



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ
ΣΧΟΛΗ ΑΝΘΡΩΠΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών:
«Διακυβέρνηση, Ανάπτυξη & Ασφάλεια στην Μεσόγειο»

Ρόδος 22.04.2019

Διπλωματική Εργασία

**«Η Έρευνα και Διάσωση στον θαλάσσιο χώρο ευθύνης της
Ελλάδας στο Αιγαίο Πέλαγος»**

Επιβλέπων: Στριμπής Ιωάννης, Επίκουρος Καθηγητής Πανεπιστημίου Αιγαίου

Συνεπιβλέποντες: Σεϊμένης Ιωάννης, Καθηγητής Πανεπιστημίου Αιγαίου

Μαγκλιβέρας Κωνσταντίνος, Καθηγητής Πανεπιστημίου Αιγαίου

Επιμέλεια: Κατσίκας Σ. Κωνσταντίνος

A.M. 4332017005

Διπλωματική Εργασία υποβληθείσα στο Τμήμα Μεσογειακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Αιγαίου ως μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης στη «Διακυβέρνηση, Ανάπτυξη & Ασφάλεια στη Μεσόγειο»

Δήλωση αυθεντικότητας/ζητήματα copyright

Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1. Αεροναυτική Έρευνα και Διάσωση.....	15
Εικόνα 2. Ναυτική Έρευνα και Διάσωση.....	16
Εικόνα 3. Υποβρύχια Έρευνα και Διάσωση.....	16
Εικόνα 4. FIR Αθηνών.....	25
Εικόνα 5. FIR Αθηνών και γειτονικά FIR.....	27
Εικόνα 6. Η προτομή του Σμηναγού Κωνσταντίνου Ηλιάκη.....	40
Εικόνα 7. Ο τόπος του συμβάντος.....	41
Εικόνα 8. Ο ήρωας Σμηναγός Κωνσταντίνος Ηλιάκης.....	42
Εικόνα 9. Δορυφορικά Συστήματα LEOSAR & GEOSAR.....	51
Εικόνα 10. Εθνικό Σύστημα VTMISS.....	52
Εικόνα 11. Το σύστημα AIS.....	53
Εικόνα 12. Ηλεκτρονικά Συστήματα Απεικόνισης Χαρτών και Πληροφοριών.....	53
Εικόνα 13. Το σύστημα εντοπισμού και παρακολούθησης σε μεγάλη απόσταση (Long-Range Identification and Tracking System- LRIT).....	54
Εικόνα 14. Το ολοκληρωμένο θαλάσσιο περιβάλλον δεδομένων (Integrated Maritime Data Environment-IMDatE).....	55
Εικόνα 15. Συμβάντα ΕΚΣΕΔ 2014 – 2018 (Εντός FIR/SRR). Πηγή: ΕΚΣΕΔ.....	58
Εικόνα 16. Συμβάντα ΕΚΣΕΔ 2014 – 2018 (Εκτός FIR/SRR). Πηγή: ΕΚΣΕΔ.....	58
Εικόνα 17. Άτομα που παρασχέθηκε βοήθεια 2014 – 2018 (Εντός + Εκτός FIR/SRR).....	59
Εικόνα 18. Κατανομή ανά τύπο και αριθμό συμβάντων ΕΚΣΕΔ 2018.....	59
Εικόνα 19. Κατανομή περιστατικών ΕΚΣΕΔ ανά είδος συμβάντος.....	60
Εικόνα 20. Κατανομή ανά μήνα Συμβάντων ΕΚΣΕΔ 2018 Εντός και Εκτός SRR.....	61
Εικόνα 21. Κατανομή ανά μήνα Συμβάντων & Ατόμων που παρασχέθηκε βοήθεια ΕΚΣΕΔ 2018....	61
Εικόνα 22. Κατανομή ανά μήνα συμβάντων ΕΚΣΕΔ 2018.....	61
Εικόνα 23. Αποστολές εναέριων μέσων ΛΣ – ΕΛ.ΑΚΤ. 2018.....	62
Εικόνα 24. Σύνολο στατιστικών στοιχείων ΕΚΣΕΔ 2018.....	62
Εικόνα 25. Συμμετοχή εναέριων μέσων 2018.....	63
Εικόνα 26. Περιστατικά 2018.....	63
Εικόνα 27. Έξοδοι 2018.....	64
Εικόνα 28. Ωρες πτήσης 2018.....	64
Εικόνα 29. Αριθμός εκπομπών ραδιοφάρων 2018.....	65

