

ΠΑΝΤΕΙΟΝ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

PANTEION UNIVERSITY OF SOCIAL AND POLITICAL SCIENCES



ΣΧΟΛΗ : ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ, ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ

ΤΜΗΜΑ : ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ : «ΔΙΕΘΝΕΣ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ

ΔΙΚΑΙΟ ΚΑΙ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ»

ΕΙΔΙΚΕΥΣΗ : «ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ ΚΑΙ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΕΣ ΣΠΟΥΔΕΣ»

Η Ρύθμιση της Διέλευσης Πολεμικών Πλοίων και της Διεξαγωγής Στρατιωτικών
Ασκήσεων στις Θαλάσσιες Ζώνες υπό το Πρίσμα του Διεθνούς Δικαίου

The Regulation of Warship Passage and the Conduct of Military Exercises in Maritime
Zones under International Law

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Πασχάλης Κομπούδης
(Α.Μ.2124Μ018)

Αθήνα, 2026

Τριμελής Επιτροπή

Γαλάνη Σοφία, Επίκουρη Καθηγήτρια Διεθνούς Δικαίου, Πάντειον Πανεπιστήμιο
(Επιβλέπουσα)

Λιάκουρας Πέτρος, Καθηγητής του Διεθνούς Δικαίου Σχολή Οικονομικών,
Επιχειρηματικών και Διεθνών Σπουδών Τμήμα Διεθνών και Ευρωπαϊκών Σπουδών
Πανεπιστημίου Πειραιώς

Ανεψιού Γεώργιος, Διδάκτωρ Διεθνούς Δικαίου από το Πάντειο Πανεπιστήμιο.



Copyright © Πασχάλης Κομπούδης, 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 Πάντειο Πανεπιστήμιο Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών δεν δηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.

Υπεύθυνη Δήλωση – Δήλωση μη λογοκλοπής και ανάληψης προσωπικής ευθύνης:

Δηλώνω υπεύθυνα ότι η εργασία που παραδίδω είναι αποτέλεσμα πρωτότυπης έρευνας και δεν χρησιμοποιώ πνευματική ιδιοκτησία τρίτων χωρίς τις απαραίτητες αναφορές, καθώς και ότι δεν έχει συγγραφεί εν όλω ή εν μέρει από εφαρμογή τεχνητής νοημοσύνης. Αναλαμβάνω όλες τις νομικές και διοικητικές συνέπειες σε περίπτωση που αποδειχθεί ότι η εργασία μου αποτελεί προϊόν λογοκλοπής ή προϊόν τρίτων.

Ο δηλών Πασχάλης Κομπούδης

*Για όσους δεν έπαψαν στιγμή να
αγωνίζονται για την ειρήνη και το δίκαιο.*

**Η Ρύθμιση της Διέλευσης Πολεμικών Πλοίων και της Διεξαγωγής
Στρατιωτικών Ασκήσεων στις Θαλάσσιες Ζώνες υπό το Πρίσμα του Διεθνούς
Δικαίου**

Περίληψη	1
Abstract	2
Κεφάλαιο 1 – Εισαγωγή	3
Κεφάλαιο 2: Το Νομικό Καθεστώς των Πολεμικών Πλοίων	8
2.1 Εισαγωγή: Η Ιστορική και Νομική Φυσιογνωμία του Πολεμικού Πλοίου	8
2.2 Ορισμός και Εννοιολογική Οριοθέτηση: Η Ταυτότητα του Πολεμικού Πλοίου	10
2.3 Το προνόμιο της ετεροδικίας και η ευθύνη του κράτους σημαίας ως αντίβαρο	11
2.4 Διάκριση μεταξύ Πολεμικών Πλοίων και Κρατικών Πλοίων μη εμπορικής χρήσης – Μετατροπή εμπορικών πλοίων σε πολεμικά	14
2.5 Η Πρόκληση των Μη Επανδρωμένων Συστημάτων (USVs/UUVs)	17
Κεφάλαιο 3: Καθεστώτα διέλευσης πολεμικών πλοίων	23
3.1 Η ιστορική εξέλιξη της νομικής κατάστασης των πολεμικών πλοίων στο δίκαιο της θάλασσας	23
3.1.1 Κλασικές θεωρίες και ο ρόλος των πολεμικών πλοίων στη θαλάσσια κυριαρχία	23
3.1.2 Πρώτες διεθνείς κωδικοποιήσεις της διέλευσης πολεμικών πλοίων	24
3.1.3 Το καθεστώς των πολεμικών πλοίων στη UNCLOS	26
3.2 Το δικαίωμα αβλαβούς διέλευσης – Άρθρα 17-26 UNCLOS	28
3.2.1 Έννοια και προϋποθέσεις (Άρθρο 19 UNCLOS)	28
3.2.2 Υποχρεώσεις πλοίων κατά την άσκηση του δικαιώματος	29
3.2.3 Δικαιοδοσία από το κράτος λιμένα	31
3.2.4 Δικαιοδοσία παράκτιου κράτους	33

3.2.5	Δυνατότητα αναστολής της αβλαβούς διέλευσης	36
3.3	Το δικαίωμα πλου διέλευσης διά στενών (Transit Passage) – Άρθρα 37-44 UNCLOS	39
3.3.1	Στενά διεθνούς ναυσιπλοΐας	39
3.3.2	Διαφορές της διέλευσης διά στενών (transit passage) από την αβλαβή διέλευση	41
3.3.3	Μη αναστολή του δικαιώματος	42
3.4	Διέλευση μέσω αρχιπελαγικών θαλάσσιων οδών (Archipelagic Sea Lanes Passage)	44
	Κεφάλαιο 4 – Νομικό καθεστώς στρατιωτικών δραστηριοτήτων	48
4.1	Στρατιωτικές ασκήσεις στα χωρικά ύδατα	50
4.2	Στρατιωτικές ασκήσεις στην αποκλειστική οικονομική ζώνη (ΑΟΖ)	52
4.3	Στρατιωτικές ασκήσεις στην ανοικτή θάλασσα	59
4.4	Ειδικές κατηγορίες στρατιωτικών δραστηριοτήτων στη θάλασσα	62
	Κεφάλαιο 5: Επίλογος	68
	ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	73
A.	Ελληνική Βιβλιογραφία	73
B.	Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία (Βιβλία, Άρθρα, Συλλογικοί Τόμοι)	73
Γ.	Διεθνείς Συμβάσεις & Θεσμικά Κείμενα	77
Δ.	Νομολογία (Case Law)	78
Ε.	Πηγές Διαδικτύου & Διεθνείς Οργανισμοί	78

Περίληψη

Η παρούσα διπλωματική εργασία εξετάζει το νομικό καθεστώς που διέπει τη διέλευση των πολεμικών πλοίων και τη διεξαγωγή στρατιωτικών ασκήσεων στις θαλάσσιες ζώνες, υπό το πρίσμα του σύγχρονου Διεθνούς Δικαίου της Θάλασσας. Κεντρικό ερευνητικό ερώτημα αποτελεί το κατά πόσον το υφιστάμενο κανονιστικό πλαίσιο, όπως αποτυπώνεται πρωτίστως στη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS 1982) και στο εθιμικό δίκαιο, επαρκεί για την εξισορρόπηση των ανταγωνιστικών συμφερόντων μεταξύ της ελευθερίας ναυσιπλοΐας των ναυτικών δυνάμεων και των κυριαρχικών δικαιωμάτων, ή επιφυλάξεων ασφαλείας, των παράκτιων κρατών.

Η μεθοδολογική προσέγγιση συνδυάζει την ερμηνευτική ανάλυση των συμβατικών διατάξεων με τη μελέτη της διεθνούς νομολογίας και της κρατικής πρακτικής. Η ανάλυση καλύπτει διακριτά τα καθεστώτα της αβλαβούς διέλευσης στη χωρική θάλασσα, του πλου διελεύσεως (transit passage) στα διεθνή στενά και της ελευθερίας ναυσιπλοΐας στην Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ) και την ανοικτή θάλασσα. Παράλληλα, διερευνώνται σύγχρονες προκλήσεις, όπως το καθεστώς των μη επανδρωμένων ναυτικών συστημάτων (USVs/UUVs).

Τα πορίσματα της έρευνας καταδεικνύουν ότι τα πολεμικά πλοία απολαύουν δικαιώματος αβλαβούς διέλευσης χωρίς υποχρέωση προηγούμενης άδειας, ενώ οι στρατιωτικές ασκήσεις στην ΑΟΖ εντάσσονται στις «άλλες διεθνώς νόμιμες χρήσεις» της θάλασσας, υπό την επιφύλαξη της αρχής της δέουσας μέριμνας (due regard). Παρά τις αποκλίνουσες ερμηνείες και τις μονομερείς διεκδικήσεις ορισμένων κρατών, διαπιστώνεται ότι το διεθνές δίκαιο παρέχει ένα συνεκτικό και ανθεκτικό πλαίσιο ρύθμισης, το οποίο ωστόσο απαιτεί συνεχή διπλωματική εγρήγορση και τήρηση των κανόνων για τη διασφάλιση της διεθνούς σταθερότητας.

Abstract

This thesis examines the legal regime governing warship passage and the conduct of military exercises across maritime zones under contemporary International Law of the Sea. The central research question investigates whether the existing regulatory framework, primarily enshrined in the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS 1982) and customary international law, provides a sufficient basis for balancing the competing interests between the navigational freedoms of naval powers and the sovereign rights or security concerns of coastal states.

The methodological approach combines the interpretive analysis of treaty provisions with an examination of international jurisprudence and state practice. The analysis distinctly covers the regimes of innocent passage in the territorial sea, transit passage in international straits, and freedom of navigation in the Exclusive Economic Zone (EEZ) and the High Seas. Furthermore, contemporary challenges are explored, such as the status of Unmanned Surface/Underwater Vessels (USVs/UUVs).

The findings demonstrate that warships enjoy the right of innocent passage generally without a requirement for prior authorization, while military exercises in the EEZ fall within "other internationally lawful uses" of the sea, subject to the principle of due regard. Despite divergent interpretations and excessive maritime claims by certain states, it is concluded that international law provides a coherent and resilient regulatory framework, which nonetheless requires continuous diplomatic vigilance and adherence to rules to ensure international stability.

Κεφάλαιο 1 – Εισαγωγή

Η ελεύθερη χρήση των θαλασσών και οι κυριαρχικές αξιώσεις των παράκτιων κρατών βρίσκονται διαχρονικά σε λεπτή ισορροπία στο διεθνές δίκαιο¹. Η διέλευση πολεμικών πλοίων και η διεξαγωγή στρατιωτικών ασκήσεων στις θαλάσσιες ζώνες αποτελούν χαρακτηριστικές εκφάνσεις αυτής της ισορροπίας, καθώς άπτονται αφενός ζητημάτων εθνικής ασφάλειας και αφετέρου της αρχής της ελευθερίας ναυσιπλοΐας². Ιστορικά, μετά από περιστατικά και εξελίξεις στη διεθνή πρακτική (όπως το επεισόδιο των Στενών της Κέρκυρας το 1946³ και άλλες ψυχροπολεμικές εντάσεις), οι κανόνες για τη ναυτική διέλευση κωδικοποιήθηκαν προοδευτικά, με αποκορύφωμα τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982 (UNCLOS)⁴, η οποία καθιέρωσε θεμελιώδεις διατάξεις όπως το δικαίωμα αβλαβούς διέλευσης⁵ και τις ελευθερίες ναυσιπλοΐας στα διεθνή ύδατα⁶. Σύμφωνα με το ισχύον πλαίσιο, τα πολεμικά πλοία απολαύουν δικαιώματος αβλαβούς διέλευσης ακόμα και μέσω ξένων χωρικών υδάτων, εφόσον δεν διαταράσσουν την ειρήνη, τάξη ή ασφάλεια του παράκτιου κράτους, και δεν απαιτείται προηγούμενη ειδοποίηση ή άδεια για τη διέλευσή τους βάσει των επικρατούσων ερμηνειών του διεθνούς δικαίου⁷. Εντούτοις, η παρουσία ξένων ναυτικών δυνάμεων πλησίον των ακτών συχνά πυροδοτεί εντάσεις και αναδεικνύει διαφορετικές ερμηνείες των κανόνων: ορισμένα παράκτια κράτη επιχειρούν να επιβάλουν περιορισμούς σε

¹ Kraska, J. (2011). *Maritime power and the law of the sea: Expeditionary operations in world politics*. Oxford University Press. (pp. 127–128), Valencia, M. J. (2005). Introduction: Military and intelligence gathering activities in the exclusive economic zone: Consensus and disagreement. *Marine Policy*, 29(2), 97–105. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2004.08.002>

² Van Dyke, J. M. (2005). The disappearing right to navigational freedom in the exclusive economic zone. *Marine Policy*, 29(2), 107–121. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2004.08.007>

³ International Court of Justice. (1949). *Corfu Channel (United Kingdom v. Albania)*, Judgment, I.C.J. Reports 1949, pp. 28–30.

⁴ Bernard H. Oxman, *The Regime of Warships Under the United Nations Convention on the Law of the Sea*, 1984, p. 810

⁵ UNCLOS 1982, art. 17

⁶ UNCLOS 1982, art. 87

⁷ Churchill & Lowe, *The Law of the Sea* (3rd ed.). Huntington, NY: Juris Publishing, Inc., 1999, p. 120, Roach & Smith, 2012, p. 140, Neubauer, R. D. (1988). The right of innocent passage for warships in the territorial sea: A response to the Soviet Union. *Naval War College Review*, 41(2), Article 6. <https://digital-commons.usnwc.edu/nwc-review/vol41/iss2/6/>

ναυτικές δραστηριότητες ξένων κρατών επικαλούμενα την εθνική τους ασφάλεια, ενώ οι ναυτικές δυνάμεις ανοικτής θαλάσσης τονίζουν την προτεραιότητα της ελευθερίας ναυσιπλοΐας⁸. Στο σύγχρονο διεθνές σύστημα, η στρατηγική σημασία των θαλασσιών ζωνών έχει ενταθεί, και οι διαφορές ως προς τα δικαιώματα διέλευσης πολεμικών πλοίων βρίσκονται στο επίκεντρο τόσο των ανταγωνισμών μεταξύ μεγάλων δυνάμεων όσο και περιφερειακών κρίσεων. Πρόσφατα περιστατικά το καταδεικνύουν με ενάργεια: στη Νότια Σινική Θάλασσα, κινεζικό αντιτορπιλικό πλησίασε επικίνδυνα σε απόσταση μόλις 40 μέτρων αμερικανικό πολεμικό κατά τη διάρκεια ναυτικής περιπολίας, αναγκάζοντας το τελευταίο να προβεί σε ελιγμούς αποφυγής σύγκρουσης στην Ανατολική Μεσόγειο, ελληνικά και τουρκικά πολεμικά πλοία ενεπλάκησαν σε επικίνδυνους ελιγμούς – με αποκορύφωμα μια σύγκρουση φρεγατών το 2020⁹ κατά τη διάρκεια αντιπαράθεσης γύρω από έρευνες υδρογονανθράκων σε αμφισβητούμενα ύδατα και στη Μαύρη Θάλασσα, η διέλευση του βρετανικού αντιτορπιλικού HMS Defender κοντά στην Κριμαία το 2021 προκάλεσε ρωσικές προειδοποιήσεις με πραγματικά πυρά, παρότι το Ηνωμένο Βασίλειο επέμεινε ότι το πολεμικό του απλώς ασκούσε δικαίωμα αβλαβούς διέλευσης σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο. Τα παραδείγματα αυτά υπογραμμίζουν¹⁰ ότι το ζήτημα της ρύθμισης της ναυτικής διέλευσης πολεμικών σκαφών και των στρατιωτικών δραστηριοτήτων στις θάλασσες δεν είναι θεωρητικό, αλλά ένα επίκαιρο και επιτακτικό διακύβευμα για τη διεθνή νομιμότητα και σταθερότητα.

Το κεντρικό ερευνητικό ερώτημα της παρούσας μελέτης διατυπώνεται ως εξής: «Παρέχει το ισχύον διεθνές δίκαιο της θάλασσας επαρκές και σαφές πλαίσιο για τη ρύθμιση της διέλευσης πολεμικών πλοίων και της διεξαγωγής στρατιωτικών ασκήσεων στις θαλάσσιες ζώνες;». Το ερώτημα αυτό αναδεικνύει μια σύνθετη προβληματική, καθώς αφορά τόσο την επάρκεια των ισχυόντων νομικών κανόνων όσο και τη σαφήνεια της εφαρμογής τους στην πράξη¹¹. Η παρούσα μελέτη υποστηρίζει ότι, παρά τη σχετική πληρότητα που προσφέρει η UNCLOS και οι

⁸ Klein, N. (2011). *Maritime security and the law of the sea*. Oxford University Press. (pp. 35–37).

⁹ <https://www.reuters.com/article/markets/greek-and-turkish-warships-in-mini-collision-defence-source-idUSL8N2FG22E/#:~:text=of one of its Turkish,naval escorts, the Kemal Reis, πρόσβαση στις 10/10/25>

¹⁰ Lesser, Ünlühisarcıklı, & Kausch, 2020, para. 15

¹¹ Crawford, J. (2019). *Brownlie's principles of public international law* (9th ed.). Oxford University Press. (pp. 302–304).

γενικές αρχές του εθιμικού δικαίου της θάλασσας, εξακολουθούν να υπάρχουν σημαντικά σημεία ασάφειας και κενά ως προς τα εν λόγω ζητήματα – ιδίως σε ό,τι αφορά τις στρατιωτικές δραστηριότητες στην αποκλειστική οικονομική ζώνη (ΑΟΖ) Ενδεικτικά, η UNCLOS επιχειρεί μεν να εξισορροπήσει τα συμφέροντα παράκτιων και ναυτικών κρατών, πλην όμως παραμένει σιωπηλή ή διφορούμενη ως προς τη νομιμότητα ορισμένων ξένων στρατιωτικών ενεργειών¹² στις θαλάσσιες ζώνες ενός κράτους, γεγονός που οδηγεί σε αποκλίνουσες ερμηνείες στην κρατική πρακτική. Από την άλλη πλευρά, αναγνωρίζεται ότι υπάρχει και η αντίθετη οπτική: πολλοί αναλυτές και ναυτικές δυνάμεις υποστηρίζουν πως το ισχύον καθεστώς είναι ήδη επαρκές και σαφές, δεδομένου ότι η UNCLOS κατοχυρώνει την ελευθερία ναυσιπλοΐας για όλα τα σκάφη (συμπεριλαμβανομένων των πολεμικών πλοίων) και ότι οι μονομερείς περιορισμοί που προβάλλουν ορισμένα κράτη – όπως η απαίτηση προηγούμενης άδειας για την είσοδο πολεμικών πλοίων στα χωρικά ύδατα ή η απαγόρευση στρατιωτικών γυμνασίων στην ΑΟΖ τους – συνιστούν υπερβολικές αξιώσεις χωρίς έρεισμα στη Σύμβαση¹³. Στο ίδιο πνεύμα, ναυτικές δυνάμεις όπως οι Ηνωμένες Πολιτείες διακηρύσσουν ρητά ότι θα συνεχίσουν να πλέουν και να επιχειρούν οπουδήποτε το επιτρέπει το διεθνές δίκαιο¹⁴, θεωρώντας ότι τέτοιες δραστηριότητες αποτελούν δικαιώματα εγγυημένα για όλα τα κράτη. Η παρούσα μελέτη υποστηρίζει ότι, μολονότι το υφιστάμενο νομικό πλαίσιο της UNCLOS παρέχει ένα συνεκτικό και κατ' αρχήν επαρκές θεμέλιο ρύθμισης, εξακολουθεί να χαρακτηρίζεται από στοχευμένες ερμηνευτικές ασάφειες και κανονιστικά κενά – ιδίως αναφορικά με τις στρατιωτικές δραστηριότητες στην Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ) και τη χρήση νέων τεχνολογιών— τα οποία επιτρέπουν στα κράτη να αναπτύσσουν αποκλίνουσες πρακτικές, θέτοντας ενίοτε σε δοκιμασία τη διεθνή νομιμότητα.

Για την διερεύνηση του θέματος ακολουθείται σύνθετη μεθοδολογική προσέγγιση, που συνδυάζει θεωρητική και πρακτική ανάλυση. Ειδικότερα,

¹² Valencia, M. J. (2005). Introduction: Military and intelligence gathering activities in the EEZ: A principal source of regional tension. *Marine Policy*, 29(2), 97–99. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2004.08.002>

¹³ Heintschel von Heinegg, 2014, pp. 52–53

¹⁴ "All operations are conducted in accordance with international law and demonstrate that the United States will fly, sail and operate wherever international law allows," (Reuters, 2018) – δήλωση εκπροσώπου του Πενταγώνου (Lt. Col. Logan) σε ανταπόκριση του Reuters (21/1/2018)

αξιοποιείται η συγκριτική μέθοδος (με σύγκριση διαφορετικών νομικών καθεστώτων και εθνικών πρακτικών ως προς τις ναυτικές διελεύσεις και δραστηριότητες), η ερμηνευτική ανάλυση των νομικών κειμένων (ερμηνεία των συναφών διατάξεων του συμβατικού δικαίου – πρωτίστως της UNCLOS – και του εθιμικού διεθνούς δικαίου), καθώς και η νομολογιακή προσέγγιση μέσω μελέτης δικαστικών και διαιτητικών αποφάσεων. Παράλληλα, εξετάζεται η διεθνής πρακτική των κρατών και η σχετική νομολογία (λ.χ. η νομολογία του Διεθνούς Δικαστηρίου της Χάγης και διαιτητικών δικαστηρίων όπως η Απόφαση Διαιτησίας για τη Νότια Σινική Θάλασσα του 2016¹⁵), ώστε να διαπιστωθεί πώς οι γενικοί κανόνες εφαρμόζονται ή αμφισβητούνται στην πράξη. Ως προς τη διάρθρωση της εργασίας, το Κεφάλαιο 1 λειτουργεί εισαγωγικά, παρουσιάζοντας το αντικείμενο, το ερευνητικό ερώτημα και το γενικό πλαίσιο της μελέτης. Το Κεφάλαιο 2 εξετάζει διεξοδικά το νομικό καθεστώς των πολεμικών πλοίων, συμπεριλαμβανομένου του ορισμού και των χαρακτηριστικών τους βάσει της UNCLOS, του ειδικού καθεστώτος κυριαρχίας και ασυλίας που τα διακρίνει, και των υποχρεώσεων που υπέχουν τα κράτη ως προς αυτά. Στο Κεφάλαιο 3 αναλύονται τα διαφορετικά καθεστώτα διέλευσης των πολεμικών πλοίων ανά θαλάσσια ζώνη: η αβλαβής διέλευση στα χωρικά ύδατα (και ζητήματα όπως η απαίτηση ή μη προειδοποίησης), η διέλευση διαμέσου διεθνών στενών (δικαίωμα διέλευσης τράνζιτ), η διέλευση από αρχιπελαγικές οδούς θαλάσσιας κυκλοφορίας, καθώς και η ελευθερία ναυσιπλοΐας στην ΑΟΖ και την ανοικτή θάλασσα. Έμφαση δίνεται σε αμφιλεγόμενες περιπτώσεις και στις αποκλίσεις κρατικής πρακτικής – από τις πάγιες αντιρρήσεις ορισμένων κρατών στην είσοδο ξένων πολεμικών στα χωρικά τους ύδατα¹⁶ έως τις διαφωνίες για το αν επιτρέπονται στρατιωτικές δραστηριότητες στην ΑΟΖ χωρίς συναίνεση. Το Κεφάλαιο 4 επικεντρώνεται στο νομικό καθεστώς των στρατιωτικών δραστηριοτήτων στη θάλασσα σε καιρό ειρήνης, και ιδίως στις στρατιωτικές ασκήσεις και επιχειρήσεις επιτήρησης¹⁷. Εξετάζονται οι σχετικές διατάξεις του διεθνούς δικαίου (συμβατικού και εθιμικού), όπως οι περιορισμοί που επιβάλλει η UNCLOS (π.χ. η απαγόρευση άσκησης ή χρήσης όπλων κατά τη διάρκεια αβλαβούς

¹⁵ (Permanent Court of Arbitration, 2016)

¹⁶ Klein, N. (2011). *Maritime security and the law of the sea*. Oxford University Press. (pp. 49–50).

¹⁷ Bateman, S. (2005). Hydrographic surveying in the EEZ: Differences and overlaps with marine scientific research. *Marine Policy*, 29(2), 163–170. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2004.08.011>

διέλευσης) αλλά και η απουσία ρητής ρύθμισης για τη διεξαγωγή γυμνασίων στην ΑΟΖ, καθώς και η νομολογία και πρακτική που έχουν διαμορφωθεί από περιστατικά όπως οι ναυτικές επιχειρήσεις των ΗΠΑ στη Νότια Σινική Θάλασσα και οι αντιδράσεις παράκτιων κρατών. Τέλος, το Κεφάλαιο 5 (Επίλογος) συνοψίζει τα πορίσματα της έρευνας και αξιολογεί σε ποιο βαθμό το ισχύον διεθνές δίκαιο παρέχει πράγματι ένα επαρκές και σαφές ρυθμιστικό πλαίσιο ή αν απαιτούνται περαιτέρω διευκρινίσεις και ενισχυμένες διεθνείς ρυθμίσεις για την αποτελεσματική διαχείριση της διέλευσης πολεμικών πλοίων και των στρατιωτικών δραστηριοτήτων στις θάλασσες.

Κεφάλαιο 2: Το Νομικό Καθεστώς των Πολεμικών Πλοίων

2.1 Εισαγωγή: Η Ιστορική και Νομική Φυσιογνωμία του Πολεμικού Πλοίου

Το πολεμικό πλοίο αποτελεί διαχρονικά έναν κατεξοχήν βραχίονα της κρατικής κυριαρχίας στη θάλασσα¹⁸ και σύμβολο της ναυτικής ισχύος ενός κράτους¹⁹. Ήδη από τον 19ο αιώνα, δικαστικές αποφάσεις όπως η ιστορική υπόθεση *The Schooner Exchange* (1812)²⁰ κατοχύρωσαν το προνόμιο της ασυλίας²¹ των ξένων πολεμικών πλοίων, αναγνωρίζοντας ότι ένα πολεμικό σκάφος που εισέρχεται ειρηνικά σε ξένο λιμένα απολαμβάνει ασυλία δικαιοδοσίας ως έκφανση της κυριαρχικής ισότητας των κρατών. Κατά το διεθνές έθιμο που διαμορφώθηκε, τα πολεμικά πλοία αντιμετωπίζονται ως προεκτάσεις του κράτους τους στη θάλασσα²² και δεν υπόκεινται στην εδαφική δικαιοδοσία άλλων κρατών όταν επιχειρούν πέρα από τα όρια της εθνικής κυριαρχίας. Η θεμελιώδης αυτή αρχή, που ανάγει το πολεμικό πλοίο σε φορέα της κρατικής εξουσίας, υπήρξε αντικείμενο ευρείας αποδοχής και τελικά κωδικοποιήθηκε στο συμβατικό Δίκαιο της Θάλασσας τον 20ό αιώνα.

Με την εξέλιξη του δικαίου, η ιδιαιτερότητα των πολεμικών πλοίων αναγνωρίστηκε σε πλήθος διεθνών πράξεων. Οι Συμβάσεις της Γενεύης του 1958²³ για το Δίκαιο της Θάλασσας περιέλαβαν ορισμό του «πολεμικού πλοίου» και ρήτρες ασυλίας, ενώ η Σύμβαση του 1982 των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS) ενοποίησε και εξειδίκευσε το καθεστώς τους. Παράλληλα, ειδικές συμφωνίες, όπως η Σύμβαση της Χάγης VII του 1907, ρύθμισαν ζητήματα όπως η νόμιμη μετατροπή εμπορικών πλοίων σε πολεμικά, κατοχυρώνοντας την πρακτική ότι ιδιωτικά σκάφη μπορούν να αποκτήσουν το καθεστώς πολεμικού

¹⁸ Klein, N. (2011). *Maritime Security and the Law of the Sea*. Oxford University Press.

¹⁹ Kraska, J. (2011). *Maritime power and the law of the sea: Expeditionary operations in world politics*. Oxford University Press. (pp. 127–128).

²⁰ *The Schooner Exchange v. McFaddon*, 11 U.S. (7 Cranch) 116 (1812).

²¹ Klein, N. (2011). *Maritime Security and the Law of the Sea*. Oxford University Press.

²² (UNCLOS), art. 95.

²³ United Nations. (1958). *Convention on the High Seas*, arts. 8–9.

πλοίου εφόσον τεθούν υπό κρατικό έλεγχο²⁴ και φέρουν τα διακριτικά πολεμικού²⁵. Ιστορικά επίσης διαμορφώθηκαν κανόνες ευγενείας και σεβασμού: για παράδειγμα, η υποχρέωση ανταλλαγής τιμητικών χαιρετισμών κατά την είσοδο πολεμικού πλοίου σε ξένα ύδατα και η τήρηση των τοπικών κανονισμών επί λιμένα αποτελούν μακρά πρακτική που αντικατοπτρίζει την ισορροπία ανάμεσα στην κυριαρχία του παράκτιου κράτους και το ειδικό καθεστώς του πολεμικού πλοίου.

Προτού, λοιπόν, εξεταστεί πώς κινείται ένα πολεμικό πλοίο στις διάφορες θαλάσσιες ζώνες (Κεφάλαιο 3) και τι είδους επιχειρησιακές δραστηριότητες νομιμοποιείται να εκτελεί (Κεφάλαιο 4), οφείλουμε να απαντήσουμε στο ποια πλοία δικαιούνται να φέρουν αυτόν τον χαρακτηρισμό και να απολαμβάνουν της ειδικής μεταχείρισης που προβλέπει η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS).

Στο πλαίσιο αυτό, η δομή του κεφαλαίου αναπτύσσεται ως εξής: Αρχικά, επιχειρείται η εννοιολογική οριοθέτηση του πολεμικού πλοίου (Ενότητα 2.2), μέσω της ανάλυσης των σωρευτικών κριτηρίων που θέτει το άρθρο 29 της UNCLOS. Η ανάλυση εστιάζει στη σημασία της εξωτερικής σήμανσης, της στρατιωτικής διοίκησης και της πειθαρχίας, στοιχεία που διακρίνουν το πολεμικό πλοίο από τα εμπορικά σκάφη και διασφαλίζουν τη νομιμότητα της δράσης του.

Ακολούθως, εξετάζεται το θεμελιώδες προνόμιο της ετεροδικίας (Ενότητα 2.3), το οποίο αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο του καθεστώτος των πολεμικών πλοίων. Αναλύεται το εύρος της ασυλίας στις διάφορες θαλάσσιες ζώνες, καθώς και η ευθύνη του κράτους της σημαίας, η οποία λειτουργεί ως το απαραίτητο νομικό αντίβαρο έναντι των δικαιωμάτων του παράκτιου κράτους.

Εν συνεχεία, η μελέτη προχωρά στη διάκριση του πολεμικού πλοίου από τα λοιπά κρατικά πλοία μη εμπορικής χρήσης, καθώς και στις προϋποθέσεις μετατροπής εμπορικών πλοίων σε πολεμικά (Ενότητα 2.4), ζήτημα που ανακύπτει συχνά σε περιόδους κρίσεων.

Τέλος, η ανάλυση επεκτείνεται στις σύγχρονες προκλήσεις που θέτει η ραγδαία τεχνολογική εξέλιξη, και συγκεκριμένα στο εάν τα μη επανδρωμένα συστήματα (USVs/UUVs) δύνανται να υπαχθούν στον παραδοσιακό ορισμό του

²⁴ Hague Convention (VII) (1907), arts. 1–6.

²⁵ Hague Convention (VII) Relating to the Conversion of Merchant Ships into War-Ships, Oct. 18, 1907.

πολεμικού πλοίου (Ενότητα 2.5), ένα ερώτημα που δοκιμάζει τα όρια της τελεολογικής ερμηνείας της Σύμβασης.

