



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ - ΣΧΟΛΗ ΑΝΘΡΩΠΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
«ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ, ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ
ΜΕΣΟΓΕΙΟ»

Τίτλος Διπλωματικής Εργασίας:

«Η επιρροή της οριοθέτησης θαλάσσιων ζωνών στην αποτελεσματικότερη προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος: προοπτικές και προκλήσεις»

Επιμέλεια: Αθηνά Αρβανίτη

A.M.: 4322020003

Επιβλέπων Καθηγητής: Ι. Στριμπής

Συνεπιβλέποντες Καθηγητές: Ι. Σεϊμένης, Γ. Μαρής

Ρόδος, Ιούνιος 2022

ΔΗΛΩΣΗ ΜΗ ΛΟΓΟΚΛΟΠΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΛΗΨΗΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΗΣ
ΕΥΘΥΝΗΣ

«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»

Περίληψη

Η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος είναι μείζονος σημασίας, ειδικά σήμερα όπου παρατηρούνται υψηλά επίπεδα ατμοσφαιρικής ρύπανσης και ταχείες κλιματικές αλλαγές που επηρεάζουν άμεσα όλο το οικοσύστημα. Η παρούσα διπλωματική διατριβή έχει ως στόχο να αναδείξει την επιρροή της οριοθέτησης των θαλάσσιων ζωνών στην αποτελεσματικότερη προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Αυτό επιτυγχάνεται μέσα από την παράθεση της διεθνούς νομοθεσίας, των κανονισμών και οδηγιών που υποδεικνύουν τα δικαιώματα αλλά και τις υποχρεώσεις των κρατών στα θαλάσσια ύδατα. Περαιτέρω, η αναφορά σε καίρια ζητήματα όπως η κλιματική αλλαγή, τα λιβάδια θαλάσσιας βλάστησης, η άνοδος της στάθμης της θάλασσας και τα προβλήματα που ανακύπτουν από την αλιεία αναδεικνύουν τη σημαντικότητα της οριοθέτησης των θαλάσσιων ζωνών αλλά και την ανάγκη για συνεργασία και δράση με αρωγό την καλή πίστη των κρατών.

Λέξεις Κλειδιά: Προστασία θαλάσσιου περιβάλλοντος, Νομοθεσία για το θαλάσσιο περιβάλλον, Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας και Σύμβαση των ΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας, Οριοθέτηση θαλάσσιων ζωνών, Θαλάσσιες Προστατευμένες Περιοχές, Σύγχρονα Ζητήματα Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος

Abstract

The protection of the marine environment is of paramount importance, especially today where there are high levels of air pollution and rapid climate change that directly affect the entire ecosystem. The present dissertation aims to highlight the influence of the delimitation of maritime zones on the most effective protection of the marine environment. This is achieved through the citation of international law, regulations and directives that indicate the rights and obligations of states in marine waters. Furthermore, the reference to key issues such as climate change, sea grass meadows, rising sea levels and problems arising from fishing, highlight the importance of the delimitation of maritime zones but also the need for cooperation and action in good faith of the states.

Keywords: Marine environment protection, Marine environment legislation, International Law of the Sea and UN Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), Marine zone delimitation, Marine protected areas, Contemporary issues for the protection of the marine environment

Ευχαριστίες

Θα ήθελα αρχικά να ευχαριστήσω την οικογένειά μου, και ιδιαίτερα τους γονείς μου που όλα αυτά τα χρόνια στάθηκαν συνοδοιπόροι μου στηρίζοντάς με με κάθε δυνατό τρόπο προκειμένου να επιτύχω τους στόχους και τα όνειρά μου.

Ιδιαίτερα, θερμές ευχαριστίες οφείλω στον επιβλέποντα καθηγητή μου, τον κύριο Ιωάννη Στριμπή, για την αμέριστη υποστήριξή του σε όλη την πορεία του έργου μου με τις ουσιώδεις συμβουλές και τη συνεχή καθοδήγησή του. Εν συνεχεία, να ευχαριστήσω τα μέλη της Επιτροπής, κ. Ι. Σεϊμένη και κ. Γ. Μαρή, για την πολύτιμη βοήθειά τους κατά την εκπόνηση της εργασίας, αλλά και όλους τους υπόλοιπους καθηγητές του εν λόγω Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών, που παρά τις δυσκολίες και τα εμπόδια που έθεσε η πανδημία του Covid-19 , στάθηκαν επάξια δίπλα μας, κατανοώντας τις ιδιαίτερες αυτές συνθήκες μέσα στις οποίες έπρεπε να διεξαχθούν τα μαθήματα και να αποπερατωθούν οι διπλωματικές μας εργασίες.

Τέλος, να ευχαριστήσω τη φίλη Φωτεινή Στρυχνού για τον πολύτιμο χρόνο που αφιέρωσε για την επιμέλεια του κειμένου, καθώς και όλους τους υπόλοιπους φίλους και συνεργάτες μου για την κατανόηση και την υπομονή τους κατά την περίοδο συγγραφής της διπλωματικής μου εργασίας.

Περιεχόμενα

Περίληψη.....	3
Abstract.....	4
Πίνακας Εικόνων.....	8
Ευχαριστίες.....	5
Εισαγωγή.....	9
Κεφάλαιο 1 ^ο : Η Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος – Αναγκαιότητα και Νομοθετικές Ρυθμίσεις.....	12
1.1 Περιβαλλοντική ρύπανση και επιπτώσεις στο οικοσύστημα.....	12
1.2 Ρύπανση των Θαλάσσιων υδάτων.....	13
1.3 Διεθνείς Πολιτικές και κανονισμοί για την προστασία του Θαλάσσιου περιβάλλοντος.....	14
1.3.1 Διεθνείς Συμβάσεις IMO.....	15
1.3.2 Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας 1982 (UNCLOS Convention).....	19
1.3.3 Σύμβαση για την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του Βορειοανατολικού Ωκεανού (OSPAR Convention).....	21
1.3.4 Σύμβαση για την προστασία και τη χρήση των διασυνοριακών υδάτινων ρευμάτων και λιμνών (HELSINKI Convention).....	22
Κεφάλαιο 2 ^ο : Το Δίκαιο της Θάλασσας, Θαλάσσιες Ζώνες και Οριοθέτηση ...	24
2.1 Συνδιασκέψεις των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας	24
2.2 Αιγιαλίτιδα Ζώνη.....	26
2.3 Συνορεύουσα Ζώνη	26
2.4 Υφαλοκρηπίδα.....	27
2.5 Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ).....	28
2.6 Μέθοδοι Οριοθέτησης Θαλάσσιων Ζωνών και “Ειδικές Περιστάσεις” ..	29
2.7 Περιβαλλοντικοί ισχυρισμοί εντός της οριοθέτησης θαλασσιών ζωνών	31

Κεφάλαιο 3 ^ο : Θαλάσσιες προστατευόμενες περιοχές στη Μεσόγειο (MPAs) και Θαλάσσια Δικαιοδοσία	34
3.1 Μεσογειακό Σχέδιο Δράσης-Σύμβαση Βαρκελώνης	34
3.2 Θαλάσσια δικαιοδοσία και θαλάσσιες προστατευμένες περιοχές στη Μεσόγειο.....	37
3.3 Περιβαλλοντική προστασία στη Μεσόγειο: Το κοινό ενδιαφέρον Γαλλίας-Ιταλίας	40
3.4 Μεγάλες Θαλάσσιες Προστατευμένες Περιοχές (LMPAs) στη Μεσόγειο: Η ευκαιρία της Αδριατικής Θάλασσας	43
3.5 Θαλάσσιες Προστατευμένες Περιοχές και Γαλάζια Οικονομία στην Ελλάδα: Η περίπτωση του Αιγαίου Πελάγους	46
3.6 Προστατευμένες Θαλάσσιες Περιοχές της ΕΕ: Η προστασία έχει μεγάλο εύρος, όχι όμως και βάθος	49
4.1 Κλιματική Αλλαγή	51
4.2 Το ζήτημα της ανόδου της στάθμης της θάλασσας.....	53
4.3 Ζητήματα Αλιείας.....	55
4.4 Λιβάδια θαλάσσιας βλάστησης	58
Συμπεράσματα.....	60
Βιβλιογραφία.....	63
Ξενόγλωσση βιβλιογραφία.....	63
Ελληνόγλωσση βιβλιογραφία.....	68
Νομοθεσίες.....	69
Διαδικτυακές Πηγές	69

Πίνακας Εικόνων

Εικόνα 1 Καταφύγιο Πελάγους για τη Διατήρηση Θαλάσσιων Θηλαστικών ...	41
Εικόνα 2 Strait of Bonifacio	42
Εικόνα 3 Αδριατική Θάλασσα	44

Συντομογραφίες

EBSA	Ecologically or Biologically Significant Marine Areas
EUSAIR	EU Strategy for the Adriatic and Ionian Region
HELCOM	Helsinki Commission
HSMPA	High Seas Marine Protected Areas
IMO	International Maritime Organization
JAMP	Joint Action Maritime Plan
LMPAs	Large Marine Protected Areas
MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships
MEPC	Marine Environment Protection Committee
MSFD	Maritime Strategy Framework Directive
NEAES	North-East Atlantic Environment Strategy
OILPOL	International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil
OSPAR Convention	Convention for the Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic
SPAMIs	Specially Protected Areas of Mediterranean Importance
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea
UNECE	United Nations Economic Commission for Europe
UNFCCC	United Nations Framework Convention on Climate Change
UNGA	United Nations General Assembly
UNEP-WCMC	UN Environment Programme-World Conservation Monitoring Centre
ΑΟΖ	Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη
ΔΔΔ	Διεθνές Δικαστήριο Δικαιοσύνης
ΔΔΧ	Διεθνές Δικαστήριο Χάγης
ΕΕ	Ευρωπαϊκή Ένωση
ΖΕΠ	Ζώνες Ειδικής Προστασίας
ΗΕ	Ηνωμένα Έθνη
ΘΠΘ	Θαλάσσιες Προστατευόμενες Περιοχές
ΘΧΣ	Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός
ΚΠΚ	Καλή Περιβαλλοντική Κατάσταση
ΜΔΔ	Μόνιμο Διαιτητικό Δικαστήριο
ΟΠΘΣ	Οδηγία-Πλαίσιο για τη Θαλάσσια Στρατηγική
ΣΛΕΕ	Συνθήκη για τη Λειτουργία της ΕΕ

Εισαγωγή

Οι συνεχείς κοινωνικές αλλαγές αλλά και η έντονη βιομηχανική παραγωγικότητα και η υπερκατανάλωση έχουν επιβαρύνει σημαντικά το περιβάλλον. Με την πάροδο των χρόνων παρατηρείται ολοένα και μεγαλύτερη επιβάρυνση του περιβάλλοντος γεγονός που δεν αφήνει ανεπηρέαστα τα θαλάσσια ύδατα. Έτσι, καθίσταται επιτακτική η ανάγκη για λήψη μέτρων εκ μέρους όλων των κρατών προκειμένου να διασωθεί το οικοσύστημα. Για να επιτευχθεί αυτό απαραίτητη προϋπόθεση είναι να αναλάβει το κάθε κράτος το μερίδιο της ευθύνης που του αναλογεί. Αυτό βέβαια δεν είναι απόλυτα εφικτό όσο υπάρχουν ακόμα ύδατα που δεν έχουν οριοθετηθεί – υπό την έννοια ότι δεν ανήκουν υπό την προστασία κανενός κράτους – ή δεν επιτυγχάνεται συμφωνία για την οριοθέτησή τους.

Η παρούσα διατριβή στοχεύει να αναλύσει όλα αυτά τα ζητήματα καθώς και να αναδείξει τη σημαντικότητα της οριοθέτησης των θαλάσσιων ζωνών για την αποτελεσματικότερη προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Προς επίτευξη του σκοπού της διατριβής ακολουθήθηκε η εξής ανάλυση ανά κεφάλαιο:

Στο πρώτο κεφάλαιο, γίνεται αναφορά στην αναγκαιότητα για προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος καθώς και στη θαλάσσια ρύπανση όπως αυτή αποσαφηνίστηκε ήδη από το 1982 με τη Σύμβαση των ΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας. Επιπλέον γίνεται αναφορά σε σημαντικούς κανονισμούς και συμβάσεις για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, όπως η Σύμβαση του 1982 των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS), η Σύμβαση για την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του Βορειοανατολικού Ωκεανού (OSPAR Convention), η Σύμβαση για την προστασία και τη χρήση των διασυνοριακών υδάτινων ρευμάτων και λιμνών (HELSINKI Convention), καθώς και στις συμβάσεις υπό την επίβλεψη του Διεθνούς Οργανισμού Ναυτιλίας.

Στο δεύτερο κεφάλαιο, η μελέτη επικεντρώνεται στο δίκαιο της θάλασσας και την οριοθέτηση των θαλάσσιων ζωνών. Έτσι γίνεται αναφορά στις Συνδιασκέψεις των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, την Αιγιαλίτιδα Ζώνη, τη Συνορεύουσα Ζώνη, την Υφαλοκρηπίδα, την Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ) και τις μεθόδους οριοθέτησης των θαλάσσιων ζωνών που υιοθετούν τα κράτη. Επίσης, γίνεται ειδική μνεία στην ανάδειξη περιβαλλοντικών ισχυρισμών σε ζητήματα θαλάσσιων οριοθετήσεων, μέσω της παράθεσης τριών υποθέσεων ενώπιων

διεθνών δικαστηρίων όπου οι περιβαλλοντικές ανησυχίες τίθενται στον πυρήνα διαφορών και διεκδικήσεων επί των θαλασσιών συνόρων.

Στο τρίτο κεφάλαιο, αναλύεται το ζήτημα των θαλάσσιων προστατευόμενων περιοχών στη Μεσόγειο και της θαλάσσιας δικαιοδοσίας. Συγκεκριμένα, αναφέρεται η σύμβαση της Βαρκελώνης με τίτλο «*Προστασία της Μεσογείου Θαλάσσης από τη ρύπανση*» και τα πρωτόκολλα που τη συνοδεύουν, η θαλάσσια δικαιοδοσία και οι θαλάσσιες προστατευμένες περιοχές στη Μεσόγειο, η περιβαλλοντική προστασία στη Μεσόγειο με έμφαση στη συμφωνία Γαλλίας-Ιταλίας και την περίπτωση του στενού του Bonifacio, οι μεγάλες θαλάσσιες προστατευμένες περιοχές (LMPAs) στη Μεσόγειο και συγκεκριμένα την περιοχή της Αδριατικής, καταλήγοντας στην περίπτωση του Αιγαίου Πελάγους και των ζητημάτων που εγείρονται γύρω από αυτό.

Τέλος, στο τέταρτο κεφάλαιο, παρουσιάζονται κάποια σημαντικά ζητήματα που αναδεικνύουν τη συσχέτιση της προστασίας του περιβάλλοντος και της οριοθέτησης των θαλάσσιων ζωνών. Σε αυτά περιλαμβάνονται η κλιματική αλλαγή, το ζήτημα της ανόδου της στάθμης της θάλασσας, τα ζητήματα που προκύπτουν από την αλιεία, όπως η πίεση στους αλιευτικούς πόρους, η υποβάθμιση των οικοτόπων, η απώλεια βιοποικιλότητας κ.ά. και η περίπτωση των λιβαδιών θαλάσσιας βλάστησης τα οποία, αν και αποτελούν σημαντικό θαλάσσιο πλούτο, παραμένουν απροστάτευτα λόγω έλλειψης χαρτογράφησης.

Κεφάλαιο 1^ο: Η Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος – Αναγκαιότητα και Νομοθετικές Ρυθμίσεις

1.1 Περιβαλλοντική ρύπανση και επιπτώσεις στο οικοσύστημα

Παρά τις μεγάλες προσπάθειες που έχουν γίνει τα τελευταία χρόνια για τον καθαρισμό του περιβάλλοντος, η ρύπανση παραμένει ένα σημαντικό πρόβλημα και εγκυμονεί συνεχείς κινδύνους για την υγεία. Τα προβλήματα είναι αναμφίβολα μεγαλύτερα στον αναπτυσσόμενο κόσμο, όπου οι παραδοσιακές πηγές ρύπανσης όπως οι βιομηχανικές εκπομπές, η κακή υγιεινή, η ανεπαρκής διαχείριση των απορριμμάτων, τα μολυσμένα αποθέματα νερού και η έκθεση στην ατμοσφαιρική ρύπανση εσωτερικών χώρων από καύσιμα βιομάζας επηρεάζουν μεγάλο αριθμό ανθρώπων.¹

Τις τελευταίες δεκαετίες, έχει προκύψει ένα ευρύ φάσμα σύγχρονων ρύπων – μεταξύ άλλων, αυτοί που σχετίζονται με την οδική κυκλοφορία και τη χρήση σύγχρονων χημικών ουσιών στο σπίτι, στα τρόφιμα, στην επεξεργασία νερού καθώς και στους ελέγχους και περιορισμούς των παρασίτων. Οι περισσότεροι από αυτούς τους ρύπους σπάνια υπάρχουν σε υπερβολικά μεγάλες συγκεντρώσεις, επομένως οι επιπτώσεις στην υγεία δεν είναι συνήθως άμεσες ή εμφανείς.² Έτσι, η αντίχρεση των μικρών επιπτώσεων στην ανθρώπινη υγεία θέτει σοβαρές επιστημονικές προκλήσεις.

Ο σταδιακά μεγαλύτερος αριθμός ανθρώπων που εκτίθενται στην περιβαλλοντική ρύπανση (έστω και μόνο ως αποτέλεσμα του αυξανόμενου πληθυσμού και της αυξανόμενης αστικοποίησης) σημαίνει ωστόσο ότι ακόμη και μικρές αυξήσεις του σχετικού κινδύνου μπορούν να δημιουργήσουν σοβαρές ανησυχίες για τη δημόσια υγεία. Η εμφάνιση νέων πηγών έκθεσης και νέων παραγόντων κινδύνου, μπορεί να έχουν δια βίου επιπτώσεις στην υγεία, ενώ υπάρχει συνεχής ανάγκη τόσο για επαγρύπνηση όσο και για δράση. Καθώς ο αντίκτυπος των ανθρώπινων δραστηριοτήτων και τα ζητήματα της περιβαλλοντικής υγείας γίνονται όλο και πιο παγκόσμια σε κλίμακα και έκταση, η ανάγκη αναγνώρισης και αντιμετώπισης των

¹ Kneese, A. V. (1971). Environmental pollution: Economics and policy. *The American Economic Review*, 61(2), 153-166.

² Murch, A. W. (1971). Public concern for environmental pollution. *The Public Opinion Quarterly*, 35(1), 100-106.

κινδύνων για την υγεία που συνδέονται με την περιβαλλοντική ρύπανση γίνεται ακόμη πιο επιτακτική. Η αποτελεσματική δράση, ωστόσο, απαιτεί κατανόηση όχι μόνο του μεγέθους του προβλήματος, αλλά και των αιτιών και των υποκείμενων διεργασιών του, γιατί μόνο τότε μπορεί να στοχεύσει η παρέμβαση εκεί όπου είναι περισσότερο απαραίτητη και πιθανόν να έχει το μεγαλύτερο αποτέλεσμα.³

1.2 Ρύπανση των Θαλάσσιων υδάτων

Μία εκ των τεσσάρων συμβάσεων που υιοθετήθηκε από τη Σύμβαση της Γενεύης για το Δίκαιο της Θάλασσας (1958), η *Σύμβαση της Γενεύης για την Υφαλοκρηπίδα*, ήταν η μόνη που αντιμετώπισε τη θαλάσσια ρύπανση με έναν γενικό τρόπο. Το άρθρο 5 της Σύμβασης αναφέρει συγκεκριμένα την «αδικαιολόγητη παρέμβαση στη ναυσιπλοΐα, την αλιεία ή τη διατήρηση των έμβιων πόρων της θάλασσας» ως πιθανό αποτέλεσμα της εξερεύνησης και εκμετάλλευσης των φυσικών πόρων που πρέπει να αποφευχθεί. Αναφέρει επίσης, την υποχρέωση των παράκτιων κρατών να αναλαμβάνουν όλα τα κατάλληλα μέτρα για την προστασία των έμβιων πόρων της θάλασσας από επιβλαβείς παράγοντες.⁴ Από την άλλη πλευρά, η *Σύμβαση της Γενεύης για την Αλιεία και τη Διατήρηση των Ζωντανών Πόρων στην Ανοικτή Θάλασσα* (1958) δεν κάνει καμία ειδική μνεία στη ρύπανση των θαλασσιών υδάτων, παρά μόνο στην κάθε προσπάθεια που απαιτείται για την προστασία της θαλάσσιας ζωής των ωκεανών από υπερεκμετάλλευση, προκειμένου να καταστεί δυνατή η βέλτιστη βιώσιμη απόδοση από τους πόρους για να εξασφαλιστεί ο μέγιστος εφοδιασμός σε τρόφιμα και άλλα θαλάσσια προϊόντα.⁵

Η θαλάσσια ρύπανση, όπως τελικά ορίστηκε ως μέρος του βασικού πλαισίου της Σύμβασης των ΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας 1982 είναι η «*απόθεση από τον άνθρωπο, άμεσα ή έμμεσα, ουσιών ή ενέργειας στο θαλάσσιο περιβάλλον, συμπεριλαμβανομένων και των εκβολών ποταμών, η οποία έχει ως αποτέλεσμα ή ενδέχεται να έχει ως αποτέλεσμα την επέλευση βλαβερών συνεπειών ή βλάβης στους βιολογικούς πόρους και τη θαλάσσια ζωή, κινδύνους για την ανθρώπινη ζωή,*

³Περιβάλλον και υγεία, Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος, <https://www.eea.europa.eu/el/themes/human/intro>, τελευταία επίσκεψη 15/5/2022.

⁴ M. Tomczak, Jr., *Defining Marine Pollution*, Vo. 8, Issue 4, pp 311-322, <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/0308597X8490023X>, τελευταία επίσκεψη 5/5/2022.

⁵ Άρθρο 2 της Σύμβασης για την Αλιεία και τη Διατήρηση των Ζωντανών Πόρων στην Ανοικτή Θάλασσα 1958.

παρακώλυση των θαλάσσιων δραστηριοτήτων, συμπεριλαμβανομένων των αλιευτικών και άλλων νόμιμων χρήσεων, πτώση της ποιότητας χρησιμοποίησης του θαλάσσιου ύδατος και υποβάθμιση της αναψυχής”.⁶ Αυτοί οι ρύποι αλλάζουν τα χαρακτηριστικά των ωκεανών και των παράκτιων ακτών, επηρεάζοντας έτσι τη βιοποικιλότητα του θαλάσσιου οικοσυστήματος, την ποιότητα του νερού των ωκεανών και την παραγωγικότητα από τη θαλάσσια οικολογία.⁷ Η διατήρηση και η αειφόρος διαχείριση της βιοποικιλότητας και του θαλάσσιου περιβάλλοντος, συμπεριλαμβανομένων των εκβολών ποταμών, των θαλάσσιων παράκτιων και υπεράκτιων οικοτόπων, είναι οι κύριες προτεραιότητες στην παγκόσμια περιβαλλοντική ατζέντα των Στόχων Βιώσιμης Ανάπτυξης των ΗΕ, ως μέρος της Ατζέντας του ΟΗΕ-2030 και τους στρατηγικούς στόχους βιοποικιλότητας του AICHI της Σύμβασης για τη Βιοποικιλότητα, με στόχο την ελαχιστοποίηση της υποβάθμισης των οικοτόπων και του ρυθμού απώλειας θαλασσίων ειδών για τη διατήρηση των ωκεανών.⁸

1.3 Διεθνείς Πολιτικές και κανονισμοί για την προστασία του Θαλάσσιου περιβάλλοντος

Αναφορικά με τη θαλάσσια περιβαλλοντική διακυβέρνηση υπάρχουν πολλά παγκόσμια και περιφερειακά προγράμματα που ασχολούνται άμεσα ή έμμεσα με την προστασία και διατήρηση των θαλασσών μας και τη διαχείριση των πόρων τους. Αυτά τα προγράμματα αξιολογούν παγκόσμιες, περιφερειακές και εθνικές περιβαλλοντικές συνθήκες και τάσεις, αναπτύσσουν διεθνή και εθνικά νομικά περιβαλλοντικά μέσα και ενισχύουν τους θεσμούς που εργάζονται στον τομέα της θαλάσσιας διαχείρισης, και αναδεικνύουν τη λήψη κατάλληλων νομοθετικών, διοικητικών και άλλων μέτρων σύμφωνα με την εντολή και τομέα αρμοδιότητάς τους.⁹

⁶ Άρθρο 1.4 της Σύμβασης για το ΔΘ 1982.

⁷ Wilhelmsson, D., Erikson-Hagg, H., (2013). Marine Pollution in Managing Ocean Environments in a Changing Climate.

⁸ AICHI BIODIVERSITY TARGETS, Convention on Biological Diversity <https://www-cbd-int.translate.goog/sp/targets/? x tr sl=en& x tr tl=el& x tr hl=el& x tr pto=sc>, τελευταία επίσκεψη 6/5/2022.

⁹ Grip, K. (2017). International marine environmental governance: A review. *Ambio*, 46(4), 413-427.