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ	4
ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ	5
ΠΕΡΙΛΗΨΗ	7
ABSTRACT	9
ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ.....	10
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	13
1. ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ	14
1.1 Εννοιολογική προσέγγιση του όρου έρευνας και διάσωσης	14
1.2 Τύποι έρευνας και διάσωσης	14
1.2.1 Αεροναυτική έρευνα και διάσωση.....	15
1.2.2 Ναυτική έρευνα και διάσωση.....	15
1.2.3. Υποβρύχια έρευνα και διάσωση.....	16
2.ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΕΡΕΥΝΑ & ΔΙΑΣΩΣΗ.....	17
2.1 Το Διεθνές Νομικό Καθεστώς	17
2.1.1 Η Σύμβαση του Σικάγο	17
2.1.2 Η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης ζωής στη Θάλασσα (Safety of Life at Sea- SOLAS)	18
2.1.3 Η Διεθνής Σύμβαση του Αμβούργου για την θαλάσσια έρευνα και διάσωση (Search and Rescue – SAR)	18
2.1.4 Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (United Nations Convention on the Law of the Sea- UNCLOS).....	19
2.2 Το Εθνικό Νομικό Καθεστώς	19
2.2.1 Ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου.....	19
2.2.2 Ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου	20
2.2.3 Ο Κώδικας Αεροπορικού Δικαίου.....	20
2.2.4 Ο Στρατιωτικός Ποινικός Κώδικας	21
2.2.5 Ο Ποινικός Κώδικας	21
2.2.6 Ο Νόμος 1844/89 (ΦΕΚ 100Α /25-04-1989)	21
2.3 Οι απορρέουσες από τη Νομοθεσία υποχρεώσεις	22
2.3.1 Οι Υποχρεώσεις των Πλοιάρχων.....	22
2.3.2 Οι Υποχρεώσεις των Εθνικών Κυβερνήσεων	23
3.Η ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ	25
3.1 Το Ελληνικό FIR	25
3.2 Ιδιομορφίες και ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του ελληνικού χώρου ευθύνης	27
3.3 Η ΕΛΛΗΝΟΤΟΥΡΚΙΚΗ ΔΙΑΦΟΡΑ ΣΤΗΝ ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗ ΣΤΟ ΑΙΓΑΙΟ ΚΑΙ ΣΤΑ ΟΡΙΑ ΤΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΕΥΘΥΝΗΣ.....	28

3.3.1	Ιστορική αναδρομή	28
3.3.2	Παραβάσεις Εθνικού Εναερίου Χώρου & Παραβάσεις Κανόνων Εναέριας Κυκλοφορίας: Εννοιολογική προσέγγιση	32
3.3.3	Η τουρκική αμφισβήτηση για την Έρευνα και Διάσωση στο Αιγαίο	37
3.4	Μελέτη Περίπτωσης: Έρευνα και Διάσωση στο Αιγαίο “Υπόθεση Ηλιάκη” στις 23-05-2006	39
3.4.1	Ο Σμηναγός Κωνσταντίνος Ηλιάκης.....	39
3.4.2	Το χρονικό της τραγωδίας στις 23-05-2006.....	40
3.4.3	Η διάσωση του Τούρκου πιλότου	42
3.4.4	Το Ελληνικό Πόρισμα	43
3.4.5	Η Τούρκικη Εκδοχή	43
3.4.6	Η αποτίμηση του γεγονότος.....	44
4.	ΟΙ ΑΡΜΟΔΙΟΙ ΦΟΡΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΕΡΕΥΝΑ & ΔΙΑΣΩΣΗ, ΤΑ ΜΕΣΑ ΚΑΙ ΤΑ ΟΡΓΑΝΑ ΤΟΥΣ	46
4.1	Το ενιαίο κέντρο έρευνας & διάσωσης (ΕΚΣΕΔ).....	46
4.1.1	Περιστατικά ενεργοποίησης του ΕΚΣΕΔ	47
4.2	Το Ελληνικό Κέντρο Ελέγχου Αποστολών (Ε.Κ.Ε.Α.) / Greek Mission Control Centre (GRMCC) του Συστήματος COSPAS - SARSAT	48
4.3	Τα πληροφοριακά μέσα του ΕΚΣΕΔ.....	48
4.3.1	Το Σύστημα COSPAS-SARSAT.....	48
4.3.2	Το σύστημα δορυφόρων LEOSAR – GEOSAR.....	50
4.3.3	Τα Κέντρα Ελέγχου και Διαχείρισης Θαλάσσιας Κυκλοφορίας(Vessel Traffic Management Information System- VTMISS).....	51
4.3.4	<i>Το Αυτόματο Σύστημα Αναγνώρισεως, (Automatic Identification System – AIS).....</i>	52
4.3.5	<i>Τα Ηλεκτρονικά Συστήματα Απεικόνισης Χαρτών και Πληροφοριών (Electronic Chart Display and Information Systems-ECDIS)</i>	53
4.3.6	Το σύστημα εντοπισμού και παρακολούθησης σε μεγάλη απόσταση (<i>Long-Range Identification and Tracking System- LRIT</i>).....	54
4.3.7	Το ολοκληρωμένο θαλάσσιο περιβάλλον δεδομένων (Integrated Maritime Data Environment– IMDatE)	54
4.4	Τα επιχειρησιακά μέσα του ΕΚΣΕΔ για την θαλάσσια έρευνα και διάσωση	55
4.4.1	Τα Πλωτά Μέσα	55
4.4.2	Η υπηρεσία εναέριων μέσων του Λιμενικού Σώματος.....	56
4.4.3	Η Υπηρεσία Συνδέσμων-Διασωστών.....	56
4.4.4	Η μονάδα υποβρυχίων αποστολών (ΜΥΑ)	57
5.	ΤΟ ΕΡΓΟ ΤΟΥ ΕΚΣΕΔ – ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ 2018	58
	ΣΥΖΗΤΗΣΗ - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	66
	ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	68

