

Τεύχος: 16
Ιούνιος 2011

ΠΕΡΙΣΚΟΠΙΟ

των Ναυτιλών



•HELMEPA•

Το "Περισκόπιο των Ναυτιλών" είναι ένα μηνιαίο ηλεκτρονικό δελτίο της HELMEPA που έχει ως στόχο να φέρει τους νέους ανθρώπους στην Ελλάδα πιο κοντά σε θέματα που αφορούν τη θαλάσσια έρευνα, τη χρήση νέων τεχνολογιών για την προστασία του περιβάλλοντος και τις επιστήμες και τα επαγγέλματα που συνδέονται με το θαλάσσιο περιβάλλον. Η πρωτοβουλία αυτή υποστηρίζεται από το Βρετανικό κοινοφελές ίδρυμα The Lloyd's Register Educational Trust (The LRET) και είναι υπό την αιγίδα της Γενικής Γραμματείας Νέας Γενιάς.

Ενάλια αρχαιολογία στην Ελλάδα

Περιεχόμενα

Ενάλια αρχαιολογία στην Ελλάδα

Σελ. 1

Τα σύγχρονα μεγάλα διεθνή προγράμματα θαλάσσιας έρευνας και τα αντικείμενά τους

Σελ. 3

Τα σύνορα της Θάλασσας και η ιστορική τους εξέλιξη. Μέρος I: Mare Liberium ή Mare Clausum?

Σελ. 5

Ιστιοπλοΐα: χιλιάδες χρόνια ελληνικής παράδοσης

Σελ. 7

Το link του μήνα

Σελ. 8

Στο προηγούμενο τεύχος του ΠΕΡΙΣΚΟΠΙΟΥ γνωρίσαμε διάφορα επαγγέλματα της θάλασσας. Ένα από αυτά ήταν η ενάλια αρχαιολογία. Η ετυμολογία της λέξης ενάλια προέρχεται από το αρχαιοελληνικό επίρρημα και λέξη *έν + ἄλις*, που σημαίνει μέσα στη θάλασσα. Αυτό ακριβώς είναι το πεδίο δράσης της.



Ο συγκεκριμένος κλάδος της αρχαιολογίας ασχολείται με την έρευνα, καταγραφή και μελέτη αρχαιολογικών χώρων που βρίσκονται κάτω από την επιφάνεια των νερών της θάλασσας. Ως ενάλιοι αρχαιολογικοί χώροι, ορίζονται οι αρχαίες λιμενικές εγκαταστάσεις, καταποντισμένοι οικισμοί και τα ναυάγια πλοίων.

Με τον όρο ναυάγιο, εννοούμε ό,τι έχει απομείνει από το πλοίο το οποίο έχει βυθιστεί. Η καλή ή κακή κατάσταση ενός ναυαγίου ποικίλει και εξαρτάται από μια σειρά παραγόντων, όπως τα υλικά που είναι κατασκευασμένα το πλοίο, αν αυτό είναι καλυμμένο από άμμο ή λάσπη, το επίπεδο αλατότητας και θερμοκρασίας των νερών της θάλασσας, το βάθος στο οποίο βρίσκεται και την παρουσία θαλάσσιων ζώων που με τις κινήσεις σπάνε κάποια μέρη του πλοίου που βρίσκονται στο δρόμο τους.

Η ενάλια αρχαιολογία είναι μια απαιτητική διαδικασία που συνδυάζει τη γνώση της αρχαιολογίας και τις τεχνικές της αυτόνομης κατάδυσης λόγω του υπερβαρικού περιβάλλοντος και κακής ορατότητας ιδίως όταν αυτή πραγματοποιείται σε λιμναία ή

ποτάμια περιβάλλοντα όπου επικρατούν ειδικές συνθήκες.

Η πρώτη υποβρύχια αρχαιολογική έρευνα στην Ελλάδα χρονολογείται πίσω στο 1860, όπου σφουγγαράδες από τα νησιά της Δωδεκανήσου χρησιμοποίησαν για πρώτη φορά το καταδυτικό σκάφανδρο που έφτασε στην Ελλάδα στα Στενά της Σαλαμίνας, αναζητώντας λείψανα της περίφημης αυτής ναυμαχίας (480 π.Χ.) χωρίς ουσιαστικά όμως αποτελέσματα. Πολλά ευρήματα αρχαίας τέχνης ήρθαν στο φως τα επόμενα χρόνια όπως ο χάλκινος έφηβος των Αντικυθήρων, ο υπολογιστής των Αντικυθήρων, ο Ζεός του Αρτεμισίου κ.α που ανασύρθηκαν τυχαία από αλιείς.



Ο χάλκινος έφηβος που βρέθηκε στο αρχαίο ναυάγιο και χρονολογείται στο 340-330 π.Χ. Εκτίθεται στο Εθνικό Αρχαιολογικό Μουσείο Αθηνών

Ουσιαστικές υποβρύχιες έρευνες στην Ελλάδα, ξεκίνησαν μετά το 1946, με την εφεύρεση της συσκευής αυτόνομης κατάδυσης, δίνοντας μια νέα ώθηση στην εξερεύνηση των θαλάσσιων και της καλύτερης γνώσης του παρελθόντος μας. Κρήτη, Χίος, Ηραίο Περαχώρας, Κεγκραίες αποτέλεσαν τις πρώτες περιοχές για τις υποβρύχιες αρχαιολογικές έρευνες από την Αγγλική Αρχαιολογική Σχολή και στη συνέχεια από την Ελληνική Αρχαιολογική Υπηρεσία στην αρχαία Φειά της Ηλείας με την παρουσία πλέον του πρώτου Έλληνα καταδυόμενου αρχαιολόγου.

