αμφιβόλου αξιοπιστίας εταιρείες τρίτων χωρών¹⁵². Η πρακτική αυτή υπονομεύει το διεθνές σύστημα ασφάλειας, καθώς σε περίπτωση ατυχήματος και ρύπανσης, η απουσία έγκυρης ασφαλιστικής κάλυψης από αναγνωρισμένους οργανισμούς καθιστά αδύνατη την αποκατάσταση των ζημιών, αναδεικνύοντας τις κυρώσεις σε παράγοντα περιβαλλοντικής καταστροφής¹⁵³.

3.2. Συμμόρφωση με τις κυρώσεις και διεθνής ευθύνη εταιρειών και κρατών

Η συμμόρφωση με τις διεθνείς κυρώσεις αποτελεί σήμερα κρίσιμο στοιχείο της ναυτιλιακής δραστηριότητας και κεντρικό άξονα της διεθνούς οικονομικής διακυβέρνησης. Η επιβολή κυρώσεων από διεθνείς οργανισμούς, όπως ο ΟΗΕ και η Ευρωπαϊκή Ένωση, αλλά και από μεμονωμένα κράτη, επηρεάζει σε μεγάλο βαθμό τις ναυτιλιακές συμβάσεις, την ασφαλιστική κάλυψη και την πρόσβαση στις διεθνείς αγορές¹⁵⁴. Η πρακτική έχει δείξει ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες καλούνται να προσαρμόσουν τις επιχειρησιακές τους πρακτικές και τις συμβατικές τους σχέσεις ώστε να διασφαλίζουν τη συμμόρφωση με πολύπλοκα και συχνά αλληλεπικαλυπτόμενα καθεστώτα κυρώσεων¹⁵⁵.

¹⁵⁰ Institute Cargo Clauses (A) (1 January 2009) cl 4–7 (LMA/IUA CL382).

¹⁵¹ Christopher Hill, *Maritime Law* (6th edn, LLP 2003) 402–405

¹⁵² *ibid*

¹⁵³ IMO Res A.1192(33) (6 December 2023) paras 4–6

¹⁵⁴ Shaw, *International Law*, 1126–1134

¹⁵⁵ Thomas J Biersteker, Marcos Tourinho and Sue E Eckert (eds), *The Effectiveness of United Nations Targeted Sanctions* (Cambridge University Press 2016) 220–236

Εφαρμογή *compliance* προτύπων από ναυτιλιακές εταιρείες

Η ανάπτυξη ολοκληρωμένων μηχανισμών συμμόρφωσης (*compliance mechanisms*) από τις ναυτιλιακές εταιρείες αποτελεί πλέον βασική επιχειρηματική και νομική υποχρέωση. Η συμμόρφωση αυτή δεν αφορά μόνο την αποφυγή της παραβίασης συγκεκριμένων απαγορεύσεων αλλά και τη διαμόρφωση πολιτικών *due diligence* και διαχείρισης κινδύνου¹⁵⁶. Τα πρότυπα αυτά περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, διαδικασίες ελέγχου των αντισυμβαλλομένων, των πλοίων, του φορτίου και των προορισμών, σύμφωνα με τις απαιτήσεις των κυρώσεων που εκδίδονται από τον ΟΗΕ, την ΕΕ, τις Ηνωμένες Πολιτείες (OFAC) και άλλους οργανισμούς¹⁵⁷.

Η συμμόρφωση με τις κυρώσεις αντανακλάται και σε ρήτρες που ενσωματώνονται στις ναυτιλιακές συμβάσεις, όπως οι ρήτρες BIMCO Sanctions Clause for Time Charter Parties και Voyage Charter Parties, οι οποίες παρέχουν στους πλοιοκτήτες και στους ναυλωτές ευελιξία στην περίπτωση που η εκτέλεση της σύμβασης θα συνεπαγόταν παραβίαση κυρώσεων¹⁵⁸. Στην πράξη, οι εταιρείες διαμορφώνουν εσωτερικά πρωτόκολλα συμμόρφωσης με σαφείς οδηγίες για τη διαχείριση των σχετικών κινδύνων, την παρακολούθηση αλλαγών στις λίστες κυρώσεων, καθώς και τη συνεργασία με εξειδικευμένους νομικούς και συμβούλους κινδύνου¹⁵⁹.

Ιδιαίτερη σημασία έχει η πρακτική της LMAA (London Maritime Arbitrators Association), η οποία έχει επισημάνει τη σημασία της ρήτρας συμμόρφωσης και έχει αναγνωρίσει την ευχέρεια των πλοιοκτητών να αποφεύγουν τη μεταφορά φορτίων ή τον κατάπλου σε λιμένες που ενδέχεται να παραβιάζουν καθεστώτα κυρώσεων¹⁶⁰. Η διαιτητική αυτή πρακτική λειτουργεί ως καθοδηγητικό πλαίσιο για την ερμηνεία και εφαρμογή των ρητρών σε πραγματικές συμβατικές διαφορές, ιδίως σε περιόδους γεωπολιτικής έντασης¹⁶¹.

¹⁵⁶ Baatz (ed), *Maritime Law*, 335-370

¹⁵⁷ Ibid, 366-369

¹⁵⁸ BIMCO, *Sanctions Clause for Voyage Charter Parties 2020* (BIMCO), cl (e)–(h).

¹⁵⁹ Cooke et al, *Voyage Charters*, 119–120

¹⁶⁰ *The M/T ALKIMOS* (SMA No 4388, 3 July 2020) 51(4) *The Arbitrator* 4.

¹⁶¹ *Mamidoil v Okta* [2002] EWCA Civ 1280

Η συμμόρφωση δεν περιορίζεται μόνο στη σύναψη και εκτέλεση ναυτιλιακών συμβάσεων αλλά επεκτείνεται και στις ασφαλιστικές σχέσεις. Οι ασφαλιστές δύνανται να απορρίψουν αποζημιώσεις όταν αποδειχθεί ότι ο ασφαλισμένος συμμετείχε σε συναλλαγές που παραβιάζουν καθεστώτα κυρώσεων¹⁶². Συνεπώς, η ύπαρξη ισχυρών μηχανισμών *compliance* λειτουργεί τόσο ως ασπίδα έναντι κρατικών ή διεθνών κυρώσεων όσο και ως μέσο διασφάλισης της εταιρικής φερεγγυότητας και της ασφαλιστικής κάλυψης.

Νομική ευθύνη για παραβίαση κυρώσεων (κρατική και ιδιωτική)

Η παραβίαση καθεστώτων κυρώσεων μπορεί να θεμελιώσει διεθνή ευθύνη τόσο σε επίπεδο κρατών όσο και σε επίπεδο ιδιωτικών φορέων¹⁶³. Για τα κράτη, η επιβολή ή η μη εφαρμογή κυρώσεων σχετίζεται με την ευθύνη για διεθνώς παράνομες πράξεις, όπως προβλέπεται από τα άρθρα της Επιτροπής Διεθνούς Δικαίου του ΟΗΕ περί ευθύνης κρατών¹⁶⁴. Η μη συμμόρφωση με δεσμευτικές αποφάσεις του Συμβουλίου Ασφαλείας, για παράδειγμα, μπορεί να αποτελέσει παραβίαση διεθνούς υποχρέωσης, επισύροντας συνέπειες τόσο σε διπλωματικό όσο και σε νομικό επίπεδο¹⁶⁵. Η κρατική ευθύνη ενεργοποιείται επίσης όταν κράτη επιβάλλουν μονομερώς κυρώσεις που παραβιάζουν κανόνες του διεθνούς δικαίου, όπως η ελευθερία της ναυσιπλοΐας¹⁶⁶. Στο πλαίσιο αυτό, το Διεθνές Δικαστήριο της Θάλασσας (ITLOS) έχει επισημάνει τη σημασία της τήρησης των θεμελιωδών αρχών του δικαίου της θάλασσας και της αναλογικότητας στα περιοριστικά μέτρα¹⁶⁷.

Σε επίπεδο ιδιωτικών φορέων, και ιδίως ναυτιλιακών εταιρειών, η ευθύνη απορρέει από παραβιάσεις των κανονισμών κυρώσεων που έχουν θεσπιστεί σε διεθνές ή περιφερειακό επίπεδο¹⁶⁸. Οι επιχειρήσεις ενδέχεται να αντιμετωπίσουν

¹⁶² Supra note no.156

¹⁶³ James Crawford, *Brownlie's Principles of Public International Law* (8th edn, OUP 2012) 539–566

¹⁶⁴ International Law Commission, *Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts* (2001) UN Doc A/56/10, annex (adopted by GA Res 56/83, 12 December 2001)

¹⁶⁵ *Nada v Switzerland* App no 10593/08 (ECtHR, 12 September 2012) [196]–[197]

¹⁶⁶ *Joined Cases C-584/10 P, C-593/10 P and C-595/10 P Commission and Others v Kadi* ECLI:EU:C:2013:518, [2]–[7]

¹⁶⁷ *M/T “San Padre Pio” (Switzerland v Nigeria)*, Provisional Measures, Order of 6 July 2019, ITLOS Reports 2018–2019, 375, [128]–[131]

¹⁶⁸ Biersteker, Eckert and Tourinho, *Targeted Sanctions: The Impacts and Effectiveness of United Nations Action* (CUP 2016) 157

διοικητικές, ποινικές ή αστικές κυρώσεις, καθώς και σοβαρές συνέπειες σε επίπεδο φήμης και εμπορικών σχέσεων¹⁶⁹. Η πρακτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Ηνωμένων Πολιτειών δείχνει ότι οι αρχές επιβάλλουν αυστηρά πρόστιμα και αποκλεισμούς ακόμη και σε περιπτώσεις έμμεσης συμμετοχής ή πλημμελούς ελέγχου αντισυμβαλλομένων¹⁷⁰.

Παράλληλα, η μη συμμόρφωση μπορεί να προκαλέσει συμβατική ευθύνη, ιδίως όταν ο αντισυμβαλλόμενος υπέστη ζημία λόγω της αθέτησης ρήτρας συμμόρφωσης ή της διακοπής της εκτέλεσης σύμβασης για λόγους παραβίασης κυρώσεων¹⁷¹. Η ύπαρξη compliance clause λειτουργεί ως δικλείδα ασφαλείας, όμως η ενεργοποίησή της πρέπει να είναι σύμφωνη με τις αρχές της καλής πίστης και της αναλογικότητας, όπως αναγνωρίζεται τόσο στη νομολογία όσο και στη διαιτητική πρακτική¹⁷².

Επιπλέον, η ευθύνη των επιχειρήσεων εντάσσεται σε ένα ευρύτερο πλαίσιο που αφορά την εταιρική κοινωνική ευθύνη και τις αρχές του διεθνούς οικονομικού δικαίου¹⁷³. Οι ναυτιλιακές εταιρείες καλούνται να ευθυγραμμίσουν τη δραστηριότητά τους με διεθνείς πρότυπους κανόνες, όπως οι OECD Guidelines for Multinational Enterprises και οι UN Guiding Principles on Business and Human Rights¹⁷⁴. Αν και οι κανόνες αυτοί δεν είναι δεσμευτικοί με την κλασική έννοια του διεθνούς δικαίου, ενισχύουν τη νομιμοποίηση των κυρώσεων και διαμορφώνουν ένα λειτουργικό πλαίσιο εταιρικής συμμόρφωσης.

