

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ ΤΜΗΜΑ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

“ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ, ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ ”



*ΟΙ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΤΗΣ ΝΑΥΣΠΛΟΙΑΣ ΣΕ ΠΕΡΙΟΔΟΥΣ ΚΡΙΣΕΩΝ -
ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ*

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΤΟΥ ΔΡΑΓΩΝΑ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ

A.M 4332016002

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΣΤΡΙΜΠΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

ΜΕΛΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ:

1. ΜΑΓΚΛΙΒΕΡΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ

2.ΝΤΑΛΗΣ ΣΩΤΗΡΙΟΣ

ΡΟΔΟΣ, ΙΟΥΝΙΟΣ 2018

«Η εργασία που παραδίδω είναι αποτέλεσμα πρωτότυπης έρευνας και δεν χρησιμοποιώ πνευματική ιδιοκτησία τρίτων χωρίς αναφορές. Αναλαμβάνω όλες τις νομικές και διοικητικές συνέπειες που δύναμαι να αντιμετωπίσω σε περίπτωση που η εργασία μου αποδειχθεί ότι αποτελεί προϊόν λογοκλοπής, σύμφωνα με τον Κανονισμό του Ιδρύματος.»

Δημήτριος Δραγώνας

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Το θέμα της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι οι περιορισμοί της ναυσιπλοΐας σε περιόδους κρίσης και οι σύγχρονες εξελίξεις. Υπάρχουν διάφοροι λόγοι που άρετε η ελευθερία της ναυσιπλοΐας όπου αποτελεί τον γενικό κανόνα που την διέπει. Τόσο ιστορικά όσο και σήμερα υπάρχουν διάφοροι παράγοντες που είναι η αιτία να περιοριστεί ο παραπάνω γενικός κανόνας. Ο σκοπός της εργασίας είναι να διερευνήσει με ποιο τρόπο μία περίοδος κρίσης μπορεί να περιορίσει την ναυσιπλοΐα στην σύγχρονη εποχή, εστιάζοντας σε γεγονότα που έχουν διαδραματιστεί ή διαδραματίζονται ακόμα στην ευρύτερη περιοχή της Κεντρικής και Ανατολικής Μεσογείου και Εύξεινου Πόντου.

Για να μπορέσουμε να εξετάσουμε σφαιρικά το παραπάνω ζητούμενο η εργασία είναι χωρισμένη σε τέσσερα κεφάλαια που αναδεικνύουν πώς μία κρίση μπορεί να περιορίσει την ναυσιπλοΐα. Στην εισαγωγή θα αναφέρω ποιοι είναι οι λόγοι που μπορούν να περιορίσουν την ναυσιπλοΐα χωρίς να υπάρχει κρίση. Στο πρώτο κεφάλαιο θα εξετάσουμε τον ναυτικό αποκλεισμό της Λωρίδας της Γάζας και την υπόθεση του πλοίου Μαβί Μαρμαρά. Στην συνέχεια θα διερευνήσουμε την στάση της ΕΕ στην μεταναστευτική κρίση, εστιάζοντας στον ρόλο της FRONTEX για τον έλεγχο των θαλάσσιων συνόρων της Νοτιοανατολικής Ευρώπης. Ακόμα μία κρίση που εξελίσσεται στις μέρες μας είναι η κρίση της Κριμαίας που είχε ως αποτέλεσμα το κλείσιμο των λιμανιών της Κριμαίας. Στο τελευταίο κεφάλαιο θα αναλύσουμε τον " Πόλεμο των Τάνκερ " στην δεκαετία του 80 στον Περσικό Κόλπο που οδήγησε σε περιορισμό της ναυσιπλοΐας.

Εξετάζοντας τα τέσσερα παραπάνω χαρακτηριστικά παραδείγματα θα προσπαθήσω να εξάγω ασφαλή συμπεράσματα σχετικά με το τους τρόπους με τους οποίους στη σύγχρονη εποχή σε μία περίοδο κρίσης μπορεί ένα κράτος να περιορίσει νόμιμα την ναυσιπλοΐα, οριοθετώντας το νομικό πλαίσιο που μπορεί μία τέτοια ενέργεια να γίνει αποδεκτή.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ.....ΣΕΛ. 5

ΜΕΡΟΣ Α: ΟΙ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΤΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ ΣΤΗΝ ΛΩΡΙΔΑ ΤΗΣ ΓΑΖΑΣ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....ΣΕΛ. 6-7

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α.1. Α: ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ.....ΣΕΛ. 8-9

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Α.2: Η ΔΙΑΚΗΡΥΞΗ ΤΟΥ ΛΟΝΔΙΝΟΥ ΓΙΑ ΤΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟ ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟ.....ΣΕΛ.10-12

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Α.3: ΤΟ ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ ΤΟΥ ΣΑΝ ΡΕΜΟ 1994ΣΕΛ. 13

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Α.4: ΤΟ ΧΡΟΝΙΚΟ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΛΩΡΙΔΑΣ ΤΗΣ ΓΑΖΑΣΣΕΛ. 14-16

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Α.5: ΤΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΠΡΟΚΥΠΤΟΥΝ ΑΠΟ ΤΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟ ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟ ΤΗΣ ΛΩΡΙΔΑΣ ΤΗΣ ΓΑΖΑΣ.....ΣΕΛ. 17-19

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Α.6: ΕΠΙΜΕΤΡΟΣΕΛ. 20

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β: ΤΑ ΚΛΕΙΣΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΑΙ Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ ΚΑΙ ΤΗΣ ΚΡΙΜΕΑΣ

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Β.1: ΠΡΟΛΟΓΟΣ.....ΣΕΛ 21-22

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Β.2: ΤΑ ΚΛΕΙΣΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ.....ΣΕΛ 23-25

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Β.3: ΤΟ ΚΛΕΙΣΙΜΟ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΤΗΣ ΚΡΙΜΑΙΑΣ.....ΣΕΛ. 26

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Β.4: ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ.....ΣΕΛ 27-29

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Β.5: Η ΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΩΝ ΔΥΝΑΜΕΩΝ.....ΣΕΛ. 30-35

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Β.6: ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗΝ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ...ΣΕΛ.36-37

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Β.7: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....ΣΕΛ.38

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ: FRONTEX ΚΑΙ Ο ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΔΡΑΣΗ ΤΗΣ

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ.1: ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	ΣΕΛ.39
ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ.2: Ο ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ FRONTEX.....	ΣΕΛ40-41
ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ.3: ΝΟΜΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΠΡΟΚΥΠΤΟΥΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΔΡΑΣΗ ΤΗΣ FRONTEX.....	ΣΕΛ 42-46
ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ.4:ΔΙΑΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΙΣΕΙΣ.....	ΣΕΛ. 47-51
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ: “ Ο ΠΟΛΕΜΟΣ ΤΩΝ ΤΑΝΚΕΡ ” 1980-1988 ΣΤΟΝ ΠΕΡΣΙΚΟ ΚΟΛΠΟ	
ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ.1:ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	ΣΕΛ 52
ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ.2:ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΚΑΙ Ο “ ΠΟΛΕΜΟΣ ΤΩΝ ΤΑΝΚΕΡ ”	ΣΕΛ 53-56
ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ.3: Ο ΠΟΛΕΜΟΣ ΤΩΝ ΤΑΝΚΕΡ ΚΑΙ ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΠΟΛΕΜΟΥ.....	ΣΕΛ 57-62
ΤΕΛΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	ΣΕΛ 63-64
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	ΣΕΛ 65-67
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ.....	ΣΕΛ 68-77

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Την σημερινή εποχή λόγω της γενικευμένης κρίσης που επικρατεί στη Μεσόγειο και τον Εύξεινο Πόντο, η κρίση δεν περιορίζεται μόνο στις διακρατικές διαμάχες αλλά έχει επεκταθεί και στον θαλάσσιο χώρο. Έχοντας ως δεδομένο ότι ο γενικός κανόνας που διέπει την ναυσιπλοΐα, ιδίως στην ανοιχτή θάλασσα, είναι η ελευθερία της ναυσιπλοΐας, σύμφωνα με το άρθρο 90 των ΗΕ για το Δικαίον της Θάλασσας που ορίζει ότι κάθε κράτος παράκτιο ή όχι, «έχει το δικαίωμα να διαπλέει την ανοιχτή θάλασσα με πλοία που φέρουν την σημαία του¹». Για τους σκοπούς δε της ναυσιπλοΐας, η ανοιχτή θάλασσα περιλαμβάνει και τα υπερκείμενα της υφαλοκρηπίδας ύδατα καθώς και την αποκλειστική οικονομική ζώνη (όπου τέτοια ζώνη έχει κηρυχθεί από παράκτια κράτη. Την ελευθερία της ναυσιπλοΐας, υπό ορισμένες προϋποθέσεις και περιορισμούς, εγγυάται επίσης στην αιγιαλίτιδα ζώνη ο θεσμός της αβλαβούς διέλευσης (άρθρ. 17 Σύμβασης των ΗΕ για το Δικαίον της Θάλασσας). Λαμβάνοντας υπ' όψιν τα παραπάνω δεδομένα είναι επιβεβλημένη η μελέτη του τρόπου με τον οποίο μία κρίση έχει αντίκτυπο και περιορίζει την ελευθερία της ναυσιπλοΐας σε μια ορισμένη θαλάσσια περιοχή.

Μία κρίση όπως είναι αναμενόμενο δεν περιορίζεται μόνο στα στενά εδαφικά σύνορα αλλά επεκτείνεται και στον θαλάσσιο χώρο, έχοντας άμεσο ή έμμεσο αντίκτυπο στην ναυσιπλοΐα. Θα πρέπει να ερευνήσουμε με ποιόν τρόπο και σε ποιόν βαθμό μπορεί μια κρίση να περιορίσει την ελευθερία της ναυσιπλοΐας. Παρόλο που υπάρχουν Διεθνείς Οργανισμοί και συμβάσεις, σε κάποιες περιπτώσεις είναι δύσκολο και πολύπλοκο να προσδιοριστεί το πότε και με ποιόν τρόπο μπορεί ένα κράτος να περιορίσει την ελευθερία της ναυσιπλοΐας, τόσο στα εσωτερικά του ύδατα όσο και στην ανοιχτή θάλασσα. Επιπλέον ο περιορισμός της ναυσιπλοΐας, ακόμα και αν είναι νομότυπος βάση των Διεθνών Συμβάσεων στην εφαρμογή του, υπάρχουν διάφορες επιπλοκές καθώς επίσης και αντιδράσεις τόσο από κράτη όσο και από Διεθνείς Οργανισμούς.

Η παρούσα διπλωματική εργασία θα ερευνήσει διάφορες πτυχές του παραπάνω ζητήματος, καθώς ακόμα και μία κρίση στην Μέση Ανατολή μπορεί να δημιουργήσει περιορισμό στην ελευθερία της ναυσιπλοΐας στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή της Μεσογείου. Για να μπορέσω να ομαδοποιήσω και να οδηγηθώ σε ασφαλή συμπεράσματα θα εξετάσω με ποιόν τρόπο μία διακρατική διαμάχη μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα τον περιορισμό της ναυσιπλοΐας σε μία ορισμένη θαλάσσια περιοχή. Ακόμα θα ερευνήσω πώς η προσφυγική κρίση του 2015 που συνεχίζεται μέχρι και σήμερα έχει αρνητικές επιπτώσεις στην ελευθερία της ναυσιπλοΐας στην Μεσόγειο.

Ανεξάρτητα από τους λόγους που οδηγούν στον περιορισμό της ναυσιπλοΐας μιας ορισμένης θαλάσσιας έκτασης, υπάρχουν σοβαρές επιπτώσεις που δεν αφορούν μόνο τα παράκτια κράτη, αλλά αφορά τόσο τους Διεθνείς Οργανισμούς όπως είναι ο ΟΗΕ, το ΝΑΤΟ και η ΕΕ, όπως και το σύνολο το κρατών που ασχολούνται με την ναυτιλία στην θαλάσσια περιοχή. Για να αποσαφηνιστεί το πόσο σημαντική είναι η ελευθερία της ναυσιπλοΐας αρκεί μόνο να αναλογιστούμε ότι σύμφωνα με τις πρόσφατες στατιστικές το σύνολο των

¹ Κρατερός Ιωάννου- Αναστασία Στρατή, *Δίκαιο Της Θάλασσας*, Νομική Βιβλιοθήκη, 2013, σελ 221.

εμπορευμάτων που μεταφέρονται μέσω θαλάσσης φτάνει τα 10,3 δισεκατομμύρια τόνους², υπερβαίνοντας το 85% των παγκοσμίων μεταφορών εμπορευμάτων.

Για να μπορέσουμε να εξάγουμε ορθά συμπεράσματα, καθώς τόσο ο ορισμός της κρίσης έχει ευρεία έννοια, όσο και με ποιόν τρόπο και μέσα μπορεί να περιοριστεί η ναυσιπλοΐα την σύγχρονη εποχή θα μελετήσουμε τέσσερις χαρακτηριστικές υποθέσεις που αφορούν την θαλάσσια περιοχή της Μεσογείου και του Εύξεινου Πόντου.

Στο πρώτο κεφάλαιο θα εξετάσουμε τον ναυτικό αποκλεισμό στην Λωρίδα της Γάζας και την υπόθεση «Μαύι Μαρμαρα». Είναι ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα του ναυτικού αποκλεισμού και των επιπτώσεων που έχει τόσο στην αποκλεισμένη περιοχή όσο και σε διεθνές επίπεδο. Στη συνέχεια, θα εξετάσουμε τον περιορισμό της ναυσιπλοΐας λόγω των κλειστών λιμανιών, καθώς τόσο η Κύπρος όσο και η Ουκρανία έχουν κηρύξει το κλείσιμο ενός ορισμένου αριθμού των λιμανιών τους, λόγω της κατοχής εδαφών τους από άλλη χώρα. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να μην μπορούν να εγγυηθούν ότι τηρούνται όλοι οι κανόνες ναυσιπλοΐας στα λιμάνια, τα οποία δεν ελέγχουν και γι'αυτό τα δηλώνουν ως κλειστά για την διεθνή ναυσιπλοΐα. Επιπροσθέτως, θα πρέπει να διερευνήσουμε τον τρόπο δράσης της FRONTEX στην προσπάθεια της να αντιμετωπίσει την μεταναστευτική κρίση και να διασφαλίσει τα εξωτερικά σύνορα της Ευρώπης, καθώς σε ορισμένες περιπτώσεις έχει κατηγορηθεί ότι παραβιάζει την ελευθερία της ναυσιπλοΐας. Στο τελευταίο κεφάλαιο θα μελετήσουμε τον «Πόλεμο των Τάνκερ» 1980-1988, όπου ο περιορισμός της ναυσιπλοΐας επεκτείνονταν σε ολόκληρο τον Περσικό Κόλπο. Είναι απαραίτητο να μελετηθεί σε βάθος ο Πόλεμος των Τάνκερ καθώς υπάρχουν πολλές περιπτώσεις περιορισμού της ναυσιπλοΐας σε ένα μόνο ιστορικό γεγονός ενώ λόγω της χρονολογικής απόστασης έχουν διεξαχθεί τα απαραίτητα συμπεράσματα.

² . UNCTAD, Review of Maritime Transport 2017, Doc. UNCTAD/RMT/2017

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α: ΟΙ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΤΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ ΣΤΗΝ ΛΩΡΙΔΑ ΤΗΣ ΓΑΖΑΣ

Ένα από τα βασικά ζητούμενα που πρέπει να εξετάσουμε είναι οι περιορισμοί της ναυσιπλοΐας σε σχέση με την Λωρίδα της Γάζας. Είναι ένα ζήτημα που αφορά το δίκαιο της θάλασσας στον πόλεμο, αφού μόνο τότε επιτρέπονται οι περιορισμοί ναυσιπλοΐας στην ανοιχτή θάλασσα, σε εμπορικά και σε στρατιωτικά πλοία. Το πιο χαρακτηριστικό γνωστό και ισχύον μέχρι και σήμερα παράδειγμα περιορισμού ναυσιπλοΐας τα τελευταία χρόνια είναι ο περιορισμός ναυσιπλοΐας στην λωρίδα της Γάζας και η υπόθεση Μαβί Μαρμαρά. Θα ασχοληθούμε με την υπόθεση Μαβί Μαρμαρά, γιατί είναι μία υπόθεση εφαρμογής του ναυτικού αποκλεισμού σε εμπορικό πλοίο με διεθνείς επιπτώσεις στις σχέσεις δύο κρατών, της Τουρκίας και του Ισραήλ.

Για την ολόπλευρη ανάλυση και ορθή κατανόηση του ζητήματος του περιορισμού της ναυσιπλοΐας, το κεφάλαιο θα χωριστεί σε δύο κύρια υποκεφάλαια. Στο πρώτο υποκεφάλαιο θα υπάρξει η ιστορική αναδρομή της ανάπτυξης των κανόνων του περιορισμού της ναυσιπλοΐας, ενώ στο δεύτερο θα ερευνήσουμε τον ναυτικό αποκλεισμό της Λωρίδας της Γάζας και την εφαρμογή τους ή όχι στην υπόθεση Μαβί Μαρμαρά.

]

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Α.1:ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Ο «Αποκλεισμός» είναι ένας όρος που χρησιμοποιείται κυρίως από το πολεμικό ναυτικό. Αρχικά ο αποκλεισμός δεν ήταν τίποτα περισσότερο από την συνέχεια της πολιορκίας που υπήρχε στην στεριά και στην θάλασσα με σκοπό να αποκόψει μία ορισμένη περιοχή από προμήθειες, πολεμικό υλικό ή επικοινωνίες³. Η προσπάθεια κάποιου να διέλθει από μια ζώνη αποκλεισμού χωρίς τη συναίνεση του στρατού που εκτελεί τον αποκλεισμό, θα ήταν μια πράξη εχθρότητας εναντίον των πολιορκητών. Τα παλιότερα χρόνια ήταν πολύ πιθανόν ένα πλοίο να μην γνώριζε τον ναυτικό αποκλεισμό μίας μικρής σε έκταση περιοχής. Γι' αυτόν τον λόγο η προσπάθεια να μεταφέρει εμπορεύματα σε μία αποκλεισμένη περιοχή δεν ήταν απαραίτητο ότι αποτελούσε μία προσπάθεια άρσης του αποκλεισμού, αλλά μπορεί να οφείλονταν σε άγνοια του αποκλεισμού. Για τον παραπάνω λόγο οι ναυτικές δυνάμεις που εκτελούσαν έναν ναυτικό αποκλεισμό έδειχναν μεγαλύτερη ανοχή σε εμπορικά πλοία ουδέτερης σημαίας⁴.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να τονιστεί ότι δεν θα πρέπει να συγχέεται ο ναυτικός αποκλεισμός με το εμπάργκο ή τις κυρώσεις που αποτελούν νομικούς εμπορικούς φραγμούς από ένα κράτος σ' ένα άλλο. Με σύγχρονους όρους το εμπάργκο ή οι κυρώσεις αποτελούν το κύριο όπλο σ' έναν οικονομικό πόλεμο ενός κράτους, ενώ ο αποκλεισμός αναφέρεται σ' έναν πόλεμο που ως στόχο έχει την απαγόρευση εισόδου προϊόντων σε μία περιοχή με σκοπό την αποδυνάμωση των αποκλεισμένων και την καταβαράθρωση του ηθικού τους.

Από τον 18^ο αιώνα είχαν γίνει προσπάθειες για να τεθούν κάποιοι κανόνες στον ναυτικό αποκλεισμό από τις θαλασσοπόρες δυνάμεις της εποχής και κυρίως από την Μεγάλη Βρετανία και τις ΗΠΑ. Το 1826 και 1827 οι δύο παραπάνω χώρες όρισαν έναν από τους βασικούς κανόνες που ισχύει μέχρι και σήμερα και σύμφωνα με τον οποίο οι αποκλεισμοί για να είναι δεσμευτικοί θα πρέπει να είναι αποτελεσματικοί⁵. Με το όρο αποτελεσματικοί σημαίνει να τηρείται μία δύναμη που να είναι επαρκής και να μπορεί να αποτρέψει την πρόσβαση του εχθρού στην ακτή.

Στο παραπάνω πνεύμα το ναυτικό της Βρετανίας και των ΗΠΑ εξέδωσαν εγχειρίδια, προκειμένου να αποσαφηνίσουν κάποια διαφορούμενα σημεία σχετικά με τον ναυτικό αποκλεισμό. Σύμφωνα με το βρετανικό εγχειρίδιο της εποχής εκείνης, ο ναυτικός αποκλεισμός δεν ισχύει στις παρακάτω περιπτώσεις:(1) Αν η δύναμη αποκλεισμού εγκαταλείψει τη θέση της, εκτός αν η εγκατάλειψη είναι απλώς προσωρινή ή προκαλείται από τις καιρικές συνθήκες (2) εάν απομακρυνθεί από τον εχθρό (3) αν είναι αμέλεια κατά την άσκηση των καθηκόντων ενός πλοίου (4) αν είναι μερική κατά την εκτέλεση του

³ https://en.wikipedia.org/wiki/Blockade#Blockade_planning προσπελάστηκε την 09 Ιουνίου 2018

⁴ https://en.wikisource.org/wiki/1911_Encyclopædia_Britannica/Blockade προσπελάστηκε την 09 Ιουνίου 2018

⁵ https://en.wikisource.org/wiki/1911_Encyclopædia_Britannica/Blockade προσπελάστηκε την 09 Ιουνίου 2018

ναυτικού αποκλεισμού επιτρέποντας τα πλοία μίας σημαίας να περνάνε και απαγορεύουν την διέλευση στα πλοία των λοιπών σημαιών⁶.

Από την μεριά των ΗΠΑ δόθηκε έμφαση στην διαδικασία ειδοποίησης των πλοίων από τους αξιωματικούς. Εκείνη την περίοδο λόγω των πολλών ημερών που διαρκούσαν τα εμπορικά δρομολόγια των πλοίων σε συνδυασμό με την μη ύπαρξη τηλεπικοινωνιακών μέτρων, ήταν πολύ πιθανή η περίπτωση ένα ουδέτερο πλοίο να μην γνώριζε τον ναυτικό αποκλεισμό και εξαιτίας αυτού δημιουργήθηκε η ανάγκη ειδοποίησης των ουδέτερων πλοίων. Πριν τους επιβληθεί η ποινή για την προσπάθεια παραβίασης του αποκλεισμού, πρωτίστως θα πρέπει να τους έχει γνωστοποιηθεί. Γι'αυτό καθόρισαν την διαδικασία γνωστοποίησης ενός αποκλεισμού. Κατά την εκτέλεση της διαδικασίας αυτής, θα πρέπει να επιβιβάζεται στο πλοίο ένας αξιωματικός, ο οποίος έχει την υποχρέωση να καταχωρίσει στο ημερολόγιο του σκάφους το γεγονός της ειδοποίησης. Η καταχώρηση αυτή πρέπει να περιλαμβάνει το όνομα του σκάφους αποκλεισμού που δίνει ειδοποίηση, την έκταση του αποκλεισμού, την ημερομηνία και τον τόπο, επαλήθευση με την επίσημη υπογραφή του . Το σκάφος πρέπει να τεθεί ελεύθερο⁷. Σε περίπτωση που το ίδιο σκάφος προσπαθήσει να σπάσει τον ναυτικό αποκλεισμό σε οποιοδήποτε σημείο του, τότε θα πρέπει να του υποβληθούν οι προβλεπόμενες κυρώσεις, σύμφωνα με τις οποίες το πλοίο είναι λάφυρο της δύναμης του αποκλεισμού.

⁶ https://en.wikisource.org/wiki/1911_Encyclopædia_Britannica/Blockade προσπελάστηκε την 09 Ιουνίου 2018

⁷ https://en.wikisource.org/wiki/1911_Encyclopædia_Britannica/Blockade προσπελάστηκε την 09 Ιουνίου 2018

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Α.2: ΔΙΑΚΗΡΥΞΗ ΤΟΥ ΛΟΝΔΙΝΟΥ ΓΙΑ ΤΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟ ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟ

Μετά την σύμβασης της Χάγης του 1907 σε μία προσπάθεια να αποσαφηνιστεί το εθιμικό δίκαιο δέκα κράτη συναντήθηκαν στην διάσκεψη του Λονδίνου από τις 4 Δεκεμβρίου 1908 έως τις 26 Φεβρουαρίου 1909 . Ενώ τα κράτη υπέγραψαν την διακήρυξη αλλά ποτέ δεν επικυρώθηκε .Είναι η πιο κοινά αποδεκτή βάση του διεθνούς δικαίου τυποποίηση του ναυτικού αποκλεισμού⁸ . Είναι βασικό να διατυπωθούν τα άρθρα που αφορούν τον ναυτικό αποκλεισμό⁹:

1. Ο αποκλεισμός δεν πρέπει να εκτείνεται πέρα από τα λιμάνια και τις ακτές που ανήκουν ή καταλαμβάνονται από τον εχθρό.
2. Σύμφωνα με τη Διακήρυξη του Παρισιού του 1856, ο αποκλεισμός προκειμένου να είναι δεσμευτικός, πρέπει να είναι αποτελεσματικός - δηλαδή, πρέπει να διατηρείται από μια δύναμη που να επαρκεί πραγματικά για να εμποδίσει την πρόσβαση στην ακτή του εχθρού.
3. Το ερώτημα εάν ένας αποκλεισμός είναι αποτελεσματικός, είναι ένα πραγματικό ζήτημα.
4. Ο αποκλεισμός δεν θεωρείται ότι ακυρώνεται, εάν η δύναμη παρεμπόδισης αποσύρεται προσωρινά λόγω των καιρικών συνθηκών.
5. Ένας αποκλεισμός πρέπει να εφαρμόζεται αμερόληπτα στα πλοία όλων των εθνών.
6. Ο κυβερνήτης μιας δύναμης αποκλεισμού μπορεί να δώσει άδεια σε ένα πολεμικό πλοίο να εισέλθει, και στη συνέχεια να φύγει σ' ένα αποκλεισμένο λιμάνι.
7. Σε καταστάσεις κινδύνου που αναγνωρίζονται από αξιωματικό της δύναμης παρεμπόδισης, ένα ουδέτερο σκάφος μπορεί να εισέλθει σε χώρο που βρίσκεται υπό αποκλεισμό και να τον εγκαταλείψει στη συνέχεια, υπό τον όρο ότι δεν έχει εκφορτώσει ούτε έχει αποστείλει φορτίο.
8. Ο αποκλεισμός, προκειμένου να είναι δεσμευτικός, πρέπει να δηλώνεται σύμφωνα με το άρθρο 9 και να κοινοποιείται σύμφωνα με τα άρθρα 11 και 16.
9. Μια δήλωση αποκλεισμού γίνεται, είτε από την δύναμη αποκλεισμού, είτε από τις ναυτικές αρχές που ενεργούν στο όνομά της. Ορίζει (1) την ημερομηνία έναρξης του αποκλεισμού. (2) τα γεωγραφικά όρια της ακτογραμμής υπό τον αποκλεισμό · (3) την περίοδο εντός της οποίας μπορούν να βγουν ουδέτερα σκάφη.
10. Εάν οι ενέργειες της δύναμης αποκλεισμού ή των ναυτικών αρχών που ενεργούν επ 'ονόματι της δεν συμπίπτουν με τα στοιχεία, τα οποία σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφοι 1

⁸ Kraska James και Pedrozo Raul, International Maritime Security Law, Leiden-Boston, Martinus Nijhoff (2013), σελ. 885-886

⁹ Naval Conference of London, Declaration Concerning the Laws of Naval Warfare, signed at London Feb. 26, 1909, reprinted in The Laws of Armed Conflicts: A

και 2 πρέπει να εισαχθούν στη δήλωση του αποκλεισμού, τότε η δήλωση είναι άκυρη και μια νέα δήλωση είναι απαραίτητη προκειμένου να καταστεί σε λειτουργία ξανά ο αποκλεισμός.

11. Μια δήλωση αποκλεισμού πρέπει να κοινοποιείται: (1) στις ουδέτερες χώρες, από την εξουσία αποκλεισμού μέσω μιας ανακοίνωσης απευθυνόμενης στις άμεσες κυβερνήσεις ή στους εκπροσώπους της που είναι διαπιστευμένοι σ' αυτήν. (2) στις τοπικές αρχές, από τον αξιωματικό που ασκεί τη δύναμη αποκλεισμού. Οι τοπικές αρχές, με τη σειρά τους, θα ενημερώσουν το συντομότερο δυνατόν τους εξωτερικούς προξενικούς υπαλλήλους στο λιμένα ή στην ακτογραμμή.

12. Οι κανόνες δήλωσης και κοινοποίησης του αποκλεισμού εφαρμόζονται σε περιπτώσεις όπου τα όρια ενός αποκλεισμού επεκτείνονται ή όταν αποκαθίσταται ένας αποκλεισμός μετά την άρση του.

13. Η προαιρετική ανάκληση ενός αποκλεισμού, καθώς και κάθε περιορισμός εντός των ορίων ενός αποκλεισμού, πρέπει να κοινοποιούνται με τον τρόπο που προβλέπεται στο άρθρο 11.

