

Η ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΤΑ ΤΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΟΥ 1982 ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ (Μάιος 1996)

Συγγραφέας: ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΡΟΥΜΕΛΙΩΤΟΥ

Η θέση σε ισχύ, το φθινόπωρο του 1994 (16 Νοεμβρίου), της Σύμβασης του 1982 για το Δίκαιο της Θάλασσας (στο εξής: ΣΔΘ) προκάλεσε στη χώρα μας μεγάλη συζήτηση. Η συζήτηση επικεντρώθηκε πάντως αποκλειστικά στο δικαίωμα επέκτασης της αιγιαλίτιδας ζώνης στα 12 μίλια (άρθρ. 3)^[1]. Αντίθετα, οι διατάξεις της Σύμβασης οι σχετικές με την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος έχουν τύχει πολύ λίγης προσοχής, που δεν αντιστοιχεί ασφαλώς στη σημασία και τις ευρύτερες επιπτώσεις που αναμένεται να έχει η εφαρμογή τους. Το θέμα αυτό διαθέτει και πρακτικό εκτός από ακαδημαϊκό ενδιαφέρον, αφού η Βουλή επικύρωσε πρόσφατα τη ΣΔΘ και την ενσωμάτωσε στην ελληνική έννομη τάξη. Αλλά κι αυτό αν δεν είχε συμβεί, το μεγαλύτερο μέρος των σχετικών ρυθμίσεων έχει πλέον καταστεί, όπως θα εξηγηθεί στη συνέχεια, εθιμικό δίκαιο και δεσμεύει κάθε χώρα - εκτός ίσως από όσες έχουν διατυπώσει επίμονα αντιρρήσεις επί συγκεκριμένων κανόνων (persistent objectors).

Καρπός της Τρίτης Συνδιάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, η ΣΔΘ αποτελεί τη ραχοκοκαλιά του διεθνούς δικαίου για την προστασία των ωκεανών και των πόρων τους, αφού -όπως αναφέρεται στο προοίμιό της- φιλοδοξεί -διαμέσου της κωδικοποίησης και προοδευτικής ανάπτυξης του δικαίου της θάλασσας- να ιδρύσει «μια έννομη τάξη σχετικά με τις θάλασσες και τους ωκεανούς, η οποία [μεταξύ άλλων] θα... προάγει... τη διατήρηση των ζωντανών πόρων τους και τη μελέτη, προστασία και διαφύλαξη του θαλάσσιου περιβάλλοντος». *Οι περιβαλλοντικές διατάξεις της έχουν πολύπλευρη σημασία για την Ελλάδα.* Είναι κοινότυπη η διαπίστωση ότι η θάλασσα παίζει ιδιαίτερο ρόλο στην οικονομία αλλά και συνολικά στη ζωή μίας χώρας, της οποίας η μεγάλη πλειοψηφία του πληθυσμού ζει στα παράλια, ενώ ο τουρισμός και η ναυτιλία αποτελούν ζωτικούς τομείς οικονομικής δραστηριότητας^[2]. Έτσι η Ελλάδα βρίσκεται συχνά διχασμένη ως προς τα συμφέροντα που εκπροσωπεί και στη διαπραγμάτευση, αλλά κυρίως στην εφαρμογή των διεθνών -και κοινοτικών- κανόνων για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Είναι «παράκτιο κράτος», με ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την προστασία των θαλασσών, ώστε οι πολίτες -αλλά και οι επισκέπτες της- να απολαμβάνουν υψηλή ποιότητα ζωής. Ταυτόχρονα, είναι χώρα της ημιπεριφέρειας της Ευρώπης που προσπαθεί να αναπτύξει ανταγωνιστική -και συνήθως ρυπαίνουσα- βιομηχανία, και κυρίως «κράτος της σημαίας», που σημαίνει ότι υποστηρίζει κατά τεκμήριο την όσο το δυνατόν λιγότερη ρυθμιστική παρέμβαση στις δραστηριότητες του εμπορικού της στόλου. Ο συμβιβασμός αντιτιθέμενων τάσεων που επιχειρεί η ΣΔΘ είναι, επομένως, πολυσήμαντος για την Ελλάδα.

Συγκεκριμένα, η ΣΔΘ αναζητά με τις περιβαλλοντικές της διατάξεις (Μέρος ΧΙΙ)[3] την κατάλληλη ισορροπία ανάμεσα στα συμφέροντα των παράκτιων χωρών, οι οποίες με επιτυχία διεκδίκησαν μετά το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο την επέκταση των θαλάσσιων περιοχών όπου ασκούν κρατική εξουσία, και στη διατήρηση των ελευθεριών της ναυσιπλοΐας και των άλλων χρήσεων της θάλασσας[4]. Ως επί το πλείστον, επιχειρεί να εδραιώσει ένα συμφωνημένο καταμερισμό αρμοδιοτήτων και συναφών δικαιωμάτων ανάμεσα στα κράτη, και όχι να ρυθμίσει τις σχετικές δραστηριότητες καθαυτές, επιβάλλοντας συνολικές περιβαλλοντικές υποχρεώσεις και δεσμεύοντας ταυτόχρονα τα μέρη να υιοθετούν και να εφαρμόζουν κανονισμούς για τον έλεγχο της ρύπανσης που βρίσκονται σε άλλα διεθνή κείμενα με μερικότερο αντικείμενο, χωρίς να τα κατονομάζει περιοριστικά. Έτσι διασφαλίζει αρκετή ευελιξία, ώστε να καλύπτει οποιεσδήποτε εξελίξεις ή αλλαγές στο περιεχόμενο ή τη μορφή αυτών των ειδικών κανόνων.

Πρέπει να σημειωθεί ότι, για ζητήματα ρύπανσης, ένα από τα πιο κρίσιμα σημεία που καθορίζουν την αποτελεσματικότητα μίας σύμβασης σε διεθνές επίπεδο είναι η αναγνώριση δικαιοδοσίας σε εκείνα τα υποκείμενα που επιδιώκουν να περιορίσουν ή να ελέγξουν τις ρυπογόνες πηγές. Ακριβώς εκεί, καθώς και στον μηχανισμό αναγκαστικής επίλυσης διαφορών που ιδρύει και που είναι σπάνιος σε διεθνή συμβατικά κείμενα περιβαλλοντικής προστασίας, έγκειται η μεγαλύτερη συμβολή της ΣΔΘ.

1. Γενικά Καθήκοντα

Στον πρωταρχικό κανόνα που συναντάται στο κύριο σώμα των περιβαλλοντικών διατάξεων της (άρθρ. 192 - 237) διακηρύσσεται ότι «τα κράτη έχουν υποχρέωση να προστατεύουν και να διατηρούν το θαλάσσιο περιβάλλον» (άρθρ. 192) -συμπεριλαμβανομένων των θαλάσσιων οικοσυστημάτων και βιοτόπων (άρθρ. 194 § 5)-, ανεξαρτήτως του αν βρίσκεται υπό την κυριαρχία τους και/ή δικαιοδοσία τους ή όχι, και να λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα «για την πρόληψη, μείωση και έλεγχο της ρύπανσής [του]... από οποιαδήποτε πηγή» (άρθρ. 194 § 1).

Η ευρεία και σφαιρική διατύπωση αυτών των επιταγών, σε συνδυασμό και με το πλέγμα των διατάξεων που ακολουθεί, καθρεφτίζει αυτό που έχει εύστοχα περιγραφεί ως «θεμελιώδης μετατροπή του δικαιώματος σε υποχρέωση, ως η κεντρική αρχή που καθορίζει το νομικό καθεστώς για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος»[5]. Σ' αυτό το πλαίσιο, η παραδοσιακή «ελευθερία της ανοικτής θάλασσας», που περιελάμβανε και την ελευθερία «του ρυπαίνειν»[6], ανήκει πια στο παρελθόν[7].

Το παραπάνω καθήκον προστασίας του περιβάλλοντος και αποτροπής της ρύπανσης καλύπτει τις θαλάσσιες ζώνες αποκλειστικής παράκτιας δικαιοδοσίας, ανεξάρτητα από το αν ρύπανση που προκαλείται εκεί έχει οποιαδήποτε επίπτωση σε άλλα κράτη ή

σε περιοχές εκτός εθνικής δικαιοδοσίας. Η απόλυτη κρατική κυριαρχία ως προς την εκμετάλλευση των φυσικών πόρων περιορίζεται λοιπόν στο βαθμό που τα κράτη έχουν ειδικό καθήκον να προστατεύουν και να διατηρούν τις θάλασσές τους (άρθρ. 193). Είναι φανερό ότι η πρωτοποριακή διείδυση του διεθνούς δικαίου στη σφαίρα της «εθνικής κυριαρχίας» εκτείνεται πολύ πέραν από τον παραδοσιακό κανόνα που απαγόρευε την πρόκληση βλάβης σε άλλο κράτος, όπως κωδικοποιείται σε σχέση με το περιβάλλον στην Αρχή 21 της Διακήρυξης της Στοκχόλμης και συναντάται ήδη στο άρθρο 194 § 2.

Με άλλα λόγια, οι υποχρεώσεις προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος που επιβάλλει η ΣΔΘ δεν εντάσσονται ως αντικείμενο στις παραδοσιακές διμερείς κρατικές σχέσεις, δηλ. δεν πρόκειται για μεμονωμένα δικαιώματα και αντίστοιχες υποχρεώσεις που είναι αυστηρά αμοιβαία. Αφού η υποχρέωση αποσυνδέεται από βλάβη τρίτου και η δικαιοδοσία επεκτείνεται πέραν από τα τοπικά όρια εντός των οποίων θίγονται συμφέροντα του κράτους, πρόκειται αντίθετα για το γενικό συμφέρον της διεθνούς κοινότητας να προστατεύεται το θαλάσσιο περιβάλλον. Με τον τρόπο αυτό επιβάλλονται υποχρεώσεις *erga omnes* και αντίστοιχα δικαιώματα *uti universus*^[8].

Στο ίδιο πλαίσιο, σημαντική διάταξη που περνά συνήθως απαρατήρητη είναι το άρθρο 195, σύμφωνα με το οποίο ενέργειες για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης δεν πρέπει να καταλήγουν σε άμεση ή έμμεση μεταφορά βλαβών ή κινδύνων από μία περιοχή σε άλλη ή στην μετατροπή ενός είδους ρύπανσης σε άλλο. Αυτός ο κανόνας υπαγορεύει ουσιαστικά την αντιμετώπιση της περιβαλλοντικής προστασίας με συνολικό τρόπο και απαγορεύει την υιοθέτηση αντιρρυπαντικών μέτρων τα οποία δεν είναι «αυθεντικά», όπως λ.χ. μέτρα που μειώνουν τη διοχέτευση αστικών και βιομηχανικών λυμάτων στη θάλασσα, μεταφέροντάς τα σε τοποθεσίες ακατάλληλες για να διασφαλίσουν ότι το χώμα ή τα υπόγεια ύδατα δεν ρυπαίνονται. Η διάδοση γενικών και ειδικών συμβάσεων για την προστασία των θαλασσών -κυρίως περιφερειακών, είτε υπό την αιγίδα του Προγράμματος του ΟΗΕ για το Περιβάλλον (ΠΗΕΠ) είτε όχι^[9]- με ίδιες ή αυστηρότερες προβλέψεις ενισχύουν τα παραπάνω συμπεράσματα.

Πρέπει να σημειωθεί ότι η ΣΔΘ δεν προσθέτει κάτι ουσιωδώς νέο σχετικά με το περιεχόμενο αυτών των καθηκόντων. Επαφίεται μάλλον στην κάθε χώρα να υιοθετήσει με μεγάλη διακριτική ευχέρεια κατάλληλα μέτρα, χρησιμοποιώντας «τα καλύτερα πρακτικά μέσα που διαθέτει σύμφωνα με τις δυνατότητές της», παρότι η Σύμβαση προτρέπει τα κράτη να προσπαθήσουν για τη λήψη κοινών μέτρων και την εναρμόνιση των πολιτικών τους (άρθρ. 194 § 1). Έτσι, θεωρητικά τα λιγότερο αναπτυγμένα -και, άρα, με λιγότερες δυνατότητες- κράτη δεν δεσμεύονται για ακριβά και περίπλοκα μέτρα όσο τα αναπτυγμένα.

Αυτή η διαφοροποίηση ισχύει όμως μόνο σε σχέση με συγκεκριμένα μέτρα και όχι με το γενικό καθήκον προστασίας και συντήρησης του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Η επισήμανση αυτή έχει ασφαλώς και πρακτική σημασία. Το αποφασιστικό κριτήριο νομιμότητας σε κάθε ξεχωριστή περίπτωση είναι, αν ένα κράτος δεν έχει όντως καλύτερα μέσα στη διάθεση του απ' αυτά που χρησιμοποιεί^[10]. Σύμφωνα μ' αυτήν τη λογική, η ΣΔΘ επιφυλάσσει στα αναπτυσσόμενα κράτη προνομιακή μεταχείριση, όταν ζητούν τις ειδικευμένες υπηρεσίες διεθνών οργανώσεων ή τεχνική βοήθεια (άρθρ. 203) για τη βελτίωση των μέσων που διαθέτουν και την ανάπτυξη της ικανότητάς τους να ανταποκρίνονται αποτελεσματικά στις περιβαλλοντικές τους υποχρεώσεις. Παρεμφερές είναι και το πνεύμα του Μέρους XIII της Σύμβασης που αφορά τη θαλάσσια επιστημονική έρευνα, ενώ το άρθρο 202 δεσμεύει όλα τα κράτη «να προωθούν προγράμματα επιστημονικής, εκπαιδευτικής, τεχνικής και άλλης βοήθειας σε αναπτυσσόμενα κράτη για την προστασία και διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος», και «να παρέχουν κατάλληλη βοήθεια... για την ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων σοβαρών περιστατικών που μπορεί να προκαλέσουν σημαντική ρύπανση στο θαλάσσιο περιβάλλον» και για την κατάρτιση μελετών που να εκτιμούν τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις των προτεινομένων έργων.

Το τελευταίο σημείο οδηγεί σε μία άλλη σημαντική επιλογή της ΣΔΘ. Πρόκειται για την προληπτική αντιμετώπιση του όλου προβλήματος της συντήρησης του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Πράγματι, εκτός του ότι ενθαρρύνει τα κράτη «να παρακολουθούν, καταμετρούν, αξιολογούν και αναλύουν... τους κινδύνους ή επιπτώσεις της ρύπανσης...» (άρθρ. 204 § 1), να παρακολουθούν συνεχώς τις επιπτώσεις κάθε δραστηριότητας που είναι σε θέση να προκαλέσει ρύπανση (άρθρ. 204 § 2) και να δημοσιεύουν τις σχετικές εκθέσεις (άρθρ. 205), η Σύμβαση εισάγει την απαίτηση να εκπονείται προηγουμένως εκτίμηση πιθανών περιβαλλοντικών επιπτώσεων για δραστηριότητες που μπορεί να προκαλέσουν σοβαρή ρύπανση ή σημαντικές και επιβλαβείς μεταβολές στο θαλάσσιο περιβάλλον (άρθρ. 206). Αν και δεν επιβάλλεται ένα απόλυτο ή αυστηρό καθήκον εκτίμησης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων -καθήκον που απορρέει όμως ενδεχομένως κατευθείαν από την υποχρέωση να αποτρέπεται κάθε περιβαλλοντική βλάβη, αφού μία τέτοια εκτίμηση είναι υποχρεωτική «στο βαθμό που είναι πρακτικά δυνατό»- η διάταξη είναι ευπρόσδεκτη διότι υπογραμμίζει τη σημασία της πρόληψης και όχι της αντιμετώπισης της βλάβης *ex post facto*.