3.3. Κυρώσεις και εθνικό διεθνές δίκαιο

Η ανάλυση των προηγούμενων ενοτήτων ανέδειξε δύο κρίσιμες διαστάσεις του ζητήματος των κυρώσεων στη ναυτιλία: αφενός, τις συμβατικές και οικονομικές συνέπειες τους στις διεθνείς ναυτιλιακές σχέσεις, και αφετέρου, τη συμμόρφωση και

¹⁶⁹ Kadi (Joined Cases C-584/10 P, C-593/10 P and C-595/10 P) [132]

¹⁷⁰ Shaw, *International Law* (5th edn, Cambridge University Press 2003) 700–705

¹⁷¹ Cooke (ed), *Voyage Charters* (4th edn), 1005–1008

¹⁷² Julie Bédard & Reem Hussein, 'Sanctions and Commercial Arbitration: The Impact of the Invasion of Ukraine on Questions of Jurisdiction and Merits' (IBA, 12 September 2024)

<https://www.ibanet.org/sanctions-and-commercial-arbitration>, πρόσβαση στις 12 Οκτωβρίου 2025

¹⁷³ Christine Chinkin and Mary Kaldor, *International Law and New Wars* (Cambridge University Press 2017) 3–4.

¹⁷⁴ OECD, *OECD Guidelines for Multinational Enterprises* (OECD Publishing 2011) 13–15; United Nations, *Guiding Principles on Business and Human Rights: Implementing the United Nations "Protect, Respect and Remedy" Framework* (UN 2011) 1–4

τη νομική ευθύνη που απορρέει για τα κράτη και τους ιδιωτικούς φορείς. Ωστόσο, η ίδια αυτή εκτεταμένη πρακτική επιβολής – ιδίως των μονομερών ή περιφερειακών μέτρων που θίγουν την ελευθερία του εμπορίου – εγείρει αναπόφευκτα το θεμελιώδες νομικό ερώτημα. Το παρόν υποκεφάλαιο επιχειρεί να εξετάσει αν οι κρατικές πρακτικές και η *opinio juris* έχουν συμβάλει στη διαμόρφωση ενός εθιμικού κανόνα που νομιμοποιεί την επιβολή οικονομικών μέτρων εξαναγκασμού ή αν, αντίθετα, οι κυρώσεις εξακολουθούν να βρίσκονται σε οριακή σχέση με τις θεμελιώδεις αρχές της κυριαρχίας και της μη επέμβασης¹⁷⁵.

Η οικονομική αυτονομία και τα όρια της εξωεδαφικής επιβολής

Στο πλαίσιο των διεθνών κυρώσεων που πλήττουν την ναυτιλία, η οικονομική αυτονομία των κρατών, ως έκφανση της γενικότερης αρχής της κυριαρχίας, προστατεύεται από το εθιμικό διεθνές δίκαιο και κατοχυρώνεται έμμεσα από το άρθρο 2(1) του Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών¹⁷⁶. Η επιβολή κυρώσεων, είτε μονομερών είτε πολυμερών, εγείρει ζητήματα συμβατότητας με αυτή την αρχή, ιδίως όταν οι κυρώσεις χρησιμοποιούνται ως εργαλείο πολιτικής πίεσης¹⁷⁷. Η νομολογία του Διεθνούς Δικαστηρίου της Δικαιοσύνης στην υπόθεση *Nicaragua v United States* ανέδειξε τη διάκριση μεταξύ νόμιμων αντιποίνων (*countermeasures*) και παράνομων μέτρων εξαναγκασμού, αναγνωρίζοντας ότι η οικονομική πίεση μπορεί να συνιστά παραβίαση της αρχής της μη επέμβασης¹⁷⁸.

Η ίδια προσέγγιση ενισχύθηκε από την υπόθεση *Oil Platforms (Iran v United States)*, όπου το Δικαστήριο τόνισε ότι οι οικονομικές και στρατιωτικές ενέργειες δεν πρέπει να υπερβαίνουν τα όρια της αναλογικότητας και της καλής πίστης¹⁷⁹. Αντίστοιχα, η πρακτική του Συμβουλίου Ασφαλείας του ΟΗΕ έδειξε ότι οι κυρώσεις που επιβάλλονται κατ' εφαρμογή του Κεφαλαίου VII θεωρούνται νόμιμες, υπό την

¹⁷⁵ Shaw, *International Law* (5th edn, Cambridge University Press 2003) 68–87

¹⁷⁶ Crawford, *Brownlie's Principles of Public International Law* (8th edn, Oxford University Press 2012) 447–454.

¹⁷⁷ Biersteker, Eckert and Tourinho (eds), *Targeted Sanctions* (CUP 2016) 1–5

¹⁷⁸ *Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua (Nicaragua v United States of America)* (Merits) [1986] ICJ Rep 14, 108–110.

¹⁷⁹ *Oil Platforms (Islamic Republic of Iran v United States of America)* (Judgment) [2003] ICJ Rep 161, 196–198

προϋπόθεση ότι εξυπηρετούν τη διατήρηση της διεθνούς ειρήνης και ασφάλειας¹⁸⁰. Ωστόσο, η αυξανόμενη χρήση μονομερών κυρώσεων από μεμονωμένα κράτη ή περιφερειακούς οργανισμούς, όπως η ΕΕ και οι ΗΠΑ, έχει προκαλέσει σοβαρά ερωτήματα ως προς τη συμβατότητά τους με το εθνικό διεθνές δίκαιο¹⁸¹.

Οι λεγόμενες *secondary sanctions*, που πλήττουν τρίτα κράτη ή εταιρείες χωρίς άμεση εμπλοκή σε παραβιάσεις, θεωρούνται από ορισμένους μελετητές ως αντίθετες προς την αρχή της μη επέμβασης και προς το δικαίωμα των κρατών να καθορίζουν την οικονομική τους πολιτική¹⁸². Ορισμένα κράτη, όπως η Κίνα και η Ρωσία, έχουν διατυπώσει ρητά αντιρρήσεις (*persistent objections*), υποστηρίζοντας ότι οι μονομερείς κυρώσεις δεν αντανakλούν γενικά αποδεκτή πρακτική ούτε τεκμηριώνουν *opinio juris* ικανή να θεμελιώσει νέο εθνικό κανόνα¹⁸³.

Από την άλλη πλευρά, κράτη όπως οι Ηνωμένες Πολιτείες και τα μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης υποστηρίζουν ότι οι μονομερείς κυρώσεις μπορούν να δικαιολογηθούν στο πλαίσιο του δικαιώματος αυτοάμυνας και της αρχής της συλλογικής ευθύνης για την προαγωγή της διεθνούς ειρήνης¹⁸⁴. Η διάσταση αυτή αντανakλά τη συνεχιζόμενη αντιπαράθεση σχετικά με το αν οι οικονομικές κυρώσεις αποτελούν νόμιμο μέσο άσκησης πολιτικής ή παραβίαση της οικονομικής κυριαρχίας των κρατών¹⁸⁵.

Ο ρόλος της opinio juris και της κρατικής πρακτικής

Η διαμόρφωση εθνικών κανόνων στο πεδίο των κυρώσεων εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τη σύγκλιση δύο στοιχείων: της κρατικής πρακτικής (*state practice*) και της *opinio juris*, δηλαδή της πεποίθησης των κρατών ότι ενεργούν

¹⁸⁰ Happold (ed), *Sanctions and International Law* (Brill Nijhoff 2020) 35–37

¹⁸¹ Martin David Fink, *Maritime Interception and the Law of Naval Operations* (PhD thesis, Leiden University 2015) 123–126

¹⁸² Shaw, *International Law* (8th edn, CUP 2017) 1039

¹⁸³ Felipe Rodríguez Silvestre, 'The Application of the Principle of Non-intervention to Secondary Sanctions' in Tom Ruys, Cedric Ryngaert and Felipe Rodríguez Silvestre (eds), *The Cambridge Handbook of Secondary Sanctions and International Law* (Cambridge University Press 2024) 189–191

¹⁸⁴ Jeremy Matam Farrall, *The Effectiveness of United Nations Targeted Sanctions* (Cambridge University Press 2017) 47–50

¹⁸⁵ Shaw, *International Law* (2017) 1037–1040

σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο¹⁸⁶. Στην πράξη, η κρατική πρακτική γύρω από τις κυρώσεις παρουσιάζει σημαντική ετερογένεια. Παρά την ευρεία χρήση κυρώσεων από ορισμένα κράτη, η έλλειψη καθολικής αποδοχής και η ύπαρξη συστηματικών αντιρρήσεων δυσχεραίνουν τη θεμελίωση ενός εθιμικού κανόνα που να επιτρέπει μονομερή μέτρα εξαναγκασμού¹⁸⁷.

Η θεωρία της *opinio juris* υποδεικνύει ότι, για να διαμορφωθεί κανόνας εθιμικού δικαίου, δεν αρκεί η συχνότητα μιας πρακτικής· απαιτείται και η πεποίθηση των κρατών ότι η πρακτική αυτή είναι νομικά επιβεβλημένη¹⁸⁸. Ωστόσο, η πλειονότητα των κρατών και των διεθνών οργανισμών αντιμετωπίζουν τις κυρώσεις ως εξαιρετικό μέτρο, συνδεδεμένο με ειδικές περιστάσεις και όχι ως πάγιο δικαίωμα¹⁸⁹. Η Επιτροπή Διεθνούς Δικαίου του ΟΗΕ (ILC) έχει αναγνωρίσει ότι η νομιμότητα των κυρώσεων εξαρτάται από τη συμμόρφωση με τις αρχές της αναλογικότητας, της καλής πίστης και της μη διάκρισης¹⁹⁰.

Η κρατική πρακτική στο πεδίο της ναυτιλίας αποτυπώνει την εφαρμογή αυτών των αρχών. Οι ναυτιλιακές κυρώσεις που επιβάλλονται στο πλαίσιο εσωτερικών νομοθεσιών, όπως ο αμερικανικός *Iran Sanctions Act* ή τα καθεστώτα της ΕΕ για τη Συρία και τη Ρωσία, συχνά επηρεάζουν τρίτα κράτη και εταιρείες¹⁹¹. Αυτό έχει οδηγήσει σε έντονες αντιδράσεις από κράτη που θεωρούν ότι τέτοια μέτρα παραβιάζουν την ελευθερία της ναυσιπλοΐας, όπως κατοχυρώνεται στο εθιμικό δίκαιο της θάλασσας¹⁹². Το Διεθνές Δικαστήριο για το Δίκαιο της Θάλασσας, στην υπόθεση *M/T "San Padre Pio" (Switzerland v Nigeria)*, επιβεβαίωσε ότι οι κρατικές

¹⁸⁶ International Law Commission, "Draft Conclusions on Identification of Customary International Law, with Commentaries," Yearbook of the International Law Commission, 2018, vol. II (Part Two), p. 122, para. 3.

¹⁸⁷ Crawford, Brownlie's *Principles of Public International Law* (8th edn, OUP 2012) xviii

¹⁸⁸ Jörg Kammerhofer, *Uncertainty in International Law* (OUP 2011) 77–78, αναφερόμενος στην υπόθεση *North Sea Continental Shelf Cases* (1969) ICJ Rep 3, 44–45

¹⁸⁹ A E Boyle, 'The Principle of Non-Intervention: Use of Force' in Colin Warbrick and Vaughan Lowe (eds), *The United Nations and the Principles of International Law: Essays in Memory of Michael Akehurst* (Routledge 1994) 81.