14. Η ευθύνη ενός ουδέτερου σκάφους να συλληφθεί για παραβίαση του αποκλεισμού εξαρτάται από τη γνώση του πραγματικού ή τεκμαρτού του αποκλεισμού.

15. Αν δεν αποδειχθεί το αντίθετο, η τεκμηρίωση του αποκλεισμού τεκμαίρεται εάν το σκάφος είχε αποπλεύσει από ουδέτερο λιμάνι μετά την κοινοποίηση του αποκλεισμού στις αρχές στις οποίες ανήκει ο λιμένας αυτός, υπό την προϋπόθεση ότι η κοινοποίηση αυτή έγινε σε ικανοποιητική χρονική περίοδο.

16. Εάν ένα πλοίο που προσεγγίζει ένα αποκλεισμένο λιμένα δεν έχει γνώση, πραγματική ή τεκμαιρόμενη, για τον αποκλεισμό, η κοινοποίηση πρέπει να γίνει στο ίδιο το σκάφος από έναν αξιωματικό ενός από τα πλοία της δύναμης παρεμπόδισης. Η κοινοποίηση αυτή πρέπει να καταχωρείται στο ημερολόγιο του σκάφους και πρέπει να αναφέρει την ημέρα την ώρα και τη γεωγραφική θέση του σκάφους εκείνη την στιγμή. Εάν από την αμέλεια του αξιωματικού που ασκεί τη δύναμη αποκλεισμού δεν έχει κοινοποιηθεί στις τοπικές αρχές καμία δήλωση αποκλεισμού ή εάν στη δήλωση, όπως κοινοποιήθηκε, δεν έχει ουδέτερο σκάφος του μπλοκαρισμένου λιμένα, πρέπει να επιτρέπεται η ελεύθερη είσοδος.

17. Τα ουδέτερα σκάφη δεν μπορούν να συλληφθούν για παραβίαση του αποκλεισμού, εκτός από την περιοχή όπου λειτουργούν τα πολεμικά πλοία, ώστε να καταστεί αποτελεσματικός ο αποκλεισμός.

18. Οι δυνάμεις αποκλεισμού δεν πρέπει να παρεμποδίζουν την πρόσβαση σε ουδέτερα λιμάνι ή ακτές.

19. Ο τελικός προορισμός ενός σκάφους ή του φορτίου του μπορεί να είναι οποιοδήποτε λιμάνι. Αν ήδη βρίσκεται καθοδόν προς ένα μη αποκλεισμένο λιμάνι, δεν μπορεί να συλληφθεί για παραβίαση αποκλεισμού.

20. Ένα σκάφος που έχει σπάσει το μπλοκάρισμα προς τα έξω ή που έχει επιχειρήσει να σπάσει το μπλοκάρισμα προς τα μέσα, είναι πιθανό να συλληφθεί εφ' όσον καταδιώκεται από ένα πλοίο της δύναμης αποκλεισμού. Εάν η καταδίωξη εγκαταλειφθεί ή εάν ο αποκλεισμός έχει αρθεί, η σύλληψή του δεν μπορεί πλέον να πραγματοποιηθεί.

21. Ένα σκάφος που έχει κριθεί ένοχο παραβίασης του αποκλεισμού, μπορεί να καταδικαστεί, όπως επίσης και το φορτίο του. Εκτός εάν αποδειχθεί ότι κατά τη στιγμή της αποστολής των εμπορευμάτων ο φορτωτής ούτε γνώριζε, ούτε μπορούσε να γνωρίζει την πρόθεση του πλοίου να σπάσει τον αποκλεισμό.

Στα παραπάνω άρθρα διακρίνεται η προσπάθεια να τυποποιηθούν τα δικαιώματα και οι διαδικασίες σ' έναν ναυτικό αποκλεισμό. Ο κύριος στόχος ήταν η ύπαρξη ενός κοινού πλαισίου που θα τηρείται και θα εφαρμόζεται απ' όλες τις πλευρές σε περίπτωση ναυτικού αποκλεισμού με σκοπό να μην υπάρχουν προστριβές μεταξύ των χωρών. Το σημαντικότερο σημείο της Διακήρυξης του Λονδίνου είναι ότι αποτελεί το μοναδικό έγγραφο που δέκα χώρες συμφώνησαν και υπέγραψαν του βασικούς κανόνες του ναυτικού αποκλεισμού.

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Α.3: ΤΟ ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ ΤΟΥ ΣΑΝ ΡΕΜΟ 1994

Παρά τις προσπάθειες που έχουν γίνει για την κωδικοποίηση του ναυτικού αποκλεισμού, υπάρχουν ακόμα σημεία τα οποία είναι διφορούμενα και χρήζουν περαιτέρω επεξήγησης. Σε μία προσπάθεια να υπάρξει μία κοινή αντίληψη των κανόνων του ναυτικού αποκλεισμού από το 1988 έως το 1994, πραγματοποιήθηκαν μία σειρά από διαπραγματεύσεις μεταξύ διπλωματών, νομικών εμπειρογνομόνων και ναυτικών υπό την αιγίδα του Διεθνούς Ινστιτούτου Ανθρωπιστικού Δικαίου. Το αποτέλεσμα ήταν η σύνταξη του εγχειριδίου του Σαν Ρέμο, το οποίο σύμφωνα με ειδικούς είναι «το μοναδικό ολοκληρωμένο διεθνές όργανο που έχει συνταχθεί με το δίκαιο του ναυτικού πολέμου από το 1913.»¹⁰ Το εγχειρίδιο αποτελεί ένα νόμιμα αναγνωρισμένο έγγραφο, αλλά υποχρεώνει τα κράτη για την πιστή εφαρμογή του. Το εγχειρίδιο αποτελεί κωδικοποίηση του εθιμικού διεθνούς δικαίου, ενσωμάτωση των ισχυόντων νομικών κανόνων για τη ναυτική σύγκρουση με τις συμβάσεις της Γενεύης του 1949 και το πρωτόκολλο Ι του 1977.

Τα κυριότερα σημεία του εγχειριδίου όπου αφορούν τον ναυτικό αποκλεισμό είναι τα παρακάτω:

1. Ύπαρξη διεθνούς ενόπλου σύρραξης.
2. Κήρυξη - γνωστοποίηση ναυτικού αποκλεισμού
3. Αποτελεσματικότητα επιβολής του αποκλεισμού
4. Εφαρμογή χωρίς εξαιρέσεις
5. Χρησιμότητα για τον αποκλίνοντα
6. Συμφωνία με το διεθνές ανθρωπιστικό δίκαιο¹¹

Το εγχειρίδιο του Σαν Ρέμο δεν αφορά μόνο τον ναυτικό αποκλεισμό αλλά γενικότερα τις περιπτώσεις περιορισμού της ναυσιπλοΐας . Το εν λόγω εγχειρίδιο αποτελεί μία ενέργεια για την κωδικοποίηση και τήρηση των κανόνων για τους περιορισμούς της ναυσιπλοΐας. Αυτό είναι ένα ζήτημα με διεθνή νομική αναγνώριση, καθώς ακόμα και στις μέρες μας το κύριο ζητούμενο είναι η ύπαρξη ελευθέρων και ασφαλών θαλασσών για όλους χωρίς εξαιρέσεις. Οπότε το να περιορίσεις την ναυσιπλοΐα, έστω και σε ένα πολύ μικρό τμήμα, θέτει μία σειρά από ζητήματα, όχι μόνο για τις παράκτιες χώρες αλλά για την ναυσιπλοΐα γενικότερα της περιοχής.

¹⁰ https://en.wikipedia.org/wiki/San_Remo_Manual προσπελάστηκε την 09 Ιουνίου 2018

¹¹ Στριμπής Ιωάννης, « Ναυτικός Αποκλεισμός της Γάζας » , *Διεθνής και Ευρωπαϊκή Πολιτική*, τευχ. 24 (2011), σσ. 177-192, σελ. 183

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Α.4: ΤΟ ΧΡΟΝΙΚΟ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΛΩΡΙΔΑΣ ΤΗΣ ΓΑΖΑΣ

Στις Παλαιστινιακές εκλογές του 2006 η Χαμάς εξασφάλισε την πλειοψηφία των εδρών στο Παλαιστινιακό Νομοθετικό Συμβούλιο και έγινε η νόμιμη εκλεγμένη κυβέρνηση στην Παλαιστίνη. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να διαταραχθούν οι ήδη εύθραυστες ισορροπίες που είχαν διαμορφωθεί μεταξύ του Ισραήλ και τις Παλαιστινιακής Αρχής. Η συμφωνία του Όσλο δεν εφαρμόστηκε και οι συγκρούσεις μεταξύ Χαμάς και Φατάχ ήταν καθημερινές. Ως μέση λύση οι δύο οργανώσεις συμφώνησαν τον Ιούνιο του 2007 η Χαμάς να αναλάβει τον έλεγχο της Γάζας και η Φατάχ να διατηρήσει τον έλεγχο της Δυτικής Όχθης¹².

Λαμβάνοντας υπόψη την επιθετική στάση της Χαμάς απέναντι στο Ισραήλ (ιδίως την άρνηση της στο δικαίωμα ύπαρξης του Ισραήλ), στις 19 Σεπτεμβρίου 2007 το Ισραήλ κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η Χαμάς ήταν μια «τρομοκρατική οργάνωση» και στη συνέχεια αναφέρθηκε στη Γάζα ως «εχθρική επικράτεια»¹³ δυναμιτίζοντας για άλλη μια φορά την κατάσταση.

Λόγω των αυξανόμενων επιθέσεων με πυραύλους στο Ισραήλ από τη Λωρίδα της Γάζας, στις 3 Ιανουαρίου 2009 το Ισραήλ δήλωσε δημοσίως ότι είχε επιβάλει ναυτικό αποκλεισμό στη Λωρίδα της Γάζας, προκειμένου να αποφευχθεί η εξάπλωση πυραύλων και πυραυλικών υλικών για να προστατευθούν οι ισραηλινοί πολίτες¹⁴. Ο αποκλεισμός της Λωρίδας της Γάζας από το Ισραήλ δημιούργησε σοβαρά προβλήματα, δεδομένου ότι δεν είχαν πρόσβαση σε φάρμακα, σε τροφή, οπότε υπήρξε ανθρωπιστική κρίση σύμφωνα με ανθρωπιστικές οργανώσεις. Η κατακραυγή των οργανώσεων αυτών απέναντι στο Ισραήλ ήταν και είναι μεγάλη, αφού ο ναυτικός αποκλεισμός έχει διαρκέσει πολύ μεγάλη περίοδο ενώ παράλληλα κατηγορείται ότι ο κύριος στόχος του αποκλεισμού είναι η εγκατάλειψη της περιοχής από του παλαιστίνιους.

Μέσα σ' αυτό το πλαίσιο στις 31 Μαΐου 2010 διοργανώθηκε το Κίνημα για τη Λωρίδα της Γάζας, το οποία σε συνεργασία με το Τουρκικό Κίνημα για Ανθρώπινα Δικαιώματα και την Ελευθερία (ΙΗΗ) οργάνωσε έναν στολίσκο 6 πλοίων που ως στόχο είχε να μεταφέρει ανθρωπιστική βοήθεια και δομικά υλικά στους παλαιστίνιους, σπάζοντας τον ναυτικό αποκλεισμό του Ισραήλ¹⁵. Όταν ο στολίσκος ήταν έτοιμος να παραβιάσει τον ναυτικό αποκλεισμό ενημερώθηκε από τον ισραηλινό ναυτικό ενώ έπλεε ακόμα στην ανοιχτή θάλασσα (70 ναυτικά μίλια από την ακτή). Η ενημέρωση αφορούσε την παραβίαση του ναυτικού αποκλεισμού και ότι θα έπρεπε να επιβιβαστούν στο λιμάνι του Ασντότ, όπου θα γίνονταν έλεγχος του φορτίου και στην συνέχεια με μέριμνα του Ισραήλ το φορτίο θα παραδίδονταν στην Γάζα.

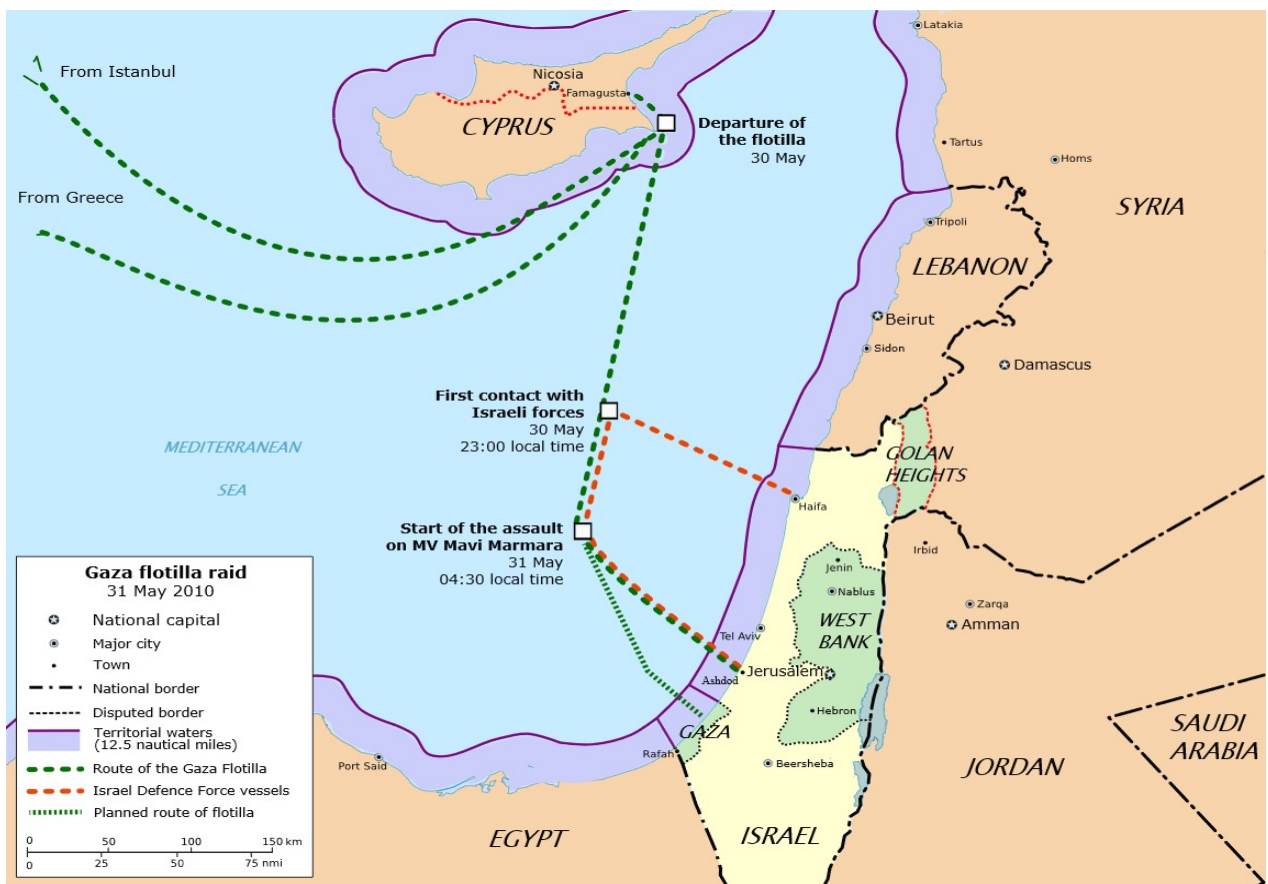
¹² Buchan Russell, «The International Law of Naval Blockade and Israel 's Interception of the Mavi Marmara», *Netherlands International Law Review*, τευχ.58 (2011), σσ. 209-241, σελ 210

¹³ Buchan Russell, «The International Law of Naval Blockade and Israel 's Interception of the Mavi Marmara», *Netherlands International Law Review*, τευχ.58 (2011), σσ. 209-241, σελ 211

¹⁴ Buchan Russell, «The International Law of Naval Blockade and Israel 's Interception of the Mavi Marmara», *Netherlands International Law Review*, τευχ.58 (2011), σσ. 209-241, σελ 210

¹⁵ https://en.wikipedia.org/wiki/Gaza_flotilla_raid#UN_Palmer_Report προσπελάστηκε την 09 Ιουνίου 2018

Ο στολίσκος για την Ελευθερία της Γάζας απέρριψε την πρόταση του Ισραήλ, επειδή θεωρούσε ότι το Ισραήλ δεν θα προσέφερε στους παλαιστίνιους την ανθρωπιστική βοήθεια. Όταν πλησίασε το όριο του ναυτικού αποκλεισμού και ήταν καθαρή η πρόθεση του να σπάσει τον αποκλεισμό, το ναυτικό μαζί με τις ειδικές δυνάμεις του Ισραήλ σταμάτησαν τα πλοία και επιβιβάστηκαν. Στα 5 από τα 6 πλοία του στολίσκου που επιβιβάστηκαν ισραηλινές ειδικές δυνάμεις, η αντίσταση που δέχτηκαν ήταν ήπια και δεν δημιουργήθηκαν μεγάλα σε έκταση επεισόδια. Όμως στο πλοίο Μαβί Μαρμαρά όπου βρίσκονταν κυρίως ακτιβιστές της ΙΗΗ η αντίσταση που συνάντησαν ήταν μεγάλη και τα επεισόδια εντός του πλοίου μεταξύ των ισραηλινών κομάντο και των ακτιβιστών γενικεύτηκαν και η κατάσταση ξέφυγε εκτός ελέγχου. Το αποτέλεσμα ήταν εννιά άτομα από αυτούς που επέβαιναν στο πλοίο να πεθάνουν, ενώ υπήρχαν και 59 τραυματίες. Οι ισραηλινοί κομάντο έκαναν χρήση πυρών σε κόσμο, ο οποίος δεν είχε όπλα, παρά μόνο κάποιοι λίγοι εκ των επιβαινόντων έφεραν μαχαίρια και ρόπαλα.



ΑΠΟ: https://en.wikipedia.org/wiki/Gaza_flotilla_raid#UN_Palmer_Report

Το παραπάνω περιστατικό όπως είναι φυσικό προκάλεσε την διεθνή κατακραυγή για την στάση που τήρησε του Ισραήλ, ενώ οι σχέσεις του Ισραήλ με την Τουρκία έφτασαν στο ναδίρ. Η Τουρκία κατηγορήσε το Ισραήλ για την πολύ σκληρή στάση που ως αποτέλεσμα είχε την απώλεια ανθρώπινων ζώων. Από την άλλη μεριά το Ισραήλ υποστήριξε ότι τήρησε τους κανόνες του ναυτικού αποκλεισμού, ενώ ο στολίσκος ήταν υποκινούμενος από μυστικές υπηρεσίες άλλων χωρών, στοχοποιώντας την Τουρκία. Ανεξάρτητα από το τι υποστήριζαν οι

δύο χώρες συστάθηκαν άμεσα 3 επιτροπές για την διερεύνηση του συμβάντος. Οι δύο ήταν από τις χώρες του Ισραήλ¹⁶ και της Τουρκίας¹⁷, ενώ η τρίτη ήταν από το συμβούλιο ασφαλείας του ΟΗΕ¹⁸. Στις 2 Αυγούστου 2010 ο Γενικό Γραμματέας του ΟΗΕ διέταξε την δημιουργία εξεταστικής επιτροπής για το συμβάν με τον στολίσκο τις 31 Μαΐου 2010. Η εξεταστική επιτροπή παρέλαβε και εξέτασε τις εκθέσεις των λεπτομερών εθνικών ερευνών που πραγματοποιήθηκαν τόσο από την Τουρκία όσο και από το Ισραήλ¹⁹. Η επιτροπή εξέτασε τις εκθέσεις αυτές και τις περαιτέρω πληροφορίες και διευκρινίσεις που έλαβε τόσο σε γραπτή μορφή όσο και μέσω άμεσων συναντήσεων με τη καθεμιά κυβέρνηση. Η επιτροπή δεν κλήθηκε να αποφανθεί επί της νομικής ευθύνης άρα τα ευρήματά της και οι συστάσεις της δεν αποσκοπούν στην απονομή νομικών ευθυνών. Ο κύριος στόχος της ήταν να μελετήσουν το περιστατικό με την αποφυγή παρόμοιων περιστατικών στο μέλλον²⁰.

¹⁶ Israeli Commission Report”; available online at <http://www.turkel-committee.gov.il/files/wordocs/8808report-eng.pdf>.

¹⁷ Turkish Commission Interim Report”; available online at <http://www.mfa.gov.tr/data/Turkish%20Interim%20Report.pdf>.

¹⁸ Report of the Secretary-General’s Panel of Inquiry on the 31 May 2010 Flotilla Incident September 2011

¹⁹ Report of the Secretary-General’s Panel of Inquiry on the 31 May 2010 Flotilla Incident September 2011 σελ.

3

²⁰ Report of the Secretary-General’s Panel of Inquiry on the 31 May 2010 Flotilla Incident September 2011 σελ.

3

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Α.5: ΤΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΠΡΟΚΥΠΤΟΥΝ ΑΠΟ ΤΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟ ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟ ΤΗΣ ΛΩΡΙΔΑΣ ΤΗΣ ΓΑΖΑΣ

Ανεξάρτητα από τα πορίσματα των τριών επιτροπών το περιστατικό έχει εγείρει διάφορα ερωτήματα γύρω από τον ναυτικό αποκλεισμό και τους τρόπους υλοποίησής του. Προκειμένου ν'απαντηθούν τα ερωτήματα που δημιουργούνται για τα περιστατικά που εκτυλίχθηκαν στον ναυτικό αποκλεισμό της Λωρίδας της Γάζας, θα ανατρέξω στο εγχειρίδιο του Σαν Ρέμο, καθώς είναι το πιο πρόσφατο επίσημο έγγραφο που αναφέρεται στους ναυτικούς αποκλεισμούς. Ανάλογα με την εθνικότητα του κάθε μελετητή, για το ίδιο περιστατικό μπορούν να χρησιμοποιηθούν, είτε η Συμφωνία της Χάγης, είτε τα διάφορα εγχειρίδια που έχουν εκδοθεί κατά καιρούς για τον ναυτικό αποκλεισμό από διάφορα κράτη.

Ένα από τα ερωτήματα το οποίο πρέπει να απαντηθεί είναι αν η σύγκρουση μεταξύ Ισραήλ και Χαμάς είναι διεθνής ή όχι. Οι ένοπλες συγκρούσεις μεταξύ των δύο πλευρών είναι συνεχόμενες και διαρκούν μεγάλο χρονικό διάστημα. Το εγχειρίδιο του Σαν Ρέμο ασχολείται κυρίως με τις διεθνείς συγκρούσεις στην θάλασσα και δεν καταπιάνεται με τις μη διεθνείς²¹. Η Χαμάς για το Ισραήλ είναι μία τρομοκρατική οργάνωση, ενώ δεν υπάρχει επίσημα αναγνωρισμένο παλαιστινιακό κράτος. Είναι ένα ζήτημα για το οποίο δύσκολα μπορεί να δοθεί μία σαφή απάντηση για το αν συνιστά τελικά ή όχι μια Διεθνή ένοπλη σύγκρουση. Θα επικαλεστώ την αναφορά του Γκολντστόουν στο πλαίσιο της εκτίμησης των γεγονότων στη Λωρίδα της Γάζας το 2004 Δεκέμβριος 2008 - Ιανουάριος 2009 («Operation Cast Lead») η οποία διατυπώνει την άποψη ότι ο νομικός χαρακτηρισμός των εχθροπραξιών μεταξύ του Ισραήλ και της Χαμάς δεν ήταν καθοριστικής σημασίας για τον καθορισμό του εφαρμοστέου δικαίου και θα χρησιμοποιήσω τα άρθρα του Σαν Ρέμο που αφορούν τις Διεθνείς Ένοπλες συγκρούσεις.

Το επόμενο ερώτημα στο οποίο καλούμαστε ν'απαντήσουμε είναι αν τηρήθηκαν όλα τα άρθρα που αφορούν τον ναυτικό αποκλεισμό βάση του εγχειριδίου του Σαν Ρέμο. Στο ζήτημα της κήρυξης και γνωστοποίησης του ναυτικού αποκλεισμού, το Ισραήλ τηρήσε όλους τους κανόνες . Στις 3 Ιανουαρίου 2009 ταυτόχρονα με την επιχείρηση «Συμπαγής Μόλυβδος» στην Γάζα, το Ισραήλ κοινοποίησε τον ναυτικό αποκλεισμό με την έκδοση NOTMAR και εξασφάλισε την προσήκουσα δημοσιότητα²². Για την χρονική διάρκεια του ναυτικού αποκλεισμού ορίζει ημερομηνία έναρξης την 03 Ιανουαρίου 2009 με διάρκεια μέχρι νεωτέρας. Τέλος η περιοχή εφαρμογής του ναυτικού αποκλεισμού προσδιορίζεται με ακριβείς γεωγραφικές συντεταγμένες, μην αφήνοντας κανένα περιθώριο παρερμηνείας. Οι γεωγραφικές όμως αυτές συντεταγμένες περιελάμβαναν και έκταση της ανοιχτής θάλασσας που με τα ναυτικά μέσα που διαθέτει το Ισραήλ μπορεί να αποκλείσει επαρκώς.

Όλο το περιστατικό έλαβε χώρα στην ανοιχτή θάλασσα και σε πλοία που είχαν ουδέτερη σημαία(80 μίλια από την Γάζα). Όμως η δύναμη αποκλεισμού είχε κάθε δικαίωμα επέμβασης και σύλληψης σε ανοιχτή θάλασσα όταν, α) υπάρχουν βάσιμες υποψίες ότι

²¹ Guilfoyle Douglas, « The Mavi Marmara Incident and Blockade in Armed Conflict », *The British Yearbook of International Law* , τευχ. 81 (2011) ,σσ. 171-223 ,σελ 179

²² Στριμπής Ιωάννης, « Ναυτικός Αποκλεισμός της Γάζας » , *Διεθνής και Ευρωπαϊκή Πολιτική*, τευχ. 24 (2011), σσ. 177-192, σελ 186

πρόκειται να παραβιάσει έναν αποκλεισμό » και β) γίνεται επίθεση σε εμπορικά πλοία, τα οποία, μετά από προειδοποίηση, αντιστέκονται στη σύλληψη»²³. Η επέμβαση στον στολίσκο είναι δικαιολογημένη ,δεδομένου ότι ο στολίσκος είχε ως δηλωμένο στόχο την παραβίαση του αποκλεισμού. Προφανώς το Ισραήλ είχε «εύλογους λόγους» για να τον συλλάβει, διαφορετικά θα έθεταν σε αμφισβήτηση την νομιμότητα του αποκλεισμού.

Ένα ακόμα σημείο που θα πρέπει να ελέγξουμε είναι η αποτελεσματικότητα του ναυτικού αποκλεισμού που αποδεικνύεται με την νηοψία και την σύλληψη του παραβιάζοντος πλοίου, σε περίπτωση παραβίασης του ναυτικού αποκλεισμού²⁴. Παρά την μεγάλη έκταση της περιοχής του ναυτικού αποκλεισμού, ο εν λόγω ναυτικός αποκλεισμός του Ισραήλ ήταν αποτελεσματικός, καθώς από την κήρυξη του δεν επέτρεψε σε κανένα πλοίο να άρει τον ναυτικό αποκλεισμό της περιοχής. Παράλληλα εφάρμοσε τον ναυτικό αποκλεισμό σ' όλα τα πλοία ανεξαρτήτως σημαίας , ακόμα και στα πλοία που είχαν την σημαία του Ισραήλ, τηρώντας την αρχή της εφαρμογής του ναυτικού αποκλεισμού χωρίς εξαιρέσεις.

Ένας ακόμα παράγοντας που πρέπει να διερευνηθεί είναι η χρησιμότητα του ναυτικού αποκλεισμού για την χώρα που τον εφαρμόζει. Ο κύριος στόχος του ναυτικού αποκλεισμού μπορούμε να θεωρήσουμε ότι έχει επιτευχθεί, εφόσον δεν εισήχθησαν οπλισμός και εφόδια που θα χρησιμοποιούνταν κατά του Ισραήλ. Ενώ ταυτόχρονα η είσοδος και η έξοδος προσώπων από και προς την Γάζα έγινε με αυστηρά ελεγχόμενο τρόπο από τη μεριά του Ισραήλ αυξάνοντας την ασφάλεια του πληθυσμού του²⁵. Εξαιτίας των παραπάνω, ο ναυτικός αποκλεισμός κρίνεται πετυχημένος.