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα μεταπτυχιακή εργασία έχει στόχο να παρουσιάσει το ισχύον νομικό καθεστώς των επιχειρήσεων Έρευνας και Διάσωσης στη χώρα μας εν γένει και πιο συγκεκριμένα το καθεστώς επιχειρήσεων θαλάσσιας Έρευνας και Διάσωσης στο Αιγαίο.

Η εργασία αυτή αποτελείται από πέντε κεφάλαια, στα οποία γίνεται η εννοιολογική προσέγγιση και περιγράφονται αναλυτικά οι ενέργειες που γίνονται σε περιπτώσεις ναυαγίων ή κινδυνευόντων σκαφών και ανθρώπων στη θάλασσα εντός των χωρικών υδάτων της Περιοχής Πληροφόρησης Πτήσεων Αθηνών (FIR Αθηνών), σύμφωνα με τις Διεθνείς Συμβάσεις και τους Κανονισμούς μεταξύ Κρατών-Μελών. Παράλληλα, γίνεται αναφορά στον ρόλο και τις θέσεις της Τουρκίας σε περιστατικά τέτοιου είδους, την αμφισβήτηση των ελληνικών σχετικών αρμοδιοτήτων στον θαλάσσιο και εναέριο χώρο του Αιγαίου εντός του FIR Αθηνών, αλλά και τις εν γένει σχέσεις μεταξύ των δύο χωρών (Ελλάδας–Τουρκίας).

Πιο αναλυτικά:

Στο πρώτο Κεφάλαιο, επιχειρείται η εννοιολογική προσέγγιση των όρων έρευνα και διάσωση και αναλύονται τα είδη Έρευνας και Διάσωσης.

Στο δεύτερο Κεφάλαιο πραγματοποιείται η ιστορική αναδρομή για το νομικό καθεστώς των Επιχειρήσεων Έρευνας και Διάσωσης της χώρας μας, το διεθνές και εθνικό νομικό πλαίσιο από το οποίο διέπεται και πως σύμφωνα με αυτό ανατέθηκε στην Ελλάδα η άσκηση αρμοδιότητας της Έρευνας και Διάσωσης στο FIR Αθηνών.