¹⁹⁰ ILC, "Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts, with Commentaries," YILC 2001, vol. II (Pt Two), 128–130

¹⁹¹ Αθανασίου Ι. Λία, *Ναυτικό Δίκαιο* (2^η έκδοση, Νομική Βιβλιοθήκη 2025), 555-556, παρ.1184-1186

¹⁹² Ibid, 102-103, παρ. 186-188

ενέργειες που περιορίζουν την ελεύθερη ναυσιπλοΐα πρέπει να αιτιολογούνται βάσει σαφούς νομικής βάσης και να είναι αναλογικές προς τον επιδιωκόμενο σκοπό¹⁹³.

Η *opinio juris* διαμορφώνεται επίσης μέσω των ψηφισμάτων της Γενικής Συνέλευσης του ΟΗΕ, τα οποία, αν και μη δεσμευτικά, αποτυπώνουν τη γενική στάση της διεθνούς κοινότητας απέναντι στις κυρώσεις. Ψηφίσματα όπως το 2625 (XXV) περί των αρχών του διεθνούς δικαίου για τις φιλικές σχέσεις των κρατών και το 44/215 (1989) που αφορά τα οικονομικά μέτρα εξαναγκασμού, επιβεβαιώνουν την υποχρέωση των κρατών να αποφεύγουν μέτρα που παραβιάζουν την οικονομική ανεξαρτησία άλλων κρατών¹⁹⁴.

Η συνδυασμένη ανάλυση της κρατικής πρακτικής και της *opinio juris* οδηγεί στο συμπέρασμα ότι, ενώ η επιβολή κυρώσεων από διεθνείς οργανισμούς βάσει του Καταστατικού του ΟΗΕ θεωρείται νόμιμη, η αναγνώριση των μονομερών κυρώσεων ως εθιμικού κανόνα παραμένει αμφισβητούμενη¹⁹⁵. Οι περισσότερες διεθνείς αρχές και οργανισμοί αντιμετωπίζουν τέτοια μέτρα ως *retorsions* ή *countermeasures* που πρέπει να πληρούν αυστηρές προϋποθέσεις αναλογικότητας και σκοπιμότητας¹⁹⁶.

Η σχέση των κυρώσεων με το εθιμικό διεθνές δίκαιο παραμένει ρευστή και εξαρτάται από τη συνεχή αλληλεπίδραση μεταξύ κρατικής πρακτικής και *opinio juris*. Παρότι η διεθνής κοινότητα αποδέχεται την ανάγκη ύπαρξης κυρώσεων ως μέσο διατήρησης της διεθνούς ειρήνης, η νομιμότητα των μονομερών μέτρων παραμένει αμφισβητούμενη¹⁹⁷. Η εξέλιξη της πρακτικής των κρατών και η ενίσχυση των θεσμών του ΟΗΕ θα καθορίσουν εάν θα παγιωθεί ένα νέο εθιμικό καθεστώς που θα ρυθμίζει τη χρήση κυρώσεων υπό το πρίσμα του διεθνούς δικαίου¹⁹⁸. Η προστασία της οικονομικής αυτονομίας και της κυριαρχικής ισότητας παραμένει θεμελιώδης αρχή του διεθνούς συστήματος. Οι κυρώσεις, είτε πολυμερείς είτε μονομερείς, πρέπει να

¹⁹³ M/T “San Padre Pio” (Switzerland v Nigeria), Provisional Measures, Order of 6 July 2019, ITLOS Reports 2019, p. 182, para. 121

¹⁹⁴ UNGA Res 76/191 ‘Unilateral economic measures as a means of political and economic coercion against developing countries’ (17 December 2021) UN Doc A/RES/76/191

¹⁹⁵ Biersteker, Eckert and Tourinho (eds), *Targeted Sanctions* (CUP 2016) 7–10

¹⁹⁶ Dupont, σε Happold and Eden (eds), *Economic Sanctions and International Law* (Hart 2016) 53–60

¹⁹⁷ Shaw, *International Law* (8th edn, CUP 2017), 957

¹⁹⁸ Reinisch, *International Organizations Before National Courts* (CUP 2000) 391–394.

εφαρμόζονται εντός των ορίων που θέτει το εθιμικό διεθνές δίκαιο, με σεβασμό στην αναλογικότητα, τη νομιμότητα και τη μη επέμβαση¹⁹⁹.

Συμπεράσματα

Η ανάλυση του παρόντος κεφαλαίου ανέδειξε τη σύνθετη αλληλεπίδραση μεταξύ διεθνών κυρώσεων, ναυτιλιακών συμβάσεων και εθιμικού διεθνούς δικαίου. Εξετάστηκε ο τρόπος με τον οποίο οι κυρώσεις επηρεάζουν τις συμβάσεις εμπορικής ναυτιλίας, οδηγώντας στην ενσωμάτωση ειδικών ρητρών συμμόρφωσης και στην αναθεώρηση των όρων των ναυλοσυμφώνων. Η πρακτική των ναυτιλιακών οργανισμών και η σχετική νομολογία κατέδειξαν ότι η αναλογικότητα και η ασφάλεια δικαίου αποτελούν κρίσιμες παραμέτρους στη διαχείριση συμβάσεων υπό καθεστώς κυρώσεων.

Παράλληλα, επισημάνθηκε ότι η συμμόρφωση με τα καθεστώτα κυρώσεων δεν συνιστά απλώς επιχειρηματική επιλογή, αλλά νομική υποχρέωση, η παράβαση της οποίας μπορεί να ενεργοποιήσει κρατική ή ιδιωτική ευθύνη. Οι ναυτιλιακές εταιρείες καλούνται να υιοθετούν ολοκληρωμένα συστήματα compliance για να αποφεύγουν νομικούς και οικονομικούς κινδύνους, διασφαλίζοντας ταυτόχρονα τη νομιμότητα των συναλλαγών τους.

Τέλος, αναδείχθηκε η σημασία του εθιμικού διεθνούς δικαίου ως πλαισίου νομιμότητας των κυρώσεων. Παρά τη θεσμική κατοχύρωση πολυμερών μέτρων μέσω του ΟΗΕ, η νομιμότητα των μονομερών κυρώσεων εξακολουθεί να αμφισβητείται, καθώς συγκρούεται με τις αρχές της κυριαρχικής ισότητας και της μη επέμβασης. Η αποτελεσματική εφαρμογή κυρώσεων στη ναυτιλία προϋποθέτει ισορροπία μεταξύ νομικής ασφάλειας, κρατικής κυριαρχίας και διεθνούς νομιμότητας.

¹⁹⁹ Shaw, *International Law* (5th edn, Cambridge University Press 2003) 192–3, 1019–20

Κεφάλαιο 4: Case Studies – Νομική αποτίμηση επιλεγμένων περιπτώσεων

Η προηγούμενη ανάλυση κατέδειξε ότι οι διεθνείς κυρώσεις διαμορφώνουν ένα πολυεπίπεδο νομικό πεδίο, στο οποίο η ελευθερία της ναυσιπλοΐας, η συμβατική ασφάλεια και η κρατική κυριαρχία δοκιμάζονται από την ανάγκη αποτελεσματικής επιβολής διεθνούς νομιμότητας. Η θέση που τεκμηριώνεται στη μελέτη είναι ότι η πρακτική επιβολής κυρώσεων, ιδίως των μονομερών, τείνει να υπονομεύει τις θεμελιώδεις αρχές του Διεθνούς Δικαίου της Θάλασσας και της ομαλής λειτουργίας της διεθνούς ναυτιλίας. Το παρόν κεφάλαιο, επομένως, μεταβαίνει από το θεωρητικό και κανονιστικό πλαίσιο στη μελέτη συγκεκριμένων περιπτώσεων, διερευνώντας πώς τα κράτη και οι διεθνείς οργανισμοί υλοποιούν τις κυρώσεις στην πράξη, ποια νομικά επιχειρήματα προβάλλουν, αλλά και πώς αντιδρούν τα άμεσα θιγόμενα ναυτιλιακά συμφέροντα. Μέσω της ανάλυσης των επιλεγμένων περιπτώσεων, το κεφάλαιο παρέχει την τελική εμπειρική τεκμηρίωση της παραπάνω θέσης

4.1. Κυρώσεις κατά του Ιράν και ναυτιλιακό καθεστώς

Η περίπτωση των κυρώσεων κατά της Ισλαμικής Δημοκρατίας του Ιράν συνιστά το πιο χαρακτηριστικό πεδίο όπου δοκιμάζεται η ισορροπία ανάμεσα στη διεθνή νομιμοποίηση της επιβολής κυρώσεων και στην προστασία της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας βάσει του Δικαίου της Θάλασσας. Ήδη από το 2006, το Συμβούλιο Ασφαλείας του ΟΗΕ ενεργοποίησε κυρώσεις δυνάμει του Κεφαλαίου VII για το ιρανικό πυρηνικό πρόγραμμα, οι οποίες, ως δεσμευτικές κατά το άρθρο 25 του Χάρτη του ΟΗΕ, θεωρήθηκαν πλήρως συμβατές με το διεθνές δίκαιο²⁰⁰. Εντούτοις, η αποχώρηση των ΗΠΑ από το JCPOA το 2018 οδήγησε στην επανενεργοποίηση μονομερών κυρώσεων με έντονα εξωεδαφικά χαρακτηριστικά υπό το OFAC, μέσω μηχανισμών «secondary sanctions» που αποσκοπούσαν στην τιμωρία όχι μόνο ιρανικών πλοίων, αλλά και τρίτων ναυτιλιακών εταιρειών, ασφαλιστών και λιμενικών αρχών που συναλλάσσονταν με το Ιράν²⁰¹.

²⁰⁰ UN Security Council Resolution 1737 (23 December 2006) UN Doc S/RES/1737, preambular para. (“Acting under Article 41 of Chapter VII of the Charter of the United Nations”)

²⁰¹ OFAC, ‘Iran Sanctions’ (US Department of the Treasury) <https://ofac.treasury.gov>, πρόσβαση στις 3 Νοεμβρίου 2025

Η πρακτική αυτή εγείρει σοβαρά ζητήματα ως προς τη συμβατότητά της με θεμελιώδεις αρχές του UNCLOS, όπως η αποκλειστική δικαιοδοσία του κράτους σημαίας στην ανοικτή θάλασσα (άρθρα 92 και 94), καθώς και η ελευθερία διαμετακόμισης βάσει των άρθρων 87 και 90²⁰². Το Ιράν, σε επίσημες δηλώσεις του ενώπιον διεθνών οργάνων και ειδικότερα στην προσφυγή του ενώπιον του Διεθνούς Δικαστηρίου της Χάγης το 2018, υποστήριξε ρητώς ότι τα μονομερή περιοριστικά μέτρα των ΗΠΑ στη θάλασσα συνιστούν de facto αποκλεισμό της ιρανικής εμπορικής ναυσιπλοΐας χωρίς εξουσιοδότηση του Συμβουλίου Ασφαλείας βάσει του Κεφαλαίου VII, και ως εκ τούτου παραβιάζουν την αρχή της ελεύθερης ναυσιπλοΐας και την απαγόρευση άσκησης πίεσης και χρήσης βίας, όπως αποτυπώνονται στο άρθρο 301 UNCLOS²⁰³. Η Ευρωπαϊκή Ένωση, από την πλευρά της, αντέδρασε στη μονομερή προσέγγιση των ΗΠΑ ενεργοποιώντας το EU Blocking Statute, με το οποίο απαγορεύει σε ευρωπαϊκές εταιρείες να συμμορφώνονται με τις εξωεδαφικές αμερικανικές κυρώσεις²⁰⁴. Η αντίδραση αυτή αναδεικνύει τον θεμελιώδη προβληματισμό για το κατά πόσον το διεθνές δίκαιο ανέχεται την έμμεση επιβολή κυρώσεων σε τρίτους οικονομικούς δρώντες.