2.2 Ορισμός και Εννοιολογική Οριοθέτηση: Η Ταυτότητα του Πολεμικού Πλοίου

Η έννοια του «πολεμικού πλοίου» στο διεθνές δίκαιο έχει αποκτήσει έναν συγκεκριμένο νομικό ορισμό, προκειμένου να διακρίνεται σαφώς από τα λοιπά είδη πλοίων. Σύμφωνα με το άρθρο 29 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS), ως πολεμικό πλοίο ορίζεται κάθε πλοίο που ανήκει στις ένοπλες δυνάμεις ενός κράτους, φέρει τα εξωτερικά διακριτικά της εθνικότητάς του, βρίσκεται υπό τη διοίκηση αξιωματικού δεόντως εξουσιοδοτημένου από την κυβέρνηση του κράτους (το όνομα του οποίου είναι καταγεγραμμένο στους σχετικούς στρατιωτικούς καταλόγους) και το πλήρωμά του υπάγεται στην πειθαρχία των τακτικών ενόπλων δυνάμεων. Από τον ορισμό αυτό προκύπτουν ορισμένα βασικά χαρακτηριστικά: το πολεμικό πλοίο είναι κρατικής ιδιοκτησίας ή χρήσης, αποτελεί οργανικό μέρος των ενόπλων δυνάμεων, φέρει εμφανώς τη σημαία και άλλα διακριτικά του κράτους σημαίας, διοικείται από στρατιωτικό ιεραρχικά εντεταλμένο και επανδρώνεται από στρατιωτικό πλήρωμα.

Η ένταξη ενός σκάφους στην έννοια του πολεμικού πλοίου δεν εξαρτάται τόσο από τον οπλισμό ή το μέγεθός του²⁶, όσο από το εάν έχει επίσημα ενταχθεί στη ναυτική δύναμη του κράτους. Ακόμη και πλοία που δεν φέρουν βαρύ οπλισμό μπορεί να είναι «πολεμικά» εφόσον πληρούν τις παραπάνω προϋποθέσεις (χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν τα βοηθητικά πλοία ναυτικού που τελούν υπό στρατιωτική διοίκηση και πειθαρχία). Αντίστροφα, ένα ιδιωτικό σκάφος με ισχυρό οπλισμό δεν μπορεί ποτέ να χαρακτηριστεί νόμιμα πολεμικό, εφόσον δεν ανήκει στις κρατικές ένοπλες δυνάμεις – διαφορετικά θα συνιστούσε πειρατικό ή παράνομο στρατιωτικό μόρφωμα. Ως εκ τούτου, η κρατική εξουσία και η επίσημη στρατιωτική ιδιότητα είναι το κεντρικό γνώρισμα της ταυτότητας του πολεμικού πλοίου.

Η εννοιολογική οριοθέτηση του πολεμικού πλοίου έχει και πρακτικές συνέπειες. Μόνο τα πολεμικά πλοία (και εξομοιούμενα με αυτά σκάφη δημόσιας

²⁶ Klein, N. (2011). *Maritime Security and the Law of the Sea*. Oxford University Press.

υπηρεσίας) δικαιούνται να ενεργούν ορισμένες πράξεις επιβολής του νόμου στην ανοικτή θάλασσα, όπως την καταδίωξη και σύλληψη πειρατικών σκαφών. Επίσης, μόνον αυτά απολαμβάνουν πλήρως το προνόμιο της κυριαρχικής ασυλίας, όπως θα αναλυθεί, σε αντίθεση με τα εμπορικά πλοία. Ο σαφής ορισμός θωρακίζει συνεπώς την ιδιαίτερη νομική μεταχείριση που επιφυλάσσει το διεθνές δίκαιο στα πολεμικά σκάφη. Παράλληλα, διασφαλίζει ότι δεν γίνεται κατάχρηση του καθεστώτος: ένα κράτος δεν μπορεί να διεκδικήσει ασυλίες ή δικαιώματα πολεμικού πλοίου για σκάφη που δεν πληρούν τα κριτήρια (π.χ. ένα κρατικό εμπορικό πλοίο ή ένα ναυλωμένο ιδιωτικό πλοίο σε εμπορική αποστολή δεν θεωρείται πολεμικό).

Στην πράξη, η εγγραφή ενός πλοίου στους στρατιωτικούς καταλόγους του κράτους και η ύψωση πολεμικής σημαίας είναι το τελικό βήμα για την απόκτηση της ιδιότητας του πολεμικού. Το διεθνές δίκαιο αφήνει στο κάθε κράτος να ορίσει ποια σκάφη του αποτελούν μέρος του Πολεμικού Ναυτικού ή άλλων ενόπλων δυνάμεων (π.χ. κάποια κράτη εντάσσουν τα σκάφη της ακτοφυλακής τους στο Πολεμικό Ναυτικό, ενώ άλλα τα διατηρούν ως χωριστό σώμα). Ωστόσο, ως προς τους τρίτους, σημασία έχει η ουσία: εάν το πλοίο λειτουργεί υπό κρατική στρατιωτική εντολή και πληροί τα αναγνωρισμένα στοιχεία του άρθρου 29 UNCLOS. Στην περίπτωση αυτή, η διεθνής κοινότητα το αντιμετωπίζει ως πολεμικό πλοίο με όλα τα συναφή δικαιώματα και υποχρεώσεις.

2.3 Το προνόμιο της ετεροδικίας και η ευθύνη του κράτους σημαίας ως αντίβαρο

Μια από τις πλέον σημαίνουσες νομικές συνέπειες της ιδιότητας του πολεμικού πλοίου είναι το προνόμιο της ετεροδικίας, δηλαδή η ασυλία του από την αλλοδαπή δικαιοδοσία. Τα πολεμικά πλοία, ως όργανα του κράτους, δεν υπόκεινται στη δικαιοδοσία άλλων κρατών όταν βρίσκονται πέραν των ορίων της εδαφικής κυριαρχίας εκείνων²⁷. Ακόμη και εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης ή των εσωτερικών υδάτων ενός παράκτιου κράτους, όπου το παράκτιο κράτος έχει κυριαρχία, το διεθνές δίκαιο αναγνωρίζει ότι τα ξένα πολεμικά πλοία διατηρούν την ασυλία τους από κάθε μέτρο καταναγκαστικής εφαρμογής του παράκτιου κράτους. Αυτό σημαίνει ότι αρχές του παράκτιου κράτους δεν μπορούν να προβούν σε νηοψία,

²⁷ Crawford, J. (2019). *Brownlie's principles of public international law* (9th ed.). Oxford University Press. (pp. 302–303).

σύλληψη ή άλλη άσκηση διοικητικής/δικαστικής εξουσίας²⁸ επί του πολεμικού πλοίου ή του πληρώματός του χωρίς την άδεια του κράτους σημαίας. Η ασυλία αυτή εκτείνεται τόσο στη ποινική όσο και στην αστική δικαιοδοσία: το πολεμικό πλοίο δεν μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο αγωγών, κατασχέσεων ή μέτρων εκτέλεσης από ξένα δικαστήρια.

Η UNCLOS επιβεβαιώνει ρητά το καθεστώς αυτό. Το άρθρο 32 ορίζει ότι, πέραν συγκεκριμένων εξαιρέσεων που προβλέπονται στην ίδια τη Σύμβαση (όπως η υποχρέωση συμμόρφωσης με τους κανόνες αβλαβούς διέλευσης ή η ευθύνη για ζημιές, βλ. κατωτέρω), «ουδεμία διάταξη της Σύμβασης επηρεάζει τις ασυλίες των πολεμικών πλοίων και λοιπών κρατικών πλοίων που χρησιμοποιούνται για μη εμπορικό σκοπό». Στην ανοικτή θάλασσα και την ΑΟΖ, η ασυλία των πολεμικών πλοίων είναι απόλυτη: το άρθρο 95 UNCLOS καθιερώνει ότι «τα πολεμικά πλοία στην ανοικτή θάλασσα απολαύουν πλήρους ασυλίας από τη δικαιοδοσία οποιουδήποτε κράτους πλην του κράτους της σημαίας», ενώ το άρθρο 96 επεκτείνει την ίδια αρχή και σε πλοία που ανήκουν ή χρησιμοποιούνται από κράτος για αποκλειστικά δημόσιες μη εμπορικές υπηρεσίες. Πρόκειται για κανόνες που αντανakλούν μακρόχρονο εθιμικό δίκαιο²⁹: διακηρύσσουν ότι ένα κράτος δεν μπορεί να ασκεί καταναγκαστική εξουσία επί των πολεμικών ή άλλων κρατικών σκαφών ενός άλλου κράτους χωρίς συναίνεση, κατοχυρώνοντας έτσι την αρχή της κυριαρχικής ισότητας στη θάλασσα.

Η ετεροδικία των πολεμικών πλοίων, ωστόσο, δεν είναι απόλυτα ανέλεγκτη. Ως αντίβαρο στο ευρύ αυτό προνόμιο, το διεθνές δίκαιο προβλέπει την ευθύνη του κράτους σημαίας³⁰ για τυχόν παραβάσεις ή ζημιές που προκαλεί το πολεμικό του πλοίο. Ειδικότερα, το άρθρο 31 UNCLOS ορίζει ότι το κράτος σημαίας φέρει διεθνή ευθύνη για οποιαδήποτε απώλεια ή ζημία προκληθεί σε παράκτιο κράτος από μη συμμόρφωση πολεμικού πλοίου (ή άλλου κρατικού μη εμπορικού πλοίου) προς τους νόμους και κανονισμούς του παράκτιου κράτους ή προς τις διατάξεις της Σύμβασης κατά τη διέλευση από την αιγιαλίτιδα ζώνη. Αυτό πρακτικά σημαίνει ότι,

²⁸ United Nations. (1982). *UNCLOS*, art. 32., Allen, C. H. (2019). The peacetime right of approach and visit and effective Security Council sanctions enforcement at sea. *International Law Studies*, 95(1), Article 13. <https://digital-commons.usnwc.edu/ils/vol95/iss1/13/>

²⁹ *The Schooner Exchange v. McFaddon*, 11 U.S. (7 Cranch) 116 (1812)

³⁰ International Law Commission. (2001). Draft articles on responsibility of States for internationally wrongful acts, with commentaries (arts. 4, 31–36).

εάν ένα πολεμικό πλοίο παραβιάσει τους κανόνες του παράκτιου κράτους (π.χ. προκαλέσει περιβαλλοντική ρύπανση ή ατύχημα) και ο παράκτιος δεν μπορεί λόγω ασυλίας να επιβάλει κυρώσεις απευθείας στο πλοίο, μπορεί να ζητήσει επανόρθωση από το ίδιο το κράτος σημαίας σε διακρατικό επίπεδο³¹. Η πρόβλεψη αυτή λειτουργεί αποτρεπτικά: το κράτος σημαίας έχει ισχυρό κίνητρο να διασφαλίζει ότι τα πολεμικά του τηρούν το δίκαιο, διότι διαφορετικά θα κληθεί το ίδιο να αποκαταστήσει τη ζημία.

Επιπλέον, το άρθρο 30 UNCLOS παρέχει στο παράκτιο κράτος ένα σαφές – έστω περιορισμένο– ένδικο βοήθημα στην περίπτωση που ένα ξένο πολεμικό πλοίο δεν συμμορφώνεται με τους νόμους του κατά την αβλαβή διέλευση: μπορεί να απαιτήσει την άμεση απομάκρυνσή του από τα χωρικά του ύδατα³². Αυτή η δυνατότητα «expulsion» αποτελεί τη μοναδική νόμιμη αντίδραση του παράκτιου κράτους, δεδομένου ότι κάθε άλλο μέτρο καταστολής (π.χ. σύλληψη του πλοίου ή έρευνα εντός του) απαγορεύεται λόγω ασυλίας. Έτσι, η ισορροπία που τίθεται είναι η εξής: το ξένο πολεμικό οφείλει να τηρεί τους κανόνες του παράκτιου και, αν δεν το πράξει, μπορεί να του ζητηθεί να αποχωρήσει, ενώ για τυχόν βλάβες την ευθύνη φέρει το κράτος του.

Στην πράξη δεν είναι σπάνιο να προκύπτουν περιστατικά όπου δοκιμάζεται η αρχή της ασυλίας. Χαρακτηριστική περίπτωση αποτελεί η υπόθεση της ARA Libertad (2012), όπου οι αρχές της Γκάνας κράτησαν σε λιμένα ένα εκπαιδευτικό πολεμικό ιστοφόρο της Αργεντινής λόγω αξιώσεων πιστωτών³³. Το Διεθνές Δικαστήριο Δικαίου Θάλασσας (ITLOS) έκρινε ότι το πολεμικό πλοίο απολάμβανε απόλυτης ασυλίας και διέταξε την άμεση απελευθέρωσή του, υπογραμμίζοντας ότι η άσκηση καταναγκαστικών μέτρων συνιστά παραβίαση του διεθνούς δικαίου³⁴. Η απόφαση αυτή επαναβεβαίωσε ότι η ασυλία των πολεμικών πλοίων είναι κανόνας θεμελιώδης. Παρομοίως, σε περιστατικά όπως η παρενόχληση του ωκεανογραφικού σκάφους USNS Bowditch από κινεζικό πολεμικό στη Νότια Σινική Θάλασσα το

³¹ International Law Commission. (2001). Draft articles on responsibility of States for internationally wrongful acts, with commentaries, arts. 4, 31–36.

³² Crawford, J. (2019). Brownlie’s principles of public international law (9th ed.). Oxford University Press. (p. 303).

³³ International Tribunal for the Law of the Sea. (2012). ARA Libertad (Argentina v. Ghana), Provisional Measures, Order of 15 December 2012, Case No. 20.

³⁴ ITLOS, ARA Libertad case (Argentina v. Ghana), Order of 15 December 2012, paras. 95, 97, 108

2016³⁵, τονίστηκε από τις ΗΠΑ ότι το μη επανδρωμένο υποβρύχιο όχημα που κατασχέθηκε αποτελούσε «σκάφος με κυριαρχική ασυλία των ΗΠΑ» και ότι η ενέργεια αυτή της Κίνας συνιστούσε κατάφωρη παραβίαση του δικαίου.

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι η αρχή της ασυλίας των πολεμικών πλοίων συνοδεύεται και από ορισμένες υποχρεώσεις μέτρων αυτοσυγκράτησης εκ μέρους των κρατών. Το άρθρο 236 UNCLOS απαλλάσσει μεν τα πολεμικά και λοιπά κρατικά πλοία από τις διατάξεις περί προστασίας θαλάσσιου περιβάλλοντος, όμως επιβάλλει στο κράτος σημαίας την υποχρέωση να μεριμνά ώστε τα σκάφη του να ενεργούν κατα το δυνατόν συμβατά με τους διεθνείς περιβαλλοντικούς κανόνες. Παρόμοια, πολλά διεθνή ναυτιλιακά σύμφωνα, όπως το MARPOL για τη ρύπανση³⁶, εξαιρούν τα πολεμικά πλοία από την άμεση εφαρμογή, αλλά καλούν τα κράτη να εφαρμόζουν αντίστοιχα πρότυπα στα πολεμικά τους σε εθελοντική βάση. Αυτή η προσέγγιση διασφαλίζει ότι, ενώ η ετεροδικία διατηρείται για λόγους αρχής, δεν θα χρησιμοποιηθεί καταχρηστικά εις βάρος κοινών διεθνών αγαθών ή της δημόσιας τάξης των θαλασσών.

2.4 Διάκριση μεταξύ Πολεμικών Πλοίων και Κρατικών Πλοίων μη εμπορικής χρήσης – Μετατροπή εμπορικών πλοίων σε πολεμικά

Το διεθνές δίκαιο διακρίνει τα πολεμικά πλοία από μια ευρύτερη κατηγορία κρατικών πλοίων που επίσης δεν χρησιμοποιούνται για εμπορικούς σκοπούς³⁷. Στην κατηγορία αυτή εντάσσονται πλοία που ανήκουν ή εκμεταλλεύονται κράτη και εκτελούν δημόσια υπηρεσία, χωρίς όμως να αποτελούν μέρος των ενόπλων δυνάμεων. Παραδείγματα αποτελούν τα ακτοπλοϊκά σκάφη της ακτοφυλακής ή του λιμενικού σώματος, τα κρατικά ερευνητικά ή ωκεανογραφικά σκάφη, τα σκάφη που χρησιμοποιούνται για τελωνειακούς ή αστυνομικούς σκοπούς στη θάλασσα, καθώς και τα βοηθητικά ναυτιλιακά σκάφη (όπως ρυμουλκά ή πλωτά νοσοκομεία) που ανήκουν στο κράτος. Αν και τα πλοία αυτά δεν είναι «πολεμικά» με την αυστηρή έννοια (δεν είναι απαραίτητα ενταγμένα στο Πολεμικό Ναυτικό ούτε φέρουν

³⁵ <https://www.reuters.com/article/world/china-seizes-us-underwater-drone-in-south-china-sea-idUSKBN14526Z/>, πρόσβαση στις 12/10/2025

³⁶ International Maritime Organization. (1973/1978). International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL), διάταξη περί εξαίρεσης πολεμικών/κρατικών πλοίων.

³⁷ United Nations. (1982). *UNCLOS*, arts. 95–96.

στρατιωτικό προσωπικό), το δίκαιο της θάλασσας τους αναγνωρίζει επίσης προνόμια ασυλίας όταν χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για κρατική μη εμπορική υπηρεσία. Συγκεκριμένα, το άρθρο 96 UNCLOS καθιερώνει πλήρη ασυλία για τα πλοία που ανήκουν ή χρησιμοποιούνται από κράτος σε μη εμπορικές κυβερνητικές υπηρεσίες. Επιπλέον, το άρθρο 32 UNCLOS (όπως προαναφέρθηκε) εξομοιώνει την ασυλία των πολεμικών πλοίων με εκείνη των λοιπών κρατικών μη εμπορικών πλοίων. Έτσι, ένα σκάφος ακτοφυλακής ή ένα κρατικό ερευνητικό πλοίο απολαμβάνει κι αυτό ασυλίας απέναντι στη δικαιοδοσία άλλων κρατών όσο λειτουργεί σε δημόσια υπηρεσία και όχι για κερδοσκοπικούς/εμπορικούς σκοπούς.

Ωστόσο, υπάρχει σαφής νομική διάκριση ανάμεσα στο πολεμικό πλοίο και σε ένα κρατικό μη πολεμικό πλοίο. Το πολεμικό αποτελεί μέρος των ενόπλων δυνάμεων και κατά κανόνα φέρει πολεμικό οπλισμό, με αποστολή που μπορεί να περιλαμβάνει την άμυνα ή την ένοπλη δράση για λογαριασμό του κράτους. Αντίθετα, ένα κρατικό πλοίο μη εμπορικής χρήσης (λ.χ. ένα περιπολικό λιμενικού) ασκεί μεν δημόσια εξουσία αλλά δεν θεωρείται μονάδα μάχης σε διεθνείς συρράξεις. Αυτή η διάκριση έχει σημασία στο πεδίο του δικαίου των ενόπλων συγκρούσεων: μόνον τα πολεμικά πλοία (και όσα εξομοιωθούν πλήρως με αυτά) έχουν το δικαίωμα να εμπλακούν σε εχθροπραξίες ως νόμιμοι μαχητές υπό τη σημαία τους³⁸. Τα άλλα κρατικά πλοία, αν πρόκειται να συμμετάσχουν σε πολεμικές επιχειρήσεις, θα πρέπει πρώτα να μετατραπούν επισήμως σε πολεμικά, αλλιώς η συμμετοχή τους σε εχθροπραξίες θα ήταν παράτυπη.

Η δυνατότητα μετατροπής εμπορικών πλοίων σε πολεμικά αποτελεί αναγνωρισμένο δικαίωμα των κρατών, υπό ορισμένες προϋποθέσεις. Ήδη προ του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, η Σύμβαση της Χάγης VII (1907) περί μετατροπής εμπορικών πλοίων σε πολεμικά προέβλεψε ότι η μετατροπή είναι νόμιμη μόνο εφόσον το κράτος συμμορφωθεί με συγκεκριμένους όρους: το πλοίο πρέπει να τεθεί υπό κυβερνητική εξουσία και έλεγχο, να φέρει τα διακριτικά πολεμικού πλοίου (εθνική πολεμική σημαία κ.λπ.), να υπόκειται στους κανόνες της στρατιωτικής πειθαρχίας και να αναγγελθεί η μετατροπή του³⁹. Η λογική πίσω από αυτούς τους κανόνες είναι να μην χρησιμοποιούνται δόλια τα πολιτικά σκάφη για πολεμικές

³⁸ International Institute of Humanitarian Law. (1994). San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea.

³⁹ Hague Convention (VII) (1907), arts. 1–6.

ενέργειες – η πρακτική των λεγόμενων Q-ships (ένοπλων εμπορικών σκαφών μεταμφιεσμένων σε εμπορικά) θεωρείται απατηλή και αντίθετη με το δίκαιο του πολέμου, εφόσον δεν έχει προηγηθεί σαφής μετατροπή σε πολεμικό σκάφος. Στη συγχρονη εποχή, κράτη σπάνια χρειάστηκε να μετατρέψουν εμπορικά πλοία σε πολεμικά, ωστόσο η δυνατότητα παραμένει νομικά ανοιχτή, ιδίως σε καταστάσεις εκτάκτου ανάγκης ή πολέμου όπου το ναυτικό δυναμικό χρειάζεται ενίσχυση. Η μετατροπή εν καιρώ ειρήνης συνήθως λαμβάνει χώρα με την ένταξη βοηθητικών πλοίων ή ναυλωμένων ιδιωτικών πλοίων στην υπηρεσία του Πολεμικού Ναυτικού. Για παράδειγμα, οι Ηνωμένες Πολιτείες χρησιμοποιούν το Military Sealift Command για να ναυλώνουν εμπορικά πλοία και να τα εντάσσουν σε μεταφορικό έργο υπέρ των ενόπλων δυνάμεων⁴⁰. Παρότι τα πλοία αυτά είναι επανδρωμένα από πολιτικά πληρώματα, θεωρούνται κρατικά μη εμπορικά και τυγχάνουν κυριαρχικής ασυλίας όσο υπηρετούν αποκλειστικά κρατικούς σκοπούς. Εάν όμως το κράτος αποφασίσει να τα μετατρέψει πλήρως σε πολεμικά, θα τα ενσωματώσει στη ναυτική του δύναμη υπό στρατιωτική διοίκηση.

Σημαντική επίσης είναι η διαφοροποίηση από τα κρατικά πλοία που εμπλέκονται σε εμπορικές δραστηριότητες. Ένα πλοίο μπορεί να ανήκει σε κράτος αλλά να λειτουργεί με εμπορικό χαρακτήρα – για παράδειγμα, ένα κρατικό ναυπηγείο ή μια εθνική ναυτιλιακή εταιρεία μπορεί να εκμεταλλεύεται φορτηγά πλοία για κέρδος. Τα πλοία αυτά δεν απολαμβάνουν καμίας ασυλίας και αντιμετωπίζονται ως εμπορικά, σύμφωνα με την αρχή *par in parem* που απέκλεισε την επίκληση κρατικής ασυλίας σε πράξεις *iure gestionis* (ιδιωτικής/εμπορικής φύσης)⁴¹. Η UNCLOS με το άρθρο 96 καθιστά ξεκάθαρο ότι μόνο όσα πλοία είναι σε κρατική μη εμπορική υπηρεσία έχουν ασυλία. Αυτή η διάταξη αποκρυσταλλώνει νομολογία και πρακτικές του 20ού αιώνα (όπως η υπόθεση *Prefecture of Tokyo v. The Tesoro* στην Ιαπωνία ή η νομολογία *Victory Transport* στις ΗΠΑ) που περιόρισαν την κρατική ασυλία στα πολεμικά και συναφή δημόσια σκάφη, αποκλείοντας τα αμιγώς εμπορικά⁴².

⁴⁰ <https://www.msc.usff.navy.mil/>, προσβαση στις 14/10/25

⁴¹ *Victory Transport Inc. v. Comisaria General de Abastecimientos y Transportes*, 336 F.2d 354 (2d Cir. 1964).

⁴² United Nations. (2004). *United Nations Convention on Jurisdictional Immunities of States and Their Property*. , *Congreso del Partido* [1983] 1 A.C. 244 (H.L.).

Συμπερασματικά, το διεθνές δίκαιο αναγνωρίζει μεν ένα ενιαίο προνόμιο ασυλίας για όλα τα κρατικά πλοία που δεν έχουν εμπορικό σκοπό, όμως διατηρεί την εννοιολογική και λειτουργική διάκριση ανάμεσα στα πολεμικά και στα λοιπά κρατικά. Τα πολεμικά πλοία είναι η κύρια κατηγορία με επιπρόσθετες αποστολές (στρατιωτικές επιχειρήσεις, συμμετοχή σε συρράξεις) και σαφώς οριοθετημένη ταυτότητα υπό το άρθρο 29 UNCLOS. Τα λοιπά κρατικά πλοία, μολοντί καλύπτονται από την ασυλία, δεν διαθέτουν τις ίδιες πολεμικές αρμοδιότητες και υπόκεινται σε πιο περιορισμένους ρόλους. Σε κάθε περίπτωση, η μεταπήδηση από το ένα καθεστώς στο άλλο –ιδίως η μετατροπή εμπορικών σε πολεμικά– απαιτεί τις προσήκουσες ενέργειες εκ μέρους του κράτους, ώστε να τηρείται η διαφάνεια και η νομιμότητα στο καθεστώς των πλοίων.

2.5 Η Πρόκληση των Μη Επανδρωμένων Συστημάτων (USVs/ UUVs)

Η ταχεία επιχειρησιακή ωρίμανση των μη επανδρωμένων ναυτικών συστημάτων, τόσο των μη επανδρωμένων επιφανειακών σκαφών (USVs) όσο και των μη επανδρωμένων υποβρυχίων οχημάτων (UUVs), δοκιμάζει έναν από τους πιο «ανθρωποκεντρικούς» δομικούς λίθους του κλασικού δικαίου της θάλασσας: την παραδοχή ότι το πλοίο είναι αναγκαστικά επανδρωμένο⁴³. Η UNCLOS, υιοθετημένη σε μια εποχή όπου η τεχνολογία δεν επέτρεπε ουσιωδώς αυτοτελή ή τηλεχειριζόμενα σκάφη μεγάλης επιχειρησιακής αξίας, ορίζει στο άρθρο 29 ως πολεμικό πλοίο εκείνο που, πέραν της ένταξής του στις ένοπλες δυνάμεις, της εξωτερικής σήμανσης και της διοίκησης από δεόντως εξουσιοδοτημένο αξιωματικό, είναι «επανδρωμένο από πλήρωμα» που υπάγεται σε τακτική στρατιωτική πειθαρχία. Το κριτήριο αυτό –“manned by a crew”– δεν λειτουργεί ως περιγραφική λεπτομέρεια, αλλά ως κανονιστική προϋπόθεση που εξασφαλίζει ότι η χρήση του πλοίου ως φορέα κρατικής ισχύος συνοδεύεται από ανθρώπινη ευθύνη, ιεραρχικό έλεγχο και δυνατότητα λογοδοσίας⁴⁴. Ακριβώς εδώ ανακύπτει το σύγχρονο ερμηνευτικό δίλημμα. Αν μπορεί, δηλαδή, ένα πλήρως αυτόνομο ή τηλεχειριζόμενο σκάφος, στερούμενο φυσικής παρουσίας πληρώματος επί του ίδιου του μέσου, να χαρακτηριστεί «πολεμικό πλοίο» και, ως τέτοιο, να απολαμβάνει το πλήρες πλέγμα

⁴³ United Nations. (1982). *UNCLOS*, art. 29.

⁴⁴ International Law Commission. (2001). *Draft articles on State responsibility*

κυριαρχικής ασυλίας που το διεθνές δίκαιο αναγνωρίζει στα όργανα της κρατικής εξουσίας στη θάλασσα.

Η αυστηρή ερμηνεία του άρθρου 29 φαίνεται να οδηγεί σε αποκλεισμό⁴⁵, τουλάχιστον ως προς τα πλήρως μη επανδρωμένα συστήματα: η έννοια του πληρώματος, στην κοινή και νομική της χρήση κατά τον χρόνο θέσπισης της Σύμβασης, προϋποθέτει φυσική παρουσία ανθρώπων επί του πλοίου, οι οποίοι εκτελούν λειτουργίες πλοήγησης, ασφάλειας και επιχειρησιακής διαχείρισης. Αν και τα συστήματα αυτά φέρουν κρατική σήμανση και τελούν υπό στρατιωτική διοίκηση, η αυστηρή προσκόλληση στα παραπάνω δημιουργεί ένα εμφανές κανονιστικό κενό. Όπως επισημαίνουν οι Klein, Guilfoyle D., Karim M. S. και McLaughlin R.⁴⁶, ο αποκλεισμός των USVs/UUVs από την κατηγορία των πολεμικών πλοίων δεν εξαλείφει την επιχειρησιακή πραγματικότητα της χρήσης τους ως μέσων ναυτικής ισχύος, αλλά αποδυναμώνει τη νομική προβλεψιμότητα, ιδίως σε ζητήματα ασυλίας και κανόνων εμπλοκής. Εάν δεν θεωρηθούν "πλοία" (vessels) ή "πολεμικά πλοία" (warships), κινδυνεύουν να κατηγοριοποιηθούν ως απλά "συστήματα" ή "συσσκευές" (devices), χάνοντας τα προνόμια της κυριαρχικής ετεροδικίας που είναι κρίσιμα για τις ναυτικές επιχειρήσεις.

Προς άρση αυτού του αδιεξόδου, η σύγχρονη ακαδημαϊκή έρευνα προκρίνει την λειτουργική ερμηνεία (functional approach) του άρθρου 29. Σύμφωνα με τον Rob McLaughlin⁴⁷, η απαίτηση του πληρώματος («manned by a crew») δεν πρέπει να ερμηνεύεται ως βιολογική προϋπόθεση φυσικής παρουσίας επί του καταστρώματος, αλλά ως νομική απαίτηση για δυνατότητα απόδοσης ευθύνης (attribution) και πειθαρχικού ελέγχου. Ο πυρήνας της διάταξης, ήτοι η υπαγωγή σε «κανονική στρατιωτική πειθαρχία», εξυπηρετείται εφόσον υπάρχει ένας ανθρώπινος παράγοντας (man-in-the-loop) που ελέγχει το σκάφος, έστω και εξ αποστάσεως.

Υπό το πρίσμα αυτό, εισάγεται η έννοια της "εποικοδομητικής παρουσίας" (constructive presence) του πληρώματος: ένα τηλεχειριζόμενο USV με

⁴⁵ Klein, N. (2011). *Maritime Security and the Law of the Sea*. Oxford University Press.

⁴⁶ Klein, N., Guilfoyle, D., Karim, M. S., & McLaughlin, R. (2020). Maritime Autonomous Vehicles: New Frontiers in the Law of the Sea. *International & Comparative Law Quarterly*, 69(3), 719-734.

⁴⁷ McLaughlin, R. (2019). Unmanned Naval Vehicles and the Law of Naval Warfare. In *International Law Studies* (Vol. 95). US Naval War College., McLaughlin, R. (2011). Unmanned Naval Vehicles at Sea: USVs, UUVs, and the Adequacy of the Law. *Journal of Law, Information and Science*, 21(2).

καθορισμένους χειριστές που ενεργούν ως "λειτουργικό πλήρωμα", υπόκεινται σε στρατιωτική ιεραρχία και φέρουν την ευθύνη των πράξεων του σκάφους, ικανοποιεί την ρατίοτου κανόνα. Η προσέγγιση αυτή γεφυρώνει το χάσμα μεταξύ της τεχνολογίας και του Δικαίου της Θάλασσας, διασφαλίζοντας ότι η κρατική ισχύς ασκείται πάντα υπό καθεστώς λογοδοσίας, ανεξαρτήτως του αν ο χειριστής βρίσκεται εν πλω ή σε σταθμό ξηράς.»

Η συζήτηση αποκτά ιδιαίτερο βάρος όταν η αυτονομία αυξάνει. Όσο το σύστημα μεταβαίνει από απομακρυσμένο χειρισμό σε υψηλού βαθμού αυτονομία, τόσο δυσχεραίνεται η θεμελίωση μιας «αλυσίδας ευθύνης» συμβατής με την παραδοσιακή λογική του άρθρου 29 και, συνακόλουθα, τόσο εντείνεται ο κίνδυνος νομικής ασάφειας. Δεν είναι τυχαίο ότι και οι εργασίες σε διεθνές ρυθμιστικό επίπεδο για τα αυτόνομα πλοία (MASS) αναδεικνύουν ως κεντρικό ζήτημα ακριβώς την αποσαφήνιση εννοιών όπως «πλοίαρχος», «πλήρωμα» ή «υπεύθυνο πρόσωπο», ιδίως σε σενάρια απομακρυσμένου χειρισμού ή πλήρους αυτονομίας⁴⁸.