2. Αντιμετώπιση Εκτάκτων Περιστατικών

Όταν ωστόσο αποτυγχάνει η πρόληψη, δημιουργείται η ανάγκη προς λήψη μέτρων για την αντιμετώπιση της ζημίας. Η ΣΔΘ επιβεβαιώνει το εθνικό καθήκον «καλής γειτονίας» κάθε χώρας, μόλις λάβει γνώση περιστατικού εξ αιτίας του οποίου το θαλάσσιο περιβάλλον κινδυνεύει άμεσα να μολυνθεί ή έχει ήδη μολυνθεί (άρθρ. 198), να ειδοποιεί τα κράτη που ενδέχεται να επηρεαστούν από την απειλούμενη ρύπανση

καθώς και τους αρμόδιους διεθνείς οργανισμούς. Σε ανάλογες περιπτώσεις, οι χώρες της περιοχής σύμφωνα με τις δυνατότητές τους και οι διεθνείς οργανισμοί καλούνται να συνεργαστούν για την εξάλειψη των συνεπειών του περιστατικού και την ελαχιστοποίηση της ζημιάς, κυρίως μέσω της ανάπτυξης και εφαρμογής προγραμμάτων έκτακτης αντιμετώπισης περιστατικών ρύπανσης (άρθρ. 199).

Ειδικότερα, σε ό,τι αφορά περιστατικά, τα οποία συνεπάγονται την απόρριψη ουσιών ή φορτίων, όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη -δηλαδή το κράτος της σημαίας, τα παράκτια κράτη που απειλούνται από τη ρύπανση και το κράτος του λιμένα στον οποίο βρίσκεται το πλοίο- έχουν υποχρέωση να ειδοποιούν άμεσα τα παράκτια κράτη που πιθανόν να κινδυνεύουν. Για το σκοπό αυτό ακολουθούν διεθνείς κανόνες και πρότυπα (άρθρ. 211 § 7), που περιλαμβάνονται κυρίως στη Σύμβαση του 1973/78 για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία (MARPOL, όπως τροποποιήθηκε το 1991 και 1992) και τη Σύμβαση του 1990 σχετικά με την Ετοιμότητα, Αντιμετώπιση και Συνεργασία για Ρύπανση από το Πετρέλαιο[11],[12]. Αυτές οι Συμβάσεις περιγράφουν με λεπτομέρεια τις υποχρεώσεις συνεργασίας και προβλέπουν την οργάνωση εθνικών συστημάτων για την αντιμετώπιση έκτακτων περιστατικών και την κατάστρωση κατάλληλων σχεδίων σε κάθε πλοίο, εγκατάσταση εκμετάλλευσης του βυθού, αεροσκάφος, λιμάνι και εγκατάσταση επεξεργασίας πετρελαίου που υπάγεται στη δικαιοδοσία των κρατών μερών.

3. Συγκεκριμένες Πηγές Ρύπανσης

Η ΣΔΘ ιδρύει μια συνολική υποχρέωση για τον έλεγχο όλων των πηγών θαλάσσιας ρύπανσης (άρθρ. 194 § 3). Οι σχετικές πρωτοβουλίες των κρατών πρέπει να περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, μέτρα που ελαχιστοποιούν στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό:

- α) Την απελευθέρωση τοξικών και βλαβερών ουσιών, ιδιαιτέρως όσων είναι επίμονες και προέρχονται από χερσαίες πηγές, την ατμόσφαιρα ή την απόρριψη άχρηστων υλών στη θάλασσα.
- β) Τη ρύπανση από πλοία με τη λήψη μέτρων για την πρόληψη και αντιμετώπιση ατυχημάτων, την εγγύηση της ασφάλειας των θαλάσσιων δραστηριοτήτων, την παρεμπόδιση ηθελημένων ή τυχαίων εκροών καθώς και για τη ρύθμιση της σχεδίασης, κατασκευής, εξοπλισμού, λειτουργίας και στελέχωσης των πλοίων.
- γ) Τη ρύπανση που προέρχεται από εγκαταστάσεις και συσκευές που χρησιμοποιούνται στην εξερεύνηση ή την εκμετάλλευση των φυσικών πόρων του θαλάσσιου βυθού και του υπεδάφους του.
- δ) Τη ρύπανση που προέρχεται από άλλες εγκαταστάσεις και συσκευές που

λειτουργούν στο θαλάσσιο περιβάλλον.

3.1. Χερσαίες και ατμοσφαιρικές πηγές

Τα κράτη οφείλουν ειδικότερα να λαμβάνουν νομοθετικά και άλλα κατάλληλα μέτρα για «την πρόληψη, μείωση και έλεγχο της ρύπανσης... που προκαλείται από χερσαίες πηγές, συμπεριλαμβανομένων των ποταμών, των εκβολών τους, των αγωγών και των υπονόμων εκροής με βάση τους διεθνώς συμφωνημένους κανόνες, πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές και διαδικασίες» (άρθρ. 207 § 1 και § 2). Επιπλέον προβλέπεται καθήκον συνεργασίας όλων των χωρών, με στόχο την εναρμόνιση των σχετικών πολιτικών τους μέσω της θέσπισης διεθνών και περιφερειακών κανόνων, ιδιαίτερα στο πλαίσιο των αρμόδιων διεθνών οργανισμών και διασκέψεων σε παγκόσμιο ή περιφερειακό επίπεδο (άρθρ. 207 § 3 και § 4). Ανάλογη εναρμόνιση με σεβασμό των σχετικών παραμέτρων επιδιώκεται, σε μεσογειακό επίπεδο, με το Πρωτόκολλο του 1980 για την Προστασία από τη Ρύπανση από Χερσαίες Πηγές καθώς και σε ευρωπαϊκό επίπεδο με οδηγίες που στοχεύουν στον έλεγχο και τον περιορισμό ρυπογόνων βιομηχανικών και αστικών δραστηριοτήτων.

Το σχετικό δίκαιο παραμένει ακόμη, σε παγκόσμιο επίπεδο, υποανάπτυκτο. Το ζήτημα του ελέγχου των χερσαίων πηγών είναι το πιο κρίσιμο -αφού από αυτές προέρχεται πάνω από το 75% της συνολικής θαλάσσιας ρύπανσης[13]- αλλά ταυτόχρονα και το πιο ευαίσθητο. Γύρω από αυτό έχει επιτευχθεί ως τώρα πολύ περιορισμένη συναίνεση, επειδή ανάλογος έλεγχος συνεπάγεται πρακτικά ρύθμιση και περιορισμό όλων των οικονομικών και κοινωνικών δραστηριοτήτων, της βιομηχανικής και αγροτικής παραγωγικής διαδικασίας και, σε τελευταία ανάλυση, των παραγωγικών και καταναλωτικών προτύπων. Η κατάσταση αυτή προκαλεί, φυσικά, εύλογες αντιδράσεις τόσο στις αναπτυγμένες όσο και στις αναπτυσσόμενες χώρες[14].

Το μόνο σχετικό κείμενο -που έχει πάντως τη μορφή soft law- είναι οι λεγόμενες Κατευθυντήριες Οδηγίες του Μόντρεαλ για την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος από χερσαίες πηγές που, βασισμένες στις λίγες περιφερειακές συμβάσεις, στοχεύουν να χρησιμεύσουν ως κατάλογος βασικών διατάξεων για την εθνική νομοθεσία[15], για μελλοντικές διεθνείς συμφωνίες και για την «προετοιμασία μακροπρόθεσμα, αν προκύψει ανάγκη, μιας παγκόσμιας σύμβασης»[16]. Πρέπει να σημειωθεί ότι η συζήτηση γύρω από ένα διεθνές κείμενο -δεσμευτικό ή μη- που θα καταστρώνει το σχετικό διεθνές δίκαιο και που θα παροτρύνει τουλάχιστον τα κράτη τα οποία δεν δεσμεύονται από περιφερειακούς κανόνες να αναπτύξουν σχετικές πολιτικές[17], πυκνώνει διαρκώς. Αλλωστε η σημασία της μείωσης των χερσαίων ρύπων για την επίτευξη ενός αποτελεσματικού καθεστώτος προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος δεν δικαιολογεί πλέον την απραξία.

Στο ίδιο πλαίσιο δεν υπήρχε ως τώρα αυστηρή υποχρέωση, είτε εθνικού είτε

συμβατικού χαρακτήρα, για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης που προέρχεται από διεθνείς ποταμούς ούτε αυστηρή υποχρέωση προστασίας του ίδιου του ποταμού[18]. Οι προτεινόμενοι από την Επιτροπή Διεθνούς Δικαίου Κανόνες για τις Χρήσεις των [Διασυνοριακών](#) Ποταμών που δεν σχετίζονται με τη ναυσιπλοΐα δημιουργούν για τα παρόχθια κράτη την υποχρέωση, «μεμονωμένα ή από κοινού να λαμβάνουν όλα τα μέτρα... που είναι απαραίτητα για να προστατεύουν και να διατηρούν το θαλάσσιο περιβάλλον..., λαμβάνοντας υπόψη γενικώς αποδεκτούς διεθνείς κανόνες και πρότυπα» (άρθρ. 23). Αν τελικά επιτευχθεί μία παγκόσμια συμφωνία, βασισμένη σ' αυτούς τους κανόνες, τότε η σχετική ρητή υποχρέωση θα γίνει δεσμευτική για όλα τα παρόχθια κράτη, όπου κι αν βρίσκονται. Προς το παρόν πάντως, προσφέρεται μόνο η γενική υποχρέωση προστασίας των θαλασσών και η πρόληψη της ρύπανσης, όπως ρυθμίζεται στη ΣΔΘ, για την επιβολή περιορισμών.

Ως προς τη ρύπανση της θάλασσας μέσω ή από την ατμόσφαιρα, τα κράτη οφείλουν να θεσπίζουν ειδικές διατάξεις για τον εναέριο χώρο τους, τα πλοία και τα αεροσκάφη τους, λαμβάνοντας υπόψη διεθνείς κανόνες (άρθρ. 212). Η ορολογία είναι ενδεικτική του γεγονότος, ότι το δίκαιο και σ' αυτόν τον τομέα βρίσκεται ακόμη «εν τη γενέσει». Το σπουδαιότερο διεθνές κείμενο είναι ενπροκειμένω η Σύμβαση του 1979 σχετικά με τη Διασυνοριακή Ρύπανση του Αέρα Μεγάλου Εύρους Εξάπλωσης, υπό την αιγίδα της ΟΕΕ, με πεδίο εφαρμογής το βιομηχανικό Βορρά, η οποία παρέχει κυρίως το πλαίσιο για την επεξεργασία συγκεκριμένων κανόνων μέσω πρωτοκόλλων[19]. Το πιο σημαντικό απ' αυτά για τη Μεσόγειο είναι το Πρωτόκολλο για το Αζωτο -αφού τα στοιχεία που υπάρχουν μέχρι τώρα δείχνουν ότι οι αζωτούχοι ρυπαντές φθάνουν σ' αυτή τη θαλάσσια περιοχή τουλάχιστον κατά το ίδιο ποσοστό τόσο μέσω του αέρα όσο και μέσω ποταμών[20]- που επιβάλλει μείωση των εκπομπών οξειδίων του αζώτου στα επίπεδα του 1987 μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1994 και υποχρεώνει τα συμβαλλόμενα κράτη, σε εθνικό επίπεδο, να υιοθετήσουν σχετικά προγράμματα και κανονισμούς. Επίσης τους επιβάλλει την υποχρέωση να συνεργαστούν, σε διεθνές επίπεδο, για τον καθορισμό «κρίσιμων φορτίων» και χρονοδιαγραμμάτων με στόχο την περαιτέρω μείωση των εκπομπών.

3.2. Εκμετάλλευση του βυθού και απόρριψη άχρηστων υλών

Ενώ η ΣΔΘ καθοδηγεί απλώς τα κράτη να λαμβάνουν υπόψη διεθνώς συμφωνημένους κανόνες για τις χερσαίες πηγές, όταν αναφέρεται στη ρύπανση που προέρχεται από δραστηριότητες στο βυθό στα όρια της κρατικής δικαιοδοσίας (άρθρ. 208) και στην Περιοχή (δηλ. το διεθνή βυθό) (άρθρ. 209) από την απόρριψη άχρηστων υλών (άρθρ. 210), γίνεται πιο δεσμευτική. Οι νόμοι, οι κανονισμοί, οι διαδικασίες και τα άλλα μέτρα που λαμβάνονται σ' αυτούς τους τομείς πρέπει να μην «είναι λιγότερο αποτελεσματικοί» από τους διεθνείς. Με άλλα λόγια, η εθνική ρύθμιση επιτρέπεται να είναι αυστηρότερη αλλά όχι ελαστικότερη από τη διεθνή.

Ως προς την απόρριψη άχρηστων υλών η ΣΔΘ επιβάλλει σαφείς υποχρεώσεις. Συγκεκριμένα, ορίζει ότι μία ανάλογη δραστηριότητα δεν επιτρέπεται χωρίς άδεια των αρμοδίων κρατικών αρχών (άρθρ. 210 § 3) και ότι, αν πρόκειται να λάβει χώρα σε περιοχές υπό παράκτια δικαιοδοσία, υπόκειται σε ρητή προηγούμενη έγκριση του παράκτιου κράτους, αφού προηγηθεί διαβούλευση με άλλα κράτη που ενδέχεται να επηρεαστούν δυσμενώς από την απόρριψη (άρθρ. 210 § 5).

Οι σχετικοί διεθνείς κανόνες και πρότυπα περιέχονται στη Σύμβαση του 1972 για την Πρόληψη Θαλάσσιας Ρύπανσης από την Απόρριψη Αχρήστων και άλλων Υλών (Σύμβαση του Λονδίνου). Το σύστημα ελέγχου που καθιερώνει η Σύμβαση του Λονδίνου βασίζεται στο διαχωρισμό των υλικών ανάλογα με την επικινδυνότητά τους: οι ουσίες έτσι που περιλαμβάνονται στη «μαύρη λίστα» απαγορεύεται καταρχήν να απορρίπτονται στη θάλασσα, οι ουσίες της «γκρίζας λίστας» μπορεί να απορρίπτονται μόνο μετά από ειδική άδεια των αρμοδίων κρατικών αρχών, ενώ για τα υπόλοιπα υλικά απαιτείται γενική άδεια. Η Συμβουλευτική Συνάντηση των Συμβαλλόμενων Μερών (Consultative Meeting of the Parties) έχει επιτελέσει σημαντικά βήματα για τη μετεξέλιξη του καθεστώτος, απαγορεύοντας την καύση απορριμμάτων στη θάλασσα[21] και υιοθετώντας το 1983 ένα moratorium σχετικά με την απόρριψη ραδιενεργών υλικών, το οποίο μετατράπηκε σε οριστική απαγόρευση δέκα χρόνια αργότερα[22]. Επίσης αποφάσισε ομόφωνα, ότι θα τερματιστεί στα τέλη του 1995 η απόρριψη στη θάλασσα όλων των βιομηχανικών λυμάτων[23].