1.3.1 Διεθνείς Συμβάσεις IMO

Ο Διεθνής Οργανισμός Ναυτιλίας (IMO, 1948) είναι αρμόδιος οργανισμός των ΗΕ για τη ρύθμιση της ναυτιλίας. Η αρχική εντολή του οργανισμού επικεντρώθηκε κυρίως στην ασφάλεια στη θάλασσα, ωστόσο ως θεματοφύλακας της Σύμβασης OILPOL του 1954, ο οργανισμός αμέσως μετά την έναρξη της λειτουργίας του το 1959, ανέλαβε την ευθύνη για θέματα ρύπανσης.¹⁰ Κατά συνέπεια, υιοθέτησε ένα ευρύ φάσμα μέτρων για την πρόληψη και τον έλεγχο της ρύπανσης που προκαλείται από τα πλοία για το μετριασμό των επιπτώσεων από κάθε ζημία στο περιβάλλον, την ανθρώπινη υγεία, την ιδιοκτησία και τους πόρους που ενδέχεται να προκύψουν ως αποτέλεσμα θαλάσσιων επιχειρήσεων και ατυχημάτων.¹¹ Προκειμένου να αντιμετωπίσει το αυξανόμενο ενδιαφέρον σε περιβαλλοντικά ζητήματα και να καταδειχθεί ξεκάθαρα η σημασία που δίνει ο οργανισμός σ' αυτά, το 1973 ο IMO ίδρυσε την Επιτροπή Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (MEPC) για να εξετάσει οποιοδήποτε θέμα ανεγειρόταν σχετικά με τη θαλάσσια ρύπανση από πλοία.¹²

- **Σύμβαση για τη διατήρηση της ποιότητας των υδάτων από τη ρύπανση διαμέσου πλοίων (γνωστή ως MARPOL)**

Ο Διεθνής Οργανισμός Ναυτιλίας υιοθέτησε το 1973 τη Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης της Θάλασσας (MARPOL), η οποία μετέπειτα τροποποιήθηκε από δύο Πρωτόκολλα, το 1978 και 1999.¹³ Η Σύμβαση περιέχει έξι παραρτήματα (Annexes) για την ελαχιστοποίηση των ρύπων τόσο σε μορφή ακούσιας ρύπανσης όσο και σε περιπτώσεις εσκεμμένων συνήθων πράξεων και απορρίψεων υλικών (dumping), αναφερόμενη σε πετρέλαιο, επιβλαβείς υγρές ουσίες που μεταφέρονται χύμα, επιβλαβείς ουσίες που μεταφέρονται δια θαλάσσης σε συσκευασμένη μορφή,

¹⁰International Maritime Organization and the Environment (2011), <https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Environment/Documents/IMO%20and%20the%20Environment%202011.pdf>, τελευταία επίσκεψη 6/5/2022.

¹¹ Convention on the International Maritime Organization, Article 1(a). 1948. Available online: <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Convention-on-the-International-Maritime-Organization.aspx>, τελευταία επίσκεψη 6/5/2022.

¹²Marine Environment Protection Committee, IMO, <https://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Pages/MEPC.aspx>, τελευταία επίσκεψη 6/5/2022.

¹³ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, IMO, [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx), τελευταία επίσκεψη 6/5/2022.

απόβλητα, σκουπίδια, καθώς και ζητήματα πρόληψης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από πλοία (καυσαέρια).¹⁴ Την ευθύνη για την επιβολή των τεχνικών προτύπων σύμφωνα με τη Σύμβαση MARPOL '73, φέρουν τα επιμέρους κράτη σημαίας, τουτ' έστιν κάθε κράτος σημαίας έχει το καθήκον να διασφαλίσει ότι τα πλοία υπό τη σημαία του, ή τα πλοία βρίσκονται υπό τον έλεγχό του, συμμορφώνονται με τις επιταγές της Σύμβασης MARPOL '73.¹⁵ Παρόλο που τα κράτη έχουν ευρεία διακριτική ευχέρεια ως προς τον τρόπο επιβολής των καθηκόντων τους στο εσωτερικό τους, είναι υποχρεωμένα να επιθεωρούν δεξαμενόπλοια και άλλα μεγάλα πλοία.¹⁶ Επιπλέον, τα κράτη σημαίας πέραν του καθήκοντος επιθεώρησης, φέρουν την ευθύνη να εφαρμόσουν όλα τα αναγκαία μέτρα ανίχνευσης και παρακολούθησης, όλες τις επαρκείς διαδικασίες αναφοράς, και συσσώρευσης αποδεικτικών στοιχείων.¹⁷ Όταν ένα κράτος έχει στοιχεία για την παραβίαση της Σύμβασης, πρέπει να διαβιβάσει την απόδειξη αυτή στο κράτος σημαίας που είναι υπεύθυνο για το "αποκλίνον" σκάφος, και το οποίο με τη σειρά του θα εκκινήσει όλες τις νομικές διαδικασίες για την επιβολή κυρώσεων σε αυτό.¹⁸

Πριν ακόμα τεθεί σε ισχύ, ψηφίστηκε το Πρωτόκολλο της Σύμβασης του '78, με θέμα τη διασφάλιση των δεξαμενόπλοιων, που συμφωνήθηκε εξαιτίας μεταγενέστερων ατυχημάτων.¹⁹ Τα δύο αυτά κείμενα εναρμονίστηκαν σε ένα ενιαίο σώμα σύμβασης που τέθηκε σε ισχύ το 1983, γνωστή ως Σύμβαση MARPOL '73/78. Αδιαμφισβήτητα, η Σύμβαση είναι τόσο ισχυρή όσο θα μπορούσε να είναι, δεδομένης της πρακτικής ανάγκης να την επικυρώσουν τα θαλάσσια κράτη.²⁰ Με τις τροποποιήσεις της, αφενός υπήρχε μία προφανής εστίαση σε διαρθρωτικές λύσεις που θα ήταν αποτελεσματικές, αφετέρου όμως οι συντάκτες των κειμένων φρόντισαν να διασφαλίσουν ότι οι τροπολογίες δεν θα ήταν τόσο επαχθείς ώστε να αντιμετωπίσουν την απόρριψη τους από τους υπογράφοντες.²¹

¹⁴ Ο.π., β. υποσημείωση 6.

¹⁵ Mattson, G., (2006). MARPOL 73/78 and Annexe I: An Assessment of its Effectiveness, pp 175-194.

¹⁶ Griffin, A., (1994). "MARPOL 73/78 and Vessel Pollution: A Glass Half Full or Half Empty?"

¹⁷ Ο.π.

¹⁸ MARPOL 73, art. VI(4).

¹⁹ Maersk, J. (1975) spill incident in Portugal, Urquiola (1976) spill incident in Spanish shoreline causing damages in the coast of Ferrol, Ares and La Coruna.

²⁰ Szepes, M., MARPOL 73/78: The Challenges of Regulating Vessel-Source Oil Pollution, pp. 104-106, [https://hummedia.manchester.ac.uk/schools/law/main/research/MSLR_Vol2_5\(Szepes\).pdf](https://hummedia.manchester.ac.uk/schools/law/main/research/MSLR_Vol2_5(Szepes).pdf), τελευταία επίσκεψη 7/5/2022.

²¹ Ο.π., βλ. υποσημείωση 12.

- **Σύμβαση για την Παρέμβαση από πλευράς των κρατών στην ανοιχτή θάλασσα για την αποφυγή της ρύπανσης (Convention relating to the Intervention on the High Seas in cases of Oil Pollution Casualties)**

Το 1969 καταρτίστηκε η γνωστή ως Σύμβαση-Παρέμβαση, σύμφωνα με την οποία κάθε κράτος λαμβάνει μέτρα εντός της ανοιχτής θάλασσας τα οποία είναι απαραίτητα για την εξάλειψη του κινδύνου που απειλεί τη θάλασσα από ρύπανση προερχόμενη από πετρέλαιο ή κάθε είδους ρυπογόνες ουσίες.²² Η σύμβαση προβλέπει την πρόληψη της πετρελαϊκής ρύπανσης που σχετίζεται με τα θαλάσσια ατυχήματα, ενώ αποκλείεται η πετρελαϊκή ρύπανση που προκαλείται από τις συνήθεις δραστηριότητες των πλοίων. Η σύμβαση επιβεβαιώνει το δικαίωμα του παράκτιου κράτους να λάβει όλα τα αναγκαία μέτρα στην ανοιχτή θάλασσα για την πρόληψη, τον μετριασμό ή την εξάλειψη του κινδύνου στην ακτογραμμή του ή τα σχετικά συμφέροντα από τη ρύπανση από πετρέλαιο ή από την απειλή της, μετά από ναυτικό ατύχημα, κατόπιν δέουσας διαβούλευσης με το κράτος σημαίας των εμπλεκόμενων πλοίων και των ιδιοκτητών των εν λόγω πλοίων ή φορτίων.²³ Επιπλέον, εφαρμόζεται σε όλα τα ποντοπόρα πλοία, εξαιρουμένων των πολεμικών ή άλλων πλοίων που λειτουργούν ή ανήκουν σε ένα κράτος και χρησιμοποιούνται για κρατικές μη εμπορικές υπηρεσίες.²⁴ Οι χώρες που έχουν υπογράψει τη Σύμβαση συμφώνησαν να πληρώσουν αποζημίωση στο ζημιωθέν μέρος στο βαθμό που έχουν υπερβεί το “εύλογο μέτρο” των μέτρων που επιτρέπονται από τη Σύμβαση.²⁵

- **Σύμβαση για την Αστική Ευθύνη από ζημιές που πηγάζουν από τη ρύπανση των υδάτων λόγω του πετρελαίου (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution)**

²² International Convention Relating to Intervention on the High Seas in cases of Oil Pollution Casualties, 1969 <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-Relating-to-Intervention-on-the-High-Seas-in-Cases-of-Oil-Pollution-Casualties.aspx>, τελευταία επίσκεψη τελευταία επίσκεψη 6/5/2022.

²³ Άρθρο 1 της Σύμβασης γνωστής ως INTERVENTION Convention.

²⁴ Unlu, S., Alpar, B., Ozturk, B., (2018). Chapter VII-Conventions Covering Liability and Compensation related with Oil-Spill, in *Oil Spill Along the Turkish Straits Sea Area: Accidents, Environmental Pollution*, pp. 371-373.

²⁵ Unlu, S., Alpar, B., Ozturk, B., Ό.π.

Με το πέρασμα των χρόνων, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός έθεσε σε εφαρμογή ένα ολοκληρωμένο σύνολο κανονισμών που καλύπτουν την ευθύνη και την αποζημίωση από ζημιές που προκαλούνται από πετρέλαιο που μεταφέρεται με πλοία, με σημαντικότερη τη Διεθνή Σύμβαση για την Αστική Ευθύνη για Ζημιές από ρύπανση από πετρέλαιο²⁶ που τέθηκε σε εφαρμογή το 2007. Η εν λόγω Σύμβαση σε συνδυασμό με τη Σύμβαση για τη Μεταφορά Επικίνδυνων και Επιβλαβών Ουσιών δια Θαλάσσης χρησίμευσε για την ολοκλήρωση αυτού του πλαισίου θεσπίζοντας ένα καθεστώς αποζημίωσης για διαρροές που περιλαμβάνουν επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες.²⁷ Εγκαθιδρύοντας την αρχή ότι ο “ρυπαίνων αποζημιώνει (polluter pays)”, σύμφωνα με την οποία διασφαλίζεται ότι οι βιομηχανίες ναυτιλίας και μεταφοράς επικίνδυνων και επιβλαβών ουσιών παρέχουν αποζημίωση για όσους έχουν υποστεί απώλεια ή ζημία, καθίσταται σαφές ότι κατευθυντήρια γραμμή της Σύμβασης είναι ο τόπος και όχι η σημαία του πλοίου ή η εθνικότητα του πλοιοκτήτη.²⁸

- **Σύμβαση για την Αστική Ευθύνη από ζημιά που προέρχεται από μεταφορά πυρηνικών ουσιών (International Convention on Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material)**

Το 1971 ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, σε συνεργασία με το Διεθνή Οργανισμό Ατομικής Ενέργειας και τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Πυρηνικής Ενέργειας του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης, συγκάλεσε συνδιάσκεψη η οποία ενέκρινε μία σύμβαση για τη ρύθμιση της ευθύνης σε σχέση με ζημιές που προκύπτουν από τη θαλάσσια μεταφορά πυρηνικών ουσιών.²⁹ Σκοπός της παρούσας σύμβασης είναι να επιλύσει τις δυσκολίες και τις συγκρούσεις που προκύπτουν από την ταυτόχρονη εφαρμογή για την πυρηνική ζημία συγκεκριμένων ναυτικών

²⁶ Civil Liability Convention (CLC), 1992, https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/06/Text-of-Conventions_e.pdf.

²⁷ HNS Convention, 1996, https://www.hnsconvention.org/wp-content/uploads/2019/04/1996-HNS-Convention_e.pdf.

²⁸ The HNS Convention-Why is it needed?, IMO, <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/HNS-2010.aspx>, τελευταία επίσκεψη 6/5/2022

²⁹ Convention relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material, [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Convention-relating-to-Civil-Liability-in-the-Field-of-Maritime-Carriage-of-Nuclear-Material-\(NUCLEAR\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Convention-relating-to-Civil-Liability-in-the-Field-of-Maritime-Carriage-of-Nuclear-Material-(NUCLEAR).aspx), τελευταία επίσκεψη 8/5/2022.

συμβάσεων που αφορούν την ευθύνη των πλοιοκτητών, καθώς και άλλων συμβάσεων που επιβάλλουν την ευθύνη που προκύπτει από πυρηνικά συμβάντα στους χειριστές των πυρηνικών εγκαταστάσεων από τις οποίες ή προς τις οποίες μεταφερόταν το εν λόγω υλικό.³⁰ Ένα πρόσωπο που σε διαφορετική περίπτωση θα ήταν υπεύθυνο για ζημίες που προκλήθηκαν σε πυρηνικό συμβάν απαλλάσσεται από την ευθύνη εάν ο φορέας εκμετάλλευσης της πυρηνικής εγκατάστασης είναι επίσης υπεύθυνος για τέτοια ζημία βάσει της Σύμβασης των Παρισίων 1960³¹ για την ευθύνη τρίτων στον Τομέα της Πυρηνικής Ενέργειας, ή της Σύμβαση της Βιέννης 1963³² για την αστική ευθύνη για πυρηνική ζημία, ή εθνικής νομοθεσίας παρόμοιας ως προς το πεδίο προστασίας που παρέχεται στα πρόσωπα που υφίστανται τη ζημία.³³ Όλη η ευθύνη διοχετεύεται στο χειριστή της πυρηνικής εγκατάστασης³⁴, ευθύνη η οποία είναι απόλυτη³⁵, αποκλειστική και εκτείνεται σε ζημίες που προκαλούνται από εγκατάσταση, αλλά και κατά την αποστολή πυρηνικού υλικού προς και από την εγκατάσταση.³⁶ Ωστόσο, προβλέπεται ότι ο χειριστής δεν ευθύνεται εάν το συμβάν που προκαλεί τη ζημία οφείλεται άμεσα σε “πράξη ένοπλης σύγκρουσης, εχθροπραξιών, εμφύλιου πολέμου ή εξέγερσης”.³⁷

1.3.2 Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας 1982 (UNCLOS Convention)

Το καθεστώς που διέπει τη θαλάσσια ασφάλεια βασίζεται στο πλαίσιο που προβλέπεται από τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας

³⁰Άρθρο 2(a), (b), Multilateral Convention relating to civil liability in the field of maritime carriage of nuclear material, <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20974/volume-974-I-14120-English.pdf>, τελευταία επίσκεψη 8/5/2022.

³¹ Application of nuclear liability regimes to the carriage of nuclear products, Available at: http://www.cmla.org/papers/2015-09-09_ApplicationOfTheNuclearLiabilityRegimesToTheCarriageOfNuclearProducts_KKolli.pdf, τελευταία επίσκεψη 8/5/2022.

³² Ο.π.

³³Άρθρο 1, Multilateral Convention relating to civil liability in the field of maritime carriage of nuclear material.

³⁴ Convention for Safe Containers (CSC), 1972, Annex I, Art 1(4).

³⁵ CSC, Annex I, Article 3.3: “The liability of the operator for nuclear damage shall be absolute”.

³⁶ CSC, Annex, article 3 (b) and (c).

³⁷ Ο.π., βλ. υποσημείωση 26, σελ 7.

1982 (UNCLOS). Αυτή η μεγάλη σε έκταση και πολύπλοκη σύμβαση παρέχει στην ουσία το σύνταγμα για τους ωκεανούς και τη βάση για τη δικαιοδοσία που μπορεί να ασκήσει μια χώρα στη θάλασσα στους διάφορους ρόλους της ως παράκτια, λιμάνι, ή κράτος σημαίας. Η εν λόγω σύμβαση καθορίζει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις ενός κράτους όσον αφορά τη χρήση των ωκεανών και ορίζει το καθεστώς των θαλάσσιων ζωνών που καθορίζει τη φύση της κρατικής κυριαρχίας και τα κυριαρχικά δικαιώματα επί του ωκεάνιου χώρου και των πόρων του.³⁸ Περαιτέρω, περιλαμβάνει μία σειρά από παγκόσμιες συμφωνίες για ορισμένα θέματα, όπως αυτά που σχετίζονται με τη διαχείριση των αλιευτικών πόρων, την ασφάλεια της θαλάσσιας κυκλοφορίας, τον έλεγχο της ρύπανσης, την προστασία και τη διατήρηση της βιοποικιλότητας, την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής και τις περιφερειακές συμφωνίες που αποσκοπούν στην προστασία και την ανάπτυξη των περιφερειακών θαλασσών.³⁹

Σύμφωνα με τη Σύμβαση ΗΕ για ΔΘ 1982 το κράτος είναι ο μόνος “κάτοχος ιδιοκτησίας” στη θάλασσα που έχει το νόμιμο δικαίωμα και ευθύνη να εκδίδει άδειες που σχετίζονται με τη χρήση και προστασία της θάλασσας εντός ορίων εθνικής δικαιοδοσίας.⁴⁰ Η Σύμβαση καλεί τα συμβαλλόμενα μέρη όσον αφορά την πρόληψη όλων των κύριων πηγών θαλάσσιας ρύπανσης να λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για την προστασία και να διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος.⁴¹ Επιπλέον, απαιτείται από τα κράτη να συνεργάζονται σε παγκόσμια βάση, και κατά περίπτωση, σε περιφερειακή βάση για την προστασία του περιβάλλοντος λαμβάνοντας υπόψη τα χαρακτηριστικά περιφερειακά γνωρίσματα.⁴² Τα κράτη πρέπει να προσπαθούν να θεσπίζουν παγκόσμιους και περιφερειακούς κανόνες, πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές και διαδικασίες για την πρόληψη, τη μείωση και τον έλεγχο της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από χερσαίες πηγές.⁴³ Τέλος για την πρόληψη της ρύπανσης από δραστηριότητες στο βυθό της θάλασσας τα κράτη οφείλουν να εναρμονίσουν τις σχετικές πολιτικές τους στο κατάλληλο περιφερειακό επίπεδο⁴⁴, ενώ ταυτόχρονα υποχρεούνται να αναλάβουν τα ίδια είδη περιφερειακής

³⁸ Grip, K. (2017). International marine environmental governance: A review. *Ambio*, 46(4), 413-427.

³⁹ Frank, V. (2007). *The European community and marine environmental protection in the international law of the sea: Implementing global obligations at the regional level*. Brill

⁴⁰ Ο.π., βλ. υποσημείωση 39.

⁴¹ Μέρος XI της Σύμβασης ΔΘ 1982, Άρθρα 192 και 193

⁴² Άρθρο 197

⁴³ Άρθρο 207 παρ. 4

⁴⁴ Άρθρο 208

συνεργασίας⁴⁵ για την καταπολέμηση της ρύπανσης από την απόρριψη επιβλαβών ουσιών.⁴⁶

1.3.3 Σύμβαση για την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του Βορειοανατολικού Ωκεανού (OSPAR Convention)

Μία νέα Σύμβαση για την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του Βορειοανατολικού Ωκεανού ιδρύθηκε το 1992.⁴⁷ Αυτή η νέα σύμβαση απαιτεί την εφαρμογή της αρχής ο “ρυπαίνων πληρώνει” και της “αρχής προφύλαξης”, αλλά και τη δέσμευση για την ανάληψη προγραμμάτων και μέτρων σύμφωνα με τη Βέλτιστη Διαθέσιμη Τεχνολογία και τις Βέλτιστες Περιβαλλοντικές Πρακτικές.⁴⁸ Στη συνεδρίαση των Επιτροπών του Όσλο και των Παρισίων, οι Επιτροπές συμφώνησαν στην ανάπτυξη ενός νέου κοινού προγράμματος (JAMP) παρακολούθησης για τη θαλάσσια περιοχή των Συμβάσεων Όσλο και Παρισίων.⁴⁹ Η εφαρμογή αυτού του κοινού προγράμματος και των θεμάτων που έπρεπε να ληφθούν υπόψη για το σχεδιασμό του ανακοινώθηκαν από τις Επιτροπές το Σεπτέμβριο του 1995.

Η πρώτη Υπουργική Σύνοδος των Επιτροπών (Πορτογαλία, 1998) ενέκρινε το Παράρτημα V της Σύμβασης⁵⁰, για επέκταση της συνεργασίας όλων των συμβαλλόμενων μερών ώστε να καλύψει όλες τις ανθρώπινες δραστηριότητες που ενδέχεται να επηρεάσουν δυσμενώς το θαλάσσιο περιβάλλον του Βορειοανατολικού Ατλαντικού.⁵¹ Στο πλαίσιο της Περιβαλλοντικής Στρατηγικής του Βορειοανατολικού Ατλαντικού (NEAES) 2010-2020⁵², η Σύμβαση προωθεί τις εργασίες που σχετίζονται

⁴⁵ Η περιφερειακή δράση και συνεργασία ήταν αναγνωρισμένη πολύ πιο πριν από την υιοθέτηση της Σύμβασης για ΔΘ 1982. Το 1974 το Περιβαλλοντικό Πρόγραμμα των ΗΕ (UNEP) δρομολόγησε το περιφερειακό πρόγραμμα θαλασσών για την ενθάρρυνση των περιφερειακών πρωτοβουλιών για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης και τη διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος μέσω του Περιφερειακού Προγράμματος Θαλασσών του UNEP.

⁴⁶ Άρθρο 210.

⁴⁷ OSPAR Convention, <https://www.ospar.org/convention>.

⁴⁸ Stagg, R.M., (1998). The development of an International Programme for Monitoring the Biological Effects of Contaminants in the OSPAR Convention Area, Vol. 46, No 1-5, pp 307-313

⁴⁹ Stagg, R.M., Ό.π.

⁵⁰ OSPAR, Annexe V,

https://www.ospar.org/site/assets/files/1169/pages_from_ospar_convention_a5.pdf.

⁵¹ OSPAR Convention, <https://www.ospar.org/convention>.

⁵² North-East Atlantic Environment Strategy, <https://www.cbd.int/doc/nbsap/rbsap/ospar-rbsap.pdf>, τελευταία επίσκεψη 8/5/2022.

με την εφαρμογή της Προσέγγισης Οικοσυστήματος (Ecosystem Approach-NEAE Strategy Part I) και των πέντε θεματικών της (ευτροφισμός, επικίνδυνες ουσίες, ραδιενεργές ουσίες, υπεράκτια βιομηχανία πετρελαίου και φυσικού αερίου, βιοποικιλότητα και οικοσυστήματα).⁵³ Η Στρατηγική NEAES 2030 αποτελεί το μέσο με το οποίο τα 16 συμβαλλόμενα μέρη της Σύμβασης OSPAR θα εφαρμόσουν συλλογικούς στόχους για την αντιμετώπιση της τριπλής πρόκλησης που αντιμετωπίζει ο ωκεανός: απώλεια βιοποικιλότητας, ρύπανση, συμπεριλαμβανομένων των θαλάσσιων απορριμμάτων, και κλιματική αλλαγή.⁵⁴ Η εφαρμογή της αποτελεί μέρος της συμβολής της σύμβασης για την επίτευξη της Ατζέντας των ΗΕ για το 2030 για την Βιώσιμη Ανάπτυξη και τους Στόχους της για Βιώσιμη Ανάπτυξη.

Από τη δημοσίευση της τελευταίας Έκθεσης Κατάσταση Ποιότητας OSPAR (2010)⁵⁵, η Σύμβαση συνεργάζεται με άλλες περιφερειακές συμβάσεις, την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και το Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος για την ανάπτυξη εργαλείων αξιολόγησης, όπως οι δείκτες της κατάστασης του θαλασσιού περιβάλλοντος.⁵⁶ Αυτοί απαιτούνται για την υλοποίηση τόσο της στρατηγικής OSPAR για το περιβάλλον του Βορειοανατολικού Ατλαντικού, όσο και για την Οδηγία Πλαίσιο για τη Θάλασσα Στρατηγική της ΕΕ (ΟΠΘΣ).⁵⁷

1.3.4 Σύμβαση για την προστασία και τη χρήση των διασυνοριακών υδάτινων ρευμάτων και λιμνών (HELSINKI Convention)

Οι απειλές για την οικολογική υγεία της Βαλτικής Θάλασσας οδήγησαν στις πρώτες συζητήσεις για τη Σύμβαση του Ελσίνκι για την προστασία του θαλάσσιου

⁵³ Our Seas, Oceans and Coasts, OSPAR Convention, https://ec.europa.eu/environment/marine/international-cooperation/regional-sea-conventions/ospar/index_en.htm, τελευταία επίσκεψη 8/5/2022.

⁵⁴ OSPAR North-East Atlantic Environment Strategy 2030 – Tackling Biodiversity Loss, Pollution, and Climate Change. https://www.ospar.org/site/assets/files/1200/briefing_note_neaes2030.pdf, τελευταία επίσκεψη 8/5/2022.

⁵⁵ Welcome to QSR 2010, <https://qsr2010.ospar.org/en/index.html>, τελευταία επίσκεψη 8/5/2022.

⁵⁶ International Cooperation, <https://www.ospar.org/about/international-cooperation>, τελευταία επίσκεψη 8/5/2022.

⁵⁷ Existing OSPAR measures in support of MSFD Programmes of measures –OSPAR acquis, <https://www.ospar.org/documents?v=34898>, τελευταία επίσκεψη 12/5/2022.