Το ζήτημα της ταξινόμησης, ωστόσο, δεν εξαντλείται στο αν ένα USV/UUV είναι «πολεμικό πλοίο» με την αυστηρή έννοια. Στο πεδίο της κυριαρχικής ασυλίας, η UNCLOS διακρίνει μεταξύ πολεμικών πλοίων και λοιπών κρατικών πλοίων που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για μη εμπορική δημόσια υπηρεσία. Η σύγχρονη προβληματική, συνεπώς, είναι διττή. Πρώτον, αν τα μη επανδρωμένα μέσα μπορούν να θεωρηθούν «πλοία/σκάφη» για τους σκοπούς του δικαίου της θάλασσας και, δεύτερον, αν –και υπό ποιες προϋποθέσεις– απολαύουν κυριαρχικής ασυλίας ως κρατικά μέσα. Η σύγχρονη βιβλιογραφία έχει επισημάνει ότι⁴⁹, ακόμη κι αν ένα μη επανδρωμένο σύστημα δεν μπορεί εύκολα να ενταχθεί στην κατηγορία του «πολεμικού πλοίου», αυτό δεν συνεπάγεται ότι στερείται προστασίας: εφόσον πρόκειται για κρατικό μέσο σε αποκλειστικά μη εμπορική υπηρεσία, μπορεί να θεμελιωθεί αξίωση κυριαρχικής ασυλίας κατά το εθιμικό δίκαιο, σε συνάφεια με τη

⁴⁸ International Maritime Organization. (2021). Outcome of the regulatory scoping exercise for the use of Maritime Autonomous Surface Ships (MASS)

⁴⁹ Βλ. σχετική ανάλυση σε **Schmitt, M. N., & Goddard, D. S.** (2016). International law and the military use of unmanned maritime systems. *International Review of the Red Cross*, 98(2), 567–592 (ειδικότερα σελ. 577–579, όπου υποστηρίζεται ότι ακόμη και αν τα USVs δεν πληρούν τα κριτήρια του άρθρου 29, απολαμβάνουν ετεροδικίας βάσει των άρθρων 95-96 της UNCLOS ως κρατικά πλοία). Επίσης, βλ. **Klein, N., Guilfoyle, D., Karim, M. S., & McLaughlin, R.** (2020). Maritime Autonomous Vehicles: New Frontiers in the Law of the Sea. *International & Comparative Law Quarterly*, 69(3), 719–734.

λογική των σχετικών διατάξεων της UNCLOS. Αυτή η διάκριση είναι κρίσιμη, διότι επιτρέπει μια λειτουργική λύση. Ακόμη κι αν η «πολεμική» ιδιότητα παραμείνει αμφισβητήσιμη για τα πλήρως μη επανδρωμένα συστήματα, η αναγνώριση ασυλίας ως κρατικών μέσων περιορίζει τον κίνδυνο κλιμάκωσης και ενισχύει την προβλεψιμότητα σε περιστατικά αλληλεπίδρασης με άλλα κράτη.

Στο επίπεδο της κρατικής πρακτικής, το περιστατικό του Δεκεμβρίου 2016, όταν μονάδα του κινεζικού ναυτικού κατέλαβε UUV που επιχειρούσε από το αμερικανικό USNS *Bowditch*, αποτελεί σημείο αναφοράς ακριβώς επειδή η αμερικανική πλευρά διατύπωσε ρητώς τον χαρακτηρισμό του UUV ως «sovereign immune vessel of the United States» και ζήτησε την άμεση επιστροφή του, επικαλούμενη υποχρεώσεις του διεθνούς δικαίου. Η σημασία του επεισοδίου δεν έγκειται μόνο στο διπλωματικό του αποτύπωμα, αλλά στη νομική του υπόρρητη θέση: ότι η κυριαρχική ασυλία δεν εξαρτάται αναγκαστικά από την επάνδρωση, αλλά από τη δημόσια κρατική ιδιότητα και τη μη εμπορική χρήση του μέσου⁵⁰. Με άλλα λόγια, η πρακτική αυτή τείνει να επεκτείνει την προστασία που η UNCLOS αποτυπώνει για κρατικά μέσα στη θάλασσα και σε βοηθητικά μη επανδρωμένα συστήματα, δημιουργώντας υλικό για επιχειρηματολογία περί εθιμικής κατεύθυνσης⁵¹, ιδίως αν η θέση αυτή επαναλαμβάνεται, γίνεται αντικείμενο αποδοχής ή δεν συναντά συνεπή αντιρρητική πρακτική. Η διαπίστωση αυτή είναι ιδιαίτερα χρήσιμη για τον άξονα της παρούσας διπλωματικής, διότι συνδέει το τεχνολογικό νέο με τον θεμελιώδη στόχο του δικαίου της θάλασσας: την πρόληψη μονομερών ενεργειών που θα υπονόμειαν τη σταθερότητα της διεθνούς ναυτικής τάξης.

Τέλος, η πρόσφατη επιχειρησιακή εμπειρία από τη Μαύρη Θάλασσα επιτείνει τον προβληματισμό ως προς την απόδοση ευθύνης και τη «νομιμοποιητική»

⁵⁰ U.S. Department of Defense. (2016, December 16). *Statement by Pentagon Press Secretary Peter Cook on Incident in South China Sea* [Press release]. <https://www.defense.gov/News/Releases/Release/Article/1032611/>, Kraska, J., & Pedrozo, R. (2016, December 16). China's Capture of U.S. Underwater Drone Violates Law of the Sea. *Lawfare*. <https://www.lawfaremedia.org/article/chinas-capture-us-underwater-drone-violates-law-sea>

⁵¹ International Law Commission. (2018). Draft conclusions on identification of customary international law.

αρχιτεκτονική της χρήσης τέτοιων μέσων⁵². Η εκτεταμένη χρήση ουκρανικών USVs στο πλαίσιο του πολέμου έχει αναδείξει ότι τα μη επανδρωμένα συστήματα, ακόμη και όταν είναι μικρού μεγέθους και χαμηλού κόστους, μπορούν να παράγουν στρατηγικά αποτελέσματα έναντι συμβατικών ναυτικών δυνάμεων. Σε ένα τέτοιο περιβάλλον, η ύπαρξη αναγνωρίσιμου ανθρώπινου ελέγχου –έστω εξ αποστάσεως– αποκτά κανονιστική αξία, διότι επιτρέπει να αποδοθούν πράξεις σε συγκεκριμένο κρατικό όργανο ή σε πρόσωπα που τελούν υπό στρατιωτική πειθαρχία, άρα να ενεργοποιηθούν οι μηχανισμοί κρατικής ευθύνης και, όπου εφαρμόζεται, οι κανόνες του δικαίου των ενόπλων συγκρούσεων στη θάλασσα. Η αμφισημία ως προς το καθεστώς των USVs/UUVs, αντιθέτως, ευνοεί επικίνδυνες «γκρίζες ζώνες»: αβεβαιότητα για τη νόμιμη αντίδραση άλλων κρατών, ασάφεια ως προς δικαιοδοσία, και αυξημένο κίνδυνο παρερμηνείας περιστατικών ως εχθρικών ενεργειών.

Το ερμηνευτικό αυτό κενό αναδεικνύει εκ νέου τη βασική διαπίστωση της εργασίας, ότι η τεχνολογική εξέλιξη τείνει να υπερκεράσει τις στατικές διατυπώσεις της Σύμβασης, υποχρεώνοντας τα κράτη να καταφεύγουν σε ερμηνευτικούς ελιγμούς που ενισχύουν τη ρευστότητα του κανονιστικού πλαισίου.

Υπό το πρίσμα αυτό, μια συνεκτική και νηφάλια κανονιστική κατεύθυνση – χωρίς να προϋποθέτει άμεση αναθεώρηση της UNCLOS– είναι η λειτουργική εξομοίωση των κρατικών μη επανδρωμένων ναυτικών συστημάτων με τα συμβατικά πολεμικά ή, τουλάχιστον, η σαφής ένταξή τους στο προστατευτικό πλαίσιο της κυριαρχικής ασυλίας όταν υπηρετούν αποκλειστικά δημόσιους, μη εμπορικούς σκοπούς. Η προσέγγιση αυτή δεν αποσκοπεί στην «επέκταση προνομίων» άνευ ορίων, αλλά στη διατήρηση της διεθνούς τάξης μέσω προβλεψιμότητας και λογοδοσίας: αναγνωρίζει ότι η κρατική ισχύς στη θάλασσα ήδη ασκείται μέσω μη επανδρωμένων μέσων, και ότι η ασφαλέστερη οδός για την αποφυγή κλιμάκωσης και την ορθή απόδοση ευθυνών είναι να εντάσσονται τα μέσα αυτά σε ένα σαφές νομικό καθεστώς, αντί να αφήνονται σε μια «ενδιάμεση» κατάσταση μεταξύ πλοίου, οπλικού συστήματος και τεχνικού εξοπλισμού. Σε τελική ανάλυση, το δίλημμα δεν είναι αν η τεχνολογία μπορεί να «χωρέσει» στην UNCLOS ως έχει, αλλά αν το διεθνές δίκαιο θα κατορθώσει να προσαρμόσει ερμηνευτικά τα εργαλεία του έτσι

⁵² Longworth, S., & Dalman, J. (2025). Unmanned surface vessels: A legal analysis based on the use in the Russia-Ukraine armed conflict (FOI Memo 9158). Totalförsvarets forskningsinstitut (FOI).

ώστε να προστατεύει, με συνέπεια, την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, την κυριαρχική ισότητα και τη σταθερότητα των θαλασσιών σχέσεων σε μια εποχή αυξανόμενης αυτονομίας.

Συμπερασματικά, το δεύτερο κεφάλαιο ανέλυσε τις πολυεπίπεδες νομικές και επιχειρησιακές προκλήσεις που ανακύπτουν από τη δραστηριότητα των πολεμικών σκαφών στις βασικές θαλάσσιες ζώνες, αναδεικνύοντας τη διαρκή διαλεκτική ένταση μεταξύ των κυριαρχικών αξιώσεων των παράκτιων κρατών και της επιταγής για ναυτική κινητικότητα. Μέσα από την κριτική επισκόπηση της αβλαβούς διέλευσης και των στρατιωτικών ασκήσεων στην ΑΟΖ, διαπιστώθηκε ότι η ερμηνευτική ασάφεια ορισμένων διατάξεων της UNCLOS —όπως η «δέουσα μέριμνα» και η «μη αναστρέψιμη διέλευση»— συχνά μετατρέπεται σε εργαλείο γεωπολιτικής πίεσης και lawfare. Ωστόσο, η νομική πολυπλοκότητα και η στρατηγική σημασία της ναυσιπλοΐας κορυφώνονται σε γεωγραφικούς σχηματισμούς όπου η διεθνής επικοινωνία εξαρτάται από στενά περάσματα και αρχιπελαγικούς σχηματισμούς. Προκειμένου να ολοκληρωθεί η εικόνα της δικαιοκρατικής ισορροπίας στη θάλασσα, το επόμενο κεφάλαιο θα εστιάσει στο ειδικό καθεστώς των διεθνών στενών και των αρχιπελαγικών υδάτων, εξετάζοντας τον πλου διέλευσης (transit passage) και τον πλου αρχιπελαγικών διαδρόμων (ASLP) ως τις ύστατες συμβατικές εγγυήσεις της παγκόσμιας ναυτικής στρατηγικής.

Κεφάλαιο 3: Καθεστώς διέλευσης πολεμικών πλοίων

Το παρόν κεφάλαιο εστιάζει στο κανονιστικό πλαίσιο της ναυσιπλοΐας υπό τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS), αναλύοντας τον τρόπο με τον οποίο το Διεθνές Δίκαιο εξισορροπεί την επιχειρησιακή απαίτηση για ναυτική κινητικότητα (naval mobility) με την ανάγκη διαφύλαξης της ασφάλειας των παράκτιων κρατών. Η εξέταση διαρθρώνεται βάσει της γεωγραφικής και νομικής διαβάθμισης των θαλασσιών ζωνών, ξεκινώντας από την κριτική ανάλυση της αβλαβούς διέλευσης στην Αιγιαλίτιδα Ζώνη και των ζητημάτων αδειοδότησης, προχωρώντας στον θεσμό του πλου διέλευσης στα Διεθνή Στενά, και καταλήγοντας στο ειδικό καθεστώς των Αρχιπελαγικών Υδάτων. Μέσα από τη συγκριτική επισκόπηση των ανωτέρω, το κεφάλαιο φιλοδοξεί να καταδείξει τα όρια της δικαιοδοσίας του παράκτιου κράτους και τις νομικές εγγυήσεις που απολαμβάνουν τα πολεμικά πλοία κατά τη μετακίνησή τους προς τα θέατρα επιχειρήσεων.

3.1 Η ιστορική εξέλιξη της νομικής κατάστασης των πολεμικών πλοίων στο δίκαιο της θάλασσας

3.1.1 Κλασικές θεωρίες και ο ρόλος των πολεμικών πλοίων στη θαλάσσια κυριαρχία

Η ελευθερία των θαλασσών⁵³ αποτέλεσε θεμελιώδη αρχή του κλασικού διεθνούς δικαίου, όπως διατυπώθηκε από τον Grotius τον 17ο αιώνα⁵⁴, όμως η πρακτική εφαρμογή της αμφισβητήθηκε όταν επρόκειτο για την παρουσία πολεμικών πλοίων κοντά στις ακτές κρατών. Από τη μια πλευρά, διεθνιστικές απόψεις υποστήριζαν ότι η ελεύθερη ναυσιπλοΐα εξυπηρετεί το γενικό συμφέρον και ότι τα πολεμικά πλοία πρέπει να μπορούν να κινούνται ανεμπόδιστα στις θάλασσες για σκοπούς επικοινωνίας, μεταφοράς και ισχύος. Από την άλλη, οι εθνικιστικές θεωρίες έδιναν έμφαση στην κρατική κυριαρχία στη θάλασσα, θεωρώντας την παρουσία ξένων πολεμικών σκαφών στα εγγύς ύδατα ως εν δυνάμει απειλή για την ασφάλεια. Η συμβιβαστική λύση που επικράτησε ήδη από τον 18ο-19ο αιώνα ήταν η αναγνώριση μιας ζώνης χωρικής θάλασσας περιορισμένου

⁵³ United Nations. (1982). United Nations Convention on the Law of the Sea (Preamble; arts. 87, 90), 1833 U.N.T.S. 3.

⁵⁴ Grotius, H. (1609/2004). *Mare Liberum / The Free Sea* (D. Armitage, Ed.). Liberty Fund.

εύρους (παραδοσιακά 3 ναυτικών μιλίων) υπό την πλήρη κυριαρχία του παράκτιου κράτους, εντός της οποίας όμως αναγνωριζόταν ένα έθιμο αβλαβούς διέλευσης όλων των πλοίων, συμπεριλαμβανομένων και των πολεμικών. Σύμφωνα με τον κανόνα του κανονιοβολισμού (cannon-shot rule) του Bynkershoek⁵⁵, το κράτος διατηρούσε έλεγχο μόνο στην απόσταση που μπορούσε να υπερασπίσει με πυροβολικό, ενώ πέραν αυτής τα πολεμικά πλοία απολάμβαναν ελευθερία πλεύσης.

Ιστορικά, πολλά κράτη απαιτούσαν διπλωματική άδεια ή προειδοποίηση⁵⁶ πριν την είσοδο ξένων πολεμικών πλοίων στα χωρικά τους ύδατα⁵⁷, θεωρώντας τούτο αναγκαίο για την αποφυγή “ένοπλων επισκέψεων”. Άλλα ναυτικά κράτη όμως, ιδίως οι ναυτικές δυνάμεις όπως η Μ. Βρετανία και οι ΗΠΑ, υποστήριζαν ότι η ειρηνική διέλευση πολεμικών πλοίων αποτελεί δικαίωμα εκ των εθίμων της διεθνούς ναυσιπλοΐας⁵⁸. Η διχογνωμία αυτή αντανακλούσε τον ρόλο των πολεμικών πλοίων ως εργαλείων κρατικής ισχύος: για μεν τις μεγάλες δυνάμεις η απρόσκοπτη ναυτική παρουσία ήταν κρίσιμη, ενώ για τα παράκτια κράτη η παρουσία ξένων ναυτικών μονάδων κοντά στις ακτές τους γεννούσε ανησυχίες ασφαλείας. Έτσι, δεν υπήρχε ομοφωνία ως προς το αν τα πολεμικά πλοία δικαιούνται αυτοδίκαιη αβλαβή διέλευση ή αν η φύση τους καθιστά την διέλευσή τους εκ προοιμίου ύποπτη.

3.1.2 Πρώτες διεθνείς κωδικοποιήσεις της διέλευσης πολεμικών πλοίων

Οι απόπειρες διεθνούς κωδικοποίησης του δικαίου της θάλασσας στις αρχές του 20ού αιώνα αντανακλούσαν τη διχογνωμία για τα πολεμικά πλοία. Στη Διάσκεψη της Χάγης το 1930⁵⁹ για τον καθορισμό του εύρους της χωρικής θάλασσας και τα δικαιώματα διέλευσης, δεν επιτεύχθηκε συμφωνία – εν μέρει λόγω της

⁵⁵ Bynkershoek, C. van. (1702/1923). *De dominio maris* (R. van Deman Magoffin, Trans.). Oxford University Press.

⁵⁶ United Nations. (1958). Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone (art. 14), 516 U.N.T.S. 205

⁵⁷ Sharma, R. (2005). An Indian perspective on military activities in the exclusive economic zone. *Marine Policy*, 29(2), 137–140. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2004.08.008>

⁵⁸ International Court of Justice. (1949, April 9). Corfu Channel (United Kingdom v. Albania), Judgment, I.C.J. Reports 1949, pp. 28–29.

⁵⁹ League of Nations. (1930). Conference for the Codification of International Law: Bases of Discussion (Vol. II: Territorial Waters). League of Nations.

διαφωνίας για το καθεστώς των πολεμικών πλοίων. Ορισμένα κράτη, όπως το Ηνωμένο Βασίλειο, τάχθηκαν υπέρ της ελεύθερης διέλευσης υπό τον όρο της "αβλαβούς διέλευσης", ενώ άλλα, όπως η Σοβιετική Ένωση, υποστήριξαν το δικαίωμα του παράκτιου κράτους να επιτρέπει ή να απαγορεύει την είσοδο πολεμικών σκαφών⁶⁰.

Η πρώτη σημαντική συνθήκη που ρύθμιζε το ζήτημα ήταν η Σύμβαση της Γενεύης για τη Χωρική Θάλασσα και τη Συνορεύουσα Ζώνη του 1958. Το άρθρο 14 της Σύμβασης αυτής καθιέρωνε το δικαίωμα αβλαβούς διέλευσης "για όλα τα πλοία" μέσω της χωρικής θάλασσας, χωρίς να εξαιρεί τα πολεμικά. Ωστόσο, κατά τη διαπραγματεύσή της, αρκετά κράτη εξέφρασαν επιφυλάξεις: η Σοβιετική Ένωση και περίπου δώδεκα κράτη-δορυφόροι της δήλωσαν μονομερώς ότι διατηρούν το δικαίωμα να απαιτούν άδεια για τη διέλευση ξένων πολεμικών πλοίων. Έτσι, παρά την τυπική καθιέρωση του δικαιώματος διέλευσης, το έθιμο παρέμεινε αμφιλεγόμενο. Στο ίδιο πνεύμα, αρκετά παράκτια κράτη υιοθέτησαν εθνικές νομοθεσίες που έθεταν όρους στην είσοδο πολεμικών σκαφών στα ύδατά τους (όπως προειδοποίηση Χ ωρών νωρίτερα ή υποχρέωση συνοδείας από πλοίο του λιμένα).

Παράλληλα, εξειδικευμένες συνθήκες ρύθμιζαν τη διέλευση σε στρατηγικές θαλάσσιες οδούς. Κλασικό παράδειγμα αποτελεί η Σύμβαση του Montreux (1936)⁶¹, η οποία ρύθμιζε τη διέλευση από τα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων. Η Σύμβαση αυτή, που ισχύει μέχρι σήμερα, επιτρέπει μεν την ελεύθερη διέλευση εμπορικών πλοίων, αλλά θέτει περιορισμούς στα πολεμικά: πολεμικά πλοία εκτός των παράκτιων του Ευξείνου (μη-μελανοθαλασσίων) κρατών υπόκεινται σε όρια tonnage, αριθμού και διάρκειας παραμονής στη Μαύρη Θάλασσα⁶². Η Τουρκία ως εγγυήτρια του καθεστώτος των Στενών απέκτησε δικαίωμα να κλείνει τα Στενά για πολεμικά πλοία εμπόλεμων κρατών όταν η ίδια είναι εμπόλεμη ή απειλείται. Επίσης, ήδη από το 1888 με τη Σύμβαση της Κωνσταντινούπολης για τη Διώρυγα

⁶⁰ Churchill & Lowe (1999), 88-89, Rothwell & Stephens (2016), 215-217.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η στάση της ΕΣΣΔ μεταβλήθηκε αργότερα κατά την UNCLOS III, καθώς η ενδυνάμωση του σοβιετικού ναυτικού την οδήγησε σε σύμπλευση με τις θέσεις των δυτικών ναυτικών δυνάμεων υπέρ της ελευθερίας ναυσιπλοΐας» (βλ. Tanaka, Y. (2019). *The International Law of the Sea* (3rd ed.). Cambridge University Press., 36)

⁶¹ Convention Regarding the Regime of the Straits (Montreux). (1936, July 20). 173 L.N.T.S. 213.

⁶²(Montreux). (1936, July 20). arts. 14–18, 173 L.N.T.S. 213.

του Σουέζ, είχε κατοχυρωθεί η ελεύθερη διέλευση πολεμικών πλοίων εν καιρώ ειρήνης και πολέμου από μια τεχνητή θαλάσσια οδό⁶³, θεμελιώνοντας μια αρχή ευρείας ναυτικής διέλευσης που ενέπνευσε μεταγενέστερες ρυθμίσεις.

Συνολικά, μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του 1980 είχαν διαμορφωθεί δύο τάσεις: μια μερίδα κρατών εφαρμόζε πλήρως το έθιμο της αβλαβούς διέλευσης των πολεμικών πλοίων, ενώ μια άλλη επιφύλασσε μεγαλύτερο έλεγχο, απαιτώντας άδεια ή ειδοποίηση. Η διαίρεση αυτή επρόκειτο να αντιμετωπιστεί κατά την ολιστική κωδικοποίηση του δικαίου της θάλασσας στη Σύμβαση UNCLOS του 1982.

3.1.3 Το καθεστώς των πολεμικών πλοίων στη UNCLOS

Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS) του 1982 αποτελεί το σημείο τομής όπου επιχειρήθηκε να εδραιωθεί ενιαίος κανόνας για τα πολεμικά πλοία. Η UNCLOS αφιερώνει ειδικές διατάξεις στα πολεμικά και στα λοιπά κρατικά πλοία μη εμπορικής χρήσης: ορίζει καταρχάς τον όρο «πολεμικό πλοίο»⁶⁴ ως πλοίο που ανήκει στις ένοπλες δυνάμεις ενός κράτους, φέρει διακριτικά εθνικότητας, τελεί υπό τη διοίκηση αξιωματικού αρμοδίως διορισμένου και έχει πλήρωμα υπό κανονική στρατιωτική πειθαρχία. Η κατοχύρωση αυτή τονίζει τον κρατικό/κυριαρχικό χαρακτήρα των πολεμικών πλοίων.

Στο καθεστώς της αιγιαλίτιδας ζώνης (χωρικής θάλασσας), η Σύμβαση επαναλαμβάνει ότι «τα πλοία όλων των κρατών, παράκτιων ή περικόλειστων, απολαμβάνουν δικαίωμα αβλαβούς διέλευσης» (άρθρο 17). Το κρίσιμο σημείο είναι ότι η UNCLOS δεν εξαιρεί τα πολεμικά πλοία από το δικαίωμα αυτό – αντιθέτως, στο παράρτημα Α' (κανόνες εφαρμοστέοι σε όλα τα πλοία) συμπεριλαμβάνει ρητά όλα τα κρατικά πλοία. Όπως επισημαίνεται στη βιβλιογραφία, η διάρθρωση του Μέρους II της Σύμβασης (Χωρική Θάλασσα) με τα παραρτήματα Α, Β, Γ υποδηλώνει σαφώς ότι «All ships» περιλαμβάνει και τα πολεμικά. Άρα, η UNCLOS θεωρεί δεδομένο ότι και τα πολεμικά πλοία έχουν δικαίωμα αβλαβούς διέλευσης, υπό τις ίδιες προϋποθέσεις 5 που ισχύουν γενικά. Η έννοια του “αβλαβούς” ορίζεται με αντικειμενικό τρόπο και πιο συγκεκριμένα στο άρθρο 19 §1 – διέλευση που δεν

⁶³ Convention of Constantinople (Suez Canal). (1888, October 29). art. I., Spanier, B. (2023). Freedom of navigation in the Suez Canal and the channels: Law of the sea. In C. Lutmar & Z. Rubinovitz (Eds.), *The Suez Canal: Past lessons and future challenges* (pp. 117–133). Palgrave Macmillan. https://doi.org/10.1007/978-3-031-15670-0_6

⁶⁴ United Nations. (1982). United Nations Convention on the Law of the Sea (art. 29), 1833 U.N.T.S. 3.

είναι επιζήμια για την ειρήνη, τάξη ή ασφάλεια του παράκτιου κράτους. Επιπλέον, στο άρθρο 19 §2 παρατίθεται ένας εξαντλητικός κατάλογος 12 δραστηριοτήτων που καθιστούν τη διέλευση μη αβλαβή – μεταξύ των οποίων ενέργειες που κατεξοχήν αφορούν πολεμικά πλοία, όπως η απειλή ή χρήση βίας, ασκήσεις με όπλα, συλλογή πληροφοριών κατασκοπείας, εκτόξευση στρατιωτικών συσκευών, κ.λπ.. Αυτό αντικατοπτρίζει τη συμβιβαστική φιλοσοφία της UNCLOS στην οποία η ιδιότητα του πολεμικού πλοίου καθεαυτή δεν καθιστά παράνομη τη διέλευση· κρίσιμο είναι το τι πράττει το πλοίο κατά τη διέλευση. Όπως τόνισε το Διεθνές Δικαστήριο (ICJ) στην υπόθεση Στενά της Κέρκυρας (1949), ακόμη και σε περιόδους έντασης, «τα κράτη εν καιρώ ειρήνης έχουν δικαίωμα να διέρχονται με πολεμικά πλοία από διεθνώς χρησιμοποιούμενα στενά, χωρίς προηγούμενη άδεια του παράκτιου κράτους, εφόσον η διέλευση είναι αβλαβής»⁶⁵. Το ICJ έκρινε ότι το καθοριστικό στοιχείο είναι η συμπεριφορά των πολεμικών πλοίων κατά τη διέλευση⁶⁶ – π.χ. στην υπόθεση εκείνη έλαβε υπόψη ότι τα βρετανικά αντιτορπιλικά είχαν τα πυροβόλα τους στραμμένα προς τα εμπρός και δεν προέβησαν σε πολεμικούς σχηματισμούς, συνεπώς δεν αποτελούσαν απειλητική δύναμη.

Πέραν της χωρικής θάλασσας, η UNCLOS ρυθμίζει και τη διέλευση πολεμικών πλοίων από άλλα θαλάσσια καθεστώτα, όπως θα αναλυθούν παρακάτω. Τέλος, η UNCLOS επιβεβαιώνει τη θεμελιώδη αρχή της κρατικής ασυλίας των πολεμικών πλοίων: σύμφωνα με το άρθρο 32, τίποτα στη Σύμβαση δεν θίγει τις ασυλίες των πολεμικών και λοιπών κρατικών μη εμπορικών πλοίων. Αυτό, σε συνδυασμό με τα άρθρα 30-31, κατοχυρώνει ότι τα πολεμικά πλοία δεν υπόκεινται σε εξαναγκαστικά μέτρα από ξένα κράτη⁶⁷ (π.χ. νηοψία, κατάσχεση, δικαστική δίωξη), παρά μόνο φέρουν ευθύνη μέσω του κράτους σημαίας τους. Εν ολίγοις, η UNCLOS προσφέρει το σύγχρονο νομικό πλαίσιο όπου το δικαίωμα διέλευσης των πολεμικών πλοίων αναγνωρίζεται υπό όρους ειρηνικής συμπεριφοράς, ενώ παράλληλα διατηρείται το προνόμιο της κρατικής τους ιδιότητας.

⁶⁵ International Court of Justice. (1949, April 9). Corfu Channel (United Kingdom v. Albania), Judgment, I.C.J. Reports 1949, pp. 28–29.

⁶⁶ Corfu Channel (United Kingdom v. Albania), Judgment, pp. 29–30.

⁶⁷ International Tribunal for the Law of the Sea. (2012, December 15). The “ARA Libertad” Case (Argentina v. Ghana), Provisional Measures, Order, paras. 94–100.

3.2 Το δικαίωμα αβλαβούς διέλευσης – Άρθρα 17-26 UNCLOS

3.2.1 Έννοια και προϋποθέσεις (Άρθρο 19 UNCLOS)

Το δικαίωμα αβλαβούς διέλευσης (innocent passage) επιτρέπει σε ένα ξένο πλοίο να διπλεύσει μέσα από την αιγιαλίτιδα ζώνη ενός παράκτιου κράτους υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις. «Διέλευση» κατά την UNCLOS σημαίνει τη συνεχή και ταχεία πλεύση μέσω της χωρικής θάλασσας, που μπορεί να περιλαμβάνει στάση ή αγκυροβόληση μόνο εφόσον είναι αναγκαία λόγω φυσικών δυσχερειών, ανωτέρας βίας ή για παροχή βοήθειας (άρθρο 18). Η διέλευση χαρακτηρίζεται «αβλαβής» εφόσον δεν είναι προκλητική ή βλαπτική προς την ειρήνη, την καλή τάξη ή την ασφάλεια του παράκτιου κράτους (UNCLOS άρθρο 19 §1). Αντί να βασίζεται στο είδος ή τη σημαία του πλοίου, η UNCLOS υιοθετεί αντικειμενικό κριτήριο συμπεριφοράς: εξετάζει τις ενέργειες του πλοίου ενώ βρίσκεται στη χωρική θάλασσα. Το άρθρο 19 §2 απαριθμεί περιοριστικά τις δραστηριότητες που εάν λάβουν χώρα καθιστούν τη διέλευση μη αβλαβή. Μεταξύ αυτών συγκαταλέγονται: οποιαδήποτε απειλή ή χρήση βίας κατά του παράκτιου κράτους (παραβίαση του Χάρτη ΟΗΕ), ασκήσεις ή πρακτικές με όπλα, πράξεις συλλογής πληροφοριών εις βάρος της άμυνας ή ασφάλειας του παράκτιου κράτους (κατασκοπεία), προπαγάνδα που υπονομεύει την άμυνα του παράκτιου, εκτόξευση ή ανάκτηση στρατιωτικών συσκευών, εκτόξευση/προσνήωση αεροσκαφών, φόρτωση/εκφόρτωση λαθραίων ή παρανόμων αγαθών ή προσώπων, σοβαρή ρύπανση, αλιευτικές δραστηριότητες, θαλάσσιες έρευνες ή υδρογραφικές εργασίες, παρεμβολές σε συστήματα επικοινωνιών ή εγκαταστάσεις του παράκτιου κράτους, και «οποιαδήποτε άλλη δραστηριότητα μη συναφή με τη διέλευση». Η τελευταία αυτή γενική κατηγορία (19(2)(λ)) διασφαλίζει ότι κάθε ενέργεια άσχετη με την απλή διέλευση – όπως π.χ. επιχειρήσεις νηοψίας, άσκηση αστυνομικών αρμοδιοτήτων ή οικονομικές δραστηριότητες – θα καθιστούσε τη διέλευση μη αβλαβή.