Η νομική διαμάχη Ιράν – ΗΠΑ έφθασε ενώπιον του Διεθνούς Δικαστηρίου στη διαφορά *Ισλαμική Δημοκρατία του Ιράν κατά Ηνωμένων Πολιτειών* (2018), όπου το Ιράν επικαλέστηκε παραβίαση της Συνθήκης Φιλίας του 1955 και της αρχής της ελευθερίας διαμετακόμισης²⁰⁵. Στην προσωρινή διαταγή του, το Δικαστήριο αναγνώρισε ότι τα αμερικανικά περιοριστικά μέτρα ενδέχεται να προκαλέσουν ανεπανόρθωτη οικονομική βλάβη, διατηρώντας ανοιχτό το ενδεχόμενο να εξεταστούν ζητήματα αναλογικότητας και εμποδίων στην ελεύθερη ναυσιπλοΐα²⁰⁶. Αν και η απόφαση δεν αναφέρεται ρητώς στη UNCLOS, η συλλογιστική της αγγίζει κρίσιμες αρχές της διεθνούς ναυτιλιακής τάξης.

²⁰² UNCLOS, άρθρα 87,90,92,94

²⁰³ *Islamic Republic of Iran v United States of America* (Application Instituting Proceedings, 16 July 2018) para 2

²⁰⁴ Council Regulation (EC) 2271/96 of 22 November 1996 protecting against the effects of the extra-territorial application of legislation adopted by a third country [1996] OJ L309/1, recital 6

²⁰⁵ Supra note no.192

²⁰⁶ *Alleged Violations of the 1955 Treaty of Amity (Islamic Republic of Iran v United States of America)* (Provisional Measures, Order of 3 October 2018) [2018] ICJ Rep 623, para 79

Παράλληλα, η νομολογία του ITLOS ενισχύει έμμεσα τη νομική επιχειρηματολογία κατά της εξωεδαφικής επιβολής κυρώσεων. Στην υπόθεση *M/T San Padre Pio (Switzerland v Nigeria)* (2019), το Δικαστήριο έκρινε ότι η απλή υποψία παραβίασης κυρώσεων δεν δικαιολογεί την κατάληψη ή κράτηση δεξαμενόπλοιου σε διεθνή ύδατα χωρίς ρητή νομιμοποίηση από το διεθνές δίκαιο²⁰⁷. Παρά το γεγονός ότι το Ιράν δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος στην UNCLOS, η επίδραση της νομολογίας αυτής στον τρόπο που τα κράτη αντιλαμβάνονται την επιτρεπτή έκταση επιβολής κυρώσεων στη θάλασσα είναι σημαντική²⁰⁸. Οι ναυτιλιακές πρακτικές που περιλαμβάνουν δευτερεύουσες κυρώσεις, κατάσχεση δεξαμενόπλοιων ή έμμεση αποκοπή από ασφαλιστικές αγορές κινδυνεύουν έτσι να χαρακτηριστούν ως καταχρηστικές ή αντίθετες προς το εθνικό διεθνές δίκαιο.

Η διεθνής θεωρία έχει διχαστεί ως προς την ερμηνεία αυτών των εξελίξεων. Σύμφωνα με μία άποψη, οι μονομερείς κυρώσεις με εξωεδαφικά αποτελέσματα ενδέχεται να αντιβαίνουν στην αρχή της μη επέμβασης, ιδίως όταν στοχεύουν σε κρίσιμες υποδομές όπως η ναυτιλία²⁰⁹. Μία άλλη προσέγγιση θεωρεί ότι η άσκηση οικονομικής πίεσης μπορεί να είναι επιτρεπτή όταν δεν περιλαμβάνει απειλή ή χρήση βίας, αλλά προειδοποιεί ότι η *de facto* παρεμπόδιση της θαλάσσιας μεταφοράς ενδέχεται να λάβει χαρακτήρα παράνομου αποκλεισμού²¹⁰. Τέλος, έχει διατυπωθεί η θέση ότι η αρχή της αποκλειστικής δικαιοδοσίας του κράτους σημαίας παραμένει ιδιαίτερα ανθεκτική ακόμη και έναντι της σύγχρονης τάσης ενίσχυσης των κυρώσεων ως εργαλείου διεθνούς ασφάλειας²¹¹.

Καταλήγοντας, η περίπτωση του Ιράν αποδεικνύει πως, ενώ οι κυρώσεις του Συμβουλίου Ασφαλείας διαθέτουν σαφή νομιμοποίηση, οι μονομερείς κυρώσεις – όταν αποκτούν εξωεδαφικό χαρακτήρα και επηρεάζουν άμεσα τη ναυτιλία – προσεγγίζουν επικίνδυνα τα όρια παραβίασης της UNCLOS και των θεμελιωδών αρχών της διεθνούς ναυτιλιακής τάξης. Το ζήτημα αυτό καθίσταται ακόμη πιο

²⁰⁷ *M/T “San Padre Pio” (Switzerland v Nigeria)*, Provisional Measures, Order of 6 July 2019, ITLOS Reports 2018–2019, para 128

²⁰⁸ Klein, *Maritime Security and the Law of the Sea* (OUP 2011) 294

²⁰⁹ Julia Schmidt, ‘The Legality of Unilateral Extra-territorial Sanctions under International Law’ (2022) 27 *Journal of Conflict & Security Law* 53, 57

²¹⁰ Klein, *Maritime Security and the Law of the Sea* (OUP 2011) 294

²¹¹ Yoshifumi Tanaka, *The International Law of the Sea* (3rd edn, CUP 2023) 232.

σύνθετο στην περίπτωση της Ρωσίας και του πλαφόν πετρελαίου από G7/ΕΕ, όπου η πίεση στη διεθνή ναυτιλία δεν ασκείται μόνο έμμεσα αλλά επιδιώκεται στοχευμένα ως οικονομικός εξαναγκασμός. Αυτό οδηγεί στο κρίσιμο επόμενο case study, όπου το ερώτημα περί «επιτρεπτής κυρώσεως» αγγίζει πλέον οριακά το πεδίο του εμπορικού αποκλεισμού.

4.2. Κυρώσεις κατά της Ρωσίας και το πλαφόν πετρελαίου

Η συζήτηση που ανοίγεται στο παράδειγμα του πλαφόν πετρελαίου κατά της Ρωσίας αποτελεί φυσική συνέχεια της προβληματικής που αναδύεται από την ανάλυση των εξωεδαφικών κυρώσεων και της έννοιας της παρεμπόδισης ναυσιπλοΐας. Διότι εδώ, για πρώτη φορά σε τέτοια κλίμακα, παρατηρείται ένα μέτρο που δεν επιδιώκει απλώς να απαγορεύσει μια συναλλαγή ή να αποκλείσει την πρόσβαση σε συγκεκριμένη αγορά, αλλά επιχειρεί να αναδιαμορφώσει τις οικονομικές συνθήκες εμπορίας ενός από τα πιο στρατηγικά φορτία της διεθνούς ναυτιλίας. Το πλαφόν τιμής δεν είναι απλή απαγόρευση· είναι ένας μηχανισμός που στοχεύει στην επιβολή ενός συγκεκριμένου επιπέδου τιμής στη διεθνή αγορά, μέσω ενός συνδυασμού κρατικών και ιδιωτικών “μοχλών” επιβολής (ασφάλιση, χρηματοδότηση, πρόσβαση σε ναυτιλιακές υπηρεσίες). Η νομική αξία αυτού του παραδείγματος είναι ότι επαναφέρει στο προσκήνιο το κεντρικό ερώτημα της έρευνας: σε ποιο σημείο η οικονομική πίεση εξελίσσεται σε νομικά απαγορευμένη παρεμπόδιση της ελεύθερης θαλάσσιας μεταφοράς, και άρα σε εν τοις πράγμασι εμπορικό αποκλεισμό; Εδώ, ακριβώς, η περίπτωση της Ρωσίας λειτουργεί σαν “stress test” για το διεθνές δίκαιο της θάλασσας: διότι το μέτρο δεν επιβάλλει καθολική απαγόρευση ναυσιπλοΐας, αλλά ρυθμίζει την τιμή, με τρόπο τέτοιο που αν δεν τηρηθεί, ολόκληρο το παγκόσμιο σύστημα υπηρεσιών που καθιστά το πετρέλαιο εμπορεύσιμο καθίσταται μη διαθέσιμο. Η ουσία λοιπόν μετατοπίζεται: η εξουσία δεν ασκείται πλέον επί της φυσικής διέλευσης των πλοίων, αλλά επί των προϋποθέσεων οικονομικής δυνατότητας της θαλάσσιας μεταφοράς.

Η επιβολή του πλαφόν τιμής κατά της Ρωσίας, όπως αποφασίσθηκε από τους G7 και την Ευρωπαϊκή Ένωση, παρουσιάζει μια εντελώς διαφορετική φιλοσοφία από τα παραδοσιακά “embargoes” της ψυχροπολεμικής περιόδου²¹². Δεν είναι

²¹² Council Regulation (EU) 2022/2369 amending Council Regulation (EU) No 833/2014

απαγόρευση μεταφοράς ρωσικού πετρελαίου *per se* είναι ένα σύστημα “προσανατολισμού” της παγκόσμιας αγοράς σε μία συγκεκριμένη τιμή αναφοράς, με την επιβολή κόστους συμμόρφωσης σε κάθε ναυτιλιακό, χρηματοδοτικό και ασφαλιστικό κρίκο της ναυτιλιακής εφοδιαστικής αλυσίδας. Το πείραμα αυτό στηρίζεται στο εξής θεμέλιο: σχεδόν το σύνολο της θαλάσσιας μεταφοράς πετρελαίου απαιτεί πρόσβαση σε υπηρεσίες που ελέγχονται από παρόχους σε δυτικές δικαιοδοσίες, όπως ασφάλιση P&I, χρηματοδότηση, trading platforms και μεταφορική τεχνογνωσία²¹³. Η ουσία του μηχανισμού συνεπώς δεν συνίσταται σε μία γραμμική απαγόρευση, αλλά στη διαμόρφωση λειτουργικών κινήτρων και αντικινήτρων μέσω του «conditioning» της παγκόσμιας ναυτιλιακής αγοράς· δηλαδή, η πρόσβαση σε κρίσιμες υπηρεσίες, όπως ασφάλιση, χρηματοδότηση και τεχνική υποστήριξη, καθίσταται θεσμικά εφικτή μόνο εφόσον το φορτίο διακινείται εντός του επιτρεπτού φάσματος τιμών. Υπό αυτή την έννοια, η συμμόρφωση προς το πλαφόν δεν προκύπτει πρωτίστως από τον φόβο κυρωτικής επέμβασης από κρατική αρχή, αλλά από την ανάγκη διατήρησης της συμμετοχής στον υλικό και λειτουργικό πυρήνα των διεθνών ναυτιλιακών υπηρεσιών²¹⁴.