Η ΣΔΘ περιέχει επίσης άρθρα σχετικά με την εφαρμογή των εθνικών μέτρων ελέγχου των παραπάνω ρυπογόνων πηγών. Τα άρθρα αυτά δεν προσθέτουν τίποτε νέο στην

υποχρέωση των κρατών να «υιοθετούν νόμους και κανονισμούς... για να θέτουν σε εφαρμογή τους διεθνώς εφαρμοζόμενους κανόνες και πρότυπα» ή ακόμη περισσότερο στην υποχρέωση «να εφαρμόζουν τους νόμους τους» (άρθρ. 213, 214, 222), που ήδη προβλέπεται είτε από το γενικό διεθνές δίκαιο είτε από συγκεκριμένες διατάξεις διεθνών συμβάσεων (ΣΔΘ, άρθρ. 216)[24]. Η σημασία της επανάληψής της, ιδιαίτερα αν ερμηνευτεί σε συνδυασμό με την υποχρέωση να θεσπίζονται πρότυπα που να μην «είναι λιγότερο αποτελεσματικά» από τα αντίστοιχα διεθνή, έγκειται μάλλον στην υπογράμμιση της ανάγκης για την εφαρμογή των σχετικών κανόνων. Ενόψει του γεγονότος ότι ο έλεγχος, κυρίως των χερσαίων πηγών, εναπόκειται εν πολλοίς στην εξουσία κάθε κράτους, χωρίς κανέναν ουσιαστικό διεθνή μηχανισμό επίβλεψης ή καταναγκασμού, η πρακτική εφαρμογή των σχετικών κανόνων εξαρτάται σχεδόν αποκλειστικά από τη βούληση των εθνικών κυβερνήσεων[25]. Στο σημείο αυτό έγκειται ακριβώς η κύρια αδυναμία του διεθνούς καθεστώτος προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, όπως έχει εξελιχθεί ως σήμερα[26].

3.3. Ρύπανση από πλοία

Η κατάσταση είναι διαφορετική όσον αφορά τη ρύπανση από ναυτιλιακές δραστηριότητες. Οι πιο λεπτομερείς και συγχρόνως πρωτοποριακοί κανόνες του Μέρους XII της ΣΔΘ αφορούν ομολογουμένως τη ρύπανση που προκαλείται από τις λειτουργικές αποβολές των πλοίων[27]. Τούτο οφείλεται πιθανόν στο γεγονός ότι προϋπήρχε μία καλά αναπτυγμένη δέσμη κανόνων δικαίου γύρω από τη ρυθμιστική και κατασταλτική δικαιοδοσία των κρατών για ζητήματα που αφορούν γενικότερα τη ναυσιπλοΐα[28]. Ταυτόχρονα, η παραδοσιακή δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας δεν ήταν αρκετή για να εγγυηθεί την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος[29]. Αυτή η πραγματικότητα απασχολούσε και εξακολουθεί να απασχολεί τα θιγόμενα παράκτια κράτη και την κοινή γνώμη, τουλάχιστον κάθε φορά που ένα μεγάλο ατύχημα προκαλεί μεγάλη εκροή πετρελαίου στη θάλασσα και τις ακτές. Μία άλλη αιτία είναι η μεγάλη συχνότητα συντρεχουσών δικαιοδοσιών περισσότερων κρατών που είναι δυνατόν να ασκηθούν σε ένα πλοίο[30]. Η οροθέτηση των σφαιρών της σχετικής δικαιοδοσίας των κρατών είναι, όπως ήδη επισημάνθηκε, το κατεξοχήν αντικείμενο που η ΣΔΘ ενδιαφέρεται να ρυθμίσει.

3.3.1. Ρυθμιστική δικαιοδοσία

Το κράτος της σημαίας. Κατά τη ΣΔΘ τα κράτη της σημαίας έχουν την υποχρέωση να θεσπίζουν για την αποφυγή της ρύπανσης κανονισμούς εφαρμοστέους στα πλοία που φέρουν τη σημαία τους, τουλάχιστον τόσο αυστηρούς όσο οι γενικώς αποδεκτοί διεθνείς κανόνες και τα πρότυπα που έχουν υιοθετηθεί από την αρμόδια διεθνή οργάνωση ή διπλωματική διάσκεψη (άρθρ. 211 § 2). Είναι σημαντικό ότι, μ' αυτό τον τρόπο, η Σύμβαση καθιστά τους κανόνες αυτούς υποχρεωτικούς για όλα τα κράτη της σημαίας, ανεξάρτητα από το status κάθε σχετικής σύμβασης στις επιμέρους έννομες τάξεις, ανεξάρτητα δηλαδή από το αν ένα κράτος έχει ενσωματώσει ή όχι το συγκεκριμένο κανόνα στο εσωτερικό του δίκαιο. Με τον τρόπο αυτό καταβάλλεται προσπάθεια, να αντιμετωπισθεί το πρόβλημα των σκαφών με χαμηλά standards που θεωρούνται «περιβαλλοντική απειλή» και που συνήθως -αν και όχι αποκλειστικά- φέρουν «σημαίες ευκαιρίας».

Η παραπάνω διατύπωση είναι αρκετά ευρεία ώστε να καλύπτει ενδεχόμενες αλλαγές, ως «αρμόδια διεθνής οργάνωση» θεωρείται εξάλλου ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΔΝΟ)[\[31\]](#), ενώ οι «κανόνες και πρότυπα» αναφέρονται τουλάχιστον στις συμβάσεις υπό την αιγίδα του ΔΝΟ που έχουν ευρέως επικυρωθεί και που γίνονται γενικά σεβαστές και από κράτη που δεν δεσμεύονται τυπικά απ' αυτές[\[32\]](#). Οι κανόνες αυτοί συναντώνται κυρίως στη Σύμβαση του 1954 για την Πρόληψη της Ρύπανσης της Θάλασσας από Πετρέλαιο (OILPOL, όπως τροποποιήθηκε το 1962, 1969 και 1971), την πρώτη διεθνή συμφωνία για τη λειτουργική ρύπανση από πετρέλαιο που συνήφθη πριν ακόμη δημιουργηθεί ο ΔΝΟ, και έχει αντικατασταθεί με την πολύ μεγαλύτερης εμβέλειας MARPOL.

Η MARPOL εισάγει γενική υποχρέωση πρόληψης της ρύπανσης που προκαλείται από διάφορες βλαβερές ουσίες -και συγκεκριμένα από υγρές επικίνδυνες ουσίες που μεταφέρονται χύδην (Παράρτημα II), συσκευασμένες βλαβερές ουσίες (Παράρτημα III), λύματα (Παράρτημα IV) και απορρίμματα (Παράρτημα V)- και όχι μόνο από πετρέλαιο, η αποβολή του οποίου σε μικρές ποσότητες επιτρέπεται εάν γίνεται εν πλω και σε απόσταση μεγαλύτερη των 50 μιλίων από τη στεριά, και πάντως όχι μέσα στα όρια ειδικών περιοχών όπου είναι εντελώς απαγορευμένη (Παράρτημα I, Κανονισμοί 9 και

10)[33]. Προχωρώντας πέρα από τη λογική της OILPOL, που περιοριζόταν στη ρύθμιση των αποβολών, η MARPOL θέτει επιπλέον πρότυπα σχεδιασμού και κατασκευής των πλοίων. Τα πιο πρόσφατα βρίσκονται στις τροποποιήσεις του 1992[34]. Τα καινούργια δεξαμενόπλοια (μεγαλύτερα των 5.000 κόρων) πρέπει έτσι να διαθέτουν διπλά κήτη ή να είναι κατασκευασμένα με κάποια άλλη μέθοδο που παρέχει ανάλογη προστασία σε περίπτωση ατυχήματος (Παράρτημα Ι, Κανονισμός 13ΣΤ), ενώ τα ήδη υπάρχοντα πρέπει να υποστούν τις ανάλογες μετατροπές όταν γίνουν 25 ή 30 χρόνων, ανάλογα με το αν έχουν κατασκευαστεί σύμφωνα με τις προδιαγραφές του 1978 (Παράρτημα Ι, Κανονισμός 13Ζ).

Το παράκτιο κράτος. Η ΣΔΘ περιόρισε το θεματικό φάσμα της νομοθετικής αρμοδιότητας των παράκτιων κρατών, ενώ διεύρυνε τη γεωγραφική περιοχή στην οποία οι παράκτιοι νόμοι είναι δυνατό να ισχύουν, εισάγοντας μία νέα, εκτεταμένη, περιοχή δικαιοδοσίας για σκοπούς περιβαλλοντικής προστασίας, την ΑΟΖ (άρθρ. 56 § 1 § β § iii). Έτσι, πλοία σε «αβλαβή διέλευση» οφείλουν να συμμορφώνονται με τους παράκτιους νόμους και τους κανονισμούς για τη θαλάσσια ρύπανση, ακόμη και όταν επιβάλλουν αυστηρότερες ρυθμίσεις από το γενικώς παραδεκτό διεθνές δίκαιο, αρκεί να μην παρακωλύουν την αβλαβή διέλευση (άρθρ. 21 § 1 § στ´ και § 4, 211 § 4). Αυτοί οι κανόνες δεν επιτρέπεται να είναι όμως αυστηρότεροι, αν αναφέρονται στην κατασκευή, σχεδίαση, στελέχωση ή εξοπλισμό του πλοίου (άρθρ. 21 § 2)[35].

Επίσης, τα παράκτια κράτη έχουν τη δικαιοδοσία να καθορίζουν θαλάσσιους διαδρόμους και να θεσπίζουν κανόνες διαχωρισμού κυκλοφορίας, λαμβάνοντας υπόψη τις σχετικές συστάσεις του ΔΝΟ και τοπικά χαρακτηριστικά, καθώς επίσης και να ζητούν από τα ξένα πλοία να τους χρησιμοποιούν (άρθρ. 22 και 211 § 1)[36]. Πάντως αυτοί δεν είναι υποχρεωτικοί, ούτε τα πλοία που δεν συμμορφώνονται απειλούνται με κυρώσεις, μόνον η διέλευση πετρελαιοφόρων, πυρηνοκινήτων πλοίων και όσων μεταφέρουν «εγγενώς επικίνδυνες ή επιβλαβείς ουσίες ή υλικά» μπορεί να περιορισθεί σ´ αυτούς τους θαλάσσιους διαδρόμους (άρθρ. 22 § 2).

Πλοία που ασκούν το δικαίωμα «πλου διέλευσης», δηλ. διασχίζουν στενά διεθνούς ναυσιπλοΐας, υπόκεινται μόνο σε όσους παράκτιους νόμους ενσωματώνουν εφαρμοστέους διεθνείς κανονισμούς, δηλ. κανονισμούς δεσμευτικούς για το παράκτιο

κράτος (άρθρ. 42 § 1 § β και § 4). Επίσης πρέπει να σέβονται θαλάσσιους διαδρόμους και σχέδια διαχωρισμού κυκλοφορίας που έχουν τεθεί κατ' εφαρμογήν γενικώς παραδεκτών διεθνών κανονισμών (άρθρ. 41). Τα πλοία αυτά υπέχουν σε κάθε περίπτωση την αυτόνομη υποχρέωση να σέβονται τους γενικώς αποδεκτούς διεθνείς κανόνες για την αποφυγή της ρύπανσης (άρθρ. 39 § 2 § β)[\[37\]](#).

Κατά την ίδια λογική, οι παράκτιοι νόμοι που ισχύουν στην ΑΟΖ επιβάλλεται να συνάδουν και να ενσωματώνουν τους γενικώς αποδεκτούς διεθνείς κανόνες για σκοπούς εφαρμογής (άρθρ. 211 § 5)[\[38\]](#). Με άλλα λόγια, οι κανόνες εισάγονται στην εσωτερική έννομη τάξη, ώστε να είναι δυνατή η εφαρμογή τους. Μόνον αν έχει οριστεί μία ειδική περιοχή -όπως αυτές που έχει θεσπίσει η MARPOL, με έγκριση του ΔΝΟ, ως χρίζουσα αυξημένης προστασίας (άρθρ. 211 § 6)- μπορούν οι παράκτιοι νόμοι να είναι αυστηρότεροι, στο βαθμό που περιορίζονται στη ρύθμιση των πρακτικών ναυσιπλοΐας ή απόρριψης αποβλήτων. Μία παρόμοια αλλά σαφώς διαφορετική έννοια που αναπτύσσεται τον τελευταίο καιρό στο πλαίσιο του ΔΝΟ είναι η έννοια των «Ιδιαιτέρως Ευαίσθητων Περιοχών». Σ' αυτές, μέτρα κατά τα άλλα απαγορευμένα από το διεθνές δίκαιο, όπως π.χ. μέτρα που περιορίζουν υπερβολικά τη ναυσιπλοΐα, φαίνεται ότι θα είναι στο μέλλον επιτρεπτά[\[39\]](#).

Το κράτος του λιμένα. Η νομοθετική αρμοδιότητα των κρατών των λιμένων έχει παραμείνει ως είχε σύμφωνα με το εθιμικό διεθνές δίκαιο, δηλ. η συμμόρφωση με την εθνική αντιρρυστική νομοθεσία μπορεί να ορίζεται ως όρος για να έχουν τα ξένα πλοία δικαίωμα εισόδου στα λιμάνια μίας χώρας[\[40\]](#).

3.3.2. Κατασταλτική δικαιοδοσία

Η τριμερής διάκριση διατηρείται και σε ό,τι αφορά τους κανόνες της ΣΔΘ τους σχετικούς με την κατασταλτική δικαιοδοσία, αν και τούτο δεν σημαίνει αναγκαστικά ότι όπου τα παράκτια κράτη και τα κράτη των λιμένων αναλαμβάνουν δράση αποκλείονται σχετικές ενέργειες του κράτους της σημαίας. Το τελευταίο διατηρεί

πάντοτε το συντρέχον δικαίωμα να παίρνει όσα μέτρα θεωρεί ότι αρμόζουν στην περίπτωση, ανεξάρτητα από το αν έχουν ήδη κινηθεί δικαστικές διαδικασίες σε άλλα κράτη (άρθρ. 228 § 3).

Το κράτος της σημαίας. Αυτό που έχει μεγαλύτερη σημασία είναι ότι το κράτος της σημαίας είναι υποχρεωμένο να εφαρμόζει με συνέπεια το διεθνές και εθνικό δίκαιο, δηλαδή να επιθεωρεί, συλλαμβάνει και/ή να κινεί διαδικασίες για παραβάσεις από πλοία που φέρουν τη σημαία του οπουδήποτε κι αν διαπράττονται (άρθρ. 217 § 1). Το κράτος της σημαίας δεσμεύεται δηλαδή -τουλάχιστον θεωρητικά- erga omnes να τιμωρεί παραβάσεις που προκαλούν ρύπανση στην ανοικτή θάλασσα, για τις οποίες δεν υπάρχει συνήθως άλλο ενδιαφερόμενο μέρος που να ασκήσει πίεση για την τιμωρία των ενόχων και την αποκατάστασή του. Οι ποινές που προβλέπονται μάλιστα στους εθνικούς νόμους πρέπει να είναι «αρκετά αυστηρές, έτσι ώστε να αποθαρρύνουν παραβάσεις οπουδήποτε και αν λαμβάνουν χώρα» (άρθρ. 217 § 8).