(Συνεχίζεται στη σελ. 2)



Με την υποστήριξη του:



Υπό την αιγίδα της:



ΠΙΣΤΕΥΣΕ

Η ίδρυση του Ινστιτούτου Εναλίων Αρχαιολογικών Ερευνών (Ι.ΕΝ.Α.Ε.) λίγα χρόνια αργότερα αποτέλεσε σημαντική οικονομική στήριξη για την ενάλια αρχαιολογία της χώρας μας. Μία από τις πρώτες υποβρύχιες έρευνες ήταν στο Ναυάγιο "MENTΩΡ" στη περιοχή των Κυθήρων που έγινε το 1980. Αξιοσημείωτο ήταν το περιεχόμενο του φορτίου του καθώς περιείχε μάρμαρα από τον Παρθενώνα και αντικείμενα από άλλα μνημεία.

Κατά την μελέτη του ναυαγίου αυτού που βρισκόταν 20 μέτρα κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας, βρέθηκαν στοιχεία της προσπάθειας του λόρδου Έλγιν χρησιμοποιώντας ελεύθερους δύτες που κατάγονταν από την Κάλυμνο να σώσει ό,τι μπορούσε από τα μάρμαρα που βυθίστηκαν μαζί με το πλοίο του το 1804.

Ωστόσο, οι αντιπαραθέσεις μεταξύ αυτού του ιδιωτικού φορέα και του κρατικού της Εφορείας Εναλίων Αρχαιοτήτων (Ε.Ε.Α.) για την προστασία των ενάλιων αρχαιολογικών χώρων οδήγησε σε μια μικρή νεκρή περίοδο δραστηριοποίησης μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του '80 όπου Ι.ΕΝ.Α.Ε και Ε.Ε.Α συνεργάστηκαν στην έρευνα του αρχαιότερου ναυαγίου στον κόσμο, αυτό της νήσου Δοκού.



Υποβρύχια φωτογραφία από την έρευνα στη νήσο Δοκό
Πηγή: ΙΕΝΑΕ

Πρόκειται για το πρώτο ναυάγιο στο οποίο χρησιμοποιήθηκαν σχετικά σύγχρονες τεχνολογικοί μέθοδοι ανέλκυσης, καθαρισμού και διαχείρισης των ευρημάτων.

Τα πλούσια ευρήματα αμφορέων που βρέθηκαν αποτέλεσαν μαρτυρία για την ανάπτυξη της ναυσιπλοΐας, του θαλάσσιου εμπορίου και της οικονομίας στο Αιγαίο την 3^η χιλιετία π.Χ.



Δύο ακόμα γνωστές ανασκαφικές έρευνες έγιναν στο κυπρομυκηναϊκό ναυάγιο στο ακρωτήριο των Ιρίων της Αργολίδας (1200 π.Χ.) και στο ναυάγιο του 12^{ου} αιώνα π.Χ. στη βραχονησίδα Μόδι ΝΑ του Πόρου. Τα ευρήματα της πρώτης έρευνας βρίσκονται και εκτίθενται από τον Σεπτέμβριο του 1998 στο Μουσείο των Σπετσών. Πίθιοι Κυπριακής προέλευσης και αμφορείς από την Πελοπόννησο και την Κρήτη για την αποθήκευση και τη μεταφορά λαδιού και κρασιού που εντοπίστηκαν στο φορτίο του μόλις 10 μ. ναυαγισμένου πλοίου μαρτυρούν την ανάπτυξη του θαλάσσιου διαμετακομιστικού εμπορίου στην Ανατολική Μεσόγειο στο τέλος του 13^{ου} αιώνα π.Χ.

Στη βραχονησίδα Μόρι ή Λιοντάρι λόγω του σχήματός της, επειδή μοιάζει σαν καθισμένο λιοντάρι, οι υποβρύχιες έρευνες ξεκίνησαν το 2003 ανασύροντας πολλά ευρήματα της Ύστερης Εποχής του Χαλκού όπως κεραμικά αγγεία και λίθινες άγκυρες. Είναι το δεύτερο ναυάγιο αυτής της εποχής μετά το ναυάγιο του Ακρωτηρίου των Ιρίων.



Πηγές:

1. http://en.wikipedia.org/wiki/Underwater_archaeology
2. <http://www.ienae.gr/GR/page.php?37>
3. <http://en.wikipedia.org/wiki/Shipwrecks>
4. Άρθρο του Θανάση Ι. Κουκάκη με τίτλο «Η ενάλια αρχαιολογία στην Ελλάδα» που δημοσιεύτηκε την 22η Μαρτίου 2006 στο περιοδικό ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΣ.



Στο τεύχος αυτό, με χαρά φιλοξενούμε κείμενο του “Ναυτίλου της HELMEPA” Τηλέμαχου Μπούρτζη, Υποψήφιου Διδάκτορα Τμήματος ΔΕΣ Παντείου Πανεπιστημίου

Τα σύγχρονα μεγάλα διεθνή προγράμματα θαλάσσιας έρευνας και τα αντικείμενα τους

Η Θαλάσσια Έρευνα

Οι θάλασσες και οι ωκεανοί καλύπτουν το 70% της επιφάνειας του πλανήτη. Τα τελευταία χρόνια περισσότερο από ποτέ, έχει αναδειχτεί η τεράστια σημασία της ανάγκης για μία συστηματική διερεύνηση των θαλασσιών και ωκεάνιων μαζών, τόσο για την καλύτερη κατανόηση της λειτουργίας τους, όσο και για την κατανόηση των αλληλεπιδράσεων με τον υπόλοιπο πλανήτη.

