

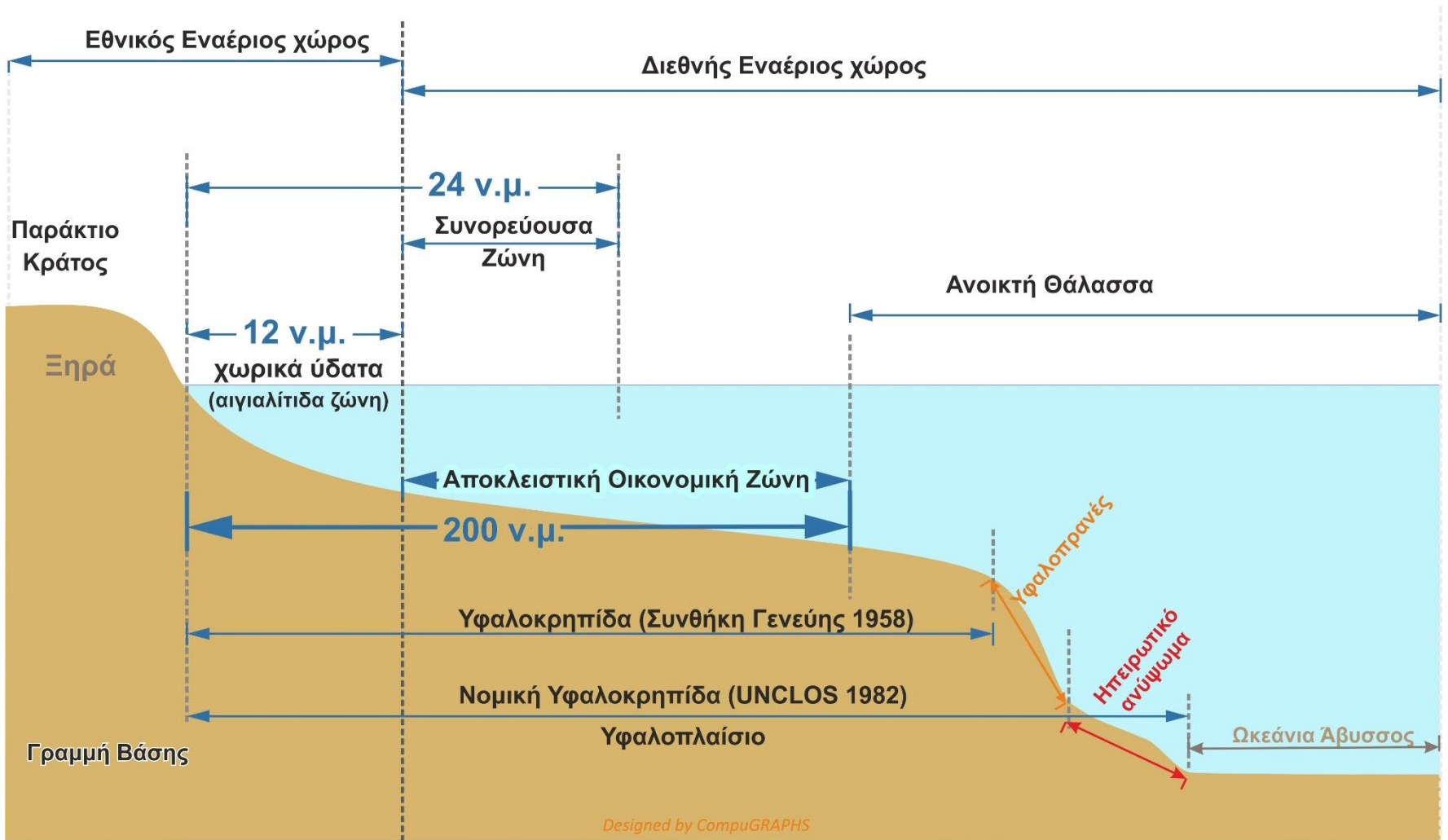
Δικαιο Θαλάσσης
&
UNCLOS

Θαλάσσιες ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΖΩΝΕΣ

- Εσωτερικά Ύδατα
- Αιγιαλίτιδα Ζώνη (Άρθρα 2, 17-32)
- Συνορεύουσα Ζώνη
- Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (Άρθρα 55,56,58,59-60,73)
- Ανοιχτή Θάλασσα (Άρθρα 86-102)
- Διεθνή Στενά (Άρθρα 34-45)
- Αρχιπέλαγος (Άρθρα 2, 46,51-54,)

Εναεριες ζωνες

- Αιγιαλίτιδα ζώνη- Εθνικός εναέριος χώρος
- Αρχιπέλαγος
- Διεθνής εναέριος χώρος



Διαχωρισμος

- Δικαιοδοσία Σημαίας
- Δικαιοδοσία παράκτιου Κράτους
- Δικαιοδοσία Λιμανιού

- Δικαιοδοσία σχετικά με την πρόληψη (Άρθρα 211-212)
- Δικαιοδοσία Επιβολής
 - Λιμενικές Αρχές (Άρθρα 218-219)
 - Παράκτιες Χώρες (Άρθρο 220)
 - Κράτος-σημαία (Άρθρο 217)
 - Άλλες Περιπτώσεις (Άρθρα 220,222,224,225-233 και 235-237)
- Τα παραπάνω εξαρτώνται από:
 - Τη ζώνη δικαιοδοσίας
 - Τα δικαιώματα κάτω από:
 - Εθνικό Διεθνές Δίκαιο
 - UNCLOS
 - Άλλα Συνέδρια

Βασικός στόχος της UNCLOS- ΑΡΘΡΟ. 1(4)

- **«ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος»** σημαίνει η απόθεση 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 την επέλευση βλαβερών συνεπειών ή βλάβης στους βιολογικούς πόρους και την θαλάσσια ζωή, κινδύνους για την ανθρώπινη υγεία, παρακώλυση των θαλάσσιων δραστηριοτήτων, συμπεριλαμβανομένων των αλιευτικών και άλλων νόμιμων χρήσεων της θάλασσας, πτώση της ποιότητας χρησιμοποίησης του θαλάσσιου ύδατος και υποβάθμιση της αναψυχής.