Ειδικότερα, το κράτος της σημαίας οφείλει να διασφαλίζει ότι τα σκάφη του δεν αποπλέουν όταν βρίσκονται σε κατάσταση που παραβιάζει τους κανόνες πλοϊμότητας, δηλαδή τις διεθνείς προδιαγραφές σχετικά με το σχεδιασμό, την κατασκευή, τον εξοπλισμό και τη στελέχωσή τους (άρθρ. 217 § 2), και να τα προμηθεύει με πιστοποιητικά, μετά από περιοδικές επιθεωρήσεις, τα οποία για τα άλλα κράτη συνιστούν prima facie απόδειξη της κατάστασης των πλοίων (άρθρ. 217 § 3).

Πιο συγκεκριμένοι κανόνες συναντώνται, εξάλλου, σε ειδικές συμβάσεις. Σύμφωνα έτσι με τη MARPOL, τα κράτη της σημαίας οφείλουν να προμηθεύουν, μετά από περιοδικές επιθεωρήσεις, τα πλοία τους με ένα Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης Πετρελαϊκής Ρύπανσης που να βεβαιώνει ότι η κατασκευή, ο εξοπλισμός, η εξάρτηση και τα υλικά του πλοίου εναρμονίζονται με τους ορισμούς της Σύμβασης (άρθρ. 5 § 1, Παράρτημα Ι, Κανονισμός 5-8). Στο ίδιο πλαίσιο, το υποχρεωτικό σύστημα επίβλεψης και ελέγχου των αποβολών που καταγράφει συνεχώς και αυτόματα τις αποβολές πετρελαίου (Παράρτημα Ι, Κανονισμός 16) είναι σημαντικό, γιατί θεραπεύει τις αδυναμίες του προηγούμενου συστήματος [\[41\]](#). Πρέπει να σημειωθεί ότι μετά τις τροποποιήσεις του 1992, τα υπάρχοντα δεξαμενόπλοια θα υποβάλλονται σε πιο εντατικούς ελέγχους κατά τη διάρκεια των περιοδικών επιθεωρήσεων και θα φέρουν

συνεχώς μαζί τους ένα πλήρη φάκελο με σχετικές αναφορές και εκτιμήσεις που θα εκδίδεται και θα ενημερώνεται από τις αρχές του κράτους της σημαίας. Παρότι η εφαρμογή αυτού του βελτιωμένου συστήματος ελέγχου παραμένει στα χέρια του κράτους της σημαίας, οι πρόσθετες απαιτήσεις και τα σχετικά έγγραφα θα αποτελέσουν ασφαλώς αντικείμενο ελέγχου από τις λιμενικές αρχές με βάση τη δικαιοδοσία και τα δίκτυα που εξετάζονται παρακάτω.

Η ΣΔΘ εισάγει επίσης την υποχρέωση να διερευνάται κάθε περίπτωση παράβασης κανονισμών που έχει προκαλέσει ρύπανση (άρθρ. 217 § 4), είτε με πρωτοβουλία του ίδιου είτε μετά από αίτηση άλλου κράτους (άρθρ. 217 § 6). Στην τελευταία περίπτωση, το κράτος της σημαίας οφείλει να ενεργήσει άμεσα και να ενημερώσει τη ΔΝΟ και το κράτος που υπέβαλε την αίτηση για τις διαδικασίες που έχουν κινηθεί, στο βαθμό που τα αποδεικτικά στοιχεία είναι αρκετά για να δικαιολογούν τέτοιες ενέργειες (άρθρ. 217 § 6 και § 7). Επιπλέον, το άρθρο 211 § 3 δεσμεύει για πρώτη φορά τα κράτη να μεριμνούν, ώστε τα πλοία τους να συμμορφώνονται με αιτήσεις των παράκτιων κρατών για παροχή πληροφοριών ενόσω πλέουν στα χωρικά ύδατα.

Το παράκτιο κράτος. Σε ό,τι αφορά την παράκτια κατασταλτική δικαιοδοσία προβλέπεται εξουσία σύλληψης σκάφους που πλέει στα χωρικά ύδατα, όταν η διέλευση έχει χάσει τον «αβλαβή» χαρακτήρα της λόγω της πρόκλησης εκ προθέσεως «σοβαρής» ρύπανσης (ΣΔΘ άρθρ. 19 § η´)[42]. Ενώ το σκάφος βρίσκεται σε αβλαβή διέλευση στα χωρικά ύδατα, το παράκτιο κράτος μπορεί να το επιθεωρήσει και τελικά να το συλλάβει, παρεμβαίνοντας έτσι στην αβλαβή διέλευση, μόνον όταν υπάρχουν «σαφείς λόγοι να πιστευτεί» ότι έχει διαπραχθεί παράβαση (άρθρ. 220 § 2). Αυτή η ρύθμιση εναρμονίζεται, άνκαι δεν ταυτίζεται, με τους σχετικούς κανόνες του εθιμικού δικαίου και την πρακτική, σύμφωνα με τα οποία -παρόλο που η κατασταλτική δικαιοδοσία στα χωρικά ύδατα θεωρείται καταρχήν πλήρης- τα κράτη τείνουν να απέχουν από την άσκηση της, εκτός αν επηρεάζονται με κάποιο τρόπο τα συμφέροντά τους[43]. Πρέπει να σημειωθεί ότι οι παραπάνω εξουσίες είναι αυστηρά περιορισμένες στην αιγιαλίτιδα ζώνη. Μόνο στην περίπτωση που ένα πλοίο-παραβάτης καταφύγει στην ανοικτή θάλασσα, ενώ καταδιώκεται ήδη από τα χωρικά ύδατα, μπορεί να αναληφθεί δράση έξω από τα γεωγραφικά όρια δικαιοδοσίας του παράκτιου κράτους, σύμφωνα με τους κανόνες της «συνεχούς καταδίωξης»[44].

Ο συνολικότερος περιορισμός της δράσης του παράκτιου κράτους έγκειται στην υποχρέωση σεβασμού της αβλαβούς διέλευσης[45] και στην απαγόρευση παρεμπόδισης της ναυσιπλοΐας και πρόκλησης κινδύνου, εκτός αν συντρέχει σοβαρή ανάγκη[46]. Αυτό έχει οδηγήσει σε περιορισμένη πρακτικά χρήση της κατασταλτικής δικαιοδοσίας των παράκτιων κρατών, που έχουν συνείδηση των απαράδεκτων κινδύνων που δημιουργούνται όταν, για παράδειγμα, προσπαθήσουν να σταματήσουν ένα μεγάλο δεξαμενόπλοιο εν πλω σε περιοχή με πυκνή κυκλοφορία. Έτσι προτιμούν να περιμένουν μάλλον εωσότου το πλοίο εισέλθει σε ένα λιμάνι της χώρας, οπότε η καταστολή σε σχέση με παραβάσεις στα χωρικά ύδατα ή στην ΑΟΖ μπορεί να ασκηθεί χωρίς δυσάρεστες επιπλοκές (άρθρ. 220 § 1). Αλλιώς προωθούν τις σχετικές πληροφορίες στο κράτος της σημαίας για περαιτέρω διερεύνηση ή ζητούν από ένα λιμένα άλλου κράτους, όπου το πλοίο αργότερα καταπλέει, να ερευνήσει το ζήτημα και να κινησει τις σχετικές διαδικασίες.

Οι συμβατικές προβλέψεις -ή καλύτερα η έλλειψή τους- για την καταστολή ως προς πλοία σε «πλου διέλευσης» έχει προκαλέσει σημαντική σύγχυση. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι «πρόσφορα κατασταλτικά μέτρα» είναι επιτρεπτά, όταν μία παράβαση προκαλεί ή απειλεί να προκαλέσει «σοβαρή ζημιά στο θαλάσσιο περιβάλλον των στενών» (άρθρ. 233). Σε περίπτωση όμως που ο όρος αυτός δεν πληρούται, δεν είναι σαφές αν μπορεί να αναληφθεί δράση εναντίον σκάφους που απλώς παραβαίνει έναν αντιρρυσαντικό κανόνα. Έχει υποστηριχτεί με αρκετά πειστικό τρόπο ότι η καλύτερη τακτική θα ήταν να περιμένει κανείς εωσότου ο παραβάτης δεν είναι πλέον σε «πλου διέλευσης», δηλ. βρίσκεται είτε σε λιμένα είτε στα χωρικά ύδατα του κράτους του στενού για να γίνουν οι κατάλληλες ενέργειες[47].

Από την άλλη μεριά, η ΣΔΘ έχει επεκτείνει σημαντικά ως προς το χώρο την παράκτια δικαιοδοσία, που καλύπτει τώρα την ΑΟΖ των 200 ναυτικών μιλίων. Στην ΑΟΖ τα κράτη μπορούν να ασκήσουν δικαιοδοσία που κυμαίνεται από απλή αίτηση για παροχή πληροφοριών μέχρι και σύλληψη. Η κατασταλτική εξουσία είναι έτσι προσεκτικά σχεδιασμένη, ώστε να κλιμακώνεται ανάλογα με τη βαρύτητα της προσβολής και τα στοιχεία που τη συνδέουν με ένα ορισμένο πλοίο: όταν υπάρχουν έτσι «σαφείς λόγοι να πιστεύεται» ότι έχει διαπραχθεί παράβαση στην ΑΟΖ, το παράκτιο κράτος μπορεί να ζητήσει από το πλοίο -που βρίσκεται είτε στη χωρική θάλασσα είτε στην ΑΟΖ τη στιγμή της αίτησης- να του παράσχει πληροφορίες σχετικά με την ταυτότητα και το λιμένα νηολόγησής του, τον προηγούμενο και επόμενο λιμένα προσέγγισής του και οποιεσδήποτε άλλες σχετικές πληροφορίες απαιτούνται για να διαπιστωθεί κατά πόσο

έχει όντως διαπραχθεί η προσβολή (άρθρ. 220 § 3).

Εάν, επιπλέον, η διαρροή ουσιών είναι «ουσιώδης», προκαλώντας ή απειλώντας «σημαντική» ρύπανση, και το πλοίο αρνείται να παράσχει πληροφορίες ή αν οι πληροφορίες που δόθηκαν έρχονται «σε κατάφωρη αντίθεση με τη φανερό πραγματική κατάσταση» και οι περιστάσεις το δικαιολογούν, τότε οι αρχές μπορούν να σταματήσουν το πλοίο και να προβούν σε επιθεώρηση (άρθρ. 220 § 5). Μόνο στην περίπτωση που υπάρχουν «σαφείς αντικειμενικές αποδείξεις» ότι έχει διαπραχθεί παράβαση που προκαλεί ή απειλεί με «μεγάλη ζημιά» τις ακτές ή τα συναφή συμφέροντα της χώρας, μπορούν οι αρχές τους να προχωρήσουν στην κράτηση του σκάφους και στην εκκίνηση δικαστικών διαδικασιών (άρθρ. 220 § 6).

Είναι φανερό ότι η δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους στην ΑΟΖ έχει χαρακτήρα μάλλον αυστηρά προστατευτικό παρά εδαφικό[48]. Έχει επίσης επισημανθεί σωστά ότι ο φόβος, τα παράκτια κράτη να ασκούν τις σχετικές εξουσίες εις βάρος της ναυτιλιακής κοινότητας είναι ως ένα βαθμό υπερβολικός, αφού η μεγάλη πλειονότητα των χωρών δεν φαίνεται ικανή να αναλάβει αποτελεσματική δράση για παραβάσεις που διαπράττονται σε τόσο μεγάλη απόσταση, μέχρι και 200 μίλια, από τις γραμμές βάσεως[49]. Παρά ταύτα, η διακριτική ευχέρεια για λήψη μέτρων στην ΑΟΖ είναι πιθανώς μεγαλύτερη απ' όση φαίνεται εκ πρώτης όψεως, επειδή είναι δύσκολο στην πράξη να αποδειχτεί η διάκριση μεταξύ «σημαντικής ρύπανσης» και «μεγάλης ζημιάς» ή ακόμη και ανάμεσα σε «βλάβη που έχει προκληθεί» και σε «απειλούμενη παράβαση»[50].

Στην ανοικτή θάλασσα, η μόνη παρέκκλιση από την αποκλειστική δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας προς όφελος του παράκτιου κράτους επιτρέπεται σε περιπτώσεις ατυχημάτων που προκαλούν ή απειλούν να προκαλέσουν σοβαρή ζημιά στο θαλάσσιο περιβάλλον του τελευταίου. Τότε το παράκτιο κράτος μπορεί να επέμβει σύμφωνα με το εθιμικό δίκαιο, επικαλούμενο το δικαίωμα της αυτο-βοήθειας λόγω «ανάγκης» ή σύμφωνα με συμβατικές διατάξεις (ΣΔΘ, άρθρ. 221), όπως λ.χ. τις διατάξεις της Σύμβασης του 1969 για την Επέμβαση στην Ανοικτή Θάλασσα σε Περιπτώσεις Ατυχημάτων Πετρελαϊκής Ρύπανσης, η οποία όμως έχει στενότερο πεδίο εφαρμογής από τους σχετικούς εθιμικούς κανόνες, αφού ισχύει μόνο όπου υπάρχει

«πολύ σοβαρός και άμεσος κίνδυνος» ρύπανσης (άρθρ. I). Η Σύμβαση ορίζει ότι το κράτος που προγραμματίζει να λάβει μέτρα οφείλει να ειδοποιήσει και να συμβουλευθεί τις άλλες χώρες που πιθανόν να επηρεαστούν από τη δράση του -συμπεριλαμβανομένου και του κράτους της σημαίας-, εκτός αν η κατάσταση είναι εξαιρετικά επείγουσα (άρθρ. III). Επίσης οφείλει να ανακοινώσει τα μέτρα που έλαβε στην ΔΝΟ και σε κάθε ενδιαφερόμενο πρόσωπο που πιθανόν επηρεάζεται από αυτά. Όποιος προκαλέσει ζημιά σε άλλους με μέτρα «που υπερέβησαν τα λογικώς αναγκαία» υπέχει ευθύνη (άρθρ. VI). το ίδιο προβλέπεται και από το γενικό διεθνές δίκαιο και τη ΣΔΘ, όπως θα εξηγηθεί παρακάτω. Το τι είδους δράση είναι επιτρεπτή διευκρινίζεται κάθε φορά από τις ιδιαίτερες περιστάσεις. Γενικά, τα μέτρα που θα ληφθούν πρέπει να είναι απαραίτητα για την προστασία των συμφερόντων του παράκτιου κράτους και ανάλογα με τον κίνδυνο ή τη ζημιά που απειλείται (άρθρ. V).

Το κράτος του λιμένα. Η αναποτελεσματικότητα της αποκλειστικής δικαιοδοσίας των κρατών της σημαίας στα πλοία που πλέουν στην ανοικτή θάλασσα[51] ήταν το κύριο πρόβλημα που προσπάθησε να λύσει η Σύμβαση με την εισαγωγή της πιο σημαντικής καινοτομίας[52], δηλαδή τη δυνατότητα του κράτους του λιμένα να παίρνει μέτρα εναντίον πλοίων για προσβολές που προκαλούν ρύπανση οπουδήποτε κι αν διαπράττονται (άρθρ. 218), ένα κατεξοχήν *uti universus* δικαίωμα[53].