Η κατανόηση των συνεργιών του θαλασσιού χώρου με τον υπόλοιπο πλανήτη, απαιτεί τη διενέργεια προγραμμάτων πολύ μεγάλης κλίμακας, για την συλλογή στοιχείων και δεδομένων που απαιτούν σύνθεση. Έτσι η θαλάσσια ερευνητική δραστηριότητα σήμερα διεξάγεται κυρίως σε επίπεδο Διεθνών Οργανισμών και συνεργασιών. Ο λόγος για αυτό είναι ότι το κόστος της διεξαγωγής θαλάσσιας έρευνας, λόγω του απαραίτητου εξοπλισμού, δύσκολα μπορεί να το επωμιστούν μόνο τα κράτη. Αποτέλεσμα είναι, μεγάλο μέρος να διεξάγεται με ιδιωτικά κεφάλαια από ιδιωτικούς και δημόσιους φορείς και στα πλαίσια θεσμοποιημένων συνεργασιών και μονίμων προγραμμάτων.

Τα μόνιμα προγράμματα είναι απαραίτητα γιατί ένα σημαντικό ποσοστό της ερευνητικής δραστηριότητας είναι απαραίτητο να παρέχει διαρκώς ενημερωμένα στοιχεία. (Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το Tsunami Programme του IOC όπως θα δούμε παρακάτω).

Θεσμικά Πλαίσια Ερευνητικής Συνεργασίας και Διεθνή Προγράμματα Έρευνας: IOC και SCOR

α. IOC

Η κύρια πλατφόρμα εφαρμογής προγραμμάτων σε διεθνές επίπεδο είναι ο IOC (Intergovernmental Oceanographic Commission)¹. Ο IOC λειτουργεί σαν συντονιστής για μία πληθώρα διεθνών ερευνητικών προγραμμάτων, τα οποία κινούνται σε 4 κύριες κατευθύνσεις: Ωκεάνιες Παρατηρήσεις και Υπηρεσίες, Ανάπτυξη Συνεργασιών και Ανάπτυξης Δικτύων σε διεθνές και περιφερειακό επίπεδο,

Ανάπτυξη Δυνατοτήτων και Αντιμετώπιση Τσουνάμι.

Αρκετά από τα προγράμματα τα οποία διαχειρίζεται ο IOC σχετίζονται με ζητήματα έρευνας για το κλίμα και τις πολιτικές προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή (πολλά από τα οποία αποτελούν πεδίο συνεργασίας με τον Παγκόσμιο Μετεωρολογικό Οργανισμό –WMO), την παροχή αξιόπιστων πληροφοριών για ειδικότερα ζητήματα όπως την κατάσταση του θαλασσιού περιβάλλοντος και τα ζητήματα χωροταξίας στο θαλάσσιο χώρο, ενώ σημαντικό σε όλα τα διαχειριζόμενα προγράμματα είναι το στοιχείο της ενημέρωσης και εκπαίδευσης².

β. SCOR

Ένας δεύτερος σημαντικός διεθνής φορέας ερευνητικής δράσης είναι η Scientific Committee on Oceanic Research (SCOR)³. Ιδρύθηκε το 1957 ως διεπιστημονικό σώμα του International Council for Science (ICSU)⁴. Οι κύριες δραστηριότητες στοχεύουν στην επίλυση ζητημάτων στο σχεδιασμό και την πραγματοποίηση ωκεανογραφικής έρευνας, που απαιτούν διεθνή συνεργασία με την ανάπτυξη κατάλληλων μεθοδολογιών.

Σύγχρονα Σημαντικά Προγράμματα Θαλάσσιας Έρευνας

Αμέσως παρακάτω θα αναφερθούν ενδεικτικά προγράμματα θαλάσσιας έρευνας. Κάποια από αυτά βρίσκονται από την εποπτεία του IOC, σε συνεργασία και με άλλους διεθνείς οργανισμούς όπως ο WMO⁵, το UNEP⁶ και το SCOR, ενώ ορισμένα λειτουργούν ανεξάρτητα, παρέχοντας όμως πληροφορίες στα υπόλοιπα προγράμματα.

α. GOOS (Global Ocean Observing System)⁷

Το πρόγραμμα GOOS αποτελεί το θαλάσσιο κλάδο του προγράμματος GEOSS (Global Earth Observing System of Systems). Τελεί υπό την αιγίδα του IOC σε συνεργασία με το UNEP, WMO και το ICSU. Το GOOS χρησιμοποιεί έναν αριθμό άλλων συστημάτων παρακολούθησης (Global Sea Level Observing

¹ Ο IOC αποτελεί μέρος της UNESCO. Ιδρύθηκε το 1964, έχει έδρα το Παρίσι και αποτελεί τον «αρμόδιο» διεθνή οργανισμό για ζητήματα θαλάσσιας επιστημονικής έρευνας και μεταφοράς θαλάσσιας τεχνολογίας.

² Για μία λίστα των σχετικών προγραμμάτων με συνδέσμους για τις ειδικότερες ιστοσελίδες βλ. <http://www.unesco.org/new/en/natural-sciences/ioc-oceans/sections-and-programmes/ocean-sciences/>.

³ Βλ. ειδικότερα την ιστοσελίδα της επιτροπής <http://www.scor-int.org/>.