Στο τρίτο Κεφάλαιο αναπτύσσεται η έννοια του Διεθνούς και εθνικού εναερίου χώρου και βάσει αυτού παρουσιάζεται ο καθορισμός της Περιοχής Πληροφόρησης Πτήσεων για το FIR Αθηνών καθώς και η περιοχή ευθύνης για επιχειρήσεις Έρευνας και Διάσωσης (επιχειρήσεις SAR) εντός του FIR Αθηνών. Επίσης, παρουσιάζεται η στάση της Τουρκίας έναντι της ελληνικής πλευράς στα θέματα επιχειρήσεων Έρευνας και Διάσωσης. Ιδιαίτερη αναφορά γίνεται σε μια ιδιαίτερη επιχείρηση Έρευνας και Διάσωσης στο Αιγαίο, της “Περίπτωσης του Σμηναγού Π.Α. Κωνσταντίνου Ηλιάκη”. Η συγκεκριμένη επιχείρηση Έρευνας και Διάσωσης ήταν ιδιαίτερη και εθνικού χαρακτήρα καθώς ενεπλάκησαν και στρατιωτικές δυνάμεις Ελλάδας και Τουρκίας έπειτα από σύγκρουση αεροσκαφών στον αέρα και κατάληξη τους στην θάλασσα.

Στο τέταρτο Κεφάλαιο αναφέρεται στον ρόλο, την αποστολή, τις αρμοδιότητες και τα μέσα του Ενιαίου Κέντρου Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (ΕΚΣΕΔ).

Τέλος, στο πέμπτο Κεφάλαιο παρουσιάζονται ενδεικτικά τα στατιστικά στοιχεία διαχείρισης περιστατικών Έρευνας και Διάσωσης του 2018 από το ΕΚΣΕΔ.

Λέξεις κλειδιά: έρευνα και διάσωση, αεροπορική και ναυτική έρευνα, διεθνής ναυτιλιακός οργανισμός, σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, περιοχή πληροφόρησης πτήσεων, ενιαίο κέντρο συντονισμού έρευνας και διάσωσης, διεθνείς σχέσεις Ελλάδα-Τουρκίας.

Key words: Search and Rescue, International Maritime Organization (IMO), convention on the safety of human life at sea (SOLAS), flight information area (FIR), Joint Rescue Coordination Center (JRCC), international relations between Greece and Turkey.

ABSTRACT

This post-graduate thesis aims at presenting the current legal status of Research and Rescues in our country and more specifically the research and rescue in the Aegean Sea.

This thesis consists of five chapters that describe the actions taken in case of shipwrecks or ships in danger and people in danger at sea within Athens Flight Information Area (FIR Athens), in accordance with the International Conventions and the Regulations between Member States. Specific reference is made to the role and the positions of Turkey in such incidents, against Greek responsibilities in the Aegean Sea and air space within the FIR Athens, as well as the general relations between the two countries (Greece and Turkey).

Specifically, the first chapter describes and analyzes the conceptual approach of Research and Rescue.

The second chapter describes the historical review of the legal status of the Research and Rescue of our country, the international and national legal framework, and the assignment of the Research and Rescue competence to the FIR Athens.

The third chapter develops the concept of international and national airspace and presents on this basis the definition of the Flight Information Area for Athens FIR and the area of responsibility for SAR operations within FIR Athens. Moreover, it describes Turkey's attitude towards the Greek side in Research and Rescue operations. Particular reference is also made to a special Research and Rescue operation in the Aegean, "The case of Captain HAF Konstantinos Iliakis". This search and rescue operation was a specific case because military forces were involved between Greece and Turkey, after an airplane collision in the air and crash in the sea.

The fourth chapter refers to the role, mission and competences of the Joint Rescue Coordination Center.

Finally, the fifth Chapter illustrates the statistics of the rescue cases of Joint Rescue Coordination Center in 2018.