Το πιο σπουδαίο κείμενο και γι' αυτό το θέμα, ως τη σύναψη της ΣΔΘ, ήταν η MARPOL, η οποία αναγνωρίζει στα κράτη του λιμένα την εξουσία να επιθεωρούν τα πιστοποιητικά των πλοίων που βρίσκονται στα λιμάνια τους, το βιβλίο καταγραφής πετρελαιοειδών, ακόμη και το ίδιο το σκάφος, ώστε να διαπιστώνουν την κατάσταση του πλοίου και να συλλέγουν αποδείξεις για απαγορευμένες αποβολές ουσιών, είτε με δική τους πρωτοβουλία είτε μετά από σχετική αίτηση τρίτου κράτους. Σ' αυτήν την περίπτωση δεν διαθέτουν εξωεδαφική δικαιοδοσία για δίωξη, αν η αποβολή συνέβη έξω από την επικράτειά τους[54]. Μ' αυτήν την έννοια, η ενλόγω μορφή ελέγχου δεν πρέπει να συγχέεται με τη διευρυμένη δικαιοδοσία κατά τη ΣΔΘ. Είναι πάντως δυνατόν να απαγορευθεί ο απόπλους σε πλοία που δεν φέρουν έγκυρα πιστοποιητικά ή όταν υπάρχουν «σαφείς λόγοι» να πιστεύεται ότι η πραγματική τους κατάσταση δεν ανταποκρίνεται με τα όσα αναγράφονται στο πιστοποιητικό, εωσότου είναι σε θέση να ταξιδεύσουν χωρίς να αποτελούν σοβαρή απειλή για το θαλάσσιο περιβάλλον. Οι αρχές επιτρέπεται επίσης να απαγορεύουν τον ελλιμενισμό σε πλοία που δεν τηρούν τους ορισμούς της Σύμβασης, σ' αυτήν την περίπτωση όμως οφείλουν να ενημερώνουν τις προξενικές αρχές του κράτους της σημαίας. Τα κράτη του λιμένα

οφείλουν ακόμη να παρέχουν εγκαταστάσεις υποδοχής πετρελαϊκών αποβλήτων (Παράρτημα I, Καν. 12). Αν και η σημασία τέτοιων εγκαταστάσεων είναι προφανής για να μπορεί να λειτουργεί το σύστημα αποθήκευσης των αποβλήτων πάνω στο πλοίο, ο όρος αυτός ικανοποιείται με πολύ αργό ρυθμό, ιδιαίτερα σε ευαίσθητες περιοχές όπως η Μεσόγειος. Αυτό εξηγεί ως ένα βαθμό γιατί παρατηρούνται ακόμη απαγορευμένες αποβολές σε τέτοιες περιοχές.

Τέλος, πρέπει να τονισθεί ότι, σύμφωνα με το άρθρο 5 § 4 της MARPOL, τα πλοία που ανήκουν σε κράτη που δεν δεσμεύονται από τη Σύμβαση δεν διαφεύγουν των συμβατικών υποχρεώσεων, αφού τα μέρη οφείλουν να διασφαλίζουν ότι δεν μεταχειρίζονται τέτοια πλοία με πιο ευνοϊκό τρόπο. Επομένως, ακόμη κι όταν το κράτος της σημαίας δεν δεσμεύεται ευθέως, όλα τα σκάφη πρέπει να αντιμετωπίζουν το ενδεχόμενο να υποστούν κάποια κύρωση στο βαθμό που δεν συμμορφώνονται προς τα πρότυπα της MARPOL, τουλάχιστον όταν καταπλέουν σε λιμάνι συμβαλλόμενου κράτους.

Κατά τη ΣΔΘ, όταν ένα σκάφος καταπλέει εκούσια σε ένα λιμάνι, οι αρχές μπορούν -χωρίς να είναι πάντως υποχρεωμένες- να διεξάγουν έρευνες και να κινούν διαδικασίες σχετικά με κάθε αποβολή ουσιών στην ανοικτή θάλασσα κατά παράβαση των εφαρμοστέων διεθνών κανόνων και προτύπων που έχουν θεσπιστεί μέσω του αρμόδιου διεθνούς οργανισμού ή διπλωματικής διάσκεψης (άρθρ. 218 § 1)[55]. Εξάλλου, το κράτος του λιμένα οφείλει να ανταποκρίνεται, στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό, σε αιτήσεις για έρευνα που προέρχονται από τρίτες χώρες σχετικά με παραβάσεις που έχουν προκαλέσει ρύπανση σε θαλάσσιες ζώνες αυτών των χωρών ή από κράτη της σημαίας για περιστατικά ρύπανσης οπουδήποτε κι αν σημειώθηκαν (άρθρ. 218 § 2 και § 3). Τέτοιες έρευνες είναι δυνατό να καταλήξουν σε κυρώσεις και ποινές κατά το δίκαιο του κράτους του λιμένα. Αν όμως το παράκτιο κράτος ή το κράτος της σημαίας το ζητήσει, ο φάκελος της υπόθεσης αποστέλλεται στον αιτούντα και διαδικασίες που κινήθηκαν με βάση την έρευνα αναστέλλονται σύμφωνα με τις διατάξεις που εξετάζονται παρακάτω (άρθρ. 218 § 4). Οι λιμενικές αρχές μπορούν επίσης να λαμβάνουν διοικητικά μέτρα για να εμποδίσουν τον απόπλου πλοίων που παραβιάζουν διεθνείς κανόνες πλοϊμότητας, με κίνδυνο να ρυπάνουν το θαλάσσιο περιβάλλον, εωσότου διορθωθεί το ελάττωμα (άρθρ. 219).

Παρά τη γενικά θετική υποδοχή του νέου καθεστώτος, σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι αυτό θα αποτελέσει πανάκεια για όλα τα προβλήματα καταστολής. Είναι πιθανό να αποδειχτεί ότι τα κράτη του λιμένα έχουν λιγότερα κίνητρα απ' όσα χρειάζεται για να ασκήσουν τις εξουσίες τους -ενόψει του επιτρεπτικού μάλλον παρά υποχρεωτικού χαρακτήρα των διατάξεων[56]- στο βαθμό που η δραστηριότητα ενός πλοίου δεν επηρεάζει τα άμεσα συμφέροντα τους, ιδίως αν ληφθεί υπόψη η πιθανή οικονομική ζημία που μπορεί να επιφέρει η αποφυγή της χρήσης λιμανιών που έχουν φήμη «αυστηρού διώκτη»[57]. Από την άλλη μεριά, η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι δυνατό να βρεθεί υπέρμετρα επιβαρημένη, αν κατά τη διάρκεια των δραστηριοτήτων τους τα εμπορικά πλοία βρίσκονται αντιμέτωπα με πολλαπλές δικαιοδοσίες[58]. Γι' αυτό ακριβώς αναγνωρίζεται όλο και περισσότερο η αναγκαιότητα ομοιόμορφων καθεστώτων συνεργασίας, ιδιαίτερα αν συνδυάζονται με διεθνή ρυθμιστική εξουσία[59]. Η ΣΔΘ επιτρέπει στο άρθρο 211 § 3 ρητά την ίδρυση τέτοιων δικτύων με συμμετοχή δύο ή περισσότερων κρατών του λιμένα που θεσπίζουν ταυτόσημους όρους για την είσοδο ξένων πλοίων στα λιμάνια τους.

Το πρώτο, και σημαντικό για την Ελλάδα, τέτοιο σύστημα είναι αυτό που ιδρύθηκε με το Υπόμνημα (Memorandum of Understanding) του Παρισιού για τον Έλεγχο από Κράτη του Λιμένα της Εφαρμογής Συμφωνιών σχετικών με τη Ναυτική Ασφάλεια και την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (1982)[60]. Πρόκειται για μία συμφωνία μεταξύ εθνικών λιμενικών αρχών που αποσκοπεί στη συντονισμένη επιθεώρηση πλοίων που εισέρχονται στα λιμάνια των συμβαλλόμενων μερών, χωρίς διάκριση ως προς την εθνικότητα, έτσι ώστε να διασφαλίζεται η συμμόρφωση με τους κανόνες που έχουν θεσπιστεί διεθνώς, καταστρώνονται δε σε έξι συμβάσεις, μεταξύ των οποίων και στη MARPOL, και σε άλλες συστάσεις και οδηγίες της ΔΝΟ[61]. Κάθε λιμενική αρχή έχει υποχρέωση να πραγματοποιεί επιθεωρήσεις σε περίπου 25% από τα πλοία που υποδέχεται για ελλιμενισμό, άνκαι η Συμφωνία δε αναγνωρίζει δικαίωμα -ή υποχρέωση- επιβολής κυρώσεων εκτός από την προσωρινή απαγόρευση απόπλου, σε περίπτωση που μία παράβαση δημιουργεί κίνδυνο ασφάλειας και/ή βλάβης του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Εγγυήσεις. Όπως είναι αναμενόμενο, η ελευθερία της ναυσιπλοΐας προστατεύεται με «εγγυήσεις» (ΣΔΘ, Μέρος XII, Τμήμα 7), καταστρωμένες έτσι ώστε να περιορίζουν την αυθαίρετη εφαρμογή των παραπάνω δικαιωμάτων. Αυτές οι εγγυήσεις έρχονται να συμπληρώσουν τη γενική ρήτρα του άρθρου 300, σύμφωνα με την οποία «τα κράτη-μέρη εκπληρώνουν με καλή πίστη τις υποχρεώσεις [τους]... και ασκούν τα

δικαιώματα, τη δικαιοδοσία και τις ελευθερίες που αναγνωρίζονται από τη... Σύμβαση κατά τρόπο που δεν συνιστά κατάχρηση δικαιώματος». Συγκεκριμένα, οι κατασταλτικές εξουσίες του παράκτιου κράτους και του κράτους του λιμένα μπορούν να ασκούνται μόνο από εξουσιοδοτημένους αξιωματικούς ή από κυβερνητικά πλοία και αεροπλάνα (άρθρ. 224), χωρίς διακρίσεις κατά πλοίων οποιουδήποτε κράτους (άρθρ. 227), και κατά τρόπο που να μη θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας ή να εκθέτει σε κίνδυνο το πλοίο και το θαλάσσιο περιβάλλον (άρθρ. 225).

Αναγνωρίζοντας τη σημασία του θαλάσσιου εμπορίου, οι καθυστερήσεις πλοίων πρέπει να αποφεύγονται όσο είναι δυνατό (άρθρ. 226). Στην ίδια λογική, «φυσική επιθεώρηση» σημαίνει βασικά επιθεώρηση των πιστοποιητικών και εγγράφων του πλοίου. Μόνον όταν αυτά λείπουν ή είναι ανεπαρκή ή αν υπάρχουν «σαφείς λόγοι να πιστεύεται» ότι δεν ανταποκρίνονται στην πραγματική κατάσταση του πλοίου ή του εξοπλισμού του, μπορεί να επιχειρηθεί περαιτέρω επιθεώρηση και να αποφασιστεί κράτηση του σκάφους. Η κράτηση τερματίζεται όμως, μόλις καταβληθεί εγγύηση ή άλλη κατάλληλη οικονομική εξασφάλιση. Στην περίπτωση που το πλοίο δεν είναι σε κατάσταση πλοϊμότητας με αποτέλεσμα να παρουσιάζει «αδικαιολόγητη απειλή βλάβης του θαλάσσιου περιβάλλοντος», οι αρχές μπορούν να αρνηθούν την απελευθέρωσή του ή να την εγκρίνουν υπό τον όρο να προσεγγίσει στο πλησιέστερο κατάλληλο ναυπηγείο για επισκευή.

Ιδιαίτερη σημασία έχει το λεγόμενο «δικαίωμα προτίμησης του κράτους της σημαίας» που δίνει στα κράτη την ευκαιρία να ασκήσουν τη δική τους δικαιοδοσία στα πλοία τους μέσα σε έξι μήνες από την έναρξη δικαστικών διαδικασιών στο παράκτιο κράτος ή στο κράτος του λιμένα (άρθρ. 228 § 1). Όταν το κράτος της σημαίας δηλώσει ότι επιλαμβάνεται της υπόθεσης, κάθε άλλη διαδικασία αναστέλλεται υποχρεωτικά, εκτός αν αφορά παράβαση που σημειώθηκε στη χωρική θάλασσα του κράτους το οποίο την έχει κινήσει ή «περίπτωση μεγάλης βλάβης του παράκτιου κράτους» ή όταν το συγκεκριμένο κράτος της σημαίας έχει επανειλημμένα αγνοήσει τις υποχρεώσεις του. Ο κανόνας προτίμησης μπορεί συνεπώς να παρακάμπτεται, όταν πρόκειται για σημαίες με καταφανώς κακή ιστορία εφαρμογής των διεθνών κανονισμών στα πλοία τους. Οι σχετικές διαδικασίες τερματίζονται πάντως οριστικά, μόνον όταν το ενδιαφερόμενο κράτος λάβει «σε εύθετο χρόνο» πλήρη φάκελο της υπόθεσης. Επομένως, αν περάσει μία εύλογη -κατά την κρίση του ενδιαφερομένου κράτους- χρονική περίοδος χωρίς καμία πληροφορία για το αποτέλεσμα των ενεργειών του

κράτους της σημαίας, η αναστολή μπορεί να αρθεί και οι διαδικασίες για την τιμωρία του παραβάτη να προχωρήσουν.

Αποκλειστικά χρηματικές ποινές επιβάλλονται για παραβάσεις που διαπράχθηκαν στη χωρική θάλασσα και πέρα απ' αυτήν, ενώ και άλλες ποινές -πιθανόν συμπεριλαμβανόμενης και φυλάκισης[62]- επιτρέπονται μόνο όταν μία «σκόπιμη και σοβαρή πράξη ρύπανσης» έχει διαπραχθεί στα χωρικά ύδατα (άρθρ. 230 § 1 και § 2). Το κράτος της σημαίας -και τα άλλα ενδιαφερόμενα μέρη- έχουν το δικαίωμα να ενημερώνονται αμέσως, όταν η απελευθέρωση του πλοίου δεν γίνει αποδεκτή ή γίνει υπό όρους (άρθρ. 226 § 1 § γ), όπως και κάθε φορά που λαμβάνονται μέτρα κατά ξένων πλοίων στο πλαίσιο δικαστικής διαδικασίας για παραβάσεις που διαπράχθηκαν στη χωρική θάλασσα. Η υποχρέωση ενημέρωσης καλύπτει κάθε είδους μέτρα -άρα και απλώς διοικητικά- για παραβάσεις σε άλλες περιοχές (άρθρ. 231).

Τέλος, η Σύμβαση επιβεβαιώνει την υποχρέωση σεβασμού των «αναγνωρισμένων δικαιωμάτων του κατηγορούμενου» (άρθρ. 230 § 3) και την ευθύνη των κρατών για ζημία ή απώλεια που προκαλείται από μέτρα που είναι παράνομα ή υπερβαίνουν το βαθμό που «λογικά» επιβάλλεται ανάλογα με τις περιστάσεις (άρθρ. 232). Αυτές οι περίπλοκες διατάξεις απεικονίζουν την πιό γλαφυρή εικόνα του λεπτού -και μάλλον ισορροπημένου[63]- συμβιβασμού ανάμεσα στο παλιό και το νέο στο πεδίο της εφαρμογής αντιρρυσπαντικών κανονισμών σε πλοία. Η προτίμηση του κράτους της σημαίας, σε συνδυασμό με τη έλλειψη ακριβούς προσδιορισμού των διεθνών περιβαλλοντικών κανόνων και το μη υποχρεωτικό χαρακτήρα των διατάξεων για τις εξουσίες των κρατών του λιμένα, είναι τα στοιχεία του συστήματος της ΣΔΘ που έχουν δώσει λαβή στη σοβαρότερη κριτική. Η κριτική επικεντρώνεται στην υποβάθμιση της προσπάθειας να θεραπευθούν οι αδυναμίες της αποκλειστικής δικαιοδοσίας του κράτους της σημαίας[64]. Αν και το τελικό κριτήριο είναι η πρακτική εφαρμογή, έχει υποστηριχθεί ότι ο κανόνας της προτίμησης δεν πρέπει να υπερεκτιμάται. Όπως σημειώθηκε παραπάνω, δεν είναι ούτε απόλυτος ούτε έχει εντελώς σαφή όρια και, σε κάθε περίπτωση, τα κράτη έχουν την ευχέρεια να αναλάβουν δράση, στο βαθμό που η σημαία παραμένει παθητική μετά την παρέλευση ευλόγου χρονικού διαστήματος[65].