Τέλος μία ακόμα πτυχή που πρέπει να εξετάσουμε είναι η συμφωνία του ναυτικού αποκλεισμού προς το διεθνές ανθρωπιστικό δίκαιο. Η παραπάνω πτυχή αποτέλεσε μία από τις κύριες αιτίες αμφισβήτησης της νομιμότητας του ναυτικού αποκλεισμού και της στάση του Ισραήλ απέναντι στον άμαχο πληθυσμό της Γάζας. Ο ναυτικός αποκλεισμός στερείται νόμιμης βάσης, όταν η βλάβη που επιφέρει στον άμαχο πληθυσμό είναι δυσανάλογη με το στρατιωτικό πλεονέκτημα που προσπορίζεται η δύναμη αποκλεισμού ή συνεπάγεται με λιμοκτονία του πληθυσμού²⁶. Σύμφωνα με το Συμβούλιο των Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων του Ο. Η.Ε. είχε διαπιστωθεί ότι η αποκλεισμός δεν είχε ως στόχο τη ασφάλεια του Ισραήλ από τις επιθέσεις με πυραύλους από την Χαμάς, αλλά αποτελούσε ένα είδος συλλογικής τιμωρίας. Από την άλλη μεριά η Επιτροπή του ΟΗΕ για το περιστατικό έκρινε πώς υπήρχε αναλογικότητα με το αποτέλεσμα του ναυτικού αποκλεισμού, γεγονός που καθιστά δικαιολογημένο τον ναυτικό αποκλεισμό. Ακόμα η επιτροπή έκρινε ότι οι επιπτώσεις δεν οφείλονταν στον ναυτικό αποκλεισμό αλλά στους περιορισμούς που υπήρχαν στις διαβάσεις της Γάζας. Το Ισραήλ ίσως θα έπρεπε να λάβει ηπιότερα μέτρα για τον ναυτικό αποκλεισμό.

²³ Guilfoyle Douglas, « The Mavi Marmara Incident and Blockade in Armed Conflict », *The British Yearbook of International Law* , τευχ. 81 (2011) ,σσ. 171-223, σελ 196

²⁴ Στριμπής Ιωάννης, « Ναυτικός Αποκλεισμός της Γάζας » , *Διεθνής και Ευρωπαϊκή Πολιτική*, τευχ. 24 (2011), σσ. 177-192, σελ 189

²⁵ Στριμπής Ιωάννης, « Ναυτικός Αποκλεισμός της Γάζας » , *Διεθνής και Ευρωπαϊκή Πολιτική*, τευχ. 24 (2011), σσ. 177-192, σελ 190

²⁶ Στριμπής Ιωάννης, « Ναυτικός Αποκλεισμός της Γάζας » , *Διεθνής και Ευρωπαϊκή Πολιτική*, τευχ. 24 (2011), σσ. 177-192, σελ 191

Μία μέση λύση θα ήταν η πάταξη του λαθρεμπορίου πολέμου²⁷. Με τον παραπάνω τρόπο οι εμπόλεμες δυνάμεις έχουν δικαίωμα νηοψίας σε οποιοδήποτε ύποπτο πλοίο από την στιγμή που οι υποψίες είναι βάσιμες και δικαίωμα σύλληψης του πλοίου σε περίπτωση λαθρεμπορίου πολέμου.

²⁷ Στριμπής Ιωάννης, « Ναυτικός Αποκλεισμός της Γάζας », *Διεθνής και Ευρωπαϊκή Πολιτική*, τευχ. 24 (2011), σσ. 177-192, σελ 192

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Α.6:ΕΠΙΜΕΤΡΟ

Ο ναυτικός αποκλεισμός της Λωρίδας της Γάζας με τα αποτελέσματα του δημιούργησαν διάφορα ζητήματα που αφορούν τον ναυτικό αποκλεισμό, τόσο όσον αφορά τα αίτια για να κηρύξει ένα κράτος τον ναυτικό αποκλεισμό μιας περιοχής όσο και τον τρόπο με τον όποιο η ναυτική δύναμη αποκλεισμού πρέπει να επιβάλει τον ναυτικό αποκλεισμό σε εμπορικά πλοία.

Ο ναυτικός αποκλεισμός αποτελεί ένα μέρος του δίκαιου του πολέμου, οπότε είναι δικαίωμα του εμπόλεμου κράτους να αποκλείσει μία ορισμένη περιοχή προκειμένου να αποκτήσει κάποια στρατιωτικά πλεονεκτήματα. Ανεξάρτητα αν η διαμάχη μεταξύ του Ισραήλ και της Χαμάς είναι διεθνής ή όχι, ο τρόπος ανακοίνωσης και επιτήρησης του ναυτικού αποκλεισμού ήταν σύμφωνος με το εγχειρίδιο του Σαν Ρέμο.

Η βιαιότητα στον τρόπο επιβολής του ναυτικού αποκλεισμού στον στολίσκο προκάλεσε την διεθνή κατακραυγή . Το πόρισμα της επιτροπής του ΟΗΕ για τα επεισόδια που εξελίχθηκαν στο Μαβί Μαρμαρά ήταν: η αντίδραση των Ισραηλινών δυνάμεων ήταν δυσανάλογη σε σχέση με την αντίσταση που συνάντησαν και είχαν ως αποτέλεσμα τον θάνατο 9 ατόμων και τον τραυματισμό 59. Πιστεύω ότι θα μπορούσε να βρεθεί μία ενδιάμεση λύση προκειμένου η ανθρωπιστική βοήθεια που μετέφερε ο στολίσκος να φτάσει στην Γάζα, αφού πρώτα είχε ελεγχθεί από ο Ισραήλ. Παρόλα αυτά η στάση και των δύο πλευρών ήταν αυτή που προκάλεσε αυτό το αρνητικό αποτέλεσμα. Από την μία μεριά ο στολίσκος ήξερε ότι προσπαθεί να άρει τον ναυτικό αποκλεισμό και από την άλλη μεριά το Ισραήλ στην προσπάθεια του να διατηρήσει τους κανόνες του ναυτικού αποκλεισμού έκανε δυσανάλογη χρήση βίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β: ΤΑ ΚΛΕΙΣΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΑΙ Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ ΚΑΙ ΤΗΣ ΚΡΙΜΕΑΣ

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Β.1: ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Ο γενικός κανόνας που διέπει τον τρόπο λειτουργίας των λιμένων είναι ότι τα κράτη ασκούν κυριαρχία τόσο στα λιμάνια όσο και στα εσωτερικά ύδατα²⁸. Σε συνέχεια του παραπάνω γενικού κανόνα το παράκτιο κράτος ελέγχει ποια πλοία και ποιες προϋποθέσεις πρέπει να πληρούν τα πλοία που εισέρχονται στα λιμάνια του. Αυτή η ρυθμιστική εξουσία που κατέχει το παράκτιο κράτος μπορεί να αποτελέσει ένα σημαντικό εργαλείο για να αντιμετωπίσει διάφορες απειλές που αφορούν την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Οι πιο σημαντικές απειλές ασφαλείας, που τα κράτη μπορούν να θεσπίσουν ειδικές απαιτήσεις για την είσοδο σκαφών, είναι ο κίνδυνος τρομοκρατικής επίθεσης, ή άμα ενέχουν περιβαλλοντικούς κινδύνους είτε λόγω αξιοπλοΐας του πλοίου, είτε λόγω του φορτίου που μεταφέρει²⁹. Όμως το κράτος θα πρέπει να τηρεί και τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας στα λιμάνια του έτσι ώστε να είναι εμπορικά αξιοποιήσιμα.

Ένας βασικός μηχανισμός που έχει το παράκτιο κράτος σε σχέση με τα λιμάνια του είναι το κλείσιμο τους στην ναυτιλία άλλων κρατών. Στην πραγματικότητα τα λιμάνια ενός κράτους μπορούν να κλείσουν για τα πλοία που φέρουν σημαία συγκεκριμένων κρατών. Συνήθως η πράξη του κλεισίματος των λιμένων μπορεί να γίνεται για να διασφαλιστεί η τάξη στην στεριά, ή να δηλώσει πολιτική δυσανεξία ή να υπερασπιστεί τα ζωτικά συμφέροντα του παράκτιου κράτους³⁰.

Μία από τις πρώτες και πιο χαρακτηριστικές υποθέσεις που αφορά τα κλειστά λιμάνια είναι η υπόθεση *Ogden v Graham* του (1861). Το πλοίο *Respigadera* είχε ναυλωθεί στους εμπόρους της Liverpool για να μεταφέρει ένα φορτίο σιδήρου και άνθρακα στην Swansea από την Χιλή³¹. Όταν το πλοίο έδωσε στο Valparaiso, τελικό λιμάνι εκφόρτωσης ήταν το Carrisal Bajo, το οποίο η Χιλιανή κυβέρνηση το είχε κλείσει. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα το πλοίο να παραμείνει στο λιμάνι του Valparaiso για 38 ημέρες, έως ότου δηλαδή το λιμάνι Carrisal Bajo ανοίξει και πάλι σε επιχειρηματική δραστηριότητα³². Το σημαντικό συμπέρασμα που μπορεί να προκύψει είναι ότι ένα λιμάνι θα πρέπει να θεωρείται ασφαλές, όταν ένα πλοίο μπορεί να πάει και να φύγει από το λιμάνι με ασφάλεια. Οι πολιτικές ή άλλες αιτίες που επικρατούν την χώρα που ελέγχει το λιμάνι μπορεί να καταστήσουν το λιμάνι μη ασφαλές ή κλειστό, είτε για τα πλοία είτε για το περιεχόμενο τους.

Οι ιδιοκτήτες του πλοίου ζήτησαν αποζημίωση από τους ναυλωτές του πλοίου για τις 38 ημέρες που το πλοίο παρέμεινε στην Χιλή, παρόλο που οι ναυλωτές δεν γνώριζαν για την

²⁸ Klein Natalie, *Maritime Security and the Law of the Sea*, New York, Oxford Press, 2010, σελ 65

²⁹ Klein Natalie, *Maritime Security and the Law of the Sea*, New York, Oxford Press, 2010, σελ 66

³⁰ Klein Natalie, *Maritime Security and the Law of the Sea*, New York, Oxford Press, 2010, σελ 67

³¹ Girvin Stephen, *The Safe Port in Maritime Law: Decade of Certainty or Muddier Waters?*, Singapore, NUS Working Paper 2017/002, σελ. 7

³² Girvin Stephen, *The Safe Port in Maritime Law: Decade of Certainty or Muddier Waters?*, Singapore, NUS Working Paper 2017/002, σελ 8

κατάσταση που επικρατούσε στην Χιλή όταν σύναπταν την σύμβαση³³. Στο δικαστήριο Queen's Bench οι δικαστές έκριναν υπεύθυνους τους ναυλωτές. Η παραπάνω υπόθεση είναι σημαντική, γιατί για πρώτη φορά εμφανίστηκε η προϋπόθεση ότι ο λιμένας θα πρέπει να είναι ασφαλής για το πλοίο τόσο να φτάσει σε αυτόν όσο και για να φύγει από αυτόν³⁴.

³³ http://www.lawandsea.net/List_of_Cases/O/Ogden_v_Graham1861_1_BS773.html προσπελάστηκε την 09 Ιουνίου 2018

³⁴ Girvin Stephen, *The Safe Port in Maritime Law: Decade of Certainty or Muddier Waters?*, Singapore, NUS Working Paper 2017/002, σελ 8

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Β.2:ΤΑ ΚΛΕΙΣΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ

Στις μέρες μας υπάρχουν κλειστά λιμάνια τόσο στην Κύπρο όσο και στην Κριμαία. Η περίπτωση της Κύπρου είναι μία ιδιάζουσα περίπτωση με μεγάλη χρονική διάρκεια, γι' αυτόν τον λόγο θα πρέπει να την μελετήσουμε επισταμένα. Στις 16 Αυγούστου του 1960 η Κυπριακή Δημοκρατία κήρυξε το Σύνταγμα της. Η Κυπριακή Δημοκρατία ήταν απόρροια μίας σειράς διεργασιών που κατέληξαν στην συμφωνία "Ζυρίχης- Λονδίνου" του 1959, αποκτώντας την ανεξαρτησία της από την Βρετανία. Η συμφωνία προέβλεπε εγγυήτριες δυνάμεις για την ανεξαρτησία και την εδαφική ακεραιότητα της Κύπρου, την Βρετανία, Ελλάδα και την Τουρκία. Από το 1960 έως το 1974, είναι μία μακροχρόνια περίοδο κρίσεως. Από την μία μεριά η Ελλάδα επιθυμούσε την ένωση της Κύπρου με αυτήν, ενώ από την άλλη η Τουρκία αναζητούσε αφορμές για να μπορέσει να δικαιολογήσει την επέμβαση της στο νησί. Οι παραπάνω αντικρουόμενοι στόχοι είχαν ως αποτέλεσμα την απόβαση Τούρκικων Δυνάμεων στο νησί, στις 20 Ιουλίου του 1974, με πρόσχημα την αποκατάσταση της συνταγματικής τάξης στην Κύπρο και την προστασία των τουρκοκύπριων.

Μετά την παράνομη απόβαση των Τουρκικών Δυνάμεων η νόμιμη εκλεγμένη κυβέρνηση της Κύπρου κατήγγειλε την παράνομη απόβαση στους Διεθνείς Οργανισμούς και κυρίως στον ΟΗΕ. Σε συνέχεια των παραπάνω ενεργειών και λόγω της καταστάσεως, στις 3 Οκτωβρίου του 1974 το Συμβούλιο Υπουργών της Δημοκρατίας της Κύπρου ανακοίνωσε το κλείσιμο των λιμανιών της Αμμοχώστου, Κυρήνειας και Καραβοστάσι για όλα τα σκάφη³⁵. Οι Κυπριακές Λιμενικές Αρχές τροποποίησαν τον νόμο του 1973, έτσι ώστε ο πλοίαρχος ή ο ιδιοκτήτης του πλοίου που φτάνει και αναχωρεί ή εισέρχεται και παραμένει σε κάποιο από τα παραπάνω κλειστά λιμάνια παραβιάζοντας τον νόμο, κρίνεται ένοχος με ποινή φυλάκισης 2 ετών ή του επιβάλλεται χρηματικό πρόστιμο που δεν υπερβαίνει τα 17.084 Ευρώ³⁶. Σε περίπτωση που το πλοίο που παραβιάζει τον νόμο είναι εγγεγραμμένο στο Κυπριακό νηολόγιο τότε το δικαστήριο έχει την δυνατότητα να αποφασίσει την διαγραφή του από το εν λόγω νηολόγιο.

Οι παραπάνω ενέργειες ήταν ένας τρόπος αντίδρασης προκειμένου η Κυπριακή Δημοκρατία να δηλώσει την κυριαρχία της και στα κατεχόμενα εδάφη της Κύπρου. Άμεσα ενημερώθηκαν ο Διεθνής Οργανισμός Ναυσιπλοΐας (ΙΜΟ), United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), το Διεθνές Ναυτικό Επιμελητήριο, καθώς και ασφαλιστικές εταιρείες, οι διπλωματικές και προξενικές αρχές των χωρών που είχαν γραφεία στην Κύπρο θα έπρεπε να σεβαστούν την απόφαση για να διατηρήσουν τις σχέσεις τους με την Κύπρο³⁷.

Από την άλλη μεριά η Τουρκία με το πέρας των χρόνων προσπαθεί να χειραγωγήσει την Διεθνή Κοινή Γνώμη και να την πείσει ότι η απόρριψη της αυτοδιάθεσης των Τουρκοκυπρίων και οι δυσχέρειες που υπάρχουν στην συνεργασία μεταξύ των δύο κοινοτήτων που υπάρχουν στην Κύπρο, είναι οι κύριες αιτίες για την μη λύση του

³⁵ http://www.mfa.gov.cy/mfa/mfa2016.nsf/mfa13_gr/mfa13_gr?OpenDocument , προσπελάστηκε την 09 Ιουνίου 2018

³⁶ « Crimean Ports: Possible Sollutions» , *Maritime Risk International*, τεύχ. 28 (2014), σσ. 8-9 ,σελ8.

³⁷ « Crimean Ports: Possible Solutions» , *Maritime Risk International*, τεύχ. 28 (2014), σσ. 8-9,σελ8.

Κυπριακού προβλήματος. Για την απομόνωση των Τουρκοκυπρίων η Τουρκία θεωρεί υπεύθυνη την Δημοκρατία της Κύπρου για την απόφαση της και την σταθερή στάση που τηρεί για το κλείσιμο των λιμανιών και του αεροδρομίου στην κατεχόμενη Κύπρο. Αυτό αδιαμφισβήτητα παρουσιάζει μειονεκτήματα και δυσχέρειες στο εμπόριο³⁸.

Η Δημοκρατία της Κύπρου από την μεριά της, όπως είναι λογικό, έχει αναπτύξει την επιχειρηματολογία της για την επιμονή της στο κλείσιμο των λιμανιών της κατεχόμενης Κύπρου, παρά το πέρασμα τόσων χρόνων. Ο κύριος λόγος είναι η στέρηση του αποτελεσματικού ελέγχου των κατεχόμενων εδαφών, που αυτό έχει σαν αποτέλεσμα η Δημοκρατία της Κύπρου να μην μπορεί να ελέγχει και να εφαρμόζει το εθνικό και Διεθνές Δίκαιο στις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στα κατεχόμενα λιμάνια και στο αεροδρόμιο³⁹. Με τον παραπάνω τρόπο αποφεύγονται και οι Διεθνείς Ευθύνες που μπορεί να προκύψουν από την μη εξουσιοδοτημένη λειτουργία, ενώ αποτελεί και ένα μέτρο για την μη εδραίωση της Τουρκικής κατοχής⁴⁰. Ακόμα ένα ζήτημα που προκύπτει σε περίπτωση ανοίγματος των λιμανιών και του αεροδρομίου είναι η εκποίηση των ακινήτων των ελληνοκυπρίων που βρίσκονται στα κατεχόμενα λόγω της αυξημένης ζήτησης τους

Το κλείσιμο των λιμανιών έπληξε το εμπόριο. Τα λιμάνια, ιδίως για ένα νησί, είναι ο βασικός τρόπος μεταφοράς αγαθών με τρίτες χώρες, για αυτόν τον λόγο το κλείσιμο τους από την Δημοκρατία της Κύπρου δημιούργησε σοβαρά προβλήματα. Όπως είναι φυσικό οι τουρκοκύπριοι εκμεταλλεύονται παράνομα τα κλειστά λιμάνια για την μεταφορά αγαθών. Όμως το κόστος μεταφοράς των αγαθών είναι αυξημένο για τους τουρκοκύπριους, λόγω του περιορισμένου όγκου αγαθών που μεταφέρονται και των λοιπών επιβαρύνσεων που υπόκεινται εξαιτίας των παραγόντων που επικρατούν στα κατεχόμενα.

Ακόμα ένα σημείο τριβής αποτελεί η χρησιμοποίηση των κλειστών λιμανιών της Κύπρου από το τουρκικό πολεμικό ναυτικό, ενώ παράλληλα παραβιάζει τα χωρικά ύδατα της Δημοκρατίας της Κύπρου. Η Κυπριακή Δημοκρατία υπό το φόβο της de facto διάσπασης και της αναβάθμισης του καθεστώτος της αποσχιστικής οντότητας καταφεύγει σε διαβήματα διαμαρτυρίας στο Συμβούλιο Ασφαλείας δείγμα του οποίου παρατίθεται στο παράρτημα. Τα διαβήματα διαμαρτυρίας έχουν ως κύριο στόχο να τηρήσει η Κυπριακή Δημοκρατία την αρχή κυριαρχίας και της μη παρέμβασης, που κατοχυρώνεται από τον Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών⁴¹.

Η λύση που προτείνει η Δημοκρατία της Κύπρου είναι το λιμάνι της Αμμοχώστου να ξεκινήσει να λειτουργεί ως περιφερειακό οικονομικό κέντρο, ενσωματώνοντας τις ανάγκες που έχουν τόσο οι ελληνοκύπριοι όσο και οι τουρκοκύπριοι, μειώνοντας το κόστος μεταφοράς των αγαθών λόγω της αύξησης του όγκου τους. Για να συμβεί όμως αυτό θα πρέπει να λυθούν μία σειρά από προβλήματα που αφορούν κυρίως την ύπαρξη κοινών δομών και να αποδεχτούν οι τουρκοκύπριοι τις εξουσίες της Δημοκρατίας της Κύπρου στην λειτουργία των λιμανιών και του αεροδρομίου.

³⁸ Κύπρος, Delegation of the Republic of Cyprus, HDIM.DEL/450/07,04 October 2007,σελ 2

³⁹ Κύπρος, Delegation of the Republic of Cyprus, HDIM.DEL/450/07,04 October 2007,σελ 2

⁴⁰ Κύπρος, Delegation of the Republic of Cyprus, HDIM.DEL/450/07,04 October 2007,σελ 2

⁴¹ Παράρτημα

Παρά την πρόοδο που έχει σημειωθεί στις ομιλίες για την επίλυση του Κυπριακού Προβλήματος, ακόμα ελλοχεύει ο κίνδυνος των ποινικών κυρώσεων ή και της φυλάκισης στον πλοίαρχο του σκάφους, το οποίο αφού έχει επισκεφτεί τα κλειστά λιμάνια της Βόρειας Κύπρου μετά εισέρχεται σε λιμάνια της Δημοκρατίας της Κύπρου⁴². Πλέον την σημερινή εποχή με την χρήση του AIS και του GPS είναι πολύ εύκολο να βρεθεί η ακριβής διαδρομή του πλοίου για να του επιβληθούν οι προαναφερθείσες κυρώσεις

⁴² « Crimean Ports: Possible Solutions», *Maritime Risk International*, τεύχ. 28 (2014), σσ. 8-9, σελ 9

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Β.3: ΤΟ ΚΛΕΙΣΙΜΟ ΤΩΝ ΛΙΜΑΝΙΩΝ ΤΗΣ ΚΡΙΜΑΙΑΣ

Ένα ακόμα χαρακτηριστικό παράδειγμα που είναι απαραίτητο να μελετήσουμε για να καταλάβουμε τον τρόπο λειτουργίας και τις συνέπειες που έχει το κλείσιμο των λιμανιών, είναι η κρίση της Κριμαίας που οδήγησε στο κλείσιμο των λιμανιών της. Από τον Φεβρουάριο μέχρι τον Μάρτιο του 2014 μία σειρά από γεγονότα οδήγησαν στην ενσωμάτωση της Κριμαίας στο ρωσικό έδαφος. Η αρχές της Κριμαίας με την βοήθεια της Ρωσίας και εκμεταλλευόμενη τις εσωτερικές συγκρούσεις που υπήρχαν στην Ουκρανία, κήρυξαν δημοψήφισμα που ως αποτέλεσμα είχε την απόσχιση της Κριμαίας από την Ουκρανία και την προσάρτηση της στην Ρωσική Δημοκρατία⁴³. Όλα τα παραπάνω μέλη για να δικαιολογήσουν και να νομιμοποιήσουν τις πράξεις τους αναφέρουν το Διεθνές Δίκαιο. Οι αρχές της Κριμαίας και της Ρωσίας ισχυρίζονται πως έχουν το δικαίωμα της προσάρτησης της Κριμαίας στην Ρωσία, μία θέση όμως που απορρίπτεται πρωτίστως από την Ουκρανία και από τα περισσότερα κράτη ιδίως τα Δυτικά .

Όπως είναι φυσικό το κλείσιμο των λιμανιών της Κριμαίας δεν αποτελεί ένα μεμονωμένο γεγονός ανάμεσα στις εμπλεκόμενες χώρες, κέντρισε το διεθνές ενδιαφέρον που ως αποτέλεσμα είχε τις κυρώσεις που τέθηκαν από την ΕΕ και τις ΗΠΑ για την στάση της Ρωσίας στην κρίση της Κριμαίας. Αρχικά θα μελετήσουμε τις επιπτώσεις του κλεισίματος των λιμανιών της Κριμαίας και στη συνέχεια τις κυρώσεις που επιβλήθηκαν στην Ρωσία.

⁴³ Marxsen Christian, «The Crimea Crisis ,An International Law Perspective» , *Heidelberg Journal of International Law* , τευχ. 74 (2014) ,σσ. 367-391, σελ. 367

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Β.4:ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Ένα ακόμα χαρακτηριστικό παράδειγμα που είναι απαραίτητο να μελετήσουμε για να καταλάβουμε τον τρόπο λειτουργίας και τις συνέπειες που έχει το κλείσιμο των λιμένων είναι η κρίση της Κριμαίας που οδήγησε στο κλείσιμο των λιμένων της. Από τον Φεβρουάριο μέχρι τον Μάρτιο του 2014 μία σειρά από γεγονότα οδήγησαν στην ενσωμάτωση της Κριμαίας στο ρωσικό έδαφος. Οι αρχές της Κριμαίας με την βοήθεια της Ρωσίας και εκμεταλλευόμενη τις εσωτερικές συγκρούσεις που υπήρχαν στην Ουκρανία, κήρυξαν δημοψήφισμα που ως αποτέλεσμα είχε την απόσχιση της Κριμαίας από την Ουκρανία και την προσάρτηση της στην Ρωσική Δημοκρατία⁴⁴. Όλα τα παραπάνω μέλη για να δικαιολογήσουν και να νομιμοποιήσουν τις πράξεις τους αναφέρουν το Διεθνές Δίκαιο. Οι αρχές της Κριμαίας και της Ρωσίας ισχυρίζονται πως έχουν το δικαίωμα της προσάρτησης της Κριμαίας στην Ρωσία, μία θέση όμως που απορρίπτεται πρωτίστως από την Ουκρανία και από τα περισσότερα κράτη ιδίως τα Δυτικά .

Όπως είναι φυσικό το κλείσιμο των λιμανιών της Κριμαίας δεν είναι ένα μεμονωμένο γεγονός ανάμεσα στις εμπλεκόμενες χώρες αλλά προκάλεσε το διεθνές ενδιαφέρον που ως αποτέλεσμα είχε τις κυρώσεις που τέθηκαν από την ΕΕ και τις ΗΠΑ για την στάση της Ρωσίας στην κρίση της Κριμαίας. Αρχικά θα μελετήσουμε τις επιπτώσεις του κλεισίματος των λιμανιών της Κριμαίας και στην συνέχεια τις κυρώσεις που επιβλήθηκαν στην Ρωσία.

Τα λιμάνια της Κριμαίας τα οποία έχει δηλώσει το κλείσιμο τους η Ουκρανία είναι το λιμάνι της Σεβαστούπολης του Κέρτς, Φεοδοσία, Γιάλτα και Γεβπατόρια⁴⁵. Η παραπάνω ενέργεια όπως είδαμε και στην περίπτωση των λιμανιών της Βόρειας Κύπρου δεν είναι δήλωση αποδοχής της ανεξαρτησίας της Κριμαίας, αλλά είναι μία ενέργεια για να δηλώσουν την κυριαρχία που ασκεί η Ουκρανία στα λιμάνια της Κριμαίας. Παρά το γεγονός ότι η Ρωσία έχει αποσχίσει την Κριμαία από την Ουκρανία, παρ' όλα αυτά η Κριμαία ακόμα αποτελεί ένα μέρος της Ουκρανίας.

Με την παραπάνω τεκταινόμενη κατάσταση βάση του Ουκρανικού νόμου τα λιμάνια της Κριμαίας είναι κλειστά, οπότε τα πλοία δεν μπορούν να εισέρχονται και να δένουν στα λιμάνια παρά μόνο αν υπάρχει πρόβλημα στην αξιοπλοΐα τους είτε λόγω καιρικών συνθηκών είτε μηχανικής βλάβης. Από την μεριά της Ρωσίας, τα λιμάνια της Κριμαίας συνεχίζουν να λειτουργούν κανονικά και να εξυπηρετούν τα πλοία της, αφού η Ρωσία δεν δέχεται την κυριαρχία της Ουκρανίας στην Κριμαία. Η Ουκρανία από την μία δηλώνει ότι δεν μπορεί να εγγυηθεί την ασφάλεια των λιμανιών της, ενώ από την άλλη μεριά η Ρωσική Ομοσπονδία υποστηρίζει ότι μπορεί να εγγυηθεί την ασφάλεια στα λιμάνια της Κριμαίας όπως εγγυείται ήδη στα δικά της λιμάνια βάση των κανόνων του SOLAS, ISPS και του MOU της Μαύρης θάλασσας⁴⁶.

⁴⁴Marxsen Christian, «The Crimea Crisis ,An International Law Perspective» , *Heidelberg Journal of International Law* , τευχ. 74 (2014) ,σσ. 367-391, σελ 367

⁴⁵<http://www.incelaw.com/file.axd?pointerid=59144cf703996f0de4f03bbc> προσπελάστηκε την 09 Ιουνίου 2018

⁴⁶<http://www.incelaw.com/file.axd?pointerid=59144cf703996f0de4f03bbc> προσπελάστηκε την 09 Ιουνίου 2018

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να μελετήσουμε την στάση που έχει ο ΙΜΟ για το καθεστώς που διέπει τα λιμάνια της Κριμαίας. Η στρατιωτική επέμβαση της Ρωσικής Ομοσπονδίας στην Κριμαία αποτελεί εμφανή παραβίαση του Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών θέτοντας σε κίνδυνο την διεθνή ασφάλεια και σταθερότητα. Ακόμα η Ρωσική Ομοσπονδία ως επιτιθέμενο κράτος και κατοχική δύναμη της Κριμαίας φέρει την πλήρη ευθύνη για τις ενέργειες της και τα αποτελέσματά σε διεθνές επίπεδο⁴⁷.