Για τα πολεμικά πλοία, οι παραπάνω προϋποθέσεις αποκτούν ιδιαίτερη σημασία: από τη φύση τους φέρουν οπλισμό και εξελιγμένα συστήματα επιτήρησης, όμως αυτά επιτρέπεται να τα διατηρούν λειτουργικά εφόσον δεν χρησιμοποιούνται επιθετικά. Για παράδειγμα, η απλή ενεργοποίηση ναυτιλιακών ραντάρ για λόγους πλοήγησης θεωρείται αναπόσπαστη από την ασφαλή ναυσιπλοΐα, όχι κατασκοπευτική δραστηριότητα, εκτός αν συνδυάζεται με

στοχευμένες ενέργειες συλλογής πληροφοριών κατά του παράκτιου κράτους. Η δε παρουσία οπλισμού δεν απαγορεύεται, αρκεί να μην υπάρχει απειλητική επίδειξή του. Η ερμηνεία του τι συνιστά «απειλή» ή «χρήση βίας» κατά τη διέλευση έχει καθοριστεί ιστορικά από την απόφαση του Διεθνούς Δικαστηρίου της Χάγης (ICJ) στην υπόθεση των Στενών της Κέρκυρας (Corfu Channel Case, 1949). Το Δικαστήριο, εξετάζοντας τη διέλευση βρετανικών αντιτορπιλικών από τα αλβανικά χωρικά ύδατα σε συνθήκες έντασης, έκρινε ότι η διέλευση παρέμεινε αβλαβής παρά το γεγονός ότι τα πληρώματα βρίσκονταν σε θέσεις μάχης (action stations). Το καθοριστικό στοιχείο ήταν ότι τα πυροβόλα βρίσκονταν στην ουδέτερη θέση τους (fore and aft) και δεν υπήρξε ενεργή απειλή χρήσης βίας. Η νομολογία αυτή διαχωρίζει σαφώς την «ετοιμότητα» για αυτοάμυνα από την επιθετική «απειλή», προσφέροντας νομική κάλυψη σε σύγχρονες διελεύσεις πολεμικών πλοίων σε αμφισβητούμενες περιοχές.

Σε περίπτωση που πολεμικό πλοίο εμπλακεί σε κάποια από τις απαγορευμένες δραστηριότητες – π.χ. διεξαγάγει άσκηση βολών ή συλλέγει στρατιωτικές πληροφορίες – η διέλευσή του δεν είναι πλέον αβλαβής και το παράκτιο κράτος νομιμοποιείται να αντιδράσει (βλ. §3.2.5).

Συνοψίζοντας, το καθεστώς της αβλαβούς διέλευσης στηρίζεται σε μια λεπτή ισορροπία: αναγνωρίζει στα πλοία όλων των κρατών, συμπεριλαμβανομένων των πολεμικών, το δικαίωμα να περνούν ειρηνικά από τη χωρική θάλασσα άλλου κράτους χωρίς προηγούμενη άδεια, αλλά ταυτόχρονα θέτει σαφή κριτήρια για να προστατεύεται η ασφάλεια του παράκτιου. Η UNCLOS, μέσω της αντικειμενικής απαρίθμησης του άρθρου 19(2), απέβλεψε να αφαιρέσει κατά το δυνατόν την υποκειμενική κρίση από το παράκτιο κράτος ως προς το τι συνιστά απειλή. Έτσι, μειώνονται οι προσχηματικές αρνήσεις διέλευσης πολεμικών πλοίων. Ωστόσο, όπως θα δούμε, η πρακτική των κρατών δεν έγινε απολύτως ομοιόμορφη και ως σήμερα ορισμένα κράτη εξακολουθούν να απαιτούν άδεια ή ειδοποίηση για τη διέλευση πολεμικών⁶⁸ (βλ. §3.2.5 και 3.3).

3.2.2 Υποχρεώσεις πλοίων κατά την άσκηση του δικαιώματος

Τα ξένα πλοία που ασκούν το δικαίωμα αβλαβούς διέλευσης οφείλουν να συμμορφώνονται με σειρά υποχρεώσεων τόσο εκ του γενικού διεθνούς δικαίου όσο

⁶⁸ National People's Congress of the People's Republic of China. (1992). Law of the People's Republic of China on the Territorial Sea and the Contiguous Zone (art. 6).

και εκ των νόμων του παράκτιου κράτους. Καταρχάς, το άρθρο 18 §2 UNCLOS ορίζει ότι η διέλευση πρέπει να είναι συνεχής και ταχεία – δεν επιτρέπεται δηλαδή αδικαιολόγητη καθυστέρηση ή παρεκκλίσεις από την πορεία. Στάση ή αγκυροβόληση επιτρέπονται μόνο εφόσον αποτελούν συνήθη συμβάντα της ναυσιπλοΐας (π.χ. αναμονή πλοηγού, διόρθωση βλάβης) ή επιβάλλονται από λόγους ανωτέρας βίας ή για παροχή βοήθειας σε κινδυνεύοντα πρόσωπα/σκάφη. Επομένως, ένα πολεμικό πλοίο που διέρχεται δεν μπορεί αυθαίρετα να σταματήσει ή να περιπολεί εντός ξένης χωρικής θάλασσας.

Επιπλέον, τα διερχόμενα πλοία υποχρεούνται να συμμορφώνονται με τους νόμους και κανονισμούς του παράκτιου κράτους που έχουν θεσπιστεί βάσει του άρθρου 21 UNCLOS. Τέτοιοι νόμοι μπορεί να αφορούν την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, τη ρύθμιση της θαλάσσιας κυκλοφορίας (π.χ. ορισμός θαλάσσιων διαδρόμων διέλευσης σύμφωνα με το άρθρο 22), την προστασία ναυτιλιακών βοηθημάτων, αγωγών, καλωδίων, την αλιεία, την πρόληψη ρύπανσης, την τελωνειακή, φορολογική, μεταναστευτική και υγειονομική νομοθεσία κ.ά.. Οι κανόνες αυτοί πρέπει να εφαρμόζονται χωρίς διακρίσεις και να μην έχουν ως πρακτική συνέπεια την παρεμπόδιση της διέλευσης (άρθρο 24(1)). Έτσι, ένα παράκτιο κράτος μπορεί π.χ. να απαιτεί από όλα τα πλοία (εμπορικά και πολεμικά) να ακολουθούν συγκεκριμένες οδούς διέλευσης ή να τηρούν περιορισμένη ταχύτητα σε ευαίσθητες περιοχές, αλλά δεν μπορεί να επιβάλλει ειδικά χαράτσια ή δυσανάλογους όρους μόνο στα ξένα πολεμικά.

Ειδικές υποχρεώσεις ισχύουν για ορισμένες κατηγορίες πολεμικών πλοίων: υποβρύχια και λοιπά υποβρύχια οχήματα οφείλουν κατά τη διέλευση στην χωρική θάλασσα να πλέουν στην επιφάνεια και να επιδεικνύουν τη σημαία τους (άρθρο 20), ώστε να είναι ορατά και αναγνωρίσιμα. Πλοία με πυρηνική ενέργεια ή μεταφέροντα πυρηνικά/επικίνδυνα υλικά υποχρεούνται, όταν διέρχονται, να φέρουν τα σχετικά έγγραφα και να τηρούν τις ειδικές διεθνείς προφυλάξεις ασφαλείας (άρθρο 23). Τα πολεμικά πλοία που διέρχονται οφείλουν επίσης να σέβονται τυχόν καθορισμένους θαλάσσιους διαδρόμους και συστήματα κυκλοφορίας (traffic separation schemes) που έχει θεσπίσει το παράκτιο κράτος (άρθρο 22), ιδίως εάν πρόκειται για μεγάλα ή επικίνδυνου φορτίου πλοία. Επίσης πρέπει να τηρούν τους διεθνώς αποδεκτούς κανόνες ναυσιπλοΐας, όπως οι Διεθνείς Κανονισμοί προς Αποφυγή Συγκρούσεων (COLREGs).

Τέλος, η αρχή της καλόπιστης διέλευσης επιτάσσει ότι το πολεμικό πλοίο πρέπει να ενεργεί σαν διερχόμενο και όχι ως μονάδα που εκτελεί αποστολή στην περιοχή. Όπως σημείωσε χαρακτηριστικά η αμερικανική θέση, η αθωότητα της διέλευσης κρίνεται από τις πράξεις του πλοίου, όχι από το φορτίο, την προέλευση ή τον προορισμό του. Εάν λοιπόν το πολεμικό συμμορφώνεται με τα παραπάνω, εκπληρώνει τις υποχρεώσεις του και τεκμαίρεται ότι η παρουσία του είναι νόμιμη.

3.2.3 Δικαιοδοσία από το κράτος λιμένα

Η περίπτωση στην οποία ένα πολεμικό πλοίο εισέρχεται οικειοθελώς σε εσωτερικά ύδατα ή λιμένα ξένου κράτους δεν καλύπτεται πλέον από την έννοια της αβλαβούς διέλευσης αλλά από το καθεστώς του κράτους λιμένα. Γενικός κανόνας του διεθνούς δικαίου αποτελεί ότι κανένα κράτος δεν υποχρεούται να επιτρέψει σε ξένα πολεμικά πλοία την είσοδο στα λιμάνια ή στα εσωτερικά του ύδατα – η είσοδος αυτή είναι θέμα άδειας που δίνεται κατά διακριτική ευχέρεια και υπό όρους (π.χ. προειδοποίηση ημερών πριν, περιορισμός στον αριθμό πλοίων, επιτήρηση από αρχές λιμένα). Όταν ένα παράκτιο κράτος συναινεί να προσεγγίσει ένα ξένο πολεμικό πλοίο στο λιμένα του, κατά κανόνα το πράττει με διπλωματικές διαδικασίες (αιτήσεις διπλωματικής άδειας). Το πολεμικό πλοίο, εισερχόμενο σε ξένο λιμένα, δεν παύει να απολαμβάνει ασυλία: εξακολουθεί να βρίσκεται υπό τη δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας του και οι τοπικές αρχές δεν μπορούν να προβούν σε καταναγκαστικές ενέργειες επί του πλοίου ή του πληρώματός του χωρίς συγκατάθεση του κυβερνήτη. Στο ελληνικό δίκαιο, για παράδειγμα, το άρθρο 163 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου προβλέπει ρητώς ότι οι λιμενικές αρχές απέχουν από κάθε επέμβαση σε εγκλήματα που διαπράττονται εντός αλλοδαπού πολεμικού πλοίου⁶⁹. Το ξένο πολεμικό θεωρείται κατά κάποιο τρόπο «πλωτό έδαφος» του κράτους του ακόμα και μέσα στο λιμάνι – απόρροια της αρχής της ασυλίας κρατικών σκαφών.

Αυτό δεν σημαίνει ότι το παράκτιο/λιμενικό κράτος στερείται απολύτως εξουσιών. Έχει κατ' αρχήν το δικαίωμα να θέτει όρους εισόδου και παραμονής: μπορεί να περιορίζει τα σημεία αγκυροβόλησης, να απαιτεί παρουσία συνδέσμων, να απαγορεύει την καταγραφή τοπικών δεδομένων (π.χ. υδρογραφικές μετρήσεις) ή την απογείωση στρατιωτικών αεροσκαφών από το πλοίο όσο βρίσκεται εντός

⁶⁹ Ελλάδα. (1958/1998). Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (άρθρο 163).

λιμένα. Επίσης, αν μέλη του πληρώματος προβούν σε ενέργειες στην ξηρά (off-ship), υπόκεινται στη δικαιοδοσία του κράτους υποδοχής όπως κάθε επισκέπτης⁷⁰: π.χ. αν ναύτες ενός ξένου πολεμικού τελέσουν αδίκημα στην πόλη όπου ελλιμενίζεται το σκάφος, μπορούν να συλληφθούν από την τοπική αστυνομία όταν βρίσκονται εκτός του πλοίου. Αν το αδίκημα τελεσθεί επί του πλοίου και αφορά αποκλειστικά το πλήρωμα, κατά τη διεθνή πρακτική θεωρείται εσωτερική υπόθεση του κράτους της σημαίας και δεν επεμβαίνουν οι τοπικές αρχές. Υπάρχουν όμως γκρίζες ζώνες: εάν εμπλέκονται και ημεδαποί ή τρίτοι στο έγκλημα, ή αν το πλοίο αρνείται να παραδώσει κατηγορούμενους, το ζήτημα επιλύεται διπλωματικά. Όπως επισημαίνει η νομολογία, αν ημεδαπός συμμετάσχει σε αξιόποινη πράξη επάνω σε αλλοδαπό πολεμικό που ναυλοχεί, αυτός δεν ωφελείται από την ασυλία και υπόκειται στην τοπική δικαιοσύνη. Αν μέλος πληρώματος ξένου πολεμικού τελέσει έγκλημα στην ξηρά, επίσης μπορεί να συλληφθεί από τις αρχές εφόσον βρίσκεται εκτός πλοίου και δεν είναι εφικτή η παράδοσή του πίσω στο πολεμικό. Γενικά ισχύει ένας άτυπος κανόνας κατά τον οποίο τα πειθαρχικά ή στρατιωτικά παραπτώματα εντός του πολεμικού αντιμετωπίζονται από τις αρχές του πλοίου, ενώ σοβαρά εγκλήματα με αντίκτυπο στην τοπική κοινωνία μπορεί να οδηγήσουν σε δίωξη των υπευθύνων αν βγουν στην ξηρά – συχνά όμως με συνεννόηση και παράδοση των δραστών στο κράτος σημαίας για δικαστική περαίωση εκεί.

Σημειώνεται ότι το παράκτιο κράτος διατηρεί πλήρες δικαίωμα να αρνηθεί ή να τερματίσει την επίσκεψη του πολεμικού οποτεδήποτε, χωρίς υποχρέωση αιτιολόγησης. Μπορεί δηλαδή να ζητήσει από το ξένο πλοίο να αποπλεύσει, είτε λόγω κάποιας παραβίασης όρου είτε και για λόγους ανωτέρας βίας (ασφάλειας, δημόσιας τάξης). Η δυνατότητα αυτή απορρέει και από το άρθρο 25 §2 UNCLOS, που ρητά επιβεβαιώνει το δικαίωμα του παράκτιου να λαμβάνει μέτρα προκειμένου να αποτρέψει παράβαση των όρων εισόδου σε εσωτερικά ύδατα ή λιμένες. Επομένως, αν ένα πολεμικό πλοίο ενώ έχει εισέλθει με άδεια παραβεί σημαντικά τους όρους (π.χ. επιδοθεί σε μη εγκεκριμένες δραστηριότητες πληροφοριών, ή αν προκύψει διπλωματική ένταση), το κράτος λιμένα δύναται να ανακαλέσει την άδεια και να απαιτήσει άμεση αναχώρηση.

⁷⁰ United Nations. (1982). United Nations Convention on the Law of the Sea (art. 27(1)(a)–(d)), 1833 U.N.T.S. 3.

Συμπερασματικά, το καθεστώς του κράτους λιμένα απέναντι σε ξένα πολεμικά πλοία χαρακτηρίζεται από φιλοξενία υπό όρους: το παράκτιο κράτος έχει τη διακριτική ευχέρεια εισόδου και μπορεί να επιβάλει κανονισμούς για την προστασία των συμφερόντων του, αλλά δεν έχει πλήρη εξουσία επιβολής δικαίου πάνω σε ένα κυρίαρχο πολεμικό πλοίο όσο αυτό παραμένει πλωτό έδαφος του κράτους του. Η πρακτική βάση αυτής της ισορροπίας είναι η αμοιβαιότητα και η διπλωματική αβρότητα – τα κράτη γενικά σέβονται τα πολεμικά σκάφη αλλήλων, αποφεύγοντας προσβολές κυριαρχίας, προσδοκώντας την αντίστοιχη μεταχείριση για τα δικά τους πλοία στο εξωτερικό.

3.2.4 Δικαιοδοσία παράκτιου κράτους

Εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης, το παράκτιο κράτος ασκεί πλήρη κυριαρχία επί του θαλάσσιου χώρου, του βυθού, του υπεδάφους και του υπερκείμενου αέρα (UNCLOS άρθρο 2) – αυτή η κυριαρχία όμως περιορίζεται από την υποχρέωση σεβασμού του δικαιώματος αβλαβούς διέλευσης. Έτσι, ενώ το παράκτιο μπορεί να νομοθετεί και να ρυθμίζει χρήσεις (αλιεία, πόροι, περιβάλλον κλπ.), δεν επιτρέπεται να παρεμποδίζει αδικαιολογήτως τη διέλευση ξένων πλοίων (UNCLOS άρθρο 24). Ωστόσο, διατηρεί ορισμένα δικαιώματα επιβολής για λόγους έννομης τάξης και ασφάλειας.

Συγκεκριμένα, το άρθρο 25 §1 UNCLOS αναγνωρίζει ότι το παράκτιο κράτος μπορεί να λάβει τα αναγκαία μέτρα στην χωρική θάλασσα για να αποτρέψει μια διέλευση που δεν είναι αβλαβής. Αυτό πρακτικά σημαίνει ότι αν ένα ξένο πλοίο – εμπορικό ή πολεμικό – παραβιάζει τους όρους (π.χ. διενεργεί απαγορευμένες ασκήσεις ή ρυπαίνει σοβαρά), το παράκτιο κράτος δύναται να αντιδράσει, αρχικά δίνοντας σήμα συμμόρφωσης ή προειδοποίηση. Εάν πρόκειται για πολεμικό πλοίο, το άρθρο 30 UNCLOS προβλέπει ρητώς ότι αν αυτό δεν συμμορφώνεται με τους νόμους του παράκτιου σχετικά με τη διέλευση και αγνοεί τις σχετικές υποδείξεις, το παράκτιο κράτος μπορεί να απαιτήσει την άμεση αναχώρησή του από τη χωρική θάλασσα. Αυτή είναι μια ιδιαίτερη διάταξη για τα πολεμικά πλοία, τα οποία λόγω ασυλίας δεν μπορούν να υποστούν άσκηση καταναγκασμού (όπως σύλληψη), αλλά η έσχατη λύση είναι η απέλασή τους από τα χωρικά ύδατα. Εάν το πολεμικό δεν συμμορφωθεί σε τέτοια απαίτηση, κινείται σε πεδίο σοβαρής παραβίασης – στην

πράξη τέτοιο ζήτημα δεν έχει κλιμακωθεί, διότι τα πολεμικά πλοία συνήθως αποχωρούν ειρηνικά αν τους ζητηθεί.

Περαιτέρω, σε περίπτωση που ένα πολεμικό πλοίο ή άλλο κρατικό μη εμπορικό σκάφος προκαλέσει ζημιά στο παράκτιο κράτος λόγω μη τήρησης των κανόνων διέλευσης ή των γενικότερων υποχρεώσεων της UNCLOS, το άρθρο 31 ορίζει ότι το κράτος της σημαίας (της πολεμικής) φέρει διεθνή ευθύνη για κάθε απώλεια ή ζημιά. Αυτό πρακτικά εισάγει την έννοια της κρατικής ευθύνης. Αν φερειπείν ένα ξένο πολεμικό πλοίο κατά τη διέλευσή του προκαλέσει ρύπανση ή σύγκρουση εντός χωρικών υδάτων, το παράκτιο κράτος μπορεί να αξιώσει αποζημίωση διπλωματικά από το κράτος-σημαία, αντί να κινηθεί κατά του πλοίου απευθείας (το οποίο δεν μπορεί να κατασχεθεί ή διωχθεί λόγω ασυλίας). Η διάταξη αυτή συμπληρώνει την υποχρέωση του άρθρου 30. Το πολεμικό οφείλει να φύγει αν του ζητηθεί· εφόσον όμως ήδη προκάλεσε ζημιά πριν φύγει, υπάρχει μηχανισμός λογοδοσίας μέσω της κράτους του.

Όσον αφορά τη δικαιοδοσία επιβολής του παράκτιου επί ξένων πλοίων που διέρχονται αβλαβώς, η UNCLOS θέτει περιορισμούς. Το άρθρο 27 προβλέπει ότι το παράκτιο κράτος δεν θα ασκεί ποινική δικαιοδοσία επί πλοίου που διέρχεται για να συλλάβει άτομα ή να διεξαγάγει έρευνες για εγκλήματα που διαπράχθηκαν εν πλω κατά τη διέλευση, εκτός από ορισμένες εξαιρετικές περιπτώσεις (αν οι συνέπειες του εγκλήματος επεκτείνονται στο παράκτιο κράτος, αν διαταράσσεται η δημόσια τάξη στη χωρική θάλασσα, αν ζητηθεί συνδρομή από τον πλοίαρχο ή διπλωματικό εκπρόσωπο, ή αν πρόκειται για εγκληματικές δραστηριότητες όπως εμπορία ναρκωτικών). Αυτοί οι κανόνες φτιάχτηκαν κυρίως με γνώμονα τα εμπορικά πλοία, αφού ένα πολεμικό πλοίο ούτως ή άλλως δεν θα επέτρεπε σε ξένες αρχές να επιβιβαστούν για να προβούν σε σύλληψη. Ανάλογα, το άρθρο 28 περιορίζει την άσκηση αστικής δικαιοδοσίας (π.χ. δεν μπορεί να κατασχεθεί ή να αναγκαστεί σε εκτέλεση ένα διερχόμενο πλοίο για αστικές απαιτήσεις, εκτός αν αφορούν υποχρεώσεις που αναλήφθηκαν κατά τη συγκεκριμένη διέλευση). Στην πράξη, τα πολεμικά πλοία τυγχάνουν πλήρους ασυλίας⁷¹. Πιο συγκεκριμένα, δεν υπόκεινται σε τελωνειακούς ή λιμενικούς ελέγχους, ούτε σε νηοψίες από το παράκτιο κράτος. Η

⁷¹ International Tribunal for the Law of the Sea. (2012, December 15). The “ARA Libertad” Case (Argentina v. Ghana), Provisional Measures, Order, paras. 94–100.

μόνη επιτρεπόμενη κύρωση για παράβαση της αβλαβούς διέλευσης είναι η προαναφερθείσα απομάκρυνση.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η ισχύς αυτών των κανόνων επιβεβαιώθηκε και από τη συμφωνία “Uniform Interpretation” μεταξύ ΗΠΑ και Σοβιετικής Ένωσης το 1989⁷². Μετά από το περιστατικό “Black Sea Bumping” του 1988 (όταν σοβιετικά σκάφη εμβόλισαν αμερικανικά που διέπλεαν αβλαβώς στην Μαύρη Θάλασσα), οι δύο υπερδυνάμεις εξέδωσαν κοινή δήλωση όπου αποδέχθηκαν ότι οι κανόνες της UNCLOS για την αβλαβή διέλευση αντανακλούν το ισχύον διεθνές δίκαιο, και συμφώνησαν ότι «όλα τα πλοία, συμπεριλαμβανομένων των πολεμικών, ανεξαρτήτως φορτίου, οπλισμού ή πρόωσης, απολαύουν δικαιώματος αβλαβούς διέλευσης χωρίς ανάγκη προηγούμενης ειδοποίησης ή αδείας» και ότι το άρθρο 19 UNCLOS περιέχει εξαντλητικό κατάλογο απαγορευμένων ενεργειών. Επίσης αναγνώρισαν ότι αν ένα πολεμικό διαπράξει μη αβλαβή ενέργεια και δεν συμμορφωθεί, το μόνο μέτρο είναι η απαίτηση αποχώρησης, την οποία οφείλει να τηρήσει. Η μεταγενέστερη Ρωσική Ομοσπονδία δήλωσε ότι προσυπογράφει αυτή την ερμηνεία. Παρά ταύτα, η συμπεριφορά της Ρωσίας στο επεισόδιο του βρετανικού HMS Defender το 2021 αμφισβήτησε εν τω πράγματι αυτή την συμφωνία⁷³. Η Ρωσία, επικαλούμενη μονομερώς κυριαρχία στην προσαρτηθείσα Κριμαία, απείλησε με χρήση βίας και έριξε προειδοποιητικές βολές κατά του βρετανικού αντιτορπιλικού που διέπλεε αβλαβώς κοντά στην Κριμαία⁷⁴. Το Ηνωμένο Βασίλειο αντέτεινε ότι το Defender εκτελούσε αβλαβή διέλευση σε ουκρανικά χωρικά ύδατα, νόμιμα βάσει UNCLOS, και αρνήθηκε ότι παραβίασε το δίκαιο⁷⁵. Η υπόθεση αυτή, όπως και η προγενέστερη αμερικανο-σοβιετική, καταδεικνύει ότι αν και το νομικό πλαίσιο είναι σαφές, η αντίληψη περί κυριαρχίας μπορεί να οδηγήσει ορισμένα κράτη σε αυθαίρετες ενέργειες. Σε κάθε περίπτωση, νομικά η χρήση βίας

⁷² Union of Soviet Socialist Republics & United States of America. (1989). Joint Statement on the Uniform Interpretation of Rules of International Law Governing Innocent Passage.

⁷³ BBC News. (2021, June 23). HMS Defender: Russian jets and ships shadow British warship. <https://www.bbc.com/news/world-europe-57583363>,

⁷⁴ Roach, J. A. (2022). The HMS Defender incident: Russia’s erroneous position on the right of innocent passage. *International Law Studies*, 99, 566–591.

⁷⁵ Fink, M. D. (2021, July 15). The HMS Defender incident: innocent passage or provocation? *The Journal of International Maritime Law*

κατά πολεμικού πλοίου που διέρχεται δεν δικαιολογείται⁷⁶, παρά μόνο ίσως ως έσχατη άμυνα αν το πλοίο αποτελεί άμεση απειλή. Συνήθως όμως, η μη αβλαβής διέλευση αντιμετωπίζεται με παρακολούθηση, προειδοποιήσεις και διπλωματικές διαμαρτυρίες ή με την επίκληση του άρθρου 30 για απομάκρυνση.

3.2.5 Δυνατότητα αναστολής της αβλαβούς διέλευσης

Κατά κανόνα, το δικαίωμα αβλαβούς διέλευσης ισχύει διαρκώς και δεν μπορεί να καταργηθεί μονομερώς από το παράκτιο κράτος. Εντούτοις, η UNCLOS παρέχει στο παράκτιο κράτος τη δυνατότητα προσωρινής αναστολής της αβλαβούς διέλευσης σε συγκεκριμένες περιοχές της χωρικής του θάλασσας, εφόσον αυτή η αναστολή είναι απαραίτητη για την προστασία της ασφάλειάς του (άρθρο 25 §3). Η διάταξη μάλιστα αναφέρει ενδεικτικά “περιλαμβανομένων ασκήσεων όπλων” – δηλαδή ένα κράτος μπορεί να δεσμεύσει προσωρινά ένα τμήμα της χωρικής του θάλασσας για λόγους στρατιωτικών γυμνασίων ή άλλων ευαίσθητων δραστηριοτήτων, υπό τον όρο ότι: (α) η αναστολή δεν γίνεται κατά τρόπο που εισάγει διακρίσεις (πρέπει να ισχύει για όλα τα ξένα πλοία), και (β) έχει δημοσιοποιηθεί δεόντως (NOTAM/NAVTEX κ.ο.κ.) προτού τεθεί σε ισχύ.

Στην πράξη πολλά κράτη κάνουν χρήση αυτού του δικαιώματος για να θωρακίσουν την ασφάλειά τους κατά περιστάσεις. Για παράδειγμα, εν μέσω στρατιωτικών ασκήσεων σε συγκεκριμένες θαλάσσιες περιοχές, οι αρχές συχνά εκδίδουν αγγελίες NAVTEX καλώντας τα ξένα πλοία να μην προσεγγίζουν στο χώρο άσκησης⁷⁷. Άλλο παράδειγμα είναι η προστασία ευαίσθητων εγκαταστάσεων⁷⁸. Ένα κράτος θα μπορούσε να αναστείλει την διέλευση πέριξ μιας υπεράκτιας εξέδρας ή ενός ναυστάθμου κατά τις περιόδους αυξημένου κινδύνου. Οι αναστολές αυτές είναι σύνομες μόνο εάν πληρούν τις προϋποθέσεις του άρθρου 25(3). Δεν επιτρέπεται, για παράδειγμα, ένα παράκτιο κράτος να κλείσει επ’ αόριστον ολόκληρη τη χωρική του θάλασσα ή κρίσιμες διόδους διεθνούς ναυσιπλοΐας υπό το πρόσχημα της ασφάλειας – κάτι τέτοιο θα αντέκειτο στο πνεύμα της Συνθήκης.

⁷⁶ United Nations. (1945). Charter of the United Nations (arts. 2(4), 51).

⁷⁷ International Maritime Organization. (1991). Resolution A.706(17): World-Wide Navigational Warning Service. IMO., UNCLOS art. 87(2)

⁷⁸ Το άρθρο 60(4)-(5) της UNCLOS επιτρέπει ρητά τη θεσμοθέτηση “ζωνών ασφαλείας” (*safety zones*)

Αξιοσημείωτο είναι ότι στα διεθνή στενά το δικαίωμα αναστολής δεν υφίσταται. Το άρθρο 45(2) UNCLOS ορίζει ότι σε στενά που διέπονται από καθεστώς αβλαβούς διέλευσης (δηλαδή εκείνα που εξαιρούνται από το transit passage), δεν επιτρέπεται η αναστολή της διέλευσης. Σκοπός είναι να εξασφαλίζεται συνεχώς η διεθνής ναυτιλία σε στρατηγικούς διαύλους. Επίσης, στο καθεστώς διέλευσης διά στενών (transit passage) που ισχύει στα περισσότερα διεθνή στενά, ρητά απαγορεύεται κάθε παρεμπόδιση ή αναστολή (άρθρο 44). Επομένως, η δυνατότητα αναστολής είναι προνόμιο του παράκτιου κράτους μόνο όσον αφορά δικές του θαλάσσιες περιοχές που δεν αποτελούν απαραίτητες οδούς διεθνούς ναυσιπλοΐας.

Η ιστορική χρήση της αναστολής ήταν σπάνια σε ειρηνικές περιόδους. Κατά τη διάρκεια ένοπλων συγκρούσεων όμως, κράτη έχουν προβεί σε αποκλεισμό περιοχών των χωρικών τους υδάτων για λόγους εθνικής άμυνας. Για παράδειγμα, ένα κράτος που εμπλέκεται σε πόλεμο μπορεί να κηρύξει θαλάσσιες ζώνες επισφαλείς και να απαγορεύσει την προσέγγιση (π.χ. ναρκοθετώντας θαλάσσια περάσματα). Αυτό όμως ρυθμίζεται από το δίκαιο του πολέμου και όχι από την UNCLOS – σε καιρό ειρήνης, η UNCLOS είναι σαφής ότι μόνο προσωρινή και στοχευμένη αναστολή επιτρέπεται⁷⁹.

Στον σύγχρονο κόσμο, η ελεύθερη ναυσιπλοΐα θεωρείται κρίσιμη για το εμπόριο και τη διεθνή ευστάθεια, γι' αυτό και οι αναστολές αβλαβούς διέλευσης ελέγχονται αυστηρά. Όταν πρόσφατα (2022) η Ρωσία ανακοίνωσε τον αποκλεισμό ορισμένων περιοχών της Μαύρης Θάλασσας επικαλούμενη ασκήσεις, προ της εισβολής στην Ουκρανία, επικρίθηκε ότι στην ουσία παρεμπόδιζε την εμπορική κίνηση. Αν και τυπικά είχε εκδώσει αγγελίες και δήλωνε προσωρινότητα, η ευρύτητα των δεσμευμένων περιοχών θεωρήθηκε προβληματική⁸⁰. Αντιθέτως, η Τουρκία το 2022, κάνοντας χρήση του δικαιώματος της Σύμβασης Montreux, έκλεισε τα Στενά για τα πολεμικά πλοία των εμπόλεμων (δηλ. της Ρωσίας και Ουκρανίας) λόγω του πολέμου – ενέργεια που προβλέπεται ρητώς από εκείνη τη Συνθήκη⁸¹. Στο πλαίσιο

⁷⁹ Roach, J. A., & Smith, R. W. (2012). *Excessive maritime claims* (3rd ed.). Martinus Nijhoff Publishers., σελ. 248-251

⁸⁰ Kraska, J. (2022, February 11). Russia's Black Sea NAVTEX: Lawfare at sea. *Lawfare*. <https://www.lawfaremedia.org/article/russias-black-sea-navtex-lawfare-sea>

⁸¹ *Convention Regarding the Regime of the Straits* (Montreux Convention). (1936, July 20). 173 L.N.T.S. 213.

της UNCLOS, που ρυθμίζει την ειρηνική ναυσιπλοΐα, το μήνυμα είναι ότι αναστολές ναί μεν επιτρέπονται για έκτακτες ανάγκες ασφαλείας, αλλά δεν μπορούν να μετατραπούν σε μόνιμο εργαλείο αποκλεισμού.