4. Περιφερειακή Συνεργασία

Η ΣΔΘ επιτρέπει ρητά την περιφερειακή επεξεργασία κανόνων προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος που να λαμβάνουν υπόψη τοπικά χαρακτηριστικά[66], είτε απευθείας είτε μέσω αρμόδιων διεθνών οργανισμών, την περιφερειακή συνεργασία για την αντιμετώπιση εκτάκτων περιστατικών, την προαγωγή της επιστημονικής έρευνας και της ανταλλαγής πληροφοριών και δεδομένων (άρθρ. 197-201).

Σ' αυτό το πλαίσιο, οι συγκεκριμένες υποχρεώσεις που έχουν αναληφθεί με συμφωνίες προγενέστερες της ΣΔΘ εξακολουθούν να ισχύουν -κατά παρέκκλιση από το γενικό κανόνα υπεροχής της (άρθρ. 311)-, πρέπει όμως να εφαρμόζονται κατά τρόπο που να συνάδει προς τις γενικές αρχές και τους σκοπούς της (άρθρ. 237). Η λογική αυτής της προσέγγισης έγκειται στην εκδοχή ότι «η θάλασσα ρύπανση μπορεί να αντιμετωπιστεί αποτελεσματικά μέσα από ένα συνδυασμό παγκόσμιων, περιφερειακών και εθνικών κανόνων και προτύπων, με τους παγκόσμιους να παγιώνουν τα ελάχιστα και τους περιφερειακούς να καταστρώνουν συγκεκριμένες και αυστηρότερες προβλέψεις»[67]. Αυτός είναι κι ο λόγος που το Μέρος XII έχει χαρακτηριστεί ως «μια ομπρέλα για περιφερειακή δραστηριότητα», ενόψει της κυρίαρχης τάσης που επιφυλάσσει «αυξημένη έμφαση στον περιφερισμό» ως λειτουργικό συμβιβασμό ανάμεσα σε μία αναγκαστικά γενικευμένη παγκόσμια αντίδραση και σε απρόβλεπτες μονομερείς αντιδράσεις[68].

Οι ημίκλειστες θάλασσες, όπως η Μεσόγειος, είναι -λόγω των ιδιοτεροτήτων τους- κατεξοχήν δεκτικές περιφερειακής ρύθμισης[69]. Η ΣΔΘ αναγνωρίζει αυτήν την πραγματικότητα και καλεί τα κράτη που περιβάλλουν τέτοιες θάλασσες σε στενή συνεργασία, με στόχο να συντονίζουν τις πολιτικές τους σχετικά με τους ζωντανούς πόρους, την προστασία του περιβάλλοντος και την επιστημονική έρευνα (άρθρ. 123). Δεν προχωράει πάντως τόσο, ώστε -ικανοποιώντας τις αρχικές προσδοκίες των κρατών που εισηγήθηκαν τις σχετικές διατάξεις, και μεταξύ αυτών και αρκετών αναπτυσσόμενων Μεσογειακών χωρών- να ιδρύει μία ευδιάκριτη νομική κατηγορία[70].

Στο επίπεδο της Μεσογείου Θαλάσσης μία ανάλογη συνεργασία υλοποιείται μέσω του λεγόμενου συστήματος της Βαρκελώνης που περιλαμβάνει μεγάλη και συνεχώς εμπλουτιζόμενη σειρά νομικών κειμένων[71]: τη Σύμβαση για την Προστασία της Μεσογείου Θαλάσσης από τη Ρύπανση (1976) και τα Πρωτόκολλα για τη Συνεργασία σε Περιπτώσεις Έκτακτης Ανάγκης (1976), για την Προστασία από την Απόρριψη Αχρηστων Υλών (1976), για την Προστασία από τη Ρύπανση από Χερσαίες Πηγές (1980), για τις Ιδιαίτερα Προστατευόμενες Περιοχές (1982) και το πρόσφατο Πρωτόκολλο για την Προστασία από τη Ρύπανση που προκαλείται από Δραστηριότητες Έρευνας και Εκμετάλλευσης της Υφαλοκρηπίδας και του Θαλάσσιου Βυθού και από Συναφείς Εγκαταστάσεις (1994). Παράλληλα, η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει υιοθετήσει και συνεχίζει να θεσπίζει γενικούς και ειδικούς κανόνες -κυρίως με τη μορφή Οδηγιών- που αποσκοπούν στον περιορισμό της θαλάσσιας ρύπανσης από ένα μεγάλο φάσμα ουσιών και δραστηριοτήτων[72].

5. Διεθνής Ευθύνη

Η ΣΔΘ αναφέρεται σε ζητήματα διεθνούς ευθύνης και αποζημίωσης με ένα τρόπο που θυμίζει προγενέστερες επιλογές[73]. Σ' αυτό το πεδίο το διεθνές δίκαιο δεν έχει άλλωστε να επιδείξει σημαντική πρόοδο τις τελευταίες δεκαετίες, κυρίως λόγω της ισχνης πρακτικής των κρατών στην περιοχή της προστασίας του περιβάλλοντος. Έτσι, η Σύμβαση αφενός επιβεβαιώνει το γενικό κανόνα, σύμφωνα με τον οποίο τα κράτη υπέχουν διεθνή ευθύνη και τη συνακόλουθη υποχρέωση αποζημίωσης για κάθε παράβαση των περιβαλλοντικών τους υποχρεώσεων (άρθρ. 235 § 1)[74]. Φαίνεται μάλιστα να προχωρά περισσότερο, αποσυνδέοντας τις έννοιες αυτές από συγκεκριμένη βλάβη στα συμφέροντα ή το περιβάλλον άλλων κρατών. Από την άλλη μεριά, αναγνωρίζει την περιορισμένη χρησιμότητα της «κρατικής ευθύνης» και στρέφει το κέντρο βάρους στην ύπαρξη αποτελεσματικών συστημάτων αστικής ευθύνης: σύμφωνα με το άρθρο 235 § 2 τα κράτη οφείλουν έτσι «να διασφαλίζουν τη δυνατότητα άσκησης ένδικου μέσου, σύμφωνα με τα νομικά τους συστήματα, για την άμεση και ικανοποιητική αποζημίωση ή άλλη αποκατάσταση ζημίας που προκάλεσε η ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος από φυσικά ή νομικά πρόσωπα υπαγόμενα στη δικαιοδοσία τους». Με αντικειμενικό στόχο την εξασφάλιση άμεσης και ικανοποιητικής αποζημίωσης, τα κράτη οφείλουν να εφαρμόζουν και να αναπτύσσουν το δίκαιο «για την εκτίμηση και αποζημίωση των ζημιών και τη διευθέτηση των σχετικών διαφορών, καθώς επίσης, όπου αρμόζει, [για τη] βελτίωση των κριτηρίων και διαδικασιών για την καταβολή επαρκούς αποζημίωσης, όπως είναι η υποχρεωτική

ασφάλιση ή τα ταμεία αποζημίωσης» (άρθρ. 235 § 3).

Το μόνο διεθνές σύστημα αστικής ευθύνης που έχει αναπτυχθεί ικανοποιητικά και λειτουργεί πάνω από εικοσιπέντε χρόνια αφορά ζημίες από υδρογονάνθρακες που προκαλούνται από πλοία, για τις οποίες οι πλοιοκτήτες υπέχουν, μέχρι ένα ορισμένο ύψος αποζημίωσης, αντικειμενική ευθύνη⁷⁵. Εξάλλου, οι εταιρίες πετρελαίου και εθελοντικές ιδιωτικές συμφωνίες διαφόρων τομέων της βιομηχανίας παρέχουν επιπρόσθετη αποζημίωση, σε περιπτώσεις που το κόστος της βλάβης δεν καλύπτεται από το ανώτατο όριο ευθύνης του πλοιοκτήτη⁷⁶.

6. Επίλυση Διαφορών

Η εφαρμογή της ΣΔΘ, με τα περιθώρια που αφήνει για διαφορετικές ερμηνείες και πιθανή καταχρηστική άσκηση δικαιωμάτων, προβλέπεται να δώσει λαβή σε αντιδικίες. Η προοπτική αυτή καθιστά μία σύντομη αναφορά στη διαδικασία επίλυσης διαφορών επιβεβλημένη. Το πιο αξιοσημείωτο χαρακτηριστικό των σχετικών διατάξεων είναι η θέσπιση νέων διαρκών θεσμικών μηχανισμών με υποχρεωτική δικαιοδοσία, αποκλειστικά επιφορτισμένων με την επίλυση διαφορών για το δίκαιο της θάλασσας⁷⁷. Συγκεκριμένα, ιδρύεται Διεθνές Δικαστήριο για το Δίκαιο της Θάλασσας (Παράρτημα VI) και το γενικό και ειδικό Διαιτητικό Δικαστήριο (Παραρτήματα VII και VIII).

Για να αχθεί μία διαφορά στο στάδιο της αναγκαστικής επίλυσης πρέπει να περάσει προηγουμένως από διάφορα στάδια. Πρωταρχικός κανόνας είναι έτσι η «ελεύθερη εκλογή των μέσων» (άρθρ. 280). Ακολουθούν διαδικασίες που μπορούν να ενεργοποιηθούν με μονομερή αίτηση και συνεπάγονται δεσμευτική απόφαση και προβλέπονται από γενική, περιφερειακή ή διμερή συμφωνία (άρθρ. 282). Αν η διαφορά δεν επιλυθεί με αυτούς τους τρόπους, τα μέρη είναι υποχρεωμένα να προχωρήσουν σε ανταλλαγή απόψεων (άρθρ. 283) και, με κοινή συμφωνία, να υποβάλουν την υπόθεση σε συγκεκριμένη διαδικασία συνδιαλλαγής (άρθρ. 284). Τέλος, υπάρχει η δυνατότητα

δικαστικής επίλυσης, στο βαθμό που τα προηγούμενα στάδια αποδειχθούν ατελέσφορα (άρθρ. 286). Όταν τα μέρη υπογράψουν, επικυρώνουν ή προσχωρούν στη Σύμβαση, μπορούν να επιλέγουν σε ποιό από τα διαθέσιμα όργανα θα υποβάλλονται οι διαφορές τους (άρθρ. 287 § 1). Αν δεν έχει γίνει σχετική δήλωση, θεωρείται ότι έχει γίνει δεκτή η Ειδική Διαιτησία (άρθρ. 287 § 3), ενώ η ίδια διαδικασία είναι εφαρμοστέα όταν τα μέρη μίας διαφοράς έχουν επιλέξει διαφορετικές διαδικασίες (άρθρ. 287 § 5).

Το Ειδικό Διαιτητικό Δικαστήριο μπορεί να επιληφθεί υποθέσεων σχετικών με την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, και ιδιαίτερα όσων αφορούν ισχυρισμούς ότι τα κυριαρχικά δικαιώματα ή η δικαιοδοσία παράκτιου κράτους ασκήθηκαν κατά παράβαση της Σύμβασης ή άλλων διεθνών περιβαλλοντικών κανόνων (άρθρ. 297 § 1 § γ' και Παράρτημα XIII, άρθρ. 1). Το ιδιαίτερο γνώρισμα αυτού του δικαιοδοτικού μηχανισμού είναι ότι αποτελείται από μέλη -που ορίζουν βεβαίως τα κράτη, όπως σε κάθε διαιτησία- από έναν κατάλογο «εμπειρογνημόνων» με αποδεδειγμένη ικανότητα, γνώση και φήμη στον τομέα που υπάγεται η διαφορά (Παράρτημα XIII, άρθρ. 2-3)⁷⁸. Πρόκειται επομένως για επιστήμονες με εξοικείωση όχι απλώς στο δίκαιο της θάλασσας, αλλά και τις νομικές, επιστημονικές και τεχνικές όψεις της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, πράγμα που εγγυάται σε μεγαλύτερο βαθμό από τα υπόλοιπα διεθνή δικαστήρια την αρτιότητα των λύσεων που θα προκύπτουν. Οι αποφάσεις αυτού του οργάνου έχουν δεσμευτική ισχύ και είναι τελεσίδικες (άρθρ. 296).

Εν όψει του γεγονότος ότι οι υπόλοιπες περιβαλλοντικές συμβάσεις σπάνια προβλέπουν για αναγκαστική επίλυση διαφορών, είναι ιδιαίτερα ενδιαφέρον ότι όλες οι διαφωνίες που προκύπτουν από την ερμηνεία και εφαρμογή διεθνών συμφωνιών «σχετικών με τους σκοπούς της παρούσας Σύμβασης» υπάγονται στη δικαιοδοσία του Ειδικού Διαιτητικού Δικαστηρίου (άρθρ. 288 § 2). Επομένως, αυτό μπορεί να αποτελέσει το *forum* για την επίλυση του συνόλου των διαφορών που προκύπτουν από την εφαρμογή των συνεχώς αυξανόμενων διεθνών συμφωνιών για την προστασία και προαγωγή του θαλάσσιου περιβάλλοντος, αρκεί τα μέρη να το επιλέξουν. Η εμπιστοσύνη των κρατών και η συνακόλουθη επιτυχία ή αποτυχία των καινούργιων θεσμών θα εξαρτηθεί βέβαια από τα «δείγματα γραφής» που θα δώσουν τα δικαστήρια του δικαίου της θάλασσας όταν αρχίσουν να λειτουργούν.

7. Επίμετρο

Όσα εκτέθηκαν παραπάνω καθιστούν φανερό ότι, περισσότερο από είκοσι χρόνια μετά τη διατύπωσή τους, οι διατάξεις της ΣΔΘ παραμένουν επίκαιρες και αποτελούν το παγκόσμιο πλαίσιο αναφοράς για το δίκαιο της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος⁷⁹. Αν και ο εθιμικός χαρακτήρας τους είναι πλέον ευρύτερα αποδεκτός⁸⁰, πολλά υπολείπεται να γίνουν σε σχέση με την περαιτέρω συγκεκριμενοποίηση και εφαρμογή τους⁸¹. Από τη μεριά της η Ελλάδα έχει μακροπρόθεσμα μόνον να ωφεληθεί, αν αξιοποιήσει πλήρως -μονομερώς ή σε συνεργασία με άλλες χώρες και οργανισμούς- τις δυνατότητες που προσφέρει για την προστασία ενός εθνικού κεφαλαίου, όπως είναι η θάλασσα και οι πόροι της.

[1]. Αν και η διαφορά διέπεται καταρχήν από κανόνες εθιμικού δικαίου, αφού η Τουρκία δεν έχει υπογράψει καν τη ΣΔΘ.

[2]. Βλ. *Ηλ. Γ. Αναγνωστόπουλου*, *Η Ποινική Προστασία του Θαλασσίου Περιβάλλοντος*, Νόμος και Φύση τ. 1 (1994), σ. 435-6.