⁴ Το Διεθνές Συμβούλιο για την Επιστήμη (International Council for Science - ICSU) αποτελεί διεθνή μη κυβερνητικό οργανισμό που ιδρύθηκε το 1931, με σκοπό την προώθηση της επιστήμης για το καλό της ανθρωπότητας. Μέχρι το 1998 ονομαζόταν International Council of Scientific Unions. Βλ. αναλυτικότερα <http://www.icsu.org/>.

⁵ World Meteorological Organization – Παγκόσμιος Οργανισμός Μετεωρολογίας.

⁶ United Nations Environment Programme – Πρόγραμμα των Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον.

⁷ Βλέπε αναλυτικότερα την σχετική σελίδα του προγράμματος στο <http://www.ioc-goos.org/>.

(Συνεχίζεται στη σελ. 4)

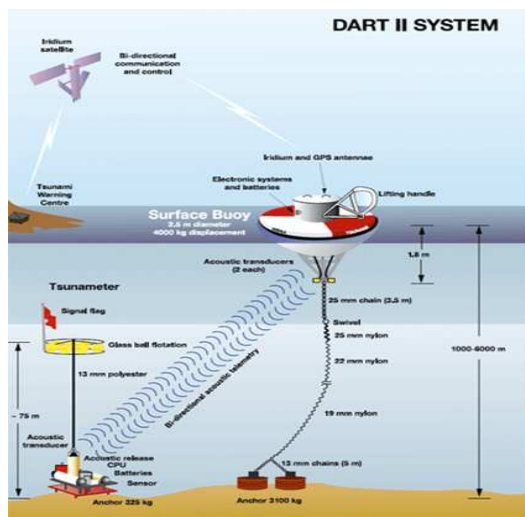




System, Group on Earth Observations, Ocean Tracking Network, drifting buoys, Argo, Census of Marine Life), η σύνθεση των στοιχείων των οποίων δίνει τη δυνατότητα για την παραγωγή εικόνας της κατάστασης των ωκεανών σχεδόν σε πραγματικό χρόνο.

β. IOC Tsunami Programme⁸

Το Tsunami Programme του IOC λειτουργεί πάνω στους άξονες της αξιολόγησης των κινδύνων από tsunami⁹, της εφαρμογής Συστημάτων Έγκαιρης Προειδοποίησης (Early Warning Systems - EWS) και την επιμόρφωση πάνω στην ανάγκη ετοιμότητας.



Η λειτουργία ενός τυπικού συστήματος προειδοποίησης Τσουνάμι

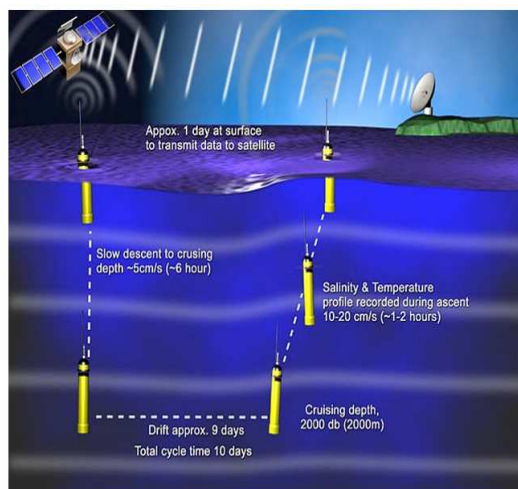
Πηγή: http://www.bom.gov.au/tsunami/about/detection_buoys.shtml

Κρίσιμο έτος για την εξέλιξη του προγράμματος ήταν το 2004 και το ιδιαίτερα φονικό tsunami που χτύπησε τον Ινδικό Ωκεανό με πάνω από 250.000 νεκρούς. Το πρόγραμμα βασίζεται σε δίκτυα παρατήρησης σεισμογραφικών οργάνων και σχετικών σταθμών μέτρησης, τα οποία μεταδίδουν σε πραγ-

ματικό χρόνο δεδομένα σε περιφερειακά κέντρα, αρμόδια για την έκδοση ή όχι σχετικών ειδοποιήσεων. Τα κέντρα αυτά βρίσκονται στις 4 περιφέρειες όπου λειτουργεί το πρόγραμμα (στον Ειρηνικό Ωκεανό υπάρχει με διάφορες μορφές από το 1968, ενώ η Καραϊβική, Ινδικός Ωκεανός και Μεσόγειος απέκτησαν από το 2005).

γ. ARGO¹⁰

Το πρόγραμμα ARGO αποτελεί ένα δίκτυο παγκόσμιας εμβέλειας οργάνων μέτρησης θερμοκρασιών και αλμυρότητας. Δημιουργήθηκε το 2000 και αποτελεί ένα από τα κύρια στοιχεία του δικτύου GOOS και λόγω της έκτασης του αποτελεί υπόδειγμα για αρκετά δίκτυα απευθείας μετάδοσης δεδομένων, ενώ έχει γίνει και αφορμή για τη δημιουργία κατευθυντήριων γραμμών για τη λειτουργία τέτοιων συστημάτων¹¹.



Η πόντιση και η μετάδοση στοιχείων μιας συσκευής

Συμπεράσματα – Παρατηρήσεις

Οι παραπάνω ιδιαίτερα σύντομες αναφορές αφορούν κυρίως ερευνητικά προγράμματα συλλογής πληροφοριών μέσω ποντισμένων ηλεκτρονικών οργάνων. Αυτή είναι και η μορφή που λαμβάνουν

⁸Βλέπε αναλυτικότερα την σχετική σελίδα του προγράμματος στο <http://www.ioc-tsunami.org/>.