Ακόμα αναγνωρίζει το ψήφισμα A / RES / 68/262 της Γενικής Συνέλευσης των Ηνωμένων Εθνών της 27ης Μαρτίου 2014 που επιβεβαιώνει την κυριαρχία και την εδαφική ακεραιότητα της Ουκρανίας στα διεθνώς αναγνωρισμένα σύνορά της. Τα Ηνωμένα Έθνη κάλεσαν επίσης όλα τα κράτη, τους διεθνείς οργανισμούς και τους εξειδικευμένους οργανισμούς να μην αναγνωρίσουν καμία μεταβολή του καθεστώτος της Αυτόνομης Δημοκρατίας της Κριμαίας και της πόλης της Σεβαστούπολης⁴⁸. Οπότε αφού η Ουκρανία έχει την εδαφική της ακεραιότητα άρα έχει και το δικαίωμα του κλεισίματος των λιμανιών της.

⁴⁷ [https://edocs.imo.org/Final Documents/English/HTW 4-INF.3 \(E\).docx](https://edocs.imo.org/Final Documents/English/HTW 4-INF.3 (E).docx) προσπελάστηκε την 09 Ιουνίου 2018

⁴⁸ [https://edocs.imo.org/Final Documents/English/HTW 4-INF.3 \(E\).docx](https://edocs.imo.org/Final Documents/English/HTW 4-INF.3 (E).docx) προσπελάστηκε την 09 Ιουνίου 2018

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Β.5: Η ΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΩΝ ΔΥΝΑΜΕΩΝ

Η ΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΟΥΚΡΑΝΙΑΣ

Η Ουκρανία κατήγγειλε την στάση που τηρεί η Ρωσική Ομοσπονδία σε θέματα διεθνούς ναυσιπλοΐας, στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, και του τρόπου καταγραφής των πλοίων και των πληρωμάτων τους από ναυτιλιακές περιοχές που υπάρχουν στην Αυτόνομη Δημοκρατία της Κριμαίας και την Σεβαστούπολη⁴⁹. Επίσης κήρυξαν κλειστά τα λιμάνια της Κριμαίας καθώς δεν μπορούσαν να εγγυηθούν για την ασφάλεια τους. Ακόμα οι Ουκρανικές αρχές είχαν σταματήσει να εκδίδουν πιστοποιητικά ικανότητας ή έγγραφα ταυτότητας ναυτικού από τον Μάιο έως τον Απρίλιο του 2014, καθώς η περιοχή της Κριμαίας τελούσε υπό κατάληψη από Ρωσικές δυνάμεις. Από τις υπόλοιπες νόμιμες ουκρανικές αρχές (θαλάσσια λιμάνια Χορνομόρσκ, Ισμαήλ, Χερσόνη, Μαριούπολη, Μυκολαϊν και Οδησό) τα έγγραφα εκδίδονται κανονικά και παραμένουν σε ισχύ⁵⁰.

Σύμφωνα με την Ουκρανική Αρχή πιστοποιητικά ικανότητας ή έγγραφα ταυτότητας ναυτικού τα οποία εκδίδονται από την Αυτόνομη Δημοκρατία της Κριμαίας ή το λιμάνι της Σεβαστούπολης δεν είναι έγκυρα. Παρ' όλα αυτά εμφανίζονται ως νόμιμα, είτε με άμεσο είτε με έμμεσο τρόπο, μέσω των Αρχών της Ρωσικής Δημοκρατίας.

Ακόμα ένα σημείο το οποίο δημιουργεί ανησυχίες στην Ουκρανία είναι οι προσπάθειες της Ρωσικής Ομοσπονδίας να ελέγξει τα περιφερειακά κέντρα διάσωσης που της ανήκουν, στο Κέρτς και στην Σεβαστούπολη. Ακόμα ο έλεγχος των ραδιοσταθμών GMDSS της προαναφερθείσας θαλάσσιας περιοχής μπορεί να έχει σοβαρές επιπτώσεις στις επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης σε μία θαλάσσια περιοχή που την ευθύνη της την έχει η Ουκρανία, θέτοντας σε κίνδυνο την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στην θάλασσα⁵¹.

Επίσης η Ουκρανία κατήγγειλε την επιχείρηση της Ρωσικής Ομοσπονδίας που έλαβε χώρα στις 14 Δεκεμβρίου 2015 με τη χρήση στρατιωτικής δύναμης, προκειμένου να απομακρυνθούν πετρελαϊκές πλατφόρμες από την υφαλοκρηπίδα της Ουκρανίας. Αυτή ήταν μία ενέργεια στην οποία η Ρωσία δεν είχε καμία αρμοδιότητα να προβεί, ενώ παράλληλα αποδεικνύει και την επιθετική της στάση ακόμα και με την χρήση στρατιωτικών δυνάμεων, χωρίς να λαμβάνει υπόψιν της το διεθνές δίκαιο⁵².

Οι Ουκρανικές αρχές καταγγέλλουν την Ρωσική Ομοσπονδία διότι δεν τηρεί την απόφαση τους να κλείσουν τα λιμάνια και να περιορίσουν την ναυσιπλοΐα στην Κριμαία, αφού τα πλοία με ρώσικη σημαία, είτε αυτά είναι πολεμικά, είτε εμπορικά εισέρχονται στα

⁴⁹ [https://edocs.imo.org/Final Documents/English/HTW 4-INF.3 \(E\).docx](https://edocs.imo.org/Final Documents/English/HTW 4-INF.3 (E).docx) προσπελάστηκε την 09 Ιουνίου 2018

⁵⁰ [https://edocs.imo.org/Final Documents/English/HTW 4-INF.3 \(E\).docx](https://edocs.imo.org/Final Documents/English/HTW 4-INF.3 (E).docx) προσπελάστηκε την 09 Ιουνίου 2018

⁵¹ MSC 96/25/Add.1,21 June 2016 REPORT OF THE MARITIME SAFETY COMMITTEE ON ITS NINETY-SIXTH SESSION σελ 225

⁵² MSC 96/25/Add.1,21 June 2016 REPORT OF THE MARITIME SAFETY COMMITTEE ON ITS NINETY-SIXTH SESSION σελ 226

κλειστά λιμάνια, ενώ ταυτόχρονα πλοηγούνται χωρίς άδεια στα χωρικά ύδατα της Ουκρανίας στην Μαύρη και στην Αζοφική Θάλασσα⁵³.

Όμως στα κλειστά λιμάνια της Κριμαίας δεν εισέρχονται παράνομα μόνο τα πλοία που φέρουν σημαία της Ρωσικής ομοσπονδίας. Υπάρχουν πλοία τα οποία δεν έχουν σημαία της Ρωσικής Ομοσπονδίας και για να μην έχουν κυρώσεις από την μη τήρηση του κλεισίματος των λιμανιών, αποσυνδέουν το Σύστημα Αυτόματης Αναγνώρισης στα πλοία όταν πλησίαζαν τους θαλάσσιους λιμένες της Κριμαίας παραβιάζοντας την σύμβαση SOLAS του IMO.

Όπως είναι λογικό η παραπάνω κατάσταση έχει δημιουργήσει προβλήματα και ελλοχεύει κινδύνους για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας στην περιοχή της Κριμαίας. Οι Ουκρανικές αρχές στην προσπάθειά τους να αντιμετωπίσουν το πρόβλημα καλούν τα κράτη σημαίας, των οποίων τα πλοία πλέουν στην περιοχή, να ενημερώνουν και να παρέχουν τις απαραίτητες οδηγίες για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας τους⁵⁴. Την ήδη υπάρχουσα κατάσταση επιβαρύνει και η στάση της Ρωσικής Ομοσπονδίας που δημιουργεί σοβαρά ζητήματα στην τήρηση των κανόνων του IMO σε όλη της την επικράτεια, ενώ παράλληλα δημιουργούν κατάλληλες συνθήκες για την πρόκληση ναυτικών ατυχημάτων. Σε συνέχεια των παραπάνω δηλώσεων η Ουκρανία καταγγέλλει την Ρωσική Ομοσπονδία στον IMO για τα παρακάτω περιστατικά:

- στις 30 Οκτωβρίου 2014 το σιδηροδρομικό πλοίο "Petrovsk" συγκρούστηκε με το πετρελαιοφόρο "Sudak". Ευτυχώς, το δεξαμενόπλοιο δεν φορτώθηκε με προϊόντα πετρελαίου.
- στις 7 Οκτωβρίου 2015, ενώ προσπαθούσε να ρυμουλκήσει ένα σκάφος "Rumb", ανατράπηκε στο στενό του Kerch. Δύο μέλη του πληρώματος θεωρήθηκαν ότι αγνοούμενοι εξαιτίας του ατυχήματος.
- στις 19 Μαρτίου 2016 το τουρκικό φορτηγό πλοίο "Lira" συγκρούστηκε στο στενό του Κερτς με έναν πυλώνα γεφυρών, ο οποίος κατασκευάζεται παράνομα από τη Ρωσική Ομοσπονδία. Ως αποτέλεσμα, ένας από τους πυλώνες της γέφυρας καταστράφηκε ολοσχερώς και αρκετοί άλλοι υπέστησαν σοβαρές ζημιές⁵⁵

⁵³ MSC 96/25/Add.1,21 June 2016 REPORT OF THE MARITIME SAFETY COMMITTEE ON ITS NINETY-SIXTH SESSION σελ 226

⁵⁴ MSC 96/25/Add.1,21 June 2016 REPORT OF THE MARITIME SAFETY COMMITTEE ON ITS NINETY-SIXTH SESSION σελ 226

⁵⁵ MSC 96/25/Add.1,21 June 2016 REPORT OF THE MARITIME SAFETY COMMITTEE ON ITS NINETY-SIXTH SESSION σελ 226

Η ΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΡΩΣΙΚΗΣ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΣ

Όπως ήταν αναμενόμενο η Ρωσική Δημοκρατία στην προσπάθειά της να προβάλλει και να ενισχύσει τις δικές της θέσεις και συμφέροντα όσον αφορά την ναυσιπλοΐα στην Κριμαία και την ευρύτερη περιοχή της Μαύρης Θάλασσας, απέστειλε την επιστολή 3471 στις 7 Ιουλίου του 2014 στον ΙΜΟ. Στην επιστολή αυτή υποστήριξε ότι μπορεί να εξασφαλίσει την τήρηση των Διεθνών Κανόνων Ναυσιπλοΐας συμπεριλαμβανομένου την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και της θαλάσσιας μόλυνσης⁵⁶. Ως κράτος σημαίας η Ρωσική Ομοσπονδία μπορεί να εξασφαλίσει την τήρηση όλων των υποχρεώσεων που αφορούν την διεθνή ναυσιπλοΐα σε όλες τις περιοχές της επικράτειας της. Με την παραπάνω δήλωση η Ρωσική Ομοσπονδία συμπεριλαμβάνει και την επικράτεια της Κριμαίας. Ακόμα μπορεί να τηρήσει την υποχρέωση της μεταφοράς των απαραίτητων πληροφοριών ναυσιπλοΐας και καιρικών συνθηκών στα λιμάνια, ή ακόμα και τα αποστέλλει στους ναυτικούς με τα μέσα επικοινωνιών.

Τέλος, στην εν λόγω επιστολή η Ρωσική Ομοσπονδία δηλώνει ότι είναι υπεύθυνη για ζητήματα διεθνούς ναυσιπλοΐας συμπεριλαμβανομένης και της ασφάλειας της, της έρευνας και διάσωσης, της δυνατότητα κρατικής εγγραφής των πλοίων στο νηολόγιο της, πιστοποιητικά ικανότητας ή έγγραφα ταυτότητας ναυτικού στις ακτές και στα λιμάνια της χερσονήσου της Κριμαίας⁵⁷.

Για να μπορέσει να στηρίξει την παραπάνω στάση της η Ρωσική Ομοσπονδία τονίζει το ζήτημα της αυτοδιάθεσης των λαών που κατοχυρώνεται και από τον Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών. Βασιζόμενη στον παραπάνω κανόνα η Ρωσική Ομοσπονδία εστιάζει στο γεγονός ότι η επιλογή της Κριμαίας να ενταχθεί στην Ρωσική Ομοσπονδία δεν ήταν αποτέλεσμα στρατιωτικής βίας ή πραξικοπήματος, αλλά μία απόφαση δημοψηφίσματος του λαού της, ο οποίος ήταν δυσαρεστημένος από την διακυβέρνηση που ασκούσαν στην Κριμαία οι Ουκρανικές Αρχές⁵⁸.

Η αντίδραση της Ρωσικής Ομοσπονδίας ήταν να αποδεχθεί τα αποτελέσματα του παραπάνω δημοψηφίσματος και βάση της ρωσικής νομοθεσίας η Κριμαία προσαρτήθηκε στην επικράτεια της συμπεριλαμβανομένων και των λιμανιών της. Όπως είναι φυσιολογικό η δικαιοδοσία και η κυριαρχία της Ρωσικής Ομοσπονδίας επεκτείνεται τόσο στην διαχείριση των λιμανιών όσο και στα ζητήματα ναυσιπλοΐας. Υπεύθυνες για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας όχι μόνο στην Κριμαία αλλά σε όλη την επικράτεια της Ρωσικής Ομοσπονδίας είναι οι Ρωσικές Αρχές, οπότε τόσο στα λιμάνια της Κριμαίας, όσο και στο λιμάνι της Σεβαστούπολης τηρούνται όλοι οι κανόνες βάση των διεθνών συμβάσεων που έχει υπογράψει η Ρωσική Ομοσπονδία καθώς εφαρμόζονται οι κανόνες διαχείρισης της

⁵⁶ Circular Letter No.3471, Communication from the Government of Russian Federation ,7 July 2014

⁵⁷ Circular Letter No.3471, Communication from the Government of Russian Federation ,7 July 2014

⁵⁸ MSC 96/25/Add.1,21 June 2016 REPORT OF THE MARITIME SAFETY COMMITTEE ON ITS NINETY-SIXTH SESSION σελ 227

κυκλοφορίας των πλοίων , ενώ έχουν ληφθεί τα απαραίτητα μετρά τόσο όσο αφορά την επικοινωνία, όσο και τα μέσα για επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης⁵⁹.

Ακόμα η Ρωσική Ομοσπονδία μπορεί να εγγυηθεί ότι τα λιμάνια της Κριμαίας μπορούν να ανταποκριθούν στα διεθνή πρότυπα, καθώς διαθέτουν σχέδια ασφάλειας λιμανιών σύμφωνα με το κεφάλαιο XI-2 της σύμβασης SOLAS. Επικαλυπτικά εφαρμόζονται πλήρως σε όλα τα λιμάνια της Κριμαίας οι κανόνες ασφαλείας των μεταφορών της Ρωσικής Ομοσπονδίας , όπως και στα υπόλοιπα λιμάνια της⁶⁰.

Σύμφωνα με την Ρωσική Ομοσπονδία ο εξοπλισμός των λιμανιών της Κριμαίας που υπήρχε όσο άνηκε στις Ουκρανικές αρχές ήταν πολλών ετών καθώς ήταν ίδιος που χρησιμοποιούνταν και από την Σοβιετική Ένωση πριν από 20 χρόνια⁶¹. Από την προσάρτηση της Κριμαίας στην Ρωσική Ομοσπονδία γίνεται μία συντονισμένη προσπάθεια αναβάθμισης του εξοπλισμού που διαθέτουν τα λιμάνια, ενώ ήδη έχει εγκατασταθεί εντελώς νέος εξοπλισμός στους τομείς έρευνας και διάσωσης, επικοινωνιών και παρακολούθησης της πλοήγησης⁶².

Όσο για τις αναφορές της Ουκρανίας που είδαμε παραπάνω και αφορούσαν σε ατυχήματα που συνέβησαν σε διάφορα λιμάνια της Κριμαίας, σύμφωνα με την Ρωσική Ομοσπονδία δεν είναι αποτέλεσμα μη τήρησης των διεθνών κανόνων που αφορούν την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας αλλά αποτελούν μέρος της θαλάσσιας δραστηριότητας. Παρόμοια περιστατικά λαμβάνουν μέρος όχι μόνο στα λιμάνια της Κριμαίας αλλά στο σύνολο των λιμανιών που υπάρχουν παγκοσμίως.

Εν κατακλείδι η Ρωσική Ομοσπονδία αναγνωρίζει τον ρόλο του IMO ως μία υπηρεσίας του ΟΗΕ που ως πρωταρχικό ρόλο έχει την αντιμετώπιση των τεχνικών ζητημάτων της ναυσιπλοΐας οπότε δεν θα ήταν ορθό να εμπλακεί στην πολιτική διαμάχη που υπάρχει μεταξύ της Ρωσικής Ομοσπονδίας και της Ουκρανίας για την Κριμαία. Ο ΟΗΕ είναι ο διεθνής οργανισμός που τα κράτη μπορούν να λύσουν τις εδαφικές τους διαφορές και δεν πρέπει ο IMO να εμπλέκεται σε διαμάχες μεταξύ κρατών.

⁵⁹ MSC 96/25/Add.1,21 June 2016 REPORT OF THE MARITIME SAFETY COMMITTEE ON ITS NINETY-SIXTH SESSION σελ 227

⁶⁰ MSC 96/25/Add.1,21 June 2016 REPORT OF THE MARITIME SAFETY COMMITTEE ON ITS NINETY-SIXTH SESSION σελ 228

⁶¹ MSC 96/25/Add.1,21 June 2016 REPORT OF THE MARITIME SAFETY COMMITTEE ON ITS NINETY-SIXTH SESSION σελ 228

⁶² MSC 96/25/Add.1,21 June 2016 REPORT OF THE MARITIME SAFETY COMMITTEE ON ITS NINETY-SIXTH SESSION σελ 228

Η ΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΕΕ ΚΑΙ ΤΩΝ ΗΠΑ

Για να μπορέσουμε να προσεγγίσουμε και να μελετήσουμε διεξοδικά τους περιορισμούς της ναυσιπλοΐας στην Κριμαία θα πρέπει να αναλύσουμε την στάση που έχουν η ΕΕ και οι ΗΠΑ προκειμένου να μπορέσουμε να εξάγουμε ασφαλή δεδομένα για την έκταση και τις επιπτώσεις που έχουν οι περιορισμοί της ναυσιπλοΐας στην Κριμαία. Ο κύριος ρόλος και σκοπός για την λειτουργία των λιμανιών οποιουδήποτε κράτους είναι το εμπόριο. Γι' αυτόν τον λόγο τα λιμάνια θα πρέπει να είναι ασφαλή, τηρώντας πιστά τους διεθνείς κανόνες ναυσιπλοΐας, προκειμένου η μεταφορά προϊόντων να γίνεται απρόσκοπτα και χωρίς προβλήματα ενισχύοντας παράλληλα την οικονομία του κράτους.

Ο κυρώσεις που επιβλήθηκαν από την Ε.Ε στην Κριμαία είχαν σαν αποτέλεσμα είτε άμεσα είτε έμμεσα να περιορίσουν την ναυσιπλοΐα στα λιμάνια της Κριμαίας. Τα περιοριστικά μέτρα τα οποία έχει λάβει η Ε.Ε. και περιορίζουν άμεσα την ναυσιπλοΐα είναι η απαγόρευση οποιασδήποτε δραστηριότητας που αφορά τον τουρισμό, ενώ παράλληλα απαγορεύεται στα κρουαζιερόπλοια της Ε.Ε. να καταπλέουν ή να κάνουν ενδιάμεση στάση στα λιμάνια της Χερσονήσου της Κριμαίας. Η απαγόρευση αυτή ισχύει για τα πλοία που φέρουν σημαία κράτους μέλους ή τελούν υπό την ιδιοκτησία και τον λειτουργικό έλεγχο πλοιοκτήτη της Ένωσης, ή για πλοίο επί του οποίου ένας λειτουργικός φορέας της Ένωσης ανέλαβε τη γενική ευθύνη λειτουργίας⁶³. Η μοναδική εξαίρεση που επιτρέπει πλοία της ΕΕ να καταπλέουν σε λιμάνια της Κριμαίας είναι αν συντρέχουν λόγοι ασφαλείας ή οποιαδήποτε περίπτωση έκτακτης ανάγκης. Όμως η Ε.Ε. θα πρέπει να ενημερώνεται άμεσα για την στάση του πλοίου σε λιμάνι της Κριμαίας.

Ένας ακόμα τομέας που η Ε.Ε. έλαβε μέτρα είναι η απαγόρευση πώλησης, προμήθειας, μεταβίβασης ή εξαγωγής εμπορευμάτων και τεχνολογίας. Στο παράρτημα του κανονισμού της Ε.Ε. αριθ. 1351/2014 εμπεριέχεται ένας αναλυτικός κατάλογος με ποια εμπορεύματα απαγορεύονται. Λόγω του μεγάλου εύρους των εμπορευμάτων της λίστας που σε συνδυασμό με τις δυσκολίες που έχουν προκληθεί ακόμα και σε συγκεκριμένα εμπορεύματα που μπορούν να πωληθούν στην Κριμαία, όπως είναι κυρίως τα ιατρικά προϊόντα, έχει οδηγήσει σαφώς σε περιορισμό της ναυσιπλοΐας στην χερσόνησο της Κριμαίας. Για το νομικό πρόσωπο που δεν τηρεί τους περιορισμούς που έχει θέσει η Ε.Ε. μπορεί να καταδικαστεί από 6 μήνες έως 10 χρόνια φυλάκιση και χρηματικό πρόστιμο ανάλογα με το είδος της παράβασης⁶⁴.

Η Ε.Ε. δεν περιόρισε μόνο τις εισαγωγές εμπορευμάτων στην Κριμαία αλλά απαγόρευσε και την εξαγωγή προϊόντων από την Κριμαία προς τις χώρες της Ε.Ε.. Ο κανονισμός της απαγόρευσης ισχύει στην επικράτεια της Ε.Ε. σε οποιοδήποτε αεροσκάφος / σκάφος υπό τη δικαιοδοσία μιας χώρας της ΕΕ , σε οποιονδήποτε υπήκοο της ΕΕ οπουδήποτε και αν βρίσκεται ,σε οποιοδήποτε νομικό πρόσωπο, οντότητα ή οργανισμό που έχει συσταθεί ή συσταθεί βάσει της νομοθεσίας μιας χώρας της ΕΕ. και τέλος σε

⁶³ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 1351/2014 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 18ης Δεκεμβρίου 2014, σελ 3

⁶⁴ <https://www.legislation.gov.uk/uksi/2014/2357/article/11/made> προσπελάστηκε την 09 Ιουνίου 2018

οποιοδήποτε νομικό πρόσωπο, οντότητα ή οργανισμό όσον αφορά οποιαδήποτε δραστηριότητα που πραγματοποιείται εξ ολοκλήρου ή εν μέρει εντός της ΕΕ⁶⁵. Οι παραπάνω κανόνες περιλαμβάνουν τους διαχειριστές πλοίων που βρίσκονται στην Ε.Ε. ανεξάρτητα από την σημαία που έχει το σκάφος ή την χώρα η οποία έχει νηολογήσει το πλοίο.

Στο ίδιο μήκος κύματος με την Ε.Ε. κινούνται και οι ΗΠΑ στο ζήτημα της προσάρτησης της Κριμαίας στην Ρωσική Ομοσπονδία. Ο τότε πρόεδρος των ΗΠΑ Barack Obama ανακοίνωσε τον Μάρτιο του 2014 με τα εκτελεστικά διατάγματα 13660, 13661 και 13662⁶⁶ που εξέδωσε, όχι μόνο τον εμπορικό αποκλεισμό της Κριμαίας αλλά και το περιορισμό της ναυσιπλοΐας σε αυτήν.

Όπως και στην περίπτωση της ΕΕ οι κυρώσεις που έθεσε στην Κριμαία για την μεταφορά προϊόντων, μείωσε την είσοδο των αμερικάνικων εμπορικών πλοίων στα λιμάνια της Κριμαίας. Ο κύριος λόγος που θέσπισαν οι ΗΠΑ τις κυρώσεις στην Κριμαία είναι διότι την θεωρούν αναπόσπαστο μέρος της Ουκρανίας και δεν αναγνωρίζουν την προσάρτηση της στην Ρωσική Ομοσπονδία. Η κατοχή της Κριμαίας από τη Ρωσική Ομοσπονδία ελλοχεύει διάφορους κινδύνους και θέτουν σημαντικά προβλήματα στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας της περιοχής. Ακόμα οι ΗΠΑ συνιστούν την προσοχή στα κράτη των οποίων τα πλοία πλέουν στην ευρύτερη περιοχή της Μαύρης Θάλασσας και τους συμβουλεύει να μην εισέρχονται στα λιμάνια της Κριμαίας που τελούν υπό ρωσική κατοχή⁶⁷.

⁶⁵ <http://www.incelaw.com/file.axd?pointerid=59144cf703996f0de4f03bbc> προσπελάστηκε την 09 Ιουνίου 2018

⁶⁶ https://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/Programs/Documents/ukraine_eo4.pdf προσπελάστηκε την 09 Ιουνίου 2018

⁶⁷ MSC 96/25/Add.1,21 June 2016 REPORT OF THE MARITIME SAFETY COMMITTEE ON ITS NINETY-SIXTH SESSION σελ 228

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Β.6: ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗΝ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ

Το κλείσιμο των λιμανιών τόσο της Κύπρου όσο και της Κριμαίας έχουν ως αποτέλεσμα να δημιουργηθούν μία σειρά από νομικά ζητήματα τα οποία θα πρέπει να διερευνηθούν και θα απαντηθούν στο συγκεκριμένο υποκεφάλαιο.

Ένα από τα ζητήματα που πρέπει να εξεταστούν είναι η περίπτωση να βρεθεί ένα πλοίο το οποίο δεν γνώριζε ότι οι ενέργειες του παραβιάζουν τα μέτρα τα οποία έχουν λάβει τόσο η Ουκρανία όσο και Ε.Ε. ή οι ΗΠΑ. Την σημερινή εποχή με τα μέσα τηλεπικοινωνίας που διαθέτει ένα πλοίο και εξαιτίας της δημοσιότητας που έχει λάβει το κλείσιμο των λιμανιών τόσο της Κύπρου όσο και της Κριμαίας είναι πολύ μικρή η πιθανότητα ένα πλοίο να εισέλθει στους κλειστούς λιμένες τους χωρίς να γνωρίζει ότι είναι κλειστές. Μόνο σε περίπτωση μηχανικής βλάβης ή λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών έχουν το δικαίωμα νόμιμα τα εισέλθουν. Υπάρχει όμως και η περίπτωση ένα πλοίο να είναι φορτωμένο με εμπορεύματα που προέρχονται από την Κριμαία από ενδιάμεσο, χωρίς να γνωρίζουν την πραγματική τους προέλευση, γεγονός που μπορεί να είναι παραβίαση και οι ασφαλιστές των πλοίων δεν θα το καλύψουν άμα υπάρχει παράβαση⁶⁸.

Ακόμα ένα σοβαρός προβληματισμός που τίθεται στους ιδιοκτήτες των πλοίων είναι αν έχουν την δυνατότητα άρνησης στο να μεταβεί το πλοίο σε κάποιο από τα κλειστά λιμάνια της Κριμαίας. Σε περίπτωση που το πλοίο είναι υπό ρωσική σημαία τότε εξαιτίας της στάσης που έχουν οι Ρωσικές Αρχές δεν θα υπάρξει κάποιο πρόβλημα. Στις υπόλοιπες περιπτώσεις ο ιδιοκτήτης θα πρέπει να λάβει σοβαρά υπόψη του τους όρους της σύμβασης που έχει υπογράψει ιδίως όσον αφορά τα ασφαλή λιμάνια. Θα πρέπει πάντα σε τέτοιες περιπτώσεις να εστιάζουμε την προσοχή μας στην υπόθεση του αγγλικού δικαίου του Ogden κατά Graham (1861) 1 B & S 773, που αναλύσαμε παραπάνω, σύμφωνα με την οποία η προσέγγιση σε λιμένα που εκθέτει πλοίο στον κίνδυνο να συλληφθεί, καθιστά το λιμάνι πολιτικά μη ασφαλές. Ένα πλοίο το οποίο έχει εισέλθει σε κάποιο από τα κλειστά λιμάνια της Κριμαίας υπάρχει η πιθανότητα σύλληψης του από της Ουκρανικές Αρχές ιδίως άμα προσεγγίσει κάποιο από τα Ουκρανικά λιμάνια. Επίσης ένα πλοίο το οποίο είναι σε Ουκρανικό λιμάνι και δηλώσει την πρόθεση του να μεταβεί σε κάποιο από τα κλειστά λιμάνια της Κριμαίας πάλι μπορεί να τεθεί υπό κράτηση από τις Ουκρανικές Αρχές.