Βασικές αρχές που καθιερώνονται με την UNCLOS

- Προστασία
- Πρόληψη
- Θεσμικό Πλαίσιο βάση της επιστήμης
- Συν- εργασία
- Περιβαλλοντική αξιολόγηση
- Έλεγχος-καταγραφή
- Εναλλακτικός Σχεδιασμός
- Ανταπόκριση σε έκτακτη ανάγκη
- Ευθύνη από ζημία.

Αιγιαλιτιδα ζωνη/ χωρικη θαλασσα

- Άρθρο 2 Νομικό καθεστώς της χωρικής θάλασσας, του εναέριου χώρου πάνω από την χωρική θάλασσα και του βυθού και του υπεδάφους του
- 1. Η κυριαρχία του παράκτιου κράτους εκτείνεται, πέρα από την ηπειρωτική του επικράτεια και τα εσωτερικά του ύδατα και, στην περίπτωση αρχιπελαγικού κράτους, πέρα από τα αρχιπελαγικά του ύδατα, στην παρακείμενη θαλάσσια ζώνη που ορίζεται ως χωρική θάλασσα.
- 2. Η κυριαρχία αυτή εκτείνεται και στον εναέριο χώρο πάνω από την χωρική θάλασσα καθώς και στο βυθό και υπέδαφός της.
- 3. Η κυριαρχία επί της χωρικής θάλασσας ασκείται σύμφωνα με την παρούσα σύμβαση και τους άλλους κανόνες του διεθνούς δικαίου.

- Άρθρο 3 Εύρος της χωρικής θάλασσας
- Κάθε κράτος έχει το δικαίωμα να καθορίσει το εύρος της χωρικής του θάλασσας. Το εύρος αυτό δεν υπερβαίνει τα δώδεκα ναυτικά μίλια, μετρούμενα από γραμμές βάσεως καθοριζόμενες σύμφωνα με την παρούσα σύμβαση.

- Άρθρο 4 Εξωτερικό όριο της χωρικής θάλασσας
- Το εξωτερικό όριο της χωρικής θάλασσας είναι η γραμμή της οποίας κάθε σημείο βρίσκεται σε τόση απόσταση από το πλησιέστερο σημείο της γραμμής βάσεως, όσο είναι το εύρος της χωρικής θάλασσας.

Γραμμες βασης/ αρθρο 7

- 1. Σε περιοχές όπου η ακτογραμμή παρουσιάζει βαθιές κολπώσεις και οδοντώσεις, ή υπάρχει κατά μήκος της και σε άμεση γειτνίαση με αυτή, συστάδα νησιών, η μέθοδος των ευθειών γραμμών που συνδέουν κατάλληλα σημεία μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την χάραξη της γραμμής βάσεως από την οποία μετρίεται το εύρος της χωρικής θάλασσας.
- 2. Εκεί όπου, εξαιτίας της παρουσίας ενός δέλτα και άλλων φυσικών συνθηκών, η ακτογραμμή παρουσιάζεται άκρως ασταθής, τα κατάλληλα σημεία μπορούν να επιλεγούν κατά μήκος της απώτατης προς τα ανοικτά της θάλασσας γραμμής κατωτάτης ρηχίας και, παρά την περίπτωση μεταγενέστερης αναστροφής της γραμμής αυτής, οι ευθείες γραμμές βάσεως παραμένουν σε ισχύ μέχρι την τροποποίησή τους από το παράκτιο κράτος σύμφωνα με την παρούσα σύμβαση.
- 3. Η χάραξη ευθειών γραμμών βάσεως δεν θα πρέπει να αφίσταται κατά τρόπο σημαντικό από τη γενική κατεύθυνση της ακτής, και οι θαλάσσιες περιοχές που κείνται εντός των γραμμών θα πρέπει, για να υπαχθούν στο καθεστώς των εσωτερικών υδάτων, να είναι επαρκώς συνδεδεμένες με την χερσαία περιοχή.
- 4. Ευθείες γραμμές βάσεως δεν πρέπει να χαράσσονται προς ή από σκοπέλους εκτός εάν φάροι ή παρόμοιες εγκαταστάσεις που βρίσκονται μόνιμα πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας έχουν κτισθεί επ' αυτών ή πλην των περιπτώσεων όπου η χάραξη των ευθειών γραμμών βάσεως προς και από αυτούς τους σκοπέλους έχει αναγνωρισθεί διεθνώς.
- 5. Όπου μπορεί να εφαρμοσθεί η μέθοδος των ευθειών γραμμών βάσεως, σύμφωνα με την παράγραφο 1, δύνανται, για τον καθορισμό ορισμένων γραμμών βάσεως, να λαμβάνονται υπόψη τα ιδιαίτερα οικονομικά συμφέροντα της περιοχής, των οποίων η ύπαρξη και η σημασία καταδεικνύονται σαφώς από μακροχρόνια χρήση.
- 6. Το σύστημα των ευθειών γραμμών βάσεως δεν δύναται να εφαρμόζεται από ένα κράτος κατά τρόπο ώστε να αποκόπτει τη χωρική θάλασσα άλλου κράτους από την ανοικτή θάλασσα ή αποκλειστική οικονομική ζώνη.

Άρθρο 8 Εσωτερικά ύδατα

- 1. Εκτός αν άλλως ορίζεται στο μέρος IV, τα ύδατα που βρίσκονται προς το εσωτερικό των ευθειών γραμμών βάσεως της χωρικής θάλασσας, αποτελούν μέρος των εσωτερικών υδάτων του κράτους.
- 2. Όπου η καθιέρωση των ευθειών γραμμών βάσεως σύμφωνα με την μεθοδο που διαλαμβάνεται στο άρθρο 7, έχει ως αποτέλεσμα να περικλείσει ως εσωτερικά ύδατα περιοχές οι οποίες πριν δεν θεωρούνταν ως τέτοιες, το δικαίωμα αβλαβούς διέλευσης σύμφωνα με την παρούσα σύμβαση θα αναγνωρίζεται εντός των υδάτων αυτών.