⁹Ως Τσουνάμι χαρακτηρίζονται τα ωκεάνια κύματα που προκαλούνται από ξαφνικές μετακινήσεις του θαλάσσιου και ωκεάνιου βυθού, κατολισθήσεις ή ηφαιστειακή δραστηριότητα, τα οποία διασχίζοντας μεγάλες θαλάσσιες εκτάσεις κερδίζουν ύψος που μπορεί να φτάσει αρκετά μέτρα όταν φτάσει στις ακτές.. Βλ. σχετικά <http://www.tsunami.noaa.gov/> και <http://www.ioc-tsunami.org/>.

¹⁰Βλέπε αναλυτικότερα την σχετική σελίδα του προγράμματος στο http://www.argo.ucsd.edu/About_Argo.html.

¹¹Για μία επιστημονική γνώμη για το πρόγραμμα και τη σημασία του γεγονότος βλ. Mateos Au., Gorina Ysern, M., *Climate Change and Guidelines for Argo Profiling Float Deployment on the High Seas*, στο <http://www.asil.org/insights100408.cfm>.

(Συνεχίζεται στη σελ. 5)



σήμερα τα προγράμματα θαλάσσιας έρευνας μεγάλης κλίμακας για οικονομικούς και πρακτικούς λόγους (π.χ. οι αποστάσεις που πρέπει να καλυφθούν και το ανάλογο προσωπικό που θα ήταν απαραίτητο). Σε γενικές γραμμές τα σύγχρονα μεγάλα προγράμματα θαλάσσιας έρευνας αφορούν περισσότερο τον κλάδο της επιχειρησιακής ωκεανογραφίας (Operational Oceanography), σε αντίθεση με τις μεγάλες ερευνητικές δράσεις του παρελθόντος¹². Τονίζεται δε ο ολοένα και σημαντικότερος ρόλος τεχνικών μέσων εκτός του θαλασσίου περιβάλλοντος (όπως οι δορυφόροι) κυρίως για την ομαλή λειτουργία των δικτύων πληροφορίας.

Τα σύνορα της θάλασσας και η ιστορική τους εξέλιξη Μέρος I: Mare Liberum ή Mare Clausum?

Μπορεί σήμερα το γεγονός ότι η θάλασσα είναι χωρισμένη σε τμήματα που ανήκουν σε κάποιο κράτος και σε άλλα που δεν ανήκουν σε κανένα να φαίνεται λογικό ή ακόμα και αυτονόητο, όμως τα πράγματα δεν ήταν πάντα έτσι. Για την ακρίβεια, το ερώτημα “Ποιος ελέγχει τη θάλασσα;” ταλαιπωρούσε επί αιώνες το νομικό, πολιτικό και οικονομικό κόσμο.



Η αναζήτηση για τις πρώτες σκέψεις γύρω από τη νομική φύση της θάλασσας μας οδηγεί στην εποχή του Ιουστινιανού, ο οποίος στο έργο του “Εισηγήσεις” έγραφε ότι, σύμφωνα με το νόμο της φύσης, αγαθά όπως ο αέρας, το τρεχούμενο νερό, η θάλασσα και συνεπώς η ακτή είναι κοινά για όλους. Ωστόσο, τόσο η Αρχαία Ρώμη όσο και τα Ιταλικά κρατίδια που τη διαδέχθηκαν διεκδικούσαν μέρος της θάλασσας ως δικό τους.

Κατά τη διάρκεια του Μεσαίωνα, οι βασιλιάδες των δυνατών ευρωπαϊκών κρατών επεκτείνανε την κυριαρχία τους σε τεράστια τμήματα των ωκεανών, ισχυριζόμενοι μάλιστα ότι έχουν αποκλειστικό δικαίωμα ναυσιπλοΐας σε αυτές. Ιδιαίτερα

Η παραδοσιακού τύπου έρευνα, με πλωτά μέσα και με ανθρώπινη παρουσία, γίνεται σε προγράμματα μικρότερης κλίμακας και για πιο συγκεκριμένα ερευνητικά ζητούμενα, μετρήσεις καθώς και για έρευνα σχετιζόμενη με τους βιολογικούς πόρους. Αυτό φυσικά δε σημαίνει ότι έχει μικρότερη σημασία για την ανθρώπινη γνώση για το θαλάσσιο περιβάλλον αλλά ότι έχει πλέον διαφορετικό προσανατολισμό με βάση και τις σύγχρονες διαθέσιμες τεχνολογίες.

προκλητική ήταν η στάση της Πορτογαλίας και της Ισπανίας που, βασισμένες στη Συνθήκη Τορντεσίγιας που έγινε μετά τις ανακαλύψεις του Κολόμβου, διεκδικούσαν ολόκληρους ωκεανούς για αποκλειστική χρήση από τα πλοία τους.

Μια πρώτη αντίδραση σε αυτές τις διεκδικήσεις ήρθε από ένα νεαρό Ολλανδό νομικό, τον Hugo Grotius, ο οποίος, το 1609, δημοσίευσε το έργο του *Mare Liberum* για να αντιδράσει στο μονοπώλιο των Πορτογάλων στον Ινδικό Ωκεανό. Υποστήριξε λοιπόν ότι “εκτός από την έκταση της θάλασσας που είναι ορατή από τη στεριά...η θάλασσα είναι κοινή σε όλους διότι ... είναι έτσι φτιαγμένη ώστε να χρησιμοποιείται από όλους είτε δούμε το θέμα από την πλευρά της ναυσιπλοΐας είτε από αυτήν της αλιείας”.