Παρόλο που η UNCLOS υιοθετήθηκε από τη μεγάλη πλειοψηφία των κρατών μέχρι σήμερα παρατηρούνται αποκλίσεις στην εφαρμογή του δικαιώματος αβλαβούς διέλευσης πολεμικών πλοίων. Συγκεκριμένα, η Κίνα με τον Νόμο της περί Χωρικών Υδάτων (1992) απαιτεί ρητά ότι «τα ξένα στρατιωτικά πλοία χρειάζονται έγκριση της κυβέρνησης της ΛΔΚ για να εισέλθουν στη χωρική θάλασσα» – υιοθετεί δηλαδή σύστημα προηγούμενης άδειας⁸², κάτι που οι δυτικές ναυτικές δυνάμεις θεωρούν παραβίαση της UNCLOS. Στο ίδιο πνεύμα, το Βιετνάμ και το Ομάν έχουν παρόμοιες απαιτήσεις άδειας, ενώ άλλα κράτη όπως η Ινδία και η Κορέα⁸³ απαιτούν προηγούμενη ειδοποίηση (notification) για τη διέλευση πολεμικών. Αντιθέτως, χώρες όπως η Ιαπωνία – και ενδιαφέρον έχει ότι και η Ρωσία πλέον στη θεωρία δεν απαιτεί άδεια (έχει αποδεχτεί την αρχή της αβλαβούς διέλευσης μέσω της συμφωνίας του 1989) – δηλώνουν ρητά ότι επιτρέπουν την αβλαβή διέλευση ξένων πολεμικών χωρίς πρόβλημα⁸⁴. Η Ελλάδα ακολουθεί πλήρως την UNCLOS⁸⁵. Δεν προβλέπει κάποια επιπλέον απαίτηση άδειας, πέρα από τις γενικές ρυθμίσεις αβλαβούς διέλευσης. Στην πράξη, η Ελλάδα δείχνει ανοχή στη διέλευση ακόμα και τουρκικών πολεμικών από το Αιγαίο, στο βαθμό που δεν παραβιάζουν την ελληνική τάξη. Οι εντάσεις που ανακύπτουν αφορούν παραβάσεις όπως παραβιάσεις εναέριου χώρου ή κίνηση σε κλειστές περιοχές ασκήσεων, όχι την απλή διέλευση. Τέλος, οι ΗΠΑ διεξάγουν τακτικά την «Πρωτοβουλία Ελευθερίας Ναυσιπλοΐας» (FONOPs) στέλνοντας πολεμικά πλοία σε περιοχές όπου κράτη προβάλλουν υπερβολικές αξιώσεις⁸⁶. Έτσι, αμερικανικά πλοία έχουν διέλθει χωρίς άδεια από τα

⁸² Law of the People's Republic of China on the Territorial Sea and the Contiguous Zone (25 Φεβρουαρίου 1992), Άρθρο 6

⁸³ Kraska & Pedrozo (2013), σελ. 238–242.

⁸⁴ Roach, J. A., & Smith, R. W. (2012). *Excessive maritime claims* (3rd ed.). Martinus Nijhoff Publishers., σελ. 241-254

⁸⁵ Ελλάδα. (1995). Νόμος 2321/1995 (Κύρωση της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας).

⁸⁶ Kraska, J., & Pedrozo, R. (2020). *The Free Sea: The American Fight for Freedom of Navigation*. Naval Institute Press.

χωρικά ύδατα της Κίνας (π.χ. πέριξ των νήσων Paracel/Spratly στη Νότια Σινική Θάλασσα) επιδεικνύοντας στην πράξη ότι δεν αναγνωρίζουν τις απαιτήσεις περί άδειας. Παρόμοια, το 2021 το βρετανικό HMS Defender έπλευσε κοντά στην Κριμαία σε ένδειξη μη αναγνώρισης της ρωσικής προσάρτησης, δηλώνοντας ότι ασκεί αβλαβή διέλευση σε ουκρανικά ύδατα – μια κίνηση με διπλωματικό μήνυμα⁸⁷.

Εν κατακλείδι, το δικαίωμα αβλαβούς διέλευσης πολεμικών πλοίων, όπως κατοχυρώνεται στην UNCLOS, αποτελεί θεμέλιο κανόνα του σύγχρονου δικαίου της θάλασσας. Παρά τις επιμέρους αποκλίσεις κρατικής πρακτικής και τις πολιτικές τριβές, η γενική τάση είναι προς την αποδοχή ότι τα πολεμικά πλοία δικαιούνται να διέρχονται ειρηνικά, υπό τον όρο του σεβασμού της ασφάλειας του παράκτιου κράτους. Οι δε περιπτώσεις αμφισβήτησης (Κίνα vs ΗΠΑ στη Νότια Σινική Θάλασσα, Ρωσία vs ΗΒ στη Μαύρη Θάλασσα κ.ά.) δεν αναιρούν τον κανόνα αλλά μάλλον επιβεβαιώνουν τη σημασία του, καθώς προσελκύουν διεθνή κριτική όταν παραβιάζεται.

3.3 Το δικαίωμα πλου διέλευσης διά στενών (Transit Passage) – Άρθρα 37-44 UNCLOS

3.3.1 Στενά διεθνούς ναυσιπλοΐας

Η UNCLOS στο άρθρο 37 ορίζει ότι τα άρθρα περί διέλευσης διά στενών εφαρμόζονται σε στενά που ενώνουν μία περιοχή ανοικτής θάλασσας ή ΑΟΖ με μία άλλη (όχι π.χ. ανοικτή θάλασσα με εσωτερικά ύδατα μόνο). Η διέλευση διά στενών (άρθρο 38) συνίσταται στην ελευθερία όλων των πλοίων και αεροσκαφών να πλέουν και να υπερίπτανται συνεχώς και αδιαλείπτως μέσω του στενού, με αποκλειστικό σκοπό τη μετάβαση από το ένα μέρος ανοικτής θάλασσας/ΑΟΖ στο άλλο. Είναι στην ουσία ένα σύνθετο δικαίωμα που ενώνει την ελευθερία ναυσιπλοΐας (πλοία) και υπέρπτησης (αεροσκάφη) όπως θα ίσχυαν στην ανοικτή θάλασσα, με τον γεωγραφικό περιορισμό ότι πρέπει να τηρείται εντός των ορίων του στενού. Το άρθρο 38(1) τονίζει ότι η διέλευση δεν πρέπει να παρεμποδίζεται («shall not be impeded»), ενώ σημειώνει μια εξαίρεση για στενά που σχηματίζονται από την ηπειρωτική χώρα και ένα νησί ενός παράκτιου κράτους όπου υπάρχει εναλλακτική ανοικτής θάλασσας έξω από το νησί – εκεί δεν ισχύει transit passage,

⁸⁷ **UK Ministry of Defence.** (2021, June 23). Defence Secretary statement on HMS Defender incident. GOV.UK.

καθώς η ναυσιπλοΐα μπορεί να γίνει έξω από τα χωρικά ύδατα. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η διέλευση νότια της Σιγκαπούρης αντί μέσω της στενής Johor μεταξύ Σιγκαπούρης και Μαλαισίας, ή γύρω από τα νησιά του Κουρασάο αντί μέσω στενού.

Στα περισσότερα όμως ζωτικής σημασίας στενά, η transit passage ισχύει αυτοδίκαια. Πλεονέκτημα για τα πολεμικά πλοία είναι ότι το δικαίωμα αυτό τους επιτρέπει να διέρχονται χωρίς καμία απαίτηση, δηλαδή ακόμα κι αν κουβαλούν βαρύ οπλισμό ή αν είναι μέρος στόλου, η διέλευσή τους δεν υπόκειται στον έλεγχο “ειρηνικότητας” του παράκτιου κράτους (υπό ορισμένες προϋποθέσεις, βλ. επόμενη ενότητα). Τα υποβρύχια επιτρέπεται να διαπλέουν εν καταδύσει. Συνολικά, η διέλευση διά στενών προσομοιάζει στην ελευθερία ανοικτής θάλασσας μέσα σε έναν στενό διάδρομο που ανήκει μεν στην επικράτεια ενός κράτους, αλλά εξυπηρετεί τη διεθνή κοινότητα. Όπως έγραψε και το Διεθνές Δικαστήριο στην απόφαση για τα Στενά της Κέρκυρας, ήδη προ UNCLOS, η σημασία των στενών για τους διεθνείς πλόες είναι τέτοια που δεν θα ήταν επιτρεπτό σε καιρό ειρήνης να εμποδίζεται η διέλευση πολεμικών πλοίων, ακόμη και κρατών σε τεταμένες σχέσεις⁸⁸.

Εξαίρεση είναι τα Τουρκικά Στενά στα οποία εφαρμόζεται η Συνθήκη του Montreux, που όπως αναφέρθηκε προβλέπει ειδικό καθεστώς. Η UNCLOS στο άρθρο 35(c) διευκρινίζει ότι η ύπαρξη παλαιών διεθνών συμβάσεων συνεχίζει να ισχύει για τα εν λόγω στενά. Ομοίως, το καθεστώς του πλου διέλευσης δεν εφαρμόζεται σε διεθνή στενά στα οποία υφίσταται εναλλακτική οδός μέσω της ανοικτής θάλασσας ή αποκλειστικής οικονομικής ζώνης, η οποία παρουσιάζει παρόμοια ναυτιλιακή και υδρογραφική ευκολία (άρθρο 36). Σε αυτές τις περιπτώσεις, η ναυσιπλοΐα διέπεται από τις ελευθερίες της ανοικτής θάλασσας ή της ΑΟΖ στις αντίστοιχες λωρίδες, διατηρώντας την ευχέρεια των πολεμικών πλοίων για απρόσκοπτη κίνηση χωρίς τους περιορισμούς που ενδεχομένως συνεπάγεται η διέλευση από τα χωρικά ύδατα.— π.χ. το Στενό της Μεσσήνης (Ιταλία) μεταξύ Σικελίας και ηπειρωτικής Ιταλίας δεν καλύπτεται από transit passage διότι υπάρχει εναλλακτικός πλους έξω από τη Σικελία στο ανοικτό πέλαγος. Σε κάθε περίπτωση, τα

⁸⁸ *Corfu Channel (United Kingdom v. Albania)*, Judgment, I.C.J. Reports 1949, σ. 4, ειδικότερα σ. 28. "It is, in the opinion of the Court, generally recognized and in accordance with international custom that States in time of peace have a right to send their warships through straits used for international navigation... without the previous authorization of a coastal State"

σημαντικά διεθνή στενά που προηγουμένως είχαν de facto καθεστώς ανοικτής θάλασσας πλέον νομικά καλύπτονται από την έννοια της transit passage.

3.3.2 Διαφορές της διέλευσης διά στενών (transit passage) από την αβλαβή διέλευση

Η διέλευση διά στενών συγκροτείται ως καθεστώς μέγιστης διευκόλυνσης της διεθνούς ναυσιπλοΐας και, γι' αυτό, μεταβάλλει ριζικά την ισορροπία που χαρακτηρίζει την αβλαβή διέλευση στη χωρική θάλασσα. Πρώτον, στο transit passage δεν λειτουργεί η έννοια της αβλαβούς διέλευσης και, συνακόλουθα, δεν υφίσταται ο μηχανισμός του άρθρου 19 (κατάλογος απαγορευμένων πράξεων) ούτε η δυνατότητα του παράκτιου κράτους να «απορρίψει» τη διέλευση ως μη αβλαβή. Το κρίσιμο κριτήριο είναι αν το πλοίο κινείται σε «κανονικό τρόπο» συνεχούς και ταχείας διέλευσης (άρθρο 39(1)(c)). Έτσι, ενέργειες που στην αβλαβή διέλευση μπορεί να εκληφθούν ως κακόπιστες, θεωρούνται καταρχήν συμβατές με το transit passage, υπό τον όρο ότι δεν μετατρέπουν τη διέλευση σε «άλλη δραστηριότητα» ούτε την καθυστερούν. Η μία καθολική απαγόρευση που παραμένει ρητή είναι η απειλή ή χρήση βίας κατά των παράκτιων κρατών, σε συμφωνία με τον Χάρτη του ΟΗΕ.

Επίσης, το transit passage είναι καθεστώς «διέλευσης και μόνον διέλευσης». Το άρθρο 39 απαιτεί να προχωρούν «χωρίς καθυστέρηση» και να απέχουν από δραστηριότητες άσχετες με τη διέλευση. Συνεπώς, η ευρύτερη επιχειρησιακή ελευθερία δεν μεταφράζεται σε δικαίωμα στάσης, περιπολίας ή επίδειξης ισχύος εντός του στενού· ένα πολεμικό πλοίο δεν μπορεί να διακόψει τη διέλευση για άσκηση ή επίδειξη σημαίας. Το ίδιο πνεύμα διασφαλίζεται με πρόσθετες υποχρεώσεις. Τα πλοία οφείλουν να τηρούν τους διεθνείς κανόνες ασφάλειας ναυσιπλοΐας και πρόληψης ρύπανσης (άρθρο 39(2), ενδεικτικά COLREGs), ενώ, η επιστημονική έρευνα απαγορεύεται κατά τη διέλευση χωρίς άδεια των παρακτίων κρατών (άρθρο 40), ώστε να αποκλειστεί η «ευκαιριακή» εκμετάλλευση του καθεστώτος.

Υπογραμμίζεται ότι τα παράκτια κράτη διατηρούν κυριαρχία στο στενό (άρθρο 34), αλλά η άσκησή της τελεί υπό την επιφύλαξη του καθεστώτος διέλευσης. Μπορούν να θεσπίζουν κανόνες ναυσιπλοΐας, ασφάλειας και περιβάλλοντος (άρθρο 42), οι οποίοι όμως δεν πρέπει να εισάγουν διακρίσεις ούτε να έχουν ως

αποτέλεσμα την παρεμπόδιση της διέλευσης (άρθρο 42(2)). Μπορούν επίσης, σε συνεργασία με τον ΙΜΟ, να ορίζουν θαλάσσιες οδούς (άρθρο 41), όπως έχει συμβεί στο Στενό της Μάλακκας με λωρίδες κυκλοφορίας, και να συνεργάζονται για βοηθήματα ναυσιπλοΐας και πρόληψη ρύπανσης (άρθρο 43). Το αποφασιστικό όμως όριο είναι ότι δεν επιτρέπεται αναστολή ή παρεμπόδιση του transit passage (άρθρο 44). Η πρακτική σημασία αυτού αποτυπώθηκε σε κρίσεις όπου διατυπώθηκαν απειλές «κλεισίματος» στρατηγικών στενών—όπως οι επανειλημμένες απειλές του Ιράν για το Ορμούζ—οι οποίες αντιμετωπίστηκαν διεθνώς ως νομικά μη αποδεκτές σε καιρό ειρήνης.

Τέλος, ως προς τις στρατιωτικές δραστηριότητες, το transit passage δεν περιέχει την ίδια ρητή απαγόρευση «ασκήσεων με όπλα» που εμφανίζεται στην αβλαβή διέλευση, όμως το κανονιστικό αποτέλεσμα προκύπτει λειτουργικά από τις υποχρεώσεις «χωρίς καθυστέρηση» και «μόνο δραστηριότητες συναφείς με τη διέλευση». Μία κανονική άσκηση πυρών εντός στενού θα αντέβαινε στο πνεύμα και στη δομή του καθεστώτος. Αντίθετα, ενέργειες που εντάσσονται σε αυτοπροστασία και στην ασφαλή λειτουργία σχηματισμού (π.χ. formation steaming, ετοιμότητα οπλικών συστημάτων, περιορισμένες προειδοποιητικές ενέργειες αποτροπής κινδύνου) δεν απογυμνώνουν αυτομάτως τη διέλευση από τον νομικό της χαρακτήρα, όπως θα συνέβαινε πολύ πιο εύκολα υπό το φίλτρο της "αβαλαβούς διέλευσης". Η αποδοχή της διέλευσης πολεμικών δυνάμεων σε πλήρη επιχειρησιακή διάταξη μέσα από στρατηγικά στενά—όπως σε επιχειρήσεις που συνδέθηκαν με τον Πόλεμο των Φώκλαντ (1982) ή τον Πόλεμο του Κόλπου (1990–91), με διελεύσεις μέσω διαύλων τύπου Γιβραλτάρ ή Bab-el-Mandeb—καταδεικνύει ακριβώς τον πυρήνα του transit passage. Εξασφαλίζει παγκόσμια κινητικότητα χωρίς να «αφοπλίζει» λειτουργικά τις ναυτικές δυνάμεις, ενώ ταυτόχρονα τις δεσμεύει αυστηρά στη λογική της συνεχούς και ταχείας διέλευσης.

3.3.3 Μη αναστολή του δικαιώματος

Πυρηνικό γνώρισμα της διέλευσης διά στενών είναι η απαγόρευση αναστολής της. Το άρθρο 44 UNCLOS δεσμεύει τα κράτη που συνορεύουν με στενά να μην παρεμποδίζουν και να μην αναστέλλουν το transit passage, καθιστώντας την αρχή αυτή κατ' ουσίαν απόλυτη σε καιρό ειρήνης: ακόμη και σε περιόδους έντασης, τα

στενά οφείλουν να παραμένουν ανοικτά ως λειτουργικές «αρτηρίες» της διεθνούς ναυσιπλοΐας. Η ιστορική πρακτική συνηγορεί υπέρ της ανθεκτικότητας του κανόνα: στον Ψυχρό Πόλεμο, ναυτικές δυνάμεις δυνητικών αντιπάλων εξακολούθησαν να διέρχονται από στρατηγικά περάσματα—ενδεικτικά τα Τουρκικά Στενά υπό το ειδικό καθεστώς του Montreux και οι βόρειοι θαλάσσιοι διάδρομοι τύπου GIUK—χωρίς να αναγνωρίζεται στα παράκτια κράτη διακριτική ευχέρεια «κλεισίματος» κατά βούληση.

Η σημασία της μη αναστολής αποτυπώνεται ανάγλυφα όταν επιχειρείται στην πράξη περιορισμός πρόσβασης σε ζωτικούς διαύλους. Η κρίση του 2018 στο Στενό του Κερτς—η οποία κλιμακώθηκε με την επιβολή περιορισμών μετά την κατασκευή της γέφυρας της Κριμαίας και την επακόλουθη σύλληψη ουκρανικών πολεμικών σκαφών— ανέδειξε τη δομική σημασία της διάκρισης μεταξύ της γενικής δυνατότητας αναστολής της αβλαβούς διέλευσης στην αιγιαλίτιδα ζώνη (άρθρο 25 παρ. 3) και του ειδικού καθεστώτος των διεθνών στενών. Παρόλο που στο εν λόγω στενό δεν τυγχάνει εφαρμογής ο πλους διέλευσης (*transit passage*), η ναυσιπλοΐα διέπεται από το καθεστώς της αβλαβούς διέλευσης, η οποία όμως, κατ' εξαίρεση, δεν επιδέχεται αναστολή (*non-suspendable innocent passage*) σύμφωνα με τη ρητή επιταγή του άρθρου 45 παρ. 2 της UNCLOS. Συνεπώς, η διεθνής αντίδραση εστιάστηκε στο ότι οι μονομερείς ρωσικοί περιορισμοί παραβίασαν αυτή την απαγορευτική διάταξη, μετατρέποντας ένα καθεστώς εγγυημένης ροής σε μια δυνητικά ελεγχόμενη και αναστέψιμη διαδικασία, κατά παράβαση του συμβατικού δικαίου. Η προσφυγή που οδήγησε σε προσωρινά μέτρα του ITLOS για την απελευθέρωση των ναυτών υπογράμμισε ακριβώς τον λειτουργικό πυρήνα του κανόνα: η διέλευση σε τέτοιους διαύλους δεν μπορεί να τίθεται υπό «πολιτική ομηρία» μέσω πρακτικών αποκλεισμού⁸⁹.

Ανάλογη δυναμική εμφανίζεται και σε στενά που επηρεάζονται από ένοπλες συγκρούσεις ή σοβαρούς κινδύνους ασφαλείας. Το Bab-el-Mandeb, παρότι επηρεάστηκε από τον πόλεμο στην Υεμένη και πυραυλικές επιθέσεις κατά πλοίων, δεν “έκλεισε” νομικά· αντιθέτως, η πρακτική απάντηση υπήρξε η ενίσχυση μέτρων προστασίας (συνοδείες, αυξημένη επιτήρηση, προληπτικές διαδικασίες), όχι η επίκληση δικαιώματος αναστολής. Η αρχή μη αναστολής σημαίνει ότι, αν μια

⁸⁹ International Tribunal for the Law of the Sea. (2019, May 25). Detention of three Ukrainian naval vessels (Ukraine v. Russian Federation), Provisional Measures, Order, paras. 96, 110, 118–119

δύναμη επιδιώκει να εμποδίσει αντίπαλο από τη διέλευση, δεν μπορεί να το «ντύσει» με το δίκαιο της θάλασσας· θα πρόκειται για ανοικτή εχθρική ενέργεια με τις αντίστοιχες συνέπειες.

Η ίδια η UNCLOS, τέλος, εξισορροπεί την απαγόρευση αναστολής με μια υποχρέωση διαφάνειας: τα παράκτια κράτη οφείλουν να δημοσιοποιούν κινδύνους ναυσιπλοΐας (άρθρο 44). Εάν πρόκειται να λάβουν χώρα δραστηριότητες υψηλού κινδύνου πλησίον στενών—όπως ασκήσεις πυρών—το καθήκον τους είναι η έγκαιρη προειδοποίηση (π.χ. αγγελίες ναυσιπλοΐας), όχι η παρεμπόδιση της διέλευσης. Στην πράξη, προσωρινή διακοπή κίνησης σε στενά απαντάται κυρίως ως *de facto* αποτέλεσμα έκτακτων περιστάσεων (π.χ. το Σουέζ το 1956–57 λόγω πολέμου ή ναυτικά ατυχήματα που μπλοκάρουν φυσικά τα στενά), όχι ως νόμιμη αναστολή *transit passage* από παράκτιο κράτος. Για τα πολεμικά πλοία, το συμπέρασμα είναι καίριο: το καθεστώς της UNCLOS έχει σχεδιαστεί ώστε οι κρίσιμες θαλάσσιες διόδους να παραμένουν λειτουργικές ανεξαρτήτως πολιτικών εντάσεων, θωρακίζοντας τη σταθερότητα της διεθνούς τάξης από μονομερείς αποκλεισμούς.

3.4 Διέλευση μέσω αρχιπελαγικών θαλάσσιων οδών (Archipelagic Sea Lanes Passage)

Η UNCLOS, αναγνωρίζοντας τη γεωγραφική ιδιομορφία των αρχιπελαγικών κρατών (π.χ. Ινδονησία, Φιλιππίνες), εισήγαγε ένα ειδικό καθεστώς που επιδιώκει να συμφιλιώσει δύο, εκ πρώτης όψευς, ανταγωνιστικούς στόχους: αφενός την εδαφική-κυριαρχική ενοποίηση του αρχιπελάγους μέσω ευθειών γραμμών βάσης και τη μετατροπή των ενδιάμεσων υδάτων σε αρχιπελαγικά ύδατα υπό κυριαρχία (άρθρο 47), αφετέρου τη διατήρηση της διεθνούς λειτουργικότητας των κύριων θαλάσσιων οδών. Το άρθρο 53 καθιερώνει, ως νομικό αντίβαρο, το δικαίωμα διέλευσης μέσω αρχιπελαγικών θαλάσσιων οδών (ASLP), ώστε η επέκταση της κυριαρχίας «προς τα μέσα» να μη μετατραπεί σε μοχλό αποκλεισμού διεθνών πλόων.

Ο πυρήνας του καθεστώτος είναι διττός. Πρώτον, το αρχιπελαγικό κράτος μπορεί να ορίσει θαλάσσιες οδούς και αντίστοιχες εναέριες διαδρομές κατάλληλες για συνεχή και ταχεία διέλευση πλοίων και αεροσκαφών (άρθρο 53(1)–(2)). Δεύτερον, εάν δεν τις ορίσει, το δικαίωμα δεν αδρανοποιείται: ασκείται αυτοδικαίως μέσω των «κανονικά χρησιμοποιούμενων διαύλων διεθνούς

ναυσιπλοΐας» (άρθρο 53(12)), δηλαδή των ιστορικά παγιωμένων διεθνών διαδρομών. Η τεχνική διάσταση του άρθρου 53 ενισχύει τον λειτουργικό χαρακτήρα του δικαιώματος, απαιτώντας η διέλευση να γίνεται εντός καθορισμένης (ή συνήθους) λωρίδας και, κατά τον κανόνα του άρθρου 53(5), να αποφεύγονται αποκλίσεις που θα μετέτρεπαν τη διέλευση σε «περιπολία» ή επιχειρησιακή παραμονή.

Ως προς τη νομική φύση, το ASLP είναι συγγενές προς το transit passage: πρόκειται για άσκηση ελευθεριών ναυσιπλοΐας και υπέρπτησης σε «normal mode» για συνεχή, ταχεία και ανεμπόδιση διέλευση μεταξύ δύο τμημάτων ανοικτής θάλασσας/AOZ μέσω αρχιπελαγικών υδάτων (άρθρο 53(3)). Η συνέπεια για το αντικείμενο της διπλωματικής είναι ουσιώδης: τα πολεμικά πλοία και τα στρατιωτικά αεροσκάφη δεν υπάγονται σε κριτήριο "αβαλαβούς διέλευσης" αντίστοιχο της χωρικής θάλασσας: δύνανται να διέλθουν διατηρώντας τη συνήθη επιχειρησιακή τους λειτουργία, υπό τον περιορισμό ότι η διέλευση δεν μπορεί να μετασχηματισθεί σε δραστηριότητα άσχετη με αυτήν. Η θεσμική εγγύηση ολοκληρώνεται από το άρθρο 54, το οποίο παραπέμπει—*mutatis mutandis*—σε βασικές ρυθμίσεις του transit passage (ιδίως άρθρα 39, 40, 42 και 44), με αποτέλεσμα το κρίσιμο συμπέρασμα ότι το ASLP δεν υπόκειται σε αναστολή και οι αρχιπελαγικές οδοί δεν μπορούν να «κλείσουν» κατά διακριτική ευχέρεια. Το αρχιπελαγικό κράτος διατηρεί, βεβαίως, ρυθμιστική αρμοδιότητα για ζητήματα ασφαλούς ναυσιπλοΐας, προστασίας περιβάλλοντος και άλλων θεμιτών σκοπών, αλλά οι κανόνες αυτοί δεν μπορούν να ισοδυναμούν με έμμεση παρεμπόδιση ούτε να μετατρέπονται σε καθεστώς προηγούμενης άδειας.

Η πρακτική της Ινδονησίας είναι ιδιαιτέρως ενδιαφέρουσα. Ως εκτεταμένο αρχιπέλαγος, έχει ορίσει τρεις κύριους βόρειο-νότιους διαδρόμους, χωρίς όμως να καλύψει επαρκώς ανατολικο-δυτικές διαδρομές⁹⁰. Εδώ ενεργοποιείται η λειτουργία του άρθρου 53(12): διεθνή πλοία συνεχίζουν να χρησιμοποιούν παραδοσιακές οδούς (ενδεικτικά μέσω Σούλας και Μακασάρ) ως «normal routes». Η κατά καιρούς ινδονησιακή θέση ότι εκτός των προκαθορισμένων διαδρόμων εφαρμόζεται αβλαβής διέλευση προκάλεσε αντίλογο από ναυτικές δυνάμεις (λ.χ. ΗΠΑ και

⁹⁰ Government Regulation No. 37 of 2002 regarding the Rights and Obligations of Foreign Ships and Aircraft Exercising the Right of Archipelagic Sea Lane Passage

Αυστραλία), οι οποίες επέμειναν ότι οι ιστορικά χρησιμοποιούμενες διεθνείς οδοί υπάγονται στο καθεστώς ASLP ακριβώς για να αποτραπεί η μονομερής «αναβάθμιση» της κυριαρχίας σε εργαλείο ελέγχου. Αντίστοιχα, στις Φιλιππίνες, όπου δεν έχει προχωρήσει πλήρης οριοθέτηση sea lanes, η πρακτική αποδέχεται ότι κύρια περάσματα (όπως το Surigao Strait) παραμένουν διαθέσιμα για διεθνή πλου, επιβεβαιώνοντας ότι η έλλειψη ορισμού δεν ισοδυναμεί με έλλειψη δικαιώματος⁹¹.

Για τα πολεμικά πλοία, η επιχειρησιακή αξία του ASLP συμπίπτει με εκείνη του transit passage: καθιστά δυνατή τη διέλευση σε κανονική διάταξη (π.χ. ομάδα αεροπλανοφόρου με συνοδευτικά πλοία, υποβρύχια και αεροπορική συνιστώσα) χωρίς αξίωση προηγούμενης κοινοποίησης ή άδειας και χωρίς υποχρέωση προσαρμογών που θα αναιρούσαν τη «normal mode» λειτουργία (όπως, λ.χ., απαίτηση ανάδυσης υποβρυχίων). Η ύπαρξη εθνικών ρυθμίσεων σε ορισμένα αρχιπελαγικά κράτη που, ιστορικά, επιδίωξαν μορφές ειδοποίησης για πολεμικά πλοία, φωτίζει ακριβώς το σημείο τριβής που ενδιαφέρει τη διπλωματική: την τάση ορισμένων παράκτιων/αρχιπελαγικών κρατών να «διαβάζουν» το δίκαιο υπό το πρίσμα της ασφάλειας, έναντι της σταθερής θέσης μεγάλων ναυτικών δυνάμεων ότι τα άρθρα 53–54 κατοχυρώνουν καθεστώς μη παρεμποδίσιμης διέλευσης. Στην πράξη, η ανεπίσημη ενημέρωση μπορεί να λειτουργεί ως μέτρο συνεργασίας, δεν συγκροτεί όμως νομικό δικαίωμα έγκρισης⁹².

Συνολικά, των ASLP συνιστά προσαρμογή της λογικής του transit passage στην αρχιπελαγική πραγματικότητα: αναγνωρίζει την κυριαρχία επί των υδάτων μεταξύ των νήσων, αλλά ταυτόχρονα εγγυάται ότι τα κύρια διεθνή θαλάσσια περάσματα δεν θα «εγκλωβιστούν» εντός μιας νέας εδαφικής αρχιτεκτονικής. Γεωπολιτικά, η σημασία είναι αυτονόητη: ζωτικές συνδέσεις μεταξύ Ειρηνικού και Ινδικού διέρχονται κατ' ανάγκη μέσα από ινδονησιακά περάσματα (Σούνδα, Λομπόκ, και οι ευρύτεροι άξονες προς Μάλακκα), και η νομική θωράκιση αυτών των διαύλων αποτρέπει την ανάδυση καθεστώτων μονομερούς ελέγχου που θα επιβάρυναν τόσο το διεθνές εμπόριο όσο και τη στρατηγική κινητικότητα των ναυτικών δυνάμεων.

⁹¹ Rothwell & Stephens (2016), σελ. 191–193

⁹² **Bateman, S.** (2003). Archipelagic sea lanes passage: Implementing a new management regime at sea. *Ocean Development & International Law*, 34(1), 1–17. <https://doi.org/10.1080/00908320390176412>, Roach & Smith (2012), σελ. 364–375.

Ολοκληρώνοντας την ανάλυση του τρίτου κεφαλαίου, κατέστη σαφές ότι τα διεθνή στενά και τα αρχιπελαγικά ύδατα δεν αποτελούν απλούς γεωγραφικούς σχηματισμούς, αλλά κρίσιμα κανονιστικά πεδία όπου το γενικό δίκαιο της θάλασσας υποχωρεί έναντι εξειδικευμένων καθεστώτων. Η εξέταση του πλου διέλευσης (transit passage) και του πλου αρχιπελαγικών διαδρόμων (ASLP) ανέδειξε τη βούληση της διεθνούς κοινότητας να διασφαλίσει τη στρατηγική κινητικότητα και την παγκόσμια οικονομική ροή, περιορίζοντας τη διακριτική ευχέρεια των παράκτιων κρατών σε αυτά τα «σημεία ανάσχεσης». Ωστόσο, η στατική νομική προστασία που προσφέρουν τα άρθρα της UNCLOS και ειδικές συνθήκες όπως η Σύμβαση του Μοντρέ, δοκιμάζεται πλέον από τη δυναμική φύση των σύγχρονων απειλών. Η μετάβαση από τη θεωρητική οριοθέτηση των δικαιωμάτων ναυσιπλοΐας στην επιχειρησιακή τους διασφάλιση απαιτεί μια βαθύτερη διερεύνηση των προκλήσεων που υπερβαίνουν το συμβατικό πλαίσιο. Ως εκ τούτου, το τέταρτο κεφάλαιο θα εστιάσει στις σύγχρονες προκλήσεις ασφαλείας —από τις υβριδικές απειλές και τον νομικό πόλεμο (lawfare) έως την τρομοκρατία και την πειρατεία— εξετάζοντας παράλληλα τον ρόλο των διεθνών δικαιοδοτικών οργάνων στην ερμηνεία και επιβολή του δικαίου σε ένα διαρκώς μεταβαλλόμενο θαλάσσιο περιβάλλον.