περιβάλλοντος της εν λόγω περιοχής, η οποία υπογράφηκε το 1974.⁵⁸ Η Προσωρινή Επιτροπή που συστάθηκε επικεντρώθηκε κυρίως στις απορρίψεις επιβλαβών ουσιών και στην παρακολούθηση της κατάστασης του θαλάσσιου περιβάλλοντος (HELCOM).⁵⁹ Μία νέα σύμβαση υπεγράφη το 1992 ως συνέπεια της δραματικής αλλαγής στο πολιτικό προσκήνιο στο νοτιο-ανατολικό χείλος, που τέθηκε σε εφαρμογή το 2000.⁶⁰

Η Σύμβαση του Ελσίνκι είναι η μόνη διεθνής συνθήκη με λεπτομερείς ουσιαστικές περιβαλλοντικές διατάξεις και με πρωταρχική έμφαση στην προστασία του περιβάλλοντος.⁶¹ Η Σύμβαση, η οποία υποχρεώνει τα συμβαλλόμενα μέρη να λάβουν μέτρα όπως ορίζονται στο Παράρτημα IV για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία, αντικατοπτρίζει στην ουσία την εφαρμογή της MARPOL '73/78.⁶² Η αρχή ο «ρυπαίνων πληρώνει» αναδείχθηκε για μία ακόμα φορά, ενώ η λήψη προληπτικών μέτρων ήταν μία από τις νέες έννοιες που ενσωματώθηκαν στο αναθεωρημένο κείμενο.⁶³ Η σύγχρονη προσέγγιση για την πρόληψη της ρύπανσης που χαρακτηρίζει τη Σύμβαση 1992 του Ελσίνκι θα υιοθετηθεί λίγο αργότερα στις προσεχείς αναθεωρήσεις της Σύμβασης για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία και αεροσκάφη 1972 (Σύμβαση Όσλο) και της Σύμβασης για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από χερσαίες πηγές (Σύμβαση του Παρισιού), συμβάσεις που προστατεύουν και οι δύο τη Βόρεια Θάλασσα.⁶⁴

Το Σχέδιο Δράσης για τη Βαλτική Θάλασσα που υιοθετήθηκε το 2007 επικεντρώθηκε κυρίως σε 4 τομείς, τον ευτροφισμό, τις επικίνδυνες ουσίες τη βιοποικιλότητα και τη διεξαγωγή θαλάσσιων δραστηριοτήτων στη Βαλτική Θάλασσα με φιλικό προς το περιβάλλον τρόπο.⁶⁵ Η στρατηγική της ΕΕ για την περιοχή της Βαλτικής που

⁵⁸ Hassler, B. (2003). Protecting the Baltic Sea: The Helsinki Convention and National Interests. *Yearbook of international co-operation on environment and development*, 203(04).

⁵⁹ Hjorth, R. (1992). *Building international institutions for environmental protection: the case of Baltic Sea environmental cooperation* (Doctoral dissertation, Linköpings universitet).

⁶⁰ Ehlers, P. (1993). The helsinki convention, 1992-improving the baltic sea environment. *Int'l J. Marine & Coastal L.*, 8, 191.

⁶¹ Gjørtz Howden, J. (2015). Aspects of Sovereignty and the Evolving Regimes of Transboundary Water Management.

⁶² Ehlers, P. (1994). The Baltic Sea area: convention on the protection of the marine environment of the Baltic Sea area (Helsinki Convention) of 1974 and the revised convention of 1992. *Marine pollution bulletin*, 29(6-12), 617-621.

⁶³ Fitzmaurice, M. (1993). The new Helsinki convention on the protection of the marine environment of the Baltic Sea area. *Marine Pollution Bulletin*, 26(2), 64-67.

⁶⁴ Ομοίως, ό.π.

⁶⁵ Our Oceans, Seas and Coasts, European Commission, https://ec.europa.eu/environment/marine/international-cooperation/regional-sea-conventions/helcom/index_en.htm, τελευταία επίσκεψη 16/5/2022.

ακολούθησε, ήρθε να καλύψει ένα ευρύ φάσμα θεμάτων, περιλαμβανομένων της ευημερίας, της ασφάλειας, της προσβασιμότητας, αλλά πρωτίστως της ανάκαμψης του περιβάλλοντος της Βαλτικής.⁶⁶

Το 2013 η Σύμβαση του Ελσίνκι, έγινε παγκόσμια συνθήκη και είναι πλέον ανοιχτή για προσχώρηση σε όλα τα κράτη, συμπεριλαμβανομένης της Ασίας. Υπάρχουν 41 συμβαλλόμενα μέρη στη Σύμβαση της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (UNECE) για την Σύμβαση του Ελσίνκι, η οποία τέθηκε σε ισχύ στις 6 Οκτωβρίου 1996, μετά την έγκριση στο Ελσίνκι στις 17 Μαρτίου 1992.⁶⁷ Πλέον αποτελεί μια παγκόσμια συνθήκη, και εστιάζοντας στη διασυνοριακή συνεργασία για τα ύδατα, εφαρμόζεται τόσο στην Ασία όσο και σε άλλα κράτη. Το παγκόσμιο άνοιγμα της Σύμβασης ενίσχυσε το γενικό ενδιαφέρον και θα βοηθήσει περαιτέρω στις προσπάθειες εφαρμογής και συμμόρφωσης στην περιοχή της Ασίας. Περαιτέρω, η Σύμβαση υποστηρίζεται από την ευρύτερη διασυνοριακή περιβαλλοντική διακυβέρνηση της UNECE και τις σχετικές συνθήκες για την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, τη συμμετοχή του κοινού και τα βιομηχανικά ατυχήματα, τα οποία προσθέτουν υπεραξία στη λειτουργία της.⁶⁸

Κεφάλαιο 2^ο: Το Δίκαιο της Θάλασσας, Θαλάσσιες Ζώνες και Οριοθέτηση

2.1 Συνδιασκέψεις των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας

Η πρώτη Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας πραγματοποιήθηκε το 1958 στη Γενεύη και αποτελούσε μία πρωτοβουλία της επιτροπής του Διεθνούς Δικαίου η οποία είχε καταθέσει συγκεκριμένες προτάσεις. Στην εν λόγω συνδιάσκεψη συμμετείχαν 86 κράτη τα οποία εστίασαν στα εξής

⁶⁶EU Strategy for the Baltic Region, European Commission, https://ec.europa.eu/regional_policy/en/policy/cooperation/macro-regional-strategies/baltic-sea/, τελευταία επίσκεψη 16/5/2022.

⁶⁷ Marsden, S. (2015). The Helsinki Water Convention: Implementation and Compliance in Asia, pp. 119-129.

⁶⁸ Marsden, S., Ό.π.

μείζονα ζητήματα: 1. Τον ανταγωνισμό των κρατών της Ανατολής και Δύσης, 2. Τα αδέσμευτα κράτη και τα περικόλιστα κράτη.⁶⁹

Αποτέλεσμα της συνδιάσκεψης ήταν η υπογραφή τεσσάρων συμβάσεων που είχαν ως αντικείμενό τους την ανοιχτή θάλασσα, την αιγιαλίτιδα ζώνη, την υφαλοκρηπίδα και την αλιεία καθώς και την προστασία των βιολογικών πόρων στην ανοιχτή θάλασσα. Από όλες τις συμβάσεις προέκυψε η σημαντική συμβολή τους στην κωδικοποίηση του διεθνούς δικαίου της θάλασσας το οποίο μέχρι εκείνη τη χρονική περίοδο ρυθμιζόταν με βάση το εθιμικό δίκαιο ή από διμερείς συμβάσεις κρατών.⁷⁰

Η δεύτερη συνδιάσκεψη πραγματοποιήθηκε πάλι στη Γενεύη το 1960. Στην συγκεκριμένη συνδιάσκεψη συμμετείχαν 87 κράτη με στόχο την εύρεση λύσης για το εύρος της αιγιαλίτιδας ζώνης το οποίο δεν κατάφερε να ρυθμίσει η πρώτη συνδιάσκεψη. Ωστόσο, για μία μόνο ψήφο, ούτε η συγκεκριμένη συνδιάσκεψη δεν κατόρθωσε να επιλύσει το ζήτημα ενώ ανέκυψαν και άλλα σημαντικά θέματα τα οποία έπρεπε να επιλυθούν σε μία τρίτη συνδιάσκεψη. Σε αυτά τα θέματα συμπεριλαμβάνονταν τα αιτήματα των νέων κρατών που προέκυψαν από την αποαποικιοποίηση καθώς και την εύρεση λύσεων στις διαφωνίες των μελών της διεθνούς κοινότητας σχετικά με τη σύναψη μίας κοινά αποδεκτής σύμβασης για την κωδικοποίηση του διεθνούς δικαίου της θάλασσας.⁷¹

Ακολούθως, η τρίτη συνδιάσκεψη ξεκίνησε τις εργασίες της στη Νέα Υόρκη το 1973 και συμμετείχαν 151 κράτη καθώς και 6 περιφερειακές ομάδες.⁷² Οι διαπραγματεύσεις μεταξύ των κρατών διήρκεσαν μέχρι και το 1981 όπου και τελικά διαμορφώθηκε ένα τελικό επίσημο σχέδιο σύμβασης για το δίκαιο της θάλασσας το οποίο αποτελούνταν από 400 άρθρα και περιλάμβανε όλα τα ζητήματα του δικαίου της θάλασσας. Το συγκεκριμένο σχέδιο απέκτησε τη μορφή της διεθνούς σύμβασης στις 10 Δεκεμβρίου του 1982 στο Montego Bay και αποτελεί τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας. Σημειώνεται, πως η ισχύς έλαβε χώρα στις 16 Νοεμβρίου του 1994.⁷³

⁶⁹ Tuerk, H., (2012), *Reflections on the Contemporary Law of the Sea* (Vol. 71), pp. 49.

⁷⁰ Bowett, D. (1967), *The law of the sea*, pp. 73.

⁷¹ Χατζηκωνσταντίνου, Κ. (2014), *Δίκαιο της θάλασσας*, στο Χατζηκωνσταντίνου, Κ., Αποστολίδης, Χ. και Σαρηγιαννίδης, Μ., *Θεμελιώδεις Έννοιες στο Διεθνές Δημόσιο Δίκαιο*, σελ. 443

⁷² Αφρικανική, ασιατική λατινοαμερικάνικη, δυτικοευρωπαϊκή, ανατολικοευρωπαϊκή και ομάδα των 77.

⁷³ Χατζηκωνσταντίνου, Κ., ό.π., σελ. 444.

Συνοπτικά, αναφέρονται κάποιες από τις σημαντικότερες ρυθμίσεις της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας: 1. Καθορισμός του μέγιστου νόμιμου εύρους της αιγιαλίτιδας ζώνης στα 12 ναυτικά μίλια (άρθρο 3), 2. Το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης μέσα από την αιγιαλίτιδα ζώνη τρίτων κρατών (άρθρο 19), 3. Επέκταση της συνορεύουσας ζώνης στα 24 ναυτικά μίλια (άρθρο 33) και 4. Εισαγωγή του θεσμού της Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης (ΑΟΖ – Άρθρα 55-75).⁷⁴

2.2 Αιγιαλίτιδα Ζώνη

Η αιγιαλίτιδα ζώνη αναφέρεται επίσης και ως χωρικά ύδατα ή χωρική θάλασσα ενώ εκτείνεται μέχρι και 12 ναυτικά μίλια από τη γραμμή βάσης των παράκτιων κρατών. Στην πραγματικότητα, η συγκεκριμένη ζώνη αποτελεί την έκταση του δικαιώματος άσκησης κυριαρχίας ενός κράτους τόσο στην επιφάνεια της θάλασσας, το βυθό και το υπέδαφος όσο και στον εναέριο χώρο πάνω από τη θάλασσα. Από το δικαίωμα της κυριαρχίας προκύπτει η δυνατότητα νομοθέτησης του κράτους για ζητήματα σχετικά με την ναυσιπλοΐα, την προστασία του περιβάλλοντος και την αλιεία, τον περιορισμό της ρύπανσης κ.ά., ενώ επίσης το κράτος είναι αποκλειστικά κυρίαρχο επί των πόρων εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης.

Η άσκηση της κυριαρχίας στην αιγιαλίτιδα ζώνη υφίσταται έναν περιορισμό που είναι το δικαίωμα αβλαβούς διέλευσης από τρίτα κράτη. Με τον όρο αβλαβής διέλευση εννοείται η ασφαλής διέλευση από τα χωρικά ύδατα, χωρίς δηλαδή να θίγεται η ασφάλεια του παράκτιου κράτους. Συγκεκριμένα, οι περιορισμοί στην κυριαρχία νοούνται ως η υποχρέωση μη άρνησης της διέλευσης καθώς και η αποδοχή ότι με τη διέλευση μπορεί να προκύψει ρύπανση εφόσον βέβαια αυτή δεν είναι εκούσια και πολύ επιβλαβής.⁷⁵

2.3 Συνορεύουσα Ζώνη

Η συνορεύουσα ζώνη αποτελεί μία θαλάσσια ζώνη με εξωτερικό όριο τα 24 ναυτικά μίλια. Σε περιπτώσεις όπου οι συνορεύουσες ζώνες δύο κρατών επικαλύπτονται τότε δίνεται η δυνατότητα οριοθέτησής τους με συμφωνία μεταξύ των εμπλεκόμενων

⁷⁴ Χατζηκωνσταντίνου, Κ., ό.π., σελ. 444 – 445.

⁷⁵ Tanaka, Y., (2015), *The international law of the sea*, pp. 95.

κρατών. Ωστόσο, αν δεν επιτευχθεί συμφωνία, η οριοθέτηση της συγκεκριμένης ζώνης δεν μπορεί να εκτείνεται πέρα από τη μέση γραμμή ή τη γραμμή ίσης απόστασης από τις γραμμές βάσης όπου μετρείται το εύρος της αιγιαλίτιδας ζώνης.⁷⁶

Στη συνορεύουσα ζώνη, το κυρίαρχο κράτος έχει δικαιώματα σχετικά με τη διεκπεραίωση απαραίτητων ελέγχων προκειμένου να εξασφαλιστεί η ασφάλεια και τα δικαιώματα του κράτους. Πιο αναλυτικά, το κράτος έχει δικαίωμα στους εξής ελέγχους: 1. Να εμποδίσει την παραβίαση του εδάφους του ή της αιγιαλίτιδας ζώνης του καθώς και την παραβίαση των τελωνιακών, φορολογικών, μεταναστευτικών και υγειονομικών του νόμων και ρυθμίσεων, 2. Να τιμωρήσει τις παραβιάσεις των προαναφερόμενων δικαιωμάτων και νομοθετικών ρυθμίσεων και 3. Να πραγματοποιεί ελέγχους σχετικά με την εμπορία αρχαιολογικών και ιστορικών αντικειμένων που θα βρεθούν στη συγκεκριμένη ζώνη. Σημειώνεται, πως για την ανέλκυση τέτοιων αντικειμένων απαιτείται η άδεια του παράκτιου κράτους. Σε αντίθετη περίπτωση υπάρχει παραβίαση μέσα στο έδαφος ή την αιγιαλίτιδα ζώνη των νόμων του κράτους που τιμωρείται σύμφωνα με το άρθρο 303 της Συνθήκης για το Δίκαιο της Θάλασσας.⁷⁷

2.4 Υφαλοκρηπίδα

Η υφαλοκρηπίδα είναι ένα τμήμα του παράκτιου θαλάσσιου βυθού το οποίο αποτελεί τη φυσική προέκταση της ακτής κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας μέχρι το σημείο όπου διακόπτεται απότομα. Έτσι, σημαντικός είναι ο προσδιορισμός της απότομης διακοπής όπου αυτός προσδιορίζεται στις 30° με 45° κλίση και το συγκεκριμένο σημείο ονομάζεται υφαλοπράνες.⁷⁸

Ο προσδιορισμός της υφαλοκρηπίδας πραγματοποιήθηκε για πρώτη φορά στο διεθνές δίκαιο το 1958 στο «Άρθρο 1 της Διεθνούς Σύμβασης για την Υφαλοκρηπίδα».

⁷⁶ Karaman, I. V., (2012), *Dispute Resolution in the Law of the Sea*, pp. 171.

⁷⁷ **Άρθρο 303 Αρχαιολογικά και ιστορικά αντικείμενα που βρίσκονται στη θάλασσα:**

1. Τα κράτη έχουν την υποχρέωση να προστατεύουν αντικείμενα αρχαιολογικού και ιστορικού χαρακτήρα που βρίσκονται στη θάλασσα και συνεργάζονται για το σκοπό αυτό.

2. Με σκοπό τον έλεγχο της εμπορίας τέτοιων αντικειμένων, το παράκτιο κράτος μπορεί, εφαρμόζοντας το άρθρο 33, να θεωρήσει ότι η ανέλκυσή τους από το βυθό της θάλασσας μέσα στη ζώνη που αναφέρεται στο άρθρο αυτό χωρίς την έγκριση του αποτελεί παραβίαση μέσα στο έδαφός του ή τη χωρική του θάλασσα των νόμων και κανονισμών που προβλέπονται στο ίδιο άρθρο.

3. Καμία διάταξη του παρόντος άρθρου δεν θίγει τα δικαιώματα των εξακριβωμένων ιδιοκτητών, το δίκαιο της ναυαγιάρεσης ή άλλους κανόνες ναυτικού δικαίου ή τους νόμους και πρακτική σχετικά με τις πολιτιστικές ανταλλαγές.

4. Το άρθρο αυτό δεν επηρεάζει άλλες διεθνείς συμφωνίες σχετικά με την προστασία αντικειμένων αρχαιολογικού και ιστορικού χαρακτήρα.

⁷⁸ Χατζηκωνσταντίνου, Κ., ό.π., σελ. 460.

Σύμφωνα με το συγκεκριμένο άρθρο, η υφαλοκρηπίδα εκτεινόταν στον βυθό γύρω από τις ακτές και πέρα από την αιγιαλίτιδα ζώνη μέχρι το βάθος των 200 μέτρων ή αν το κράτος μπορούσε να εκμεταλλευτεί τον θαλάσσιο πλούτο σε μεγαλύτερο βάθος τότε η υφαλοκρηπίδα εκτεινόταν μέχρι το βάθος εκμετάλλευσης. Ωστόσο, από το άρθρο δημιουργούνταν ένα νομικό κενό καθώς τα κράτη που δεν είχαν υπογράψει ή προσχωρήσει στη συνθήκη δεν δεσμεύονταν από τον συγκεκριμένο ορισμό. Το γεγονός αυτό φυσικά μπορούσε να δημιουργήσει διαμάχες σε γειτονικά κράτη και έτσι το θέμα επιλύθηκε από το Διεθνές Δικαστήριο Δικαιοσύνης όπου στην υπόθεση της υφαλοκρηπίδας της βόρειας θάλασσας έκρινε ότι ο ορισμός της υφαλοκρηπίδας αποτελεί διεθνές έθιμο και δεσμεύει όλα τα κράτη ανεξαρτήτως από το εάν προσχώρησαν στη συνθήκη.⁷⁹

Ο προσδιορισμός της υφαλοκρηπίδας είναι μείζονος σημασίας για τα κράτη καθώς από αυτήν απορρέουν σημαντικά κυριαρχικά δικαιώματα. Συγκεκριμένα, στο άρθρο 77 της Σύμβασης για Δίκαιο της Θάλασσας αναφέρονται τα αποκλειστικά δικαιώματα της εξερεύνησης και της εκμετάλλευσης των φυσικών πόρων της υφαλοκρηπίδας.⁸⁰ Με την προσθήκη του όρου “αποκλειστικά” αυτό συνεπάγεται ότι σε περίπτωση που το κράτος δεν εξερευνά και δεν εκμεταλλεύεται τους φυσικούς πόρους της υφαλοκρηπίδας δεν μπορεί κανένας τρίτος να το πράξει χωρίς τη συναίνεση του κράτους που ασκεί την κυριαρχία της.⁸¹ Τέλος σημειώνεται ότι στους φυσικούς πόρους συμπεριλαμβάνονται και οι μεταλλευτικοί και άλλοι μη ζώντες οργανισμοί, δηλαδή αυτοί οι οποίοι κατά την αλίευσή τους είναι είτε ακίνητοι στο βυθό είτε ανίκανοι να κινηθούν χωρίς την άμεση επαφή με το βυθό και το υπέδαφος.⁸²

2.5 Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ)

Η Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ) αποτελεί μία θαλάσσια ζώνη πλάτους 200 ναυτικών μιλίων και διεκδικείται από τα παράκτια κράτη. Στο άρθρο 55 της Σύμβασης για το δίκαιο της θάλασσας δίνεται ο ορισμός της ΑΟΖ και αναφέρεται ότι

⁷⁹ Ομοίως, ό.π.

⁸⁰ Άρθρο 77, ΣΔΘ

⁸¹ Ρούκουνας, Ε., (2011), *Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο*, σελ. 302.

⁸² Χατζηκωνσταντίνου, Κ., ό.π., σελ. 461-462.

τα δικαιώματα του παράκτιου κράτους αλλά και οι ελευθερίες των τρίτων κρατών υπάγονται στις διατάξεις της συγκεκριμένης σύμβασης.

Η ΑΟΖ δίνει στο παράκτιο κράτος το αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης των πόρων που βρίσκονται εντός της ζώνης, τόσο στον πυθμένα όσο και στο υπέδαφος, ενώ περαιτέρω το κράτος έχει την υποχρέωση συντήρησης και διαχείρισής της. Με την έννοια της εκμετάλλευσης εννοούνται οι πόροι της θαλάσσιας ζώνης στους οποίους περιλαμβάνονται οι έμβιοι οργανισμοί, όπως τα ψάρια, αλλά και οι μη έμβιοι, όπως το πετρέλαιο, πολύτιμοι λίθοι κ.ά. Περαιτέρω, επιτρέπεται η εκμετάλλευση των κυμάτων και των ανέμων για παραγωγή ενέργειας καθώς και η δημιουργία θαλάσσιων υποδομών αλλά και η διεξαγωγή επιστημονικών ερευνών. Επιπλέον, το κράτος, κατά την άσκηση των δικαιωμάτων του, θα πρέπει να σέβεται και τα δικαιώματα και τις ελευθερίες των άλλων κρατών και να δρα με γνώμονα τις διατάξεις της Σύμβασης.⁸³

Αξίζει να σημειωθεί, πως για να αποκτήσει ένα κράτος δικαίωμα εκμετάλλευσης της ΑΟΖ θα πρέπει να δηλώσει την πρόθεσή του. Επίσης, για την άσκηση των δικαιωμάτων στην ΑΟΖ δεν θα πρέπει να υπάρχει επικάλυψη με την ΑΟΖ άλλου κράτους. Σε περίπτωση επικάλυψης τα κράτη θα πρέπει να έρθουν σε συμφωνία και να οριοθετήσουν τις ΑΟΖ σύμφωνα με το άρθρο 74 της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας και να βρουν μία δίκαιη λύση. Μέχρι τα κράτη να έρθουν σε συμφωνία για την οριοθέτηση, οφείλουν να δρουν με συνεργασία και να μη θέτουν εμπόδια στη διαδικασία εξεύρεσης οριστικής λύσης.⁸⁴

2.6 Μέθοδοι Οριοθέτησης Θαλάσσιων Ζωνών και “Ειδικές Περιστάσεις”

Κάθε παράκτιο κράτος συνήθως καθορίζει με την εσωτερική του νομοθεσία τα όρια των θαλασσιών ζωνών που το περιβάλλουν, μέχρι το ανώτατο όριο που επιτρέπει το διεθνές δίκαιο. Η μονομερής αυτή οριοθέτηση δεν δημιουργεί κατά κανόνα προβλήματα όταν η γεωγραφική θέση συγκεκριμένου παράκτιου κράτους επιτρέπει την εξάντληση των παραδεκτών ανώτατων ορίων πλάτους κάθε θαλάσσιας ή

⁸³ Daum, O. (2018). The implications of international law on unmanned naval craft.

⁸⁴ Χατζηκωνσταντίνου, Κ., ό.π., σελ. 465-466.

υποθαλάσσιας ζώνης, χωρίς να γίνεται επικάλυψη με τις αντίστοιχες ζώνες άλλων κρατών.⁸⁵ Στις περισσότερες, όμως, παράκτιες περιοχές του πλανήτη η πολιτική γεωγραφία έχει δημιουργήσει γειτονικά κράτη, τα οποία είναι υποχρεωμένα να μοιραστούν τις θαλάσσιες εκτάσεις που δικαιούνται το καθένα από αυτά.⁸⁶

Οι γραμμές βάσης, από τις οποίες μετρούνται όλες οι θαλάσσιες ζώνες χωρίζονται σε “φυσική ακτογραμμή” και “ευθείες γραμμές βάσεις”. Έτσι κάθε κράτος για να καθορίσει τα χωρικά του ύδατα προσδιορίζει σε χάρτες μεγάλης κλίμακας:

α) Είτε, τη χαμηλότερη ρηχία κατά την άμπωτη (άρθρο 5) και από εκεί ακολουθώντας το μήκος της φυσικής ακτογραμμής μετρά έως και 12 ν.μ. το εύρος των χωρικών υδάτων.

β) Είτε, τις “ευθείες γραμμές βάσης” όταν οι ακτές του ηπειρωτικού εδάφους ή των νησιών είναι πολυεγκολπικές ή πολυσχιδείς ή στο μέτωπο της ακτής παρεμβάλλεται σε άμεση γειτνίαση ή περιδέραιο νήσων, βράχων, σκοπέλων, υφάλων ή κοραλλιογενών νησίδων. Από το εξωτερικό όριο των ευθειών γραμμών βάσης και έως τα 12 ν.μ. τα παράκτια κράτη μπορούν να οριοθετήσουν τα χωρικά τους ύδατα.

γ) Είτε, το συνδυασμό της “φυσικής ακτογραμμής” και των “ευθειών γραμμών βάσης”, ανάλογα τη γεωφυσική μορφή των ακτών του ηπειρωτικού εδάφους ή και των νησιών μεμονωμένα (άρθρο 14).

Βάσει της Σύμβασης ΔΘ 1982, τα θαλάσσια σύνορα οριοθετούνται είτε μέσω μίας διαπραγμάτευσης που καταλήγει σε μία συμφωνία μεταξύ των παράκτιων κρατών είτε μέσω μια διεθνούς διαδικασίας εκδίκασης, όπου ένα τρίτο μέρος επιλύει μία διαφωνία για τα σύνορα.⁸⁷ Στις περισσότερες περιπτώσεις, όπου ένα ή περισσότερα κράτη αρνούνται να αποδεχθούν τη διευθέτηση διαφορών από τρίτους, οι γειτονικές χώρες διευθετούν τα όριά τους μέσω διαπραγματεύσεων.⁸⁸ Όταν τα κράτη δεν καταλήξουν σε συμφωνία και με τη ρητή συναίνεση των κρατών, η Σύμβαση ΔΘ 1982 παρέχει καθοδήγηση για την επίλυση των διαφορών⁸⁹, αφήνοντας τα κράτη να

⁸⁵ Ιωάννου Κ., Στρατή Α. (2000), Εκδόσεις Σάκκουλα, Β΄ Έκδοση, Αθήνα.

⁸⁶ Ο.π., βλ. υποσημείωση 85.

⁸⁷ Άρθρα 15, 74 και 83 ΣΘΔ.