Ένας πιθανός κίνδυνος για τους πλοιοκτήτες είναι να βρεθεί κάποιο πλοίο τους με φορτίο το οποίο προέρχεται από την Κριμαία, κυρίως για τα πλοία τα οποία φέρουν σημαία κράτους μέλους της Ε.Ε. ή των ΗΠΑ. Ο κανονισμός 692/2014 της ΕΕ, απαγορεύει ένα πλοίο να έχει ως τελικό προορισμό τη Κριμαία ή να έχει φορτίο που προέρχεται από την Κριμαία. Σε περίπτωση παράβασης ο πλοιοκτήτης θα έχει κυρώσεις, Μοναδική εξαίρεση αποτελεί η περίπτωση που δεν γνώριζε ότι το φορτίο προέρχονταν από την Κριμαία και γι' αυτόν τον λόγο θα πρέπει να είναι πολύ προσεκτικοί στα φορτία που παραλαμβάνουν από τα γειτονικά λιμάνια της Κριμαίας όπου η πιθανότητα να συμβεί κάτι τέτοιο είναι αυξημένη.

⁶⁸ <http://www.incelaw.com/file.axd?pointerid=59144cf703996f0de4f03bbc> προσπελάστηκε την 09 Ιουνίου 2018

Ένας τρόπος για να προστατευτούν οι ιδιοκτήτες είναι να εισάγουν ειδικές ρήτρες – εγγυήσεις στους ναυλωτές .

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Β.7: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Μία κατάσταση κρίσεως δίνει το δικαίωμα στο κράτος να κλείσει τα λιμάνια του για λόγους ασφαλείας. Η παραπάνω νόμιμη ενέργεια ωστόσο έχει ως αποτέλεσμα τον περιορισμό της ναυσιπλοΐας στην περιοχή, καθώς δεν επιτρέπει σε κανένα πλοίο εμπορικό ή μη να εισέλθει στα λιμάνια χωρίς να υποστεί κυρώσεις. Μοναδική εξαίρεση αποτελεί άμα το πλοίο έχει πρόβλημα ναυσιπλοΐας και πρέπει να εισέλθει στον πιο κοντινό λιμένα ή εξαιτίας ακραίων καιρικών συνθηκών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ: FRONTEX ΚΑΙ Ο ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΔΡΑΣΗ ΤΗΣ

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ.1: ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ένα από τα σοβαρά ζητήματα τα οποία έχουν απασχολήσει την Ε.Ε. είναι η προσφυγική κρίση. Δεδομένης της δυσκολίας που υπάρχει στην φύλαξη των θαλάσσιων συνόρων οι μετανάστες προσπαθούν να εισέλθουν παράνομα από την Θάλασσα. Ο συνεχώς αυξανόμενος αριθμός των μεταναστών δημιούργησε την ανάγκη να ληφθούν μέτρα για τον καλύτερο έλεγχο και επιτήρηση των συνόρων της Ε.Ε.. Ιδίως τα κράτη της νοτίου Ευρώπης που είναι και οι χώρες υποδοχής ενέτειναν τους ελέγχους και αύξησαν της περιπολίες στην θάλασσα, περιορίζοντας σε ορισμένες περιπτώσεις την ναυσιπλοΐα στην περιοχή προκειμένου να μπορέσουν να αντιμετωπίσουν το πρόβλημα. Όπως θα αναλύσουμε παρακάτω η Ε.Ε. για μπορέσει να αντιμετωπίσει τον όλο ένα και αυξανόμενο αριθμό προσφύγων δημιούργησε τη Frontex. Επιπρόσθετα όταν η προσφυγική κρίση ήταν σε έξαρση το καλοκαίρι του 2015, κυρίως στο Αιγαίο Πέλαγος, ζήτησε ακόμα και την συμβολή του ΝΑΤΟ το οποίο και δέχθηκε την πρόσκληση, καθώς επίσης ξεκίνησε και η επιχείρηση SOPHIA στην Κεντρική Μεσόγειο. Το κεφάλαιο αυτό θα προσπαθήσει να αναλύσει το ρόλο της FRONTEX και του ΝΑΤΟ δίνοντας απαντήσεις σε ζητήματα που προκύπτουν από την δράση τους βάση του ΙΜΟ , τα ανθρώπινα δικαιώματα και το διεθνές δίκαιο.

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ.2:Ο ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ FRONTEX

Ένα από τα προβλήματα που ταλανίζουν την Ε.Ε. από το 2000 μέχρι και σήμερα είναι ο ολοένα και αυξανόμενος αριθμός μεταναστών που εισέρχονται στην Ε.Ε. με κύρια πύλη εισόδου τους την θάλασσα. Αυτό είχε ως απόρροια να δημιουργηθεί η ανάγκη στην Ε.Ε. να λάβει μέτρα προκειμένου να προστατεύσει τα σύνορα μέσω του καλύτερου ελέγχου τους και της συνεχόμενης επιτήρησης τους.

Με την κατάργηση των συνόρων μεταξύ των χωρών στην δεκαετία του 1990 δημιουργήθηκε η ανάγκη συνεργασίας μεταξύ των χωρών, τόσο στην αστυνόμευση στο εσωτερικό της, όσο και στην προστασία των κοινών εξωτερικών της συνόρων βάση της μεταναστευτικής στρατηγικής που έχει χαράξει η Ε.Ε.⁶⁹. Πλέον ο στόχος για την αστυνόμευση των εξωτερικών συνόρων είχε καθοριστεί να είναι “ η ανίχνευση και παρεμπόδιση των ατόμων που φθάνουν στην επικράτεια των κρατών μελών της Ε.Ε. , εξασφαλίζοντας τη σωτηρία ανθρώπινων ζώων στη θάλασσα και επιπλέον να έχουν μία γενική εικόνα των ροών των προσώπων που εισέρχονται ή εξέρχονται από την Ε.Ε.”⁷⁰.

Η Ε.Ε. για να μπορέσει να διασφαλίσει τα διευρυμένα εξωτερικά της σύνορα έπρεπε να ιδρύσει και να οργανώσει ένα νέο οργανισμό . Ο οργανισμός αυτός ιδρύθηκε το 2004 και ονομάστηκε Οργανισμός Εξωτερικών Συνόρων (FRONTEX). Για να μπορέσει να ανταπεξέλθει στο πολύπλοκο περιβάλλον των συνόρων της Ε.Ε. και του συνεχούς αυξανόμενου αριθμού προσφύγων αναδιαμορφώθηκε το 2007 με τον κανονισμό Νο863/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου. Τέλος ο κανονισμός περί επιτήρησης των θαλασσίων συνόρων αναφέρει στο άρθρο 1:

Η επιτήρηση των συνόρων αποβλέπει στην αποτροπή της παράνομης διέλευσης των συνόρων, την καταπολέμηση της διασυνοριακής εγκληματικότητας και τη σύλληψη των παρανόμως διελθόντων τα σύνορα ή τη λήψη άλλων μέτρων κατ’ αυτών. Η επιτήρηση των συνόρων θα πρέπει να είναι αποτελεσματική ώστε να εμποδίζονται και να αποθαρρύνονται όσοι επιχειρούν να αποφύγουν τους ελέγχους στα σημεία διέλευσης των συνόρων. Προς τούτο, η επιτήρηση των συνόρων δεν περιορίζεται στον εντοπισμό κάθε απόπειρας παράνομης διέλευσης των συνόρων αλλά καλύπτει και μέτρα όπως η σύλληψη σκαφών για τα οποία υπάρχουν υπόνοιες ότι επιχειρούν να εισέλθουν στην Ένωση χωρίς συνοριακό έλεγχο, καθώς και σε ρυθμίσεις με σκοπό την αντιμετώπιση περιστατικών όπως η έρευνα και η διάσωση που ενδέχεται να ανακόψουν κατά τη διάρκεια επιτήρησης των συνόρων στη θάλασσα και σε ρυθμίσεις για την ευόδωση της επιχείρησης.⁷¹

Στην προσπάθεια να επιτηρήσουν τα εξωτερικά σύνορα τόσο η FRONTEX όσο και τα κράτη μέλη της ΕΕ δέχονται έντονες επικρίσεις ότι δεν τηρούν πλήρως τα ανθρώπινα δικαιώματα στις επιχειρήσεις που λαμβάνουν μέρος στα εσωτερικά ύδατα ή την επικείμενη ζώνη και ως εκ τούτου το πρόβλημα γίνεται ακόμα πιο πολύπλοκο στην ανοιχτή θάλασσα .

⁶⁹ Papastavridis Efthymios, « ‘Fortress Europe’ and FRONTEX: Within or Without International Law? » ,*Nordic Journal of International Law* , τευχ. 79 (2010), σσ. 75-111, σελ 76

⁷⁰ ΕΕ, Council of the European Union, Doc. No. 12049/06, σελ. 3.

⁷¹ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 656/2014 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 15ης Μαΐου 2014

Υπάρχουν διάφορα νομικά πλαίσια τα οποία θα πρέπει να εξεταστούν κατά τις επιχειρήσεις εποπτείας που εκτελούν οι δυνάμεις της FRONTEX, όπως η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας («UNCLOS»), η Διεθνής Σύμβαση για τη θαλάσσια έρευνα και διάσωση ("Σύμβαση SAR") και Διεθνής σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (Σύμβαση SOLAS)⁷².

Όπως είδαμε και παραπάνω από το 2004 και έπειτα, η Ε.Ε. με συνεχόμενες μεταρρυθμίσεις και με την FRONTEX προσπαθεί να λάβει τα κατάλληλα μέτρα για την καταπολέμηση της παράνομης μετανάστευσης και της επιτήρησης – επιχειρήσεις SAR . Όμως η προσφυγική κρίση του 2015 ανέδειξε ότι τα μέτρα που είχαν ληφθεί δεν ήταν επαρκή και η Ε.Ε. πρέπει να προσεγγίσει πιο ολιστικά την μετανάστευση και την επιτήρηση κυρίως των θαλασσιών συνόρων της που αποτελούν την κύρια πύλη εισόδου των μεταναστών στην Ε.Ε.. Η FRONTEX ως μία δομή που προϋπήρχε και έχοντας και την εμπειρία των προηγούμενων ετών ενισχύθηκε με προσωπικό , υλικά και μέσα και διαδραμάτισε έναν κυρίαρχο ρόλο στην αντιμετώπιση της κρίσης. Ακόμα στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ατζέντας Μετανάστευσης, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή σχεδιάζει να προβεί στην ενίσχυση του ρόλου της Frontex και να αναπτύξει πλήρως λειτουργικό σύστημα διασφάλισης των ευρωπαϊκών συνόρων σε συνεργασία με τις ακτοφυλακές που διαθέτουν τα κράτη μέλη της⁷³. Παρακάτω θα προσπαθήσω να απαντήσω διάφορα ζητήματα τα οποία προκύπτουν από τον τρόπο λειτουργίας στις επιχειρήσεις που έχουν ανατεθεί στην Frontex βάση των διεθνών κανόνων.

⁷² Vara Juan Santos, « In Deep Water: Towards a Greater Commitment for Human Rights in Sea Operations Coordinated by Frontex?», *European Journal of Migration and Law* , τευχ. 18 (2016), σσ. 65-87, σελ 67

⁷³ Ε.Ε. , ‘Communication to the European Parliament, the European Council and the Council. Managing the refugee crisis: immediate operational, budgetary and legal measures under the European Agenda on Migration’, COM (2015) 490 final, 23 September 2015 σελ 2-3.

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ.3: ΝΟΜΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΠΡΟΚΥΠΤΟΥΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΔΡΑΣΗ ΤΗΣ FRONTEX

Ένα από κύρια ζητήματα που προκύπτουν από τον τρόπο δράσης της Frontex είναι ότι κάποιες από τις επιχειρήσεις πραγματοποιούνται είτε στην ανοιχτή θάλασσα είτε εντός των χωρικών υδάτων τρίτης χώρας, απ' όπου αναχώρησε ή πραγματοποιεί διέλευση ένα πλοίο που υπάρχουν βάσιμες υπόνοιες ότι μεταφέρουν μετανάστες περιορίζοντας την ελευθερία της ναυσιπλοΐας.

Ο βασικός κανόνας της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας στην ανοιχτή θάλασσα είναι η αποκλειστική δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας του σκάφους να παρεμβαίνει και να ελέγχει τυχόν αξιόποινες πράξεις, εκτός άμα ορίζεται κάτι διαφορετικό από διακρατικές συμφωνίες που έχουν συναφθεί⁷⁴. Από την άλλη μεριά μόνο το παράκτιο κράτος εντός των χωρικών του υδάτων έχει το δικαίωμα της παρέμβασης σε οποιοδήποτε πλοίο ανεξαρτήτου της σημαίας του που εκτελεί αβλαβή διέλευση και να ασκήσει την δικαιοδοσία του σε θέματα μετανάστευσης⁷⁵.

Ακόμα ένας ορισμός που είναι δύσκολο να αποσαφηνιστεί απόλυτα είναι η έννοια της παρακολούθησης, καθώς δεν υπάρχει αναφορά στο δίκαιο της θάλασσας⁷⁶. Παρόλα αυτά για ένα πολεμικό πλοίο έχει το δικαίωμα να επέμβει ακόμα και στην ανοιχτή θάλασσα να εξακριβώσει την ταυτότητα και την εθνικότητα εμπορικών πλοίων. Βάση του άρθρου 110 της Σύμβασης της Θάλασσας (LOSC) τα πολεμικά πλοία έχουν δικαίωμα επίσκεψης σε πλοία που είναι ύποπτα για παράνομες δραστηριότητες μόνο στην ανοιχτή θάλασσα. Ο όρος παράνομη δραστηριότητα περιλαμβάνει συγκεκριμένες παράνομες πράξεις όπως, η πειρατεία, εμπορία σκλάβων, μη εξουσιοδοτημένη μετάδοση, η απουσία ιθαγένειας του πλοίου, ή αν το πλοίο έχει διαφορετικής εθνικότητας σημαία ενώ στην πραγματικότητα είναι ίδιας εθνικότητας με το πολεμικό πλοίο.

Από τα παραπάνω μπορούμε να καταλάβουμε ότι σε πολύ συγκεκριμένες περιπτώσεις η Frontex έχει το δικαίωμα να επέμβει σε ένα πλοίο το οποίο πλέει στην ανοιχτή θάλασσα. Η κύρια αιτία επέμβασης από την Frontex στην ανοιχτή θάλασσα είναι η έλλειψη εθνικότητας από τα πλοία τα οποία μεταφέρουν μετανάστες ή αιτούντες άσυλο. Απάτριδα είναι τα πλοία τα οποία δεν έχουν εθνικότητα βάση του διεθνούς δικαίου. Τα πολεμικά πλοία ή εξουσιοδοτημένα σκάφη όπως η Frontex έχουν δικαίωμα επίσκεψης σε τέτοιου είδους πλοία στην ανοιχτή θάλασσα και μπορούν να προβούν ακόμα και στην κατάσχεση τους. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η υπόθεση Ramuk σε ιταλικό δικαστήριο που θεώρησε αρκετή και ικανή προϋπόθεση για την σύλληψη και εκδίκαση των μεταναστών το

⁷⁴United Nations Convention on the Law of the Sea, Article 92(1) , 1833 UNTS 397.

⁷⁵ Papastavridis Efthymios, « 'Fortress Europe' and FRONTEX: Within or Without International Law? », *Nordic Journal of International Law* , τευχ. 79 (2010), σσ. 75-111 ,σελ. 87

⁷⁶ Papastavridis Efthymios, « 'Fortress Europe' and FRONTEX: Within or Without International Law? », *Nordic Journal of International Law* , τευχ. 79 (2010), σσ. 75-111, σελ 82

γεγονός ότι το πλοίο που επέβαιναν στην ανοιχτή θάλασσα ήταν ανιθαγενές⁷⁷. Ανεξάρτητα της υπόθεσης Ramuk που αποτελεί μεμονωμένο περιστατικό η μετακίνηση μεταναστών στην ανοιχτή θάλασσα δεν αποτελεί διεθνές δίκαιο. Ο μοναδικός λόγος βάση διεθνούς δικαίου που επιτρέπει την επέμβαση είναι η εμπορία σκλάβων ή και ορισμένες περιπτώσεις εμπορίας ανθρώπων δια της θάλασσας. Ίσως θα πρέπει να διευκρινιστεί ο παραπάνω κανόνας και να προσαρμοστεί στις σημερινές ανάγκες, αφού η δουλεία έχει εξαλειφθεί ενώ από την άλλη η παράνομη μετανάστευση μέσω θαλάσσης αποτελεί ένα σημαντικό πρόβλημα.

Ένας ακόμα όρος που θα πρέπει να διευκρινιστεί είναι ο όρος επιτήρησης των συνόρων της Ε.Ε. που αποτελεί μία από τις βασικές αρμοδιότητες της Frontex. Η επιτήρηση των συνόρων δεν περιορίζεται μόνο στην εύρεση μη εξουσιοδοτημένης εισόδου στην Ένωση αλλά και η διεύρυνση της και σε άλλους τομείς, όπως η παρακολούθηση των πλοίων που υπάρχει η υποψία ότι προσπαθούν να εισέλθουν χωρίς να υποβληθούν στους συνοριακούς ελέγχους, καθώς επίσης και διάφορων περιστατικών που μπορεί να προκύψουν από την επιτήρηση των θαλάσσιων συνόρων με πιο πιθανή την περίπτωση της έρευνας και διάσωσης (SAR). Αν και η έρευνα και η διάσωση δεν αποτελεί κύρια αποστολή της Frontex, εντούτοις κατά την διάρκεια τέτοιου είδους επιχειρήσεων από τα κράτη μέλη είναι υποχρεωμένη να συμβάλλει βάση των διεθνών κανόνων που έχουν θεσπιστεί για τα άτομα που βρίσκονται σε κίνδυνο στην θάλασσα⁷⁸. Αυτό που θα πρέπει να λάβουμε υπόψη μας είναι ότι τα πλοία τα οποία μεταφέρουν μετανάστες συνήθως δεν τηρούν όλους τους κανόνες ναυσιπλοΐας και αξιολοΐας σε συνδυασμό με την φόρτωση παραπάνω ατόμων από αυτά που μπορούν να δεχτούν. Αυτές οι συνθήκες έχουν σαν αποτέλεσμα την πρόκληση ναυαγίων γι' αυτό τον λόγο οι επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης είναι πολύ σημαντικές.

Σε συνέχεια του παραπάνω ένα ακόμα πρόβλημα που καλείται να αντιμετωπίσει είναι ότι πολλές από τις επιχειρήσεις που αναλαμβάνει η Frontex εξελίσσονται σε κοινές επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης με το κράτος μέλος που είναι υπεύθυνο. Αν και οι επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης δεν συμπεριλαμβάνονται στο επιχειρησιακό σχεδιασμό της Frontex. Σύμφωνα με την ατζέντα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη μετανάστευση είναι πολύ σημαντικό και πρωταρχικός στόχος να σωθούν όσο το δυνατόν περισσότεροι άνθρωποι που βρίσκονται σε κίνδυνο στην θάλασσα⁷⁹. Αν και πολλές από τις αρμοδιότητες για την διασφάλιση των συνόρων έχουν μεταφερθεί από τα κράτη μέλη στην Ε.Ε. παρόλα αυτά την ευθύνη για τις επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης την έχουν τα κράτη μέλη.

Η ύπαρξη νομικά δεσμευτικών κανόνων για τις επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης από την μεριά της Ε.Ε. είχε σαν αποτέλεσμα τις έντονες αντιδράσεις για το μέτρο αυτό κυρίως από τα παράκτια κράτη του νότου (Ελλάδα, Κύπρο, Ιταλία, Ισπανία, Μάλτα, Γαλλία). Η παραπάνω αντίδραση οφείλονταν στον κίνδυνο που υπήρχε για την ανάγκη λήψης νέων

⁷⁷ Papastavridis Efthymios, « 'Fortress Europe' and FRONTEX: Within or Without International Law? », *Nordic Journal of International Law*, τευχ. 79 (2010), σσ. 75-111, σελ 84

⁷⁸ Vara Juan Santos, « In Deep Water: Towards a Greater Commitment for Human Rights in Sea Operations Coordinated by Frontex? », *European Journal of Migration and Law*, τευχ. 18 (2016), σσ. 65-87, σελ 70
Vara Juan Santos, « In Deep Water: Towards a Greater Commitment for Human Rights in Sea Operations Coordinated by Frontex? », *European Journal of Migration and Law*, τευχ. 18 (2016), σσ. 65-87, σελ 72

μέτρων και δημιουργίας νέων υποχρεώσεων στα παράκτια κράτη. Τελικώς τα κράτη αυτά υποχώρησαν υπό τον όρο οι κανόνες που αφορούν την έρευνα και διάσωση να μην εφαρμόζονται στις εθνικές τους επιχειρήσεις, όπως η επιχείρηση Mare Nostrum που αναπτύχθηκε από την Ιταλία στη Μεσόγειο Θάλασσα⁸⁰. Αυτό που τονίζεται από την μεριά της Frontex είναι ότι δεν αντικαθιστούν τις υποχρεώσεις που έχει το παράκτιο κράτος στις επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης, αλλά συμβάλλουν με τα μέσα που διαθέτουν σε αυτές.

Επίσης μία σημαντική αλλά πολύπλοκη αρχή που πρέπει να ακολουθήσει τόσο η Frontex όσο και τα κράτη μέλη της Ε.Ε. είναι η αρχή της μη επαναπροώθησης. Το βασικό ζήτημα που προκύπτει από τον εφαρμογή της παραπάνω αρχής είναι αν έχουν το δικαίωμα τα κράτη μέλη να μην επιστρέφουν ή να απορρίπτουν άτομα που χρειάζονται διεθνή προστασία σε τρίτες χώρες⁸¹. Θα πρέπει όμως να επικεντρωθούμε κυρίως στον τρόπο δράσης που θα πρέπει να καθοριστεί όταν τα άτομα είναι επιβιβασμένα σε ένα σκάφος που έχει συλληφθεί στην ανοιχτή θάλασσα ή στα χωρικά ύδατα μίας τρίτης χώρας⁸². Είναι πολύ σημαντικό να υπάρχει ένας προκαθορισμένος τρόπος δράσης αφού ανάλογα με αυτόν το κράτος μέλος ή Ε.Ε. μπορεί να κατηγορηθεί ότι δεν εφαρμόζει το Διεθνές Δίκαιο ενώ περιορίζει και την ναυσιπλοΐα στην ανοιχτή θάλασσα .

Σύμφωνα με το άρθρο 33 της Σύμβασης για τους Πρόσφυγες του 1951 απαγορεύεται η μεταφορά ενός ατόμου σε μία χώρα όπου αυτό μπορεί να διατρέχει πραγματικό κίνδυνο για να βασανιστεί ή να κακομεταχειριστεί. Το παραπάνω άρθρο ισχύει ακόμα και όταν το άτομο επιβιβάστηκε ή επέστρεψε σε μία τρίτη χώρα όπου βασανίστηκε ακόμα και αν αυτή η χώρα ήταν ο προορισμός του. Οπότε θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη από την Ε.Ε. όταν νόμιμα επαναπροωθεί ένα άτομο σε μία τρίτη χώρα εκτός Ε.Ε., ότι στη χώρα αυτή θα πρέπει να τηρούνται τα ανθρώπινα δικαιώματα, ώστε να εξασφαλίζεται ότι δε θα βασανιστεί ή θα κακομεταχειριστεί. Για αυτόν τον λόγο σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Σύμβαση Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων (ΕΣΔΑ) , θα πρέπει να αξιολογούνται οι συνθήκες που επικρατούν στη χώρα όπου τα άτομα που αποβιβάστηκαν ή αναγκάστηκαν να εισέλθουν εναντίον των προτύπων του άρθρου 3 της ΕΣΑΔ.

Το βασικό ζητούμενο το οποίο προκύπτει είναι αν ο κανόνας της μη επαναπροώθησης ισχύει και εκτός των χωρικών εδαφών, δηλαδή στην ανοιχτή θάλασσα καθώς δεν έχει συμπεριληφθεί στην γνωμοδότηση της Έπατης Αρμοστείας των Ηνωμένων Εθνών για τους Πρόσφυγες (UNHCR):

Ένα κράτος δεσμεύεται από την υποχρέωσή του σύμφωνα με το άρθρο 33 παράγραφος 1 της σύμβασης του 1951, να μην επιστρέψουν οι πρόσφυγες σε κίνδυνο δίωξης όπου ασκεί αποτελεσματική δικαιοδοσία⁸³.

⁸⁰ Vara Juan Santos, « In Deep Water: Towards a Greater Commitment for Human Rights in Sea Operations Coordinated by Frontex?», *European Journal of Migration and Law* , τευχ. 18 (2016), σσ. 65-87, σελ 74

⁸¹ Vara Juan Santos, « In Deep Water: Towards a Greater Commitment for Human Rights in Sea Operations Coordinated by Frontex?», *European Journal of Migration and Law* , τευχ. 18 (2016), σσ. 65-87, σελ 76

⁸² Vara Juan Santos, « In Deep Water: Towards a Greater Commitment for Human Rights in Sea Operations Coordinated by Frontex?», *European Journal of Migration and Law* , τευχ. 18 (2016), σσ. 65-87, σελ 76

⁸³ UNHCR, Advisory Opinion on the Extraterritorial Application of Non-Refoulement Obligations under the 1951 Convention Relating to the Status of Refugees and its 1967 Protocol , 26.01.2007, σελ 17

Η εκτός χωρικών εδαφών εφαρμογή των ανθρωπίνων δικαιωμάτων και κατά κύριο λόγο η αρχή της μη επαναπροώθησης στις ναυτικές επιχειρήσεις παρακολούθησης συνοψίστηκαν στην υπόθεση *Xhavara*⁸⁴. Στην συγκεκριμένη περίπτωση 16 αλβανοί πρόσφυγες που είχαν επιβιώσει, όταν το σκάφος *Kateri i Rades*, βυθίστηκε σε σύγκρουση με το ιταλικό ναυτικό πλοίο *Sibilia* στα στενά του Οτράντο⁸⁵ στο σημείο που απεικονίζεται στην παρακάτω εικόνα:



Πηγή: https://en.wikipedia.org/wiki/Tragedy_of_Otranto#/media/File:Tragedy_of_Otranto.png

Για το περιστατικό κατήγγειλαν την στάση που τήρησαν τόσο η Ιταλία όσο και η Αλβανία για παραβίαση του δικαιώματος στη ζωή βάσει του άρθρου 2 της ΕΣΔΑ. Σύμφωνα με το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων παρότι το περιστατικό συνέβη περίπου 35 ναυτικά μίλια από την ακτή της Ιταλίας και οι αιτούντες βρίσκονταν στην ανοικτή θάλασσα, εκτός του εδάφους της Ιταλίας και της Αλβανίας, δεν συνεπάγεται ότι δεν είχαν δικαιοδοσία. Το δικαστήριο έκρινε ότι οι δραστηριότητες παρακολούθησης της

⁸⁴ Papastavridis Efthymios, « 'Fortress Europe' and FRONTEX: Within or Without International Law? », *Nordic Journal of International Law*, τευχ. 79 (2010), σσ. 75-111, σελ 104

⁸⁵ https://en.wikipedia.org/wiki/Tragedy_of_Otranto προσπελάστηκε την 09 Ιουνίου 2018

Ιταλίας που επεκτεινόταν στα διεθνή ύδατα και στα χωρικά ύδατα της Αλβανίας καθιστούσαν το περιστατικό υπό την ιταλική δικαιοδοσία⁸⁶.

Σε συνέχεια της παραπάνω απόφασης τα κράτη τα οποία παρακολουθούν την κατάσταση ευθύνονται για την μεταχείριση των προσώπων που είναι επιβιβασμένα σε παρακείμενα σκάφη στην ανοικτή θάλασσα και βασικά πρέπει να τηρούν την αρχή της μη επαναπροώθησης. Οπότε κάθε φορά που κάποιο πλοίο κάποιου κράτους μέλους σταματά και ελέγχουν ένα πλοίο το οποίο θεωρείται ύποπτο για παράνομη μεταφορά μεταναστών στην ανοικτή θάλασσα θα πρέπει να συμμορφώνονται με την αρχή της μη επαναπροώθησης.

Στις διεθνείς επιχειρήσεις που λαμβάνει μέρος η Frontex υπάρχει η πιθανότητα να παρεμποδίζουν τα σκάφη στα χωρικά ύδατα του Κράτους από το οποίο αναχώρησαν. Τα άτομα που βρίσκονται επί των πλοίων αυτών δεν έχουν ακόμη διασχίσει διεθνή σύνορα και επομένως δεν πληρούν τις προϋποθέσεις για να θεωρηθούν πρόσφυγες, οπότε σε μία πρώτη ανάγνωση υπάρχει η δυνατότητα της επαναπροώθησης στο κράτος από το οποίο αναχώρησαν. Παρόλα αυτά, στο πλαίσιο των ανθρωπίνων δικαιωμάτων δεν συμβαίνει το ίδιο, καθώς υποχρεώνει τα κράτη να μην επαναπροωθήσουν τα άτομα που αντιμετωπίζουν κίνδυνο να υποστούν βασανιστήρια ή άλλες ανάλογες διώξεις. Ο βασικός κανόνας ο οποίος όμως έχει υιοθετηθεί από την Frontex είναι της μη επαναπροώθησης.