Κεφάλαιο 4 – Νομικό καθεστώς στρατιωτικών δραστηριοτήτων

Περνώντας στο ζήτημα των στρατιωτικών δραστηριοτήτων στις θαλάσσιες ζώνες, γίνεται κατανοητό ότι διέπονται από ένα πλέγμα διατάξεων του διεθνούς δικαίου, όπου συναντώνται διαφορετικοί κλάδοι: το δίκαιο που διέπει τη χρήση βίας (*jus ad bellum*), το διεθνές ανθρωπιστικό δίκαιο (*jus in bello*) και οι διεθνείς υποχρεώσεις προστασίας του περιβάλλοντος. Καταρχάς, ο Χάρτης των Ηνωμένων Εθνών θέτει τις θεμελιώδεις αρχές: σύμφωνα με το άρθρο 2 §4, όλα τα κράτη οφείλουν να απέχουν από την απειλή ή χρήση βίας εναντίον της εδαφικής ακεραιότητας ή πολιτικής ανεξαρτησίας οποιουδήποτε κράτους. Οι στρατιωτικές ασκήσεις καθ' εαυτές δεν απαγορεύονται από τον Χάρτη, όμως δεν πρέπει να αποτελούν πρόσχημα ή μέσο επίδειξης απειλητικής βίας⁹³. Μια μεγάλης κλίμακας άσκηση κοντά σε ξένα ύδατα θα μπορούσε, υπό περιστάσεις, να εκληφθεί ως απειλή χρήσης βίας, παραβιάζοντας το άρθρο 2 §4, εφόσον αποσκοπεί στον εκφοβισμό ή την αποσταθεροποίηση άλλου κράτους. Από την άλλη, το άρθρο 51 του Χάρτη κατοχυρώνει το εγγενές δικαίωμα ατομικής ή συλλογικής νόμιμης άμυνας σε περίπτωση ένοπλης επίθεσης⁹⁴. Αυτό σημαίνει ότι αν στρατιωτικές δραστηριότητες σε θάλασσα κλιμακωθούν σε ένοπλη σύρραξη (π.χ. ναυτικό επεισόδιο ή αποκλεισμός), τα εμπλεκόμενα κράτη μπορούν να επικαλεστούν τη νόμιμη άμυνα. Εντούτοις, προληπτικά αντίμετρα απέναντι σε απλές ασκήσεις δεν δικαιολογούνται νομικά· το κρίσιμο όριο είναι η ύπαρξη πραγματικής ένοπλης επίθεσης ή άμεσης απειλής αυτής.

Στην απευκταία περίπτωση που οι στρατιωτικές δραστηριότητες εξελιχθούν σε ένοπλη σύρραξη στη θάλασσα, τότε εφαρμόζεται το ειδικό διεθνές ανθρωπιστικό δίκαιο ναυτικών συγκρούσεων. Το Εγχειρίδιο του Σαν Ρέμο (*San Remo Manual*, 1994), αν και μη δεσμευτικό, αποτελεί έγκυρη κωδικοποίηση του εθιμικού δικαίου ναυτικού πολέμου. Προβλέπει, μεταξύ άλλων, κανόνες για τις επιτρεπόμενες μεθόδους και μέσα διεξαγωγής ναυτικών επιχειρήσεων – από τη χρήση όπλων (πυραύλων, τορπιλών, ναρκών) μέχρι τον ναυτικό αποκλεισμό και τη δημιουργία

⁹³ Crawford, J. (2019). *Brownlie's principles of public international law* (9th ed.). Oxford University Press. (pp. 302–303).

⁹⁴United Nations. (1945). Charter of the United Nations (Art. 51).

«ζωνών αποκλεισμού» σε θαλάσσιες περιοχές κατά την διάρκεια εχθροπραξιών⁹⁵. Για παράδειγμα, ένας ναυτικός αποκλεισμός θεωρείται νόμιμος μόνον εφόσον τηρείται η αρχή της διάκρισης και της ανθρωπιστικής μέριμνας: δεν μπορεί να έχει αποκλειστικό σκοπό την λιμοκτονία του άμαχου πληθυσμού (απαγόρευση που τονίζεται στην 102 του Εγχειριδίου Σαν Ρέμο) και πρέπει να ανακοινώνεται επίσημα, να είναι αποτελεσματικός και αμερόληπτος. Συνολικά, το διεθνές δίκαιο του πολέμου στη θάλασσα θέτει όρια ώστε οι στρατιωτικές επιχειρήσεις (εφόσον ξεσπάσει σύρραξη) να διεξάγονται εντός πλαισίου νομιμότητας, προστατεύοντας ουδέτερα κράτη και αμάχους.

Παράλληλα, οι περιβαλλοντικές υποχρεώσεις διαπερνούν τόσο την ειρήνη όσο και τον πόλεμο. Σύμφωνα με το άρθρο 192 της Σύμβασης του 1982 για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS), «τα κράτη έχουν καθήκον να προστατεύουν και να διατηρούν το θαλάσσιο περιβάλλον». Το ευρύ αυτό καθήκον εξειδικεύεται στα άρθρα 194-196 UNCLOS, που επιβάλλουν στα κράτη να λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για την πρόληψη, μείωση και έλεγχο της ρύπανσης της θάλασσας από κάθε πηγή. Οι στρατιωτικές δραστηριότητες δεν εξαιρούνται κατ' αρχήν: ακόμα και σε καιρό ειρήνης, ασκήσεις που προκαλούν σημαντική ρύπανση ή ζημία στο θαλάσσιο οικοσύστημα θα παραβίαζαν τις διεθνείς περιβαλλοντικές υποχρεώσεις του κράτους-σημαίας. Η UNCLOS αναγνωρίζει μια περιορισμένη εξαίρεση κυριαρχικής ασυλίας στα πολεμικά πλοία και κρατικά αεροσκάφη: το άρθρο 236 προβλέπει ότι οι διατάξεις προστασίας περιβάλλοντος δεν εφαρμόζονται αυστηρά στα πολεμικά πλοία και λοιπά κρατικά σκάφη σε μη εμπορική χρήση. Ωστόσο, τίθεται ρητή υποχρέωση για κάθε κράτος να μεριμνά ώστε τα πολεμικά του πλοία «να ενεργούν κατά τρόπο σύμφωνο, στο βαθμό που είναι λογικό και εφικτό, με την παρούσα Σύμβαση». Με άλλα λόγια, οι ένοπλες δυνάμεις οφείλουν να συμμορφώνονται όσο το δυνατόν με τους περιβαλλοντικούς κανόνες, χωρίς βέβαια να θίγεται η επιχειρησιακή τους ικανότητα. Επιπρόσθετα, μια σειρά διεθνών συμβάσεων συμπληρώνουν το πλαίσιο: π.χ. η Συνθήκη για την Απαγόρευση Περιβαλλοντικών Τροποποιήσεων (ENMOD 1977) απαγορεύει τη στρατιωτική χρήση τεχνικών που

⁹⁵ International Institute of Humanitarian Law. (1995). San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea (Arts. 93–95, 102).

προκαλούν ευρείας κλίμακας, μακροχρόνιες ή σοβαρές βλάβες στο περιβάλλον⁹⁶, ενώ πρωτόκολλα όπως το I και V της Σύμβασης της Γενεύης του 1977 θέτουν όρια στη στόχευση εγκαταστάσεων που μπορεί να προκαλέσουν οικολογικές καταστροφές⁹⁷. Συνεπώς, το νομικό καθεστώς των στρατιωτικών δραστηριοτήτων στις θάλασσες πρέπει να εξετάζεται ολιστικά: στον καιρό της ειρήνης, υπό το πρίσμα του δικαίου της θάλασσας, με σεβασμό στην απαγόρευση χρήσης βίας και στις περιβαλλοντικές υποχρεώσεις, και σε καιρό πολέμου, υπό το πρίσμα του ανθρωπιστικού δικαίου της ναυτικής σύγκρουσης.

Στις επιμέρους ενότητες που ακολουθούν, εξετάζεται το νομικό καθεστώς των στρατιωτικών ασκήσεων ανά θαλάσσια ζώνη: αρχικά στην χωρική θάλασσα ενός παράκτιου κράτους (4.1), έπειτα στην αποκλειστική οικονομική ζώνη (ΑΟΖ) άλλου κράτους (4.2), και τέλος στην ανοικτή θάλασσα (4.3). Ιδιαίτερη μνεία γίνεται και σε ορισμένες ειδικές κατηγορίες στρατιωτικών δραστηριοτήτων, όπως οι ασκήσεις με πραγματικά πυρά, οι υποθαλάσσιες δοκιμές, οι στρατιωτικές υδρογραφικές έρευνες και οι ναυτικές αποκλειστικές ζώνες ασφαλείας (4.4). Η ανάλυση βασίζεται τόσο στις διατάξεις της UNCLOS όσο και στη νομολογία, την κρατική πρακτική (μελέτες περιπτώσεων όπως η Νότια Σινική Θάλασσα, η Ανατολική Μεσόγειος και η Μαύρη Θάλασσα) και την έγκυρη βιβλιογραφία (Kraska, Guilfoyle, Klein, Hayashi, Valencia, Van Dyke κ.ά.), επιδιώκοντας μια σύνθεση που αντανακλά το σύγχρονο στάδιο του δικαίου.

4.1 Στρατιωτικές ασκήσεις στα χωρικά ύδατα

Εντός των χωρικών υδάτων, η διεξαγωγή στρατιωτικών ασκήσεων από ξένα πολεμικά πλοία συνιστά την πλέον χαρακτηριστική περίπτωση υπέρβασης των ορίων της αβλαβούς διέλευσης. Ενώ η UNCLOS κατοχυρώνει το δικαίωμα διέλευσης των πολεμικών μονάδων, η μετατροπή του απλού πλου σε ενεργό στρατιωτική δραστηριότητα αίρει αυτοδικαίως τον αβλαβή χαρακτήρα της παρουσίας τους, μεταφέροντας το ζήτημα από το πεδίο της διεθνούς ναυσιπλοΐας στο πεδίο της εθνικής ασφάλειας του παράκτιου κράτους.

⁹⁶ United Nations. (1978). Convention on the Prohibition of Military or Any Other Hostile Use of Environmental Modification Techniques (ENMOD).

⁹⁷ Additional Protocol I to the Geneva Conventions (1977), Art. 35(3).

Η απαγόρευση αυτή εδράζεται στον «αρνητικό κατάλογο» του Άρθρου 19 §2 της UNCLOS, με κυριότερη τη διάταξη (β), η οποία αποκλείει ρητά «οποιαδήποτε άσκηση ή γυμνάσιο με κάθε είδους όπλα». Η γραμματική ερμηνεία του όρου «γυμνάσιο» (practice) καλύπτει όχι μόνο τις δοκιμαστικές βολές, αλλά και κάθε ενέργεια που προσομοιάζει με τακτικό ελιγμό (maneuver) ή επιχειρησιακή προπαρασκευή, όπως η ανάπτυξη σχηματισμών μάχης ή η στοχευμένη ενεργοποίηση συστημάτων βολής. Στο ίδιο πλαίσιο, δραστηριότητες όπως η απονήωση/προσνήωση αεροσκαφών (Art 19.2.ε), η εκτόξευση στρατιωτικών συσκευών (Art 19.2.στ) και η συλλογή πληροφοριών προς βλάβη της άμυνας (Art 19.2.γ) καθιστούν τη διέλευση μη αβλαβή. Κρίσιμη είναι η διάκριση που εισήγαγε η υπόθεση των Στενών της Κέρκυρας (1949), όπου το Διεθνές Δικαστήριο αναγνώρισε ότι η κατάσταση επιχειρησιακής ετοιμότητας (action stations) για λόγους αυτοπροστασίας δεν συνιστά απαραίτητως μη αβλαβή ενέργεια, υπό την προϋπόθεση ότι τα όπλα παραμένουν σε ουδέτερη θέση και δεν στρέφονται κατά του παράκτιου κράτους⁹⁸.

Ειδική μνεία απαιτείται για τα υποβρύχια, τα οποία βάσει του Άρθρου 20 υποχρεούνται να πλέουν στην επιφάνεια με υψωμένη σημαία. Η διέλευση εν καταδύσει εκλαμβάνεται ως απόπειρα απόκρυψης στρατιωτικής δραστηριότητας, γεγονός που ακυρώνει το προνόμιο της αβλαβούς διέλευσης και επιτρέπει στο παράκτιο κράτος να λάβει μέτρα. Σε περίπτωση τέτοιας μη συμμόρφωσης, το Άρθρο 30 της Σύμβασης παρέχει στο παράκτιο κράτος το δικαίωμα να απαιτήσει την άμεση αναχώρηση του πολεμικού πλοίου από τα χωρικά του ύδατα. Λόγω της κυριαρχικής ασυλίας (sovereign immunity) που κατοχυρώνεται στα Άρθρα 32 και 95, η «απαίτηση αναχώρησης» αποτελεί το κύριο μέσο επιβολής, ενώ το κράτος της σημαίας φέρει τη διεθνή ευθύνη για κάθε ζημία που τυχόν προκληθεί (Art 31)⁹⁹.

Αντιστρόφως, το παράκτιο κράτος διατηρεί το κυριαρχικό δικαίωμα να διεξάγει τις δικές του στρατιωτικές ασκήσεις στα χωρικά του ύδατα, αναστέλλοντας προσωρινά την αβλαβή διέλευση τρίτων σε συγκεκριμένες περιοχές, εφόσον αυτό είναι απαραίτητο για την προστασία της ασφάλειάς του (Art 25 §3). Η ρητή

⁹⁸ *Corfu Channel Case (United Kingdom v. Albania)*, Judgment of April 9th, 1949, ICJ Reports 1949, σελ. 30–32.

⁹⁹ Yang, S. (2006), *Warships and Government Ships in International Law*, Oxford University Press, σελ. 210–215.

αναφορά της διάταξης σε «ασκήσεις με όπλα» νομιμοποιεί την προσωρινή δέσμευση περιοχής, υπό την προϋπόθεση ότι η αναστολή εφαρμόζεται αδιακρίτως και δημοσιεύεται δεόντως μέσω αναγγελιών NAVTEX ή NOTAM. Η κατάχρηση αυτών των τεχνικών εργαλείων για την προβολή κυριαρχικών αξιώσεων ή τη δέσμευση μεγάλων περιοχών χωρίς σύνδεση με συγκεκριμένη στρατιωτική δραστηριότητα αποτελεί σημείο διεθνών τριβών, όπως καταδεικνύει η σύγχρονη ελληνοτουρκική πρακτική, υπογραμμίζοντας την ανάγκη τήρησης της αρχής της καλής πίστης και της αποφυγής αδικαιολόγητης παρεμπόδισης της διεθνούς ναυσιπλοΐας¹⁰⁰.

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι ειδικές συνθήκες και συμφωνίες μη διάδοσης (non-proliferation) μπορεί να επηρεάζουν την παρουσία ορισμένων όπλων στα χωρικά ύδατα. Η UNCLOS μέσω του άρθρου 23 απαιτεί από τα ξένα πυρηνοκίνητα πλοία ή όσα μεταφέρουν πυρηνικές/επικίνδυνες ουσίες να φέρουν τα κατάλληλα έγγραφα και να τηρούν τις διεθνείς προφυλάξεις ασφαλείας όταν διέρχονται αβλαβώς. Κάποια κράτη έχουν προχωρήσει πιο πέρα, θεσπίζοντας απαγορεύσεις εισόδου σε πλοία με πυρηνικά όπλα στα ύδατά τους, στο πλαίσιο ζωνών ελεύθερων από πυρηνικά (π.χ. η Νέα Ζηλανδία)¹⁰¹. Αυτές οι πρακτικές δεν προβλέπονται ρητώς στην UNCLOS αλλά απορρέουν από την κυριαρχία και διεθνείς συνθήκες μη διάδοσης. Σε κάθε περίπτωση, ένα παράκτιο κράτος μπορεί νόμιμα να αρνηθεί την είσοδο σε πολεμικό πλοίο που δεν συμμορφώνεται με τους όρους της αβλαβούς διέλευσης ή θέτει σε κίνδυνο την ασφάλειά του. Η ουσία του άρθρου 19(2) UNCLOS είναι ακριβώς ότι κατοχυρώνει το δικαίωμα του κράτους να προστατεύει την κυριαρχία του στα χωρικά ύδατα από οποιαδήποτε εχθρική ή επιζήμια στρατιωτική δραστηριότητα.

4.2 Στρατιωτικές ασκήσεις στην αποκλειστική οικονομική ζώνη (ΑΟΖ)

Η Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ) εκτείνεται πέρα από τη χωρική θάλασσα, έως τα 200 ν.μ., και συνιστά μια ζώνη στην οποία το παράκτιο κράτος έχει μεν ειδικά κυριαρχικά δικαιώματα (κυρίως οικονομικής φύσεως), αλλά τα ύδατα παραμένουν σε μεγάλο βαθμό διεθνή ως προς τις ελευθερίες άλλων κρατών. Το

¹⁰⁰ Ioannides, N. (2020), *Maritime Claims and Boundary Delimitation in the Eastern Mediterranean*, Routledge, σελ. 156–160

¹⁰¹ New Zealand Nuclear Free Zone, Disarmament, and Arms Control Act 1987 (No. 86). South Pacific Nuclear Free Zone Treaty (Treaty of Rarotonga). (1985, August 6). 1445 U.N.T.S. 177.

άρθρο 58 UNCLOS καθορίζει με σαφήνεια ότι όλα τα κράτη – παράκτια και περικόλαιστα – απολαμβάνουν στην ΑΟΖ τις ελευθερίες της ανοικτής θάλασσας που αναφέρονται στο άρθρο 87, ιδίως την ελευθερία ναυσιπλοΐας και υπέρπτησης, την τοποθέτηση υποβρυχίων καλωδίων και σωληναγωγών, καθώς και «άλλες νόμιμες χρήσεις της θάλασσας συναφείς με αυτές τις ελευθερίες». Στις χρήσεις αυτές περιλαμβάνονται, ενδεικτικά, οι δραστηριότητες που συνδέονται με τη λειτουργία πλοίων και αεροσκαφών. Η διατύπωση αυτή – «άλλες διεθνώς νόμιμες χρήσεις της θάλασσας σχετιζόμενες με τις εν λόγω ελευθερίες» – αποτελεί τη θεμέλια λίθο για τη νομιμότητα των στρατιωτικών δραστηριοτήτων στην ΑΟΖ: οι ναυτικές ασκήσεις, οι στρατιωτικές πλώες και οι πτήσεις πολεμικών αεροσκαφών θεωρούνται, στην κρατούσα άποψη, θεμιτές χρήσεις της ανοικτής θάλασσας και κατ' επέκταση επιτρεπτές και στην ΑΟΖ άλλου κράτους. Σε αντίθεση με τη χωρική θάλασσα, όπου ισχύει το καθεστώς της αβλαβούς διέλευσης, στην ΑΟΖ δεν υπάρχει γενική απαίτηση η δραστηριότητα ξένων να είναι «αβλαβής». Τα ξένα πλοία μπορούν κατ' αρχήν να ασκούνται και να επιχειρούν όπως στην ανοικτή θάλασσα, αρκεί να μην παραβιάζουν συγκεκριμένες διατάξεις του διεθνούς δικαίου.

Βέβαια, η ελευθερία αυτή δεν είναι απόλυτη. Το άρθρο 58 §3 UNCLOS επιβάλλει στα κράτη που ασκούν δικαιώματα στην ΑΟΖ το καθήκον της «δέουσας μέριμνας» (due regard): οφείλουν να λαμβάνουν υπόψη τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του παράκτιου κράτους και να συμμορφώνονται με τους νόμους και κανονισμούς που θεμιτά έχει θεσπίσει το παράκτιο κράτος σύμφωνα με τη Σύμβαση¹⁰². Επίσης, το άρθρο 58 §2 ενσωματώνει στην ΑΟΖ πολλές από τις διατάξεις της ανοικτής θάλασσας (άρθρα 88-115 UNCLOS), στο μέτρο που δεν είναι ασυμβίβαστες με το καθεστώς της ΑΟΖ. Μεταξύ αυτών είναι και η αρχή ότι η θάλασσα προορίζεται για ειρηνικούς σκοπούς (άρθρο 88) και η γενική υποχρέωση αποχής από τη χρήση βίας (άρθρο 301) – υποχρεώσεις που δεσμεύουν συνεπώς τα κράτη και όταν επιχειρούν στην ΑΟΖ άλλου κράτους. Επιγραμματικά, θα μπορούσε να λεχθεί ότι στην ΑΟΖ ισχύει ό,τι και στην ανοικτή θάλασσα με την πρόσθετη υποχρέωση σεβασμού των δικαιωμάτων του παράκτιου κράτους.

Ποια είναι λοιπόν αυτά τα δικαιώματα του παράκτιου κράτους στην ΑΟΖ που πρέπει οι τρίτοι να σεβαστούν; Κατά το άρθρο 56 UNCLOS, το παράκτιο κράτος έχει

¹⁰² Kraska, J. (2011). Maritime power and the law of the sea: Expeditionary operations in world politics. Oxford University Press. (p. 128).

κυριαρχικά δικαιώματα στην ΑΟΖ σχετικά με την εξερεύνηση, εκμετάλλευση, διαχείριση των φυσικών πόρων (ζωντανών και μη) και άλλες οικονομικές δραστηριότητες (π.χ. παραγωγή ενέργειας από νερό και ανέμους). Επίσης, έχει δικαιοδοσία σε θέματα όπως η εγκατάσταση τεχνητών νησιών/εγκαταστάσεων, η επιστημονική έρευνα και η προστασία του περιβάλλοντος. Το παράκτιο κράτος, κατά την άσκηση των δικαιωμάτων του αυτών, οφείλει και το ίδιο να σέβεται τις ελευθερίες άλλων κρατών (due regard αντίστροφα, άρθρο 56 §2). Στο πλαίσιο των στρατιωτικών δραστηριοτήτων, αυτό πρακτικά σημαίνει ότι οι τρίτες χώρες δεν επιτρέπεται να διεξάγουν ασκήσεις στην ΑΟΖ εάν αυτές παραβιάζουν αδικαιολόγητα ή αγνοούν τα νόμιμα συμφέροντα του παράκτιου κράτους. Για παράδειγμα, μια ναυτική άσκηση μεγάλης κλίμακας που θα εμπόδιζε την αλιεία ή την εκμετάλλευση πετρελαϊκής πλατφόρμας του παράκτιου κράτους στην ΑΟΖ του, θα ερχόταν σε σύγκρουση με τα δικαιώματα του τελευταίου και θα θεωρείτο καταχρηστική. Αντίθετα, η διεξαγωγή διελεύσεων ναυτικών μοίρων, ασκήσεων ρουτίνας ή στρατιωτικών γυμνασίων σε περιοχές όπου δεν παρεμποδίζεται κάποια λειτουργία του παράκτιου κράτους, θεωρείται θεμιτή.

Παρά την σχετικά ξεκάθαρη γραμματική διατύπωση της UNCLOS, στην πράξη έχουν ανακύψει διεθνείς διαφωνίες και διαφορετικές ερμηνείες όσον αφορά τις στρατιωτικές δραστηριότητες σε ξένες ΑΟΖ. Κατά την κρατούσα δυτική άποψη – που εκπροσωπούν χώρες ναυτικές δυνάμεις όπως οι ΗΠΑ – η UNCLOS δεν επιτρέπει στο παράκτιο κράτος να απαγορεύει ή να απαιτεί άδεια για τις ξένες στρατιωτικές ασκήσεις στην ΑΟΖ του. Όπως παρατηρεί ο Kraska, η Σύμβαση προβλέπει περιορισμούς στις στρατιωτικές δραστηριότητες μόνο σε ελάχιστες συγκεκριμένες περιπτώσεις (αβλαβής διέλευση στην αιγιαλίτιδα, διέλευση από διεθνή στενά, αρχιπελαγικές θαλάσσιες οδούς) και δεν προβλέπει αντίστοιχους περιορισμούς στην ΑΟΖ ή την ανοικτή θάλασσα. Κατά συνέπεια, υποστηρίζεται ότι οι προσπάθειες ορισμένων παράκτιων κρατών να περιορίσουν τις στρατιωτικές δραστηριότητες στην ΑΟΖ στερούνται νομικής βάσης και ισοδυναμούν με μονομερή επέκταση της παράκτιας δικαιοδοσίας πέραν των προβλεπομένων. Οι Ηνωμένες Πολιτείες ειδικότερα έχουν υιοθετήσει σταθερά τη θέση ότι δραστηριότητες όπως ναυτικές ασκήσεις, γυμνάσια πυρών, πλόες πολεμικών και στρατιωτικές υπερπτήσεις εμπίπτουν στο δικαίωμα ελευθερίας ναυσιπλοΐας/υπέρπτησης και στο δόγμα των «άλλων διεθνώς νόμιμων χρήσεων», και συνεπώς δεν μπορούν να υποβάλλονται σε

άδεια του παράκτιου κράτους. Σε απάντηση σε κρατικές πρακτικές που αμφισβητούν αυτή τη θέση, οι ΗΠΑ έχουν καθιερώσει και το πρόγραμμα Freedom of Navigation Program (FON), πραγματοποιώντας πλόες-επιχειρήσεις στην ΑΟΖ κρατών που θεωρούν ότι διατυπώνουν υπερβολικές θαλάσσιες διεκδικήσεις¹⁰³.

Στον αντίποδα, αρκετά κράτη – ιδίως όσα δίνουν έμφαση στην παράκτια ασφάλεια – πρεσβεύουν μια πιο περιοριστική ερμηνεία. Η Κίνα¹⁰⁴, η Ρωσία, το Ιράν¹⁰⁵, η Ινδία¹⁰⁶, η Βραζιλία¹⁰⁷, μεταξύ άλλων, έχουν διατυπώσει την άποψη ότι ορισμένες στρατιωτικές δραστηριότητες στην ξένη ΑΟΖ τους δεν επιτρέπονται χωρίς συγκατάθεση. Τα επιχειρήματα ποικίλλουν: μερικές φορές επικαλούνται την ασφάλεια και άμυνα του παράκτιου κράτους – π.χ. ότι μια μεγάλης κλίμακας πολεμική άσκηση πλησίον της ακτής τους συνιστά εν δυνάμει απειλή και άρα αντιβαίνει στον ειρηνικό σκοπό της ΑΟΖ. Άλλες φορές προβάλλουν ότι δραστηριότητες όπως οι στρατιωτικές ωκεανογραφικές έρευνες ή η συλλογή πληροφοριών (intelligence gathering) ισοδυναμούν με θαλάσσια επιστημονική έρευνα (Marine Scientific Research – MSR) υπό άλλο όνομα, και ως εκ τούτου υπάγονται στο άρθρο 246 UNCLOS που απαιτεί την συγκατάθεση του παράκτιου κράτους για έρευνες στην ΑΟΖ. Σημαντικό σημείο τριβής αποτελεί ειδικά η διάκριση μεταξύ “marine scientific research” και “military survey”¹⁰⁸. Η UNCLOS αφιερώνει ολόκληρο το Μέρος XIII στην θαλάσσια επιστημονική έρευνα, ορίζοντας ότι στην ΑΟΖ/υφαλοκρηπίδα χρειάζεται την άδεια του παράκτιου κράτους (άρθρο 246 §2). Ωστόσο, η Σύμβαση δεν ορίζει ρητά τι είναι “στρατιωτική έρευνα” ή υδρογραφικές “survey” δραστηριότητες. Αναφέρεται μόνο ακροθιγώς, ξεχωρίζοντάς τες από την επιστημονική έρευνα (π.χ. άρθρο 19 §2(j) για «έρευνες ή υδρογραφικές εργασίες» που απαγορεύονται στην χωρική θάλασσα χωρίς άδεια). Πολλά παράκτια κράτη εκμεταλλεύονται αυτό το κενό ορολογίας για να ισχυριστούν ότι οποιαδήποτε

¹⁰³ U.S. Department of Defense. (2024). *Annual Freedom of Navigation Report: Fiscal Year 2023*. Office of the Under Secretary of Defense for Policy.

¹⁰⁴ Ren, X., & Cheng, X. (2005). A Chinese perspective. *Marine Policy*, 29(2), 139–146. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2004.08.007>, Law on the EEZ and the Continental Shelf, 1998

¹⁰⁵ Marine Areas Act, 1993

¹⁰⁶ Maritime Zones Act, 1976

¹⁰⁷ Law No. 8.617, 1993

¹⁰⁸ Bateman, S. (2005). Hydrographic surveying in the EEZ: Differences and overlaps with marine scientific research. *Marine Policy*, 29(2), 163–174. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2004.08.011>

συλλογή δεδομένων στην ΑΟΖ τους – ακόμη κι αν διεξάγεται από πολεμικά πλοία – είναι στην ουσία επιστημονική έρευνα και άρα απαιτεί συναίνεση¹⁰⁹.

Η διαφωνία αυτή κατέστη ιδιαίτερα έντονη στη Θάλασσα της Νότιας Κίνας. Το 2001, ένα αμερικανικό κατασκοπευτικό αεροσκάφος EP-3E συνεκρούσθη με κινεζικό μαχητικό στην ΑΟΖ της Κίνας (συμβάν στη νήσο Hainan), εγείροντας αντιπαράθεση: οι ΗΠΑ υποστήριξαν ότι το αεροσκάφος εκτελούσε νόμιμη δραστηριότητα ναυτιλίας/υπέρπτησης σε διεθνή εναέριο χώρο (άνωθεν της ΑΟΖ), ενώ η Κίνα ισχυρίστηκε ότι διεξήγαγε παράνομη κατασκοπεία στον εναέριο χώρο της ΑΟΖ της. Παρόμοια, το 2009, το ωκεανογραφικό σκάφος USNS Impeccable παρενοχλήθηκε από κινεζικά πλοία ενώ επιχειρούσε στην κινεζική ΑΟΖ συλλέγοντας υποθαλάσσιες ακουστικές πληροφορίες (ανθυποβρυχιακές μετρήσεις). Η Κίνα θεώρησε τις ενέργειες του Impeccable παραβίαση των δικαιωμάτων της, ενώ οι ΗΠΑ αντέτειναν ότι επρόκειτο για στρατιωτική συννευεπιτρεπόμενη από το διεθνές δίκαιο. Σύμφωνα με τη δημόσια τοποθέτηση του αμερικανικού Ναυτικού, «τα παράκτια κράτη δεν μπορούν να ρυθμίσουν τις υδρογραφικές ή στρατιωτικές έρευνες που διεξάγονται πέρα από τη χωρική τους θάλασσα, ούτε να απαιτούν ειδοποίηση για τέτοιες δραστηριότητες»¹¹⁰. Αυτή η θέση επαναλήφθηκε σε επίσημες διακοινώσεις και αποτελεί τη βάση των αμερικανικών FONOPs στην περιοχή.

Απέναντι σε αυτές τις αποκλίνουσες αντιλήψεις, δεν υπάρχει ακόμη οριστική δικαστική κρίση¹¹¹ που να λύνει τη νομική αντιγνωμία. Καμία διεθνής δικαιοδοτική απόφαση μέχρι σήμερα δεν έχει αποφανθεί άμεσα επί της νομιμότητας των στρατιωτικών ασκήσεων στην ΑΟΖ χωρίς άδεια. Ορισμένες σχετικές νύξεις έγιναν στο Διεθνές Δικαστήριο σε παλαιότερες υποθέσεις (π.χ. *Nicaragua v. USA 1986* – όπου κρίθηκε παράνομη η ναρκοθέτηση χωρικών υδάτων ως παραβίαση μη χρήσης βίας και ελευθερίας ναυσιπλοΐας, γεγονός που θα μπορούσε κατ' αναλογία να επεκταθεί και στην ΑΟΖ¹¹²). Το Διεθνές Δικαστήριο για το Δίκαιο της Θάλασσας (ITLOS) και διαιτητικά δικαστήρια επίσης δεν έχουν δώσει σαφή απάντηση. Στην

¹⁰⁹ Tanaka (2019), σελ. 401–405.

¹¹⁰ Thomas, A.R., & Duncan, J.C. (Eds.). (1999). Annotated Supplement to the Commander's Handbook on the Law of Naval Operations (Naval War College International Law Studies Vol. 73, p. 130).

¹¹¹ Kraska, J. (2010). *Maritime Power and the Law of the Sea: Expeditionary Operations in World Politics*. (εκτενής ανάλυση σχετικών ζητημάτων).