[3]. Διατάξεις με σημασία για την προστασία του περιβάλλοντος συναντώνται επίσης στα Μέρη που αφορούν την εκμετάλλευση των πόρων του διεθνούς βυθού, την ανοικτή θάλασσα και, κυρίως, την εκμετάλλευση και συντήρηση των ζωντανών πόρων στην Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ)- η παρούσα ανάλυση περιορίζεται πάντως για συστηματικούς λόγους σε κανόνες σχετικούς με τη ρύπανση, όπως αυτοί που καταστρώνονται στο Μέρος XII, ενώ αναφορά σε άλλα άρθρα της Σύμβασης γίνεται μόνον όπου είναι αναγκαίο. Σύμφωνα με τον ευρύ ορισμό της ΣΔΘ (άρθρ. 1 § 1 και 4) «ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος» σημαίνει: «την εισαγωγή από τον άνθρωπο,

αμέσως ή εμμέσως, ουσιών ή ενέργειας στο θαλάσσιο περιβάλλον, συμπεριλαμβανομένων και των εκβολών ποταμών, η οποία έχει ως αποτέλεσμα ή ενδέχεται να έχει ως αποτέλεσμα βλαβερές συνέπειες, όπως βλάβη στους βιολογικούς πόρους και τη θαλάσσια ζωή, κινδύνους για την ανθρώπινη υγεία, παρακώλυση των θαλάσσιων δραστηριοτήτων, συμπεριλαμβανομένης της αλιείας και άλλων νομίμων χρήσεων της θάλασσας, υποβάθμιση της ποιότητας προς χρήση του θαλάσσιου ύδατος και μείωση των χρήσεων αναψυχής».

[4]. Για την ιστορική εξέλιξη του δικαίου της θάλασσας και τις ομαδοποιήσεις που σημειώθηκαν στην Τρίτη Συνδιάσκεψη βλ. Χρ. Λ. Ροζάκη, *Το Δίκαιο της Θάλασσας και η Διαμόρφωσή του από τις Διεκδικήσεις των Παράκτιων Κρατών*, Αθήνα 1976, ιδιαίτερα σ. 292-332.

[5]. A. E. Boyle, *Marine Pollution under the Law of the Sea Convention*, 79 *American Journal of International Law*, σ. 350.

[6]. Η Σύμβαση του 1958 για την Ανοικτή Θάλασσα απαιτούσε τη λήψη μέτρων πρόληψης ρύπανσης μόνον από την απόρριψη ραδιενεργών υλών και από πετρελαιοειδή και τη γενικότερη συνεργασία με στόχο την αποφυγή ρύπανσης από ραδιενεργές ουσίες (άρθρ. 24-25). Επίσης επαναβεβαίωνε την εθιμική αρχή, κατά την οποία τα κράτη οφείλουν να ασκούν τις ελευθερίες της ανοικτής θάλασσας, λαμβάνοντας «προσηκόντως» υπόψη τα συμφέροντα των άλλων κρατών (βλ. επίσης ΣΔΘ άρθρ. 87 § 2)? επομένως μόνο «αδικαιολόγητη» ρύπανση που θα διακύβευε τις ελευθερίες των άλλων ήταν δυνατόν να θεωρηθεί παράνομη. Βλ. και *Nuclear Tests Case 1974*, *International Court of Justice Reports*, Δικαστής de Castro, σ. 390.

[7]. Βλ. P. W. Birnie/A. E. Boyle, *International Law and the Environment*, Oxford: Clarendon, 1992, σ. 253.

[8]. Βλ. *U. Leanza*, International Law and Domestic Law on the Protection of the Marine Environment against Pollution, στο έργο: *B. Vucas* (ed.), *Essays on the New Law of the Sea*, Institute of International Law and International Relations, University of Zagreb, 1985, σ. 372-381.

[9]. Που σήμερα καλύπτουν σχεδόν όλες τις θαλάσσιες περιοχές, δηλ. τη Μεσόγειο, τον Βόρειο-Ανατολικό Ατλαντικό, τη Βαλτική, τον Περσικό Κόλπο, τη Δυτική και Κεντρική Αφρική, το Νοτιο-Ανατολικό Ειρηνικό, την Ερυθρά Θάλασσα και τον Κόλπο του Αντεν, την Καραϊβική, την Ανατολική Αφρική, το Νότιο Ειρηνικό, τη Μαύρη Θάλασσα και την Ανατολική Ασία.

[10]. Βλ. *J. I. Charney*, The Marine Environment and the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea, 28(4) *The International Lawyer*, 1994, σ. 886-7.

[11]. Για το κείμενο βλ. 30 *International Legal Materials (ILM)*, 1991, σ. 733.

[12]. Εκ των οποίων η Ελλάδα έχει επικυρώσει μόνο την πρώτη (ν. 1269/82).

[13]. Βλ. π.χ. *GESAMP*, *The State of the Marine environment, Regional Seas Reports and Studies*, No. 115, *UNEP*, 1990 για μία έγκυρη περιγραφή των κύριων πηγών θαλάσσιας ρύπανσης. Πρβλ. και *R.M. M' Gonigle*, «Developing Sustainability» and the Emerging Norms of International Law: The Case of Land-based Marine Pollution Control, *Canadian Yearbook of International Law*, 1990, σ. 170 και 172.

[14]. Οι βασικές αντιρρήσεις των αναπτυσσόμενων χωρών βασίζονται στο σκεπτικό ότι η Δύση, αφού προκάλεσε τεράστια περιβαλλοντική υποβάθμιση με ανεξέλεγκτη οικονομική δραστηριότητα και κατασπατάληση των φυσικών πόρων, προσπαθεί τώρα να επιβάλλει καθολικούς περιορισμούς που θα εμποδίσουν τη γρήγορη οικονομική ανάπτυξη στις χώρες εκείνες που δεν φέρουν καμιά ευθύνη για την κατάσταση που δημιουργήθηκε. Για το πρόβλημα και τη σχετική εξέλιξη του διεθνούς δικαίου βλ. γενικά Q. Meng, *Land-based Sources of Marine Pollution*, London: Graham & Trotman, 1987.

[15]. Βλ. Preparatory Commission for the UN Conference on Environment and Development, *Land-based Sources of Marine Pollution, Report of the Secretary-General of the Conference*, UN Doc.A/CONF/151/PC/71, 17 July 1991, σ. 37 επ. για μία επισκόπηση των μέτρων που έχουν υιοθετηθεί από συγκεκριμένες χώρες κατ' εφαρμογή των Κατευθυντήριων Οδηγιών του Μόντρεαλ.

[16]. Montreal Guidelines, UNEP/WG.120/3 (Part IV), *14 Environmental Policy and Law*, 1985, σ. 77-83.

[17]. Βλ. κυρίως Preparatory Commission for the UN Conference on Environment and Development, όπ.π. (σημ. 15), σ. 9-36, όπου συζητούνται όλες οι πιθανές μορφές ενός τέτοιου κειμένου.

[18]. Βλ. γενικά S. Burchi, *International Legal Aspects of Pollution of the Sea from Rivers*, 3 *Italian Yearbook of International Law*, 1977, σ. 115-42. Η Σύμβαση του 1992 για την Προστασία και Χρήση των Διασυνοριακών Υδάτων και των Διεθνών Λιμνών υπό την αιγίδα της Οικονομικής Επιτροπής του ΟΗΕ για την Ευρώπη (ΟΕΕ), που έχει εφαρμογή μόνο στο διευρυμένο Ευρωπαϊκό χώρο και έχει υπογραφεί και από την Ελλάδα, εισάγει για πρώτη φορά ένα συγκεκριμένο και αυτόνομο καθήκον περιβαλλοντικής προστασίας, αλλά δεν έχει τεθεί ακόμη σε ισχύ. Βλ. Γ. Σαμιώτη, *Οι Εξελίξεις στο Χώρο του Διεθνούς Δικαίου Περιβάλλοντος κατά τη Διάρκεια του 1992*

και η Ελλάδα, Νόμος και Φύση τ. 1 (1994), σ. 345-6.

[19]. Προς το παρόν έχουν υπογραφεί πέντε: το Πρωτόκολλο του 1984 σχετικά με το Πρόγραμμα Συνεργασίας για την Παρακολούθηση και Εκτίμηση της Διάδοσης σε Μεγάλες Αποστάσεις των Ατμοσφαιρικών Ρυπαντών στην Ευρώπη, το Πρωτόκολλο του 1985 για τη Μείωση των Εκπομπών Θείου. Τουλάχιστον κατά 30%, το Πρωτόκολλο του 1988 σχετικά με τον Έλεγχο των Εκπομπών Οξειδίων του Αζώτου, το Πρωτόκολλο του 1992 σχετικά με τον Έλεγχο των Εκπομπών Πτητικών Οργανικών Ενώσεων και το Πρωτόκολλο του 1994 για Περαιτέρω Μείωση των Εκπομπών Θείου x για το κείμενο του τελευταίου βλ. 33 ILM, 1994, σ. 1540.

[20]. Βλ. *GESAMP*, όπ.π. (σημ. 13), σ. 36.

[21]. Ψήφισμα LDC. 35(11).

[22]. Στη Δέκατη Έκτη Συμβουλευτική Συνάντηση το Νοέμβριο του 1993.

[23]. Ψήφισμα LDC. 43(13).

[24]. Για παράδειγμα, κατά τη Σύμβαση του Λονδίνου τα Μέρη οφείλουν να διασφαλίζουν ότι όλα τα πλοία και αεροσκάφη που περιλαμβάνονται στα νηολογία τους ή που φορτώνουν στο έδαφός τους ή στα χωρικά τους ύδατα υλικά προορισμένα για απόρριψη ή που επιχειρούν απορρίψεις σε περιοχές υπό τη δικαιοδοσία τους συμμορφώνονται με τις ουσιαστικές διατάξεις.

[25]. Βλ. *M. Remond-Gouilloud*, Land-based Pollution, στο έργο: *D.M. Johnston* (ed.), *The Environmental Law of the Sea*, Switzerland: IUCN, 1981, σ. 243.

[26]. Βλ. *Boyle*, όπ.π. (σημ. 5), σ. 362 και *M´ Gonigle*, όπ.π. (σημ. 13), σ. 219.

[27]. Θα πρέπει ωστόσο να σημειωθεί ότι ολόκληρο το Μέρος XII δεν έχει εφαρμογή στα πολεμικά και άλλα κρατικά πλοία, σύμφωνα με τους παραδοσιακούς κανόνες της ετεροδικίας. Βλ. άρθρ. 236.

[28]. Βλ. π.χ. *D.P. O´Connell*, *International Law of the Sea*, 2 Vols., Oxford: Clarendon, 1982-84 και *R.R. Churchill/A.V. Lowe*, *The Law of the Sea*, Manchester: Manchester Univ., 1988, Κεφ. 3, 4, 5, 11 και 13.

[29]. Βλ. γενικά *R. M´ Gonigle/M.W. Zacher*, *Pollution, Politics and International Law - Tankers at Sea*, Berkeley Univ. of California 1979, Κεφ. 4.

[30]. Βλ. *F. Panzera*, *The Montego Bay Convention and the Procedural Means for Enforcing International Rules on the Protection of the Marine Environment*; στο *Vucas*, όπ.π. (σημ. 8), σ. 391.

[31]. Παρά κάποιες αναλύσεις που προτείνουν ότι μπορεί επίσης να περιλαμβάνεται

και το ΠΗΕΠ, αφού έχει αρμοδιότητα θέσπισης κανόνων προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Βλ. *J.P.A. Bernhardt, A Schematic Analysis of Vessel-Source Pollution: Prescriptive and Enforcement Regimes in the Law of the Sea Conference*, 20(2) *Virginia Journal of International Law*, 1980, σ. 274.

[32]. Για μία ανάλυση του τί εννοείται με αυτούς τους όρους βλ. *Boyle*, όπ.π. (σημ. 5), σ. 355-7, *B. Kwiatkowska, The 200-mile EEZ in the New Law of the Sea*, Dordrecht: M. Nijhoff, 1989, σ. 172-3, *G. Kasoulides, Port State Control and Jurisdiction: Evolution of Port State Regime*, Dordrecht: M. Nijhoff, 1993, σ. 35-41.

[33]. Ολόκληρη η Μεσόγειος Θάλασσα είναι από το 1978 μία τέτοια περιοχή.

[34]. Βλ. *MARPOL 73/78 - 1992 Amendments*, London: IMO, 1994.

[35]. Πρβλ. το άρθρ. 17 της Σύμβασης του 1958 για τα Χωρικά Ύδατα, όπου δεν προβλέπεται αντίστοιχος περιορισμός.

[36]. Ως προς το αν επιτρέπεται η θέσπιση κανόνων διαχωρισμού κυκλοφορίας στην ΑΟΖ βλ. *Kwiatkowska*, όπ.π. (σημ. 32), σ. 175-6.

[37]. Οι *Churchill και Lowe* -όπ.π. (σημ. 28), σ. 9 - θεωρούν ότι το πλεονέκτημα της ενσωμάτωσης διεθνών κανονισμών για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την αποτροπή της ρύπανσης στη νομοθεσία των παράκτιων κρατών συνίσταται στο ότι αυτοί οι κανονισμοί γίνονται ευθέως εκτελεστοί από τις αρμόδιες αρχές, ενώ η

ανεξάρτητη υποχρέωση συμμόρφωσης των πλοίων θα επέτρεπε στο παράκτιο κράτος να διαμαρτυρηθεί απλώς στο κράτος της σημαίας για παράβαση διεθνών συμβατικών υποχρεώσεων διά της διπλωματικής οδού, το τελευταίο θα ήταν και αποκλειστικά αρμόδιο για οποιαδήποτε ενέργεια κατά του παραβάτη.

[38]. Εκτός από το ότι απαγορεύει προφανώς την επιβολή αυστηρότερων κανόνων, έχει υποστηριχθεί ότι η διάταξη συνεπάγεται επίσης ότι το παράκτιο κράτος δεν επιτρέπεται να θεσπίσει ούτε πιά ελαστικούς (από τους διεθνείς) κανόνες. Βλ. *Boyle*, όπ.π. (σημ. 5), σ. 361.

[39]. Για μία παρουσίαση των σχετικών Κατευθυντήριων Οδηγιών που έχει επεξεργασθεί η Επιτροπή Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του ΔΝΟ βλ. *G. Plant*, *Legal Environmental Restraints upon Navigation Post Braer*, 10(9/10) *Oil & Gas Law and Taxation Review*, 1992, σ. 265-8.

[40]. Βλ. *Churchill & Lowe*, όπ.π. (σημ. 28), σ. 52 και 253.

[41]. Η OILPOL είχε το σοβαρό μειονέκτημα ότι, προσπαθώντας να ελέγξει τις λειτουργικές αποβολές, ανέθετε στο πλήρωμα κάθε σκάφους το έργο της καταγραφής τους. Έτσι, δεν υπήρχε τρόπος να βεβαιωθεί μία παράβαση, εκτός αν το πλήρωμα αποδεικνύονταν -ασυνήθιστα- έντιμο και συμπλήρωνε το σχετικό «βιβλίο καταγραφής πετρελαίου» με τέτοιο τρόπο, ώστε να πιστοποιείται μία απαγορευμένη αποβολή.