Εννοια και δικαίωμα αβλαβούς διέλευσης

- Άρθρο 17 Δικαίωμα αβλαβούς διέλευσης
- Υπό τους όρους της παρούσας σύμβασης, τα πλοία όλων των κρατών παρακτίων ή άνευ ακτών απολαμβάνουν του δικαιώματος της αβλαβούς διέλευσης μέσω της χωρικής θάλασσας.
-
- Άρθρο 18 Έννοια διέλευσης
- 1. Διέλευση σημαίνει ναυσιπλοΐα μέσα από τη χωρική θάλασσα με σκοπό:
 - α) τον διάπλου της θάλασσας αυτής χωρίς είσοδο στα εσωτερικά ύδατα ή προσορμισμό σε αγκυροβόλιο ή λιμενικές εγκαταστάσεις έξω από τα εσωτερικά ύδατα ή
 - β) την πορεία προς ή την αναχώρηση από τα εσωτερικά ύδατα ή τον προσορμισμό σε αγκυροβόλιο ή λιμενική εγκατάσταση.
- 2. Η διέλευση θα είναι συνεχής και ταχεία. Εντούτοις, η διέλευση περιλαμβάνει το δικαίωμα κράτησης μηχανών και αγκυροβολίας, αλλά μόνον εφόσον αυτές αποτελούν συνήθη συμβάντα της ναυσιπλοΐας ή καθίστανται αναγκαίες λόγω ανωτέρας βίας ή κινδύνου ή προς τον σκοπό παροχής βοήθειας σε πρόσωπα, πλοία ή αεροσκάφη τα οποία βρίσκονται σε κίνδυνο.

Αβλαβής ? Άρθρο 19

• Άρθρο 19 Έννοια της αβλαβούς διέλευσης

- 1. Η διέλευση είναι αβλαβής εφόσον δεν διαταράσσει την ειρήνη, την τάξη ή την ασφάλεια του παράκτιου κράτους. Η διέλευση θα λαμβάνει χώρα σύμφωνα με την παρούσα σύμβαση και τους άλλους κανόνες του διεθνούς δικαίου.
- 2. Η διέλευση ξένου πλοίου θεωρείται ότι διαταράσσει την ειρήνη, την τάξη ή την ασφάλεια του παράκτιου κράτους, εάν, ευρισκόμενο στη χωρική θάλασσα, προβεί σε οποιαδήποτε από τις ακόλουθες δραστηριότητες:
 - α) σε κάθε απειλή ή χρήση βίας κατά της κυριαρχίας, της εδαφικής ακεραιότητας ή της πολιτικής ανεξαρτησίας του παράκτιου κράτους, ή κατά οποιοδήποτε άλλο τρόπο κατά παραβίαση των αρχών του διεθνούς δικαίου που περιέχονται στον χάρτη των Ηνωμένων Εθνών.
 - β) σε κάθε άσκηση ή γυμνάσια με όπλα οποιουδήποτε είδους.
 - γ) σε κάθε πράξη που αποσκοπεί στη συλλογή πληροφοριών προς βλάβη της άμυνας ή της ασφάλειας του παράκτιου κράτους.
 - δ) σε οποιαδήποτε προπαγανδιστική ενέργεια που αποσκοπεί στην προσβολή της άμυνας και της ασφάλειας του παράκτιου κράτους.
 - ε) στην απονήωση, προσνήωση ή φόρτωση σε πλοίο αεροσκαφών.
 - στ) στην εκτόξευση, εκφόρτωση ή φόρτωση οποιασδήποτε πολεμικής συσκευής.
 - ζ) στην φόρτωση ή εκφόρτωση οποιουδήποτε εμπορεύματος, χρημάτων ή προσώπων κατά παράβαση των τελωνειακών, δημοσιονομικών, μεταναστευτικών ή υγειονομικών νόμων και κανονισμών του παράκτιου κράτους.
 - η) σε οποιαδήποτε εκ προθέσεως σοβαρή ρύπανση κατά παράβαση της παρούσας σύμβασης.
 - ι) σε οποιοσδήποτε αλιευτικές δραστηριότητες.
 - κ) σε διεξαγωγή έρευνας ή υδρογραφικών εργασιών.
 - λ) σε κάθε πράξη που αποσκοπεί στην παρεμβολή σε οποιοδήποτε σύστημα επικοινωνίας ή οποιοσδήποτε διευκολύνσεις ή εγκαταστάσεις του παράκτιου κράτους.
 - μ) σε οποιαδήποτε άλλη ενέργεια που δεν έχει άμεση σχέση με τη διέλευση.

Άρθρο 25 Δικαιώματα προστασίας του παράκτιου κράτους

- 1. Το παράκτιο κράτος δύναται να λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα στη χωρική θάλασσα προκειμένου να εμποδίσει διέλευση η οποία δεν είναι αβλαβής.
- 2. Στην περίπτωση πλοίων που εισέρχονται στα εσωτερικά ύδατα ή προσεγγίζουν σε λιμενική εγκατάσταση που κείται έξω από τα εσωτερικά ύδατα, το παράκτιο κράτος έχει επίσης το δικαίωμα να λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για την πρόληψη οποιασδήποτε παραβίασης των όρων στους οποίους υπόκειται η είσοδος αυτών των πλοίων στα εσωτερικά ύδατα ή η παραπάνω προσέγγισή του σε λιμενική εγκατάσταση.
- 3. Το παράκτιο κράτος δύναται, χωρίς να προβαίνει σε οποιαδήποτε διάκριση τύποις ή ουσία μεταξύ των ξένων πλοίων, να αναστέλλει προσωρινά εντός καθορισμένων περιοχών της χωρικής θάλασσας, την αβλαβή διέλευση των ξένων πλοίων, εάν η αναστολή αυτή είναι απαραίτητη για την προστασία της ασφάλειάς του, συμπεριλαμβανομένων των ασκήσεων όπλων. Η παραπάνω αναστολή θα αποκτά ισχύ μόνο μετά την προσήκουσα δημοσίευση αυτής.