⁸⁸ Ndiaye, T.M. (2015). The judge, maritime delimitation and the grey areas, pp. 493–533, <https://link.springer.com/content/pdf/10.1007/s40901-016-0027-2.pdf>, τελευταία επίσκεψη 29/4/2022

⁸⁹ Churchill, R. (2017). The general dispute settlement system of the UN convention on the law of the sea: overview, context, and use, pp. 216–238.

επιλέξουν τα κατάλληλα διεθνή φόρουμ επίλυσης των διαφορών (ΔΘΧ, ΔΔΔΘ, ΜΔΔ).⁹⁰

Με το πέρασμα των δεκαετιών, αξίζει να τονιστεί ότι οι “σχετικές περιστάσεις” (ή παλαιότερα ονομαζόμενες “ειδικές”)⁹¹ παρατηρείται να είναι ικανές να επηρεάσουν το αποτέλεσμα μιας επιδικαζόμενης αντιπαράθεσης για την οριοθέτηση θαλασσιών ζωνών και συχνά να χρησιμοποιούνται ως επιχειρήματα εντός των διαφορών για τις θαλάσσιες οριοθετήσεις, με αποτέλεσμα τα δικαστήρια να καλούνται όλο και περισσότερο να εξετάζουν αυτά τα επιχειρήματα.⁹² Μεταξύ των έξι κατηγοριών “σχετικών περιστάσεων” βρίσκονται και οι περιβαλλοντικές εκτιμήσεις, καθώς οι επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής, η αστάθεια των ακτών, οι επιβλαβείς για το περιβάλλον δραστηριότητες, η βύθιση και η δόμηση τεχνητών νησιών έχουν θεωρηθεί ζητήματα που πρέπει να αναγνωριστούν στις διαδικασίες θαλάσσιας οριοθέτησης. Ο στόχος που επιτυγχάνεται λαμβάνοντας υπόψη τις “σχετικές περιστάσεις” είναι διττός, καθώς από τη μία παρέχει μία επισκόπηση του τι τα κράτη και τα δικαστήρια έχουν αναγνωρίσει ως άξια εξέτασης για τη διαχείριση των ωκεανών στη νομολογία για τη θαλάσσια οριοθέτηση, και από την άλλη επιτρέπει μία ανασκόπηση του πώς οι μεταβαλλόμενες “σχετικές περιστάσεις” και το ιδιαίτερο πλαίσιο κάθε περίπτωσης, όσον αφορά τη θαλάσσια ζώνη που πρέπει να οριοθετηθεί, ενδέχεται να επηρεάσουν τη διαδικασία αναλόγως.⁹³

2.7 Περιβαλλοντικοί ισχυρισμοί εντός της οριοθέτησης θαλασσιών ζωνών

Η περιβαλλοντική διακυβέρνηση θεωρείται απαραίτητη για τη διαχείριση των θαλάσσιων πόρων και των κοινωνικο-περιβαλλοντικών αποτελεσμάτων της. Ως εκ τούτου, έχουν δημιουργηθεί αρχές και όργανα σε διεθνές επίπεδο π.χ. οι παγκόσμιοι κοινωνικο-περιβαλλοντικοί στόχοι που αναφέρονται στη Σύμβαση 1992 για τη Βιολογική Ποικιλομορφία, οι Στόχοι Βιώσιμης Ανάπτυξης που καθορίστηκαν στην

⁹⁰ Σύμβαση ΔΘ 1982, Μέρος XV.

⁹¹ Ο όρος ειδικές περιστάσεις χρησιμοποιήθηκε για πρώτη φορά, αλλά δεν αναλύθηκε περαιτέρω στο άρθρο 15 της Σύμβασης ως μέρος της διαδικασίας οριοθέτησης για τα χωρικά ύδατα.

⁹² Malcolm, E., (2006). Maritime boundary delimitation: where do we go from here? in: R. Barnes, D. Freestone, D.M. Ong (Eds.), pp. 137–160.

⁹³ Garcia, Ch. M. C, Gupta, J., (2022). Environmental and sociocultural claims within the maritime boundary disputes, pp 1-9.

Ατζέντα 2030 (UNGA 2015), η Σύμβαση για τη Κλιματική Αλλαγή (UNFCCC 1992) και η Σύμβαση της Βιολογικής Ποικιλομορφίας και της Προστασίας των Περιοχών Προτεραιότητας Άγριας Φύσης στη Κεντρική Αμερική (1993). Παρόλο που αυτά ρυθμίζουν ευρύτερα κοινωνικο-περιβαλλοντικά ζητήματα, η Σύμβαση ΔΘ 1982 παραμένει η νομικά δεσμευτική συμφωνία για την προστασία και τη διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος.⁹⁴ Αν και, η διαπραγμάτευση για τη Σύμβαση ΔΘ 1982 έγινε σε μία εποχή που η κλιματική αλλαγή δεν ήταν μέρος της διεθνούς ατζέντας, δεν προορίζεται να είναι ένα στατικό και αμετάβλητο νομικό καθεστώς, με τα δικαστήρια να θεωρείται σοφό να εξετάζουν ευρύτερα επιχειρήματα κατά τη λήψη αποφάσεων τους σχετικά με τα θαλάσσια όρια.

Για πρώτη φορά, στη *Διαιτησία για τον Κόλπο της Βεγγάλης* ζητήθηκε από ένα δικαστήριο να εξετάσει τις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής στην οριοθέτηση θαλασσιών ζωνών, με την κυβέρνηση του Μπαγκλαντές να υποστηρίζει ότι η τοποθέτηση σημείων βάσης σε μία εξαιρετικά ασταθή περιοχή επηρεαζόμενη από την άνοδο της στάθμης της θάλασσας, όπως το Δέλτα της Βεγγάλης, μπορεί να σημαίνει ότι η γραμμή ίσης απόστασης θα άλλαζε στο εγγύς μέλλον.⁹⁵ Το Δικαστήριο αποφάσισε ότι «ούτε η προοπτική της κλιματικής αλλαγής ούτε οι πιθανές της επιπτώσεις μπορούν να θέσουν σε κίνδυνο τον μεγάλο αριθμό εγκατεστημένων σε όλο τον κόσμο θαλασσιών συνόρων».⁹⁶ Επιπλέον, προσφάτως ζητήθηκε από το *Διαιτητικό Δικαστήριο Νότιας Κίνας* να εξετάσει τις κατηγορίες των Φιλιππίνων ότι η Κίνα χρησιμοποιούσε επιβλαβείς πρακτικές για τη θαλάσσια ζωή και το περιβάλλον στη Θάλασσα της Νότιας Κίνας, όπως η αλιεία με κυάνιο και εκρηκτικά, η συγκομιδή απειλούμενων ειδών και η δόμηση τεχνητών νήσων.⁹⁷ Αν και δεν ζητήθηκε από το Δικαστήριο να οριοθετήσει οποιοδήποτε θαλάσσιο όριο μεταξύ των μερών, σημείωσε τη δικαιοδοσία του να επιλύσει τη διαφορά σχετικά με τα δικαιώματα στις θαλάσσιες ζώνες και τη νομιμότητα των ενεργειών της Κίνας στη θαλάσσια περιοχή.⁹⁸ Με αυτόν τον τρόπο διαπιστώθηκε ότι η Κίνα παραβίαζε τη Σύμβαση ΔΘ 1982, όσον αφορά τις υποχρεώσεις της για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, που απορρέουν

⁹⁴ Boyle, A., (2019). Litigating climate change under part XII of the LOSC, pp. 458–481.

⁹⁵ Arbitration under Annex VII of the United Nations Convention on the Law of the Sea. People's Republic of Bangladesh v. Republic of India. Memorial of Bangladesh. Volume I,

⁹⁶ Garcia, Ch. M. C, Gupta J., (2022). Environmental and sociocultural claims within the maritime boundary disputes, pp 1-9.

⁹⁷ South China Sea Arbitration (The Republic of the Philippines and the People's Republic of China) Award, PCA Case N° 2013–19. 12 July 2016

⁹⁸ South China Sea Arbitration. Final Award. Paras. 6-10

από το άρθρο 192 και σύμφωνα με το *corpus* του διεθνούς δικαίου που σχετίζεται με το περιβάλλον, όπως η Σύμβαση για τη Βιολογική Ποικιλομορφία (1992).⁹⁹ Αν και η Διαιτησία στη Θάλασσα της Νότιας Κίνας αποτέλεσε έκτοτε την πιο πολυσυζητημένη υπόθεση, δύναται να επηρεάσει μελλοντικές υποθέσεις για την αντιμετώπιση περιβαλλοντικών ζητημάτων στον πυρήνα των διαφορών θαλάσσιας οριοθέτησης.¹⁰⁰

Τέλος, δύο ακόμα νέες και ανοιχτές υποθέσεις περιλαμβάνουν περιβαλλοντικά ζητήματα ως βασικό συστατικό θαλασσιών διαφορών, παρουσιάζοντας ανοδική πορεία σε σύγκριση με τις λιγότες υποθέσεις που είχαν εκδικαστεί προηγουμένως. Στην υπόθεση θαλάσσιας οριοθέτησης στη Μαύρη Θάλασσα, η οποία βρίσκεται επί του παρόντος στο δικαστήριο, η Ουκρανία ισχυρίζεται ότι η Ρωσική Ομοσπονδία απειλεί το θαλάσσιο περιβάλλον κατασκευάζοντας μία γέφυρα στο στενό του Κέρτς χωρίς διαπραγμάτευση, αποτυγχάνοντας μάλιστα να αποτρέψει μια πετρελαιοκηλίδα στα ανοικτά των ακτών της Σεβαστούπολης.¹⁰¹ Η Ρωσική Ομοσπονδία διαφωνεί, υποστηρίζοντας ότι αυτά τα ζητήματα βρίσκονται εκτός της δικαιοδοσίας του Διαιτητικού Δικαστηρίου, ενώ από την πλευρά του το Δικαστήριο δηλώνει ότι η διαμάχη εμπεριέχει πτυχές, όπως η ναυσιπλοΐα, η αλιεία και περιβαλλοντικές ανησυχίες, και βάσει του Παραρτήματος VIII, το ΠΔΔ εξετάζει αυτές τις περιβαλλοντικές ανησυχίες ως μέρος μια ευρύτερης σύγκρουσης και διαφωνίας για τα θαλάσσια όρια.¹⁰² Η δεύτερη ιδιαίτερη υπόθεση στο ΔΔΔ που βρίσκεται ακόμα σε προκαταρκτικό στάδιο κατά τη συγγραφή αυτού του έργου, συνεπάγεται ισχυρισμούς που αφορούν τη θαλάσσια ρύπανση και την παράνομη αλιεία στα σύνορα Γουατεμάλας-Μπελίζ.¹⁰³ Συνάγουμε, λοιπόν, ότι τα παράκτια κράτη προτρέπουν τα δικαστήρια να υπερβούν τις γεωγραφικές διαμορφώσεις για τις θαλάσσιες οριοθετήσεις και να εξετάσουν ένα ευρύτερο φάσμα παραγόντων που θεωρούνται αναπόσπαστοι στη διαδικασία. Αποδεικνύεται μάλιστα ότι οι νέες πρακτικές και διεκδικήσεις περιπλέκουν τη διακυβέρνηση θαλάσσιου χώρου και αποκαλύπτεται πλέον αναντίρρητα ότι, οι ακαθόριστες και αμφισβητούμενες οριοθετήσεις των θαλασσιών υδάτων παρεμβαίνουν στη βιώσιμη διαχείριση της

⁹⁹ South China Sea Arbitration. Final Award. Paras 941-959

¹⁰⁰ Ο.π., βλ. υποσημείωση 98.

¹⁰¹ PCA. Ukraine v. the Russian Federation. Award concerning the preliminary objections of the Russian Federation, 21 February 2020. Paras 433-443.

¹⁰² Ομοίως, ό.π.

¹⁰³ ICJ. Protocol to the Special Agreement between Belize and Guatemala to submit Guatemala's territorial insular and maritime claim to the International Court of Justice.

αιφορίας των ωκεανών και των παράκτιων πόρων επηρεάζοντας άμεσα τα μέσα διαβίωσης.¹⁰⁴ Αυτό που υποστηρίζεται από το συγγραφέα είναι πως, το πλαίσιο για την επίλυση θαλάσσιων διαφορών μαζί με το υφιστάμενο σύνολο κανόνων και πολιτικών σχετικά με την θαλάσσια διατήρηση των οικοσυστημάτων και την προστασία των παράκτιων μέσων διαβίωσης, ενδέχεται να απαιτήσει από τα δικαστήρια να επανεξετάσουν τον τρόπο που αυτές οι διαδικασίες λαμβάνουν υπόψη περιβαλλοντικές και ανθρώπινες συνισταμένες.

Κεφάλαιο 3^ο: Θαλάσσιες προστατευόμενες περιοχές στη Μεσόγειο (MPAs) και Θαλάσσια Δικαιοδοσία

3.1 Μεσογειακό Σχέδιο Δράσης-Σύμβαση Βαρκελώνης

Με τη Μεσόγειο να αποτελεί μια ημίκλειστη θάλασσα, της οποία τα νερά βρέχουν τις ακτές 21 χωρών, πολύ σύντομα κατέστη σαφές ότι η λεκάνη της θα αποτελούσε μια σημαντική οικολογική περιοχή με μοναδική βιολογική ποικιλομορφία ζωής.¹⁰⁵ Το 1975 δεκαέξι παραμεσόγεια κράτη αντιλαμβανόμενα τον κίνδυνο μιας μη

¹⁰⁴ Ο.π., βλ. υποσημείωση 28

¹⁰⁵ Bustamante, G., Canals, P., Di Carlo, G., Gomei, M., Romani, M., Souan, H., & Vanzella-Khoury, A. (2014). Marine protected areas management in the Caribbean and Mediterranean seas: making them more than paper parks, pp. 153-165.

αναστρέψιμης ρύπανσης, σε συνάντηση που διοργάνωσε το Πρόγραμμα Περιβάλλοντος του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών (UNEP) στη Βαρκελώνη, προχώρησαν στην υιοθέτηση του Μεσογειακού Σχεδίου Δράσης (Mediterranean Action Plan)¹⁰⁶. Στο πλαίσιο εφαρμογής του Μεσογειακού Σχεδίου Δράσης, στις 16 Φεβρουαρίου 1976, τα κράτη υπέγραψαν στη Βαρκελώνη τη Σύμβαση “Για την Προστασία της Μεσογείου Θαλάσσης από τη ρύπανση” (γνωστότερη ως [Σύμβαση της Βαρκελώνης](#)) καθώς και τα εξής συνοδευτικά πρωτόκολλα:

- Πρωτόκολλο 1 "Για την πρόληψη της ρύπανσης της Μεσογείου από απορρίψεις πλοίων και αεροσκαφών"
- Πρωτόκολλο 2 “Για την πρόληψη της ρύπανσης της Μεσογείου από πετρέλαια και άλλες επιβλαβείς ουσίες” .
- Πρωτόκολλο 3 “Για τις επίγειες πηγές και δραστηριότητες”
- Πρωτόκολλο 4 “Για τις Ειδικά προστατευμένες περιοχές και πρωτόκολλο βιοποικιλότητας”
- Πρωτόκολλο 5 “Για τη ρύπανση από εξερεύνηση και εκμετάλλευση”
- Πρωτόκολλο 6 “Για τα επικίνδυνα απόβλητα”
- Πρωτόκολλο 7 “Για την ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών”,¹⁰⁷

Η Σύμβαση και τα Πρωτόκολλα που τη συνοδεύουν συνιστούν την κύρια, περιφερειακή και νομικά δεσμευτική πολυμερή περιβαλλοντική συμφωνία, με τα συμβαλλόμενα μέρη να λαμβάνουν μονομερώς ή από κοινού τα κατάλληλα μέτρα για την πρόληψη, καταπολέμηση και εξάλειψη της ρύπανσης της Μεσογείου, καθώς επίσης και την προστασία και την ενίσχυση του θαλάσσιου περιβάλλοντος που θα συνεισφέρει στη βιώσιμη ανάπτυξη της περιοχής.¹⁰⁸ Η Σύμβαση της Βαρκελώνης αποτέλεσε μία εκ των τεσσάρων ευρωπαϊκών περιφερειακών συμβάσεων για τη θάλασσα που ολοκληρώνουν το πλαίσιο συνεργασίας, το οποίο αποσκοπεί στην

¹⁰⁶ Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Σύμβαση της Βαρκελώνης για την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος και των Παράκτιων Περιοχών της Μεσογείου, <https://ypen.gov.gr/symvasi-tis-varkelonis-gia-tin-prostasia-tou-thalassiou-perivallontos-kai-ton-paraktion-periochon-tis-mesogeiou/>, τελευταία επίσκεψη 26/01/2022.

¹⁰⁷ The Barcelona Convention, Our Seas, Oceans and Coasts, https://ec.europa.eu/environment/marine/international-cooperation/regional-sea-conventions/barcelona-convention/index_en.htm, τελευταία επίσκεψη 30/1/2022.

¹⁰⁸ Ο.π., βλ. υποσημείωση 31.

προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και τη συγκέντρωση κ-μ της ΕΕ, αλλά και των γειτονικών χωρών που μοιράζονται θαλάσσια ύδατα.¹⁰⁹

Οι θαλάσσιες προστατευμένες περιοχές αποτελούν ένα καθεστώς κανόνων που ρυθμίζουν ορισμένες ή όλες τις ανθρώπινες δραστηριότητες σε μία οριοθετημένη περιοχή του θαλάσσιου περιβάλλοντος, σχεδιασμένο να προστατεύει αυτή την περιοχή από τις περιορισμένες ανθρώπινες δραστηριότητες και, ως εκ τούτου, να επιτυγχάνει συγκεκριμένους στόχους διατήρησης ή διαχείρισης.¹¹⁰ Μέσω του Πρωτοκόλλου για τις Ειδικά Προστατευμένες Περιοχές (Protocol SPA/BD) τα συμβαλλόμενα μέρη της Σύμβασης της Βαρκελώνης καθιέρωσαν τον Κατάλογο Ειδικά Προστατευμένων Περιοχών Μεσογειακής Σημασίας (SPAMI's List) προκειμένου να προωθήσουν τη συνεργασία στη διαχείριση και διατήρηση των φυσικών περιοχών, καθώς και την προστασία των απειλούμενων ειδών και οικοτόπων τους, με τη διατήρηση της φυσικής κληρονομιάς να είναι ο βασικός στόχος που χαρακτηρίζει τον Κατάλογο.¹¹¹ Η δημιουργία του Καταλόγου ενθαρρύνει τις χώρες να εγκαθιδρύσουν νέες προστατευμένες περιοχές, χωρίς να υποκαταστήσουν τα υπάρχοντα εθνικά δίκτυα, σε ζώνες που υπόκεινται στην εθνική τους κυριαρχία ή δικαιοδοσία εφαρμόζοντας παράλληλα κοινές προσεγγίσεις για μέτρα προστασίας, σχεδιασμού και διαχείρισης.¹¹² Το Πρωτόκολλο μάλιστα προσέφερε για πρώτη φορά στα συμβαλλόμενα μέρη τη δυνατότητα δημιουργίας θαλασσίων προστατευμένων περιοχών εκτός των υδάτων που υπάγονται στην εθνική τους δικαιοδοσία.¹¹³ Το Περιφερειακό Κέντρο Δράσης με έδρα την Τυνησία (1980) είναι υπεύθυνο για την εφαρμογή του Πρωτοκόλλου 4 βοηθώντας τα συμβαλλόμενα μέρη να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις τους βάσει αυτού.¹¹⁴

¹⁰⁹ Regional Sea Conventions, Our Oceans Seas, and Coasts, European Commission, https://ec.europa.eu/environment/marine/international-cooperation/regional-sea-conventions/index_en.htm, τελευταία επίσκεψη 29/1/2022.

¹¹⁰ Carr, M.H., Robinson, S., Wahle, C., Davis, G., Kroll, S., Murray, S., Schumacker, E.J., Williams, M., (2017). The central importance of ecological spatial connectivity to effective coastal marine protected areas and to meeting challenges of climate change in the marine environment, pp 6-29.

¹¹¹ The SPAMIs Project, SPA/RAC, UN environment project, https://www.rac-spa.org/spami_project, τελευταία επίσκεψη 16/5/2022.

¹¹² Thorpe, A., Failler, P., Bavinck, M. (2011). Marine Protected Areas (MPAs) Special Feature: Editorial. pp. 519-524, <https://link.springer.com/content/pdf/10.1007/s00267-011-9664-x.pdf>, τελευταία επίσκεψη 3/5/2022.

¹¹³ Specially Protected Areas of Mediterranean Importance (SPAMIs), UNEP, RAC/SPA https://www.rac-spa.org/sites/default/files/doc_spamis/spamis2016.pdf, τελευταία επίσκεψη 6/5/2022

¹¹⁴ Barcelona Convention and Protocols, UNEP/Map, UN Environment Programme, <https://www.unep.org/unepmap/who-we-are/barcelona-convention-and-protocols>, τελευταία επίσκεψη 30/1/2022.

Αναφορικά με το νομικό καθεστώς, προκειμένου να συμπεριληφθεί στον Κατάλογο μια περιοχή που βρίσκεται σε μία οριοθετημένη ζώνη και στην οποία ένα μέρος ασκεί δικαιοδοσία είναι να έχει αναγνωρισμένο προστατευμένο καθεστώς από το ενδιαφερόμενο μέρος. Στην περίπτωση, όμως περιοχών που βρίσκονται εν όλω ή εν μέρει στην ανοιχτή θάλασσα ή σε ζώνες όπου τα όρια εθνικής δικαιοδοσίας ή κυριαρχίας δεν έχουν καθοριστεί, το νομικό καθεστώς, το σχέδιο διαχείρισης και τα εφαρμοστέα μέτρα που απαιτούνται από το πρωτόκολλο θα πρέπει να παρέχονται από τα γειτονικά μέρη που εμπλέκονται στην πρόταση προς συμπερίληψη στον Κατάλογο.¹¹⁵

Ιδιαίτερης σημασίας είναι ότι το Πρωτόκολλο προβλέπει τη δυνατότητα αναγνώρισης προστατευμένων περιοχών στην ανοιχτή θάλασσα. Ένα τμήμα της Μεσογείου έχει το καθεστώς της ανοιχτής θάλασσας επειδή μόνο μερικές από τις 21 χώρες που συνορεύουν με τη Μεσόγειο έχουν ανακηρύξει ΑΟΖ βάσει της Σύμβασης ΔΘ 1982. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα οι νομικοί μηχανισμοί που διαθέτουν οι χώρες για την προστασία της βιοποικιλότητας στη Μεσόγειο να εκτείνονται μόνο μέχρι τα χωρικά τους ύδατα (12 ν.μ), αφήνοντας μεγάλο μέρος της Μεσογείου χωρίς τα νομικά εργαλεία για τη διατήρηση της βιοποικιλότητας που διαθέτουν τα κράτη που έχουν ανακηρύξει ΑΟΖ¹¹⁶. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα ένα μεγάλο μέρος της Μεσογείου να παραμένει ανεκμετάλλευτο, ενώ περαιτέρω δεν λαμβάνει προστασία από κανέναν κρατικό μηχανισμό. Αναγνωρίζοντας, ως εκ τούτου, το πρόβλημα αυτό το Πρωτόκολλο προβλέπει ότι, περιοχές που ανήκουν στον Κατάλογο Ειδικά Προστατευμένων Περιοχών Μεσογειακής Σημασίας (SPAMIs) μπορούν να περιλαμβάνουν περιοχές υπό την εθνική τους δικαιοδοσία ενός μέρους, καθώς και περιοχές που έχουν δημιουργηθεί από ένα ή περισσότερα γειτονικά μέρη και βρίσκονται “εν όλω ή εν μέρει στην ανοιχτή θάλασσα”.¹¹⁷

3.2 Θαλάσσια δικαιοδοσία και θαλάσσιες προστατευμένες περιοχές στη Μεσόγειο

Η Μεσόγειος Θάλασσα περιβάλλεται από 22 παράκτια κράτη, εξαιρώντας τη δικαιοδοσία της Μ. Βρετανίας, τα οποία διεκδικούν εθνική δικαιοδοσία επί περιοχών

¹¹⁵ Ο.π., βλ. υποσημείωση 42.

¹¹⁶ Lausche, B., Burhenne, F., (2011), Guidelines for Protected Areas Legislation, No. 81 pp. 75

¹¹⁷ Άρθρο 9.2 του Πρωτοκόλλου, περ. β’.

της θάλασσας. Αυτή η περιπλοκότητα, αδιαμφισβήτητα αποτυπώνεται στη δικαιοδοτική δομή του θαλάσσιου χώρου, με το βαθμό ευθύνης των χωρών της ΕΕ στο πλαίσιο της Οδηγίας-Πλαίσιο για τη Θαλάσσια Στρατηγική (MSFD 2008/56/ΕΚ)¹¹⁸ να εξαρτάται από τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά κάθε κράτους.¹¹⁹ Τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά της Μεσογείου και ο αριθμός των κρατών στις όχθες της δημιουργούν διάφορες θαλάσσιες δικαιοδοσίες και οι εδαφικές διαφορές είτε επιδεινώνονται από τις επιπτώσεις τους στη θάλασσα είτε προκύπτουν λόγω του μεγάλου αριθμού των συνόρων.¹²⁰ Μεταξύ τους τα παράκτια κράτη στη Μεσόγειο δημιουργούν 29 συνοριακές επαφές, οι οποίες με τη σειρά τους προκαλούν τύπους περιορισμών μεταξύ των δικαιοδοσιών, ενώ πολύ σημαντικό για την περίπτωση της Μεσογείου είναι η ιδέα της κλειστής ή ημίκλειστης θάλασσας.¹²¹ Ωστόσο, γίνεται ολοένα και περισσότερο αποδεκτό ότι τα εργαλεία που εφαρμόζονται σε περιοχές εντός των ορίων εθνικής κυριαρχίας πρέπει να είναι συνεκτικά, συμβατά και συμπληρωματικά με εκείνα που εφαρμόζονται σε προστατευμένες θαλάσσιες περιοχές εκτός εθνικής δικαιοδοσίας, και *vice versa*.¹²²

Ένα από τα σημαντικότερα εμπόδια για τον αποτελεσματικό σχεδιασμό της θαλάσσιας διατήρησης της Μεσογείου είναι τα χαμηλά επίπεδα συνεργασίας μεταξύ των χωρών αυτής, δεδομένου ότι κάποιες από αυτές πρωτίστως δεν έχουν εγκρίνει τη Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας (1982), η οποία αποτελεί την κανονιστική σύμβαση για τις ΑΟΖ, άλλες από αυτές είναι μέλη της ΕΕ και ακολουθούν τους απαραίτητους κανονισμούς, όπως η Οδηγία-Πλαίσιο για τη Θαλάσσια Στρατηγική, ενώ άλλες δεν είναι μέλη και ως εκ τούτου δεν απορρέει η υποχρέωσή τους να τους ακολουθούν.¹²³ Η Σύμβαση ΔΘ 1982 δεν υποχρεώνει ρητά τα κράτη να δημιουργήσουν θαλάσσιες προστατευμένες περιοχές σε ύδατα δικαιοδοσίας τους, αν και τους επιτρέπει να λαμβάνουν μέτρα για την προστασία και τη διατήρηση του

¹¹⁸ Οδηγία 2008/56/ ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008L0056&from=EL>, τελευταία επίσκεψη 29/1/2022.