Η Ρωσία απάντησε με την δημιουργία ενός παράλληλου συστήματος: το λεγόμενο *shadow fleet*²¹⁵, δηλαδή ένα πλέγμα πλοίων, brokers, insurers και μέσων-σημαιών, το οποίο επιχειρεί να υποκαταστήσει την εξάρτηση από την δυτική αρχιτεκτονική υπηρεσιών. Αυτή η πρακτική όμως αναδεικνύει ένα ουσιώδες δογματικό πρόβλημα. Εάν η *de facto* επίδραση ενός μέτρου είναι ότι “σπρώχνει” έναν παραγωγό ή έναν carrier έξω από το διεθνές σύστημα υπηρεσιών, τότε η ουσιαστική λειτουργία του μέτρου δεν είναι απλή “οικονομική πίεση”. Είναι αναδιαμόρφωση της πρόσβασης στο ίδιο το σύστημα ναυτιλιακής εμπορίας. Δηλαδή, το μέτρο αποσκοπεί στο να καταστήσει την “κανονική” ναυτιλιακή πρόσβαση λειτουργικά αδύνατη για όσους δεν συμμορφώνονται. Αυτό θυμίζει το δογματικό μοτίβο του αποκλεισμού²¹⁶:

²¹³ Julia Schmidt, ‘The Legality of Unilateral Extra-territorial Sanctions under International Law’ (2022) 27 *Journal of Conflict & Security Law* 53, 57

²¹⁴ Mirko Sossai, ‘Sanctioning Russia: Questions on the Legality and the Legitimacy of the Measures Imposed Against the Invasion of Ukraine’ (2022) *Revue trimestrielle de droit européen* 1–19

²¹⁵ European Parliamentary Research Service, *Russia’s “shadow fleet”: Bringing the threat to light* PE 766.242 (Briefing, November 2024) 1

²¹⁶ International Law Studies, ‘Maritime Blockade and Humanitarian Initiatives’ (2019) 95 *International Law Studies* 304, 309–310

το πλοίο δεν εμποδίζεται άμεσα στη θάλασσα, αλλά αποκλείεται από την προϋπόθεση που καθιστά τη ναυσιπλοΐα οικονομικά και επιχειρησιακά δυνατή.

Το ενδιαφέρον είναι ότι η ΕΕ και οι G7 επιχειρούν να αποφύγουν αυτόν τον χαρακτηρισμό. Εξετάζοντας τα νομικά κείμενα, δεν χρησιμοποιείται πουθενά ο όρος “embargo” για το oil price cap. Χρησιμοποιούνται όροι “prohibited services”, “price cap list”, και “attestation obligations”²¹⁷. Τυπικά λοιπόν, το μέτρο δεν είναι απαγόρευση. Στην ουσία όμως, το μέτρο είναι ένας έμμεσος μηχανισμός αποκλεισμού: όποιος δεν παίζει με την τιμή, εξορίζεται από τον “κανονικό” κόσμο της διεθνούς ναυτιλίας. Εδώ επιβεβαιώνεται η κρίσιμη παρατήρηση: το πλαφόν τιμής δεν παρεμβαίνει στο “vessel movement”, αλλά στο “market access”²¹⁸.

Η Ρωσία αντιτείνει ότι αυτή η πρακτική είναι ένα νέο είδος οικονομικού αποκλεισμού, κατά παράβαση του jus ad bellum, διότι ενώ το μέτρο δεν αποκλείει τυπικά την ναυσιπλοΐα, αποκλείει την χρήση των συστημικών υποδομών που είναι αναγκαίες για τη ναυσιπλοΐα²¹⁹. Δεν υπάρχει προηγούμενο στην ιστορία του διεθνούς δικαίου μιας τόσο μεγάλης αγοράς που ρυθμίζεται με έναν “price cap” και όχι με embargo²²⁰. Η κρίσιμη νομική διαφορά είναι ότι το μέτρο δεν είναι “prohibition of carriage” αλλά “prohibition of service provision”. Εάν αυτό μπορεί να θεωρηθεί “παρεμπόδιση” εξαρτάται από το πώς ορίζουμε την ουσία της ναυσιπλοΐας: η κατ’ ουσίαν φυσική διέλευση του πλοίου επί της θαλάσσιας οδού; ή είναι η πρόσβαση σε όλο το σύστημα υπηρεσιών που καθιστά αυτή την διέλευση εμπορικά βιώσιμη; Αν υιοθετήσουμε την δεύτερη οντολογική ανάγνωση, τότε το price cap είναι μια μορφή

²¹⁷ Council Regulation (EU) 2022/2367 of 3 December 2022 amending Council Regulation (EU) No 833/2014, άρθρο 3n.

²¹⁸ J. Schmidt, ‘The Legality of Unilateral Extra-territorial Sanctions under International Law’ (2022) 27 Journal of Conflict & Security Law 53, 56,60–61

²¹⁹ M. Sossai, ‘Sanctioning Russia: Questions on the Legality and the Legitimacy of the Measures Imposed Against the Invasion of Ukraine’ (2022) *Revue trimestrielle de droit européen* 1, 8–9

²²⁰ Council Regulation (EU) 2022/1904 of 6 October 2022 amending Regulation (EU) No 833/2014 concerning restrictive measures in view of Russia's actions destabilising the situation in Ukraine [2022] OJ L259/1, Recital 3; US Department of the Treasury, ‘Fact Sheet: Price Cap Policy for Russian Oil’ (2 December 2022).

συστημικής παρέμβασης που μπορεί να αγγίζει το κατώφλι του παράνομου αποκλεισμού²²¹.

Τελικά, το υπόδειγμα του *price cap* δείχνει μία μετάβαση του διεθνούς δικαίου των κυρώσεων από «κρατικές πράξεις μέτρων καταναγκασμού» προς «συστημική αναδιάρθρωση πρόσβασης» στις υπηρεσίες που παράγουν εμπορική ναυσιπλοΐα. Το κρίσιμο ερώτημα δεν είναι αν το μέτρο παρεμβαίνει στο *routing* των πλοίων, αλλά αν μεταβάλλει τις προϋποθέσεις λειτουργικού συμμετοχικού δικαιώματος στην παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά. Αυτό αγγίζει κατευθείαν το ερευνητικό ερώτημα της παρούσας εργασίας: σε ποιο σημείο τα μέτρα οικονομικής πίεσης που επιβάλλουν οι δυτικές δυνάμεις στη θάλασσα υπερβαίνουν το πλαίσιο «οικονομικών κυρώσεων» και μετατρέπονται σε πρακτικές που λειτουργικά πλησιάζουν την απαγορευτική σφαίρα του παράνομου αποκλεισμού.

²²¹ UNCLOS άρθρα 87, San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea (12 June 1994) άρθρα 93–104 (όρια νόμιμης παρεμπόδισης και απαγόρευση μέτρων που προσεγγίζουν αποκλεισμό ιδίως ως προς πρόσβαση ουδετέρων)

Κεφάλαιο 5: Προκλήσεις και μελλοντικές εξελίξεις στο πλαίσιο του διεθνούς δικαίου

Τα προηγούμενα κεφάλαια ανέδειξαν ότι η πλέον κρίσιμη μετατόπιση στο δίκαιο των κυρώσεων στη θάλασσα δεν αφορά τη φυσική παρεμπόδιση της ναυσιπλοΐας, αλλά τη δυνατότητα των κρατών να επηρεάζουν την πρόσβαση των ναυτιλιακών φορέων στις υπηρεσίες και υποδομές που καθιστούν τη ναυσιπλοΐα εμπορικά βιώσιμη. Η διαπίστωση αυτή, που προέκυψε από την ανάλυση των συμβατικών ρητρών και την εμπειρική τεκμηρίωση των μελετών περιπτώσεων, οδηγεί στο συμπέρασμα ότι ο *de facto* περιορισμός της ελευθερίας ναυσιπλοΐας επιτυγχάνεται πλέον *upstream* της φυσικής κίνησης των πλοίων. Αυτή η μετατόπιση από τον άμεσο έλεγχο της κίνησης των πλοίων προς τον έλεγχο των όρων πρόσβασης στην αγορά αποτελεί το καίριο ερμηνευτικό ζήτημα που προκύπτει από την έρευνα, καθώς εγείρει ερωτήματα για την ικανότητα της UNCLOS να διατηρήσει την «λειτουργική» ουδετερότητα της θαλάσσιας αγοράς. Το παρόν κεφάλαιο εξετάζει τις κανονιστικές προκλήσεις που θέτει αυτό το νέο υποδειγματικό μοντέλο, αξιολογώντας τις δυνητικές κατευθύνσεις θεσμικής εξέλιξης για την προστασία του πυρήνα της ελευθερίας ναυσιπλοΐας.

5.1. Νομικές προκλήσεις για την ισορροπία μεταξύ κυρώσεων και ελευθερίας ναυσιπλοΐας

Η κεντρική νομική πρόκληση που αναδείχθηκε από την ανάλυση των επιπτώσεων στις ναυτιλιακές συμβάσεις και υποδομές, εστιάζεται στην εξής παραδοχή: η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS) δεν κατοχυρώνει απλώς τη φυσική κίνηση των πλοίων, αλλά διαμορφώνει το θεσμικό πλαίσιο για την απρόσκοπτη διεξαγωγή του διεθνούς εμπορίου. Τα συμβαλλόμενα κράτη δεσμεύονται να μην υιοθετούν περιορισμούς ικανούς να αποσταθεροποιούν την ελευθερία της ναυσιπλοΐας, η οποία αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο του συστήματος²²².

Ωστόσο, όπως διαπιστώθηκε στα προηγούμενα κεφάλαια, η σύγχρονη πρακτική των κυρώσεων αμφισβητεί αυτή την αρχή όχι μέσω απαγορεύσεων διέλευσης, αλλά μέσω του αποκλεισμού από τις αγορές που καθιστούν τη

²²² UNCLOS, άρθρα 87, 90

ναυσιπλοΐα εφικτή. Συνεπώς, η «ουδετερότητα» της UNCLOS δεν πρέπει να ερμηνεύεται στενά ως αποχή από στρατιωτική παρεμπόδιση, αλλά ευρύτερα, ως υποχρέωση διασφάλισης ίσων όρων πρόσβασης στις θάλασσες²²³. Υπό αυτό το πρίσμα, η UNCLOS λειτουργεί στην πράξη ως ο ρυθμιστής της διεθνούς ναυτιλιακής αγοράς, θέτοντας φραγμούς σε διακριτικές μεταχειρίσεις που θα μπορούσαν να κατακερματίσουν τον ενιαίο θαλάσσιο χώρο²²⁴.

Το ζήτημα, επομένως, δεν έγκειται απλώς στη διατάραξη της φυσικής κίνησης των πλοίων, αλλά στο ότι οι κυρώσεις εισάγουν *de facto* κριτήρια επιλεξιμότητας (*eligibility criteria*) σε ένα πεδίο που θεμελιώθηκε νομικά ως ανοιχτό και προσβάσιμο σε όλους²²⁵. Η κανονιστική δυσκολία έγκειται στο ότι αυτές οι παρεμβάσεις δεν εντάσσονται πλήρως στις παραδοσιακές εξαιρέσεις του Δικαίου της Θάλασσας (όπως η πειρατεία ή η καταδίωξη), καθώς δεν αποσκοπούν στην αντιμετώπιση μιας φυσικής απειλής στη θάλασσα, αλλά στην άσκηση οικονομικής πίεσης μέσω της ναυτιλίας²²⁶.