Άρθρο 27 Ποινική δικαιοδοσία επί ξένου πλοίου

- 1. Η ποινική δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους δεν θα πρέπει να ασκείται πάνω σε ξένο πλοίο διερχόμενο από τη χωρική θάλασσα, για τη σύλληψη οποιουδήποτε προσώπου ή τη διενέργεια οποιασδήποτε ανάκρισης σχετικής με έγκλημα που διαπράχθηκε πάνω στο πλοίο κατά τη διάρκεια της διέλευσής του με την εξαίρεση μόνο των παρακάτω περιπτώσεων:
 - α) αν οι συνέπειες του εγκλήματος επεκτείνονται το παράκτιο κράτος 7
 - β) αν το έγκλημα είναι τέτοιας φύσεως που να διαταράσσει την ειρήνη της χώρας ή την τάξη στην χωρική θάλασσα 7
 - γ) αν έχει ζητηθεί η συνδρομή των τοπικών αρχών από τον πλοίαρχο ή από διπλωματικό πράκτορα ή τον προξενικό λειτουργό του κράτους της σημαίας, ή
 - δ) αν τέτοια μέτρα είναι αναγκαία για την καταστολή της παράνομης διακίνησης ναρκωτικών ή ψυχοτροπικών ουσιών.
- 2. Οι παραπάνω διατάξεις δεν θίγουν το δικαίωμα του παράκτιου κράτους να λαμβάνει μέτρα προβλεπόμενα από την νομοθεσία του προκειμένου να προβεί σε συλλήψεις ή ανακριτικές πράξεις επί ξένου πλοίου το οποίο διέρχεται από τη χωρική θάλασσα προερχόμενο από τα εσωτερικά ύδατα.
- 3. Στις περιπτώσεις που προβλέπονται στις παραγράφους 1 και 2, το παράκτιο κράτος οφείλει, εάν το ζητήσει ο πλοίαρχος, να ειδοποιήσει τις διπλωματικές ή προξενικές αρχές του κράτους της σημαίας, πριν από την λήψη οποιωνδήποτε μέτρων, και να διευκολύνει την επαφή μεταξύ των αρχών αυτών και του πληρώματος του πλοίου. Σε περιπτώσεις επείγουσας ανάγκης η ειδοποίηση αυτή μπορεί να γνωστοποιηθεί κατά την διάρκεια λήψεως των μέτρων.
- 4. Κατά την εξέταση του εάν και κατά ποιο τρόπο θα πρέπει να γίνει μία σύλληψη, οι τοπικές αρχές λαμβάνουν δεόντως υπόψη τα συμφέροντα της ναυσιπλοΐας.

Ποινική δικαιοδοσία/ αρθρο 27, παρ. 5

- 5. Με εξαίρεση τα προβλεπόμενα στο μέρος XII ή σχετικά με παραβιάσεις των νόμων και κανονισμών που υιοθετήθηκαν σύμφωνα με το μέρος V, το παράκτιο κράτος δεν δύναται να λάβει κανένα μέτρο επί ξένου πλοίου το οποίο διέρχεται από τη χωρική θάλασσα με σκοπό να προβεί σε σύλληψη ή ανακριτικές πράξεις για έγκλημα που διαπράχθηκε πριν από την είσοδο του σκάφους στη χωρική θάλασσα, αν το πλοίο προερχόμενο από ξένο λιμένα, απλώς διέρχεται από τη χωρική θάλασσα χωρίς να εισέλθει στα εσωτερικά ύδατα.

Άρθρο 28 - Αστική δικαιοδοσία σχετικά με ξένα πλοία

- 1. Το παράκτιο κράτος δεν θα πρέπει να ανακόψει ή εκτρέψει τον πλου ξένου πλοίου στη χωρική θάλασσα για να ασκήσει αστική δικαιοδοσία επί προσώπων που βρίσκονται στο πλοίο.
- 2. Το παράκτιο κράτος δεν δύναται να προβεί σε εκτελεστικά μέτρα ή να συλλάβει το πλοίο για τους σκοπούς οποιασδήποτε αστικής διαδικασίας, παρά μόνο για υποχρεώσεις ή χρέη που αναλήφθηκαν υποχρεώσεων ή δημιουργήθηκαν από το ίδιο το πλοίο κατά τη διάρκεια ή για τους σκοπούς του πλου στα ύδατα του παράκτιου κράτους.
- 3. Η παράγραφος 2 δεν θίγει το δικαίωμα του παράκτιου κράτους, σύμφωνα με την νομοθεσία του και προς τον σκοπό άσκησης αστικής διαδικασίας, να λάβει εκτελεστικά μέτρα ή να συλλάβει ξένο πλοίο το οποίο σταθμεύει στη χωρική του θάλασσα ή διέρχεται απ' αυτήν, προερχόμενο από τα εσωτερικά ύδατα.

Αποκλειστική οικονομική ζώνη (ΑΟΖ)

Άρθρο 55 Ειδικό νομικό καθεστώς της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης

- Ως αποκλειστική οικονομική ζώνη ορίζεται η πέραν και παρακείμενη της χωρικής θάλασσας περιοχή, η υπαγόμενη στο ειδικό νομικό καθεστώς που καθιερώνεται στο παρόν μέρος, δυνάμει του οποίου τα δικαιώματα και οι δικαιοδοσίες του παράκτιου κράτους και τα δικαιώματα και οι ελευθερίες των άλλων κρατών διέπονται από τις σχετικές διατάξεις της παρούσας σύμβασης.