Ένα ακόμα από τα ζητήματα που μπορεί να ανακύψουν από κοινές επιχειρήσεις με τρίτες χώρες για τον έλεγχο των συνόρων ή της παράνομης μετανάστευσης εξαιρούνται από την ευθύνη για πιθανές παραβιάσεις των ανθρωπίνων δικαιωμάτων με βάση το ότι είναι υπό την εξουσία του παράκτιου κράτους⁸⁷. Σύμφωνα με τους κανόνες για την ευθύνη του κράτους, οι ενέργειες των οργάνων ενός κράτους είναι υπεύθυνο ένα άλλο κράτος μόνο όταν τα όργανα διατίθενται στο άλλο κράτος κατά τρόπον ώστε το άλλο κράτος ασκεί αποκλειστικό έλεγχο και διοίκηση σε αυτά⁸⁸. Στις περισσότερες των περιπτώσεων ο κανόνας ο οποίος ακολουθείται είναι ότι το κάθε κράτος έχει την ατομική του ευθύνη για παραβιάσεις των διεθνών κανόνων.

Ένα ακόμα πολύ λεπτό σημείο είναι η παρακολούθηση ενός πλοίου που πιστεύεται ότι μεταφέρει παράνομα μετανάστες. Η παρακολούθηση του πλοίου από τη Frontex επιτρέπεται μόνο κατόπιν έγκρισης του κράτους της σημαίας του πλοίου. Εξαιρεση αποτελεί άμα το συγκεκριμένο πλοίο εισέλθει εντός χωρικών υδάτων της Ε.Ε., τότε η Frontex έχει δικαιοδοσία τόσο παρακολούθησης όσο και ελέγχου του πλοίου. Μία ακόμα περίπτωση που δίνει δικαιοδοσία παρακολούθησης ή ακόμα και επέμβασης είναι η σύναψη διακρατικής συμφωνίας μεταξύ του κράτους της σημαίας και της Ε.Ε. ή κάποιας χώρας μέλος της.

⁸⁶ Papastavridis Efthymios, « 'Fortress Europe' and FRONTEX: Within or Without International Law? », *Nordic Journal of International Law*, τευχ. 79 (2010), σσ. 75-111, σελ 105

⁸⁷ Papastavridis Efthymios, « 'Fortress Europe' and FRONTEX: Within or Without International Law? », *Nordic Journal of International Law*, τευχ. 79 (2010), σσ. 75-111, σελ 107

⁸⁸ Papastavridis Efthymios, « 'Fortress Europe' and FRONTEX: Within or Without International Law? », *Nordic Journal of International Law*, τευχ. 79 (2010), σσ. 75-111, σελ 108

ΥΠΟΚΕΦΑΙΟ Γ.4:ΔΙΑΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

Οι διακρατικές επιχειρήσεις εξαιτίας της πολυπλοκότητας και της δυσκολίας ελέγχου των ευρωπαϊκών συνόρων είναι ο αποτελεσματικότερος τρόπος για την καταπολέμηση της παράνομης εισόδου των λαθρομεταναστών στην Ε.Ε.. Όμως οι επιχειρήσεις αυτές στηρίζονται συνήθως σε διμερείς συμφωνίες και έχουν κατηγορηθεί ότι παραβιάζουν τους διεθνείς κανόνες, περιορίζουν την ελευθερία της ναυσιπλοΐας και του δικαιώματος του ατόμου να φύγει από ένα μέρος όπου κινδυνεύει.

Η πρώτη διμερής συμφωνία που συνάφθηκε στην Ε.Ε. ήταν το 1997 μεταξύ της Ιταλίας και της Αλβανίας. Σύμφωνα με την οποία χορηγούνταν στην Ιταλία αρμοδιότητες επιβίβασης και ελέγχου σκαφών τα οποία ήταν ύποπτα για την μεταφορά λαθρομεταναστών, προκειμένου να κατασταλεί η παράνομη μεταφορά μεταναστών δια θαλάσσης από την Αλβανία στην Ιταλία. Με το πέρασμα των ετών και όσο οι μεταναστευτικές ροές αυξάνονταν προς τις χώρες της Ε.Ε. υπογράφηκαν και άλλες παρόμοιες διμερείς συνθήκες. Οι διμερείς αυτές συνθήκες που είχαν υπογραφεί έδωσαν την απαραίτητη νομική βάση που ήταν απαραίτητη προκειμένου η Frontex να μπορέσει να διεξάγει επιχειρήσεις εκτός συνόρων Ε.Ε.. Οι πρώτες επιχειρήσεις που διεξήχθησαν ήταν οι HERA II και III εντός αφρικανικών χωρικών υδάτων⁸⁹. Για τις επιχειρήσεις HEA5 η συναίνεση των παράκτιων κρατών ήταν απαραίτητη προκειμένου να μπορέσει η Frontex να εισέλθει στα χωρικά ύδατα τρίτης χώρας και να ασκήσει και να εκτελέσει την αποστολή της. Ειδικότερα οι συμφωνίες που σύναψε η Ισπανία με την Μαυριτανία και την Σενεγάλη προέβλεπαν στους όρους τους πολεμικά πλοία ή αεροπλάνα κράτους μέλους της ΕΕ να περιπολούν στα χωρικά ύδατα της Μαυριτανίας και της Σενεγάλης και να απαγορεύουν τα σκάφη που μεταφέρουν δυνητικούς μετανάστες από αυτά τα κράτη⁹⁰.

Η Frontex για να μπορέσει να εκτελέσει το έργο έχει συνάψει διακρατικές συμφωνίες με τις αρμόδιες αρχές διάφορων κρατών όπως η Ρωσία, την Ουκρανία, την Κροατία, τη Μολδαβία, τη Γεωργία, την Αλβανία, τη Σερβία, Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας, Βοσνία & Ερζεγοβίνη, ΗΠΑ και το Μαυροβούνιο προκειμένου να νομιμοποιήσει τον τρόπο ενεργείας της FRONTEX.

Παρά όμως τις συμφωνίες και την ενίσχυση του ρόλου της FRONTEX, η προσφυγική κρίση του 2016 που έπληξε κυρίως τις χώρες του Νότου και ειδικότερα άμεσα την Ελλάδα και μία χώρα εκτός Ε.Ε., την Τουρκία είχε σαν αποτέλεσμα την αίτηση συνδρομής βοήθειας του ΝΑΤΟ. Το ΝΑΤΟ αποδέχτηκε να συνδράμει με την ανάπτυξη μόνιμης ναυτικής δύναμης στο Αιγαίο Πέλαγος την SNMG2 που η αποστολή της είναι η παρακολούθηση και επιτήρηση στα χωρικά ύδατα της Ελλάδας και της Τουρκίας, καθώς και των διεθνών υδάτων⁹¹. Η

⁸⁹ Papastavridis Efthymios, « 'Fortress Europe' and FRONTEX: Within or Without International Law? », *Nordic Journal of International Law*, τευχ. 79 (2010), σσ. 75-111, σελ 88

⁹⁰ Papastavridis Efthymios, « 'Fortress Europe' and FRONTEX: Within or Without International Law? », *Nordic Journal of International Law*, τευχ. 79 (2010), σσ. 75-111, σελ 88

⁹¹ NATO FACT SHEET, OCTOBER 2016

παραπάνω επιχείρηση ήταν ιδιαίτερη και νέου τύπου αποστολή για το NATO, κάτι που όπως είναι φυσικό προκάλεσε διάφορες αντιδράσεις τόσο σε πολιτικό επίπεδο όσο και σε ανθρωπιστικό.

Ακόμα και σε αυτήν την επιχείρηση που μπορεί να θεωρηθεί κοινά αποδεκτή από τα συμβαλλόμενα μέλη καθώς επίσης και από τους Διεθνείς Οργανισμούς, προκύπτει ένα καίριο ερώτημα που σχετίζεται με το αν και με ποιόν τρόπο η SNMG2 έχει το δικαίωμα να ειδοποιήσει τις αρχές της Ελλάδας και της Τουρκίας με σκοπό να επιστρέψουν στην χώρα από όπου ξεκίνησαν πλοία ή άλλα πλωτά μέσα στα οποία επιβαίνουν (ή φέρεται ότι επιβαίνουν) άτομα που προσπαθούν να εισέλθουν σε μία χώρα παράνομα με σκοπό να αιτηθούν άσυλο, χωρίς να τους δοθεί το δικαίωμα να αιτηθούν άσυλο.

Η προσφυγική κρίση του 2015 δεν προκάλεσε την ανάγκη να ληφθούν μέτρα μόνο στην Ανατολική-Νοτιοανατολική Μεσόγειο με την επιχείρηση SNMG2 αλλά δημιούργησε την ανάγκη να υπάρξει παράλληλα και μία δεύτερη επιχείρηση στην Κεντρική και Νότια Μεσόγειο. Στις 18 Μαΐου 2015 με απόφαση της ΚΕΠΠΑ αποφασίστηκε άρχισε στρατιωτική επιχείρηση με αποστολή την εξάρθρωση των παράνομων δικτύων μεταφοράς και εμπορίας ανθρώπων⁹². Στις 28 Σεπτεμβρίου 2015 αρχίζει η δεύτερη φάση της επιχείρησης και μετονομάζεται σε "Operation Sophia" από το όνομα ενός μωρό που γεννήθηκε σε πλοίο που συμμετείχε στην επιχείρηση, όταν διέσωσε την μητέρα του στις 22 Αυγούστου 2015 ανοιχτά των ακτών της Λιβύης⁹³.

Για να επιτευχθεί ο παραπάνω στόχος η επιχείρηση Sophia έχει σχεδιαστεί να εκτελεστεί σε τέσσερις φάσεις. Ο κύριος στόχος της πρώτης φάσης ήταν η ανάπτυξη των δυνάμεων με περιπολίες στην ανοιχτή θάλασσα και η συλλογή πληροφοριών σχετικά με τον τρόπο διακίνησης των μεταναστών⁹⁴. Η δεύτερη φάση περιλαμβάνει την αναζήτηση, επιβίβαση και κατάσχεση των σκαφών που συμμετείχαν σε λαθρεμπόριο ή την παράνομη μεταφορά στην ανοιχτή θάλασσα. Στην συνέχεια της δεύτερης φάσης στόχος είναι η επέκταση της δράσης στα χωρικά ύδατα της Λιβύης, είτε με εντολή από το UNSC, είτε με την έγκριση της κυβέρνησης της Λιβύης. Όπως ήταν αναμενόμενο ούτε ο UNSC⁹⁵ ούτε η κυβέρνηση της Λιβύης έδωσαν την εν λόγω άδεια, αλλά επέτρεψαν την ΕΕ και άλλους οργανισμούς όπως το NATO να κάνει επιβίβαση και έλεγχο ύποπτων σκαφών στην ανοιχτή θάλασσα⁹⁶. Στην τρίτη φάση θα ληφθούν πιο ενεργητικά μέσα με σκοπό την ενεργή καταπολέμηση των δικτύων των λαθρεμπόρων. Η τέταρτη φάση περιλαμβάνει την ολοκλήρωση της επιχείρησης με την απομάκρυνση των δυνάμεων⁹⁷. Στις 20 Ιουνίου 2016 ανανεώθηκε η διάρκεια της επιχείρησης για ένα ακόμα χρόνο, ενώ τέθηκαν ακόμα δύο στόχοι. Ο πρώτος είναι η εκπαίδευση του ναυτικού και της ακτοφυλακής της Λιβύης, ενώ ο δεύτερος είναι να συνδράμουν στην απόφαση του ΟΗΕ για το εμπάργκο όπλων στην

⁹² ΕΕ απόφαση ΚΕΠΠΑ 2015/778 18 Μαΐου 2015

⁹³ <http://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2015/09/28/eunavfor/pdf> προσπελάστηκε την 09 Ιουνίου 2018

⁹⁴ <https://wikileaks.org/eu-military-refugees/EEAS/EEAS-2016-126> προσπελάστηκε την 09 Ιουνίου 2018

⁹⁵ UNSCR. (2015, October 9). UN Security Council resolution 2240. UN Doc S/ RES/2240

⁹⁶ UNSCR. (2015, October 9). UN Security Council resolution 2240. UN Doc S/ RES/2240

⁹⁷ <https://wikileaks.org/eu-military-refugees/EEAS/EEAS-2016-126> προσπελάστηκε την 09 Ιουνίου 2018

Λιβύη⁹⁸. Από τον Νοέμβριο του 2016 η επιχείρηση Sophia ενισχύθηκε από την επιχείρηση SEA GUARDIAN του NATO⁹⁹. Ακόμα στις 25 Ιουλίου 2017 αποφασίστηκε η συνέχιση της επιχείρησης μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2018 με την θέσπιση μηχανισμού παρακολούθησης της εκπαίδευσης των εκπαιδευόμενων της Λιβυκής Ακτοφυλακής. Επιπλέον διεξάγει νέες δραστηριότητες επιτήρησης και συλλογής πληροφοριών για την καταπολέμηση της παράνομης εξαγωγής πετρελαίου από την Λιβύη σύμφωνα με τις αποφάσεις του UNSCR 2146 (2014) και 2362 (2017). Ενώ συμφωνήθηκε και η ενίσχυση των δυνατοτήτων ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των υπηρεσιών επιβολής του νόμου των κρατών μελών, μέσω της FRONTEX και της EUROPOL¹⁰⁰. Τέλος στις 14 Ιουλίου 2018 αποφασίστηκε η δημιουργία μονάδος πληροφοριών, στο πλαίσιο της επιχείρησης Sophia, με την συμμετοχή 10 μελών από τις αρμόδιες αρχές της ΕΕ και οργανισμούς της, όπως η FRONTEX και η EUROPOL με στόχο την βελτίωση της ανταλλαγής των πληροφοριών μεταξύ τους¹⁰¹.

Παραπάνω αναλύσαμε τον τρόπο δράσης και τους στόχους της επιχείρησης Sophia, ωστόσο όμως δημιουργούνται σοβαρά νομικά ζητήματα σχετικά με τον τρόπο δράσης της. Ένα από τα βασικά ζητήματα που πρέπει να εξετάσουμε, καθώς περιορίζεται η ελευθερία της ναυσιπλοΐας στην ανοιχτή θάλασσα, είναι το δικαίωμα επίσκεψης ύποπτων πλοίων στην ανοιχτή θάλασσα. Σύμφωνα με το άρθρο 110 του UNCLOS ορίζεται το δικαίωμα επίσκεψης στα πολεμικά πλοία σε πλοία που υπάρχουν εύλογες υποψίες ότι διαπράττουν ορισμένες παράνομες δραστηριότητες οι οποίες είναι η 1. Η πειρατεία 2. Το δουλεμπόριο 3. Η μη εξουσιοδοτημένη ραδιοφωνική μετάδοση 4. Η απουσία ιθαγένειας στο πλοίο 5. Που φέρουν σημαία μια άλλης χώρας ή αρνούνται να επιδείξουν την σημαία τους, ενώ στην πραγματικότητα είναι ίδιας ιθαγένειας με το πολεμικό πλοίο¹⁰².

Επίσης σύμφωνα με το πρωτόκολλο κατά της λαθραίας διακίνησης μεταναστών του 2000 άρθρο 8 παράγραφος 2 έχει το δικαίωμα επίσκεψης ενός πλοίου με σημαία άλλης χώρας όταν:

Ένα συμβαλλόμενο κράτος έχει βάσιμους λόγους να υποπτεύεται ότι ένα σκάφος που ασκεί ελεύθερη ναυσιπλοΐα σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο και φέρει τη σημαία ή εμφανίζει τα σήματα καταχωρίσεως άλλου συμβαλλόμενου κράτος με το πρωτόκολλο κατά της λαθραίας διακίνησης μεταναστών δια θαλάσσης μπορεί να ειδοποιήσει το κράτος σημαίας, να ζητήσει επιβεβαίωση του μητρώου του και, εάν επιβεβαιωθεί, να ζητήσει άδεια από το κράτος σημαίας να ζητήσει έγκριση να λάβει τα κατάλληλα μέτρα σχετικά με το εν λόγω σκάφος. Το κράτος σημαίας του πλοίου μπορεί να εξουσιοδοτήσει το αιτούν κράτος, μεταξύ άλλων: α) Να επιβιβαστεί στο σκάφος. β) Να αναζητά το σκάφος. και γ) εάν διαπιστωθεί ότι το πλοίο είναι αναμειγμένο σε λαθρεμπόριο μεταναστών δια θαλάσσης, να λάβουν τα κατάλληλα μέτρα σε

⁹⁸ <http://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2017/07/25/eunavformed-sophia-mandate-extended/> προσπελάστηκε την 09 Ιουνίου 2018

⁹⁹ <https://mc.nato.int/missions/operation-sea-guardian.aspx> προσπελάστηκε την 09 Ιουνίου 2018

¹⁰⁰ <http://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2017/07/25/eunavformed-sophia-mandate-extended/> προσπελάστηκε την 09 Ιουνίου 2018

¹⁰¹ <http://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2018/05/14/eunavfor-med-operation-sophia-operation-to-contribute-to-better-information-sharing-on-crime-in-the-mediterranean/> προσπελάστηκε την 09 Ιουνίου 2018

¹⁰² UNCLOS 1833 UNTS 397

σχέση με το σκάφος και τα πρόσωπα και φορτίου επί του σκάφους, σύμφωνα με την νομοθεσία του κράτους σημαίας¹⁰³.

Όπως μπορούμε να καταλάβουμε το παραπάνω νομοθετικό πλαίσιο δεν δίνει το δικαίωμα της επίσκεψης σε πλοία που φέρουν σημαία κράτους άλλης χώρας που δε συμμετέχει στην επιχείρηση Sophia. Το άρθρο 110 του UNCLOS δεν δίνει το δικαίωμα επίσκεψης στην ανοιχτή θάλασσα από πολεμικό πλοίο σε πλοίο που μεταφέρει παράνομα μετανάστες. Ενώ από την άλλη μεριά σύμφωνα με το πρωτόκολλο κατά της λαθραίας διακίνησης μεταναστών χρειάζεται η ρητή εξουσιοδότηση του κράτους σημαίας, καθώς ούτε σιωπηρή συγκατάθεση ούτε η μερική συγκατάθεση του πλοιάρχου του σκάφους επαρκεί για την ενεργοποίηση του άρθρου 8 παράγραφος 2 του πρωτοκόλλου¹⁰⁴. Επομένως βάση των παραπάνω μόνο στα ανιθαγενή πλοία, και στα πλοία που έχουν άδεια από το κράτος της σημαίας τους έχουν το δικαίωμα επίσκεψης.

Ωστόσο ακόμα μία περίπτωση που επιτρέπεται η επίσκεψη σε πλοία στην ανοιχτή θάλασσα σύμφωνα με την απόφαση 2240 του UNSC είναι όταν:

Τα κράτη μέλη, ενεργώντας σε εθνικό επίπεδο ή μέσω περιφερειακών οργανισμών [της ΕΕ], να επιθεωρήσουν πλοία στην ανοιχτή θάλασσα από τις ακτές της Λιβύης που έχουν βάσιμους λόγους να υποπτεύονται ότι χρησιμοποιούνται το λαθρεμπόριο μεταναστών ή την εμπορία ανθρώπων από τη Λιβύη, υπό την προϋπόθεση ότι τα εν λόγω κράτη μέλη και οι περιφερειακές οργανώσεις καταβάλλουν ενέργειες καλής θέλησης για να λάβουν τη συναίνεση του κράτους σημαίας του σκάφους πριν από τη χρήση της αρχής που περιγράφεται στην παρούσα παράγραφο¹⁰⁵.

Η 2240 απόφαση του UNSC είναι πολύ σημαντική, καθώς είναι η πρώτη φορά που ενέκρινε τις επιθεωρήσεις πλοίων στην ανοιχτή θάλασσα με σκοπό την καταπολέμηση του λαθρεμπορίου μεταναστών και της εμπορίας ανθρώπων στη θάλασσα, αφού πρώτα έχουν ληφθεί όλες οι ενέργειες καλής θέλησης για να εξασφαλιστεί η συναίνεση του κράτους σημαίας¹⁰⁶.

Θα πρέπει να μελετήσουμε τον τρόπο ενεργείας των αποστολών αποτροπής που αναλαμβάνει η επιχείρηση Sophia. Οι επιχειρήσεις αποτροπής διέπονται από συγκεκριμένες προϋποθέσεις και λεπτομερείς διαδικασίες που αναγράφονται στους Κανόνες Εμπλοκής. Λόγω των ειδικών συνθηκών που αντιμετωπίζουν οι λαθρέμποροι μεταναστών ή οι διακινητές ανθρώπων, είναι σαφές ότι τα μέτρα που λαμβάνονται θα πρέπει να είναι σε πλήρη συμμόρφωση με το διεθνές δίκαιο για τα ανθρώπινα δικαιώματα, όπως επίσης θα πρέπει να εξασφαλίζουν την ασφάλεια των ατόμων επί του σκάφους ως ύψιστη

¹⁰³ Protocol against the Smuggling of Migrants by Land, Sea and Air, supplementing the United Nations Convention against Transnational Organized Crime, 2241 UNTS 507.

¹⁰⁴ Papastavridis Efthimios, «EUNAVFOR Operation Sophia and the International Law of the Sea», *MARITIME SAFETY AND SECURITY LAW JOURNAL*, τευχ. 2 (2016), σσ. 57-72, σελ. 62

¹⁰⁵ UNSC Res 2240, παρ. 7

¹⁰⁶ Papastavridis Efthimios, «EUNAVFOR Operation Sophia and the International Law of the Sea», *MARITIME SAFETY AND SECURITY LAW JOURNAL*, τευχ. 2 (2016), σσ. 57-72, σελ.64

προτεραιότητα για να αποφευχθεί η βλάβη στο θαλάσσιο περιβάλλον ή η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας του¹⁰⁷.

Η ΕΕ μέσω των διακρατικών επιχειρήσεων και κυρίως με την επιχείρηση Sophia και SNMG2 προσπαθεί να αντιμετωπίσει το πρόβλημα της παράνομης εισόδου μεταναστών στην Ένωση εφαρμόζοντας το Διεθνές Δίκαιο και τα ανθρώπινα δικαιώματα.

¹⁰⁷ Papastavridis Efthimios, «EUNAVFOR Operation Sophia and the International Law of the Sea», MARITIME SAFETY AND SECURITY LAW JOURNAL, τευχ. 2 (2016), σσ. 57-72, σελ. 66

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ: “ Ο ΠΟΛΕΜΟΣ ΤΩΝ ΤΑΝΚΕΡ ” 1980-1988 ΣΤΟΝ ΠΕΡΣΙΚΟ ΚΟΛΠΟ

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ.1: ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Μία ακόμα περίοδο κρίσης που περιόρισε την ελευθερία της ναυσιπλοΐας είναι ο πόλεμος των τάνκερ, όπως ονομάστηκε στην διεθνή βιβλιογραφία, στον Περσικό Κόλπο που ήταν απόρροια του Ιρανό-ιρακινού πολέμου που είχε εξαπλωθεί στην ευρύτερη περιοχή . Σε μία προσπάθεια του Ιράκ να αναγκάσει το Ιράν να αποδεχτεί την κατάπαυση του πυρός , το Ιράκ επιτέθηκε σε πετρελαιοφόρα πλοία του Ιράν . Μία τέτοια ενέργεια όπως ήταν αναμενόμενο είχε σαν αποτέλεσμα την αντίδραση του Ιράν που επιτίθονταν σε πλοία που είχαν προορισμό το Ιράκ και είχαν σημαίες κράτους που βοηθούσαν το Ιράκ οικονομικά ,όπως η Σαουδική Αραβία και το Κουβέιτ¹⁰⁸. Ως αποτέλεσμα στις επιθέσεις του Ιράν στους συμμάχους του Ιράκ ήταν οι ΗΠΑ να εμπλακούν σε έναν μικρής κλίμακας ναυτικό πόλεμο με το Ιράν που ονομάστηκε ο “ Πόλεμος των Τάνκερ ”¹⁰⁹. Με μεγάλες απώλειες για το εμπορικό ναυτικό, καθώς παραπάνω από 400 ναυτικοί του εμπορικού ναυτικού έχασαν την ζωή τους και 500 εμπορικά πλοία υπέστησαν ζημιές¹¹⁰.

Ο “ Πόλεμος των Τάνκερ ” είναι μία περίοδος που περιορίστηκε η ελευθερία της ναυσιπλοΐας στον Περσικό Κόλπο σε μία περίοδο κρίσης της ευρύτερης περιοχής λόγω του Ιρανό-ιρακινού πολέμου . Θα πρέπει να τον εξετάσουμε διεξοδικά προκρινόμενου να μπορέσουμε να διεξάγουμε ασφαλή στοιχεία σχετικά ποιόν τρόπο περιορίστηκε η ναυσιπλοΐα σε μία περιοχή πολύπλοκη όπως είναι ο Περσικός Κόλπος και έχοντας αντικρουόμενα συμφέροντα διάφορες χώρες. Είναι μία υπόθεση που μπορεί να χαρακτηριστεί «υβριδική» καθώς συνδυάζει το δίκαιο της Θάλασσας στην ειρήνη με το δίκαιο του πολέμου της θάλασσας¹¹¹. Ο “ Πόλεμος των Τανκέρ ” είναι ο πιο πιθανός τύπος ναυτικού πολέμου που μπορεί να διεξαχθεί στις μέρες μας, καθόσον είναι μικρός σε ένταση , ασύμμετρος και περιλαμβάνει παραδοσιακές ναυτικές δυνάμεις μαζί με μη-κρατικές-παράτυπες δυνάμεις ικανές όμως να επηρεάσουν την περιφερειακή πολιτική και την παγκόσμια αγορά¹¹².

Το σημαντικό αυτό ζήτημα, για να μπορέσουμε να εξάγουμε τα ορθά συμπεράσματα, θα πρέπει να το εξετάσουμε τόσο από την πλευρά του Δικαίου της Θάλασσας όσο και από την πλευρά του Δικαίου του πολέμου της Θάλασσας λαμβάνοντας σοβαρά υπόψη μας την γεωγραφική ιδιαιτερότητα του Περσικού Κόλπου και τα στενά του Ορμούζ

¹⁰⁸ Crist David, «Gulf of Conflict A History of U.S.-Iranian Confrontation at Sea», *Policy Focus* , τευχ. 95 (2009) σσ. 1-32 , σελ.1

¹⁰⁹ Kraska James, «Legal Vortex in the Strait of Hormuz», *Virginia Journal of International Law* , τευχ. 54 (2013), σσ. 324-366 ,σελ 331.

¹¹⁰ Kraska James, «Legal Vortex in the Strait of Hormuz», *Virginia Journal of International Law*, τευχ. 54 (2013), σσ. 324-366 σελ 331.

⁹² Kraska James και Pedrozo Raul, *International Maritime Security Law*, Leiden-Boston, Martinus Njihuf (2013) σελ 9.

¹¹² Kraska James και Pedrozo Raul, *International Maritime Security Law*, Leiden-Boston, Martinus Njihuf(2013) , σελ 9.

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ.2:ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΚΑΙ Ο “ ΠΟΛΕΜΟΣ ΤΩΝ ΤΑΝΚΕΡ ”

Θα πρέπει αρχικά να εξετάσουμε το παραπάνω φαινόμενο από την οπτική γωνία του Δικαίου της Θάλασσας αν και δεν είναι μια υπόθεση που αφορά αποκλειστικά και μόνο το Δίκαιο της Θάλασσας καθώς κάποιιοι από τους εμπλεκόμενους είχαν λάβει μέρος άμεσα ή έμμεσα στον Ιρανό-ιρακινό πόλεμο του 1980-1988.

Για να θέσουμε το σωστό νομοθετικό πλαίσιο θα πρέπει να καθοριστούν ακριβώς οι κανόνες που διεπύταν βάσει του Διακαίου της Θάλασσας εκείνης της εποχής ο Περσικός Κόλπος και τα Στενά του Ορμούζ. Εκείνη την εποχή ο όρος της ΑΟΖ δεν ήταν ευρέως διαδεδομένος, δεδομένου ότι τα περισσότερα κράτη για την οριοθέτηση των δικαιοδοσιών τους στην θάλασσα χρησιμοποιούσαν την υφαλοκρηπίδα. Ένας χάρτης που θα μας βοηθούσε να έχουμε μία οπτική εικόνα των θαλάσσιων συνόρων που είχαν διαμορφωθεί στον Περσικό Κόλπο το 1973 είναι:



Πηγή: https://legacy.lib.utexas.edu/maps/middle_east_and_asia/persian_gulf_1973.jpg

Το καθεστώς της υφαλοκρηπίδας και τα δικαιώματα τα οποία είχαν σε αυτήν τα κράτη είχαν καθοριστεί ,είτε με μονομερείς διακηρύξεις ,είτε με συμφωνίες με τα απέναντι ή γειτονικά κράτη. Αυτές οι συμφωνίες καθόριζαν τα όρια μεταξύ των χωρών στην μέση γραμμή του Περσικού Κόλπου ή επεκτείνοντας το παράκτιο όριο προς την θάλασσα¹¹³. Οι κύριες διαφορές μεταξύ των παράκτιων κρατών δεν αφορούσαν την έκταση της υφαλοκρηπίδας , καθώς αυτή λόγω της γεωγραφικής διαμόρφωσης του πυθμένα δε μπορεί καθοριστεί, αλλά υπήρχαν έντονες διαφορές επί των παράκτιων νήσων¹¹⁴.