Στο πλαίσιο αυτό, το ζήτημα των σύγχρονων κυρώσεων δεν έγκειται απλώς στη διατάραξη της φυσικής κίνησης των πλοίων. Το κρίσιμο σημείο είναι ότι επανεισάγουν κριτήρια πρόσβασης εντός ενός πεδίου που θεμελιώθηκε ως δομικά *non-gated*²²⁷. Η κανονιστική δυσκολία έγκειται στο ότι οι κυρώσεις δεν εντάσσονται πλήρως σε υπάρχουσες κατηγορίες του δικαίου της θάλασσας: δεν συνιστούν απαγορεύσεις διέλευσης με την παραδοσιακή έννοια (όπως στην πειρατεία, τη συνεχή καταδίωξη – *hot pursuit*, ή την *interdiction*), ούτε αποτελούν κλασική άσκηση *port state jurisdiction*, δεδομένου ότι ο σκοπός τους δεν αφορά την αντιμετώπιση συγκεκριμένης απειλής²²⁸. Αντιθέτως, συνιστούν μέτρα οικονομικού εξαναγκασμού που επιδιώκουν τη μεταβολή της συμπεριφοράς των παραγόντων της ναυτιλιακής αγοράς.

²²³ R. R. Churchill and A. V. Lowe, *The Law of the Sea* (3rd edn, Manchester UP 1999) 165–166

²²⁴ J. Pauwelyn, *Conflict of Norms in Public International Law* (CUP 2003) 66

²²⁵ Klein, *Maritime Security and the Law of the Sea* (OUP 2011) 92–95

²²⁶ Guilfoyle, *Shipping Interdiction and the Law of the Sea* (2009) 335–338

²²⁷ *Supra* note no.225

²²⁸ Churchill and Lowe, *The Law of the Sea* (2nd edn, Manchester UP 1988) 170, 173, 254

Η ανάδυση των «σκιδιών στόλων» (shadow fleets) αποτελεί την πλέον απτή απόδειξη αυτής της κανονιστικής δυσαρμονίας²²⁹. Όπως αναλύθηκε, κράτη που υπόκεινται σε αυστηρά καθεστώτα κυρώσεων, όπως η Ρωσία και το Ιράν, αναζητούν εναλλακτικές οδούς για την διακίνηση των στρατηγικών τους φορτίων, χρησιμοποιώντας πλοία που πλέουν εκτός της εμβέλειας των παραδοσιακών ασφαλιστικών οργανισμών και των δυτικών νηογνωμόνων. Η πρακτική αυτή δεν υπονομεύει μόνο την αποτελεσματικότητα των κυρώσεων, αλλά θέτει σε άμεσο κίνδυνο την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και το θαλάσσιο περιβάλλον²³⁰, καθώς τα σκάφη αυτά στερούνται συχνά επαρκούς συντήρησης και έγκυρης ασφαλιστικής κάλυψης P&I²³¹. Κατά συνέπεια, η επιβολή κυρώσεων upstream, μέσω του αποκλεισμού από τις χρηματοοικονομικές και ασφαλιστικές υποδομές, δημιουργεί μια παράλληλη, λιγότερο διαφανή ναυτιλιακή αγορά²³².

Η UNCLOS επιτρέπει περιορισμούς στην ελευθερία ναυσιπλοΐας μόνο όταν αυτοί ερείδονται σε σαφώς προσδιορισμένους σκοπούς, όπως η διατήρηση της διεθνούς ειρήνης και ασφάλειας ή η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Ωστόσο, οι σύγχρονες κυρώσεις θεμελιώνονται κατά κανόνα σε γεωοικονομικά κίνητρα και στη στοχευμένη άσκηση πολιτικο-οικονομικής πίεσης επί τρίτων κρατών²³³. Το γεγονός αυτό δημιουργεί μία εν δυνάμει ασυμμετρία: το τυπικό καθεστώς της ελευθερίας ναυσιπλοΐας παραμένει αδιατάρακτο στο κείμενο της UNCLOS, αλλά η ουσιαστική άσκησή της μετατοπίζεται στο προπαρασκευαστικό επίπεδο των ναυτιλιακών υπηρεσιών (ασφάλιση, χρηματοδότηση, ναύλωση, τεχνική υποστήριξη)²³⁴. Συνεπώς, η πραγματική εννοιολογική σύγκρουση δεν εξελίσσεται μεταξύ UNCLOS και κυρώσεων per se, αλλά μεταξύ UNCLOS και μηχανισμών

²²⁹ Anna Caprile and Gabija Leclerc, 'Russia's "shadow fleet": Bringing the threat to light' (Briefing, PE 766.242, EPRS 2024) 2

²³⁰ IMO Assembly Res A.1192(33) (6 December 2023) 3

²³¹ Supra note no.229, 8

²³² Ibid, 3

²³³ UNCLOS, προοίμιο, άρθρα 87-88

²³⁴ D. Guilfoyle, 'Maritime Interdiction of Weapons of Mass Destruction' (2007) 12 Journal of Conflict & Security Law 1, 13–15

«διαμόρφωσης αγοράς» (market-conditioning mechanisms), οι οποίοι λειτουργούν upstream της φυσικής ναυσιπλοΐας²³⁵.

Το κρίσιμο νομικό ερώτημα διατυπώνεται σε δύο επίπεδα: (α) κατά πόσον το UNCLOS δύναται να απορροφήσει αυτήν τη νέα μορφή κρατικής πρακτικής χωρίς να υποβαθμίσει τον πυρηνικό κανόνα της απρόσκοπτης πρόσβασης στη θάλασσα, και (β) αν το πλέγμα ναυτιλιακών υπηρεσιών αποτελεί οργανικό μέρος της «ελευθερίας ναυσιπλοΐας» ως λειτουργικού συστήματος διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου²³⁶.

Από την απάντηση στο ανωτέρω εξαρτάται και το doctrinal threshold: εάν η ελευθερία ναυσιπλοΐας περιορίζεται στη φυσική κίνηση του πλοίου, οι κυρώσεις θα είναι νομικά ορατές μόνο όταν παρεμποδίζουν την corpus navigationis. Αν, αντιθέτως, θεωρηθεί ότι περιλαμβάνει και την απρόσκοπτη πρόσβαση στις κρίσιμες υπηρεσίες που συνιστούν συστατικό στοιχείο της σύγχρονης ναυτιλιακής λειτουργίας, τότε η de facto αποκοπή πλοίων από τις εν λόγω υπηρεσίες δύναται να εγείρει ζήτημα συμβατότητας με την UNCLOS²³⁷.

Συνεπώς, στο συγκεκριμένο σημείο αναδεικνύεται το doctrinal pivot της ανάλυσης: η ερμηνευτική απόφαση σχετικά με το εάν τα “service layers” εντάσσονται στην προστατευτική σφαίρα της ελευθερίας ναυσιπλοΐας²³⁸. Εάν ναι, το νέο κυρωτικό μοντέλο ενδέχεται να υπονομεύσει τη λειτουργική ουδετερότητα του θαλάσσιου εμπορίου και το ουσιαστικό περιεχόμενο του δικαιώματος. Εάν όχι, η UNCLOS αποδεικνύεται θεσμικά ανεπαρκής να αποτρέψει τη γεωοικονομική εργαλειοποίηση του ναυτιλιακού χώρου²³⁹.

5.2 Αναθεώρηση UNCLOS ή ενίσχυση της εφαρμογής της;

Η συζήτηση περί μελλοντικής ρύθμισης των κυρώσεων στη θάλασσα εγείρει αναγκαστικά το ερώτημα αν το ισχύον συμβατικό πλαίσιο μπορεί να απορροφήσει την τεχνολογική και κανονιστική μετατόπιση προς “service-based enforcement”, ή αν απαιτείται νέα κατηγορία κανονιστικού εργαλείου. Η UNCLOS δεν σχεδιάστηκε ως

²³⁵ Michael A. Becker, ‘The Shifting Public Order of the Oceans: Freedom of Navigation and the Interdiction of Ships at Sea’ (2005) 46 Harvard International Law Journal 131, 184–185

²³⁶ Ibid, 134

²³⁷ Guilfoyle 2007, 12 JCSL 1, 2, Becker, ‘The Shifting Public Order of the Oceans’ (2005) 46 Harv ILJ 131, 134

²³⁸ Guilfoyle, ‘Maritime Interdiction of Weapons of Mass Destruction’ (2007) 12 JCSL 1, 2

²³⁹ O’Connell, σε Becker (2005) 46 Harv ILJ 131, 170

σύμβαση διαχείρισης οικονομικού εξαναγκασμού· λειτούργησε ιστορικά ως “συνταγματική υποδομή” του θαλάσσιου εμπορίου και της δικαιοδοτικής χαρτογράφησης. Αυτό δημιουργεί μία εγγενή ένταση: κάθε απόπειρα αναθεώρησης θα άγγιζε όχι περιφερειακές ρυθμίσεις, αλλά τον βασικό κώδικα του διεθνούς δικαίου της θάλασσας²⁴⁰.

Το ιστορικό προηγούμενο δείχνει ότι ουσιαστική τροποποίηση UNCLOS δεν προέκυψε ποτέ μέσω formal amendment, αλλά μέσω “παράλληλων συμφωνιών”. Η Συμφωνία Εφαρμογής του 1994 για το καθεστώς του Διεθνούς Θαλάσσιου Βυθού ενσωμάτωσε θεμελιώδεις αλλαγές στους μηχανισμούς αξιοποίησης των πόρων χωρίς να τροποποιήσει το κείμενο της Σύμβασης²⁴¹. Αντίστοιχα, το BBNJ Agreement του 2023 αποτέλεσε την πιο πρόσφατη “constitutive ενίσχυση” της UNCLOS, αναπτύσσοντας επεξηγηματικό καθεστώς για περιοχές πέραν εθνικής δικαιοδοσίας, χωρίς να ανοίξει το corpus της Σύμβασης²⁴². Η πρακτική αυτή υποδηλώνει ότι το διεθνές δίκαιο της θάλασσας εξελίσσεται όχι με κατάργηση και αντικατάσταση, αλλά με δημιουργία “επόμενου στρώματος κανονιστικότητας”.

Στο πεδίο των κυρώσεων, η ίδια κανονιστική λογική θα μπορούσε να υποστηρίξει ότι η πιο ρεαλιστική οδός δεν είναι η διαπραγμάτευση νέων συμβατικών υποχρεώσεων εντός UNCLOS, αλλά η ανάπτυξη κανονιστικών εργαλείων σε παράλληλες διακυβερνητικές ρυθμίσεις²⁴³. Η δυνατότητα δημιουργίας νέων soft law προτύπων, όπως κατευθυντήριες γραμμές για service-based restrictive measures, φαίνεται πρακτικά περισσότερο πρόσφορη²⁴⁴. Ένα τέτοιο εργαλείο μπορεί να ορίσει ελάχιστα όρια αποδοχής (due diligence requirements) για τους παρόχους

²⁴⁰ Klein, *Maritime Security and the Law of the Sea* (OUP 2011) 3–4

²⁴¹ Agreement relating to the Implementation of Part XI of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982 (υιοθετήθηκε 28 Ιουλίου 1994, σε ισχύ από 28 Ιουλίου 1996) 1836 UNTS 3, UNCLOS άρθρα 311(3)–(4)

²⁴² Agreement under the United Nations Convention on the Law of the Sea on the Conservation and Sustainable Use of Marine Biological Diversity of Areas beyond National Jurisdiction (adopted 19 June 2023) UN Doc A/CONF.232/2023/4, άρθρο 5

²⁴³ UNCLOS, άρθρα 312–316

²⁴⁴ International Law Commission, *Draft Conclusions on Identification of Customary International Law*, with commentaries (2018) UN Doc A/73/10, General commentary, σελ. 2

ναυτιλιακών υπηρεσιών, χωρίς να απαιτείται η σύγκληση amendment conference εντός του συστήματος της UNCLOS²⁴⁵.