Άρθρο 57 Εύρος της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης

- Η αποκλειστική οικονομική ζώνη δεν εκτείνεται πέραν των 200 ναυτικών μιλίων από τις γραμμές βάσης από τις οποίες μετράται το εύρος της χωρικής θάλασσας.

ΑΟΖ - Δικαιώματα και Υποχρεώσεις παρακτινίου κράτους

Άρθρο 56 Δικαιώματα, δικαιοδοσίες και υποχρεώσεις του παράκτιου κράτους στην αποκλειστική οικονομική ζώνη

- 1. Στην αποκλειστική οικονομική ζώνη το παράκτιο κράτος έχει:
 - α) κυριαρχικά δικαιώματα που αποσκοπούν στην εξερεύνηση, εκμετάλλευση, διατήρηση και διαχείριση των φυσικών πόρων, ζωντανών ή μή, των υπερκειμένων του βυθού της θάλασσας υδάτων, του βυθού της θάλασσας και του υπεδάφους αυτού, ως επίσης και με άλλες δραστηριότητες για την οικονομική εκμετάλλευση και εξερεύνηση της ζώνης, όπως η παραγωγή ενέργειας από τα ύδατα, τα ρεύματα και τους ανέμους 7
 - β) δικαιοδοσία, όπως προβλέπεται στα σχετικά άρθρα της παρούσας σύμβασης, σχετικά με:
 - i) την εγκατάσταση και χρησιμοποίηση τεχνητών νήσων, εγκαταστάσεων και κατασκευών,
 - ii) τη θαλάσσια επιστημονική έρευνα,
 - iii) την προστασία και διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος.
 - γ) άλλα δικαιώματα και υποχρεώσεις που προβλέπονται από την παρούσα σύμβαση.
- 2. Κατά την άσκηση των δικαιωμάτων του και την εκτέλεση των υποχρεώσεών του, σύμφωνα με την παρούσα σύμβαση, στην αποκλειστική οικονομική του ζώνη, το παράκτιο κράτος λαμβάνει υπόψη του τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των άλλων κρατών και ενεργεί κατά τρόπο συνάδοντα με τις διατάξεις της παρούσας σύμβασης.
- 3. Τα δικαιώματα που αναφέρονται στο παρόν άρθρο σχετικά με το βυθό της θάλασσας και το υπέδαφός του θα ασκούνται σύμφωνα με το μέρος VI.

Ανοιχτη Θάλασσα

Άρθρο 86 Εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος μέρους

- Οι διατάξεις του παρόντος μέρους εφαρμόζονται σε όλες τις θαλάσσιες περιοχές που δεν περιλαμβάνονται στην αποκλειστική οικονομική ζώνη, στη χωρική θάλασσα ή στα εσωτερικά ύδατα ενός κράτους, ή στα αρχιπελαγικά ύδατα ενός αρχιπελαγικού κράτους. Το παρόν άρθρο σε καμιά περίπτωση δεν περιορίζει τις ελευθερίες που απολαμβάνουν όλα τα κράτη στην αποκλειστική οικονομική ζώνη, σύμφωνα με το άρθρο 58.

Άρθρο 87 Ελευθερία της ανοικτής θάλασσας

- 1. Η ανοικτή θάλασσα είναι ελεύθερη για όλα τα κράτη, παράκτια ή άνευ ακτών. Η ελευθερία της ανοικτής θάλασσας ασκείται σύμφωνα με τους όρους που αναφέρονται στην παρούσα σύμβαση, καθώς επίσης και στους λοιπούς κανόνες του διεθνούς δικαίου. Η ελευθερία αυτή περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, τόσο για τα παράκτια όσο και για τα άνευ ακτών κράτη:
 - α) την ελευθερία ναυσιπλοΐας.
 - β) την ελευθερία υπέρπτησης.
 - γ) την ελευθερία τοποθέτησης υποβρυχίων καλωδίων και σωληναγωγών τηρουμένων των διατάξεων του μέρους VI.
 - δ) την ελευθερία κατασκευής τεχνητών νήσων και άλλων εγκαταστάσεων που επιτρέπονται κατά το διεθνές δίκαιο, τηρουμένων των διατάξεων του μέρους VI.
 - ε) την ελευθερία αλιείας, τηρουμένων των όρων που αναφέρονται στο τμήμα 2.
 - στ) την ελευθερία επιστημονικής έρευνας, τηρουμένων των διατάξεων των μερών VI και XIII.
- 2. Οι εν λόγω ελευθερίες ενασκοούνται από όλα τα κράτη λαμβάνοντας προσηκόντως υπόψη τα συμφέροντα των άλλων κρατών κατά την άσκηση της ελευθερίας της ανοικτής θάλασσας, ως επίσης και τα δικαιώματα που παρέχονται από τη σύμβαση σχετικά με τις δραστηριότητες εντός της περιοχής.

Άρθρο 88 Διαφύλαξη της ανοικτής θάλασσας για ειρηνικούς σκοπούς

- Η ανοικτή θάλασσα προορίζεται για ειρηνικούς σκοπούς.

Άρθρο 89 Ακυρότητα διεκδικήσεων για την κυριαρχία στην ανοικτή θάλασσα

- Κανένα κράτος δεν μπορεί νομίμως να διεκδικήσει την υπαγωγή οποιουδήποτε μέρους της ανοικτής θάλασσας υπό την κυριαρχία του.

Άρθρο 90 Δικαίωμα ναυσιπλοΐας

- Κάθε κράτος, ανεξάρτητα αν είναι παράκτιο ή άνευ ακτών, έχει το δικαίωμα να διαπλέει την ανοικτή θάλασσα με πλοία που φέρουν τη σημαία του.