[42]. Πρέπει πάντως να σημειωθεί ότι μία τέτοια συγκυρία δεν είναι πιθανό να ανακύψει συχνά. Η ρύπανση πρέπει να έχει γίνει με πρόθεση, που σημαίνει πως τα ατυχήματα αποκλείονται και μόνο λειτουργικές αποβολές καλύπτονται, οι οποίες επιπλέον πρέπει να έχουν προκαλέσει «σοβαρή» ρύπανση. Αν και η σοβαρότητα του

περιστατικού δεν μπορεί να προσδιοριστεί αντικειμενικά -εξαρτάται από την συγκεκριμένη περιοχή, τον τρόπο και την ποσότητα της αποβολής-, το παράκτιο κράτος πρέπει να την αποδείξει πέρα από κάθε αμφιβολία, αν θέλει να εξασφαλίσει τη νομιμοποίηση των ενεργειών του, αφού πρόκειται για παρέκκλιση από το γενικό κανόνα που εγγυάται το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης.

[43]. Βλ. *Churchill και Lowe*, όπ.π. (σημ. 28), σ. 80-3.

[44]. Βλ. την υπόθεση *I'm Alone*, Reports of International Arbitral Awards (RIAA), 1935, σ. 1609, τη Σύμβαση του 1958 για την Ανοικτή Θάλασσα, άρθρ. 23 και τη ΣΔΘ, άρθρ. 111.

[45]. Σύμβαση του 1958 για τα Χωρικά Ύδατα, άρθρ. 15 - ΣΔΘ, άρθρ. 24.

[46]. Σύμβαση του 1958 για τα Χωρικά Ύδατα, άρθρ. 19 § 4 - ΣΔΘ, άρθρ. 27 § 4.

[47]. Βλ. *D.W. Abecassis* (ed.), *Oil Pollution from Ships*, London: Stevens, 1985, σ. 107.

[48]. *Boyle*, όπ.π. (σημ. 5), σ. 365.

[49]. *Bernhardt*, όπ.π. (σημ. 31), σ. 269.

[50]. Βλ. *Kwiatkowska*, όπ.π. (σημ.32), σ. 183, όπου παρουσιάζονται παραδείγματα κρατών που έχουν θεσπίσει κανόνες για την ΑΟΖ κατά παρέκκλιση από το σύστημα της ΣΔΘ, και *W. Cheng-Pang*, *A Review of the Enforcement Regime for Vessel-Source Oil Pollution Control*, 16(4) *Ocean Development and International Law*, 1986, σ. 327-8.

[51]. Βλ., μεταξύ άλλων, *M.A. Stephenson*, *Vessel-Source Pollution under the Law of the Sea Convention - An Analysis of the Enforcement Standards*, 17(2) *Univ. of Queensland Law Journal*, 1993, σ. 268-9.

[52]. Βλ. *Kwiatkowska*, όπ.π. (σημ. 32), σ. 180 και 185 για ορισμένους συγγραφείς που υποστηρίζουν ότι ένα παρόμοιο εθιμικό δικαίωμα προϋπήρχε. Για το εθιμικό δίκαιο σχετικά με τις εξουσίες του κράτους του λιμένα βλ. επίσης *Churchill/Lowe*, όπ.π. (σημ. 28), σ. 54-7, *Kasoulides*, όπ.π. (σημ. 32), σ. 23-8.

[53]. Για την νομοπαρασκευαστική ιστορία των σχετικών άρθρων βλ. *Kasoulides*, όπ.π. (σημ. 32), σ. 117-22. Είναι αξιοσημείωτο ότι η Ελλάδα ήταν ένας από τους πρωτεργάτες των διευρυμένων εξουσιών του κράτους του λιμένα για την καταστολή παραβάσεων σε περιοχές δικαιοδοσίας άλλων κρατών, άνκαι ταυτόχρονα υποστήριξε τη διατήρηση της αποκλειστικής κατασταλτικής αρμοδιότητας του κράτους της σημαίας για παραβάσεις στην ανοικτή θάλασσα και επεδίωκε, γενικότερα, να εκφραστεί ρητά η προτεραιότητά του σε όλες τις περιπτώσεις που ασκείται εξουσία πάνω σε πλοία του. Βλ. για τις σχετικές ελληνικές προτάσεις *R. Platzoder* (ed.), *Third United Nations Conference on the Law of the Sea: Documents*, Vol.XI, London: Oceana, 1987, σ. 125-6.

[54]. Βλ. για τη σχετική πρόταση που απορρίφθηκε στη Συνδιάσκεψη *Kasoulides*, όπ.π. (σημ. 32), σ. 113-44.

[55]. Η *Kwiatkowska* -όπ.π. (σημ. 32), σ. 180- υποστηρίζει ότι η συγκεκριμένη αναφορά σε «παράβαση αποβολής ουσιών» αποκλείει κατασταλτική δράση για παράβαση κανόνων κατασκευής, σχεδίασης, εξοπλισμού και στελέχωσης στην ανοικτή θάλασσα, άνκαι είναι θεωρητικά δυνατό μία τέτοια παράβαση να οδηγήσει σε αποβολή ουσιών.

[56]. Βλ. *Bernhardt*, όπ.π. (σημ. 31), σ. 284 και 286, όπου επιχειρηματολογεί υπέρ ενός συστήματος υποχρεωτικής κατασταλτικής δράσης του κράτους του λιμένα ως ενδεδειγμένης λύσης στο πρόβλημα.

[57]. Βλ. *Kasoulides*, όπ.π. (σημ. 32), σ. 126-7.

[58]. *Ibid*, σ. 127.

[59]. *Ibid*, σ. 127-9? *Cheng-Pang*, όπ.π. (σημ. 50), σ. 310-1. Βλ. επίσης *W.T. Burke/ R. Legatski/W.W. Woodhead*, *National and International Law Enforcement in the Ocean*, Seattle: Univ. of Washington, 1975, σ. 69-70 και 73, όπου διατυπώνονται ορισμένες πρώτες σκέψεις για τη χρησιμότητα ενός διεθνούς οργάνου με κατασταλτικές εξουσίες.

[60]. Κείμενο στο 21 ILM, 1982, σ. 1.

[61]. Βλ. γενικά *Kasoulides*, όπ.π. (σημ. 32). Τα συμβαλλόμενα μέρη είναι οι λιμενικές αρχές Βελγίου, Δανίας, Γαλλίας, Γερμανίας, Ολλανδίας, Νορβηγίας, Σουηδίας, Ηνωμένου Βασιλείου, Φινλανδίας, Ιρλανδίας, Ελλάδας, Ιταλίας, Πορτογαλίας και Ισπανίας, ενώ πρόσφατα προστέθηκε η Πολωνία και ο Καναδάς, προβλέπεται δε να ακολουθήσει η Ρωσική Ομοσπονδία. Το παράδειγμα της Ευρώπης ακολούθησαν και άλλες περιοχές και σήμερα υπάρχουν ακόμη η Λατινοαμερικανική Συμφωνία Συνεργασίας για τον Έλεγχο από τα Κράτη του Λιμένα (1992), η Συμφωνία Ασίας-Ειρηνικού για Συνεργασία στον Έλεγχο από τα Κράτη του Λιμένα (1993), ενώ ανάλογα κείμενα βρίσκονται υπό διαπραγμάτευση για την Καραϊβική, τη Νότια και Ανατολική Μεσόγειο, τη Μέση Ανατολή, τη Δυτική και Κεντρική Αφρική και την Ανατολική Αφρική και τον Ινδικό Ωκεανό. Βλ. *F.Plaza*, *Port State Control: Towards Global Standardization*, 1994(1) *IMO News*, σ. 20.

[62]. Βλ. *Kasoulides*, όπ.π. (σημ. 32), σ. 126. Πάντως έχουν διατυπωθεί και αμφιβολίες για τη σκοπιμότητα της σύλληψης του καπετάνιου ή του πληρώματος. Βλ. π.χ. *Bernhardt*, όπ.π. (σημ. 31), σ. 301.

[63]. Βλ. *G.J. Timagenis*, *International Control of Marine Pollution*, Dobbs Ferry: Oceana, 1980, Τόμος II, σ. 623.

[64]. Βλ. πχ. *Bernhardt*, όπ.π. (σημ. 31), σ. 297-8, *Boyle*, όπ.π. (σημ.5), σ. 365 και *Stephenson*, όπ.π. (σημ. 61), σ. 279-81.

[65]. Βλ. *Churchill/Lowe*, όπ.π. (σημ. 28), σ. 259-60, *Timagenis*, όπ.π. (σημ. 63), σ. 623, *Kwiatkowska*, όπ.π. (σημ. 32), σ. 183-44.

[66]. Μία από τις μεγαλύτερες καινοτομίες του σύγχρονου δικαίου της θάλασσας, η

ΑΟΖ, προήλθε πράγματι από σχετικό αίτημα που αναπτύχθηκε πρώτα στη Λατινική Αμερική και, στη μορφή με την οποία τελικά υιοθετήθηκε, στην Αφρική. Βλ. Conclusions of the African States Regional Seminar on the Law of the Sea, Yaounde, 20-30 June 1972, 12 ILM, 1973, σ. 210.

[67]. UN, Official Records of the General Assembly: Twenty-Seventh Session, Suppl. 21 (A/8721), σ. 53. Για τη σύγκριση της μονομερούς, περιφερειακής και παγκόσμιας προσέγγισης στη ρύθμιση της θαλάσσιας ρύπανσης και τα ουσιαστικά προτερήματα της περιφερειακής βλ. όπ.π. και C.O. Okidi, *Regional Control of Ocean Pollution, Legal and Institutional Problems and Prospects*, Alphen: Nitjhoff & Noordhoof, 1978, Κεφ. III.

[68]. M.L. McConnell/E. Gold, *The Modern Law of the Sea: Framework for the Protection and Preservation of the Marine Environment?*, 23 Case Western Reserve Journal of International Law, 1991, σ. 85. Για τις εντάσεις μεταξύ «περιφεριστών» και «διεθνιστών» κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων για τη ΣΔΘ βλ. J.W. Kindt, *The Effect of Claims by Developing Countries on LOS International Marine Pollution Negotiations*, 20(2) Virginia Journal of International Law, 1980, σ. 313-40.

[69]. Βλ. L.M. Alexander, *Regionalism and the Law of the Sea: The Case of Semi-Enclosed Seas*, 2(2) Ocean Development and International Law Journal, 1974, σ. 151-86, και του ίδιου, *Regional Arrangements in the Oceans*, 71 American Journal of International Law, 1977, σ. 84-109.

[70]. Για τις σχετικές προτάσεις, το σκεπτικό τους καθώς και τους φόβους και τις τοποθετήσεις αναπτυγμένων Μεσογειακών χωρών και των μεγάλων ναυτικών δυνάμεων βλ. M. Benchikh, *La Mer Mediterranie, Mer Semi-fermée*, 84 Revue Generale du Droit International Public, 1980, σ. 284-97.

[71]. Βλ., αντί άλλων, *E. Raftopoulos*, *The Barcelona Convention and Protocols: the Mediterranean Action Plan Regime*, London: Simmonds & Hill, 1993.

[72]. Βλ. Commission of the European Communities - DG XI - European Community Environment Legislation, Volume 7. *Water*, 1992.

[73]. Όπως αυτή της Διακήρυξης της Στοκχόλμης (Αρχή 22), που καλεί σε συνεργασία με στόχο την ανάπτυξη των σχετικών κανόνων του διεθνούς δικαίου όσον αφορά ζημιές σε περιοχές εκτός κρατικής δικαιοδοσίας, ή του άρθρου 12 της Σύμβασης της Βαρκελώνης, που δεσμεύει τα Μεσογειακά κράτη να επεξεργασθούν συγκεκριμένους κανόνες για βλάβη που προκαλείται από δραστηριότητες κατά παράβαση της Σύμβασης και των Πρωτοκόλλων της.

[74]. Όπως έχει διατυπωθεί στην Διαιτησία για το Χυτήριο του Trail, 3 RIAA, 1941, σ. 1905, στην υπόθεση του Στενού της Κέρκυρας, ICJ Reports, 1949, σ. 4 και στη Διαιτησία για τη Λίμνη Lanoux, 12 RIAA, 1957, σ. 281. Βλ. *Boyle*, όπ.π. (σημ. 5), σ. 366-7.

75. Βλ. *Τζ. Χαροκόπου*, *Καθεστώς Αστικής Ευθύνης για την Θαλάσσια Ρύπανση από Πετρέλαιο, Περιβάλλον και Δίκαιο*, τ. 1 (1994), σ. 165-181.

76. Βλ. γενικά *C.M. de la Rue* (ed.), *Liability for Damage to the Marine Environment*, London: Lloyd's of London, 1993. Το σύστημα που καλύπτει ζημιά από σκάφη που μεταφέρουν ραδιενεργά υλικά βασίζεται στην ευθύνη του υπεύθυνου της πυρηνικής εγκατάστασης στην ξηρά, ενώ για ζημιά από άλλες επικίνδυνες ουσίες που μεταφέρονται με πλοία βρίσκεται υπό συζήτηση εδώ και αρκετά χρόνια μία διεθνής σύμβαση που να ιδρύει ένα ομοιόμορφο καθεστώς αστικής ευθύνης.

[77.](#) Βλ. γενικά *A.O. Adede*, *The System for Settlement of Disputes under the United Nations Convention on the Law of the Sea*, 1987.

[78.](#) Άλλα ζητήματα με έντονα «τεχνικό» χαρακτήρα που υπάγονται στην Ειδική Διαιτησία είναι η αλιεία, η θαλάσσια επιστημονική έρευνα και η ναυσιπλοΐα, συμπεριλαμβανομένης της ρύπανσης από πλοία και της απόρριψης αποβλήτων.

[79.](#) Έτσι ο Οδηγός (Agenda) 21, το πρόγραμμα δράσης, προϊόν της Συνδιάσκεψης των ΟΗΕ για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη του 1992, κάνει σαφές ότι καθ' όλη τη διάρκεια της Συνδιάσκεψης η ΣΔΘ, άνκαι δεν είχε τεθεί ακόμη σε ισχύ, αντιμετωπιζόταν ως η συνολική βάση του περιβαλλοντικού δικαίου της θάλασσας.

[80.](#) Βλ., μεταξύ άλλων, *Boyle*, όπ.π. (σημ. 5), σ. 347-72, *Kwiatkowska*, όπ.π. (σημ. 32), Κεφ.5? *J.N. Moore*, *Customary International Law after the Convention*, στο: *R.B. Kruger/S.A. Riesenfeld* (eds.), *The Developing Order of the Oceans*, 1985, σ. 43? *W.L. Schachte Jr.*, *The Value of the 1982 UN Convention on the Law of the Sea: Preserving Our Freedoms and Protecting the Environment*, 23 *Ocean Development and International Law*, 1992, σ. 59, *Birnie/Boyle*, όπ.π. (σημ. 7), σ. 254-5. Είναι χαρακτηριστικό ότι ο Πρόεδρος Ρήγκαν, την ώρα που απέρριπτε το καθεστώς του διεθνούς βυθού όπως καταστρώνεται στη ΣΔΘ, υιοθετούσε ταυτόχρονα τα υπόλοιπα μέρη της και δήλωνε ότι αυτά αποτελούν τη βάση της πολιτικής των ΗΠΑ στα ζητήματα που ρυθμίζουν. Βλ. *J.R. Stephenson/B.H. Oxman*, *The Future of the United Nations Convention on the Law of the Sea*, 88 *American Journal of International Law*, 1994, σ. 490.

[81.](#) Βλ. π.χ. *Boyle*, όπ.π. (σημ. 5), σ. 537.

Νόμος και Φύση

Αστική μη κερδοσκοπική εταιρεία για το περιβάλλον και την αειφόρο ανάπτυξη
<https://nomosphysics.org.gr>