Μία τέτοια προσέγγιση επιτρέπει την αντιμετώπιση του προβλήματος “σταδιακά”. Οι κυρώσεις στη θάλασσα αποτελούν δυναμικό πεδίο όπου η τεχνολογική και χρηματοοικονομική πραγματικότητα μεταβάλλεται ταχύτερα από τον ρυθμό τυπικής αναθεωρητικής διαδικασίας. Συνεπώς, ένα καθεστώς soft law θα μπορούσε να λειτουργήσει ως “δοκιμαστικός χώρος” παραγωγής κανόνων συμπεριφοράς²⁴⁶, όπου η διεθνής κοινότητα θα μπορούσε να διαμορφώσει ορισμένα θεμελιώδη standards αναλογικότητας, due diligence και non-discrimination, χωρίς αναγκαστικά να καταλήξει σε binding text²⁴⁷. Στην πράξη, αυτό έχει δύο επιπτώσεις. Πρώτον, μειώνει τον κίνδυνο θεσμικής παράλυσης. Δεύτερον, καθιστά δυνατή την κωδικοποίηση στοιχείων πρακτικής (state practice) σε έναν χώρο που διαχρονικά αναπτύσσεται μέσω εθιμικών διεργασιών.

Η ανοιχτή μεθοδολογική ερώτηση αφορά το εάν το soft law μπορεί να παράγει κανονιστική πυκνότητα που θα επενεργεί ενιαία για τις διαφορετικές μορφές service-based κυρώσεων²⁴⁸. Εάν το soft law παραμένει σε επίπεδο γενικών δηλώσεων αρχών, τότε η συμβολή του στην τυποποίηση θα είναι περιορισμένη. Εάν όμως εφαρμοστεί στοχευμένα, με εντοπισμό των κρίσιμων λειτουργικών σημείων της ναυτιλιακής αλυσίδας (ασφάλιση, χρηματοδότηση, brokers, P&I, κ.λπ.) τότε το soft law μπορεί να αποτελέσει “γέφυρα” έως ότου αποκρυσταλλωθεί είτε ένα εθιμικό υπόδειγμα είτε μία επιπλέον συμφωνία συμπλήρωσης της UNCLOS²⁴⁹. Η κρίσιμη εξισορρόπηση, επομένως, αφορά την εύρεση ενός καθεστώτος που θα προστατεύει την ουσιαστική ελευθερία ναυσιπλοΐας από καταχρηστικές κυρώσεις, χωρίς όμως να

²⁴⁵ International Law Commission, Draft articles on Prevention of Transboundary Harm from Hazardous Activities, with commentaries (2001) II(2) Ybk ILC, Art 3 Commentary (7)

²⁴⁶ Carolyn Moser, ‘Conceptualising Accountability in the Legal and Institutional Framework of the OSCE’ σε Mateja Steinbrück Platise, Carolyn Moser and Anne Peters (eds), *The Legal Framework of the OSCE* (CUP 2019) 273.

²⁴⁷ OSCE ODIHR, *ODIHR and the Rule of Law* (OSCE 2013) 1

²⁴⁸ Alan Boyle, ‘Some Reflections on the Relationship of Treaties and Soft Law’ (1999) 48 ICLQ 901, 903

²⁴⁹ Michael Byers, *Custom, Power and the Power of Rules: International Relations and Customary International Law* (Cambridge University Press 1999) 6

αποστερεί τη διεθνή κοινότητα από την ευχέρεια να αξιοποιήσει οικονομικά εργαλεία για την προστασία διεθνούς ειρήνης και ασφάλειας²⁵⁰.

²⁵⁰ Klein, *Maritime Security and the Law of the Sea* (OUP 2011) 292–294

Συμπεράσματα

Η παρούσα μελέτη εκπονήθηκε με στόχο να απαντήσει στο κεντρικό ερευνητικό ερώτημα: πώς επηρεάζουν οι διεθνείς κυρώσεις τη ναυτιλία και το εμπόριο μέσω θαλάσσης και κατά πόσο η εφαρμογή τους συμβιβάζεται με το Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας. Μέσα από τη συστηματική ανάλυση του κανονιστικού πλαισίου, των ρητρών ναύλωσης και της σύγχρονης πρακτικής, η εργασία καταλήγει στη θεμελιώδη διαπίστωση ότι το σύγχρονο σύστημα κυρώσεων τείνει να υπονομεύσει την ισορροπία της UNCLOS, λειτουργώντας ως ένας μηχανισμός «έμμεσου αποκλεισμού» που στοχεύει όχι πλέον την πλεύση του πλοίου, αλλά την εμπορική του βιωσιμότητα.

Η ανάλυση των Κεφαλαίων 1 και 2 κατέδειξε ότι η φύση της σύγκρουσης έχει μεταλλαχθεί. Ενώ παραδοσιακά η ένταση αφορούσε τη φυσική παρεμπόδιση (interdiction) στην ανοιχτή θάλασσα, η σύγχρονη πρακτική των μονομερών κυρώσεων —κυρίως από τις ΗΠΑ και την ΕΕ— έχει μετατοπίσει το πεδίο ελέγχου από τη θάλασσα στην ξηρά. Η μελέτη ανέδειξε ότι η UNCLOS σχεδιάστηκε για να προστατεύει τη φυσική κίνηση των πλοίων, αλλά αποδεικνύεται θεσμικά ανέτοιμη να αντιμετωπίσει την εργαλειοποίηση της οικονομικής κυριαρχίας των κρατών, η οποία παρακάμπτει την αποκλειστική δικαιοδοσία του κράτους σημαίας μέσω δευτερογενών κυρώσεων.

Το πιο κρίσιμο εύρημα της εργασίας, όπως τεκμηριώθηκε στα Κεφάλαια 3 και 4, είναι η ανάδειξη του μηχανισμού «ελέγχου πρόσβασης στην αγορά» (market access control). Η επιβολή συμμόρφωσης δεν επιτυγχάνεται πλέον με φρεγάτες, αλλά μέσω της στόχευσης των κρίσιμων υποδομών της ναυτιλιακής αλυσίδας: των ασφαλιστικών οργανισμών (P&I Clubs), των τραπεζικών ιδρυμάτων και των νηογνωμόνων. Όπως διαπιστώθηκε από την ανάλυση των ρητρών BIMCO και των ασφαλιστικών εξαιρέσεων, η αφαίρεση αυτών των υπηρεσιών καθιστά την άσκηση του δικαιώματος ναυσιπλοΐας πρακτικά αδύνατη ή νομικά απαγορευτική. Συνεπώς, η «ελευθερία ναυσιπλοΐας» υφίσταται έναν de facto περιορισμό upstream (πριν τον απόπλου), ο οποίος, αν και τυπικά δεν παραβιάζει το γράμμα της UNCLOS, ουσιαστικά ακυρώνει το λειτουργικό της περιεχόμενο.

Επιπλέον, η μελέτη των εμπειρικών δεδομένων και των περιπτώσεων (Case Studies) επιβεβαίωσε ότι αυτή η υπερβολική πίεση οδηγεί σε επικίνδυνες παρενέργειες, με κυριότερη τη δημιουργία «σκιδών στόλων» (shadow fleets). Η προσπάθεια κρατών (όπως η Ρωσία και το Ιράν) να παρακάμψουν τον οικονομικό αποκλεισμό οδηγεί στη χρήση πλοίων χαμηλών προδιαγραφών, χωρίς αξιόπιστη ασφάλιση, αυξάνοντας δραματικά τον κίνδυνο ατυχημάτων και περιβαλλοντικής καταστροφής. Αυτό αποδεικνύει ότι η μονομερής επιβολή κυρώσεων χωρίς διεθνή νομιμοποίηση θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια των θαλασσών, υπονομεύοντας τελικά τον ίδιο τον σκοπό της διεθνούς έννομης τάξης.

Συνεπώς, η απάντηση στο ερώτημα για το μέλλον της σχέσης κυρώσεων και Δικαίου της Θάλασσας δεν βρίσκεται στην αναθεώρηση της UNCLOS, η οποία παραμένει αναντικατάστατη. Αντιθέτως, όπως αναλύθηκε στο Κεφάλαιο 5, η λύση εντοπίζεται στην ανάγκη ανάπτυξης εργαλείων ήπιου δικαίου (soft law) και διεθνών κατευθυντήριων γραμμών που θα ρυθμίζουν τη «γκρίζα ζώνη» των υπηρεσιών. Απαιτείται η θεσμική αναγνώριση ότι η ελευθερία ναυσιπλοΐας τον 21ο αιώνα προϋποθέτει ίσους όρους πρόσβασης στις υποστηρικτικές υπηρεσίες της ναυτιλίας («λειτουργική ουδετερότητα»).

Καταληκτικά, η μελέτη συμπεραίνει ότι η επιβολή κυρώσεων στη ναυτιλία δεν μπορεί να συνεχίσει να λειτουργεί σε καθεστώς νομικής ασάφειας και μονομερούς αυθαιρεσίας. Η προστασία της διεθνούς ειρήνης (μέσω κυρώσεων) και η διασφάλιση του παγκόσμιου εμπορίου (μέσω της ελευθερίας ναυσιπλοΐας) δεν είναι αμοιβαία αποκλειόμενες έννοιες, αλλά απαιτούν μια νέα ισορροπία. Αυτή η ισορροπία μπορεί να επιτευχθεί μόνο εάν αναγνωριστεί ότι ο οικονομικός στραγγαλισμός της ναυτιλίας συνιστά μορφή άσκησης δικαιοδοσίας που πρέπει να υπόκειται στους περιορισμούς της αναλογικότητας και της διεθνούς νομιμότητας.

Βιβλιογραφία

Α. Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία (Books & Monographs)

- Baatz Y (ed), *Maritime Law* (4th edn, Routledge 2018)
- Bennett H, *The Law of Marine Insurance* (2nd edn, Oxford University Press 2006)
- Biersteker TJ, Eckert SE and Tourinho M (eds), *The Effectiveness of United Nations Targeted Sanctions* (Cambridge University Press 2016)
- Biersteker TJ, Eckert SE and Tourinho M, *Targeted Sanctions: The Impacts and Effectiveness of United Nations Action* (Cambridge University Press 2016)
- Byers M, *Custom, Power and the Power of Rules: International Relations and Customary International Law* (Cambridge University Press 1999)
- Chinkin C and Kaldor M, *International Law and New Wars* (Cambridge University Press 2017)
- Christopher Hill, *Maritime Law* (6th edn, LLP 2003)
- Churchill RR and Lowe AV, *The Law of the Sea* (2nd edn, Manchester University Press 1988)
- Churchill RR and Lowe AV, *The Law of the Sea* (3rd edn, Manchester University Press 1999)
- Coghlin T and others, *Time Charters* (7th edn, Informa Law 2014)
- Cooke J and others, *Voyage Charters* (4th edn, Informa Law 2014)
- Cortright D and Lopez GA, *The Sanctions Decade: Assessing UN Strategies in the 1990s* (Lynne Rienner 2000)
- Crawford J, *Brownlie's Principles of Public International Law* (8th edn, Oxford University Press 2012)
- Crawford J, *State Responsibility: The General Part* (Cambridge University Press 2013)
- de Wet E, *The Chapter VII Powers of the United Nations Security Council* (Hart Publishing 2004)
- Farrall JM, *United Nations Sanctions and the Rule of Law* (Cambridge University Press 2007)
- Guilfoyle D, *Shipping Interdiction and the Law of the Sea* (Cambridge University Press 2009)
- Happold M (ed), *Sanctions and International Law* (Brill Nijhoff 2020)
- Hufbauer GC and others, *Economic Sanctions Reconsidered* (3rd edn, Peterson Institute for International Economics 2007)
- Kammerhofer J, *Uncertainty in International Law* (Oxford University Press 2011)
- Klein N, *Maritime Security and the Law of the Sea* (Oxford University Press 2011)
- Kraska J and Pedrozo R, *International Maritime Security Law* (Martinus Nijhoff 2013)
- Mansell JNK, *Flag State Responsibility: Historical Development and Contemporary Issues* (Springer 2009)
- Muchlinski P, *Multinational Enterprises and the Law* (3rd edn, Oxford University Press 2021)