Με την σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας του 1982 οριοθετήθηκαν τα 12 ναυτικά μίλια ως η μέγιστη απόσταση που μπορεί το παράκτιο κράτος να οριοθετήσει την αιγιαλίτιδα ζώνη του , έχοντας πλήρη κυριαρχία στον εναέριο χώρο, στον βυθό και στο υπέδαφος. Παράλληλα καθόριζε την μεθοδολογία μέτρησης της αιγιαλίτιδας ζώνης και τους κανόνες που διέπουν την αβλαβή διέλευση .Ενδιαφέρον στοιχείο για το πόσο επωφελείς ήταν η παραπάνω σύμβαση για τα κράτη του Κόλπου είναι ότι μέχρι το τέλος του πολέμου τα 1988 όλα τα κράτη του Περσικού Κόλπου είχαν αιγιαλίτιδα ζώνη 12 ν.μ., ενώ το Ιράκ και το Ομάρ είχαν ρητά καθιερώσει τα πολεμικά τους πλοία να τα διέπουν οι κανόνες της αβλαβής διέλευσης των εμπορικών. Όπως ήταν αναμενόμενο σε μία περίοδο κρίσης και πολέμου όπως αυτήν που ερευνούμε υπήρχαν κάποιες παραβιάσεις της αιγιαλίτιδας ζώνης των παράκτιων κρατών . Ωστόσο θα εστιάσω σε δύο παραβιάσεις της αιγιαλίτιδας ζώνης της Σαουδικής Αραβίας από δύο Ιρανικές ναυτικές επιχειρήσεις. Αυτές οι ναυτικές επιχειρήσεις όπως έχουν καταγραφεί αποτελούν παραβίαση του Δικαίου της Θάλασσας που απαγορεύει την διέλευση πλοίων που είναι επιβλαβή για την ειρήνη, την ορθή λειτουργία ή την ασφάλεια του παράκτιου κράτους¹¹⁵.

Όταν υπάρχουν ένοπλες συγκρούσεις όπως είδαμε και στα προηγούμενα κεφάλαια τα παράκτια κράτη έχουν το δικαίωμα να κάνουν ναυτικό αποκλεισμό σε μία περιοχή κάτι τέτοιο δε συνέβη όμως και στον " Πόλεμο των Τάνκερ " . Αυτό όμως που θα πρέπει να εξετάσουμε είναι οι ενέργειες του Ιράν να διακόψουν την κίνηση πλοίων που είχαν σημαία κρατών που ήταν ουδέτερα με την σύγκρουση και είχαν ως προορισμό λιμένες κρατών του Κόλπου που και αυτά ήταν ουδέτερα. Τέτοιες ενέργειες περιορίζουν την ελευθερία της ναυσιπλοΐας βάση του Δικαίου της Θάλασσας, ενώ αποτελεί και παραβίαση του άρθρου 2 του χάρτη των Ηνωμένων Εθνών, στο μέτρο που οι ενέργειες αυτές απειλούσαν την εδαφική ακεραιότητα ή την πολιτική ανεξαρτησία¹¹⁶ . Σε συνέχεια των παραπάνω το Συμβούλιο Ασφαλείας του ΟΗΕ καταδίκασε το Ιράν για τις ενέργειες του.

Το Στενό του Ορμούζ με την νομική ιδιαιτερότητα του βάση του Δικαίου της Θάλασσας αποτέλεσε ένα σημαντικό θέμα στον " Πόλεμο των Τάνκερ " ,καθώς αποτελεί το μοναδικό σημείο διέλευσης για τα δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν πετρέλαιο στον Περσικό

¹¹³ Walker George, *The Tanker War 1980-88: Law and Policy*, Rhode Island, Naval War College, Newport (2000) ,σελ 256

¹¹⁴ Walker George, *The Tanker War 1980-88: Law and Policy*, Rhode Island, Naval War College, Newport (2000) ,σελ 259

¹¹⁵ Walker George, *The Tanker War 1980-88: Law and Policy*, Rhode Island, Naval War College, Newport (2000) ,σελ 268

¹¹⁶ Walker George, *The Tanker War 1980-88: Law and Policy*, Rhode Island, Naval War College, Newport (2000) ,σελ 278

Κόλπο. Σύμφωνα με την σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας του 1982 το Στενό του Ορμούζ που συνδέει τον Ινδικό Ωκεανό με τον Περσικό Κόλπο αποτελεί στενό που χρησιμοποιείται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα μεταξύ ενός τμήματος της ανοικτής θάλασσας ή ΑΟΖ και ένα άλλο μέρος της ανοικτής θάλασσας ή ΑΟΖ¹¹⁷. Η διέλευση από τα Στενά του Ορμούζ διέπεται από το 3 Κεφάλαιο του UNCLOS σύμφωνα με το οποίο όλα τα πλοία και αεροσκάφη έχουν το δικαίωμα της ελεύθερης ναυσιπλοΐας και της ελεύθερης διέλευσης χωρίς να επηρεάζουν τον ορθό τρόπο λειτουργίας και την ασφάλεια του παράκτιου κράτους¹¹⁸. Το άρθρο 44 απαγορεύει στα παράκτια κράτη των Στενών του Ορμούζ να αναστείλουν τη διέλευση για οποιοδήποτε σκοπό, συμπεριλαμβανομένων των στρατιωτικών ασκήσεων. Επιπλέον, το άρθρο 42 παράγραφος 2 δεν επιτρέπουν στα κράτη να υιοθετήσουν νόμους ή κανονισμούς που έχουν ως πρακτικό αποτέλεσμα την απαγόρευση, την παρεμπόδιση ή τον περιορισμό του δικαίωμα διέλευσης¹¹⁹.

Τόσο πριν όσο κατά την διάρκεια του "Πολέμου των Τάνκερ" το Ιράν απείλησε να κλείσει τα Στενά του Ορμούζ¹²⁰. Όπως ήταν αναμενόμενο οι ΗΠΑ και άλλα κράτη αντέδρασαν υποστηρίζοντας την ελευθέρια της ναυσιπλοΐας όλων των πλοίων που εισέρχονται ή εξέρχονται στον Κόλπο. Για να προστατευτούν τα εμπορικά πλοία που διέρχονταν τα Στενά του Ορμούζ συνοδεύονταν και από πολεμικά, δεδομένου ότι αυτή η ενέργεια είναι επιτρεπτή από το Δίκαιο της Θάλασσας, εφόσον δεν διαταράσσει την ελευθερία της ναυσιπλοΐας στα Στενά. Από την μεριά του το Ιράν για την καλύτερη διαχείριση της κυκλοφορίας των Στενών και κυρίως στον Κόλπο απαιτούσε την κοινοποίηση του εμπορικού πλοίου πριν εισέλθουν σε αυτόν ή προσεγγίσουν σε λιμάνια του. Βάση του Δικαίου της Θάλασσας δεν απαιτείται εκ των προτέρων κοινοποίηση του περάσματος των στενών από οποιονδήποτε εμπορικό πλοίο, και ασφαλώς όχι από οποιοδήποτε πολεμικό πλοίο ή κρατικό αεροσκάφος¹²¹. Τα εμπόλεμα κράτη επιτίθονταν σε πλοία ουδέτερης σημαίας που προσέγγιζαν ή ήταν εντός των Στενών παραβιάζοντας το Δίκαιο της Θάλασσας και περιορίζοντας την ελευθερία της ναυσιπλοΐας, καθώς είχαν καταστήσει επικίνδυνη την διέλευση οποιοδήποτε τύπου πλοίου από τα Στενά και υπήρχε ο κίνδυνος του βομβαρδισμού του χωρίς προειδοποίηση. Υπό αυτές τις συνθήκες επιτρεπόταν στα πολεμικά πλοία να αμυνθούν, και να βοηθήσουν τα εμπορικά πλοία που είχαν πληγεί¹²² δίνοντας το δικαίωμα στα αμερικάνικα πολεμικά πλοία να υπερασπιστούν τα εμπορικά πλοία από τα ιρανικά ταχύπλοα ή τις αεροπορικές επιθέσεις.

¹¹⁷ Walker George, *The Tanker War 1980-88: Law and Policy*, Rhode Island, Naval War College, Newport (2000), σελ 280

¹¹⁸ Kraska James και Pedrozo Raul, *International Maritime Security Law*, Leiden-Boston, Martinus Nijhoff (2013), σελ 222

¹¹⁹ Kraska James και Pedrozo Raul, *International Maritime Security Law*, Leiden-Boston, Martinus Nijhoff (2013), σελ 222

¹²⁰ Walker George, *The Tanker War 1980-88: Law and Policy*, Rhode Island, Naval War College, Newport (2000), σελ 284

¹²¹ Walker George, *The Tanker War 1980-88: Law and Policy*, Rhode Island, Naval War College, Newport (2000), σελ 285

¹²² Walker George, *The Tanker War 1980-88: Law and Policy*, Rhode Island, Naval War College, Newport (2000), σελ 285

Πολλοί άνθρωποι από την εν λόγω πρακτική κινδύνευσαν ή έχασαν την ζωή τους, όμως τα ουδέτερα κράτη, όπως ήταν αναμενόμενο, τήρησαν έναν από τους βασικούς κανόνες του Δικαίου της Θάλασσας που αφορά τα άτομα που βρίσκονται σε κίνδυνο στην θάλασσα περισυλλέγοντας επιζώντες από τις επιθέσεις τόσο σε εμπορικά όσο και πολεμικά πλοία.

Ακόμα μία τουλάχιστον υπόθεση που έχει καταγραφεί είναι στο Κουβέιτ, όταν εμπορικά ρυμουλκά αρνήθηκαν να ρυμουλκήσουν εμπορικά δεξαμενόπλοια. Τότε αμερικανοί ναυτικοί εθελοντές επάνδρωσαν ένα ρυμουλκό που ήταν εξοπλισμένο με εργαλεία εξόρυξης θαλάσσιων ναρκών χωρίς να μπορεί να καθοριστεί από τα αρχεία, αν αυτά τα ρυμουλκά ήταν υπό την αμερικάνικη ναυτική διοίκηση και αποτελούσαν μέρος του αμερικάνικου πολεμικού ναυτικού ή αν ανήκουν σε φυσικά πρόσωπα και επανδρώνονται από στρατιωτικό πλήρωμα, αλλά άνηκαν στο νηολόγιο του Κουβέιτ. Το σημαντικό σημείο είναι ότι τα ρυμουλκά αυτά δεν μπορούν να ενταχθούν ως πολεμικά στο πολεμικό ναυτικό της Αμερικής, παρόλο που αποτελούνται από πλήρωμα του πολεμικού ναυτικού¹²³.

Ο πόλεμος των τάνκερ ήταν μία σύγκρουση μεγάλης διάρκειας, διότι διήρκησε 8 χρόνια πολέμου επηρεάζοντας άμεσα την ναυσιπλοΐα στον Περσικό Κόλπο. Κατά την διάρκεια του όπως είδαμε και παραπάνω παρήγαγε περιστατικά που αφορούσαν σχεδόν το σύνολο του Δικαίου της Θάλασσας, ενώ την ίδια περίοδο ήταν σε εξέλιξη οι διαπραγματεύσεις της σύμβασης του Δικαίου της Θάλασσας .

¹²³ Walker George, *The Tanker War 1980-88: Law and Policy*, Rhode Island, Naval War College, Newport (2000) ,σελ. 299

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ.3: Ο ΠΟΛΕΜΟΣ ΤΩΝ ΤΑΝΚΕΡ ΚΑΙ ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΠΟΛΕΜΟΥ

Έχοντας εξετάσει τον " Πόλεμο των Τάνκερ " βάση του Δικαίου της Θάλασσας για να μπορέσουμε να έχουμε μία ολοκληρωμένη εικόνα για ένα τόσο δύσκολο ζήτημα θα πρέπει να το προσεγγίσουμε και από τη οπτική γωνία του Δικαίου του Ναυτικού Πολέμου, καθώς ο Ιρανό-ιρακινός πόλεμος (1980-1988) επηρέασε άμεσα την ελευθερία της ναυσιπλοΐας στην ευρύτερη περιοχή του Περσικού Κόλπου. Λόγω της ιδιαιτερότητας του " Πόλεμου των Τάνκερ " θα πρέπει να εξεταστεί ο γενικός κανόνας της ναυτικής ουδετερότητας , οι γενικοί κανόνες πολέμου της αναγκαιότητας και αναλογικότητας και μία σειρά από ζητήματα που αφορούν τα εμπορικά πλοία με σημαία ουδέτερης χώρας. Ένας χάρτης που θα μας βοηθήσει να κατανοήσουμε την κατάσταση που επικρατούσε στον Περσικό Κόλπο είναι:



ΠΗΓΗ: THE TANKER WAR, 1980-88: LAW AND POLICY 2013, GEORGE K. WALKER, U.S. NAVAL WAR COLLEGE INTERNATIONAL LAW STUDIES VOLUME 74, CHAPTER II

Για να μπορέσουμε να προσδιορίσουμε την αναγκαιότητα και αναλογικότητα μίας επιθετικής επιχείρησης το εγχειρίδιο του Σαν Ρέμο διατυπώνει με ακρίβεια τους κανόνες που πρέπει να διέπουν τις προληπτικές επιθετικές επιχειρήσεις :

(α) όσος σχεδιάζουν, αποφασίζουν ή εκτελούν μια επίθεση πρέπει να λαμβάνουν όλα τα εφικτά μέτρα να συγκεντρώσουν πληροφορίες που θα βοηθήσουν στον προσδιορισμό του αν θα γίνει ή όχι, λόγω των αντικειμένων που δεν είναι στρατιωτικοί στόχοι αλλά υπάρχουν σε μια περιοχή επίθεσης.

(β) υπό το πρίσμα των πληροφοριών που έχουν στη διάθεσή τους, εκείνοι που σχεδιάζουν, αποφασίζουν ή να εκτελέσουν μια επίθεση πρέπει να κάνουν ό, τι είναι εφικτό για να εξασφαλίσουν ότι οι επιθέσεις είναι περιορισμένες σε στρατιωτικούς στόχους.

(γ) λαμβάνουν επιπλέον όλες τις εφικτές προφυλάξεις κατά την επιλογή των μεθόδων και σημαίνει [του πολέμου] ... για να αποφευχθούν ή να ελαχιστοποιηθούν τα παράπλευρα θύματα ή ζημιές.

(δ) δεν είναι δυνατή η επίθεση σε περίπτωση που αναμένεται να προκαλέσει ασυμβίβαστα θύματα ή ζημιά. . . υπερβολικά σε σχέση με το συγκεκριμένο και άμεσο στρατιωτικό πλεονέκτημα που αναμένεται από την επίθεση στο σύνολό της · μια επίθεση ακυρώνεται ή αναστέλλεται αμέσως μόλις καταστεί προφανές ότι οι απώλειες ή οι ζημιές θα ήταν υπερβολικές.¹²⁴

Υπό το παραπάνω πρίσμα του εγχειριδίου του Σαν Ρέμο θα εξετάσουμε μία σειρά περιστατικών τα οποία συνέβησαν κατά την διάρκεια του " Πολέμου των Τάνκερ " . Στην προσπάθεια του Ιράκ να πλήξει σε οικονομικό επίπεδο το Ιράν στις 12 Αυγούστου 1982 ανακοίνωσε μία Ζώνη Στρατιωτικού Αποκλεισμού στον Περσικό Κόλπο(GMEZ), όπου οποιοδήποτε πλοίο ανεξάρτητος εθνικότητας θα ήταν στόχος, καθώς επίσης και τα δεξαμενόπλοια τα οποία ελλιμενίζονταν στο νησί Kharg. Το νησί Kharg ήταν στρατηγικής σημασίας για το Ιράν, επειδή ήταν ο κύριος εξαγωγικός σταθμός πετρελαίου του¹²⁵. Το Ιράν στις 29 Αυγούστου ανακοίνωσε ότι θα προστατεύσει την ναυτιλία, δημιουργώντας κομβία από ιρανικά και ουδέτερα εμπορικά πλοία που μετέφεραν πετρέλαιο από τα λιμάνια του βορείου Ιράν διευκολύνοντας τις παγκόσμιες εξαγωγές . Το Ιράκ το έως το 1984 επιτέθηκε σε όλα τα πλοία τα οποία εισήλθαν στην GMEZ με αποτέλεσμα οι ΗΠΑ να αλλάξουν την στάση τους προκειμένου να διατηρήσουν την ελευθερία της ναυσιπλοΐας στον Περσικό Κόλπο για τα ουδέτερα κράτη¹²⁶.

Η GMEZ που εξέδωσε το Ιράκ σε καμία περίπτωση δεν θα πρέπει να θεωρηθεί ως ναυτικός αποκλεισμός, γιατί κάτι τέτοιο δεν αποδεικνύεται από τα αρχεία, αφού δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις του ναυτικού αποκλεισμού όπως αναλύθηκαν στο πρώτο κεφάλαιο και κυρίως δεν υπάρχει στα επίσημα αρχεία ανακοίνωση έναρξης ναυτικού

¹²⁴ SAN REMO MANUAL ,12 Ιουνίου 1994, Κεφάλαιο 2 παρ.46

¹²⁵ Walker George, «The Tanker War 1980-88: Law and Policy» ,U.S. Naval War College International Law Studies, τευχ. 74 κεφ. II (2013), σσ. 1-14, σελ 6

¹²⁶ Walker George, «The Tanker War 1980-88: Law and Policy» , U.S. Naval War College International Law Studies, τευχ. 74 κεφ. II (2013), σσ. 1-14, σελ 7

αποκλεισμού που να αναγράφεται ο χρόνος έναρξης , η γεωγραφική περιοχή με ακριβή συντεταγμένες και μία περίοδο χάριτος προκειμένου να αποχωρήσουν από την περιοχή τα ουδέτερα πλοία και αεροσκάφη¹²⁷.

Ένα από κύρια ζητήματα στον "Πόλεμο των Τανκερ" ήταν οι επιθέσεις οι οποίες διεξήγαγαν τα εμπόλεμα κράτη σε δεξαμενόπλοια ή εμπορικά πλοία τα οποία έφεραν σημαία ουδέτερο κράτους. Το Ιράκ από τις αρχές του 1984 άρχισε να επιτίθεται σε δεξαμενόπλοια ουδέτερων χωρών όπως της Βρετανίας, Ινδίας και Τουρκίας, ενώ επιτέθηκαν σε Σαουδαραβικά δεξαμενόπλοια που βρίσκονταν εκτός GMEZ¹²⁸. Το Ιράν από την μεριά του και αυτό επιτέθηκε σε δεξαμενόπλοια με σημαία του Κουβέιτ και της Σαουδικής Αραβίας. Το σύνολο των ιρακινών επιθέσεων ήταν αεροπορικές, χωρίς να έχει προηγηθεί οπτική αναγνώριση του στόχου, καθώς το Ιράν είχε την ναυτική υπεροχή της περιοχής. Το Ιράκ πραγματοποίησε τις επιθέσεις στην ναυτιλία σε μία προσπάθεια του να πλήξει την οικονομία του Ιράν και να προκαλέσει το διεθνές ενδιαφέρον για τον Ιρανό-ιρακινό πόλεμο. Το Ιράν από την μεριά του ξεκίνησε και αυτό να επιτίθεται σε ουδέτερα δεξαμενόπλοια που προορίζονταν σε ουδέτερα λιμάνια σε μία προσπάθεια οι οικονομικοί υποστηρικτές του Ιράκ να το πιέσουν ώστε να σταματήσει τις επιθέσεις κατά των δεξαμενόπλοιων που προορίζονταν για τα λιμάνια του Khag¹²⁹.

Θα πρέπει να εξετάσουμε διάφορα ζητήματα που απορρέουν από Δίκαιο του Ναυτικού Πολέμου προκειμένου να μπορέσουμε να οριοθετήσουμε υπό ποιες συνθήκες μπορούν τα εμπόλεμα κράτη να επιτίθενται σε εμπορικά πλοία ουδέτερων κρατών χωρίς να υπάρχει σαφώς οριοθετημένος ναυτικός αποκλεισμός. Ένα πλοίο το οποίο φέρει σημαία του εχθρού διαθέτει εχθρικό χαρακτήρα. Άμα ένα πλοίο φέρει σημαία ουδέτερου κράτους δεν εδραιώνει απαραίτητα και τον ουδέτερο χαρακτήρα του, καθώς οποιοδήποτε εμπορικό πλοίο που ανήκει στον εχθρό έχει εχθρικό χαρακτήρα ανεξαρτήτως εάν λειτουργεί υπό ουδέτερη σημαία¹³⁰. Ένα ουδέτερο πλοίο ,σύμφωνα με το εγχειρίδιο του Σαν Ρέμο, μπορεί να χαρακτηριστεί εχθρικό :

α) Άμα πιστεύεται ότι υπάρχουν εύλογοι λόγοι ότι μεταφέρει λαθραία ή παραβιάζει έναν αποκλεισμό και μετά από προειδοποίηση αυτό σκοπίμως και αρνείται να σταματήσει, ή εκ προθέσεως αντιστέκονται στην επίσκεψη, έλεγχο ή σύλληψη.

(β) Συμμετέχει σε εμπόλεμες πράξεις για λογαριασμό του εχθρού.

γ) Ενεργεί ως βοηθός στις ένοπλες δυνάμεις του εχθρού ·

δ) Ενσωματώνονται ή βοηθούν το σύστημα πληροφοριών του εχθρού ·

¹²⁷ Walker George, *The Tanker War 1980-88: Law and Policy*, Rhode Island, Naval War College, Newport (2000) ,σελ 392.

¹²⁸ Walker George, «The Tanker War 1980-88: Law and Policy» , *U.S. Naval War College International Law Studies*, τευχ. 74 κεφ. II (2013), σσ. 1-14, σελ 8

¹²⁹ Walker George, «The Tanker War 1980-88: Law and Policy» , *U.S. Naval War College International Law Studies*, τευχ. 74 κεφ. II (2013), σσ. 1-14, σελ 8

¹³⁰ Walker George, *The Tanker War 1980-88: Law and Policy*, Rhode Island, Naval War College, Newport (2000) ,σελ.380

ε) Πλέει υπό συνοδεία πολεμικών πλοίων ή στρατιωτικών αεροσκαφών ·

(στ) Άμα συμβάλλουν αποτελεσματικά στη στρατιωτική δράση του εχθρού, π.χ. με τη μεταφορά στρατιωτικού υλικού, και δεν είναι εφικτό για τις επιτιθέμενες δυνάμεις να τοποθετήσουν πρώτα τους επιβάτες και το πλήρωμα σε ένα ασφαλές μέρος. Άμα οι περιστάσεις δεν το επιτρέπουν, πρέπει να τους δοθεί μια προειδοποίηση, ώστε να μπορούν να επαναπροσανατολιστούν, να εκφορτώσουν ή να λάβουν άλλες προφυλάξεις¹³¹.

Στο σύνολο των επιθέσεων οι οποίες είχαν ως στόχο ουδέτερα πλοία δεν τηρήθηκαν οι παραπάνω βασικές αρχές δημιουργώντας σοβαρό πρόβλημα στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας στην περιοχή. Η επιθετική στάση του Ιράν κατά της ναυτιλίας των χωρών του Κόλπου είχε ως αποτέλεσμα να διαμαρτυρηθούν στο Συμβούλιο Ασφαλείας για τις πράξεις του Ιράν υποστηρίζοντας ότι « τέτοιες επιθετικές πράξεις αποτελούν απειλή για τη σταθερότητα και την ασφάλεια της περιοχής και έχουν σοβαρές συνέπειες για τη διεθνή ειρήνη και ασφάλεια»¹³². Όπως ήταν αναμενόμενο το Συμβούλιο Ασφαλείας στην απόφαση του κάλεσε όλα τα κράτη να σεβαστούν το δικαίωμα της ελεύθερης ναυσιπλοΐας σε διεθνή ύδατα και σε θαλάσσιες διαδρομές προς λιμένες, ενώ καταδίκασε τις επιθέσεις σε εμπορικά πλοία που είχαν ως προορισμό λιμένες του Κουβέιτ και της Σαουδικής Αραβίας.

Όσο η σύγκρουση μεταξύ των εμπόλεμων κρατών συνεχίζονταν τόσο πιο επικίνδυνη ήταν η ναυσιπλοΐα στον Περσικό Κόλπο. Ήδη από το καλοκαίρι του 1984 άρχισαν να χρησιμοποιούνται και νέα μέσα που περιόριζαν την ναυσιπλοΐα, ενώ παράλληλα διεύρυναν την περιοχή της σύγκρουσης, καθώς για πρώτη φορά χρησιμοποιήθηκαν νάρκες καταστρέφοντας εμπορικά πλοία στον Περσικό Κόλπο και στα στενά του Μπαμπ Ελ Μαντέμ¹³³. Μέχρι το τέλος του πολέμου πολλά εμπορικά αλλά και στρατιωτικά πλοία επλήγησαν από νάρκες με πιο χαρακτηριστική περίπτωση την , ενώ βρίσκονταν σε διεθνή ύδατα 70 μίλια ανατολικά του Μπαχρέν¹³⁴.

Στην τοποθέτηση των ναρκών στην θάλασσα δεν τηρήθηκαν βασικοί κανόνες. Τα θαλάσσια ναρκοπέδια δεν δημοσιοποιήθηκαν ως όφειλαν να κάνουν τα εμπόλεμα κράτη ενώ τα τοποθέτησαν και σε ουδέτερα ύδατα παραβιάζοντας το Δίκαιο του Πολέμου¹³⁵. Ακόμα η τοποθέτηση ναρκών στα στενά του Ορμούζ παραβίαζε μια βασική αρχή ότι στα διεθνή στενά δε πρέπει να εμποδίζεται η διέλευση πλοίων¹³⁶. Με το πέρας του πολέμου, επειδή δεν είχε καταγραφεί η ακριβής τοποθεσία που είχαν τοποθετηθεί νάρκες στον Περσικό Κόλπο, χρειάστηκαν διεθνείς προσπάθειες για την απομάκρυνση των ναρκών από τον Περσικό Κόλπο. Τα εμπόλεμα κράτη δεν διέθεταν τα απαραίτητα μέσα για να ανακτήσουν τις νάρκες

¹³¹ SAN REMO MANUAL ,12 Ιουνίου 1994, Κεφάλαιο 5 παρ.76

¹³² Walker George, «The Tanker War 1980-88: Law and Policy» , *U.S. Naval War College International Law Studies*, τευχ. 74 κεφ. II (2013), σελ 8

¹³³ Walker George, «The Tanker War 1980-88: Law and Policy» , *U.S. Naval War College International Law Studies*, τευχ. 74 κεφ. II (2013) , σελ 9

¹³⁴ [https://en.wikipedia.org/wiki/USS_Samuel_B._Roberts_\(FFG-58\)](https://en.wikipedia.org/wiki/USS_Samuel_B._Roberts_(FFG-58)) προσπελάστηκε την 09 Ιουνίου 2018.

¹³⁵ Walker George, *The Tanker War 1980-88: Law and Policy*, Rhode Island, Naval War College, Newport (2000) σελ.420

¹³⁶ SAN REMO MANUAL ,12 Ιουνίου 1994, Κεφάλαιο 5 παρ.89

με το πέρας του πολέμου, όπως προβλέπεται από την συνθήκη της Χάγης VIII¹³⁷. Καθ' όλη την διάρκεια του "Πολέμου των Τάνκερ" δεν τηρήθηκαν βασικοί κανόνες για την τοποθέτηση θαλάσσιων ναρκών με αποτέλεσμα να περιοριστεί η ελευθερία της ναυσιπλοΐας στον Περσικό Κόλπο.

Ακόμα ένα σοβαρό περιστατικό το οποίο θα πρέπει να αναλύσουμε είναι η υπόθεση USS VINCENNES. Στις 3 Ιουλίου 1988 το VINCENNES είχε εισέλθει στα ιρανικά χωρικά ύδατα με σκοπό να προστατέψει ένα πακιστανικό εμπορικό πλοίο από ιρανικά ταχύπλοα που το προσέγγιζαν. Αφού είχαν απομακρυνθεί τα ιρανικά ταχύπλοα παρατηρήθηκε μια πτήση να απογειώνεται από το Bandar Abbas, Παρά τις κλήσεις στον ασύρματο, το αεροπλάνο δεν απαντούσε. Τότε θεωρήθηκε ότι ήταν ένα F-14 της ιρανικής αεροπορίας, οπότε το κατέρριψε. Όπως αποδείχθηκε ήταν ένα πολιτικό αεροπλάνο Airbus A300B2-203, που καταρρίφθηκε και είχε σαν αποτέλεσμα να πεθάνουν οι 290 επιβάτες του¹³⁸. Για να μπορέσουμε να εξετάσουμε και να εξάγουμε χρήσιμα συμπεράσματα για την παραπάνω υπόθεση θα πρέπει να ερευνήσουμε την αναγκαιότητα της επίθεσης. Η αντίδραση του USS VINCENNES ήταν αναγκαία, καθώς βρισκόνταν σε αυτοάμυνα και υπήρχε μεγάλη πιθανότητα να είναι αεροπλάνο αυτοκτονίας ή στρατιωτικό ιρανικό αεροπλάνο¹³⁹. Οπότε από την μεριά της αναγκαιότητας για την αυτοάμυνα του πλοίου η αντίδραση ήταν σωστή, όμως τα αποτελέσματα τραγικά, καθότι προκάλεσε μεγάλες απώλειες σε ανθρώπινες ζωές.