Εθνικότητα πλοίων

Άρθρο 91 Εθνικότητα των πλοίων

- 1. Κάθε κράτος καθορίζει τους όρους για τη χορήγηση της εθνικότητάς του σε πλοία, για την νηολόγηση πλοίων στην επικράτειά του και για το δικαίωμα να φέρουν τη σημαία του. Τα πλοία έχουν την εθνικότητα του κράτους τη σημαία του οποίου δικαιούνται να φέρουν. Πρέπει να υπάρχει πραγματικός δεσμός ανάμεσα στο κράτος και στο πλοίο.
- 2. Κάθε κράτος εκδίδει στα πλοία, στα οποία έχει χορηγήσει το δικαίωμα να φέρουν τη σημαία του, έγγραφα για τον σκοπό αυτό.

Άρθρο 92 Καθεστώσ των πλοίων

- 1. Τα πλοία πλέουν με τη σημαία ενός μόνο κράτους και εκτός από εξαιρετικές περιπτώσεις, που προβλέπονται ρητά σε διεθνείς συνθήκες ή σε αυτή τη σύμβαση, υπόκεινται στην αποκλειστική του δικαιοδοσία στην ανοικτή θάλασσα. Το πλοίο δεν μπορεί να αλλάξει τη σημαία του κατά τη διάρκεια ταξιδιού ή όταν έχει προσεγγίσει σε λιμάνι, εκτός από την περίπτωση πραγματικής μεταβίβασης της ιδιοκτησίας ή αλλαγής νηολογίου.
- 2. Πλοίο που πλέει με τις σημαίες δύο ή περισσότερων κρατών, χρησιμοποιώντας αυτές για διευκόλυνσή του, δεν μπορεί να επικαλεσθεί καμιά από αυτές τις εθνικότητες έναντι οποιουδήποτε άλλου κράτους και μπορεί να εξομοιωθεί με πλοίο χωρίς εθνικότητα.

Άρθρο 93 Πλοία που φέρουν τη σημαία των Ηνωμένων Εθνών, των ειδικευμένων οργανώσεών τους και του διεθνούς οργανισμού ατομικής ενέργειας

- Τα προηγούμενα άρθρα δεν θίγουν το θέμα των πλοίων που βρίσκονται επίσημα στην υπηρεσία των Ηνωμένων Εθνών, των εξειδικευμένων οργανώσεών τους, ή του διεθνούς οργανισμού ατομικής ενέργειας και φέρουν τη σημαία του οργανισμού.

Άρθρο 94 Υποχρεώσεις του κράτους της σημαίας

1. Κάθε κράτος θα ασκεί αποτελεσματικά τη δικαιοδοσία και τον έλεγχό του σε διοικητικά, τεχνικά και κοινωνικά θέματα πάνω στα πλοία που φέρουν τη σημαία του.
2. Ειδικότερα, κάθε κράτος θα πρέπει:
 - α) να τηρεί νηολόγιο πλοίων που θα περιέχει τα ονόματα και τα χαρακτηριστικά γνωρίσματα των πλοίων που φέρουν τη σημαία του, εκτός εκείνων που εξαιρούνται από τους γενικά αποδεκτούς διεθνείς κανονισμούς λόγω του μικρού τους μεγέθους, και
 - β) να ενασκή την δικαιοδοσία τους, δυνάμει του εσωτερικού του δικαίου, επί κάθε πλοίου που φέρει τη σημαία του καθώς επίσης και του πλοιάρχου, των αξιωματικών και του πληρώματος αυτού, αναφορικά με τα διοικητικά, τεχνικά και κοινωνικά θέματα που αφορούν το πλοίο.
3. Κάθε κράτος πρέπει να παίρνει τα απαραίτητα μέτρα για τα πλοία που φέρουν τη σημαία του, ώστε με αυτά να εξασφαλίζεται η ασφάλεια στη θάλασσα, ιδιαίτερα στους κατωτέρω τομείς:
 - α) την κατασκευή, εξοπλισμό και πλοϊμότητα των πλοίων.
 - β) την επάνδρωση των πλοίων, τις συνθήκες εργασίας και εκπαίδευσης των πληρωμάτων, λαμβάνοντας υπόψη τις συμβάσεις που εφαρμόζονται διεθνώς.
 - γ) τη χρήση σημάτων, την συντήρηση των μέσων επικοινωνίας και την αποφυγή των συγκρούσεων.
4. Στα μέτρα αυτά θα συμπεριλαμβάνονται και εκείνα που είναι απαραίτητα για να εξασφαλιστεί ότι:
 - α) κάθε πλοίο, πριν από τη νηολόγησή του και στη συνέχεια σε εύλογα χρονικά διαστήματα, επιθεωρείται από διαθέτοντες τα κατάλληλα προσόντα επιθεωρητές πλοίων και φέρει χάρτες, ναυτικές εκδόσεις, ναυτιλιακό εξοπλισμό και όργανα κατάλληλα για την ασφαλή ναυσιπλοΐα του.
 - β) κάθε πλοίο τελεί υπό την ευθύνη πλοιάρχου και αξιωματικών οι οποίοι διαθέτουν τα ανάλογα προσόντα, ιδιαίτερα στην ναυτική τέχνη, τη ναυσιπλοΐα, τις τηλεπικοινωνίες και στο χειρισμό των μηχανών, ως επίσης, και ότι το πλήρωμα διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα και είναι επαρκές σε αριθμό για τον τύπο, το μέγεθος, τις μηχανές και τον εξοπλισμό του πλοίου.
 - γ) ο πλοίαρχος, οι αξιωματικοί και στο βαθμό που αυτό είναι αναγκαίο, το πλήρωμα είναι πλήρως ενημερωμένοι και τηρούν τους διεθνείς κανονισμούς που ισχύουν και αφορούν στην ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, την αποφυγή των συγκρούσεων, την πρόληψη, περιορισμό και έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης και τη συντήρηση των μέσω ραδιοεπικοινωνίας.