¹¹⁹ Ginirella, S. et al (2014). Steps towards a changed governance response for achieving Good Environmental Status in the Mediterranean Sea.

¹²⁰ Suarez di Vivero, J.L., (2012). Fisheries Cooperation in the Mediterranean and Black Sea, pp. 29.

¹²¹ Ως κλειστή ή ημίκλειστη θάλασσα νοείται «ένας κόλπος, μία λεκάνη ή θάλασσα που περιβάλλεται από δύο ή περισσότερα κράτη και συνδέεται με μια άλλη θάλασσα ή ωκεανό με στενή έξοδο ή αποτελείται εξ ολοκλήρου ή κυρίως από χωρικές θάλασσες και αποκλειστικές οικονομικές ζώνες δύο ή περισσότερων παράκτιων κρατών»

¹²² Lausche, B., Burhenne, F., (2011) Guidelines for Protected Area Legislation.

¹²³ Levin, N. et al. Biodiversity data requirements for systematic conservation planning in the Mediterranean Sea, pp. 274.

θαλάσσιου περιβάλλοντος τόσο στα χωρικά τους ύδατα όσο και στην ΑΟΖ, αρκεί να μην παραβιάζουν τα δικαιώματα άλλων κρατών.¹²⁴

Δεδομένου, όμως, ότι τα χωρικά ύδατα σε πολλές μεσογειακές χώρες εκτείνονται στα 12 ν.μ. και τα παραδοσιακά όρια της ΑΟΖ θα αποδεικνύονταν δυσεπίλυτα λόγω της γεωγραφικής εγγύτητας των ακτών των κρατών της περιοχής, μεγάλο ποσοστό της λεκάνης βρίσκεται εκτός εθνικής δικαιοδοσίας με αποτέλεσμα την παρουσίαση ειδικών προκλήσεων διαχείρισης των πόρων της ανοικτής θάλασσας.¹²⁵ Έντούτοις, πολλά κράτη επέλεξαν επιμέρους μορφώματα αντί για τη δημιουργία ΑΟΖ, όπως η Ζώνη Αλιείας ή Οικολογικής Προστασίας για να επεκτείνουν τη δικαιοδοσία τους (μερική εφαρμογή της ΑΟΖ), καθώς τα μεσογειακά κράτη ασκούν ορισμένες μόνο εξουσίες που απορρέουν από τη Σύμβαση ΔΘ 1982 για το περιβάλλον.¹²⁶ Ωστόσο, η ανακήρυξη ΑΟΖ και “προερχόμενων ζωνών”, βασιζόμενων στην υιοθεσία εθνικής νομοθεσίας, δεν συνεπάγεται αυτομάτως την πλήρη επικύρωσή και εφαρμογή τους.¹²⁷ Λαμβάνοντας, λοιπόν, υπόψη το προαναφερόμενο καθεστώς των ΑΟΖ και των “προερχόμενων ζωνών”, και ότι το περισσότερο του 20% των θαλασσιών υδάτων στη Μεσόγειο υπάγεται στο καθεστώς της ανοικτής θάλασσας που διέπεται από διεθνείς κανόνες, οι παρεμβάσεις των κρατών σε οικονομικές και περιβαλλοντικές θαλάσσιες υποθέσεις περιορίζονται σημαντικά με αποτέλεσμα να απαιτείται ισχυρότερη συνεργασία σε περιφερειακό επίπεδο.¹²⁸ Και ενώ οι διεθνείς συμβάσεις και συνθήκες δημιουργούν ένα άμεσα νομικά δεσμευτικό πλαίσιο, η διαχείριση της ανοικτής θάλασσας μέσω διεθνούς συνεργασίας απαιτεί εντατική και σύνθετη διασυννοριακή επικοινωνία μεταξύ των κρατών, διότι και τα ενδιαφέροντα και οι στοχεύσεις των συνορευουσών χωρών διαφέρουν, αλλά και οι διαφορετικές περιοχές μέσα στη Μεσόγειο συνεπάγονται διαφορετικούς κινδύνους και πιθανές συγκρούσεις (βλ. Αδριατική, Ιόνιο Πέλαγος, Αιγαίο Πέλαγος).¹²⁹

¹²⁴ Άρθρα 55, 56, 57 Σύμβαση ΔΘ 1982.

¹²⁵ Abdulla, A. et al, (2008). Challenges facing a network of representative marine protected areas in the Mediterranean: prioritizing the underrepresented habitats, pp. 22-28.

¹²⁶ Policy Research Corporation, (2011). Exploring the Potential of Maritime Spatial Planning in the Mediterranean Sea, ESO, https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/sites/default/files/msp-med_final_report_en.pdf, τελευταία επίσκεψη 16/5/2022.

¹²⁷ Ramieri, E., Bocci, M., & Markovic, M. (2019). Linking integrated coastal zone management to maritime spatial planning: The Mediterranean experience. In *Maritime Spatial Planning*, pp. 271-294.

¹²⁸ Ο.π., βλ. υποσημείωση 57

¹²⁹ Chevalier, C., (2009). Governance of the Mediterranean Sea, Outlook for the legal regime, IUCN, Centre for Mediterranean Cooperation

3.3 Περιβαλλοντική προστασία στη Μεσόγειο: Το κοινό ενδιαφέρον Γαλλίας-Ιταλίας

Από το 1990, η Ιταλία, η Γαλλία και το Μονακό είχαν υιοθετήσει προοπτικές προσανατολισμένες στην περιβαλλοντική προστασία, καθιερώνοντας το Καταφύγιο Πελάγους για τη Διατήρηση Θαλάσσιων Θηλαστικών (Pelagos Sanctuary for the Conservation of Marine Mammals)¹³⁰ στο Τυρρηνικό Πέλαγος. Το νομικό καθεστώς αυτού του Καταφυγίου, που ρυθμίζεται από την Τριμερή Συμφωνία 1999, ισχύει μόνο για πλοία με σημαία κ-μ και όχι *erga omnes*.¹³¹ Το δυτικό τμήμα του Καταφυγίου, ως τμήμα της ανοιχτής θάλασσας, άλλαξε νομικό καθεστώς το 2003 όταν η Γαλλία αποφάσισε να ανακηρύξει Ζώνη Οικολογικής Προστασίας, η οποία συνέπιπτε με το Καταφύγιο. Ωστόσο, αυτή η Ζώνη Οικολογικής Προστασίας που έβλεπε προς τις ιταλικές ακτές δεν υπερέβαινε την υποθετική διάμεση γραμμή.¹³²

¹³⁰ RES-GFCM/31/2007/4, Pelagos Sanctuary for the conservation of marine mammals

¹³¹ Gaffio, F., (2016). The maritime frontier between Italy and France, pp. 97-98

¹³² Gaffio, F., Ο.π.



Εικόνα 1 Καταφύγιο Πελάγους για τη Διατήρηση Θαλάσσιων Θηλαστικών

Μετά τις καταστροφές πετρελαιοφόρων στις οποίες ενεπλάκησαν το *Erika* και το *Prestige* στον Ατλαντικό, οι οποίες έκαναν τη Γαλλία να ανακηρύξει Ζώνη Οικολογικής Προστασίας, η Ιταλία ήρθε να μοιραστεί τις ίδιες ανησυχίες με τη Γαλλία σχετικά με τους οικολογικούς κινδύνους που διατρέχουν οι θάλασσες της Μεσογείου. Το 2006, το Ιταλικό Κοινοβούλιο αποδέχτηκε μία πράξη που περιλάμβανε το νομικό πλαίσιο για την εγκαθίδρυση Ζωνών Οικολογικής Προστασίας, με τις πρώτες εξ αυτών να καθορίζονται με Προεδρικό Διάταγμα.¹³³ Μέσω της δημιουργίας αυτών των ζωνών, η Γαλλία και η Ιταλία μπορούν να εφαρμόσουν εθνικούς και ευρωπαϊκούς κανόνες που αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος και να απαγορεύσουν τη ναυσιπλοΐα στο στενό του Bonifacio σε εμπορικά εθνικά πλοία που μεταφέρουν πετρέλαιο και άλλες επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες που ορίζονται σε διεθνείς συμβάσεις που εφαρμόζονται και στις δύο χώρες, όπως η Οδηγία 2002/59/EC ή η Σύμβαση 73/78 MARPOL 1973.¹³⁴

¹³³ Presidential Decree no. 209-2011 of 27 October 2011.

¹³⁴ Η Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία (MARPOL) είναι η κύρια διεθνής σύμβαση που καλύπτει την πρόληψη της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από πλοία από επιχειρησιακά ή τυχαία αίτια. Η Σύμβαση MARPOL εγκρίθηκε στις 2 Νοεμβρίου 1973 από τον IMO. Το Πρωτόκολλο του 1978 εγκρίθηκε ως απάντηση σε μία σειρά ατυχημάτων δεξαμενόπλοιων το '76-'77. Καθώς η Σύμβαση MARPOL 1973 δεν είχε τεθεί ακόμα σε ισχύ, το Πρωτόκολλο του '78 απορρόφησε τη μητρική σύμβαση.



Εικόνα 2 Στενό του Bonifacio

Και ενώ οι δύο χώρες πραγματοποιούσαν τις πρωτοβουλίες στο “σύστημα κυκλοφορίας του Bonifacio”¹³⁵, διαπραγματεύονταν επίσης την οριοθέτηση των αντίστοιχων περιοχών εθνικής δικαιοδοσίας μεταξύ των αντικείμενων και παρακείμενων ακτών τους. Η πολιτική κήρυξης μόνο μίας Ζώνης Οικολογικής Προστασίας, κοινής για τα δύο κράτη αγνοήθηκε το 2012, όταν η Γαλλία τροποποίησε τη Ζώνη της σε πλήρη ΑΟΖ.¹³⁶ Η Γαλλία προσπάθησε αρχικά να δημιουργήσει μια ζώνης αλιείας εντός των ορίων της ζώνης οικολογικής προστασίας, επιλέγοντας τελικά να ανακηρύξει ΑΟΖ αντιλαμβανόμενη ότι θα ήταν πιο αποτελεσματική, όταν ενεργούσε σε μια βιώσιμη προσέγγιση προς τη Μεσόγειο, από μια “συνδυασμένη” Οικολογική και Αλιευτική Ζώνη Προστασίας.¹³⁷ Το 2015 υπογράφηκε συμφωνία οριοθέτησης όλων των θαλασσιών ζωνών μεταξύ των δύο κρατών (Συμφωνία Caen), η οποία όμως δεν έχει τεθεί ακόμα σε εφαρμογή.¹³⁸ Εάν τα εν λόγω κράτη δεν καταφέρουν τελικά να προβούν σε εφαρμογή της οριοθέτησης θαλασσιών ζωνών, η διαχείριση της Μεσογείου θα πρέπει να στηριχτεί στη διεθνή

¹³⁵ Ο.π., βλ. υποσημείωση 23

¹³⁶ Assessment of pressure impacting the environment of WP6 pilot cases in socio-economic terms, PERSEUS, pp.14.

¹³⁷ Gaffio, F. (2016). The maritime frontier between Italy and France: A paradigm for the Delimitation of Mediterranean Maritime Spaces, *Maritime Safety and Security Journal*, Issue 2, pp. 97-98.

¹³⁸ SIMWESTMED (2018). Recommendations on the procedural steps to follow for the development of cross-border MSP, https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/sites/default/files/recommendations_on_the_procedural_steps_to_follow_for_the_development_of_cross-border_msp_r3.pdf, τελευταία επίσκεψη 3/5/2022.

συνεργασία καθώς αυτό θα σημαίνει ότι η Ζώνη Οικολογικής Προστασίας της Ιταλίας θα υπόκειται σε δυνητική σύγκρουση με την ανακηρυσσόμενη ΑΟΖ της Γαλλίας , και ουσιαστικά η όλη Θάλασσα (Μεσόγειος) θα βρίσκεται υπό εθνική δικαιοδοσία, όπως η Μαύρη Θάλασσα.¹³⁹

3.4 Μεγάλες Θαλάσσιες Προστατευμένες Περιοχές (LMPAs) στη Μεσόγειο: Η ευκαιρία της Αδριατικής Θάλασσας

Μεταξύ των οικολογικών περιοχών της Μεσογείου, η Αδριατική Θάλασσα αποτελεί κορυφαία προτεραιότητα και ευκαιρία για επέκταση της χωρικής προστασίας μέσω των Θαλάσσιων Προστατευμένων Περιοχών. Αυτή περιοχή έχει υποστεί μεγάλη αλιευτική υπερεκμετάλλευση προκαλώντας ευρεία υποβάθμιση των θαλάσσιων οικοτόπων, μείωση των υπό-στόχευση και μη υπό-στόχευση ειδών, αλλοίωση του τροφικού ιστού και σημαντικές απώλειες των υπηρεσιών του οικοσυστήματος. Η διαχείριση της λεκάνης της Αδριατικής θάλασσας και των πόρων της είναι αρκετά απαιτητική λόγω της παρουσίας μεγάλης σειράς πολλαπλών πιέσεων που αλληλεπιδρούν, πέραν της αλιείας. Επιπλέον η διαχείριση των θαλάσσιων πόρων και η αποκατάσταση των οικοσυστημάτων περιπλέκονται εξαιτίας της εγγύτητας των διάφορων χωρών με την Αδριατική Θάλασσα, με την καθεμία να προβάλλει τα δικά της οικονομικά συμφέροντα και τις δικές της περιβαλλοντικές και νομικές προσεγγίσεις σε ζητήματα θαλάσσιας διαχείρισης.¹⁴⁰

Η αναγνώριση αυτών των ιδιόμορφων περιβαλλοντικών και γεωπολιτικών περιορισμών οδήγησαν στη ανάπτυξη της Ευρωπαϊκής Στρατηγικής για τη Μακροπεριφέρεια Αδριατικής Ιονίου (EUSAIR), στόχος της οποίας είναι η ενίσχυση της συνεργασίας μεταξύ των χωρών που συνορεύουν με την Αδριατική Θάλασσα.¹⁴¹ Η πρωτοβουλία βασίζεται σε τέσσερις βασικούς πυλώνες, συμπεριλαμβανομένων της ποιότητας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, σύμφωνα με την προσέγγιση του οικοσυστήματος της Σύμβασης για τη Βιολογική

¹³⁹ Ο.π.,βλ υποσημείωση 61.

¹⁴⁰ Bastari A., Micheli F., Ferretti F., Pusceddu A., Cerrano C. (2016). Large marine protected areas in the Mediterranean: The opportunity of Adriatic Sea, pp.166-173.

¹⁴¹ EUSAIR, <https://www.adriatic-ionian.eu/about-eusair/>, τελευταία επίσκεψη 20/5/2022.

Ποικιλομορφία.¹⁴² Εκτιμάται ότι, η πρωτοβουλία για τη Μακροπεριφέρεια Αδριατικής-Ιονίου θα μπορούσε να αποτελέσει μία πολιτική ευκαιρία για τη δημιουργία διασυνοριακών μεγάλων θαλάσσιων προστατευμένων περιοχών (LMPA) με στόχο την ανάκτηση της βιοποικιλότητας και την αναστροφή της πτώσης της αλιείας στην Αδριατική.



Εικόνα 3 Αδριατική Θάλασσα

Ωστόσο, υπάρχουν ιστορικά προηγούμενα, τρέχουσες πολιτικές ευκαιρίες και νομικά μέσα για τη δημιουργία διασυνοριακού LMPA στην Αδριατική Θάλασσα. Το 2003, η Κροατία πρότεινε μία Ζώνη Οικολογικής και Αλιευτικής Προστασίας για τη θαλάσσια βιοποικιλότητα και τη διατήρηση της αλιείας, η οποία τέθηκε σε ισχύ το 2008. Η ένταξη της Κροατίας, το 2013, στην ΕΕ ανέδειξε νέες προοπτικές για να ξεκινήσουν διαπραγματεύσεις για την εγκαθίδρυση ενός διασυνοριακού LMPA μεταξύ των δύο κύριων κρατών, ήτοι Ιταλίας- Κροατίας, οι οποίες θα διαχειρίζονταν από κοινού την περιοχή.¹⁴³ Ο πρώην Πρόεδρος της Επιτροπής Manuel Barroso δήλωσε ότι η ΕΕ είναι πρόθυμη να εξετάσει το ενδεχόμενο δημιουργίας ζώνης ειδικής προστασίας στη μέση της Αδριατικής, καταδεικνύοντας έτσι την προθυμία της ΕΕ να επεκτείνει τη θαλάσσια προστασία σ' αυτή την περιοχή.¹⁴⁴ Επιπλέον, η ΕΕ

¹⁴² Pillars, EUSAIR, <https://www.adriatic-ionician.eu/about-eusair/pillars/> τελευταία επίσκεψη 20/5/2022.

¹⁴³ Ο.π., βλ. Υποσημείωση 63.

¹⁴⁴ Mackelworth P., Holcer D., Jovanović J., Fortuna C. (2011). Marine conservation and accession: the future for the croatian Adriatic, pp 644–655.

χρηματοδοτεί μία πληθώρα επιστημονικών έργων για τον χωροταξικό σχεδιασμό στην Αδριατική Θάλασσα, υπογραμμίζοντας περαιτέρω την προσπάθειά της να υποστηρίξει τη χωροταξική διαχείριση με στόχο την ανάκτηση θαλάσσιων πόρων, αλλά και τη μείωση των συγκρούσεων μεταξύ των ομάδων χρηστών.¹⁴⁵

Παρά τις δυσκολίες στο διεθνή διάλογο και τις πιθανές συγκρούσεις των ενδιαφερομένων, οι διεθνείς νόμοι παρέχουν τη νομική βάση και υποστήριξη για τη δημιουργία ενός διασυνοριακού LMPA στην Αδριατική Θάλασσα που θα προστατεύει τα οικοσυστήματα και τους θαλάσσιους βυθούς από τις τράτες βυθού που αποτελούν τον κύριο μοχλό υποβάθμισης τους.¹⁴⁶ Οι Οικολογικά ή Βιολογικά Σημαντικές Θαλάσσιες Περιοχές (EBSA)¹⁴⁷ που έχουν εντοπιστεί στη βόρεια, κεντρική και δυτική λεκάνη της Αδριατικής Θάλασσας καθιστούν αυτές τις περιοχές προτεραιότητα για τη βελτιωμένη θαλάσσια διαχείριση και διατήρηση, με χαρακτηριστικό παράδειγμα τη λεκάνη της βόρειας Αδριατικής, που περιλαμβάνει την περιοχή πάνω από την ευθεία γραμμή που συνδέει την Ανκόνα (Ιταλία) και το νησί Πονίκ (Κροατία). Παρόλα αυτά, παρατηρείται ότι η θέσπιση θαλάσσιων προστατευμένων περιοχών, συμπεριλαμβανομένων των LMPA, απαιτεί σαφήνεια και ακρίβεια στους όρους διαχείρισης και υποστήριξη των θαλάσσιων χρηστών.¹⁴⁸ Μπορεί η διακυβέρνηση ενός διασυνοριακού LMPA να παρουσιάζει τεράστιες δυσκολίες, εγείρει όμως και νέες προκλήσεις. Συνεπώς, η πρωτοβουλία για τη Μακροπεριφέρεια Αδριατικής-Ιονίου παρέχει μία ισχυρή πολιτική και οικονομική πλατφόρμα για την προώθηση της συνεργασίας μεταξύ των χωρών της Αδριατικής για τη διαχείριση των θαλάσσιων χρήσεων, και θα μπορούσε να αντιπροσωπεύει το κοινό όργανο διακυβέρνησης για μία Μεγάλη Προστατευμένη Περιοχή της Αδριατικής (LMPA).¹⁴⁹

¹⁴⁵ A strategy for the Adriatic and the Ionian Sea, PERSEUS, Policy-Oriented Marine Environmental Research in the Southern European Seas, <http://www.perseus-net.eu/site/content.php?locale=1&sel=419&artid=364>, τελευταία επίσκεψη 3/5/2022.

¹⁴⁶ Lotze H.K., M. Dunne Coll, J.A. (2011). Historical Changes in marine resources, foodweb structure and ecosystem functioning in the Adriatic Sea, pp 198–222.

¹⁴⁷ Ecologically or Biologically Significant Marine Areas (EBSAs) <https://www.cbd.int/ebbsa/ebbsas>, τελευταία επίσκεψη 5/5/2022.

¹⁴⁸ Notarbartolo di Sciarra G., Agardy T., Hyrenbach D., Scovazzi T. T., P. van Klaveren, The Pelagos Sanctuary for Mediterranean marine mammals, *Aquat. Conserv. Mar. Freshw. Ecosyst.* 18 (2008) 367–391.

¹⁴⁹ Croatia and Marine Protected Areas, MedMPAnet Project. (2014). UNEP/MAP, pp 15-29, https://www.iucn.org/sites/dev/files/content/documents/2016/en_rac_spa_adriatic_croatia_2016.pdf, τελευταία επίσκεψη 6/5/2022.

3.5 Θαλάσσιες Προστατευμένες Περιοχές και Γαλάζια Οικονομία στην Ελλάδα: Η περίπτωση του Αιγαίου Πελάγους

Το Αιγαίο Πέλαγος κατατάσσεται στη δεύτερη θέση από πλευράς αριθμού ειδών στη Μεσόγειο Θάλασσα, δεδομένου ότι οι ελληνικές θάλασσες και ακτές περικλείουν πληθώρα οικότοπων –από πελαγικούς και βενθικούς, μέχρι παράκτιους και υπεράκτιους στα ανοιχτά των ελληνικών θαλασσών. Δεδομένης της σημασίας της βιοποικιλότητας των ελληνικών θαλασσών και ακτών, της αυξημένης πίεσης που ασκούν οι ανθρώπινες δραστηριότητες στους φυσικούς πόρους, και της εθνικής, ευρωπαϊκής και διεθνούς νομοθεσίας, το ελληνικό κράτος έχει θεσπίσει τρεις Θαλάσσιες Προστατευμένες Περιοχές (εφεξής προς χάριν συντομίας *ΘΠΠ*) : το *Εθνικό Θαλάσσιο Πάρκο Αλοννήσου Βορείων Σποράδων* (1992), το *Εθνικό Θαλάσσιο Πάρκο Ζακύνθου* (1999) και η *Προστατευμένη Περιοχή της Γυάρου* (2019).¹⁵⁰ Σύμφωνα με την πρόσφατα αναθεωρημένη υποβολή του ελληνικού Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας για το δίκτυο Natura 2000, το 2018 η Ελλάδα ενημέρωσε το εθνικό δίκτυο Natura 2000 προσθέτοντας 60 περίπου νέες θαλάσσιες και παράκτιες περιοχές και επεκτείνοντας τα όρια των υφιστάμενων περιοχών.¹⁵¹ Τα προβλήματα οργάνωσης των φορέων διαχείρισης, η έλλειψη ανθρώπινων και οικονομικών πόρων και η έλλειψη ενός μακροπρόθεσμου σχεδίου διαχείρισης των ΘΠΠ, οδήγησαν το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας στην κατάρτιση προεδρικών διαταγμάτων καθώς και σχεδίων διαχείρισης για το σύνολο των περιοχών του δικτύου Natura 2000 της Ελλάδας, μία διαδικασία που βρίσκεται υπό εξέλιξη (ΠΔΠ 2021-2027).¹⁵² Οι Μονάδες Διαχείρισης Προστατευμένων Περιοχών που έρχονται να αντικαταστήσουν τους μέχρι πρότινος υπάρχοντες Φορείς Διαχείρισης Προστατευόμενων Περιοχών είναι ένας από τους παράγοντες του νέου ολοκληρωμένου και συνεκτικού πλαισίου διαχείρισης που προτείνεται με το Ν.

¹⁵⁰ INTERREG Med-PHAROS4MPAs (Εθνική Αναφορά 2019). Προωθώντας τη Συνύπαρξη 5των Θαλασσίων Προστατευμένων Περιοχών και των Θαλάσσιων Δραστηριοτήτων στην Ελλάδα, https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/sites/default/files/gr_national_report.pdf, τελευταία επίσκεψη 10/5/2022.

¹⁵¹ Προστατευμένες Περιοχές στην Ελλάδα, Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, <https://ypen.gov.gr/perivallon/viopoikilotita/prostatevomenes-perioches/>, τελευταία επίσκεψη 10/5/2022.

¹⁵² ΥΠΕΝ. Πλαίσιο Δράσεων Προτεραιότητας για το Δίκτυο Natura στην Ελλάδα https://ypen.gov.gr/wp-content/uploads/2021/04/PAF-EL_FINAL-2.pdf, τελευταία επίσκεψη 11/5/2022.