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

Α.Ε.Ν. Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού
Α/Κ Αλιευτικό Σκάφος
Α.Λ.Σ. Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος
Α/Ν Αεροναυαγοσωστικά Μέσα
Α.Ο.Ζ. Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη
Β.Δ. Βασιλικό Διάταγμα
Γ.Γ.Α.Ν. Γενική Γραμματεία Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας
Γ.Ε.Α. Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας
Γ.Ε.Ν. Γενικό Επιτελείο Ναυτικού
Γ.Γ.Π.Π Γενική Γραμματεία Πολιτικής Προστασίας
Γ.Ε.Ε.Θ.Α. Γενικό Επιτελείο Εθνικής Άμυνας
Δ.Α.Ν. Διεύθυνση Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας
Δ.Σ.Δ.Θ. Διεθνής Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας
Ε.Α.Π. Εγχειρίδιο Αεροναυτικών Πληροφοριών
Ε.Α.Ν. Εγχειρίδιο Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας
Ε/Γ Επιβατηγό πλοίο
Ε/Γ-Ο/Γ Επιβατηγό Οχηματαγωγό πλοίο
Ε.Δ. Ένοπλες Δυνάμεις
Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας & Διάσωσης
Ε.Μ.Α.Κ. Ειδική Μονάδα Αντιμετώπισης Καταστροφών
Κ.Α.Δ. Κώδικας Αεροπορικού Δικαίου
Κ.Δ.Ν.Δ Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου
Κ.ΕΠΙΧ. Κέντρο Επιχειρήσεων
Κ.Ι.Ν.Δ. Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου
Κ-Μ Κράτος- Μέλος
Κ.ΟΜ.Α.Κ. Κινητή Ομάδα Αντιμετώπισης Καταστροφών
Κ.Υ.Α Κοινή Υπουργική Απόφαση
Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. Λιμενικό Σώμα-Ελληνική Ακτοφυλακή
Ν. Νόμος
Ν/Γ Ναυαγοσωστικό σκάφος
Ν.Δ. Νομοθετικό Διάταγμα
ν.μ. Ναυτικό μίλι

Π.Α. Πολεμική Αεροπορία
Π.Δ. Προεδρικό Διάταγμα
Π.Κ. Ποινικός Κώδικας
Π.Ν. Πολεμικό Ναυτικό
Π.Υ. Πυροσβεστική Υπηρεσία
Ρ/Κ Ρυμουλκό πλοίο
Σ.Π.Κ. Στρατιωτικός Ποινικός Κώδικας
Υ.Α. Υπουργική Απόφαση
Υ.Ε.Ν . Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας
Υ.Π.Α. Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας
Υ.ΕΘ.Α Υπουργείο Εθνικής Άμυνας
ΥΠ.ΕΞ Υπουργείο Εξωτερικών
Φ/Γ Φορτηγό Πλοίο
Φ.Ε.Κ. Φύλλο Εφημερίδας της Κυβέρνησης

ΑΓΓΛΙΚΕΣ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

ACC Area Control Center
ATCC Air Traffic Control Center
ATS Air Traffic Service
CAA Civil Aviation Authority
CCIS Command and Control Information System
CINA ή ICAN International Commission of Air Navigation
IATA International Air Transportation Association
ICAO International Civil Aviation Organization
COSPAS Cosmicheskaya Systyema Poiska Avariynich Sudoc (Space System for the Search of Vessels in Distress)
EUROSUR European Border Surveillance System
FIC Flight Information Center
FIR Flight Information Region
GMDSS Global Maritime Distress and Safety System
IALA International Association of Lighthouses Authorities
IAMSAR Manual International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual
IMO International Maritime Organization
IMOSAR Manual International Maritime Organization Search and Rescue Manual

LRIT Long Range Identification and Trafficking of Ships
JRCC Joint Coordination Center
MERSAR Merchant Ship Search and Rescue
MSC Maritime Safety Committee
NAVTEX Navigation Telex
NOTAM Notice to Air Men
RCC Rescue Coordination Center
RSC Rescue Sub center
SAR Search and Rescue
SARIS Search and Rescue Information System
SOLAS Safety on Life at Sea
SRR Search and Rescue Region
UNCLOS United Nations Convention on the Law of the Sea
VTS Vessel Traffic Service
VTMIS Vessel Trafficking Management and Information System

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ζωή είναι το πολυτιμότερο αγαθό του ανθρώπου και η προστασία της αποτελεί ύψιστο καθήκον και επιτακτική υποχρέωση όλων μας. Η Έρευνα και η Διάσωση ατόμων που βρίσκονται σε συνθήκες κινδύνου στη θάλασσα, αποτελεί μια από τις βασικότερες και σπουδαιότερες αποστολές του Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής, στο πλαίσιο των καθ' ύλη αρμοδιοτήτων του αλλά και της γενικότερης προσφοράς του στο κοινωνικό σύνολο.