Κρατος σημαίας

5. Κατά τη λήψη των μέτρων που αναφέρονται στις παραγράφους 3 και 4, κάθε κράτος πρέπει να συμμορφώνεται προς τους γενικά αποδεκτούς διεθνείς κανονισμούς, διαδικασίες και μεθόδους ενέργειας και να παίρνει όλα τα αναγκαία μέτρα που είναι απαραίτητα για να εξασφαλίσουν την τήρησή τους.
6. Κράτος που έχει σοβαρούς λόγους να πιστεύει ότι η αρμόζουσα δικαιοδοσία και έλεγχος επί ενός πλοίου δεν έχουν ασκηθεί, μπορεί να αναφέρει τα στοιχεία που κατέχει το κράτος της σημαίας. Μόλις λάβει μιά τέτοια αναφορά, το κράτος της σημαίας διερευνά το θέμα και, αν χρειαστεί, προβαίνει σε οποιαδήποτε απαραίτητη ενέργεια για να επανορθώσει την κατάσταση.
7. Κάθε κράτος θα φροντίζει για τη διεξαγωγή έρευνας από ή ενώπιον προσώπου ή προσώπων που διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα, για κάθε ναυτικό ατύχημα ή θαλάσσιο περιστατικό στην ανοικτή θάλασσα που αφορά πλοίο που φέρει τη σημαία του και το οποίο έχει προξενήσει απώλεια ζωής ή σοβαρά τραύματα σε υπηκόους άλλου κράτους ή σοβαρή ζημιά σε πλοίο ή εγκαταστάσεις άλλου κράτους ή στο θαλάσσιο περιβάλλον. Το κράτος της σημαίας και το άλλο κράτος συνεργάζονται κατά τη διεξαγωγή οποιασδήποτε έρευνας που πραγματοποιείται από το άλλο αυτό κράτος, σχετικά με το ναυτικό ατύχημα ή το θαλάσσιο περιστατικό.

Άρθρο 97 Ποινική δικαιοδοσία σε περιπτώσεις σύγκρουσης ή άλλου θαλάσσιου επεισοδίου

1. Σε περίπτωση σύγκρουσης ή άλλου θαλάσσιου επεισοδίου αναφορικά με πλοίο στα διεθνή ύδατα που επισείει την ποινική ή πειθαρχική ευθύνη του πλοιάρχου ή τυχόν άλλου μέλους του πληρώματος, καμιά πειθαρχική ή ποινική δίωξη δεν μπορεί να ασκηθεί εναντίον αυτού παρά μόνον ενώπιον των δικαστικών ή διοικητικών αρχών είτε του κράτους της σημαίας, είτε του κράτους του οποίου το άτομο αυτό έχει την υπηκοότητα.
2. Σε θέματα πειθαρχίας, το κράτος το οποίο χορήγησε το δίπλωμα του πλοιάρχου ή το πιστοποιητικό ναυτικής ικανότητας ή την άδεια ασκήσεως είναι το μόνο αρμόδιο, τηρώντας την πρέπουσα νομική διαδικασία, για την αφαίρεση των πιστοποιητικών αυτών, ακόμη και αν ο κάτοχος δεν είναι υπήκοος του κράτους που τα χορήγησε.
3. Σύλληψη ή κράτηση πλοίου, ακόμη και εις εκτέλεση ανακριτικού έργου, δεν μπορεί να διαταχθεί από αρχή άλλη, εκτός από εκείνη του κράτους της σημαίας του πλοίου.

Άρθρο 98 Υποχρέωση παροχής βοήθειας

1. Κάθε κράτος πρέπει να απαιτεί από τον πλοίαρχο οποιουδήποτε πλοίου που φέρει τη σημαία του, εφόσον μπορεί να πράξει αυτό χωρίς να εκθέσει σε σοβαρό κίνδυνο το πλοίο, το πλήρωμα ή τους επιβάτες.

- α) να παρέχει βοήθεια σε οποιοδήποτε πρόσωπο που είναι στη θάλασσα και κινδυνεύει να πνιγεί.
- β) να πλέει με όσο το δυνατόν μεγαλύτερη ταχύτητα για τη διάσωση ατόμων που βρίσκονται σε κίνδυνο, εφόσον ήθελε πληροφορηθεί ότι αυτοί χρειάζονται βοήθεια και εφόσον η παροχή τέτοιας βοήθειας μπορεί λογικά να αναμένεται απ' αυτόν.
- γ) σε περίπτωση σύγκρουσης, να παρέχει βοήθεια στο άλλο πλοίο, στο πλήρωμα του και στους επιβάτες του και, αν είναι δυνατό, να πληροφορεί το άλλο πλοίο για το όνομα του δικού του πλοίου, το λιμάνι νηολόγησής του καθώς και το πλησιέστερο λιμάνι στο οποίο θα προσεγγίσει αυτό.

2. Κάθε παράκτιο κράτος, πρέπει να μεριμνά για την ίδρυση, λειτουργία και συντήρηση επαρκούς και αποτελεσματικής υπηρεσίας έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα και, όπου το απαιτούν οι περιστάσεις, να συνεργάζεται με τα γειτονικά κράτη για τον σκοπό αυτό στο πλαίσιο περιφερειακών διευθετήσεων.

Δικαιοδοσία επιβολής κυρωσεων

- Για πλοία
 - Κράτη Σημαίες Αρ. 217
 - Λιμενικές Αρχές Αρ.218
 - Αξιοπλοΐα Αρ. 219
 - Παράκτια Κράτη Αρ. 220
 - Μόλυνση από ή διαμέσου της ατμόσφαιρας Αρ.221

Περιορισμοί

Έρευνες Αρ. 226

Μη διάκρισης (Αρ.227)

- Τι σημαίνει αυτό ?