4685/2020 κατοχυρώνοντας λειτουργικά την Πολυεπίπεδη Διακυβέρνηση (Multi-Level Governance) για τις προστατευόμενες περιοχές σύμφωνα με τα κατευθυντήρια κείμενα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και του ΟΟΣΑ για την πολυεπίπεδη διακυβέρνηση.¹⁵³

Η απαρχή της νομοθεσίας σε ευρωπαϊκό επίπεδο έγινε με την υιοθέτηση της Οδηγίας 79/409/ΕΟΚ για την προστασία της πτηνοπανίδας¹⁵⁴ για να συνεχίσει με την Οδηγία 92/43/ΕΟΚ για τη διατήρηση των φυσικών οικότοπων.¹⁵⁵ Ο καθορισμός Ζωνών Ειδικής Προστασίας (ΖΕΠ) αποτελεί βασική υποχρέωση των κ-μ, κατόπιν σύνταξης καταλόγων τόπων κοινοτικής σημασίας από την Επιτροπή.¹⁵⁶ Σύμφωνα με το άρθρο 1 της Οδηγίας για τα πτηνά και το άρθρο 2(1) της Οδηγίας για τους οικοτόπους, η εφαρμογή τους εκτείνεται σε ευρωπαϊκό έδαφος των κ-μ, στο οποίο εφαρμόζεται η Σύμβαση για ΔΘ 1982. Το Δικαστήριο της ΕΕ αποσαφήνισε το περιεχόμενο των παραπάνω άρθρων και έκρινε ότι οι δύο Οδηγίες εφαρμόζονται σε θαλάσσιες περιοχές που εκτείνονται τόσο εντός των χωρικών υδάτων (12ν.μ) όσο και πέραν αυτών και στις οποίες περιλαμβάνονται η υφαλοκρηπίδα και η ΑΟΖ (200ν.μ).¹⁵⁷ Για την Ελλάδα όμως παραμένει το πρόβλημα υπαγωγής των περιοχών αυτών εντός των Οδηγιών λόγω των γνωστών διαφοριών με την Τουρκία, καθώς η υφαλοκρηπίδα των νησιών αμφισβητείται και η ΑΟΖ δεν έχει ακόμα οριστεί.¹⁵⁸ Η Ελλάδα και η Τουρκία είναι μέλη μόνο μερικών εκ των συμβάσεων¹⁵⁹, γεγονός που δυσχεραίνει ακόμα περισσότερο τα πράγματα. Η προστασία του Αιγαίου Πελάγους απαιτεί από τις δύο χώρες την υιοθέτηση μίας κοινής στόχευσης για την προώθηση της περιβαλλοντικής ασφάλειας στη Μεσόγειο ως θεματοφύλακες αυτής της κοινής κληρονομιάς, και την αποφυγή πολιτικών και εφαρμογών που είναι ικανές πιθανώς να προκαλέσουν περιβαλλοντικές διαμάχες.¹⁶⁰ Από το Σχέδιο Δράσης για τη Μεσόγειο μέχρι τη Σύμβαση της Βαρκελώνης, παρέχονται όλα τα εχέγγυα που ενθαρρύνουν την ενίσχυση της περιφερειακής και διμερούς συνεργασίας και απομένει στα δύο κράτη

¹⁵³ Bickerton, J. C., Hodon, D. and Puetter, U. (2015) The New Intergovernmentalism: European Integration in the Post-Maastricht Era. *Journal of Common Market Studies*.

¹⁵⁴ ΕΕ L 206/22.7.1992.

¹⁵⁵ ΕΕ L327/22.12.2000.

¹⁵⁶ Άρθρο 4(5) Οδηγίας.

¹⁵⁷ Υπόθεση C-6/2004 Επιτροπή κατά Η.Β.

¹⁵⁸ Μπαλιάς, Γ., (2010). Οι διεθνείς και ευρωπαϊκές ρυθμίσεις σχετικά με τον καθορισμό και τη διαχείριση θαλάσσιων προστατευμένων περιοχών, ΠερΔικ 3/2010(ΕΤΟΣ 14^ο).

¹⁵⁹ MARPOL 73/78, Convention on Biological Diversity(1992) and “Jakarta Mandate”(1995), UN Human Environment Declaration(1972).

¹⁶⁰ Ozturk, B., (2007). The Aegean Sea 2000, Proceedings of the International Symposium on the Aegean Sea, pp. 245-247.

να εναρμονίσουν τις διμερείς δραστηριότητες συνεργασίας με τις κοινές παγκόσμιες και περιφερειακές νομικές δεσμεύσεις προκειμένου να εξασφαλιστεί η προστασία των κοινών αξιών του Αιγαίου Πελάγους.¹⁶¹

Στις ελληνικές θάλασσες, όπως και στην υπόλοιπη Μεσόγειο, συντελείται μία ραγδαία Γαλάζια ανάπτυξη με επίκεντρο τις αυξημένες θαλάσσιες δραστηριότητες (θαλάσσιες μεταφορές, τουρισμός υδατοκαλλιέργειες, έρευνα και εξόρυξη πετρελαίου και φυσικού αερίου), δυστυχώς όμως σε μεγάλο βαθμό χωρίς να εμπεριέχεται το στοιχείο της βιωσιμότητας.¹⁶² Η έλλειψη ενός νομικά δεσμευτικού κειμένου Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού¹⁶³ και οι όποιες καθυστερήσεις συνεπάγονται αυτού δεν επιτρέπουν στις αρχές της Γαλάζιας Οικονομίας να ενσωματωθούν στο κείμενο του ΘΧΣ.¹⁶⁴ Επιπλέον, αξίζει να σημειωθεί ότι μειονέκτημα συνιστά και το γεγονός ότι ο ελληνικός θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός, όποια μορφή και να λάβει, θα αφορά μόνον τα χωρικά ύδατα της Ελλάδας σε βάθος 6 ναυτικών μιλίων, καθώς η Ελλάδα δεν έχει ακόμα εφαρμόσει τα 12 ναυτικά μίλια όπως ορίζει η Σύμβαση ΔΘ 1982, ούτε έχει διακηρύξει τα δικαιώματά της επί της ΑΟΖ.

Ο χαρακτηρισμός εξαιρετικών θαλάσσιων προστατευμένων περιοχών στην ανοιχτή θάλασσα (HSMP), στόχος που προβλέπεται στη Σύμβαση για τη Βιολογική Ποικιλομορφία και τη σχετική Εντολή Τζακάρτα, προβλέπει τον εντοπισμό περιοχών στην ανοιχτή θάλασσα κατάλληλων για συλλογική δράση διαχείρισης και επίτευξη συμφωνίας με συναίνεση σχετικά με τα καθεστώτα διαχείρισης και διατήρησης.¹⁶⁵ Έτσι, η συλλογική δράση διαχείρισης στο Αιγαίο μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας μπορεί να θεμελιώσει κοινές διαδικασίες διαχείρισης, εφόσον επιτευχθεί ένα κοινό θαλάσσιο καθεστώς που θα επιτρέπει την ολοκληρωμένη συνεργασία μεταξύ των δύο χωρών.¹⁶⁶ Ως εκ τούτου, βασική προϋπόθεση για τη διασφάλιση της

¹⁶¹ Ο.π., βλ υποσημείωση 136.

¹⁶² Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία: Ανάπτυξη μια βιώσιμης Γαλάζιας Οικονομίας στην ΕΕ, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/el/ip_21_2341, τελευταία επίσκεψη 12/5/2022.

¹⁶³ Οδηγία 2014/89/ΕΕ.

¹⁶⁴ INTERREG Med-PHAROS4MPAs (Εθνική Αναφορά 2019). Προωθώντας τη Συνύπαρξη 5των Θαλασσιών Προστατευμένων Περιοχών και των Θαλάσσιων Δραστηριοτήτων στην Ελλάδα, https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/sites/default/files/gr_national_report.pdf, τελευταία επίσκεψη 10/5/2022.

¹⁶⁵ Sala, E., Giakoumi, S., (2017). “No-Take Marine Reserves Are the Most Effective Protected Areas in the Ocean,” *ICES Journal of Marine Science* 75, no. 3: 1166-68.

¹⁶⁶ Öztürk, B. (2009). Marine protected areas in the high seas of the Aegean and Eastern Mediterranean Seas, some proposals. *J. Black Sea/Mediterranean Environment*, 15, 69-82.

μελλοντικής βιωσιμότητας του θαλάσσιου περιβάλλοντος στο Αιγαίο Πέλαγος αναδεικνύεται εκ νέου η ειρηνική θαλάσσια οριοθέτηση και η δημιουργία αδιαμφισβήτητων θαλάσσιων ζωνών.¹⁶⁷

3.6 Προστατευμένες Θαλάσσιες Περιοχές της ΕΕ: Η προστασία έχει μεγάλο εύρος, όχι όμως και βάθος

Η Συνθήκη για τη λειτουργία της ΕΕ (εφεξής ΣΛΕΕ προς χάριν συντομίας) απαιτεί από την ΕΕ να ενσωματώσει την προστασία του περιβάλλοντος και τη βιώσιμη ανάπτυξη στις πολιτικές της.¹⁶⁸ Η ΣΛΕΕ παρέχει στην ΕΕ αποκλειστική αρμοδιότητα για τη διατήρηση των θαλάσσιων βιολογικών πόρων στο πλαίσιο της κοινής αλιευτικής πολιτικής.¹⁶⁹ Η Επιτροπή και τα κ-μ μοιράζονται την ευθύνη για τις περιβαλλοντικές πολιτικές¹⁷⁰, οι σημαντικότερες από τις οποίες, όσον αφορά τις θάλασσες, ορίζονται στην Οδηγία-Πλαίσιο για τη Θαλάσσια Στρατηγική και στις Οδηγίες για τα πτηνά και τους οικοτόπους.¹⁷¹ Η Οδηγία-Πλαίσιο για τη Θαλάσσια Στρατηγική ορίζει θαλάσσιες περιφέρειες και υποπεριφέρειες και απαιτεί από τα κ-μ να διασφαλίσουν ότι τα ύδατα τους βρίσκονται σε «καλή περιβαλλοντική κατάσταση(ΚΠΚ)» και να εφαρμόσουν στρατηγικές στα ύδατά τους σε συνεργασία με τα άλλα κ-μ με τα οποία μοιράζονται μία θαλάσσια περιφέρεια ή υποπεριφέρεια.¹⁷²

¹⁶⁷ Oral, N. (2009). Non-Ratification of the 1982 LOS Convention: An Aegean Dilemma of Environment and Global Consequences. Publicist, Journal of International Law. Berkeley, p. 14.

¹⁶⁸ Άρθρα 7 και 11 ΣΛΕΕ.

¹⁶⁹ Άρθρο 3 ΣΛΕΕ.

¹⁷⁰ Άρθρο 4 ΣΛΕΕ. «2. Οι συντρέχουσες αρμοδιότητες της Ένωσης και των κρατών μελών αφορούν τους εξής κύριους τομείς: (...) ε) περιβάλλον».

¹⁷¹ Αντιστοίχως, η οδηγία 2009/147/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, περί της διατήρησης των αγρίων πτηνών και η οδηγία 92/43/ΕΟΚ του Συμβουλίου, για τη διατήρηση των φυσικών οικοτόπων καθώς και της άγριας πανίδας και χλωρίδας

¹⁷² Special Report 26/2020: Marine Environment: EU protection is wide but not deep, https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR20_26/SR_Marine_environment_EN.pdf, τελευταία επίσκεψη 20/5/2022.

Προκειμένου τα κ-μ να συμβαδίζουν με τις υποχρεώσεις που απορρέουν από την Οδηγία-Πλαίσιο θεσπίζουν ΘΠΠ και επιβάλλουν περιορισμούς στα αλιευτικά σκάφη τους.¹⁷³ Στα χωρικά ύδατά τους, μπορούν επίσης να περιορίζουν την αλιεία σε σκάφη που αλιεύουν κατά παράδοση στα ύδατα αυτά αποπλέοντας από λιμένες παρακείμενων ακτών. Ωστόσο, για να κάνουν το ίδιο μονομερώς για τις ΘΠΠ εκτός αυτής της παράκτιας ζώνης πρέπει να συμμετέχουν σε πολυμερείς συζητήσεις στο πλαίσιο της Κοινής Αλιευτικής Πολιτικής.¹⁷⁴ Επιπλέον, τα κ-μ οφείλουν να αξιολογήσουν τα θαλάσσια ύδατά τους βάσει 11 χαρακτηριστικών ποιοτικής περιγραφής¹⁷⁵ και να υποβάλλουν προγράμματα παρακολούθησης και μέτρα για την επίτευξη της ΚΠΚ έως το 2020. Ωστόσο η Επιτροπή έκρινε το καλοκαίρι του 2020 ότι τα βήματα που είχαν γίνει προς την επίτευξη ΚΠΚ ήταν πολύ αργά, ενώ έθεσε νέους στόχους σε κρίσιμους τομείς.¹⁷⁶

Συνοψίζοντας, η απουσία ενός αποτελεσματικού, ορθά διαχειριζόμενου και συνεκτικού δικτύου θαλάσσιων προστατευμένων περιοχών¹⁷⁷, καθώς και η αδυναμία συμμόρφωσης των κ-μ με τις υποχρεώσεις που θεσπίζει η ενωσιακή περιβαλλοντική νομοθεσία επηρέασαν αρνητικά την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.¹⁷⁸ Η Επιτροπή αντιλαμβάνεται ότι οι “δράσεις της ΕΕ” περιλαμβάνουν τις δράσεις των κ-μ και την ευθύνη τους όσον αφορά την εφαρμογή των διατάξεων της περιβαλλοντικής και της αλιευτικής νομοθεσίας σημειώνει την υιοθέτηση μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος για την αντιμετώπιση κάθε πρόκλησης σε ευρωπαϊκό επίπεδο.¹⁷⁹

¹⁷³ Οδηγία Πλαίσιο 2008/56/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου περί πλαισίου κοινοτικής δράσης στο πεδίο της πολιτικής για το θαλάσσιο περιβάλλον, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008L0056&from=EL>, τελευταία επίσκεψη 20/5/2022.

¹⁷⁴ Άρθρα 33 του Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1380/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Δεκεμβρίου 2013 σχετικά με την Κοινή Αλιευτική Πολιτική

¹⁷⁵ Ο.π.. βλ. υποσημείωση 157

¹⁷⁶ Programmes' Performance EU, EU budget 2014-2020, https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/ppo_june4_oib_printing_0.pdf, τελευταία επίσκεψη 15/5/2022

¹⁷⁷ COM(2015) 481 final της 1ης Οκτωβρίου 2015, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:52015DC0481&from=GA>, τελευταία επίσκεψη 20/5/2022.

¹⁷⁸ Άρθρο 11 ΚΠΑ και 15 ΟΠΘΠ.

¹⁷⁹ Απόφαση αριθ. 1386/2013/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με γενικό ενωσιακό πρόγραμμα δράσης για το περιβάλλον έως το 2020 «Ευημερία εντός των ορίων του πλανήτη μας», <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013D1386&from=MT>, τελευταία επίσκεψη 15/5/2022

Κεφάλαιο 4^ο: Σύγχρονα Ζητήματα στην Προστασία του Περιβάλλοντος και στην Οριοθέτηση Θαλάσσιων Ζωνών

4.1 Κλιματική Αλλαγή

Η κλιματική αλλαγή αποτελεί ένα σημαντικό ζήτημα τόσο για τις επιπτώσεις της στο θαλάσσιο περιβάλλον, αλλά και σε όλο το οικοσύστημα. Ωστόσο, η πολυπλοκότητα του ζητήματος – δεδομένου ότι οι ταχείες μεταβολές ειδικά στη θερμοκρασία του πλανήτη είναι απρόβλεπτες – απαιτεί συνεργασία των κρατών σε παγκόσμιο επίπεδο και ανάληψη ευθυνών από το κάθε κράτος μεμονωμένα.

Υπάρχουν ελάχιστες ενδείξεις είτε από το κείμενο της Σύμβασης ΗΕ για ΔΘ 1982 είτε από τις ιστορικές αναφορές των διαπραγματεύσεων ότι η κλιματική αλλαγή *per se* ήταν στο μυαλό των διαπραγματευτών κατά την ανάπτυξη της Σύμβασης.¹⁸⁰ Η προστασία και η διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, όμως, κατέχει κυρίαρχη θέση ανάμεσα στους σκοπούς της Σύμβασης, αφού μάλιστα ήδη από το Προοίμιο γίνεται μνεία στη σημασία εγκαθίδρυσης μίας έννομης τάξης για τους ωκεανούς.

Το Μέρος XII της Σύμβασης ασχολείται γενικά με τις κρατικές υποχρεώσεις σε σχέση με το θαλάσσιο περιβάλλον (όπως προείπαμε στο κεφάλαιο 1^ο). Το σημείο εκκίνησης είναι η γενική υποχρέωση βάσει του άρθρου 192 “για την προστασία και διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος”, σε συνδυασμό με την επιβεβαίωση του δικαιώματος τους να εκμεταλλεύονται τους φυσικούς τους πόρους “σύμφωνα με το καθήκον τους να προστατεύουν και να διατηρούν το φυσικό περιβάλλον”.¹⁸¹ Το άρθρο 194 της Σύμβασης είναι κεντρικό σε κάθε ανάλυση που αφορά τις υποχρεώσεις των κρατών να μετριάσουν την κλιματική αλλαγή, καθώς αποτελεί τη βάση για τις ακόλουθες ειδικές υποχρεώσεις οι οποίες παρέχουν περαιτέρω οδηγίες του τί

¹⁸⁰ Meinhard, D. (2007). Climate Change and the Use of Dispute Settlement Regime of the Law of the Sea Convention, pp. 319-337, <https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/00908320600800945?needAccess=true>, τελευταία επίσκεψη 3/5/2022.

¹⁸¹ Άρθρο 193. Αυτό το άρθρο αντανakλά τον εθιμικό κανόνα “no harm rule”, που έχει τους θεμέλιους λίθους του στην αρχή της καλής γειτονίας. Η Αρχή 2 της Σύμβαση του Ρίου 1992 επαναλαμβάνει αυτόν τον κανόνα διεθνούς εθιμικού δικαίου, απαγορεύοντας τη διασυνοριακή περιβαλλοντική βλάβη: “Τα κράτη έχουν το κυριαρχικό δικαίωμα να εκμεταλλεύονται ίδιους πόρους, σύμφωνα με τις δικές τους περιβαλλοντικές και αναπτυξιακές πολιτικές, και την υποχρέωση να διασφαλίζουν ότι οι δραστηριότητες εντός της δικαιοδοσίας ή του ελέγχου τους δεν βλάπτουν το περιβάλλον άλλων κρατών ή περιοχών πέραν των ορίων της εθνικής τους δικαιοδοσίας”.

αναμένεται να κάνει ένα κράτος για την προστασία και διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος.¹⁸²

Επιπροσθέτως, ο μετριασμός της κλιματικής αλλαγής αποτέλεσε τον πυρήνα της Σύμβασης Πλαίσιο 1992 του ΟΗΕ για την Κλιματική Αλλαγή (εφεξής καλούμενη FCCC προς χάριν συντομίας) και του Πρωτοκόλλου του Κιότο του 1997, αν και στο πλαίσιο μίας νομικής ανάλυσης της ευθύνης για ζημίες από την κλιματική αλλαγή, ο μετριασμός μπορεί να θεωρηθεί ως “έμμεση” πρόληψη της ζημίας εν συγκρίσει με την ουσιαστική πρόληψη ενός κινδύνου ζημίας από ανθρωπογενή κλιματική αλλαγή.¹⁸³ Και στα δύο κείμενα απουσιάζουν ρητές διατάξεις περί κρατικής ευθύνης, γεγονός που οδήγησε πολλά από τα υπογράφοντα κράτη στην εξής επιφύλαξη “...η υπογραφή της Σύμβασης δεν συνιστά σε καμία περίπτωση παραίτηση από οποιοδήποτε δικαίωμα βάσει του διεθνούς δικαίου σχετικά με την ευθύνη του κράτους για τις αρνητικές επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής...”.¹⁸⁴ Αντιθέτως, η FCCC παρέχει ρητές διατάξεις για την άμεση πρόληψη ζημιών υποχρεώνοντας τα κράτη “να εφαρμόσουν εθνικά και περιφερειακά προγράμματα που περιλαμβάνουν μέτρα για τον μετριασμό της κλιματικής αλλαγής και μέτρα για να διευκολύνουν την επαρκή προσαρμογή αυτών στην κλιματική αλλαγή”.¹⁸⁵ Σε καμία περίπτωση όμως, τα δύο κείμενα δεν επιλύουν ζητήματα κρατικής ευθύνης ούτε αντιμετωπίζουν ζητήματα επιμερισμού βαρών. Για το λόγο αυτό, συνιστάται η εξέταση συγκεκριμένων νομικών κανόνων και διατάξεων συνθηκών που θα μπορούσαν να χρησιμεύσουν ως βάση για να δείξουμε ότι ένα κράτος ενήργησε λανθασμένα ή αμελώς, στοιχεία σημαντικά για την αξίωση κρατικής ευθύνης.¹⁸⁶

Συνεπώς το διεθνές δίκαιο παρέχει τη νομική βάση για την ευθύνη για τις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής, η οποία βασίζεται στο ευρέως αποδεκτό εθιμικό δίκαιο, γνωστού ως κανόνα ‘no harm’. Αυτή ενισχύεται από διεθνείς διακηρύξεις, αλλά και από συμβάσεις και συμφωνίες, μερικές από τις οποίες έχουν σχεδόν καθολικώς επικυρωθεί.

¹⁸² Άρθρα 197, 207(4), 212(3) της Σύμβασης.

¹⁸³ Richard, S.L. T., Roda V. (2003). State Responsibility and Compensation for Climate Change Damages- a legal and economic assessment.

¹⁸⁴ Bondasky, D. (1992). Managing Climate Change Yearbook of International Environmental Law, pp 60-74.

¹⁸⁵ Άρθρο 4 Σύμβαση Πλαίσιο 1992 του ΟΗΕ για την Κλιματική Αλλαγή.

¹⁸⁶ Ο.π., βλ. υποσημείωση 74.

4.2 Το ζήτημα της ανόδου της στάθμης της θάλασσας

Παρά τη σειρά προληπτικών μέτρων και προσπαθειών που έχουν ληφθεί για διεθνή συνεργασία μέσω διεθνών κυβερνητικών επιστημονικών συναντήσεων, δεν μπορεί να αποφευχθεί ότι η άνοδος της στάθμης της θάλασσας έχει επιφέρει παγκόσμιες επιπτώσεις σε νομικό και επιστημονικό επίπεδο. Πάνω από 70 κράτη επηρεάζονται ή είναι πιθανό να επηρεαστούν άμεσα από την άνοδο της στάθμης της θάλασσας, ένα σύνολο το οποίο αντιπροσωπεύει περισσότερο από το ένα τρίτο των κρατών σε διεθνές επίπεδο.¹⁸⁷

Ενώ σε νομικό επίπεδο είναι δύσκολο να προβλέψει κανείς τις επιπτώσεις που μπορεί να επιφέρει η άνοδος της στάθμης της θάλασσας, δύο είναι οι προοπτικές που διακρίνονται σε πρακτικό επίπεδο· η μία είναι η υποχώρηση των υδάτων προς το χερσαίο έδαφος και η άλλη η εξαφάνιση των γραμμών βάσης σε νήσους ή βράχους που είναι πιθανό να καλυφθούν από νερά.¹⁸⁸ Οι γραμμές βάσης τόσο για τα χωρικά ύδατα όσο και για τις ΑΟΖ ορίζονται στο άρθρο 5 της Σύμβασης ΔΘ 1982 ως γραμμές χαμηλών υδάτων που σημειώνονται σε χάρτες μεγάλης κλίμακας, οι οποίοι αναγνωρίζονται επίσημα από το παράκτιο κράτος. Ωστόσο, έχει προταθεί ότι εάν η άνοδος της στάθμης της θάλασσας αλλάξει το σχήμα των υφιστάμενων ακτογραμμών ή βυθίσει τη στεριά στο σημείο όπου μεταβάλλεται η γραμμή χαμηλής στάθμης, το εξωτερικό όριο της θαλάσσιας περιοχής ενός κράτους ή η ΑΟΖ πρέπει επίσης να αλλάξει.¹⁸⁹ Ωστόσο, η Σύμβαση ΔΘ 1982 και οι υφιστάμενοι νόμοι δεν ορίζουν συγκεκριμένα μία λύση πολιτικής για τις γραμμές βάσης που κινούνται προς τη ξηρά λόγω της ανόδου της στάθμης της θάλασσας.

Πρακτικά, σημειώνεται ότι όταν οι γραμμές των παρακτίων κρατών υποχωρούν προς τη στεριά, το παράκτιο κράτος θα χάσει μέρος της επικράτειάς του, άρα και μέρος των κυριαρχικών του δικαιωμάτων, και το σημείο όπου γίνεται η μέτρηση των θαλασσιών ζωνών θα μετακινείται προς τα μέσα. Όσον αφορά τα όρια μιας θαλάσσιας ζώνης που έχουν καθοριστεί μονομερώς, θα υποχωρήσουν με τον ίδιο τρόπο όπως η γραμμή βάσης, ενώ στην περίπτωση που το παράκτιο κράτος έχει

¹⁸⁷ International Law Commission, Sea-level rise in relation to international law, A/ 73/10, 2018, http://legal.un.org/ilc/guide/8_9.shtml, τελευταία επίσκεψη 20/5/2022.

¹⁸⁸ Gemma, A. (2020). The Future of the Law of the Sea, Institute for International Legal Studies of the Italian National Research Council, pp.12-13.

¹⁸⁹ Oliver, T. (2020). Rising Tensions: The Impact of Sea Level Rise on Maritime Zones, p. 9.