Η Ελλάδα δήλωσε το 1975 την περιοχή ευθύνης της για ναυτική έρευνα και διάσωση στον Διακυβερνητικό Ναυτιλιακό Συμβουλευτικό Οργανισμό (IMCO), προγενέστερο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (πλέον IMO)¹. Επίσης, τόσο κατά την υπογραφή όσο και κατά την επικύρωση της Σύμβασης του Αμβούργου του 1979², που ρυθμίζει θέματα ναυτικής έρευνας και διάσωσης και υιοθετήθηκε στο πλαίσιο του IMO, η Ελλάδα δήλωσε ότι η περιοχή ευθύνης της συμπίπτει με την Περιοχή Πληροφοριών Πτήσεων της³. Η Περιοχή Πληροφοριών Πτήσεων (Flight Information Region – πλέον FIR) είναι αεροπορικός όρος που χρησιμοποιείται για να περιγράψει έναν εναέριο χώρο συγκεκριμένης έκτασης όπου παρέχεται κάποια Υπηρεσία Πληροφοριών Πτήσεων και κάποια υπηρεσία προειδοποίησης. Είναι ο μεγαλύτερος τακτικός διαχωρισμός του εναέριου χώρου σε χρήση παγκοσμίως σήμερα. Η δήλωση αυτή συμπεριλήφθηκε και στον νόμο με τον οποίο ενσωματώθηκε στην ελληνική έννομη τάξη η εν λόγω Διεθνής Σύμβαση το 1989 (Ν. 1844/1989).

Η Σύμβαση του Αμβούργου προβλέπει ότι οι περιοχές ευθύνης των συμβαλλομένων μερών για την παροχή υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης, σε περιπτώσεις ναυτικών ατυχημάτων, καθορίζονται με συμφωνία των ενδιαφερομένων παράκτιων κρατών. Στο πλαίσιο αυτό, η Ελλάδα έχει υπογράψει Συμφωνίες για συνεργασία σε θέματα ναυτικής Έρευνας και Διάσωσης τόσο με την Ιταλία (2000), όσο και με την Μάλτα (2008) και την Κύπρο (2014), στις οποίες ρητά ορίζεται ότι η εν λόγω ελληνική περιοχή ευθύνης συμπίπτει με το FIR Αθηνών, ενώ εκκρεμεί η υπογραφή αντιστοίχων συμφωνιών και με τα άλλα γειτονικά κράτη⁴.

¹<http://www.imo.org/en/Pages/Default.aspx>

²1979 INTERNATIONAL CONVENTION ON MARITIME SEARCH AND RESCUE adopted in Hamburg, Germany on 27 April 1979

³<https://www.mfa.gr/zitimata-ellinotourkikon-sheseon/eidikoterakaimena/fir-athinon.html>

⁴<https://www.mfa.gr/zitimata-ellinotourkikon-sheseon/eidikoterakaimena/erevna-kai-diasosi.html>

1. ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

1.1 Εννοιολογική προσέγγιση του όρου έρευνας και διάσωσης⁵

Με τον όρο Έρευνα και Διάσωση (Search and Rescue - SAR) ονομάζεται η διαδικασία έρευνας και παροχής βοήθειας σε ανθρώπους που βρίσκονται σε ή απειλούνται από επικείμενο κίνδυνο. Αν και ως έννοια δεν είναι δυσνόητη, στην πραγματικότητα οι ενέργειες που απαιτούνται να γίνουν είναι σύνθετες, πολύπλοκες ενώ ταυτόχρονα ο σχεδιασμός της όλης επιχείρησης πρέπει να είναι άμεσος και ο ενδεδειγμένος σύμφωνα με τα χαρακτηριστικά του κάθε περιστατικού ώστε το αποτέλεσμα να είναι θετικό.

Υπάρχουν πολλοί διαφορετικοί ορισμοί της Έρευνας και Διάσωσης, ανάλογα με τον οργανισμό που είναι επιφορτισμένος με τον ρόλο αυτό. Συγκεκριμένα για διάφορα όπλα και φορείς η έννοια του όρου επιδέχεται άλλης ερμηνείας:

Για τις Καναδικές Ένοπλες Δυνάμεις:

«Η Έρευνα και Διάσωση συνδυάζει την έρευνα και την παροχή βοήθειας σε πρόσωπα, πλοία ή άλλα σκάφη τα οποία είναι, ή πιστεύεται πως είναι, σε άμεσο ή επικείμενο κίνδυνο».

Για την Αμερικανική Ακτοφυλακή:

«Η χρήση διαθέσιμων πόρων για τη βοήθεια προσώπων ή ιδιοκτησίας σε πιθανό ή υπαρκτό κίνδυνο».