¹¹² *Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua (Nicaragua v. United States)*, Judgment (176-177).

Διαιτησία Φιλιππίνες κατά Κίνας (2016) για τη Νότια Σινική Θάλασσα, το δικαστήριο περιορίστηκε σε θέματα νησιών/ζωνών και δεν ασχολήθηκε με στρατιωτικές δραστηριότητες¹¹³. Παρότι η Κίνα είχε διακηρύξει εξαίρεση, το Δικαστήριο δεν δέχθηκε ότι αρκεί η εμπλοκή ναυτικών/κρατικών σκαφών ή η επίκληση «ασφάλειας» για να τεθεί εκτός δικαιοδοσίας μια διαφορά· αντίθετα, τόνισε ότι το κρίσιμο ερώτημα είναι «αν η ίδια η διαφορά αφορά στρατιωτικές δραστηριότητες, και όχι αν ένα μέρος έχει χρησιμοποιήσει τον στρατό του με κάποιο τρόπο σε σχέση με τη διαφορά»¹¹⁴. Εφαρμόζοντας αυτό το λειτουργικό κριτήριο, έκρινε ότι οι δραστηριότητες εκτεταμένης κατασκευής/επίχωσης και εγκαταστάσεων στο Mischief Reef δεν υπάγονταν στο άρθρο 298(1)(β), ιδίως επειδή η Κίνα τις είχε επανειλημμένα παρουσιάσει ως κατ' εξοχήν «πολιτικές/πολιτικές-υποδομών»¹¹⁵. Αντιθέτως, το επεισόδιο στο Second Thomas Shoal, ως αντιπαράθεση ενόπλων δυνάμεων «παρατεταγμένων» η μία απέναντι στην άλλη, χαρακτηρίστηκε «κατεξοχήν στρατιωτική κατάσταση» και, συνεπώς, ενεργοποίησε την εξαίρεση.

Ωστόσο, το ζήτημα έχει συζητηθεί εκτενώς σε επιτροπές ειδικών και διεθνή φόρα. Ήδη από το 2005, πραγματοποιήθηκαν συναντήσεις υπό την αιγίδα του Ινστιτούτου Ωκεανολογικών Μελετών της Χαβάης και άλλων οργανισμών, όπου Αμερικανοί, Κινέζοι και άλλοι νομικοί προσπάθησαν να βρουν κοινό έδαφος. Ο Moritaka Hayashi και άλλοι ακαδημαϊκοί προέβαλαν την ανάγκη για “a common understanding or agreement before another serious incident” όπως το EP-3, δηλαδή να επιτευχθεί μια συνεννόηση για τους κανόνες εμπλοκής στην ΑΟΖ¹¹⁶. Οι προτάσεις που έχουν τεθεί στο τραπέζι περιλαμβάνουν Κώδικες Συμπεριφοράς (Code of Conduct) για απρόοπτες συναντήσεις στη θάλασσα, προαιρετικές γνωστοποιήσεις ασκήσεων ως μέτρο εμπιστοσύνης, κ.λπ. Μια τέτοια περιφερειακή συμφωνία υπάρχει μεταξύ ΗΠΑ-Ρωσίας ήδη από τον Ψυχρό Πόλεμο (Συμφωνία INCSEA 1972), καθώς και νεότερα όπως ο πολυμερής Κώδικας για μη

¹¹³ Permanent Court of Arbitration. (2016). South China Sea Arbitration (Philippines v. China)

¹¹⁴ *South China Sea Arbitration (Philippines v. China)*, PCA Case No. 2013-19, Award on Jurisdiction and Admissibility (29 Οκτωβρίου 2015), παρ. 157

¹¹⁵ Valencia, M.J., & Thayer, C.A. (2015). Maritime Disputes at the Crossroads: Geostategic Implications for East Asia. NBR Analysis, 26.

¹¹⁶ Hayashi, M. (2005). Military activities in the exclusive economic zone: Review of state practice. In D. Freestone, R. Barnes, & D. M. Ong (Eds.), *The Law of the Sea: Progress and Prospects* (pp. 113–137). Oxford University Press.

προβλεπόμενες ναυτικές συναντήσεις¹¹⁷ που υιοθετήθηκε από χώρες του Ειρηνικού. Αυτές όμως είναι politically binding συμφωνίες, όχι νομικά δεσμευτικές κανόνες διεθνούς δικαίου.

Στο ισχύον νομικό πλαίσιο, συνοψίζοντας, οι στρατιωτικές ασκήσεις στην ΑΟΖ άλλου κράτους επιτρέπονται καταρχήν, υπό την προϋπόθεση ότι ασκείται δέουσα μέριμνα ώστε να μην παραβλάπτονται τα δικαιώματα του παράκτιου κράτους. Η δέουσα μέριμνα είναι αόριστη έννοια και κρίνεται ανά περίπτωση¹¹⁸. Περιλαμβάνει τουλάχιστον: (α) την αποφυγή σοβαρού κινδύνου για τις παράκτιες εγκαταστάσεις ή δραστηριότητες (π.χ. μια άσκηση να μην στοχοποιεί ή πλησιάζει επικίνδυνα μια πλατφόρμα πετρελαίου), (β) την αποφυγή σημαντικής ρύπανσης ή περιβαλλοντικής ζημίας (μια άσκηση με εκρήξεις να λάβει υπόψη ευαίσθητα οικοσυστήματα στην ΑΟΖ, π.χ. κοραλλιογενείς υφάλους), και (γ) κατά περίπτωση, την έγκαιρη ειδοποίηση του παράκτιου κράτους ειδικά αν πρόκειται για δραστηριότητα που θα μπορούσε να εγείρει ανησυχία (όπως δοκιμή πυραύλων που θα πέσουν στην ΑΟΖ ή μεγάλα ναυτικά γυμνάσια). Η UNCLOS δεν επιβάλλει σαφή υποχρέωση γνωστοποίησης για στρατιωτικές ασκήσεις, αλλά σε πνεύμα καλής πίστης (άρθρο 300 UNCLOS περί απουσίας κατάχρησης δικαιωμάτων) θα ήταν επιθυμητό να γίνεται ειδοποίηση όταν μια άσκηση μπορεί να επηρεάσει τρίτους.

Ορισμένα κράτη έχουν θεσπίσει εθνικούς νόμους που απαιτούν προηγούμενη άδεια ή ενημέρωση για ξένες στρατιωτικές δραστηριότητες στην ΑΟΖ τους. Η Κίνα, για παράδειγμα, στον Νόμο περί Ασφάλειας στη Θάλασσα (2021) και σε προηγούμενους κανονισμούς, ζητά από τα ξένα υποβρύχια να αναδύονται και να δηλώνουν παρουσία στην ΑΟΖ της, και απαιτεί άδεια για επιστημονικές έρευνες. Η Βραζιλία και η Ινδία¹¹⁹ επίσης έχουν κατά καιρούς εκφράσει την άποψη ότι στρατιωτικές ασκήσεις με όπλα στην ΑΟΖ τους χρειάζονται έγκριση. Οι ρυθμίσεις

¹¹⁷ Office of the Secretary of Defense. (2014). *Code for Unplanned Encounters at Sea (CUES)*.

¹¹⁸ Η έννοια της "δέουσας μέριμνας" (due regard) κατά το άρθρο 58 παρ. 3 της UNCLOS λειτουργεί ως ο κρίσιμος εξισορροπητικός μηχανισμός μεταξύ των κυριαρχικών δικαιωμάτων του παράκτιου κράτους και των ελευθεριών της ναυσιπλοΐας. Σύμφωνα με την απόφαση Chagos Marine Protected Area (Mauritius v. United Kingdom, 2015), παρ. 519, η υποχρέωση αυτή απαιτεί από το κράτος που ασκεί τις ελευθερίες του στην ΑΟΖ να σταθμίζει τα συμφέροντά του με εκείνα του παράκτιου κράτους, λαμβάνοντας υπόψη τη φύση της δραστηριότητας και την πιθανότητα παρέμβασης στα δικαιώματα του άλλου μέρους.

¹¹⁹ Sharma, O. P. (2005). An Indian perspective. *Marine Policy*, 29(2), 147–151. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2004.08.008>

αυτές όμως δεν αναγνωρίζονται γενικά από τη διεθνή κοινότητα και θεωρούνται «υπερβάλλοντες ισχυρισμοί» (excessive claims). Οι ΗΠΑ και σύμμαχοί τους συνεχίζουν να τις αμφισβητούν έμπρακτα.

Η νομική αυτή αντιγνωμία επιβεβαιώνει τη κεντρική θέση της παρούσας μελέτης, ότι δηλαδή η απουσία ρητής απαγορευτικής ή επιτρεπτικής διάταξης στην UNCLOS για τις στρατιωτικές ασκήσεις στην ΑΟΖ δημιουργεί ένα "εποικοδομητικό εποικοδόμημα ασάφειας", το οποίο τα κράτη εκμεταλλεύονται για να προωθήσουν τις γεωστρατηγικές τους επιδιώξεις μέσω διασταλτικών ερμηνειών του Δικαίου της Θάλασσας.

Συμπερασματικά, η ΑΟΖ παραμένει καθεστώς *sui generis*: δεν είναι ούτε κυριαρχικό ύδωρ όπου απαγορεύεται κάθε ξένη στρατιωτική δραστηριότητα, ούτε όμως πλήρως ελεύθερη περιοχή χωρίς καμία υποχρέωση. Η πρόκληση για τη διεθνή νομοθέτηση στο μέλλον είναι να διευκρινίσει περαιτέρω τα όρια της επιτρεπόμενης στρατιωτικής παρουσίας σε ξένες ΑΟΖ, εξισορροπώντας την ελευθερία των θαλασσών με τις νόμιμες ανησυχίες ασφάλειας των παράκτιων κρατών. Μέχρι τότε, το ζήτημα θα ρυθμίζεται από τον γενικό κανόνα της ελευθερίας ναυσιπλοΐας (άρθ.58) ενισχυμένο με την αρχή της δέουσας μέριμνας και την διμερή/πολυμερή πρακτική που αναπτύσσεται στις κρίσιμες θαλάσσιες περιοχές.

4.3 Στρατιωτικές ασκήσεις στην ανοικτή θάλασσα

Η ανοικτή θάλασσα, πέρα από την ΑΟΖ, αποτελεί τον κατεξοχήν χώρο ελευθερίας της ναυσιπλοΐας και χρήσης των θαλασσών από όλα τα κράτη. Το άρθρο 87 UNCLOS διακηρύσσει ότι η ανοικτή θάλασσα είναι ελεύθερη για όλα τα κράτη, παράκτια ή μη, και κατοχυρώνει βασικές ελευθερίες όπως η ναυσιπλοΐα, η υπέρπτηση, η τοποθέτηση καλωδίων/αγωγών, η αλιεία και η επιστημονική έρευνα (τηρουμένων των σχετικών όρων). Στις ελευθερίες αυτές δεν κατονομάζεται ρητώς η διεξαγωγή στρατιωτικών ασκήσεων, όμως σαφώς περιλαμβάνεται στις έννοιες της ναυσιπλοΐας και των συναφών χρήσεων: τα πολεμικά πλοία δύνανται να κινούνται, να σχηματίζουν στόλους, να πραγματοποιούν γυμνάσια και ασκήσεις με όπλα στην ανοικτή θάλασσα, ακριβώς όπως τα εμπορικά πλοία δύνανται να ταξιδεύουν ελεύθερα. Η άσκηση αυτών των ελευθεριών, βέβαια, υπόκειται πάντα στο γενικό πλαίσιο του διεθνούς δικαίου: το άρθρο 88 UNCLOS ορίζει ότι η ανοικτή θάλασσα «επιφυλάσσεται για ειρηνικούς σκοπούς», υπογραμμίζοντας την απαγόρευση

χρήσης της για επιθετικές ενέργειες. Επίσης, όπως προαναφέρθηκε, το άρθρο 301 UNCLOS επαναλαμβάνει την υποχρέωση αποχής από απειλή/βία κατά παράβαση του Χάρτη του ΟΗΕ.

Εν καιρώ ειρήνης, οι διατάξεις αυτές σημαίνουν ότι οι στρατιωτικές δραστηριότητες στην ανοικτή θάλασσα πρέπει να διεξάγονται χωρίς επιθετική πρόθεση και με σεβασμό στα δικαιώματα των άλλων κρατών. Στην πράξη, η ανοικτή θάλασσα έχει υπάρξει ιστορικά ο κύριος χώρος διεξαγωγής μεγάλων πολυεθνικών ναυτικών ασκήσεων και ελιγμών στόλων. Κατά τη διάρκεια του Ψυχρού Πολέμου, τόσο το NATO όσο και οι σύμμαχοι του Σύμφωνου της Βαρσοβίας πραγματοποιούσαν τακτικά τεράστιες ασκήσεις (π.χ. σειρά Ocean Venture και σοβιετικές ασκήσεις Okean) στην ανοικτή θάλασσα του Ατλαντικού και Ειρηνικού. Αυτές οι δραστηριότητες θεωρούνταν νόμιμες, μολονότι συχνά προκαλούσαν εντάσεις ή “σκιώδεις παρακολουθήσεις” από τον αντίπαλο¹²⁰.

Το κύριο νομικό ζήτημα που ανακύπτει στις στρατιωτικές ασκήσεις ανοικτής θάλασσας είναι η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και των τρίτων. Επειδή η ανοικτή θάλασσα χρησιμοποιείται από όλους, ένα κράτος που διεξάγει άσκηση οφείλει να λαμβάνει μέτρα για την αποφυγή ατυχημάτων και ζημιών σε άλλα σκάφη ή αεροσκάφη. Η διεθνής πρακτική έχει αναπτύξει το μέτρο της έκδοσης ειδοποιήσεων (Notices): πριν από πυραυλικές δοκιμές, βολές πυροβόλων μεγάλου βεληνεκούς, ή άλλες επικίνδυνες δραστηριότητες, τα κράτη εκδίδουν αγγελίες NAVAREA ή NOTAM για να προειδοποιήσουν την ναυτιλία και την αεροπορία να αποφύγει συγκεκριμένη περιοχή και χρονικό διάστημα. Αυτό δεν επιβάλλεται ρητά από κάποια διάταξη της UNCLOS, αλλά πηγάζει από την ευθύνη για την ασφάλεια στη θάλασσα (βλ. και Διεθνείς Κανονισμούς Αποφυγής Συγκρούσεων – COLREGs¹²¹). Εάν ένα κράτος αμελήσει παντελώς να ειδοποιήσει και συμβεί ατύχημα (π.χ. ένας πύραυλος άσκησης πλήξει διερχόμενο εμπορικό), τότε εγείρεται ευθύνη του κράτους για αποζημίωση. Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα ήταν η σοβιετική κατάρριψη του κορεατικού επιβατικού αεροσκάφους KAL 007 το 1983, εν μέσω στρατιωτικής

¹²⁰ Οι εντάσεις που προέκυψαν από τις “σκιώδεις παρακολουθήσεις” οδήγησαν τελικά στην υπογραφή της διμερούς συμφωνίας ΗΠΑ-ΕΣΣΔ INCSEA (1972) για την πρόληψη ατυχημάτων στην ανοικτή θάλασσα, η οποία αναγνώρισε εμμέσως τη νομιμότητα αυτών των δραστηριοτήτων. Βλ. Till (2018), σελ. 54-58 και Hattendorf (2004), σελ. 72-75.

¹²¹ International Maritime Organization. (1972). Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREGs).

δραστηριότητας – γεγονός που οδήγησε μετέπειτα στην καθιέρωση καλύτερων πρακτικών ειδοποίησης για ασκήσεις πυρός¹²².

Ένα άλλο θέμα αφορά τη δέσμευση υπερβολικά μεγάλων περιοχών της ανοικτής θάλασσας για ασκήσεις. Θεωρητικά, επειδή κανένα κράτος δεν έχει κυριαρχία, θα μπορούσε ένα ισχυρό ναυτικό να “αποκλείσει” τεράστια έκταση για παρατεταμένο καιρό, παρεμποδίζοντας πρακτικά την ελευθερία άλλων. Αυτό θα αντέβαινε στο πνεύμα του δικαίου. Η αρχή της αναλογικότητας και πάλι, αν και άγραφη εδώ, υπαγορεύει ότι οι ασκήσεις πρέπει να περιορίζονται στο εύρος και τη διάρκεια που χρειάζεται. Η νομολογία είναι ελάχιστη: ο Jon Van Dyke έχει τονίσει ότι οι ζώνες αποκλεισμού σε ανοικτή θάλασσα για ασκήσεις πρέπει να είναι προσωρινές, σαφώς οριοθετημένες και να μην εμποδίζουν τις συνήθεις θαλάσσιες οδούς (sea lanes)¹²³. Η υπέρβαση αυτών μπορεί να θεωρηθεί κατάχρηση δικαιώματος. Στη δεκαετία του 1970, τα τεράστια πεδία βολής πυραύλων των υπερδυνάμεων είχαν κινήσει ανησυχίες στον ΙΜΟ. Σήμερα, με την τεχνολογία πλοήγησης και παρακολούθησης, είναι ευκολότερο να περιορίζονται οι κίνδυνοι.

Αξίζει επίσης να αναφερθεί ότι εν καιρώ πολέμου, η ανοικτή θάλασσα γίνεται πεδίο πολεμικών επιχειρήσεων, όπου όμως το δίκαιο της ουδετερότητας προστατεύει τα ουδέτερα κράτη. Ο ναυτικός αποκλεισμός στην ανοικτή θάλασσα (μακριά από τις ακτές του αντιπάλου) είναι νόμιμος μόνο εφόσον τηρεί τους όρους (ανακοίνωση, αποτελεσματικότητα, μη λιμοκτονία αμάχων) όπως ήδη αναφέρθηκε στο πλαίσιο του Σαν Ρέμο. Τα ουδέτερα εμπορικά πλοία δεν μπορούν να στοχοποιούνται, εκτός αν μεταφέρουν λαθραία πολέμου σε εχθρό ή παραβιάζουν αποκλεισμό. Αυτές οι αρχές ωστόσο αφορούν ένοπλες συρράξεις. Σε ειρήνη, τυχόν βίαιη παρεμπόδιση πλοίων στην ανοικτή θάλασσα (π.χ. νηοψίες χωρίς συναίνεση ή κατάληψη πλοίου) συνιστά παραβίαση της ελευθερίας ναυσιπλοΐας και δυνητικά act of piracy ή παράνομη χρήση βίας.

Τέλος, οι περιβαλλοντικές υποχρεώσεις έχουν πεδίο εφαρμογής και στην ανοικτή θάλασσα. Το άρθρο 197 επεκτείνει την συνεργασία για την προστασία του περιβάλλοντος και πέρα από τις εθνικές δικαιοδοσίες. Ειδικότερα, στρατιωτικές

¹²² **International Civil Aviation Organization (ICAO)**. (1983). Report of the ICAO Fact-Finding Investigation regarding the shooting down of Korean Air Lines Flight 007. ICAO Doc 9436., **Convention on International Civil Aviation** (Chicago Convention), Art. 3 bis. (1984, May 10). 2287 U.N.T.S. 353.

¹²³ Van Dyke, J.M. (1991). Military exclusion and warning zones on the high seas. *Marine Policy*, 15(3), 147–169.

δραστηριότητες που μπορεί να προκαλέσουν ρύπανση (π.χ. βολές που αφήνουν συντρίμμια ή χρήση sonar που βλάπτει θαλάσσια θηλαστικά) υπόκεινται σε αυξανόμενο έλεγχο. Υπάρχουν διεθνείς κατευθυντήριες γραμμές ώστε οι ναυτικές ασκήσεις να αποφεύγουν οικολογικά ευαίσθητες περιοχές (π.χ. οι φαλαινόδρόμοι). Ορισμένες χώρες έχουν επιβάλει μονομερώς περιορισμούς: π.χ. η Αυστραλία δεσμεύει τους συμμάχους της να ακολουθούν κανόνες προστασίας φαλαινών στις ασκήσεις του Ειρηνικού. Παρότι τέτοιες πρακτικές δεν είναι παγκόσμια εναρμονισμένες, υποδηλώνουν ότι το περιβαλλοντικό δίκαιο ασκεί επιρροή και στις στρατιωτικές δραστηριότητες ανοικτής θαλάσσης.

Συνολικά, στην ανοικτή θάλασσα ισχύει η μέγιστη ελευθερία στρατιωτικών ασκήσεων, υπό τον όρο του σεβασμού των γενικών αρχών (μη χρήσης βίας, ασφάλειας ναυσιπλοΐας, προστασίας περιβάλλοντος). Η παγκόσμια θάλασσα ως κοινό αγαθό (*res communis*) επιτρέπει στα κράτη να επιδεικνύουν τη ναυτική τους ισχύ μέσω γυμνασίων μακριά από ξένα εδάφη. Αυτό το καθεστώς ελευθερίας είναι κρίσιμο για τη διατήρηση της ισορροπίας: διευκολύνει τις ναυτικές συνεργασίες (λ.χ. πολυμερείς ασκήσεις RIMPAC στον Ειρηνικό) και ταυτοχρόνως διασφαλίζει ότι κανένα κράτος δεν μπορεί να απαγορεύσει την παρουσία ξένων πολεμικών σε διεθνή ύδατα.

4.4 Ειδικές κατηγορίες στρατιωτικών δραστηριοτήτων στη θάλασσα

Η πρακτική των ναυτικών επιχειρήσεων παράγει ορισμένες «τυπικές» κατηγορίες στρατιωτικών δραστηριοτήτων που, παρότι υπάγονται στο γενικό πλέγμα κανόνων της UNCLOS και του γενικού διεθνούς δικαίου, αναδεικνύουν οξύτερα ζητήματα νομιμότητας, δέουσας μέριμνας και πολιτικο-διπλωματικού κινδύνου. Ενδεικτικά, οι ασκήσεις με πραγματικά πυρά, οι υποβρύχιες δοκιμές/ χρήσεις συστημάτων (ιδίως sonar), οι στρατιωτικές υδρογραφικές ή πληροφοριακές έρευνες (*military surveys*) και, τέλος, οι αποκλεισμοί ή «ζώνες αποκλεισμού» αποτελούν πεδία όπου η λεπτή ισορροπία μεταξύ ελευθερίας ναυσιπλοΐας και ασφάλειας δοκιμάζεται στην πράξη.

Οι ασκήσεις με πραγματικά πυρά δεν συγκροτούν αυτοτελές καθεστώς, αλλά εντείνουν τις απαιτήσεις ασφάλειας και περιβαλλοντικής επιμέλειας. Εντός χωρικής θάλασσας άλλου κράτους προσεγγίζουν τον πυρήνα του άρθρου 19 UNCLOS ως

δραστηριότητες ασύμβατες με «αβλαβή διέλευση», ενώ στην ΑΟΖ και στην ανοικτή θάλασσα είναι κατ' αρχήν επιτρεπτές υπό την προϋπόθεση της «δέουσας μέριμνας» και της μη παρεμπόδισης νόμιμων χρήσεων τρίτων. Στην πράξη, αυτό μεταφράζεται σε προαναγγελία περιοχών και χρόνων (NOTAM/NAVTEX), μέτρα εκτροπής της ναυσιπλοΐας, ζώνες ασφαλείας και σαφή αποτύπωση ότι πρόκειται για άσκηση ρουτίνας και όχι για έμμεση απειλή. Η Ανατολική Μεσόγειος και το Αιγαίο είναι χαρακτηριστικά εργαστήρια τέτοιων τριβών: οι επαναλαμβανόμενες δεσμεύσεις περιοχών για βολές συχνά πυροδοτούν διπλωματικές διαμαρτυρίες όταν εκλαμβάνονται ως επικίνδυνες ή «προκλητικές» σε γειννίαση με κρίσιμες ζώνες ευθύνης¹²⁴. Από τη σκοπιά του Χάρτη του ΟΗΕ, το όριο είναι σαφές: μια άσκηση δεν πρέπει να αποκτά χαρακτήρα απειλής ή χρήσης βίας κατά το άρθρο 2(4), ενώ τυχόν ατύχημα (π.χ. πλήγμα σε εμπορικό/αλιευτικό) γεννά διεθνή ευθύνη και υποχρέωση αποκατάστασης. Παράλληλα, η περιβαλλοντική διάσταση δεν είναι αμελητέα: η UNCLOS (άρθρο 194(1)) επιβάλλει μέτρα πρόληψης/μείωσης ρύπανσης· ακόμη κι αν τα πολεμικά πλοία συχνά εξαιρούνται τυπικά από επιμέρους τεχνικές ρυθμίσεις, η υποχρέωση του κράτους να εξασφαλίζει συμμόρφωση «στο μέτρο του εφικτού» παραμένει κρίσιμη, ιδίως ως προς κατάλοιπα εκρηκτικών/μετάλλων και επιπτώσεις σε θαλάσσια πανίδα.

Οι υποβρύχιες δοκιμές και η χρήση συγκεκριμένων συστημάτων αναδεικνύουν ακόμη εντονότερα τη σύζευξη στρατιωτικής αναγκαιότητας και περιβαλλοντικού/κανονιστικού ελέγχου. Οι υποθαλάσσιες πυρηνικές δοκιμές έχουν ουσιαστικά εκτοπισθεί από τη διεθνή τάξη μέσω της Συνθήκης Μερικής Απαγόρευσης Δοκιμών (PTBT, 1963) και της Συνθήκης Ολοκληρωτικής Απαγόρευσης¹²⁵ (έστω και αν η καθολική θέση της σε ισχύ συνδέεται με ειδικές προϋποθέσεις), ενώ η ιστορική εμπειρία των δοκιμών που προκάλεσαν διεθνείς αντιδράσεις (με αναφορές ιδίως έως τη δεκαετία του 1980) συνέβαλε στην εδραίωση ισχυρής κανονιστικής αποδοκιμασίας. Αντιθέτως, δοκιμές συμβατικών όπλων ή συστημάτων (π.χ. τορπίλες) στην ανοικτή θάλασσα παραμένουν κατά κανόνα επιτρεπτές με αυστηρά μέτρα ασφαλείας και προαναγγελία, ενώ στην ΑΟΖ άλλου κράτους μετατοπίζονται σε «γκρίζο» πεδίο όπου η δέουσα μέριμνα πρέπει να

¹²⁴ Roach, J. A. (2021). *Excessive maritime claims* (4th ed.). Brill Nijhoff, Syrigos, A. M. (2014), "Ελληνοτουρκικές Σχέσεις".

¹²⁵ United Nations. (1996). *Comprehensive Nuclear-Test-Ban Treaty (CTBT)*.

λαμβάνει υπόψη πλατφόρμες, ευαίσθητα οικοσυστήματα και εύλογες ανησυχίες ασφάλειας του παράκτιου. Ιδιαίτερη θέση κατέχει το ενεργητικό sonar μεσαίων συχνοτήτων, καθώς έχει συσχετισθεί επιστημονικά με μαζικές εξαμβλώσεις κητωδών: εθνική νομολογία¹²⁶ ανέδειξε την ανάγκη εξισορρόπησης επιχειρησιακών απαιτήσεων και περιβαλλοντικής προστασίας, ενώ σε διακρατικό/συμμαχικό επίπεδο η πρακτική συχνά καταφεύγει σε soft law (π.χ. κατευθυντήριες οδηγίες του NATO για προ-έλεγχο περιοχών, ζώνες ασφαλείας και διαδικασίες αποκλιμάκωσης), που, παρότι δεν αντικαθιστούν δεσμευτικές συνθήκες, λειτουργούν ως πρότυπα επιμέλειας και προληπτικής συμμόρφωσης.

Οι στρατιωτικές υδρογραφικές και πληροφοριακές έρευνες (military surveys) αποτελούν, ίσως, το πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα νομικής αμφισημίας με άμεση επιχειρησιακή αξία¹²⁷. Η διάκριση μεταξύ hydrographic surveys (ασφάλεια ναυσιπλοΐας) και military surveys (δεδομένα ωκεανογραφικά/ακουστικά/γεωλογικά για στρατιωτική χρήση) παραμένει κρίσιμη¹²⁸· όπως επισημαίνει ο Hayashi, το σημείο διαφοροποίησης εντοπίζεται ιδίως στον σκοπό και στην ταξινόμηση/χρήση των δεδομένων. Η αμερικανική θέση (και ειδικότερα οι τοποθετήσεις του Υπουργείου Άμυνας των ΗΠΑ) τείνει να εντάσσει τις δραστηριότητες αυτές στην ελευθερία ναυσιπλοΐας/λοιπές νόμιμες χρήσεις πέραν των 12 ν.μ., απορρίπτοντας αξιώσεις γνωστοποίησης ή άδειας στην ΑΟΖ. Αντίθετα, παράκτια κράτη όπως η Κίνα υποστηρίζουν ότι ορισμένες μορφές μετρήσεων στην ΑΟΖ προσβάλλουν συμφέροντα ασφάλειας ή συνδέονται έμμεσα με οικονομική εκμετάλλευση, άρα πρέπει να υπόκεινται σε συγκατάθεση. Στο σημείο αυτό αποκτά ιδιαίτερη βαρύτητα η έννοια της κατάχρησης δικαιώματος. Ο Hayashi υποδεικνύει ότι, ακόμη κι αν γίνει δεκτό πως οι στρατιωτικές έρευνες δεν απαγορεύονται καθαυτές, η μεροληπτική αξιοποίηση των δεδομένων τους για να διευκολυνθεί εκμετάλλευση πόρων σε ξένη ΑΟΖ θα μπορούσε να προσκρούσει στο άρθρο 300 UNCLOS. Ελλείψει οριστικής νομολογιακής επίλυσης, η κρατική πρακτική συχνά κινείται σε modus vivendi: ανοχή «περαστικών» δραστηριοτήτων όταν δεν είναι επίμονες ή κοντά σε ευαίσθητες

¹²⁶ Χαρακτηριστικά η *Winter v. Natural Resources Defense Council, Inc.*, 555 U.S. 7 (2008).

¹²⁷ Hayashi, M. (2005). Military and intelligence gathering activities in the exclusive economic zone: Definition of key terms. *Marine Policy*, 29(2), 123–137. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2004.08.006>

¹²⁸ Bateman, S. (2005). Hydrographic surveying in the EEZ: Differences and overlaps with marine scientific research. *Marine Policy*, 29(2), 163–170. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2004.08.011>

περιοχές, και κλιμάκωση (σκιάσεις, παρενοχλήσεις, πολιτικο-διπλωματικά διαβήματα) όταν η παρουσία καθίσταται επίμονη ή συμβολικά φορτισμένη¹²⁹.

Τέλος, οι ναυτικοί αποκλεισμοί και οι ζώνες αποκλεισμού αγγίζουν ευθέως τη διαχωριστική γραμμή μεταξύ ειρήνης και ένοπλης σύρραξης. Ο κλασικός ναυτικός αποκλεισμός αποτελεί εργαλείο του δικαίου ναυτικών συγκρούσεων και υπόκειται σε αυστηρούς κανόνες (ανακοίνωση, αποτελεσματικότητα, μη-διακριτική εφαρμογή, περιορισμοί ως προς τη λιμοκτονία αμάχων κ.λπ.), όπως αποτυπώνονται στο San Remo Manual· η πρακτική συζήτηση γύρω από τον αποκλεισμό της Γάζας δείχνει πώς το ίδιο corpus κανόνων χρησιμοποιείται τόσο για επιχειρήματα νομιμοποίησης όσο και για τεκμηριωμένη κριτική ως προς την πλήρωση των προϋποθέσεων¹³⁰. Σε περίοδο ειρήνης, αντιθέτως, ένας «αποκλεισμός» λιμένα άλλου κράτους συνιστά κατ' αρχήν παράνομη χρήση βίας (άρθρο 2(4) Χάρτη), εκτός αν υφίσταται σαφής διεθνής εξουσιοδότηση, όπως σε καθεστώτα ναυτικών εμπάργκο του Συμβουλίου Ασφαλείας (ενδεικτικά το πλαίσιο κυρώσεων κατά του Ιράκ το 1990). Διαφορετικής τάξης φαινόμενο είναι οι «ζώνες αποκλεισμού» ως επιχειρησιακό εργαλείο: η αμερικανική «καραντίνα» στην κρίση της Κούβας (1962) επιχειρήθηκε να παρουσιαστεί ως μέτρο αποτροπής/αστυνόμευσης και όχι ως κλασικός πολεμικός αποκλεισμός¹³¹, ενώ στον πόλεμο των Φώκλαντ το ΗΒ όρισε Maritime Exclusion Zone και στη συνέχεια Total Exclusion Zone ακτίνας 200 ν.μ., προειδοποιώντας για το αυξημένο ρίσκο εντός ζώνης. Το San Remo Manual αντιμετωπίζει τις exclusion zones ως πρακτικές που μπορούν να γίνουν ανεκτές μόνο υπό αναγκαιότητα και σαφήνεια, χωρίς να εκτρέπουν τη νόμιμη χρήση βίας/στόχευσης πέραν του επιτρεπτού πλαισίου. Σε ειρήνη, οι «ζώνες» που συνοδεύουν ασκήσεις λειτουργούν συνήθως ως προσωρινές περιοχές κινδύνου και όχι ως νομικά δεσμευτικές απαγορεύσεις: ακόμη κι αν τρίτο πλοίο εισέλθει, το νόμιμο μέγιστο είναι προειδοποίηση/σύσταση απομάκρυνσης για λόγους ασφαλείας—όχι εξαναγκασμός ή νηοψία σε διεθνή ύδατα. Στο ίδιο πνεύμα, επιχειρήσεις θαλάσσιας

¹²⁹ Bateman, S. (2005). Hydrographic surveying in the EEZ: Differences and overlaps with marine scientific research. *Marine Policy*, 29(2), 163–170. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2004.08.011>

¹³⁰ United Nations. (2011). Report of the Secretary-General's Panel of Inquiry on the 31 May 2010 Flotilla Incident (Palmer Report). UN Office of the Secretary-General., Stephens, D. (2011). The 2010 Gaza Flotilla incident and the law of naval warfare. *Ocean Development & International Law*, 42(4), 307–325.