συνάψει συμφωνία οριοθέτησης θαλασσίων ζωνών με γειτονικό κράτος, αυτό θα έχει δύο επιπτώσεις. Πρώτον, αν η συμφωνία διαιρεί τις ΑΟΖ τους, στις περισσότερες περιπτώσεις της υποχώρησης ακτογραμμής θα αυξήσει μόνο τις ΑΟΖ των δύο κρατών. Ως εκ τούτου, η μετατόπιση των γραμμών βάσης δεν θα επηρεάσει τις οριοθετημένες ζώνες όταν η συνολική έκταση των δύο ΑΟΖ δεν υπερβαίνει τα 400 ν.μ.¹⁹⁰ Εάν, όμως, η συνολική έκταση υπερβαίνει τα 400 ν.μ. μετά την υποχώρηση των υδάτων, μία νέα περιοχή θα δημιουργηθεί ως ανοικτή θάλασσα.¹⁹¹ Επιπλέον, έχει επισημανθεί ότι η μετατόπιση προς τη ξηρά της γραμμής βάσης μπορεί να αλλάξει την αρχική κατεύθυνση της ακτής, με αποτέλεσμα αν η υποχώρηση είναι σημαντική και η απόσταση από το σημείο βάσης και το “νέο σημείο βάσης” είναι σημαντική, το “πρώην” σημείο βάσης δεν θα αντικατασταθεί απ’ αυτό το νέο σημείο βάσης, επειδή το τελευταίο σημείο βάσης θα σχεδίαζε μία γραμμή βάσης που θα απέκλινε από τη γενική κατεύθυνση της ακτής, γεγονός που θα αντίκειτο στο πνεύμα της διάταξης της Σύμβασης ΔΘ 1982 «ότι η χάραξη των γραμμών δεν θα πρέπει να αποκλίνει σε κανένα αισθητό βαθμό από τη γενική κατεύθυνση της ακτής».¹⁹²

Από την άλλη πλευρά, όπως αναφέρθηκε, η άνοδος της στάθμης της θάλασσας δε δημιουργεί μόνο μετατόπιση της γραμμής βάσης προς τη ξηρά, μπορεί επίσης να βυθίσει νησιά και σημεία με κατώτατη ρηχεία από όπου καθορίζονται οι γραμμές βάσης. Είναι σημαντικό να ανακαλέσουμε ότι οι διεκδικήσεις ενός κράτους επί θαλασσίων ζωνών- χωρικά ύδατα, αιγιαλίτιδα ζώνη, υφαλοκρηπίδα και ΑΟΖ- μετρώνται από τις γραμμές βάσης, εκτός μίας από τις περιπτώσεις όπου τα εξωτερικά σύνορα της υφαλοκρηπίδας υπερβαίνουν τα 200 ν.μ.¹⁹³ Η πιθανή βύθιση σημαντικών σημείων βάσης μπορεί δυνητικά να οδηγήσει σε απώλεια θαλάσσιας δικαιοδοσίας που υπόκειται σε ναυτιλιακές αξιώσεις και σε απώλεια δικαιοδοτικών δικαιωμάτων επί πολύτιμων θαλάσσιων πόρων εντός αυτών των θαλάσσιων χώρων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν τα πέντε μικρά νησιά του Ειρηνικού, που βρίσκονται βόρεια του αρχιπελάγους των Νήσων Σολομώντος, και τα οποία έχουν εξαφανιστεί λόγω της διάβρωσης των ακτών και της ανόδου της στάθμης της

¹⁹⁰ Lisztwan, J. (2012) Stability of maritime boundary agreements, *Yale J Int Law* 37(1):154–200 Organisation Hydrographique Internationale (1998) *Dictionnaire hydrographique*. Pp. 176

¹⁹¹ Ο.π.

¹⁹² Άρθρο 7(3)

¹⁹³ Cazenave, A., & Llovel, W. (2010). Contemporary sea level rise. *Annual review of marine science*, 2(1), 145-173, <http://www.ccpo.odu.edu/~klinck/Reprints/PDF/cazenaveARMS2010.pdf>, τελευταία επίσκεψη 19/5/2022.

θάλασσας.¹⁹⁴ Η εξαφάνιση, λοιπόν, ενός νησιού που βρίσκεται επί του παρόντος πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας και εξαφανίζεται κατά τη διάρκεια υψηλής παλίρροιας συνεπεία της ανόδου της στάθμης της θάλασσας, οδηγεί στην επανακατηγοριοποίησή του από νησί, από το οποίο μπορεί να προκύψει μία σειρά διεκδικήσεων βάσει του άρθρου 121 παρ. 2 της Σύμβαση ΔΘ 1982, σε μία από τις κατηγορίες νησιωτικών σχηματισμών από τους οποίους προκύπτουν περιορισμένες θαλάσσιες αξιώσεις.¹⁹⁵

Αποδεικνύεται, συνεπώς, ότι το τρέχον νομικό καθεστώς πρέπει να λάβει υπόψη του τις διάφορες συνέπειες της ανόδου της στάθμης της θάλασσας, ώστε να βρεθεί μία λύση που θα προσαρμόζεται στα νέα δεδομένα, καθώς η άνοδος της στάθμης της θάλασσας αποτελεί απειλή για τις γραμμές βάσης και τα βασικά σημεία από τα οποία καθορίζονται τα θαλάσσια σύνορα και οι οριοθετήσεις, εν απουσία δε σχετικών διατάξεων στη Σύμβαση ΔΘ 1982. Η σιωπή της Σύμβασης ΔΘ 1982 στο ερώτημα αν αυτές οι γραμμές βάσης- και επομένως οι θαλάσσιες ζώνες, ή μία απ' αυτές- παραμένουν σταθερές ή μετατοπίζονται, σε συνδυασμό με την έλλειψη νομολογίας για ζητήματα θαλάσσιας οριοθέτησης, καθιστά αναγκαίο να αλλάξουν οι συντεταγμένες των γραμμών βάσης και να επανακαθοριστούν νέα θαλάσσια σύνορα και ζώνες, προσαρμοζόμενα σε πιθανές νέες χαράξεις.¹⁹⁶

4.3 Ζητήματα Αλιείας

Οι θάλασσες, ως ένα σημαντικό οικονομικό σύνορο, οδηγούν σε πολλές περιπτώσεις σε συγκρούσεις ιδίως όταν διασταυρώνονται τα συμφέροντα σχετικά με τη διατήρηση και την εκμετάλλευση των πόρων. Οι συγκρούσεις προκύπτουν από πολιτικούς, κοινωνικοοικονομικούς, περιβαλλοντικούς και πολιτιστικούς παράγοντες και οι αιτίες μπορεί να είναι η οικειοποίηση των πόρων, η τουριστική τους εκμετάλλευση, η αλιεία κ.ά.¹⁹⁷

¹⁹⁴ Albert, S., Leon, J. X., Grinham, A. R., Church, J. A., Gibbes, B. R., & Woodroffe, C. D. (2016). Tuvalu, Kribati, Micronesia, the Marshall islands and the Maldives.

¹⁹⁵ Όπως ένας βράχος (άρθρο 121 Σύμβασης ΔΘ 1982), ή σκόπελος (άρθρο 13 της Σύμβασης), ή ένα χαρακτηριστικό πλήρως βυθισμένο που δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί για να παράγει αξιώσεις στη θάλασσα.

¹⁹⁶ Chang, Y. (2019). The Future of the Law of the Sea—Bridging Gaps between National, Individual and Common Interests, edited by Gemma Andreone, pp.4-20.

¹⁹⁷ Gómez, S., Carreño, A., & Lloret, J. (2021). Cultural heritage and environmental ethical values in governance models: Conflicts between recreational fisheries and other maritime activities in Mediterranean marine protected areas.

Τις τελευταίες δεκαετίες, που αυξήθηκαν οι θαλάσσιες δραστηριότητες αναψυχής έχουν μεταμορφώσει τη θάλασσα, μετατρέποντάς την σε αμφισβητούμενη κοινωνική αρένα πυροδοτώντας συγκρούσεις και έναν πολιτικό αγώνα για τα δικαιώματα και την πρόσβαση στους θαλάσσιους πόρους. Η συμβολή των θαλάσσιων δραστηριοτήτων, όπως η ερασιτεχνική αλιεία, στην οικονομία των κρατών έχουν επικεντρώσει την προσοχή τους στην αξιοποίηση της θάλασσας και έχουν εντείνει τον ανταγωνισμό ως προς τα δικαιώματα εκμετάλλευσης των πόρων.¹⁹⁸

Οι θαλάσσιες δραστηριότητες παράλληλα με την περιβαλλοντική ρύπανση και την κλιματική αλλαγή, έχουν επιφέρει, εκτός από οικονομικές ευκαιρίες, και προκλήσεις σχετικά με την προστασία της θάλασσας. Ωστόσο, και συγκεκριμένα στη Μεσόγειο, μόνο το 7,14% αποτελεί θαλάσσια προστατευόμενη περιοχή (MPA), με στόχο να αυξηθεί στο 10% τα επόμενα χρόνια. Οι ΜΚΟ, επισημαίνουν ότι αυτό πρέπει να φτάσει το 40%. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με το ότι η Μεσόγειος αποτελεί έναν κορυφαίο παγκόσμιο τουριστικό προορισμό, αναδεικνύει ακόμα περισσότερο την ανάγκη για οριοθέτηση των θαλάσσιων ζωνών με στόχο την καλύτερη αξιοποίηση των πόρων αλλά και τη λήψη μέτρων για την προστασία της θάλασσας.¹⁹⁹

Καθώς η ερασιτεχνική αλιεία συνεχίζει να αυξάνεται, ο περιβαλλοντικός αντίκτυπος της συζητείται όλο και περισσότερο (ιδιαίτερα στις ΜΡΑ), προκαλώντας όλο και περισσότερες διαμάχες. Η ερασιτεχνική αλιεία εγείρει μια σειρά ζητημάτων που θέτουν σε αμφισβήτηση την ασφάλεια της θάλασσας καθώς προκαλείται πίεση στους αλιευτικούς πόρους, υποβάθμιση των οικοτόπων, απώλεια βιοποικιλότητας και ταυτόχρονα ρύπανση των θαλασσών, αλλά και συγκρούσεις μεταξύ των κρατών. Έτσι, εγείρονται ζητήματα σχετικά με το πόσο η κήρυξη περαιτέρω θαλάσσιων προστατευόμενων περιοχών μπορεί να επιλύσει αυτά τα ζητήματα καθώς και αν τελικά η ερασιτεχνική αλιεία μπορεί να ασκηθεί βιώσιμα στις ΜΡΑ.²⁰⁰

¹⁹⁸ Arbo, P., Knol, M., Linke, S., & St Martin, K. (2018). The transformation of the oceans and the future of marine social science, pp. 295-304.

¹⁹⁹ Andrello, M., Mouillot, D., Beuvier, J., Albouy, C., Thuiller, W., & Manel, S. (2013). Low connectivity between Mediterranean marine protected areas: a biophysical modeling approach for the dusky grouper *Epinephelus marginatus*, pp. 1-15.

²⁰⁰ Pita, P., Alós, J., Antelo, M., Artetxe, I., Biton-Porsmoguer, S., Carreño, A., ... & Villasante, S. (2020). Assessing knowledge gaps and management needs to cope with barriers for environmental, economic, and social sustainability of marine recreational fisheries: the case of Spain, pp. 1-14.

Σε αυτό το σημείο αξίζει να αναφερθεί η Ελληνο-Ιταλική συμφωνία που πραγματοποιήθηκε στις 9 Ιουνίου του 2020 και αφορούσε την οριοθέτηση της υφαλοκρηπίδας – όπως είχε συμφωνηθεί το 1977 – καθώς και την οριοθέτηση άλλων δύο ζωνών στο Ιόνιο πέλαγος σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο. Αυτή η συμφωνία, στην ουσία αντιμετωπίζει τα θεμελιώδη συμφέροντα και τα ζητήματα και των δύο χωρών. Αφενός διευθετεί τα βασικά αλιευτικά συμφέροντα της Ιταλίας και αφετέρου τις νομικές και πολιτικές ανησυχίες της Ελλάδας που σχετίζονται με τη διαμάχη της με την Τουρκία για μισό αιώνα για τη θαλάσσια οριοθέτηση στο Αιγαίο και την Ανατολική Μεσόγειο.²⁰¹

Πιο αναλυτικά, το κύριο μέλημα της Ιταλίας για να προβεί σε οριοθέτηση ήταν η αλιεία. Η Ιταλία έχει ένα μεγάλο αλιευτικό στόλο που δραστηριοποιείται παραδοσιακά στη Μεσόγειο, συμπεριλαμβανομένου του Ιονίου Πελάγους. Όμως, με την εφαρμογή της οριοθέτησης του 1977, η Ελλάδα θα είχε το δικαίωμα να ρυθμίζει και να περιορίζει τις δραστηριότητες των Ιταλών ψαράδων στα ύδατα αυτά. Σε οικονομικούς και κοινωνικούς όρους, μια πολύ αυστηρή ρύθμιση θα μπορούσε να έχει σημαντική κοινωνική, οικονομική και οικολογική επίπτωση στον ιταλικό αλιευτικό τομέα και αυτό συνεπάγεται σημαντικό πολιτικό κόστος για κάθε ιταλική κυβέρνηση που επιτρέπει μια τέτοια ανάπτυξη. Η συμφωνία ήταν μονόδρομος για την ιταλική κυβέρνηση καθώς η προηγούμενη γαλλοϊταλική συμφωνία θαλάσσιας οριοθέτησης του 2015 (Συμφωνία Caen) ήταν μια πικρή εμπειρία για την ιταλική κυβέρνηση, καθώς κατηγορήθηκε ότι είχε συνάψει μια συμφωνία που έθετε σε κίνδυνο τα συμφέροντα των Ιταλών αλιέων. Πράγματι, μετά τη σύναψη αυτής της συμφωνίας, οι γαλλικές αρχές συνέλαβαν δύο φορές ιταλικά πλοία σε ζώνες στις οποίες παραδοσιακά λειτουργούσαν, αλλά οι οποίες είχαν περιέλθει στη γαλλική δικαιοδοσία, γεγονός το οποίο οι Ιταλοί ψαράδες φέρεται να αγνοούσαν.²⁰²

Από τα παραπάνω αναδεικνύεται για ακόμα μία φορά η σημαντικότητα οριοθέτησης των θαλάσσιων ζωνών καθώς διακυβεύονται σημαντικά ζητήματα. Σε αυτά ανήκουν αφενός τα οικονομικά συμφέροντα των κρατών, στα οποία περιλαμβάνεται και η αξιοποίηση των θαλάσσιων πόρων, όπως και το δικαίωμα αλιείας, και αφετέρου η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος με τη λήψη αναγκαίων μέτρων.

²⁰¹ Marghelis, A. (2021). The maritime delimitation agreement between Greece and Italy of 9 June 2020: An analysis in the light of International Law, national interest and regional politics.

²⁰² Marghelis, A., Ο.π.

4.4 Λιβάδια θαλάσσιας βλάστησης

Ζητήματα από τη διευθέτηση των θαλάσσιων ζωνών μπορούν να ανακύψουν και σε περιπτώσεις όπου ανακύπτει η ανάγκη για προστασία του θαλάσσιου πλούτου. Σε αυτό το σημείο, μελετάται η περίπτωση των λιβαδιών θαλάσσιας βλάστησης (Seagrass meadows) που είναι από τα πιο πολύτιμα παράκτια οικοσυστήματα στη γη λόγω του δομικού και λειτουργικού τους ρόλου στο παράκτιο περιβάλλον. Τα τελευταία χρόνια, τα λιβάδια θαλάσσιας βλάστησης συμπεριλαμβάνονται μεταξύ των κύριων στόχων των προσπαθειών διατήρησής τους στα ευρωπαϊκά ύδατα. Συγκεκριμένα, η *Posidonia oceanica* είναι ένα σημαντικό ενδημικό είδος στη Μεσόγειο Θάλασσα, το οποίο μπορεί να σχηματίσει λιβάδια που εκτείνονται από 0 έως 40–45 μέτρα βάθος. Το *P. oceanica* είναι ένας από τους οικοτόπους προτεραιότητας της Οδηγίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) για τους οικοτόπους (92/43/EEC) και προστατεύεται από τη Σύμβαση της Βαρκελώνης. Επιπλέον, ο Μεσογειακός Κανονισμός Αλιείας της ΕΕ (ΕΚ Αρ. 1967/2006) απαιτεί τη χαρτογράφηση πολύ σημαντικών οικοτόπων για την παραγωγή ψαριών, σε όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ, και επιβάλλει περιορισμούς στις αλιευτικές δραστηριότητες σε τέτοιους οικοτόπους.²⁰³

Η δημοσίευση «The World Atlas of Seagrasses»²⁰⁴, που αναπτύχθηκε σε συνεργασία με την Περιβαλλοντική Υπηρεσία των Ηνωμένων Εθνών UNEP-WCMC, έχει εφαρμοστεί για τη σύνθεση της κατανομής των θαλάσσιων λιβαδιών σε παγκόσμια κλίμακα. Ωστόσο η Ελλάδα είναι σχεδόν απύσχα σε αυτή την έκθεση λόγω έλλειψης πληροφοριών. Η πιο πρόσφατη μελέτη για λιβάδια με θαλάσσια βλάστηση στη Μεσόγειο παρουσίασε την ιστορική κατανομή του *P. oceanica* και τη συνολική έκταση των λιβαδιών με θαλάσσια βλάστηση. Σύμφωνα με τους Telesca et al. (2015), μόνο το 8% της ελληνικής ακτογραμμής ερευνήθηκε και η γνωστή κάλυψη *P. oceanica* στα ελληνικά χωρικά ύδατα ανήλθε συνολικά σε 44.939 ha (449,39 km²). Λαμβάνοντας υπόψη το συνολικό παράκτιο μήκος της Μεσογείου χωρίς δεδομένα θαλάσσιας βλάστησης (21.471 km) και το μη χαρτογραφημένο μήκος ακτών της ελληνικής ακτογραμμής (≈14.000 km), προκύπτει ότι σχεδόν το 65% των μη

²⁰³ Telesca et al., (2015), *Seagrass meadows (Posidonia oceanica) distribution and trajectories of change*, pp. 1-14.

²⁰⁴ Green, E.P., Short, F., (2003). *World Atlas of Seagrasses*, Prepared by the UIMEP World Conservation Monitoring Centre.

χαρτογραφημένων δυνητικών θαλάσσιων περιοχών της Μεσογείου βρίσκονται στα ελληνικά ύδατα.²⁰⁵

Οι φορείς των διοικητικών περιφερειών στην Ελλάδα διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο για τη διατήρηση και τη διαχείριση της ευρωπαϊκής και ελληνικής περιβαλλοντικής νομοθεσίας. Σύμφωνα με τη νομοθεσία, τα θαλάσσια λιβάδια αναγνωρίζονται ως μείζονος προτεραιότητας, ειδικά σε σημεία όπου πραγματοποιούνται καταστροφικές για αυτά δραστηριότητες όπως οι τράτες. Προκύπτει λοιπόν, πως ελλείπει χαρτογράφησης είναι αδύνατη η επιτήρηση και επιβολή περιορισμών και ως εκ τούτου τα κράτη – και στη συγκεκριμένη περίπτωση η Ελλάδα – είναι υποχρεωμένα να έχουν καλή εικόνα της περιοχής ώστε να την παρακολουθούν και να την προστατεύουν.

Για τη γνώση ύπαρξης των θαλάσσιων λιβαδιών και την κατανομή τους απαιτούνται θαλάσσια χωροταξικά σχέδια (Κανονισμός της ΕΕ 2014/89/ΕΕ) τα οποία δύναται να παραχθούν μέσω της τηλεσκοπησης. Η τηλεσκοπηση μπορεί να παράγει χάρτες κατανομής των θαλάσσιων λιβαδιών και να ποσοτικοποιήσουν την έκταση και τη χωρική κατανομή των θαλάσσιων λιβαδιών στην εκάστοτε περιφέρεια. Οι πληροφορίες που θα ανακύψουν από τη χαρτογράφηση των θαλάσσιων είναι με τη σειρά τους εξαιρετικά χρήσιμες για να βοηθήσουν τους διαχειριστές και τους φορείς παράκτιων οικοσυστημάτων να αναπτύξουν στρατηγικές διατήρησης και να σχεδιάσουν ένα ανθεκτικό δίκτυο προστατευόμενων θαλάσσιων περιοχών.²⁰⁶

Η προαναφερόμενη περίπτωση εντάσσεται στην προαγωγή της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Από τα αναγραφόμενα γίνεται εύκολα αντιληπτό ότι προκειμένου τα κράτη να αναλάβουν το μερίδιο ευθύνης τους και να προβούν στις αντίστοιχες προστατευτικές πράξεις είναι προαπαιτούμενη η οριοθέτηση των θαλάσσιων ζωνών και διευθέτηση τυχόν διαφορών με γειτονικές χώρες.

²⁰⁵ Giakoumi, S. et al (2013). Ecoregion-based conservation planning in the Mediterranean: dealing with large-scale heterogeneity.

²⁰⁶ Topouzelis, K., Makri, D., Stoupas, N., Papakonstantinou, A., & Katsanevakis, S. (2018). Seagrass mapping in Greek territorial waters using Landsat-8 satellite images, pp. 98-113.

Συμπεράσματα

Η ρύπανση παραμένει ένα σημαντικό πρόβλημα και εγκυμονεί συνεχείς κινδύνους για την υγεία αλλά και για το οικοσύστημα συνολικά. Η σημαντικότητα του ζητήματος για προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος κινητοποίησε την παγκόσμια κοινότητα για την υιοθέτηση πολιτικών και κανονισμών. Ωστόσο, για να καταστεί αποτελεσματικό το κανονιστικό τους πλαίσιο προτείνεται να επιλυθούν σημερινές ελλείψεις του συστήματος και να αναπτυχθούν ρεαλιστικές παγκόσμιες, περιφερειακές και εθνικές θαλάσσιες πολιτικές με σαφείς στόχους και χρονοδιαγράμματα. Απ' αυτή την άποψη, η εφαρμογή Θαλάσσιων Προστατευμένων Περιοχών, Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Ολοκληρωμένης Διαχείρισης Παράκτιων Περιοχών και οποιαδήποτε διαχείριση που βασίζεται στο οικοσύστημα-εφόσον αναπτυχθούν σωστά, εφαρμοστούν νομικά και επιβληθούν αποτελεσματικά-αποτελούν χρήσιμα εργαλεία διαχείρισης που μπορούν να συμβάλουν σε μία πιο συνεκτική, πολυτομεακή συντονισμένη διαχείριση της χρήσης, της διατήρησης και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Και τούτο διότι, οι μελλοντικές ανάγκες θαλάσσιας διαχείρισης θα απαιτήσουν ακόμα μεγαλύτερη έμφαση στη διεθνή συνεργασία μέσω ορθώς οργανωμένων πολυμερών οργανισμών, οι οποίοι θα στηριχτούν στις σχετικές εντολές των εθνικών κυβερνήσεων προκειμένου να λάβουν υπόψη παγκόσμιες ή περιφερειακές διαδικασίες.

Αν και όλες οι συμβάσεις που αφορούν το δίκαιο της θάλασσας επιχείρησαν να δώσουν λύσεις σε ζητήματα που προκύπτουν από τις διαφωνίες των γειτονικών κρατών σχετικά με την οριοθέτηση των θαλάσσιων συνόρων τους, οι υπάρχουσες επικαλύψεις θαλάσσιων εκτάσεων ανάμεσα στα γειτονικά κράτη συνεχίζουν να αποτελούν βραχά. Οι πολύχρονες αυτές συγκρούσεις αδιαμφισβήτητα λειτουργούν επιβαρυντικά και για το ίδιο το περιβάλλον καθώς θαλάσσιες εκτάσεις μένουν χωρίς κρατική προστασία. Παρά τις προσπάθειες που έχουν υπάρξει κατά καιρούς για δημιουργία θαλάσσιων προστατευόμενων περιοχών ή οικολογικών και αλιευτικών ζωνών προστασίας μεταξύ κρατών με παρακείμενες ή αντικείμενες ακτές, τα αλληλοσυγκρουόμενα συμφέροντα των κρατών, η έλλειψη ενός ενιαίου πολιτικού και οικονομικού πλαισίου που θα παρέχει ακρίβεια στους όρους διαχείρισης και ενός κοινού οργάνου διακυβέρνησης παρακωλύουν την επίτευξη ολοκληρωμένης

προσέγγισης για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και την αντιμετώπιση κάθε πρόκλησης σε διεθνές και ευρωπαϊκό επίπεδο.

Με την πάροδο των χρόνων, εντοπίζονται σύγχρονα περιβαλλοντικά ζητήματα που καθιστούν ακόμα πιο σημαντική τη διευθέτηση των θαλάσσιων ζωνών και την επίτευξη συμφωνιών μεταξύ των κρατών. Οι νέες θαλάσσιες διεκδικήσεις εξαιτίας των νέων περιβαλλοντικών δεδομένων καθιστούν σαφές ότι οι περιβαλλοντικές συνισταμένες κρίνονται πλέον αναπόσπαστο κομμάτι στα ζητήματα θαλάσσιων οριοθετήσεων. Ωστόσο, οι θαλάσσιες δραστηριότητες παράλληλα με την περιβαλλοντική ρύπανση και την κλιματική αλλαγή, έχουν επιφέρει, εκτός από οικονομικές ευκαιρίες, και προκλήσεις σχετικά με την προστασία της θάλασσας. Καθώς η θάλασσα έχει μετατραπεί από ένα “μπλε κενό χώρο” σε ένα θεσμοθετημένο πεδίο πολιτικής, η έκταση των δραστηριοτήτων που λαμβάνουν χώρα σ’ αυτή και η αυξανόμενη εξάρτηση από τις θαλάσσιες δραστηριότητες έχουν σαν αποτέλεσμα όχι μόνο να δοθεί μεγαλύτερη έμφαση στην έκβαση των διαφορών για τα θαλάσσια σύνορα, αλλά και στις αλλαγές στην πολιτική συνάφεια και τη χρήση του θαλάσσιου τομέα. Η σύναψη συμφωνιών μέσα σε ένα τέτοιο πλαίσιο με σύγχρονες προκλήσεις συνεπάγεται ίσως μία ελαφρώς διαφορετική εστίαση από τη διευθέτηση θαλασσίων ορίων με την παραδοσιακή έννοια του “ποιος κατέχει τί”. Τα θαλάσσια σύνορα-διευθετημένα ή μη- και συναφή ζητήματα διαχείρισης πόρων, ιδιοκτησίας και πρόσβασης φαίνεται απίθανο να καταστούν λιγότερο σημαντικά τα επόμενα χρόνια, με την ανάγκη για μία στόχευση βασισμένη στο οικοσύστημα να προβάλλεται πιο αδήριτη από ποτέ.

Υπό το φως όλων όσων ειπώθηκαν παραπάνω, καθίσταται σαφές το διακύβευμα ότι, όταν τα κράτη πρέπει να αναλάβουν προληπτικά μέτρα και δράσεις για την προστασία και διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, πρέπει να σταθεροποιήσουν πρωτύτερα την εκάστοτε θαλάσσια περιοχή εξαλείφοντας τις μεταξύ τους αντιπαραθέσεις επί θαλασσίων οριοθετήσεων. Αντιστρέφοντας, όμως, την προβληματική, τα περιβαλλοντικά ζητήματα που εγείρονται επί μίας αμφισβητούμενης θαλάσσιας περιοχής δύνανται να αποτελέσουν το εφαλτήριο για την επίλυση διενέξεων επί των διεκδικήσεων για τα θαλάσσια σύνορα. Η κοινωνία των πολιτών θα κληθεί εκ νέου να αποτελέσει τον “οδηγό” για την προώθηση των διαμοιρασμένων περιβαλλοντικών σκοπών και των αντικρουόμενων συμφερόντων στις θαλάσσιες οριοθετήσεις, δημιουργώντας συνθήκες ικανές να διευκολύνουν τη

δυνατότητα όλων των κοινωνικών εταίρων να εγείρουν τη φωνή τους και να παίξουν καθοριστικό ρόλο στα ζητήματα “βιώσιμου μέλλοντος” για την αποτελεσματικότερη επίτευξη συμφωνιών οριοθέτησης θαλασσίων ζωνών.