Τέλος θα πρέπει να ερευνήσουμε ακόμα και το φαινόμενο των επιθέσεων σε πλατφόρμες πετρελαίου ή σε παράκτιες εγκαταστάσεις από τα εμπόλεμα κράτη. Στις 2 του Μάρτη του 1983 το Ιράκ βομβάρδισε τις εγκαταστάσεις πετρελαίου που υπήρχαν στην Norwuz του Ιράν, προκαλώντας μια τεράστια κηλίδα πετρελαίου στην ευρύτερη περιοχή. Οι εμπειρογνώμονες άρχισαν να ανησυχούν για μόνιμη βλάβη στο οικοσύστημα του Κόλπου¹⁴⁰. Η κηλίδα απείλησε και τη διεθνή ναυτιλία, καθώς πολλά σκάφη χρησιμοποιούν θαλάσσιο νερό για ψύξη και για απόσταξη σε γλυκό νερό. Από την μεριά του το Ιράν χαρακτήρισε την επίθεση ως μια σαφή παραβίαση μιας περιφερειακής σύμβασης που απαγορεύει αυστηρά τις επιθέσεις κατά των εγκαταστάσεων πετρελαίου¹⁴¹.

Οι επιθέσεις των εμπόλεμων κρατών στα πετρελαιοφόρα, ή στις πλατφόρμες πετρελαίου ή στις παράκτιες εγκαταστάσεις πετρελαίου θεωρούνται νόμιμη αυτοάμυνα, εφόσον από τις πωλήσεις τους ο αντίπαλος χρηματοδοτεί τον πόλεμο. Όμως πολύ σημαντικός παράγοντας είναι η αναλογικότητα. Τον Απρίλιο του 1988 σε απάντηση για το USS SAMUEL B. ROBERTS αμερικανικές δυνάμεις κατέστρεψαν δύο ιρανικές πλατφόρμες πετρελαίου, τηρώντας όμως την αρχή της αναλογικότητας, αφού πρώτα είχαν προειδοποιήσει

¹³⁷ Walker George, *The Tanker War 1980-88: Law and Policy*, Rhode Island, Naval War College, Newport (2000) σελ.420

¹³⁸ https://en.wikipedia.org/wiki/Iran_Air_Flight_655 προσπελάστηκε την 10 Απριλίου 1988.

¹³⁹ Walker George, *The Tanker War 1980-88: Law and Policy*, Rhode Island, Naval War College, Newport (2000) σελ 151

¹⁴⁰ Walker George, «The Tanker War 1980-88: Law and Policy», *U.S. Naval War College International Law Studies*, τευχ. 74 κεφ. II (2013), σελ6.

¹⁴¹ Walker George, «The Tanker War 1980-88: Law and Policy», *U.S. Naval War College International Law Studies*, τευχ. 74 κεφ. II (2013), σελ6.

προκειμένου οι πλατφόρμες να εκκενωθούν¹⁴². Από την άλλη μεριά η επίθεση στο Nowruz δεν τηρεί την αρχή της αναλογικότητας, καθώς είχε πολύ σοβαρές περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

Τόσο στο Nowruz, όσο και στις επιθέσεις που γίνονταν σε δεξαμενόπλοια κατά την διάρκεια του πολέμου είχαν περιβαλλοντικές επιπτώσεις έστω και σε πολύ μικρό βαθμό στον Περσικό Κόλπο. Ανέδειξαν ότι στην Σύμβαση για το Δίκαιο του Ναυτικού Πολέμου δεν υπήρχε καμία διάταξη για την προστασία του περιβάλλοντος¹⁴³ οπότε τα παραπάνω περιστατικά για τον τρόπο προσεγγίσεις τους βασιζόμαστε στο εθιμικό δίκαιο και σε περιφερειακές συμβάσεις. Η μοναδική ορθή μέθοδος για να μπορέσουμε να κρίνουμε τις επιθέσεις σε δεξαμενόπλοια αλλά και τις θαλάσσιες πλατφόρμες πετρελαίου είναι να τις κρίνουμε βάση των δύο βασικών αρχών της αυτοάμυνας, που είναι η αναγκαιότητα και η αναλογικότητα.

¹⁴² Walker George, «The Tanker War 1980-88: Law and Policy», *U.S. Naval War College International Law Studies*, τευχ. 74 κεφ. II (2013), σελ13

¹⁴³ Walker George, *The Tanker War 1980-88: Law and Policy*, Rhode Island, Naval War College, Newport (2000) ,σελ499

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στο πρώτο κεφάλαιο ερευνήσαμε τον ναυτικό αποκλεισμό στην Λωρίδα της Γάζας. Διαπιστώσαμε ότι το Ισραήλ τήρησε τους κανόνες για την κήρυξη του ναυτικού αποκλεισμού της Λωρίδας της Γάζας. Σε ό,τι αφορά ωστόσο την εφαρμογή/επιβολή του ναυτικού αποκλεισμού σε σχέση προς το πλοίο *Mani Marmara*, το οποίο προσπάθησε να παραβιάσει τον αποκλεισμό, με δεδομένο τον σημαντικό αριθμό νεκρών και τραυματιών επί του *Mani Marmara*, υπάρχουν εύλογες αμφιβολίες αν τηρήθηκε η αρχή της αναλογικότητας στην προσπάθεια των ισραηλινών δυνάμεων να επιβιβαστούν στο πλοίο (γεγονός που είχε σαν αποτέλεσμα τις ανωτέρω αναφερθείσες ανθρώπινες απώλειες και που προκάλεσε διεθνείς αντιδράσεις και σύσταση τριών διαφορετικών επιτροπών για την έρευνα του περιστατικού).

Στη συνέχεια μελετήσαμε τα κλειστά λιμάνια τα οποία υπάρχουν στην Κύπρο και στη Κριμαία. Το κλείσιμο των λιμανιών αποτελεί μία χαρακτηριστική περίπτωση περιορισμού της ναυσιπλοΐας και μπορεί να αποφασιστεί από το κράτος που κατέχει το λιμάνι. Στα κλειστά λιμάνια της Κύπρου και της Ουκρανίας τα κράτη τα οποία νόμιμα κατείχαν και έλεγχαν τα λιμάνια αυτά έχασαν την εδαφική τους κυριαρχία στην περιοχή των λιμανιών λόγω παράνομης κατοχής τους από ξένα κράτη. Ο μοναδικός τρόπος για να υπερασπιστούν την κυριαρχία τους επί των λιμανιών αυτών είναι να τα κηρύξουν ως κλειστά λιμάνια, θεσμοθετώντας επιπτώσεις για τα πλοία τα οποία θα ελλιμενίζονται/εισπλέουν σε αυτά. Επιπροσθέτως συνιστά έναν τρόπο για να ασκήσουν πίεση στα κράτη τα οποία τα κατέχουν παράνομα, δεδομένου ότι απαγορεύοντας την ναυτιλία, καθιστούν το κόστος μεταφοράς των εμπορευμάτων πολύ ακριβό, πλήττοντας την οικονομία της ευρύτερης περιοχής.

Ακόμα η προσφυγική κρίση, απορρέουσα από τον πόλεμο στην Συρία και στην κρίση που επικρατούσε στη Μέση Ανατολή, είχε ως αποτέλεσμα να αναδείξει την ανάγκη για καλύτερο έλεγχο των εξωτερικών συνόρων της ΕΕ, προκειμένου να περιοριστεί η παράνομη είσοδο μεταναστών στην Ευρώπη. Για την αντιμετώπιση της προσφυγικής κρίσης αναβαθμίστηκε ο ρόλος της Frontex. Ενώ με τις επιχειρήσεις *Sophia* και *SNMG2*, που συνεχίζονται μέχρι και σήμερα, περιορίζονται βασικοί κανόνες της ναυσιπλοΐας με κυριότερους την ελευθερία της ναυσιπλοΐας στην ανοιχτή θάλασσα, καθώς επίσης και της αβλαβούς διέλευσης εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης στην προσπάθεια τους να ελέγξουν τα άτομα που προσπαθούν να εισέλθουν παράνομα στην ΕΕ. Στην περίπτωση αυτή περιορισμοί στην ναυσιπλοΐα στηρίζονται και στο πλαίσιο της συλλογικής ασφάλειας από το Συμβούλιο Ασφαλείας του ΟΗΕ. Όσο η προσφυγική κρίση δεν περιορίζεται και όσο οι διακινητές των παράνομων μεταναστών δε συλλαμβάνονται τότε ολοένα και θα περιορίζεται η ελευθερία της ναυσιπλοΐας στην Κεντρική και Νοτιοανατολική Μεσόγειο καθώς θα είναι ο κύριος τρόπος αντιμετώπισης της προσφυγικής κρίσης από την ΕΕ. .

Στο τελευταίο κεφάλαιο μελετήσαμε τον Πόλεμο των Τάνκερ (1980-1988) όπου ο ιρανο-ιρακινός πόλεμος είχε σοβαρές επιπτώσεις στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας στον Περσικό Κόλπο και στα στενά του Ορμούζ. Τα εμπλεκόμενα κράτη στην προσπάθεια τους να πλήξουν τον τρόπο χρηματοδότησης του πολέμου, καθιστούσαν στόχο τα πετρελαιοφόρα

πλοία, περιορίζοντας έτσι την ναυσιπλοΐα με διάφορους τρόπους, οι οποίοι αναλύθηκαν διεξοδικά σε προηγούμενο κεφάλαιο . Στον " Πόλεμο των Τάνκερ " περιορίστηκε σημαντικά η ελευθερία της ναυσιπλοΐας στον Περσικό Κόλπο, καθώς τα πλοία τα οποία διέρχονταν από αυτόν, αν και δεν υπήρχε ναυτικός αποκλεισμός της περιοχής, διέτρεχαν σοβαρούς κινδύνους να γίνουν στόχοι επιθετικών επιχειρήσεων από τα εμπόλεμα κράτη. Ένα από τα σοβαρά προβλήματα που ανέδειξε κατά την γνώμη μου είναι η ανάγκη θέσπισης κατάλληλου πλαισίου για την προστασία του περιβάλλοντος στις Συμβάσεις που υπάρχουν για το Δίκαιο του Ναυτικού Πολέμου. Επίσης ανέδειξε την ανάγκη επικαιροποίησης του θεσμού της ουδετερότητας στον κατά θάλασσα πόλεμο (θεμέλιο της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας σε περίοδο ενόπλων συρράξεων στην ανοιχτή θάλασσα και θεσμικό αντίβαρο στον κανόνα ότι η ανοιχτή θάλασσα αποτελεί νόμιμο θέατρο πολέμου για κάθε εμπόλεμο).

Κατά την διάρκεια μιας κρίσης, ο περιορισμός της ναυσιπλοΐας αποτελεί μία από τις βασικές μεθόδους στις οποίες καταφεύγουν οι αντιμαχόμενες πλευρές για να ασκήσουν πίεση στον αντίπαλο και να πλήξουν καίρια τα οικονομικά του συμφέροντα, δεδομένου ότι ο κύριος τρόπος μεταφοράς αγαθών από την αρχαιότητα μέχρι και στις μέρες μας είναι μέσω της θάλασσας. Ακόμα η μεταναστευτική κρίση ανέδειξε πόσο σημαντικό και δύσκολο έργο αποτελεί η φύλαξη των θαλάσσιων συνόρων. Επίσης, προέβαλε και μία σειρά από προβλήματα που αφορούν στον τρόπο διαχείρισης των θαλάσσιων συνόρων . Παρά τα μέτρα τα οποία έχουν ληφθεί, είτε από το Δίκαιο της Θάλασσας, είτε από το Δίκαιο του Ναυτικού Πολέμου πάντα θα υπάρχουν διαφορετικές ερμηνείες ανάλογα με τον τρόπο προσέγγισης τους. Όμως υπάρχει μια κοινά παραδεκτή άποψη που συντείνει στο γεγονός ότι θα πρέπει πάντα να προστατεύεται η ελευθερία της ναυσιπλοΐας ανεξαρτήτως των συνθηκών που επικρατούν σε διεθνές επίπεδο.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ

ΕΕ απόφαση ΚΕΠΠΑ 2015/778 18 Μαΐου 2015

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 1351/2014 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 18ης Δεκεμβρίου 2014

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 656/2014 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 15ης Μαΐου 2014

Κύπρος, Delegation of the Republic of Cyprus, HDIM.DEL/450/07,04 October 2007

MSC 96/25/Add.1,21 June 2016 REPORT OF THE MARITIME SAFETY COMMITTEE ON ITS NINETY-SIXTH SESSION

Circular Letter No.3471, Communication from the Government of Russian Federation

EU, Council of the European Union, Doc. No. 12049/06

EU. , ‘Communication to the European Parliament, the European Council and the Council. Managing the refugee crisis: immediate operational, budgetary and legal measures under the European Agenda on Migration’, COM (2015) 490 final, 23 September 2015

United Nations Convention on the Law of the Sea, Article 92(1) , 1833 UNTS 397

UNHCR, Advisory Opinion on the Extraterritorial Application of Non-Refoulement Obligations under the 1951 Convention Relating to the Status of Refugees and its 1967 Protocol , 26.01.2007,

UNHCR Report of the Secretary-General’s Panel of Inquiry on the 31 May 2010 Flotilla Incident SEPTEMBER 2011.

UNSCR. (2015, October 9). UN Security Council resolution 2240. UN Doc S/ RES/2240

UNCLOS 1833 UNTS 397

NATO FACT SHEET , OCTOBER 2016

Protocol against the Smuggling of Migrants by Land, Sea and Air, supplementing the United Nations Convention against Transnational Organized Crime, 2241 UNTS 507.

SAN REMO MANUAL ,12 Ιουνίου 1994

ΜΕΛΕΤΕΣ-ΑΡΘΡΑ

- Κρατερός Ιωάννου- Αναστασία Στρατή , Δίκαιο Της Θάλασσας , Νομική Βιβλιοθήκη , 2013
- Στριμπής Ιωάννης, « Ναυτικός Αποκλεισμός της Γάζας» , Διεθνής και Ευρωπαϊκή Πολιτική, τευχ. 24 (2011), σσ. 177-192
- Buchan Russell, «The International Law of Naval Blockade and Israel ‘ s Interception of the Mavi Marmara», Netherlands International Law Review, τευχ.58 (2011), σσ. 209-241
- « Crimean Ports: Possible Solutions» , Maritime Risk International, τεύχ. 28 (2014), σσ. 8-9
- Crist David, «Gulf of Conflict A History of U.S.-Iranian Confrontation at Sea», Policy Focus , τευχ. 95 (2009) σσ. 1-32
- Guilfoyle Douglas, « The Mavi Marmara Incident and Blockade in Armed Conflict », The British Yearbook of International Law , τευχ. 81 (2011) ,σσ. 171-223
- Girvin Stephen, The Safe Port in Maritime Law: Decade of Certainty or Muddier Waters? , Singapore , NUS Working Paper 2017/002
- Klein Natalie ,Maritime Security and the Law of the Sea, New York, Oxford Press, 2010
- Kraska James, «Legal Vortex in the Strait of Hormuz», Virginia Journal of International Law, τευχ. 54 (2013), σσ. 324-366
- Kraska James και Pedrozo Raul, International Maritime Security Law, Leiden-Boston, Martinus Njihuf (2013)
- Marxsen Christian, «The Crimea Crisis ,An International Law Perspective» , Heidelberg Journal of International Law , τευχ. 74 (2014) ,σσ. 367-391
- Papastavridis Efthymios, « ‘Fortress Europe’ and FRONTEX: Within or Without International Law? » ,Nordic Journal of International Law , τευχ. 79 (2010), σσ. 75-111
- Papastavridis Efthymios, «EUNAVFOR Operation Sophia and the International Law of the Sea», Maritime Safety and Security Law Journal , τευχ. 2 (2016), σσ. 57-72
- Vara Juan Santos, « In Deep Water: Towards a Greater Commitment for Human Rights in Sea Operations Coordinated by Frontex?», European Journal of Migration and Law , τευχ. 18 (2016), σσ. 65-87
- Walker George, The Tanker War 1980-88: Law and Policy, Rhode Island, Naval War College, Newport (2000)
- Walker George, «The Tanker War 1980-88: Law and Policy» ,U.S. Naval War College International Law Studies, τευχ. 74 κεφ. II (2013), σσ. 1-14

ΠΗΓΕΣ ΑΠΟ ΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

https://en.wikipedia.org/wiki/Blockade#Blockade_planning

https://en.wikisource.org/wiki/1911_Encyclopædia_Britannica/Blockade

https://en.wikipedia.org/wiki/San_Remo_Manual

https://en.wikipedia.org/wiki/Gaza_flotilla_raid#UN_Palmer_Report

http://www.lawandsea.net/List_of_Cases/O/Ogden_v_Graham1861_1_BS773.html

http://www.mfa.gov.cy/mfa/mfa2016.nsf/mfa13_gr/mfa13_gr?OpenDocument

<http://www.incelaw.com/file.axd?pointerid=59144cf703996f0de4f03bbc>

[https://edocs.imo.org/Final_Documents/English/HTW_4-INF.3_\(E\).docx](https://edocs.imo.org/Final_Documents/English/HTW_4-INF.3_(E).docx)

<https://www.legislation.gov.uk/ukxi/2014/2357/article/11/made>

<http://www.incelaw.com/file.axd?pointerid=59144cf703996f0de4f03bbc>

https://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/Programs/Documents/ukraine_eo4.pdf

https://en.wikipedia.org/wiki/Tragedy_of_Otranto

https://legacy.lib.utexas.edu/maps/middle_east_and_asia/persian_gulf_1973.jpg

[https://en.wikipedia.org/wiki/USS_Samuel_B._Roberts_\(FFG-58\)](https://en.wikipedia.org/wiki/USS_Samuel_B._Roberts_(FFG-58))

https://en.wikipedia.org/wiki/Iran_Air_Flight_655

<http://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2015/09/28/eunavfor/pdf>

<https://wikileaks.org/eu-military-refugees/EEAS/EEAS-2016-126>

<http://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2017/07/25/eunavformed-sophia-mandate-extended/>

<https://mc.nato.int/missions/operation-sea-guardian.aspx>

<http://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2017/07/25/eunavformed-sophia-mandate-extended/>

<http://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2018/05/14/eunavfor-med-operation-sophia-operation-to-contribute-to-better-information-sharing-on-crime-in-the-mediterranean/>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

**MISSION OF
THE RUSSIAN FEDERATION
TO THE INTERNATIONAL MARITIME
ORGANIZATION
(UNITED NATIONS)**



**ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ПРИ МЕЖДУНАРОДНОЙ МОРСКОЙ
ОРГАНИЗАЦИИ
(ООН)**

**Address: 37 Harrington Gardens,
London SW7 4JU**

**Telephone +44 (0) 20 7 370 67 68 / 64
Fax +44 (0) 20 7 370 02 25
E-mail imo@mintrans.ru**

**Адрес: 37 Харрингтон Гарденс,
Лондон SW7 4JU**

**Телефон +44 (0) 20 7 370 67 68 / 64
Факс +44 (0) 20 7 370 02 25
Эл.почта imo@mintrans.ru**

No. 003/ 106

translation

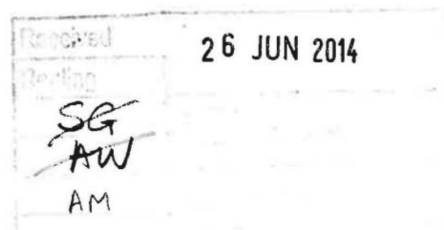
The Mission of the Russian Federation to the International Maritime Organization presents its compliments to the International Maritime Organization and with reference to the IMO Circular Letter № 3453 dated 8 May 2014 is honoured to inform on the following.

Recognising the role of the international shipping in the global economy and with respect to the labour of seafarers, the Russian Federation in the current situation has taken up the actual compliance with the measures aimed at ensuring continuous international shipping in the Black Sea, in the sea areas off the coast of Crimea and in the sea ports of the Crimea peninsula, including navigation safety measures and protection of the marine environment against pollution.

The Mission appeals to the International Maritime Organization and its Member-States to take into account the data contained in the Notes of the Ukrainian Embassy in London Nos. 6124/35-327/2-534 and 6124/35-327/2-535 dated May 5 this year, as information data to the effect that Ukraine is not currently carrying out activities in the region as provided for in the relevant international instruments on international shipping.

International Maritime Organization
4 Albert Embankment
London SE1 7SR

*cc taken
27/609*



The Russian Federation would like to assure the International Maritime Organization that the Russian Federation is conscientious in carrying out all obligations emitting from international treaties in maritime safety and safety of shipping adopted under the IMO auspices to which it is a party. As a flag and port state the Russian Federation is ensuring due compliance with the international legal obligations in international shipping all over its territory, as well as protection of the marine environment against pollution and respect of rights of seafarers as people of the unique profession.

Under the international legal obligations, a complex system is operating in the Russian Federation to ensure maritime safety and marine environment pollution protection including, inter alia: vessel traffic services (VTS), port state control of ships, Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS), ship reporting systems, vessel traffic control, pilotage, shore automatic identification systems, long-range identification and tracking systems (LRIT), navigational and hydrographic navigational support, etc.

Information on the navigational and weather conditions in sea ports and approaches thereto is transmitted to seafarers by means of communication as provided for in the relevant international instruments.

For all the matters concerning international shipping including safety of navigation, protection of the marine environment against pollution from ships, search and rescue, state registration of ships, certification of crew members of sea-going ships in the sea areas adjacent to the coast of Crimea and in the sea ports of the Crimea peninsula, please, use the relevant contact points at the addresses in the Russian Federation as shown in circular letters and databases of the International Maritime Organization.

The Mission of the Russian Federation requests this note to be circulated to all IMO Member-States.

The Mission of the Russian Federation to the International Maritime Organization avails itself of this opportunity to renew to the International Maritime Organization reassurances of its highest consideration.



London 26 June 2014

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β



EMBASSY OF UKRAINE

Ref. 6124/62-327/2-1296

The Embassy of Ukraine to the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland presents its compliments to the Secretariat of the International Maritime Organization and has the honour to draw the attention of the Secretariat, Member States of the International Maritime Organization as well as representatives of foreign shipping companies accredited to the IMO to the following fact. On 29 September 2014 Russian Side by the decree of its Government opened five seaports in the temporarily occupied territory of Ukraine (Yevpatoria, Feodosia, Yalta, Kerch and Sevastopol) for the entry of foreign-flag vessels. These actions of Russian Side constitute a gross violation of Ukrainian sovereignty and norms of international law.

In the light of abovementioned, Ukrainian Side one more time emphasises that land territory of Autonomous Republic of Crimea along with the city of Sevastopol, its internal waters, territorial sea, exclusive economic zone, adjacent continental shelf and airspace are the parts of Ukraine, which falls within the jurisdiction of Ukrainian state authorities under the regulations of international law, Constitution of Ukraine, and Ukrainian laws. As it was notified by the Embassy of Ukraine to the UK in its Note No 6124/35-327/2-950 of July 21, 2014 to the Secretariat of IMO (Circular letter No 3477) the seaports of Ukraine in the cities Yevpatoria, Feodosia, Yalta, Kerch and Sevastopol were officially closed starting from July 15, 2014 until the restoration of the constitutional order of Ukraine in the temporarily occupied territory and cessation of Russian occupation.

**Secretariat
International Maritime Organization
4 Albert Embankment
London SE1 7SR**

Routing SG FSK	DATE RECEIVED: 6 OCT 2014	TICK FOR FILING

60 Holland Park, London, W11 3SJ
tel: +44(0)20 7727 6312, fax: +44(0)20 7792 1708, e-mail: emb_gb@mfa.gov.ua
www.ukremb.org.uk

The actions of the Russian Federation are in breach with its own international obligations under the United Nations Convention on the Law of Sea of 1982, International Convention for the Safety of Life at Sea of 1974 with amendments, International Ship and Port Facility Code. Russian Side neglect of its international commitments undermines the basis of current international law and creates threat to international peace and security in that region. In addition, these actions constitutes the gross violation of the norms and principles of international humanitarian law, particularly of Article 43, IV Hague Convention of 1907, which binds the Russian Federation, as the occupant, to respect existing laws in force in the occupied country and respectively do not change or terminate them, or replace by own laws.

Ukrainian Side qualifies these actions of Russian Side as internationally illegal, which entails the international responsibility. Ukraine demands from Russian Federation to cease international illegal actions immediately, annul abovementioned decree of its Government, respect the sovereignty and territorial integrity of Ukraine and stop armed occupation of the part of Ukrainian territory.

Ukrainian Side underscores that the right to re-registration of the mentioned seaports, at the territory of Crimea, belongs exceptionally to Ukraine under the norms of international law. It reiterates that calling of ship under foreign flags at closed seaports at the territory of the Autonomous Republic of Crimea and the city of Sevastopol shall be considered by Ukraine as violation of international law, as actions undermining the sovereignty of Ukraine, and also as violation of the Law of Ukraine, which entails the responsibility of ship owners, whip operators and ship captains, including criminal responsibility.

The Embassy of Ukraine requests Secretariat to bring this Note to the attention of the IMO Member States, international organisations which have concluded agreements of cooperation with the IMO and non-governmental organisations in consultative status.

The Embassy of Ukraine to the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland avails itself of this opportunity to renew to the Secretariat of the International Maritime Organization the assurances of its highest consideration.



London, 3 October 2014

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ

Annex II to the letter dated 16 May 2016 from the Permanent Representative of Cyprus to the United Nations addressed to the Secretary-General

Naval violations

<i>Dates</i>	<i>Nature of violation</i>
19 February-28 April	One A-573 Turkish tanker violated the territorial waters of the Republic of Cyprus and illegally used the closed port of Famagusta while participating in a naval operation of the occupation forces.
6-10 April	One P-337 Turkish missile boat violated the territorial waters of the Republic of Cyprus and illegally used the closed port of Famagusta while participating in a naval operation of the occupation forces.
10-12 April	One P-332 Turkish missile boat violated the territorial waters of the Republic of Cyprus and illegally used the closed port of Famagusta while participating in a naval operation of the occupation forces.
12-13 April	One A-1600 Turkish vehicle carrier boat violated the territorial waters of the Republic of Cyprus and illegally used the closed port of Famagusta.
12-14 April	One P-337 Turkish missile boat violated the territorial waters of the Republic of Cyprus and illegally used the closed port of Famagusta while participating in a naval operation of the occupation forces.
14-18 April	One P-332 Turkish missile boat violated the territorial waters of the Republic of Cyprus and illegally used the closed port of Famagusta while participating in a naval operation of the occupation forces.
18-22 April	One P-336 Turkish missile boat violated the territorial waters of the Republic of Cyprus and illegally used the closed port of Famagusta while participating in a naval operation of the occupation forces.
22-24 April	One P-337 Turkish missile boat violated the territorial waters of the Republic of Cyprus and illegally used the closed port of Famagusta while participating in a naval operation of the occupation forces.
24-26 April	One P-336 Turkish missile boat violated the territorial waters of the Republic of Cyprus and illegally used the closed port of Famagusta while participating in a naval operation of the occupation forces.
25 April	One A-1600 Turkish vehicle carrier boat violated the territorial waters of the Republic of Cyprus and illegally used the closed port of Famagusta.
25-26 April	One P-346 Turkish missile boat violated the territorial waters of the Republic of Cyprus and illegally used the closed port of Famagusta.
26-28 April	One P-337 Turkish missile boat violated the territorial waters of the Republic of Cyprus and illegally used the closed port of Famagusta while participating in a naval operation of the occupation forces.

<i>Dates</i>	<i>Nature of violation</i>
28 April	One F-491 Turkish frigate violated the territorial waters of the Republic of Cyprus and illegally used the closed port of Famagusta while participating in a naval operation of the occupation forces.
28-30 April	One A-586 Turkish boat violated the territorial waters of the Republic of Cyprus and illegally used the closed port of Famagusta.
28 April	One P-337 Turkish missile boat violated the territorial waters of the Republic of Cyprus and illegally used the closed port of Famagusta while participating in a naval operation of the occupation forces.
28 April	One S-355 Turkish submarine violated the territorial waters of the Republic of Cyprus and illegally used the closed port of Keryneia.
30 April	One P-332 Turkish missile boat violated the territorial waters of the Republic of Cyprus and illegally used the closed port of Famagusta while participating in a naval operation of the occupation forces.