Πέρα από την Πορτογαλία, από τις θέσεις του Grotius θίχτηκαν και άλλα κράτη, όπως η Μεγάλη Βρετανία, που επίσης διεκδικούσε δικαιώματα στη θάλασσα. Έτσι, η απάντηση στον Grotius ήρθε το 1635 από τον Βρετανό νομικό John Selden που υποστήριξε ότι οποιαδήποτε θάλασσα μπορεί να είναι αντικείμενο εθνικής κυριαρχίας.

Ωστόσο, στα τέλη του 18^{ου} αιώνα, τα ισχυρά Ευρωπαϊκά κράτη και ιδιαίτερα η Μεγάλη Βρετανία είχαν εξελιχθεί σε αποικιακές αυτοκρατορίες, ενώ

¹²Για μία αρκετά αναλυτική καταγραφή των ερευνητικών προγραμμάτων του παρελθόντος βλ. <http://www.oceansatlas.org/>



είχε ήδη ξεκινήσει στην Ευρώπη η βιομηχανική επανάσταση. Οι απαιτήσεις της αγοράς διέτασαν ανοιχτές θάλασσες και ελεύθερη διακίνηση αγαθών. Έτσι, περίπου 200 χρόνια μετά την κυκλοφορία του *Mare Liberum*, η θεωρία του Grotius για την ελευθερία των θαλασσών πέρα από τα κοντινά στην ακτή ύδατα θεωρούνταν πλέον αδιαφιλονίκητος κανόνας.



Το επόμενο πρόβλημα που προέκυψε ήταν το εύρος της κοντινής του θάλασσας που κάθε κράτος δικαιούνταν να θεωρεί δική του και για ποιες χρήσεις.

Η πρώτη επιστημονική εργασία πάνω στο παραπάνω θέμα αποδίδεται και πάλι σε έναν Ολλανδό, τον van Bynkershoek, ο οποίος ήδη το 1702 είχε διατυπώσει τον κανόνα της ρίψης του κανονιού, δηλαδή ότι ένα κράτος δικαιούται να ελέγχει τόση έκταση από την κοντινή του θάλασσα όσο φτάνει το βλήμα ενός κανονιού. Πιστεύεται ότι ο κανόνας αυτός εξελίχθηκε στη συνέχεια στον “κανόνα των 3 μιλίων”, ο οποίος φαίνεται ότι για μεγάλο χρονικό διάστημα αποτέλεσε “εθιμικό δίκαιο”, δηλαδή πρακτική που εφαρμοζόταν από όλους χωρίς όμως να έχει συμφωνηθεί επίσημα σε κάποιο νομικό έγγραφο.

Οι πρώτες προσπάθειες για μια διεθνή συμφωνία πάνω στο καθεστώς των ωκεανών σημειώθηκαν στις αρχές του 20^{ου} αιώνα, αλλά οι δύο Παγκόσμιοι Πόλεμοι που ακολούθησαν σταμάτησαν την πρόοδο τους. Ραγδαίες εξελίξεις μετά το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου επέβαλαν όμως μια γρήγορη νομική λύση για την οριοθέτηση των θαλασσών.

Συγκεκριμένα, το 1945, ο Πρόεδρος των Ηνωμένων Πολιτειών, Χ. Τρούμαν, δήλωσε ότι η χώρα του θεωρεί δική της το φυσικό πλούτο που υπάρχει στην υφαλοκρηπίδα της, δηλαδή τη φυσική προέκταση της ακτής της κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας. Δήλωσε, όμως, ότι τα νερά πάνω από την υφαλοκρηπίδα παραμένουν ανοιχτά σε

όλους. Ωστόσο, διακήρυξε το δικαίωμα των Ηνωμένων Πολιτειών να δημιουργήσουν ζώνες για αλιευτικούς σκοπούς.

Το παράδειγμα των Ηνωμένων Πολιτειών ακολούθησαν και άλλες χώρες, ενώ κάποιες της Λατινικής Αμερικής διεκδίκησαν και τα νερά πάνω από την υφαλοκρηπίδα τους για αποκλειστική χρήση.

Ήταν πλέον φανερό ότι τα κράτη έπρεπε να συμφωνήσουν σε ένα κοινό καθεστώς για όλη τη θάλασσα. Για το σκοπό αυτό, το 1958 έγινε ένα μεγάλο Συνέδριο στη Γενεύη που υιοθέτησε 4 Συνθήκες: τη “Συνθήκη για τη Χωρική Θάλασσα και τη Συνορεύουσα Ζώνη”, τη “Συνθήκη για την Ανοιχτή Θάλασσα”, τη “Συνθήκη για την Υφαλοκρηπίδα” και τη “Συνθήκη για το Ψάρεμα και τη Συντήρηση των Ζωντανών Αποθεμάτων της Ανοιχτής Θάλασσας”. Οι συνθήκες αυτές μετέτρεψαν σε κανόνες δικαίου υπάρχουσες πρακτικές και προσπάθησαν να θέσουν κανόνες για κάποιες νέες.



Οι συνθήκες της Γενεύης δεν κατάφεραν όμως να δώσουν λύση στα πιο δύσκολα προβλήματα που ήταν το πόσο ακριβώς θα είναι το εύρος της χωρικής θάλασσας, δηλαδή της θάλασσας που είναι ακριβώς δίπλα στην ακτή, και αν θα υπάρχει κάποια αποκλειστική ζώνη για την αλιεία, δηλαδή μια θαλάσσια ζώνη όπου το ψάρεμα θα επιτρέπεται μόνο στο παράκτιο κράτος.