Βιβλιογραφία

Ξενόγλωσση βιβλιογραφία

Abdulla, A., Gomei, M., Hyrenbach, D., Nortarbartollo-di-Sciara, G., Agardy, T. (2008). Challenges facing a network of representative marine protected areas in the Mediterranean: prioritizing the underrepresented habitats. *ICES Journal of Marine Science*, 66, 22-28

Albert, S., Leon, J. X., Grinham, A. R., Church, J. A., Gibbes, B. R., & Woodroffe, C. D. (2016). Tuvalu, Kribati, Micronesia, the Marshall Islands, and the Maldives.

Albert, S., Leon, J. X., Grinham, A. R., Church, J. A., Gibbes, B. R., & Woodroffe, C. D. (2016). Interactions between sea-level rise and wave exposure on reef island dynamics in the Solomon Islands. *Environmental Research Letters*, 11(5), 054011.

Andrello, M., Mouillot, D., Beuvier, J., Albouy, C., Thuiller, W., & Manel, S. (2013). Low connectivity between Mediterranean marine protected areas: a biophysical modeling approach for the dusky grouper *Epinephelus marginatus*. *PLoS One*, 8(7), 1-15.

Arbo, P., Knol, M., Linke, S., & St Martin, K. (2018). The transformation of the oceans and the future of marine social science. *Maritime Studies*, 17(3), 295-304.

Bastari, A., Micheli, F., Ferretti, F., Pusceddu, A., & Cerrano, C. (2016). Large marine protected areas (LMPAs) in the Mediterranean Sea: the opportunity of the Adriatic Sea. *Marine Policy*, 68, 165-177.

Bowett, D. (1967). *The law of the sea*. Manchester: Manchester University Press.

Boyle, A. (2019). Litigating climate change under Part XII of the LOSC. *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 34(3), 458-481.

Bustamante, G., Canals, P., Di Carlo, G., Gomei, M., Romani, M., Souan, H., & Vanzella-Khoury, A. (2014). Marine protected areas management in the Caribbean and Mediterranean seas: making them more than paper parks. *Aquatic Conservation: Marine and Freshwater Ecosystems*, 24(S2), 153-165.

Caffio, F. (2016). The Maritime Frontier between Italy and France: A Paradigm for the Delimitation of Mediterranean Maritime Spaces. *Maritime Safety and Security Law Journal*, 2016(2), 90-107.

Carr, M. H., Robinson, S., Wahle, C., Davis, G., Kroll, S., Murray, S., Schumacker, E. J., Williams, M. (2017). The central importance of ecological spatial connectivity to effective coastal marine protected areas and to meeting challenges of climate change in the marine environment. *Aquatic Conservation*, 27(S1), 6-29.

Ch, M. C. G., & Gupta, J. (2022). Environmental and sociocultural claims within maritime boundary disputes. *Marine Policy*, 139, 105043.

Chang, Y. (2019). The Future of the Law of the Sea—Bridging Gaps between National, Individual and Common Interests, edited by Gemma Andreone. *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 34(4), 4-20.

Chevalier, C. (2009). Governance of the Mediterranean Sea-Outlook for the Legal Regime. *IUCN-Med, Málaga*.

Churchill, R. (2017). The General Dispute Settlement System of the UN Convention on the law of the sea: overview, context, and use. *Ocean Development & International Law*, 48(3-4), 216-238.

Convention for Safe Containers (CSC). (1972). Annex I, Art, 1(4).

Convention for Safe Containers (CSC). (1972). Annex I, Article 3.3: *The liability of the operator for nuclear damage shall be absolute.*

Convention for Safe Containers (CSC). (1972). Annex, Article 3 (b) and (c).

Daum, O. (2018). The implications of international law on unmanned naval craft. *Journal of Maritime Law and Commerce.*, 49, 71.

Gaffio, F., (2016). The maritime frontier between Italy and France: A paradigm for the Delimitation of Mediterranean Maritime Spaces, *Maritime Safety and Security Journal*, Issue 2, pp. 97-98

Gemma, A. (2020). The Future of the Law of the Sea. *Institute for International Legal Studies of the Italian National Research Council*, 12-13.

Giakoumi, S., Sini, M., Gerovasileiou, V., Mazor, T., Beher, J., Possingham, H. P., .& Katsanevakis, S. (2013). Ecoregion-based conservation planning in the Mediterranean: dealing with large-scale heterogeneity. *PloS one*, 8(10), e76449.

Ginirella, S., Sarda, R., Suarez de Vivero, J. L., Brennam, R., Barausse, A. Icelly, J., Luisetti, T., March, D., Murciano, C. Newton, A., Higgins, T. O., Palmeri, L., Palmeri, M. G., Raux, P., Rees, S., Albaiges, J., Pirrone, N., Turner, K. (2014). Steps toward a shared governance response for achieving Good Environmental Status in the Mediterranean Sea. *Ecology and Society*, 19(4), 47.

Ehlers, P. (1993). The Helsinki convention, 1992-improving the Baltic sea environment. *Int'l J. Marine & Coastal L.*, 8, 191.

Ehlers, P. (1994). The Baltic Sea area: convention on the protection of the marine environment of the Baltic Sea area (Helsinki Convention) of 1974 and the revised convention of 1992. *Marine pollution bulletin*, 29(6-12), 617-621.

Fitzmaurice, M. (1993). The new Helsinki convention on the protection of the marine environment of the Baltic Sea area. *Marine Pollution Bulletin*, 26(2), 64-67.

Frank, V. (2007). *The European community and marine environmental protection in the international law of the sea: Implementing global obligations at the regional level*. Brill

Gjørtz Howden, J. (2015). Aspects of Sovereignty and the Evolving Regimes of Transboundary Water Management. *Nordic Environmental Law Journal*, 47.

Gómez, S., Carreño, A., & Lloret, J. (2021). Cultural heritage and environmental ethical values in governance models: Conflicts between recreational fisheries and other maritime activities in Mediterranean marine protected areas. *Marine Policy*, 129, 104529.

Green, E.P., Short, F., (2003). *World Atlas of Seagrasses, Prepared by the UIMEP World Conservation Monitoring Centre*. Berkeley USA: University of California Press.

Griffin, A. (1994). MARPOL 73/78 and Vessel Pollution: A Glass Half Full or Half Empty?. *Indiana Journal of Global Legal Studies*, 1(2), Article 10.

Grip, K. (2017). International marine environmental governance: A review. *Ambio*, 46(4), 413-427.

- Hassler, B. (2003). Protecting the Baltic Sea: The Helsinki Convention and National Interests. *Yearbook of international co-operation on environment and development*, 203(04).
- Hjorth, R. (1992). *Building international institutions for environmental protection: the case of Baltic Sea environmental cooperation* (Doctoral dissertation, Linköpings universitet).
- Karaman, I. V. (2012). *Dispute Resolution in the Law of the Sea*. Boston: Martinus Nijhoff Publishers.
- Kneese, A. V. (1971). Environmental pollution: Economics and policy. *The American Economic Review*, 61(2), 153-166
- Lausche, B. J. (2011). *Guidelines for protected areas legislation* (No. 81). Gland: IUCN.
- Levin, N., Coll, M., Frascchetti, S. Gal, G., Giakoumi, S., Goke, G., Heymans, J. J., Katsanevakis, S., Mazor, T., Ozturk, B., Rilov, G., Gajewski, J., Steenbeek, J., Kark, S. (2014). Biodiversity data requirements for systematic conservation planning in the Mediterranean Sea. *Marine Ecology Progress Series*, 508, 261-281.
- Lisztwan, J. (2012). Stability of maritime boundary agreements. *Yale Journal of International Law*. 37(1), 154–200.
- Lotze, H. K., Coll, M., & Dunne, J. A. (2011). Historical changes in marine resources, food-web structure and ecosystem functioning in the Adriatic Sea, Mediterranean. *Ecosystems*, 14(2), 198-222.
- Mackelworth, P., Holcer, D., Jovanović, J., & Fortuna, C. (2011). Marine conservation and accession: the future for the Croatian Adriatic. *Environmental Management*, 47(4), 644-655.
- Maersk, J. (1975). *Spill incident in Portugal, Urquiola – Spill incident in Spanish shoreline causing damages in the coast of Ferrol, Ares and La Coruna*. Ottawa: Information Canada.
- Malcolm, E. (2006) Maritime boundary delimitation: where do we go from here?. in: R. Barnes, D. Freestone, D. M. Ong (Eds.), *The Law of the Sea: Progress and Prospects* (pp. 137–160). Oxford: Oxford University Press.

- Marghelis, A. (2021). The maritime delimitation agreement between Greece and Italy of 9 June 2020: An analysis in the light of International Law, national interest and regional politics. *Marine Policy*, 126, 104403.
- Marsden, S. (2015). The Helsinki Water Convention: Implementation and Compliance in Asia. *Nordic Environmental Law Journal*, 2015(2), 119-129.
- Mattson, G., (2006). MARPOL 73/78 and Annexe I: An Assessment of its Effectiveness. *Journal of International Wildlife Law and Policy*, 9(2), 175-194.
- Murch, A. W. (1971). Public concern for environmental pollution. *The Public Opinion Quarterly*, 35(1), 100-106.
- Notarbartolo-di-Sciara, G., Agardy, T., Hyrenbach, D., Scovazzi, T., & Van Klaveren, P. (2008). The Pelagos sanctuary for Mediterranean marine mammals. *Aquatic Conservation: Marine and Freshwater Ecosystems*, 18(4), 367-391.
- Oral, N., (2009). Non-Ratification of the 1982 LOS Convention: An Aegean Dilemma of Environment and Global Consequences. *Publicist, Journal of International Law*. Berkeley, p. 14
- Öztürk, B. (2009). Marine protected areas in the high seas of the Aegean and Eastern Mediterranean Seas, some proposals. *J. Black Sea/Mediterranean Environment*, 15, 69-82.
- Pita, P., Alós, J., Antelo, M., Artetxe, I., Biton-Porsmoguer, S., Carreño, A., ... & Villasante, S. (2020). Assessing knowledge gaps and management needs to cope with barriers for environmental, economic, and social sustainability of marine recreational fisheries: the case of Spain. *Frontiers in Marine Science*, 23, 1-14.
- Ramieri, E., Bocci, M., & Markovic, M. (2019). Linking integrated coastal zone management to maritime spatial planning: The Mediterranean experience. In Zaucha, J., Gee, K. (eds). *Maritime Spatial Planning* (pp. 271-294). Cham: Palgrave Macmillan.
- Sala, E., and Giakoumi S., (2017) “No-Take Marine Reserves Are the Most Effective Protected Areas in the Ocean,” *ICES Journal of Marine Science* 75, no. 3: 1166-68
- Stagg, R .M., (1998). The development of an International Programme for Monitoring the Biological Effects of Contaminants in the OSPAR Convention Area. *Marine Environmental Research*, 46(1-5). 307-313.

Suarez di Vivero, J. L. (2012). *Fisheries Cooperation in the Mediterranean and Black Sea*. Brussels: Directorate General for Internal Policies.

Tanaka, Y. (2015). *The international law of the sea*. Cambridge: Cambridge University Press.

Telesca et al., (2015), *Seagrass meadows (Posidonia oceanica) distribution and trajectories of change*, Scientific reports, 5(1), pp. 1-14.

Topouzelis, K., Makri, D., Stoupas, N., Papakonstantinou, A., & Katsanevakis, S. (2018). Seagrass mapping in Greek territorial waters using Landsat-8 satellite images. *International journal of applied earth observation and geoinformation*, 67, 98-113.

Tuerk, H. (2012). *Reflections on the Contemporary Law of the Sea* (Vol. 71). Boston: Martinus Nijhoff Publishers.

Unlu, S., Alpar, B., Ozturk, B., (2018). *Chapter VII-Conventions Covering Liability and Compensation related with Oil-Spill, in Oil Spill Along the Turkish Straits Sea Area: Accidents, Environmental Pollution, Socio-Economic Impacts and Protection*. Istanbul: Turkish Marine Research Foundation.

Wilhelmsson, D., Erikson-Hagg, H. (2013). *Marine Pollution in Managing Ocean Environments in a Changing Climate*. Amsterdam: Elsevier.

Ελληνόγλωσση βιβλιογραφία

Ιωάννου Κ., & Στρατή Α. (2000), *Δίκαιο της Θάλασσας* (Β' εκδ.). Αθήνα: Εκδόσεις Σάκκουλα.

Ρούκουνας, Ε., (2011). *Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο*. Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη.

Σύμβαση ΔΘ 1982, Μέρος XV.

Χατζηκωνσταντίνου, Κ. (2014), Δίκαιο της θάλασσας, στο Χατζηκωνσταντίνου, Κ., Αποστολίδης, Χ. και Σαρηγιαννίδης, Μ., *Θεμελιώδεις Έννοιες στο Διεθνές Δημόσιο Δίκαιο* (σελ. 443-466). Αθήνα: Εκδόσεις Σάκκουλα.

Νομοθεσίες

Άρθρα 1παρ. 4, 55, 56, 57, 77, 192,193, 197, 207(4), 208,210 212(3) της Σύμβασης ΔΘ 1982

Άρθρο 1 της Σύμβασης INTERVENTION

Άρθρα 3,4,7 και 11 της Σύμβασης για τη Λειτουργία της ΕΕ (ΣΛΕΕ)

Άρθρο 1, Multilateral Convention relating to civil liability in the field of maritime carriage of nuclear material

Άρθρο 2 της Σύμβασης για την Αλιεία και τη Διατήρηση των Ζωντανών Πόρων στην Ανοικτή Θάλασσα 1958

Άρθρο 4 Σύμβαση Πλαίσιο 1992 του ΟΗΕ για την Κλιματική Αλλαγή

Οδηγία 2009/147/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, περί της διατηρήσεως των αγρίων πτηνών και η οδηγία 92/43/ΕΟΚ του Συμβουλίου, για τη διατήρηση των φυσικών οικοτόπων καθώς και της άγριας πανίδας και χλωρίδας

Διαδικτυακές Πηγές

Άρθρο 2(a), (b), Multilateral Convention relating to civil liability in the field of maritime carriage of nuclear material. Retrieved 6/5/2022, from: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20974/volume-974-I-14120-English.pdf>.

Περιβάλλον και υγεία, Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος, <https://www.eea.europa.eu/el/themes/human/intro>, τελευταία επίσκεψη 15/5/2022.

Το Περιβαλλοντικό Δίκαιο αντιμέτωπο με την περιβαλλοντική κρίση, Νόμος και Φύση, WWF Πρακτικά του Συνεδρίου 2020, Υπό την Αιγίδα Α.Ε της ΠτΔ Κατερίνα Σακελλαροπούλου, https://wwfeu.awsassets.panda.org/downloads/environmental_law_conference_proceedings_wwf_nomos_physis.pdf, τελευταία επίσκεψη 15/5/2022

Canadian Maritime Law Association. (2015). *Application of nuclear liability regimes to the carriage of nuclear products*. Retrieved 8/5/2022, from:

http://www.cmla.org/papers/2015-09-09_ApplicationOfTheNuclearLiabilityRegimesToTheCarriageOfNuclearProducts_KKolli.pdf.

Cazenave, A., & Llovel, W. (2010). Contemporary sea level rise. *Annual review of marine science*, 2(1), 145-173,

<http://www.ccpo.odu.edu/~klinck/Reprints/PDF/cazenaveARMS2010.pdf>, last visit 19/5/2022

CBD. (2022). *Ecologically or Biologically Significant Marine Areas (EBSAs)*. Retrieved 5/5/2022, from: <https://www.cbd.int/ebsa/ebsas>.

Civil Liability Convention (CLC). (1992). Retrieved 3/4/2022, from:

https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/06/Text-of-Conventions_e.pdf

Convention on Biological Diversity. (2020). *Aichi Biodiversity Targets*. Retrieved 6/5/2022, from: <https://www-cbd-int.translate.goog/sp/targets/? x tr sl=en& x tr tl=el& x tr hl=el& x tr pto=sc>.

Convention on the International Maritime Organization. (1948). *Article 1(a)*. retrieved 6/5/2022, from: <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Convention-on-the-International-Maritime-Organization.aspx>.

Doelle, M. (2006). Climate Change and the use of the dispute settlement regime of the law of the sea Convention. *Ocean Development & International Law*, 37(3-4), 319-337. retrieved 29/4/2022, from:

<https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/00908320600800945?needAccess=true>

European Commission. (n.d.). *Regional Sea Conventions, Our Oceans Seas, and Coasts*. Retrieved 29/1/2022, from:

https://ec.europa.eu/environment/marine/international-cooperation/regional-sea-conventions/index_en.htm.

European Commission. (n.d.). *The Barcelona Convention, Our Seas, Oceans and Coasts*. Retrieved 30/1/2022, from:

https://ec.europa.eu/environment/marine/international-cooperation/regional-sea-conventions/barcelona-convention/index_en.htm.

EUSAIR. (2022). *About EUSAIR*. Retrieved 6/5/2022, from: <https://www.adriatic-ionician.eu/about-eusair/>.

EUSAIR. (2022). *Pillars*. Retrieved 8/5/2022, from: <https://www.adriatic-ionician.eu/about-eusair/pillars/>.

EU Strategy for the Baltic Region, European Commission, https://ec.europa.eu/regional_policy/en/policy/cooperation/macro-regional-strategies/baltic-sea/

HNS Convention (1996). Retrieved 4/5/2022, from: https://www.hnsconvention.org/wp-content/uploads/2019/04/1996-HNS-Convention_e.pdf.

ICJ. (n.d.). *Protocol to the Special Agreement between Belize and Guatemala to submit Guatemala's territorial insular and maritime claim to the International Court of Justice*. Retrieved 8/5/2022, from: <https://www.oas.org/sap/peacefund/documents/specialagreement.pdf>.

IMO (2019). The HNS Convention – Why is it needed?. Retrieved 6/5/2022, from: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/HNS-2010.aspx>.

IMO. (2019). *Convention relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material*. Retrieved 8/5/2022, from: [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Convention-relating-to-Civil-Liability-in-the-Field-of-Maritime-Carriage-of-Nuclear-Material-\(NUCLEAR\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Convention-relating-to-Civil-Liability-in-the-Field-of-Maritime-Carriage-of-Nuclear-Material-(NUCLEAR).aspx).

IMO. (2019). *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*. Retrieved 6/5/2022, from: [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx).

IMO. (2019). *International Convention Relating to Intervention on the High Seas in cases of Oil Pollution Casualties (1969)*. Retrieved 6/5/2022, from: <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-Relating-to-Intervention-on-the-High-Seas-in-Cases-of-Oil-Pollution-Casualties.aspx>.

IMO. (2019). *Marine Environment Protection Committee*. Retrieved 6/5/2022, from: <https://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Pages/MEPC.aspx>.

x.

International Law Commission. (2018). *Sea-level rise in relation to international law*, A/73/10/2018. Retrieved 8/5/2022, from: http://legal.un.org/ilc/guide/8_9.shtml .

International Maritime Organization and the Environment. (2011). Retrieved 6/5/2022, from:

<https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Environment/Documents/IMO%20and%20the%20Environment%202011.pdf>.

Ndiaye, T. M. (2015). The judge, maritime delimitation and the grey areas. *Indian Journal of International Law*, 55(4), 493-533. Retrieved 29/4/2022, from: <https://link.springer.com/content/pdf/10.1007/s40901-016-0027-2.pdf>.

Organisation Hydrographique Internationale. (1998). *Dictionnaire hydrographique*. Retrieved 6/5/2022, from: https://iho.int/iho_pubs/periodical/P-7/P7_17_FRA.pdf.

OSPAR Commission. (2010). *North-East Atlantic Environment Strategy*. Retrieved 8/5/2022, from: <https://www.cbd.int/doc/nbsap/rbsap/ospar-rbsap.pdf>.

OSPAR Commission. (2015). Existing OSPAR measures in support of MSFD Programmes of measures – OSPAR acquis. *OSPAR Convention for the Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic*. Retrieved 8/5/2022, from: <https://www.ospar.org/documents?v=34898>.

OSPAR Commission. (2021). *OSPAR North-East Atlantic Environment Strategy 2030 – Tackling Biodiversity Loss, Pollution, and Climate Change*. Retrieved 8/5/2022, from: https://www.ospar.org/site/assets/files/1200/briefing_note_neaes2030.pdf.

OSPAR Commission. (2022). OSPAR Convention. Retrieved 6/5/2022, from: <https://www.ospar.org/convention>.

OSPAR Commission. (2022). *International Cooperation*. Retrieved 8/5/2022, from: <https://www.ospar.org/about/international-cooperation>.

OSPAR Convention. (1992). *Annexe V, ON THE PROTECTION AND CONSERVATION OF THE ECOSYSTEMS AND BIOLOGICAL DIVERSITY OF THE MARITIME AREA*. Retrieved 7/5/2022, from: https://www.ospar.org/site/assets/files/1169/pages_from_ospar_convention_a5.pdf.

OSPAR Convention. (2017). *Our Seas, Oceans and Coasts*. Retrieved 8/5/2022, from: https://ec.europa.eu/environment/marine/international-cooperation/regional-sea-conventions/ospar/index_en.htm.

QSR. (2010). *Welcome to QSR 2010*. Retrieved 8/5/2022, from: <https://qsr2010.ospar.org/en/index.html>.

Our Oceans, Seas and Coasts, European Commission, https://ec.europa.eu/environment/marine/international-cooperation/regional-sea-conventions/helcom/index_en.htm

PCA. (2022). Ukraine v. the Russian Federation. Award concerning the preliminary objections of the Russian Federation. Retrieved 6/5/2022, from: <https://pca-cpa.org/en/cases/149/>.

People's Republic of Bangladesh v. Republic of India. (2013). *Arbitration under Annex VII of the United Nations Convention on the Law of the Sea*. Volume I. Retrieved 8/5/2022, from: https://www.pcacases.com/pcadocs/Bangladesh_Reply_Vol_I.pdf.

PERSEUS, Policy-Oriented Marine Environmental Research in the Southern European Seas. (2012). *A strategy for the Adriatic and the Ionian Sea*. Retrieved: 3/5/2022, from: <http://www.perseus-net.eu/site/content.php?locale=1&sel=419&artid=364>.

PERSEUS. (2012). *Assessment of pressure impacting the environment of WP6 pilot cases in socio-economic terms*. Retrieved 6/5/2022, from: http://www.perseus-net.eu/assets/media/PDF/deliverables/3343.3_Final.pdf.

Policy Research Corporation, (2011). *Exploring the Potential of Maritime Spatial Planning in the Mediterranean Sea, ESO*. Retrieved 8/5/2022, from: https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/sites/default/files/msp-med_final_report_en.pdf.

SIMWESTMED, (2018). *Recommendations on the procedural steps to follow for the development of cross-border MSP*. Retrieved 3/5/2022, from: https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/sites/default/files/recommendations_on_the_procedural_steps_to_follow_for_the_development_of_cross-border_msp_r3.pdf.

South China Sea Arbitration. (2016). *The Republic of the Philippines and the People's Republic of China. Award, PCA Case N° 2013–19*. Retrieved 8/5/2022, from: <https://pca-cpa.org/en/cases/7/>.

SPA/RAC, UN environment project. (n.d.). *The SPAMIs Project*. Retrieved 5/5/2022, from: https://www.rac-spa.org/spami_project.

Szepes, M. (2013). MARPOL 73/78: The Challenges of Regulating Vessel-Source Oil Pollution. *University on Manchester*, 2(5), 73-109. Retrieved 7/5/2022, from: [https://hummedia.manchester.ac.uk/schools/law/main/research/MSLR_Vol2_5\(Szepe s\).pdf](https://hummedia.manchester.ac.uk/schools/law/main/research/MSLR_Vol2_5(Szepe s).pdf).

Thorpe, A., Failler, P., & Bavinck, J. M. (2011). Marine protected areas (MPAs) special feature. *Environmental management*, 47(4), 519-524. Retrieved 3/5/2022, from: <https://link.springer.com/content/pdf/10.1007/s00267-011-9664-x.pdf>.

Tiliouine, O. (2020). *Rising Tensions: The impact of Sea Level Rise on Maritime Zones*. Retrieved 8/5/2022, from: <https://escholarship.org/uc/item/6gq511fk>.

Tomczak Jr, M. (1984). Defining marine pollution: A comparison of definitions used by international conventions. *Marine Policy*, 8(4), 311-322. Retrieved 5/5/2022, from: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/0308597X8490023X>.

UN. (2011). *Presidential Decree no. 209-2011 of 27 October 2011*. Retrieved 8/5/2022, from: https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/ITA_2011_Decree.pdf

UNEP, RAC/SPA. (2016) Specially Protected Areas of Mediterranean Importance (SPAMIs). Retrieved 6/5/2022, from: https://www.rac-spa.org/sites/default/files/doc_spamis/spamis2016.pdf.

UNEP/MAP & IUCN (2014). *Croatia and Marine Protected Areas, Legal and Institutional framework assessment for conservation of coastal and marine biodiversity and the establishment of MPAs*. MedMPAnet Project. Retrieved 6/5/2022, from: https://www.iucn.org/sites/dev/files/content/documents/2016/en_rac_spa_adriatic_croatia_2016.pdf.

UNEPMAP, UN Environment Programme. (n.d.). *Barcelona Convention and Protocols*. Retrieved 30/1/2022, from: <https://www.unep.org/unepmap/who-we-are/barcelona-convention-and-protocols>.

Οδηγία 2008/56/ ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου. Ανακτήθηκε 29/1/2022, από: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008L0056&from=EL>

Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Σύμβαση της Βαρκελώνης για την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος και των Παράκτιων Περιοχών της Μεσογείου. Ανακτήθηκε 26/1/2022, από: <https://ypen.gov.gr/symvasi-tis-varkelonis-gia-tin-prostasia-tou-thalassiou-perivallontos-kai-ton-paraktion-periochon-tis-mesogeiou/>.