¹³¹ Herring, G.C. (1980). *America's Longest Crisis: U.S. Foreign Policy and the 1962 Cuban Missile Crisis*.

αστυνόμευσης κατά τρομοκρατίας ή παράνομης διακίνησης (π.χ. η “Active Endeavour” του NATO μετά το 2001 ή η Πρωτοβουλία PSI) δεν συνιστούν «ζώνες αποκλεισμού» πολέμου, αλλά επιχειρήσεις που στηρίζονται σε συναίνεση, ειδικές εξουσιοδοτήσεις ή ευρείες ερμηνείες σχετικών πλαισίων και, οπωσδήποτε, πρέπει να συμβιβάζονται με την ελευθερία ναυσιπλοΐας και τα δικαιώματα τρίτων¹³².

Οι ειδικές αυτές κατηγορίες δεν ανατρέπουν τους γενικούς κανόνες ανά θαλάσσια ζώνη, αλλά τους «δοκιμάζουν» στα άκρα τους: οι ασκήσεις με πυρά και οι υποβρύχιες δοκιμές αυξάνουν το βάρος της δέουσας μέριμνας για ασφάλεια και περιβάλλον, οι military surveys συμπυκνώνουν τη διαφορά αντίληψης μεταξύ ναυτικών και παράκτιων κρατών ως προς το εύρος των ελευθεριών στην ΑΟΖ¹³³ και τον κίνδυνο κατάχρησης (άρθρο 300), ενώ οι αποκλεισμοί/ζώνες αποκλεισμού νομιμοποιούνται πρωτίστως σε πλαίσιο ένοπλης σύρραξης ή διεθνούς εξουσιοδότησης. Σε καιρό ειρήνης, η αρχή της ελευθερίας των θαλασσών παραμένει ο άξονας, με την προσωρινή «δέσμευση» περιοχών να δικαιολογείται μόνο ως αναλογικό, διαφανές και πρακτικά προληπτικό μέτρο ασφάλειας—όχι ως υποκατάστατο κυριαρχικού ελέγχου.

Ανακεφαλαιώνοντας, η διερεύνηση των σύγχρονων προκλήσεων ασφαλείας στο τέταρτο κεφάλαιο ανέδειξε τα όρια της συμβατικής αντοχής της UNCLOS απέναντι σε υβριδικές στρατηγικές και ασύμμετρες απειλές που δεν είχαν προβλεφθεί κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων της δεκαετίας του 1970. Η ανάλυση του νομικού πολέμου (lawfare), των επεμβάσεων σε υποθαλάσσιες υποδομές και της εργαλειοποίησης των “γκρίζων ζωνών” επιβεβαιώνει ότι η θαλάσσια ασφάλεια στον 21ο αιώνα απαιτεί κάτι περισσότερο από μια στατική ερμηνεία των κανόνων: απαιτεί μια δυναμική προσαρμογή του διεθνούς δικαίου στις νέες τεχνολογικές και γεωπολιτικές πραγματικότητες. Έχοντας πλέον ολοκληρώσει τη χαρτογράφηση τόσο του κανονιστικού πλαισίου όσο και των αναδυόμενων κινδύνων, η παρούσα μελέτη εισέρχεται στο καταληκτικό της στάδιο. Στο επόμενο και τελευταίο μέρος, θα επιχειρηθεί η συνολική σύνθεση των ευρημάτων της έρευνας, με στόχο τη διατύπωση τελικών συμπερασμάτων και τη

¹³² Schulte, B. (2005). NATO’s Role in Maritime Security and Counter-Terrorism. *Security Studies Journal*, 14(3).

¹³³ Kim, S. Y. (2005). A Korean perspective on military activities in the exclusive economic zone. *Marine Policy*, 29(2), 152–162. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2004.08.010>

διατύπωση ρεαλιστικών προτάσεων πολιτικής για τη διαφύλαξη της διεθνούς εννόμου τάξης και της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας.

Κεφάλαιο 5: Επίλογος

Η παρούσα μελέτη επιχείρησε τη συνολική και ερμηνευτικά τεκμηριωμένη αποτίμηση του νομικού καθεστώτος που διέπει τη διέλευση πολεμικών πλοίων και τη διεξαγωγή στρατιωτικών δραστηριοτήτων στις θαλάσσιες ζώνες, υπό το φως της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982 (UNCLOS), του εθμικού διεθνούς δικαίου και της σχετικής νομολογίας. Η ανάλυση ανέδειξε ότι το ισχύον κανονιστικό πλαίσιο δεν αποτελεί αποσπασματική ρύθμιση επιμέρους ζητημάτων, αλλά συγκροτεί ένα συνεκτικό σύστημα κατανομής αρμοδιοτήτων και ελευθεριών, στο οποίο επιχειρείται η εξισορρόπηση μεταξύ της κυριαρχίας του παράκτιου κράτους και της διατήρησης της ελευθερίας των θαλασσών¹³⁴.

Το βασικό ερευνητικό ερώτημα αφορούσε το κατά πόσον το υφιστάμενο νομικό πλαίσιο παρέχει επαρκείς και σαφείς κανόνες για τη ρύθμιση στρατιωτικών δραστηριοτήτων στη θάλασσα ή εάν υφίστανται κενά που δημιουργούν δομική αστάθεια και εντάσεις.

Στη χωρική θάλασσα, τα άρθρα 2 και 17 της UNCLOS κατοχυρώνουν αφενός την πλήρη κυριαρχία του παράκτιου κράτους και αφετέρου το δικαίωμα αβλαβούς διέλευσης όλων των πλοίων. Το άρθρο 19 προσδιορίζει το περιεχόμενο της έννοιας της «αβλαβούς» διέλευσης, απαριθμώντας δραστηριότητες που την καθιστούν επιζήμια, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται η απειλή ή χρήση βίας, οι ασκήσεις με όπλα και η συλλογή πληροφοριών εις βάρος της άμυνας ή ασφάλειας του παράκτιου κράτους¹³⁵. Η ερμηνεία των διατάξεων αυτών δεν μπορεί να αποκοπεί από τη νομολογία του Διεθνούς Δικαστηρίου, ιδίως από την υπόθεση των Στενών της Κέρκυρας (1949), όπου αναγνωρίστηκε ρητώς ότι ακόμη και τα πολεμικά πλοία απολαύουν δικαιώματος αβλαβούς διέλευσης σε διεθνή στενά που συνδέουν δύο τμήματα της ανοικτής θάλασσας. Η απόφαση αυτή διαμόρφωσε καίριο εθμικό κανόνα, ο οποίος ενσωματώθηκε μεταγενέστερα στο συμβατικό δίκαιο¹³⁶.

¹³⁴ Kraska, J. (2011). *Maritime power and the law of the sea: Expeditionary operations in world politics*. Oxford University Press. (βλ. ιδίως pp. 114 [regimes/archipelagic sea lanes], 117 [innocent passage & warships], 124 [straits/transit passage])., Van Dyke, J. M. (2005). *The disappearing right to navigational freedom in the exclusive economic zone*. *Marine Policy*, 29(2), 107-121. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2004.08.005>, Valencia, M. J. (2005). *Conclusions and the way forward*. *Marine Policy*, 29(2), 185-187. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2004.08.013>

¹³⁵ Klein, N. (2011). *Maritime security and the law of the sea*. Oxford University Press. (pp. 35-37)

¹³⁶ Kraska, J. (2011). (ιδίως p. 124, για διεθνείς στενοούς/πορθμούς & Corfu Channel)

Παράλληλα, το άρθρο 30 της UNCLOS παρέχει στο παράκτιο κράτος τη δυνατότητα να απαιτήσει από πολεμικό πλοίο να εγκαταλείψει αμέσως τη χωρική θάλασσα, εφόσον δεν συμμορφώνεται με τους νόμους και κανονισμούς του. Η ρύθμιση αυτή επιβεβαιώνει αφενός την υποχρέωση συμμόρφωσης των πολεμικών πλοίων με το δίκαιο του παράκτιου κράτους κατά τη διέλευση, αφετέρου όμως διατηρεί την αρχή της κυριαρχικής ασυλίας, η οποία κατοχυρώνεται ρητώς στα άρθρα 32 και 95 της Σύμβασης. Η ασυλία αυτή αποκλείει την άσκηση καταναγκαστικής δικαιοδοσίας επί των πολεμικών πλοίων, στοιχείο που λειτουργεί ως μηχανισμός αποτροπής κλιμάκωσης και διατήρησης της διακρατικής ισορροπίας¹³⁷.

Στους διεθνείς πορθμούς, τα άρθρα 37 έως 44 της UNCLOS εισάγουν το καθεστώς της διέλευσης δι' ελευθέρας ναυσιπλοΐας (transit passage), το οποίο υπερβαίνει την έννοια της αβλαβούς διέλευσης. Η διέλευση αυτή δεν μπορεί να ανασταλεί και επιτρέπει τη συνεχή και ταχεία μετακίνηση πλοίων και αεροσκαφών, συμπεριλαμβανομένων πολεμικών μονάδων, υπό τον όρο ότι δεν απειλείται η ειρήνη και ασφάλεια των παράκτιων κρατών. Η ρύθμιση αυτή αντανακλά τη στρατηγική σημασία των στενών για τη διεθνή ναυσιπλοΐα και επιβεβαιώνει τη διαχρονική αρχή ότι τα στενά διεθνούς χρήσης δεν μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο μονομερούς περιορισμού.

Η πλέον σύνθετη προβληματική ανακύπτει στην Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη, όπου τα άρθρα 55 έως 58 διαμορφώνουν ένα *sui generis* καθεστώς. Το άρθρο 56 αναγνωρίζει στο παράκτιο κράτος κυριαρχικά δικαιώματα για την εξερεύνηση και εκμετάλλευση φυσικών πόρων και δικαιοδοσία ως προς την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, ενώ το άρθρο 58 κατοχυρώνει για όλα τα κράτη τις ελευθερίες ναυσιπλοΐας και υπερπτήσης, καθώς και «άλλες διεθνώς νόμιμες χρήσεις της θάλασσας συναφείς με τις ελευθερίες αυτές». Η ερμηνεία της τελευταίας φράσης αποτελεί τον πυρήνα της σύγχρονης διαφωνίας ως προς τη νομιμότητα στρατιωτικών ασκήσεων στην ΑΟΖ άλλου κράτους¹³⁸.

¹³⁷ Kraska, J. (2011). (p. 117 για "excessive maritime claims" & p. 121 για τη νόμιμη αντίδραση απομάκρυνσης).

¹³⁸ Hayashi, M. (2005). Military and intelligence gathering activities in the EEZ. *Marine Policy*, 29(2), 123-137.

Η γραμματική και συστηματική ερμηνεία της Σύμβασης, σε συνδυασμό με την προπαρασκευαστική της ιστορία, καταδεικνύει ότι δεν υιοθετήθηκε γενική απαγόρευση στρατιωτικών δραστηριοτήτων στην ΑΟΖ¹³⁹. Αντιθέτως, η σιωπή της Σύμβασης ως προς την απαίτηση προηγούμενης συναίνεσης του παράκτιου κράτους, σε συνδυασμό με τη διατήρηση των ελευθεριών της ανοικτής θάλασσας κατ' άρθρο 58 παράγραφος 1, συνηγορεί υπέρ της άποψης ότι οι στρατιωτικές δραστηριότητες εμπίπτουν στο πεδίο των διεθνώς νόμιμων χρήσεων, εφόσον τηρείται η υποχρέωση «δέοντος σεβασμού» που προβλέπεται στην παράγραφο 3 του ίδιου άρθρου. Η έννοια του *due regard* δεν παρέχει απόλυτη διακριτική ευχέρεια στο παράκτιο κράτος ούτε επιτρέπει την πλήρη ανεξέλεγκτη δράση τρίτων κρατών· επιβάλλει αμοιβαία συνεκτίμηση δικαιωμάτων και συμφερόντων¹⁴⁰.

Σύγχρονα παραδείγματα¹⁴¹, όπως οι εντάσεις στη Νότια Σινική Θάλασσα ή τα περιστατικά στον Πορθμό Κερτς¹⁴², καταδεικνύουν ότι οι νομικές διατάξεις λειτουργούν σε περιβάλλον έντονης στρατηγικής αντιπαράθεσης. Οι διαφορές ερμηνείας συχνά εργαλειοποιούνται πολιτικά¹⁴³, ενώ η κρατική πρακτική τείνει να διαμορφώνει «ζώνες αμφισβήτησης». Παρά ταύτα, δεν προκύπτει κατάρρευση του νομικού συστήματος¹⁴⁴. Αντιθέτως, το γεγονός ότι τα κράτη επικαλούνται νομικά επιχειρήματα αποδεικνύει τη διαρκή κανονιστική ισχύ του δικαίου της θάλασσας.

Στη σύγχρονη πρακτική, ορισμένα κράτη επιχειρούν να περιορίσουν στρατιωτικές δραστηριότητες στην ΑΟΖ τους επικαλούμενα ζητήματα εθνικής ασφάλειας ή την αρχή των «ειρηνικών σκοπών» που αναφέρεται στο άρθρο 88 για την ανοικτή θάλασσα. Ωστόσο, η έννοια των «ειρηνικών σκοπών» δεν ταυτίζεται με

¹³⁹ Djalal, H., Yankov, A., & Bergin, A. (2005). Draft guidelines for military activities in the EEZ.

¹⁴⁰ Van Dyke, J. M. (2005) & Kraska, J. (2011). (p. 303, Table 11 "National security claims in the EEZ").

¹⁴¹ Sharma, R. R. (2005). *An Indian perspective*. *Marine Policy*, 29(2), 147-150, Kim, H.-S. (2005). *A Korean perspective*. *Marine Policy*, 29(2), 151-156, Kim, D.-K. (2005). *A Korean perspective*. *Marine Policy*, 29(2), 157-161.

¹⁴² ITLOS (2019). Case concerning the detention of three Ukrainian naval vessels & UNGA Res. A/RES/73/194.

¹⁴³ Van Dyke, J. M. (2005). *The disappearing right to navigational freedom...*, *Marine Policy*, 29(2), 107-121, Kraska, J. (2011). *Maritime power...*, Oxford University Press. (p. 303, Table 11 "National security claims in the EEZ").

¹⁴⁴ ITLOS. (2019, May 25). Case concerning the detention of three Ukrainian naval vessels (Ukraine v. Russian Federation): Provisional measures, Order of 25 May 2019. (ιδίως paras. 31-33, paras. 94-99), UNGA. (2018, Dec. 17). Problem of the militarization of... parts of the Black Sea and the Sea of Azov (Res. A/RES/73/194).

την απαγόρευση στρατιωτικής παρουσίας. Η κρατούσα ερμηνεία θεωρεί ότι η διάταξη αποκλείει μόνο ενέργειες που αντιβαίνουν στο άρθρο 2 παράγραφος 4 του Καταστατικού Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών, δηλαδή την απειλή ή χρήση βίας, και όχι τη συνήθη στρατιωτική δραστηριότητα που δεν συνιστά επιθετική ενέργεια.

Η εξέταση πρόσφατων εντάσεων σε περιοχές όπως η Νότια Σινική Θάλασσα¹⁴⁵ καταδεικνύει ότι οι διαφωνίες αφορούν κυρίως την έκταση των δικαιωμάτων του παράκτιου κράτους και όχι την ύπαρξη νομικού πλαισίου¹⁴⁶. Η απόφαση του Μόνιμου Διαιτητικού Δικαστηρίου το 2016 στην υπόθεση Φιλιππίνες κατά Κίνας, παρότι επικεντρώθηκε κυρίως σε ζητήματα θαλάσσιων ζωνών και ιστορικών δικαιωμάτων, επιβεβαίωσε τη σημασία της UNCLOS ως ολοκληρωμένου νομικού συστήματος και απέρριψε ερμηνείες που υπερβαίνουν το συμβατικό πλαίσιο.

Συνολικά, η ανάλυση οδηγεί στο συμπέρασμα ότι το διεθνές δίκαιο της θάλασσας παρέχει ένα επαρκές και λειτουργικό κανονιστικό πλαίσιο για τη ρύθμιση της διέλευσης πολεμικών πλοίων και των στρατιωτικών ασκήσεων. Οι υφιστάμενες εντάσεις δεν οφείλονται σε θεμελιώδη κανονιστική ανεπάρκεια, αλλά σε διαφοροποιημένες στρατηγικές αντιλήψεις και σε ερμηνευτικές προσεγγίσεις που αντανακλούν ευρύτερους γεωπολιτικούς ανταγωνισμούς¹⁴⁷. Η Σύμβαση του 1982 εξακολουθεί να λειτουργεί ως κεντρικός πυλώνας της διεθνούς θαλάσσιας τάξης, παρέχοντας το θεσμικό πλαίσιο εντός του οποίου τα κράτη μπορούν να ασκούν τα δικαιώματά τους χωρίς να διαρρηγνύεται η συνοχή του συστήματος¹⁴⁸.

Η κεντρική θέση της παρούσας εργασίας επιβεβαιώνεται: το διεθνές δίκαιο της θάλασσας παρέχει επαρκές, δομικά συνεκτικό και λειτουργικό πλαίσιο για τη ρύθμιση της διέλευσης πολεμικών πλοίων και των στρατιωτικών ασκήσεων. Οι εντάσεις που παρατηρούνται δεν πηγάζουν από θεμελιώδη κανονιστική ανεπάρκεια, αλλά από πολιτικές επιλογές, στρατηγικές επιδιώξεις και ανταγωνισμούς ισχύος.

¹⁴⁵ U.S. Indo-Pacific Command. (2023, May 30). USINDOPACOM statement on unprofessional intercept of U.S. aircraft over South China Sea (Press release).

¹⁴⁶ Xiaofeng, R., & Cheng, X. (2005). A Chinese perspective on military activities in the exclusive economic zone. *Marine Policy*, 29(2), 139-146.

¹⁴⁷ Moore, J. N. (2017). *Navigational freedom: The most critical common heritage*. *International Law Studies*, 93(1), Article 8. <https://digital-commons.usnwc.edu/ils/vol93/iss1/8/>

¹⁴⁸ Morgan, P. M. (2003). *Deterrence now*. Cambridge University Press. (ιδίως pp. 1-18, ορισμός/λογική αποτροπής και "signalling").

Η πρόκληση, επομένως, δεν έγκειται στην ανάγκη αναθεώρησης της Σύμβασης, αλλά στην εδραίωση μιας συνεπούς και καλόπιστης πρακτικής εφαρμογής της. Η ενίσχυση της διαφάνειας, η τήρηση της αρχής του δέοντος σεβασμού και η αποφυγή μονομερών ερμηνειών που διαταράσσουν την κανονιστική ισορροπία αποτελούν ουσιώδεις προϋποθέσεις για τη διατήρηση της σταθερότητας στις θάλασσες. Σε ένα περιβάλλον αυξανόμενης στρατιωτικοποίησης και εντατικοποίησης της ναυτικής παρουσίας, η κανονιστική ανθεκτικότητα της UNCLOS παραμένει κρίσιμος παράγοντας για τη διασφάλιση της διεθνούς ειρήνης και ασφάλειας.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Α. Ελληνική Βιβλιογραφία

Αντωνόπουλος, Κ. (2017). Δίκαιο της χρήσης βίας. Στο Κ. Αντωνόπουλος & Κ. Μαγκλιβέρας (Επιμ.), Το δίκαιο της διεθνούς κοινωνίας. Νομική Βιβλιοθήκη.

Γαβουνέλη, Μ. (2019). Το Δίκαιο της Θάλασσας: Σύγχρονες τάσεις και εξελίξεις. Νομική Βιβλιοθήκη.

Δίπλα, Χ. (2000). Το καθεστώς των νησιών στο διεθνές δίκαιο της θάλασσας. Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα.

Ελλάδα. (1973). Νομοθετικό Διάταγμα 187/1973: Περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΦΕΚ Α' 261). Εθνικό Τυπογραφείο.

Ελλάδα. (1995). Νόμος 2321/1995: Κύρωση της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας και της Συμφωνίας που αφορά την εφαρμογή του μέρους ΧΙ της Σύμβασης (ΦΕΚ Α' 136). Εθνικό Τυπογραφείο.

Ιωάννου, Κ., & Στράτη, Α. (2021). Δίκαιο της Θάλασσας (4η έκδ.). Νομική Βιβλιοθήκη.

Καρεκλάς, Ι. (2014). Διεθνές Δίκαιο με έμφαση στο Δίκαιο του Πολέμου. Νομική Βιβλιοθήκη.

Ρούκουνας, Ε. (2015). Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο. Νομική Βιβλιοθήκη.

Συρίγος, Ά. (2015). Ελληνοτουρκικές σχέσεις. Εκδόσεις Πατάκη.

Τσάλτας, Τ. (Επιμ.). (2012). Η ελληνοτουρκική διαφορά στο Αιγαίο: Νομικές και πολιτικές πτυχές. Νομική Βιβλιοθήκη.

Φατούρος, Α. (Επιμ.). (2004). Διεθνές Δίκαιο. Εκδόσεις Σάκκουλα.

Β. Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία (Βιβλία, Άρθρα, Συλλογικοί Τόμοι)

Acer, Y. (2003). The Aegean maritime disputes and international law. Ashgate.

Acer, Y. (2023). Russia's attack on Ukraine: The Montreux Convention and Türkiye. *International Law Studies*, 100(1), Article 8.

Allen, C. H. (2019). The peacetime right of approach and visit and effective Security Council sanctions enforcement at sea. *International Law Studies*, 95(1), Article 13.

Bateman, S. (2005). Hydrographic surveying in the EEZ: Differences and overlaps with marine scientific research. *Marine Policy*, 29(2), 163–170.

Bateman, S. (2007). Pros and cons of transparency of naval activities. In A. Forbes (Ed.), *Asian energy security: Regional cooperation in the South China Sea* (pp. 23–40). Sea Power Centre.

Beckman, R., & Bernard, L. (2010). Military Activities in the EEZ. In R. Beckman & L. Bernard (Eds.), *Maritime Security and the Law of the Sea*.

Beckman, R., & Schofield, C. (Eds.). (2014). *Exploring maritime limits in East and Southeast Asia*. Brill Nijhoff.

Churchill, R. R., & Lowe, A. V. (1999). *The law of the sea* (3rd ed.). Manchester University Press.

Colombos, C. J. (1967). *The international law of the sea* (6th ed.). Longmans.

Crawford, J. (2019). *Brownlie's principles of public international law* (9th ed.). Oxford University Press.

Dinstein, Y. (2005). *The conduct of hostilities under the law of international armed conflict*. Cambridge University Press.

Djalal, H., Yankov, A., & Bergin, A. (2005). Draft guidelines for military and intelligence gathering activities in the EEZ and their means and manner of implementation and enforcement. *Marine Policy*, 29(2), 175–183.

Geng, J. (2012). The legality of foreign military activities in the Exclusive Economic Zone under UNCLOS. *Merkourios*, 28(74), 22–30.

Gogarty, B., & Hivanhoe, S. (2021). Unmanned maritime systems and the law of the sea. *Ocean Development & International Law*, 52(1), 1–25.

Guilfoyle, D. (2009). *Shipping interdiction and the law of the sea*. Cambridge University Press.

Herring, G. C. (1980). *America's longest crisis: U.S. foreign policy and the 1962 Cuban Missile Crisis*. Wiley.

Hancox, D., & Prescott, V. (2005). Naval activity in the foreign EEZ: The role of terminology in UNCLOS. *Marine Policy*, 29(2), 171–174.

Hayashi, M. (2005). Military and intelligence gathering activities in the Exclusive Economic Zone: Definition of key terms. *Marine Policy*, 29(2), 123–137.

Heintschel von Heinegg, W. (2014). Maritime warfare. In A. Clapham & P. Gaeta (Eds.), *The Oxford handbook of international law in armed conflict* (pp. 145–182). Oxford University Press.

Ioannides, N. (2020). *Maritime claims and boundary delimitation in the Eastern Mediterranean*. Routledge.

Kaye, S. (2008). Freedom of navigation in a post 9/11 world: Security and creeping jurisdiction. In D. Freestone, R. Barnes, & D. Ong (Eds.), *The law of the sea: Progress and prospects* (pp. 347–364). Oxford University Press.

Kim, D.-K. (2005). A Korean perspective on military activities in the Exclusive Economic Zone. *Marine Policy*, 29(2), 157–161.

Klein, N. (2011). *Maritime security and the law of the sea*. Oxford University Press.

Kraska, J. (2009). Excessive maritime claims (3rd ed.). *International Law Studies*, 85.

Kraska, J. (2011). *Maritime power and the law of the sea: Expeditionary operations in world politics*. Oxford University Press.

Kraska, J. (2012). The law of unmanned naval systems in war and peace. *Journal of Ocean Technology*, 5(3), 43–68.

Kraska, J., & Pedrozo, R. (2013). *International maritime security law*. Martinus Nijhoff.

Lesser, I., Ünlühisarcıklı, Ö., & Kausch, K. (2020). Turkey's impending estrangement: Risks and opportunities for US-European cooperation. *The German Marshall Fund of the United States*.

Longworth, S., & Dalman, J. (2025). Unmanned surface vessels: A legal analysis based on the use in the Russia-Ukraine armed conflict (FOI Memo 9158). *Totalförsvarets forskningsinstitut (FOI)*.

McLaughlin, R. (2009). United Nations naval peace operations in the territorial sea. *International and Comparative Law Quarterly*, 58(4), 1037–1047.

McLaughlin, R. (2011). Unmanned naval vehicles at sea: USVs, UUVs, and the adequacy of the law. *Journal of Law, Information and Science*, 21(2), 100–115.

Menegazzi, S. (2015). Military exercises in the Exclusive Economic Zones: The Chinese perspective. *Maritime Safety and Security Law Journal*, 1(1), 1–18.

- Moore, J. N. (2017). Navigational freedom: The most critical common heritage. *International Law Studies*, 93(1), Article 8.
- Morgan, P. M. (2003). *Deterrence now*. Cambridge University Press.
- Murphy, M. N. (2009). *Contemporary piracy and maritime terrorism: The threat to international security*. Routledge.
- Nasu, H. (2018). The regime of innocent passage in disputed waters. *International Law Studies*, 94(1), Article 10.
- O'Connell, D. P. (1975). *The influence of law on sea power*. Naval Institute Press.
- Oxman, B. H. (1984). The regime of warships under the United Nations Convention on the Law of the Sea. *Virginia Journal of International Law*, 24(4), 809–863.
- Pedrozo, R. (2010). Preserving navigational rights and freedoms. *Chinese Journal of International Law*, 9(1), 9–53.
- Pedrozo, R., & Wenger, R. (Eds.). (2013). *International law and military operations in space*. US Naval War College.
- Politakis, G. P. (1995). *Modern aspects of the laws of naval warfare and maritime neutrality*. Routledge.
- Ren, X., & Cheng, X. (2005). A Chinese perspective on military activities in the Exclusive Economic Zone. *Marine Policy*, 29(2), 139–146.
- Roach, J. A., & Smith, R. W. (2012). *Excessive maritime claims* (3rd ed.). Martinus Nijhoff Publishers.
- Rothwell, D. R., & Stephens, T. (2016). *The international law of the sea* (2nd ed.). Hart Publishing.
- Schulte, B. (2005). NATO's role in maritime security and counter-terrorism. *Security Studies Journal*, 14(3).
- Sharma, O. P. (2005). An Indian perspective on military activities in the Exclusive Economic Zone. *Marine Policy*, 29(2), 147–151.
- Skaridov, A. S. (2005). Naval activity in the foreign EEZ: The role of terminology in law and diplomacy. *Marine Policy*, 29(2), 153–155.
- Spanier, B. (2023). Freedom of navigation in the Suez Canal and the channels: Law of the sea. In C. Lutmar & Z. Rubinovitz (Eds.), *The Suez Canal: Past lessons and future challenges* (pp. 117–133). Palgrave Macmillan.

Tanaka, Y. (2019). *The international law of the sea* (3rd ed.). Cambridge University Press.

Till, G. (2018). *Seapower: A guide for the 21st century* (4th ed.). Routledge.

Thomas, A. R., & Duncan, J. C. (Eds.). (1999). *Annotated supplement to the commander's handbook on the law of naval operations*. Naval War College International Law Studies, Vol. 73.

Valencia, M. J. (2005). Introduction: Military and intelligence gathering activities in the Exclusive Economic Zone: Consensus and disagreement. *Marine Policy*, 29(2), 97–105.

Valencia, M. J., & Akimoto, M. (2005). Report of the Tokyo meeting and progress to date. *Marine Policy*, 29(2), 185–194.

Van Dyke, J. M. (2005). The disappearing right to navigational freedom in the Exclusive Economic Zone. *Marine Policy*, 29(2), 107–121.

Vité, S. (2009). Typology of armed conflicts in international humanitarian law. *International Review of the Red Cross*, 91(873), 69–94.

Yang, S. (2006). *Warships and government ships in international law*. Oxford University Press.

Zhang, H. (2010). The US militarization of the South China Sea. *Global Research*, 14.

Γ. Διεθνείς Συμβάσεις & Θεσμικά Κείμενα

Charter of the United Nations. (1945).

Convention of Constantinople. (1888). Convention respecting the free navigation of the Suez Maritime Canal.

Convention regarding the Regime of the Straits (Montreux Convention). (1936).

Hague Convention (VII). (1907). Convention relating to the conversion of merchant ships into war-ships.

International Maritime Organization. (1972). Convention on the international regulations for preventing collisions at sea (COLREGS).

International Institute of Humanitarian Law. (1994). San Remo manual on international law applicable to armed conflicts at sea.

United Nations. (1958). Convention on the high seas. Geneva.

United Nations. (1958). Convention on the territorial sea and the contiguous zone. Geneva.

United Nations. (1982). United Nations convention on the law of the sea (UNCLOS). Montego Bay.

Δ. Νομολογία (Case Law)

Corfu Channel (United Kingdom v. Albania), Judgment, I.C.J. Reports 1949, 4.

Guyana v. Suriname, Award of 17 September 2007, Permanent Court of Arbitration.

Hirsi Jamaa and Others v. Italy, Application no. 27765/09, Judgment of 23 February 2012, European Court of Human Rights.

Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua (Nicaragua v. United States of America), Merits, Judgment, I.C.J. Reports 1986, 14.

The South China Sea Arbitration (The Republic of Philippines v. The People's Republic of China), Award of 12 July 2016, Permanent Court of Arbitration.

Ε. Πηγές Διαδικτύου & Διεθνείς Οργανισμοί

EUR-Lex (Πρόσβαση στο δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης): <https://eur-lex.europa.eu/>

International Maritime Organization (IMO): <https://www.imo.org/>

International Tribunal for the Law of the Sea (ITLOS): <https://www.itlos.org/>

Permanent Court of Arbitration (PCA): <https://pca-cpa.org/>

UN Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea: <https://www.un.org/depts/los/>

US Freedom of Navigation Reports (U.S. Department of State): <https://www.state.gov/>

U.S. Indo-Pacific Command. (2023). Press releases. <https://www.pacom.mil/>