Τη δεκαετία του 1960, η τεχνολογική πρόοδος γέννησε σε πολλά ισχυρά κράτη την ελπίδα ότι σύντομα θα είναι σε θέση να εκμεταλλευτούν τους φυσικούς πόρους που βρίσκονται στον πυθμένα των ωκεανών. Την ανησυχία των μικρότερων κρατών για τις συνέπειες που θα μπορούσε να έχει κάτι τέτοιο εξέφρασε το 1967 ο αντιπρόσωπος της Μάλτας στον Οργανισμό Ηνωμένων Εθνών, Arvid Pardo, ο οποίος ζήτησε από τα κράτη να ανακηρύξουν τον πυθμένα των ωκεανών που δεν ανήκει σε κανένα κράτος ως “Κοινή Κληρονομιά της Ανθρωπότητας” που θα χρησιμοποιείται μόνο προς όφελός της. Το αίτημα αυτό έγινε δεκτό το 1970 με μια ιστορική απόφαση των Ηνωμένων Εθνών.

(Συνεχίζεται στη σελ. 7)



Την παραπάνω ιστορική εξέλιξη ακολούθησε το μεγάλο Συνέδριο του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας στο Καράκας. Το Συνέδριο αυτό διήρκεσε από το 1974 μέχρι το 1982, όποτε κατάφερε να υιοθετήσει τη Σύμβαση του ΟΗΕ για το **Δίκαιο της Θάλασσας**, η οποία αποτελεί ένα “Σύνταγμα”

για τους ωκεανούς καθορίζοντας όχι μόνο το πώς χωρίζονται οι ωκεανοί, αλλά και την επιτρεπτή τους χρήση.

(Ακολουθεί στο επόμενο Περιεχόμενο Μέρος II: Οι Θαλάσσιες Ζώνες)

Ιστιοπλοΐα: χιλιάδες χρόνια ελληνικής παράδοσης

Η ιστιοπλοΐα είναι η τέχνη του αρμενίσματος στο νερό χρησιμοποιώντας ως αποκλειστική κινητήρια δύναμη τον άνεμο. Το όνομά της είναι σύνθετο, από το *ιστίο* + *πλους*, δηλαδή η πλεύση με την χρήση του πανιού. Τα πανιά δένονται στα κατάρτια (ιστούς), και με τη βοήθεια του αέρα τα σκάφη που ονομάζονται ιστιοφόρα αρμενίζουν στις θάλασσες όλου του κόσμου. Σήμερα, τα ιστιοφόρα σκάφη μόνο στην όψη θυμίζουν τα αρχαία σκαριά καθώς ο εξοπλισμός και τα συστήματα τους είναι πλέον προηγμένης τεχνολογίας.



ατμόσφαιρα που σπάνια παρουσίαζε τυφώνες ή πολύ ισχυρές θύελλες.

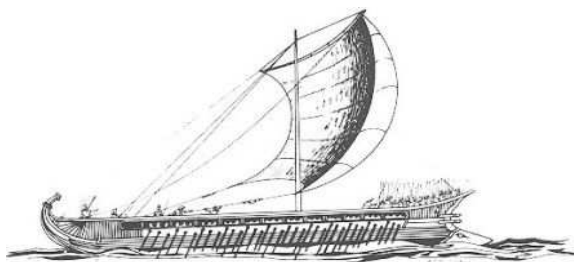
Ένα τέτοιο περιβάλλον δημιουργεί ένα πιο ελεύθερο πνεύμα, ενισχύει τη φαντασία και κάνει τον άνθρωπο αισιόδοξο, φιλελεύθερο και τολμηρό. Με άλλα λόγια, υπήρξαν οι κατάλληλες προϋποθέσεις για τους Έλληνες να δημιουργήσουν ναυτική παράδοση και να αναπτυχθούν σε ικανούς και έμπειρους ναυτικούς της Μεσογείου. Έτσι, στην αρχαιότητα, η ιστιοπλοΐα χρησιμοποιούταν ουσιαστικά ως μέσο μεταφοράς μέσα από το οποίο ωρίμασε μετέπειτα η

ελληνική ναυτιλία.

Η ναυτική παράδοση της Ελλάδας αποτυπώνεται από αρχαιστάτους χρόνους τόσο στα έργα των ιστορικών της όσο και στα ευρήματα που έχουν βρεθεί και εκτίθενται σε πολλά Ναυτικά Μουσεία της χώρας μας. Οι Έλληνες θεωρούσαν τη θάλασσα φιλικό περιβάλλον ενώ παράλληλα εκτιμούσαν τις ιδιοτροπίες της. Πολύ γρήγορα συνειδητοποίησαν ότι η θάλασσα μπορούσε να τους προσφέρει έναν τρόπο ζωής που συνδυάζει την ελευθερία της κίνησης με αυτήν του πνεύματος. Η ανάπτυξη της ναυτικής τέχνης ήταν για τους Έλληνες φυσικό επόμενο της τοπογραφίας της Ελλάδας, τη γεωγραφικής της θέσης και του κλίματός της.