Pauwelyn J, *Conflict of Norms in Public International Law: How WTO Law Relates to Other Rules of International Law* (Cambridge University Press 2003)

Reinisch A, *International Organizations Before National Courts* (Cambridge University Press 2000)

Ringbom H, *Jurisdiction over Ships: Post-UNCLOS Developments in the Law of the Sea* (Brill Nijhoff 2015)

Ryngaert C, *Jurisdiction in International Law* (2nd edn, Oxford University Press 2015)

Shaw MN, *International Law* (5th edn, Cambridge University Press 2003)

Shaw MN, *International Law* (8th edn, Cambridge University Press 2017)

Simma B and others (eds), *The Charter of the United Nations: A Commentary* (3rd edn, Oxford University Press 2012)

Steiner Z, *The Triumph of the Dark: European International History 1933–1939* (Oxford University Press 2011)

Tanaka Y, *The International Law of the Sea* (3rd edn, Cambridge University Press 2023)

Tzanakopoulos A, *Disobeying the Security Council: Countermeasures against Wrongful Sanctions* (Oxford University Press 2011)

von Sponeck HC, *A Different Kind of War: The UN Sanctions Regime in Iraq* (Berghahn Books 2006)

Wilson JF, *Carriage of Goods by Sea* (7th edn, Pearson Education 2010)

B. Άρθρα, Συμβολές σε Συλλογικούς Τόμους & Επιστημονικές Μελέτες

Arne Tostensen and Beate Bull, 'Are Smart Sanctions Feasible?' (2002) 54(3) *World Politics* 373

Asada M, 'Definition and legal justification of sanctions' in Asada M (ed), *Economic Sanctions in International Law and Practice* (Routledge 2019)

Bannelier K and Christakis T, 'Under the UN Security Council's Watchful Eyes: Military Intervention by Invitation in the Malian Conflict' (2013) 26 *Leiden Journal of International Law* 855

Becker MA, 'The Shifting Public Order of the Oceans: Freedom of Navigation and the Interdiction of Ships at Sea' (2005) 46 *Harvard International Law Journal* 131

Boyle A, 'Some Reflections on the Relationship of Treaties and Soft Law' (1999) 48 *International and Comparative Law Quarterly* 901

Boyle AE, 'The Principle of Non-Intervention: Use of Force' in Warbrick C and Lowe V (eds), *The United Nations and the Principles of International Law* (Routledge 1994)

Dupont P-E, 'Countermeasures and Collective Security: The Case of the EU Sanctions against Iran' in Happold M and Eden P (eds), *Economic Sanctions and International Law* (Hart 2016)

European Parliamentary Research Service, *Russia's "shadow fleet": Bringing the threat to light* (Briefing PE 766.242, November 2024)

Feldman N, 'Rallying around the "flag of convenience": Merchant fleet flags and sanctions effectiveness' (2022) 143 *Marine Policy* 105129

Guilfoyle D, 'Maritime Interdiction of Weapons of Mass Destruction' (2007) 12 *Journal of Conflict & Security Law* 1

Guilfoyle D, 'The Proliferation of Maritime Interdiction Law: Along the Spectrum from Sea to Shore' (2019) 40 *Grotiana* 133

Happold M, 'Security Council Resolution 1373 and the Constitution of the United Nations' (2003) 16 *Leiden Journal of International Law* 593

Hofer A, 'The Efficacy of Targeted Sanctions in Enforcing Compliance with International Law' (2019) 113 *AJIL Unbound* 163

Kilpatrick RL Jr, 'Monitoring Sanctions Compliance at Sea' (2022) 42 *Northwestern Journal of International Law & Business* 221

Kilpatrick RL Jr, 'Marine Insurance Prohibitions in Contemporary Economic Warfare' (2019) 95 *International Law Studies* 272

Moser C, 'Conceptualising Accountability in the Legal and Institutional Framework of the OSCE' in Platise MS, Moser C and Peters A (eds), *The Legal Framework of the OSCE* (Cambridge University Press 2019)

Pauwelyn J, 'Going Global, Regional, or Both? Dispute Settlement in the Southern African Development Community (SADC) and Overlaps with the WTO' (2004) 13 *Minnesota Journal of Global Trade* 231

Ryngaert C and Ringbom H, 'Introduction: Port State Jurisdiction: Challenges and Potential' (2016) 31 *International Journal of Marine and Coastal Law* 379

Sajjad Faraji Dizaji and Zeinab Sadat Ghadamgahi, 'The impact of smart and non-smart sanctions on government health expenditures: evidence from developing resource-based countries' (2021) MPRA Paper No 108787

Schmidt J, 'The Legality of Unilateral Extra-territorial Sanctions under International Law' (2022) 27 *Journal of Conflict & Security Law* 53

Silvestre FR, 'The Application of the Principle of Non-intervention to Secondary Sanctions' in Ruys T and others (eds), *The Cambridge Handbook of Secondary Sanctions and International Law* (Cambridge University Press 2024)

Small Arms Survey, 'The Role of Security Council Arms Embargoes in Stemming Destabilizing Transfers of Small Arms and Light Weapons (SALW)' (UNODA Occasional Papers No 21, March 2012)

Sossai M, 'Sanctioning Russia: Questions on the Legality and the Legitimacy of the Measures Imposed Against the Invasion of Ukraine' (2022) *Revue trimestrielle de droit européen* 1

Tietje C and Lloyd C, 'Secondary Sanctions' in Parrish A and Ryngaert C (eds), *Research Handbook on Extraterritoriality in International Law* (Edward Elgar Publishing 2023)

Buhm-Suk Baek, *Economic Sanctions Against Human Rights Violations* (Cornell Law School Inter-University Graduate Student Conference Papers, Paper 11, 2008)

Γ. Ελληνική Βιβλιογραφία

Ιωάννου Κ και Στρατή Α, *Δίκαιο της Θάλασσας* (4η έκδ, Νομική Βιβλιοθήκη 2013)

Λία ΑΙ, *Ναυτικό Δίκαιο* (2η έκδ, Νομική Βιβλιοθήκη 2025)

Περράκης Στ και Μαρούδα Μ-Ν, *Διεθνής Δικαιοταξία: Θεωρία και Εφαρμογή Διεθνούς Δικαίου* (2η έκδ, Ι. Σιδέρης 2016)

Δ. Νομολογία (Table of Cases)

- Διεθνές Δικαστήριο Δικαιοσύνης (ICJ)

Alleged Violations of the 1955 Treaty of Amity (Islamic Republic of Iran v United States of America) (Provisional Measures, Order of 3 October 2018) [2018] ICJ Rep 623

Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua (Nicaragua v United States of America) (Merits) [1986] ICJ Rep 14

North Sea Continental Shelf Cases (Federal Republic of Germany/Denmark; Federal Republic of Germany/Netherlands) [1969] ICJ Rep 3

Oil Platforms (Islamic Republic of Iran v United States of America) (Judgment) [2003] ICJ Rep 161

Questions of Interpretation and Application of the 1971 Montreal Convention arising from the Aerial Incident at Lockerbie (Libyan Arab Jamahiriya v United Kingdom) (Preliminary Objections) [1998] ICJ Rep 9

- Διεθνές Δικαστήριο για το Δίκαιο της Θάλασσας (ITLOS)

M/T "San Padre Pio" (Switzerland v Nigeria) (Provisional Measures, Order of 6 July 2019) ITLOS Reports 2018–2019, 375

M/V "Saiga" (No. 2) (Saint Vincent and the Grenadines v Guinea) (Judgment) ITLOS Case No 2 (1 July 1999)

M/V "Virginia G" (Panama v Guinea-Bissau) (Judgment) ITLOS Case No 19 (14 April 2014)

- Ευρωπαϊκά Δικαστήρια (ΕΔΔΑ & ΔΕΕ)

Case C-402/05 P and C-415/05 P Kadi and Al Barakaat International Foundation v Council and Commission [2008] ECR I-6351

Case T-315/01 Yassin Abdullah Kadi v Council of the European Union and Commission of the European Communities [2005] ECR II-3659

Joined Cases C-584/10 P, C-593/10 P and C-595/10 P Commission and Others v Kadi ECLI:EU:C:2013:518

Nada v Switzerland App no 10593/08 (ECtHR, 12 September 2012)

- Εθνικά Δικαστήρια & Διαιτησία

Mamidoil-Jetoil Greek Petroleum Co SA v Okta Crude Oil Refinery AD [2001] EWCA Civ 406; [2002] EWCA Civ 1280 (UK)

The M/T ALKIMOS (SMA No 4388, 3 July 2020)

Ε. Διεθνείς Συνθήκες, Νομοθεσία & Επίσημα Κείμενα

Charter of the United Nations (1945)

Council Decision (CFSP) 2015/778 of 18 May 2015 on a European Union military operation in the Southern Central Mediterranean (EUNAVFOR MED Operation Sophia)

Council Decision (CFSP) 2018/1544 of 15 October 2018 concerning restrictive measures against the proliferation and use of chemical weapons [2018] OJ L 259/25

Council Decision 2011/137/CFSP of 28 February 2011 concerning restrictive measures in view of the situation in Libya

Council Regulation (EC) 2271/96 of 22 November 1996 protecting against the effects of the extra-territorial application of legislation adopted by a third country

Council Regulation (EU) 2022/1904 of 6 October 2022 amending Regulation (EU) No 833/2014

Council Regulation (EU) 2022/2367 of 3 December 2022 amending Council Regulation (EU) No 833/2014

Council Regulation (EU) No 269/2014 of 17 March 2014 concerning restrictive measures in respect of actions undermining or threatening the territorial integrity, sovereignty and independence of Ukraine

Iran Sanctions Act of 1996 (Public Law 104–172, 50 USC §1701 note)

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

ΣΤ. Κείμενα Soft Law, Εκθέσεις & Ρήτρες

Anna Caprile and Gabija Leclerc, 'Russia's "shadow fleet": Bringing the threat to light' (Briefing, PE 766.242, EPRS 2024)

BIMCO, 'Sanctions Clause for Time Charter Parties 2020'

BIMCO, 'Sanctions Clause for Voyage Charter Parties 2020'

IMO Resolution A.1192(33) (6 December 2023)

Institute Cargo Clauses (A) (1 January 2009)

International Law Commission, *Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts* (2001)

International Law Commission, *Draft Conclusions on Identification of Customary International Law* (2018)

OECD, *Guidelines for Multinational Enterprises* (2011)

UN Human Rights Council, *Report of the Special Rapporteur on the negative impact of unilateral coercive measures on the enjoyment of human rights* (3 July 2020) UN Doc A/HRC/45/7

UN Security Council, *Reports of the Panel of Experts established pursuant to resolution 1874 (2009)* (S/2019/171; S/2021/211)

United Nations, *Guiding Principles on Business and Human Rights* (2011)