Διαδικασίες

- Περιορισμοί (Αρ. 228)
- Αστικοί (Αρ. 229)

Τύποι κυρώσεων

- Αρ. 230

Ειδικες διαταξεις

Διεθνή στενά

- Αρ. 233

Περιοχές καλυμμένες από πάγο

- Αρ. 234

Responsibility and liability

- Αρ. 235

Άλλα Νομοθετήματα

- Αρ. 236

Διεθνές Εθιμικό δικαιο

- Access to port
- Imposition of conditions for entry
 - restrictions
- Prescriptive and enforcement jurisdiction in port

Case studies

Greece VS Turkey



Εικ. 5

Copyright © zcode.info, 2007.

Lotus Case

The Lotus case concerns a criminal trial which was the result of the 2 August 1926 collision between the S.S. Lotus, a French steamer, and the S.S. Bozkourt, a Turkish steamer, in a region just north of Mytilene (Greece). As a result of the accident, eight Turkish nationals aboard the Bozkourt drowned when the vessel was torn apart by the Lotus.

Background

- On 7 September 1927 the case was presented before the Permanent Court of International Justice, the judicial branch of the League of Nations, the predecessor of the United Nations.
- The issue at stake was Turkey's jurisdiction to try Monsieur Demons, the French lieutenant on watch duty at the time of the collision. Since the collision occurred on the high seas, France claimed that the state whose flag the vessel flew had exclusive jurisdiction over the matter. France proffered case law, through which it attempted to show at least state practice in support of its position. However, those cases involved ships that both flew the flag of the same state. The Court, therefore, by a bare majority, rejected France's position stating that there was no rule to that effect in international law.

The Lotus principle

- The Lotus principle or Lotus approach, usually considered a foundation of international law, says that sovereign states may act in any way they wish so long as they do not contravene an explicit prohibition. The application of this principle – an outgrowth of the Lotus case – to future incidents raising the issue of jurisdiction over people on the high seas was changed by article 11 of the 1958 High Seas Convention. The convention, held in Geneva, laid emphasis on the fact that only the flag state or the state of which the alleged offender was a national had jurisdiction over sailors regarding incidents occurring in high seas.
- This "flag-State principle" has since been also been implemented in United Nations Convention on the Law Of the Sea (UNCLOS), e.g. in article 92 and, in regards to enforcement of environmental legislation, article 217(1).
- The principle has also been used in arguments against the reasons of the United States of America for opposing the existence of the International Criminal Court (ICC).

The S.S. Lotus- Ratio decidendi

- International law governs relations between independent States. The rules of law binding upon States therefore emanate from their own free will as expressed in conventions or by usages generally accepted as expressing principles of law and established in order to regulate the relations between these co-existing independent communities or with a view to the achievement of common aims. Restrictions upon the independence of States cannot therefore be presumed.

- [45] Now the first and foremost restriction imposed by international law upon a State is that – failing the existence of a permissive rule to the contrary – it may not exercise its power in any form in the territory of another State. In this sense jurisdiction is certainly territorial; it cannot be exercised by a State outside its territory [p19] except by virtue of a permissive rule derived from international custom or from a convention.

- [46] It does not, however, follow that international law prohibits a State from exercising jurisdiction in its own territory, in respect of any case which relates to acts which have taken place abroad, and in which it cannot rely on some permissive rule of international law. Such a view would only be tenable if international law contained a general prohibition to States to extend the application of their laws and the jurisdiction of their courts to persons, property and acts outside their territory, and if, as an exception to this general prohibition, it allowed States to do so in certain specific cases. But this is certainly not the case under international law as it stands at present. Far from laying down a general prohibition to the effect that States may not extend the application of their laws and the jurisdiction of their courts to persons, property and acts outside their territory, it leaves them in this respect a wide measure of discretion, which is only limited in certain cases by prohibitive rules; as regards other cases, every State remains free to adopt the principles which it regards as best and most suitable.

The Corfu Channel Incident

The Corfu Channel Incident consists of three separate events involving Royal Navy ships in the Channel of Corfu which took place in 1946, and it is considered an early episode of the Cold War. During the first incident, Royal Navy ships came under fire from Albanian fortifications. The second incident involved Royal Navy ships striking mines and the third incident occurred when the Royal Navy conducted mine-clearing operations in the Corfu Channel, but in Albanian territorial waters, and Albania complained about them to the United Nations.

This series of incidents led to the Corfu Channel case, where the United Kingdom brought a case against the People's Republic of Albania to the International Court of Justice. The Court rendered a decision under which Albania was to pay £844,000 to the United Kingdom. This is equivalent to £30 million in 2015 terms. Because of the incidents, Britain, in 1946, broke off talks with Albania aimed at establishing diplomatic relations between the two countries. Diplomatic relations were only restored in 1991.

Continental Shelf (Libyan Arab Jamahiriya/Malta) Case From ICJ

This case, which was submitted to the Court in 1982 by Special Agreement between Libya and Malta, related to the delimitation of the areas of continental shelf appertaining to each of these two States. In support of its argument, Libya relied on the principle of natural prolongation and the concept of proportionality. Malta maintained that States' rights over areas of continental shelf were now governed by the concept of distance from the coast, which was held to confer a primacy on the equidistance method of defining boundaries between areas of continental shelf, particularly when these appertained to States lying directly opposite each other, as in the case of Malta and Libya. The Court found that, in view of developments in the law relating to the rights of States over areas of continental shelf, there was no reason to assign a role to geographical or geophysical factors when the distance between the two States was less than 400 miles (as in the instant case). It also considered that the equidistance method did not have to be used and was not the only appropriate delimitation technique. The Court defined a number of equitable principles and applied them in its Judgment of 3 June 1985, in the light of the relevant circumstances. It took account of the main features of the coasts, the difference in their lengths and the distance between them. It took care to avoid any excessive disproportion between the continental shelf appertaining to a State and the length of its coastline, and adopted the solution of a median line transposed northwards over a certain distance. In the course of the proceedings, Italy applied for permission to intervene, claiming that it had an interest of a legal nature under Article 62 of the Statute. The Court found that the intervention requested by Italy fell, by virtue of its object, into a category which — on Italy's own showing — was one which could not be accepted, and the Application was accordingly refused.