Ήταν φυσικό ότι η απέραντη ακτογραμμή, τα φυσικά λιμάνια, οι κόλποι και οι παραλίες θα ενέπνεαν στους Έλληνες αγάπη για τη θάλασσα. Η γεωγραφική θέση της Ελλάδας στο σταυροδρόμι των αρχαιότερων θαλάσσιων οδών αποτελούσε σαφώς μεγάλο πλεονέκτημα. Οι αποστάσεις δεν ήταν μεγάλες ενώ οι συνθήκες ήταν ιδανικές καθώς το ελληνικό κλίμα, αν και ποικίλο, είχε συνήθως ευχάριστες θερμοκρασίες με γαλάζιο ουρανό και τον ήλιο σχεδόν μια μόνιμη πηγή φωτός και καθαρή

Ένα από τα σημαντικότερα σκάφη της αρχαιότητας, που πρωταγωνίστησε στο εμπόριο και σε πολλές σημαντικές μάχες ήταν η Τριήρης. Ήταν ένα ταχύτατο πλοίο, του οποίου ο τύπος εξελίχθηκε στον αρχαίο ελλαδικό χώρο, αρχικά στην Κόρινθο, από τη Διήρη. Η Τριήρης κυριαρχούσε στις ελληνικές αποικίες της Μ. Ασίας, στην Κύπρο και τη Φοινίκη και λόγω της γενικευμένης χρήσης της χαρακτηρίστηκε ως μεσογειακή τεχνολογία της εποχής. Η Τριήρης ήταν πλοίο μακρόστενο, ταχύ, χαμηλό, με ρηχή καρίνα και γενικά σχετικά ελαφριά και απλή συνολική κατασκευή με τρεις σειρές κωπηλατών, που στον ελληνικό χώρο κατανέμονταν σε ισάριθμα καταστρώματα (τρίκροτες τριήρεις). Το σκάφος αυτό μπορούσε να καλύψει απόσταση 100 χιλιομέτρων ημερησίως χρησιμεύοντας τόσο ως εμπορικό, όσο και ως πολεμικό σκάφος, όπως και τελικά καθιερώθηκε.



(Συνεχίζεται στη σελ. 8)



Ωστόσο, σε κάποιες αναφορές γίνεται λόγος και για αγώνες ιστιοπλοΐας. Για παράδειγμα, ο ιστορικός Πausανίας αναφέρει στα «Κορινθιακά», ότι κατά τον 2^ο π.Χ. αιώνα στην Ερμιόνη, στο ναό της Αφροδίτης, γίνονταν κολυμβητικοί και ιστιοπλοϊκοί αγώνες, προς τιμή του Διονύσου Μελαναΐγιδος. Η ιστιοπλοΐα λοιπόν, λογικό ήταν να αποτελεί ένα άθλημα άρρηκτα συνδεδεμένο με την Ελλάδα, από παλαιωτάτων χρόνων.

Σήμερα, είναι ένα από τα δημοφιλέστερα αθλήματα και χιλιάδες Έλληνες ασκούνται συστηματικά σε όλους τους τύπους ιστιοπλοϊκών σκαφών. Εκτός από απλούς αθλητές, έχουμε και πρωταθλητές, καθώς και παγκόσμιες διακρί-



σεις που μας κάνουν περήφανους! Την τελευταία 20ετία, οι δοκιμές στους εξοπλισμούς έχουν ως αποτέλεσμα τη δημιουργία νέων σκαφών, στα οποία αντανακλώνται οι εξελίξεις του αθλητισμού.

Οι Έλληνες, περισσότερο από οποιονδήποτε λαό στον κόσμο, παρέμειναν συνδεδεμένοι με τη ναυτική παράδοση καθ' όλη την διάρκεια της ιστορίας τους και εκφράζουν την αγάπη τους για την θάλασσα σαν να πρόκειται για προέκταση του ίδιου τους του εαυτού καθώς τους γεμίζει συγκινήσεις του σώματος και τους πνεύματος.


Από την παραπάνω σύντομη ιστορική αναδρομή καταλαβαίνουμε την έντονη επαφή του ελληνικού λαού με το θαλάσσιο στοιχείο. Με την πάροδο των ετών η επαφή αυτή άλλαξε πολλές μορφές μα παρέμεινε το ίδιο δυνατή.

Πηγές:

1. Βικιπαιδεία - <http://el.wikipedia.org>
2. Πανελληνίος Όμιλος Ιστιοπλοΐας Ανοικτής Θαλάσσης - http://www.horc.gr/themata.php?thema_id=3&lang=1
3. Ancient Greek Methods of Boating and Sailing - <http://atschool.eduweb.co.uk/sirrobbhitch.suffolk/portland%20state%20university%20greek%20civilization%20home%20page%20v2/docs/7/kenny.html>

To link του μήνα

- ♦ Έκθεση Ευρωπαϊκής Επιτροπής και Ευρωπαϊκού Οργανισμού περιβάλλοντος για την ποιότητα των υδάτων κολύμβησης <http://www.eea.europa.eu/el/pressroom/newsreleases/periballon-i-poiotita-ton-ydaton>

	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΝΩΣΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ HELLENIC MARINE ENVIRONMENT PROTECTION ASSOCIATION
HELMEPA*	
✉	Περγάμου 5, 171 21 Ν. Σμύρνη - Αθήνα
☎	210 93.43.088
☎	210 93.53.847
✉	helmepa@helmepa.gr - www.helmepa.gr
Ιδιοκτήτης:	HELMEPA
Εκδότης:	Δημήτρης Κ. Μητσάτσος
Διεύθυνση Σύνταξης:	Κριστιάνα Πρεκεζέ
Κείμενα Τεύχους:	Σταματική Αντωνάκου, Ναυτίλος Τηλέμαχος Μπούρτζης, Έλσα Μπατσάρα, Ελεονώρα Αναγνωστοπούλου
Σχεδιασμός:	Κωνσταντίνος Ανδρεάδης
Σελιδοποίηση:	Σταματική Αντωνάκου