Για το Αμερικανικό Υπουργείο Άμυνας:

Έρευνα: «Μία επιχείρηση συνήθως συντονισμένη από ένα Κέντρο Συντονισμού Διάσωσης (Rescue Coordination Center – RCC) ή υποκέντρο διάσωσης, χρησιμοποιώντας το διαθέσιμο προσωπικό και υποδομή για τον εντοπισμό προσώπων σε κίνδυνο». Διάσωση: «Μια επιχείρηση για την διάσωση προσώπων σε κίνδυνο, παροχή αρχικής ιατρικής ή άλλου είδους βοήθειας και μεταφοράς τους σε ασφαλές μέρος»

1.2 Τύποι Έρευνας και Διάσωσης

Ανάλογα με την χρήση των διαθέσιμων μέσων, πλωτών ή εναερίων, και τον χώρο δραστηριοποίησης τους σε συνδυασμό με την φύση της επικείμενης επιχείρησης η Έρευνα και Διάσωση μπορεί να κατηγοριοποιηθεί ως ακολούθως:

⁵ YENANIΠ/ΛΣ «Πρόγραμμα Εθελοντικής Εκπαίδευσης Και Δράσης Για Αντιμετώπιση Εκτάκτων Αναγκών Και Ακραίων Καιρικών Φαινομένων» 2009.

1.2.1 Αεροναυτική Έρευνα και Διάσωση

Αναφέρεται στην χρήση αεροσκαφών και ελικοπτέρων τόσο για την έρευνα και τον εντοπισμό όσο και για τη διάσωση προσωπικού και πληρωμάτων καταρριφθέντων αεροσκαφών στη θάλασσα. Η Έρευνα και Διάσωση για αεροπορικά ατυχήματα διέπεται από το Παράρτημα 12 της Σύμβασης του Σικάγο του 1944 και τους Κανόνες και Συστάσεις του ICAO⁶. Η ελληνική περιοχή ευθύνης για Έρευνα και Διάσωση, σε περιπτώσεις αεροπορικών ατυχημάτων, έχει καθορισθεί χωρικά με συμφωνία αεροναυτιλίας στο πλαίσιο Συνδιάσκεψης του ICAO το 1952 και συμπίπτει με το FIR Αθηνών.



Εικόνα 1. Αεροναυτική Έρευνα και Διάσωση.

1.2.2 Ναυτική Έρευνα και Διάσωση

Όσον αφορά την Έρευνα και Διάσωση σε περιπτώσεις ναυτικών ατυχημάτων, η Ελλάδα ασκεί τον συντονισμό των εν λόγω επιχειρήσεων εντός του FIR Αθηνών, από τότε που αυτό δημιουργήθηκε τη δεκαετία του '50. Η ανάληψη από την Ελλάδα αρμοδιοτήτων για ναυτική Έρευνα και Διάσωση εντός του FIR Αθηνών αντικατοπτρίζει τη γεωγραφική πραγματικότητα στην περιοχή, δεδομένων των διάσπαρτων ελληνικών νησιών στο Αιγαίο, που επιτρέπουν την πλέον άμεση, ταχεία και αποτελεσματική, από επιχειρησιακής άποψης, παροχή υπηρεσιών για την προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα. Αυτό συνάδει και με σχετικές συστάσεις του IMO και του ICAO περί ανάγκης σύμπτωσης των περιοχών Έρευνας

⁶<https://www.icao.int/Pages/default.aspx>

και Διάσωσης, τόσο για αεροπορικά, όσο και για ναυτικά ατυχήματα, με τα όρια των FIR's.



Εικόνα 2. Ναυτική Έρευνα και Διάσωση.

1.2.3. Υποβρύχια Έρευνα και Διάσωση

Αναφέρεται στον εντοπισμό και τη διάσωση υποβρυχίως ατόμων αποκλεισμένων σε θύλακες αέρα ή χαμένων αυτοδυτών, δυτών ή βατραχανθρώπων. Με τον όρο θύλακες αέρα αναφερόμαστε σε ναυάγια, υποβρύχια, υποβρύχιους σταθμούς, υποβρύχια σπήλαια και άλλες περιοχές που είναι δυνατόν να εξασφαλίζουν για περιορισμένο χρονικό διάστημα την επιβίωση ατόμου ή ομάδας ατόμων υποβρυχίως.



Εικόνα 3. Υποβρύχια Έρευνα και Διάσωση.

2. ΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΕΡΕΥΝΑ & ΔΙΑΣΩΣΗ

Η Έρευνα και Διάσωση ανθρώπινης ζωής που κινδυνεύει στη θάλασσα δεν είναι μια δυνητική παροχή του παράκτιου κράτους, αλλά ουσιαστική υποχρέωση του, η οποία αποτελεί βασική αρχή του εθιμικού δικαίου που απορρέει από την αλληλεγγύη μεταξύ των ευρισκομένων στη θάλασσα και την ανάγκη παροχής βοήθειας σε εκείνους που βρίσκονται σε κίνδυνο.

Ειδικότερα η Έρευνα και Διάσωση βασίζεται σε δύο βασικές αρχές του Διεθνούς Δικαίου:

A. στο δικαίωμα των κρατών να ελέγχουν και να ρυθμίζουν την είσοδο και τις δραστηριότητες πλοίων και αεροσκαφών μέσα στην εναέρια περιοχή δικαιοδοσίας τους και στις χωρικές τους θάλασσες (Flight Information Region and Territorial waters)

B. Στην ανάγκη για παροχή ανθρωπιστικής βοήθειας σε πρόσωπα ή περιουσίες που βρίσκονται σε κίνδυνο γρήγορα και αποτελεσματικά χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η εθνικότητα ή ειδικές περιστάσεις. Κάτω υπό αυτό το πρίσμα έχουν ψηφιστεί κανόνες και νόμοι σε Διεθνές και Εθνικό Επίπεδο.

2.1 Το Διεθνές Νομικό Καθεστώς

Σύμφωνα με το Διεθνές Δίκαιο όλα τα παράκτια κράτη συμμετέχουν σε διεθνές συσκέψεις κατά τις οποίες υπογράφονται Διεθνείς Συμβάσεις που αποτελούν μέρος του Διεθνούς Δικαίου. Όσον αφορά την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα και την Έρευνα και Διάσωση οι κυρίαρχες συμβάσεις είναι οι κάτωθι:

2.1.1 Η Σύμβαση του Σικάγο⁷

Το 1944 υπεγράφη η Σύμβαση του Σικάγο. Επρόκειτο στην ουσία για τον καταστατικό χάρτη διεθνών αεροεπικοινωνιών, ο οποίος συμπεριελάμβανε 17 παραρτήματα, τα οποία ρύθμιζαν πρακτικά προβλήματα της εναέριας κυκλοφορίας και μεταφορών. Το παράρτημα 12 αφορούσε στην Έρευνα και Διάσωση σε περίπτωση αεροπορικού ατυχήματος. Με την Σύμβαση του Σικάγο ιδρύεται ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (International Civil Aviation Organization/ ICAO) με έδρα το

⁷Σύμβαση Σικάγο –Νόμος 211/1947

Μόντρεαλ και έργο την χάραξη εναέριων διαδρομών, εντός των οποίων θα είναι υποχρεωμένα να κινούνται τα αεροπλάνα.

Η Ελλάδα κύρωσε την Σύμβαση του Σικάγο καθώς και τους Κανόνες και τις Συστάσεις του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας με τον Νόμο 211/1947.

2.1.2 Η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης ζωής στη Θάλασσα (Safety of Life at Sea- SOLAS)⁸

Η SOLAS καλύπτει πολλές πλευρές της ασφάλειας του πλοίου και διακρίνει τους κινδύνους κυρίως σε δύο κατηγορίες: α) σε κινδύνους ναυσιπλοΐας, όπως αυτοί απεικονίζονται, αναγράφονται και περιγράφονται στους ναυτιλιακούς χάρτες και β) σε κινδύνους που ενδέχεται να προκληθούν κατά την συνάντηση με άλλα πλοία που κινούνται στην ίδια περιοχή. Η Σύμβαση είναι χωρισμένη σε έντεκα κεφάλαια, καθένα από τα οποία αποτελείται από έναν αριθμό κανονισμών. Σε γενικές γραμμές, καθορίζει τις ελάχιστες προδιαγραφές που αφορούν στην κατασκευή, στον εξοπλισμό και τη λειτουργία των πλοίων. Μέσα σε αυτήν τίθενται ζητήματα ευστάθειας, ηλεκτρικών εγκαταστάσεων, πυροπροστασίας, κανονισμών διάσωσης της ζωής, ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, ραδιοεπικοινωνιών και εν γένει τεχνολογικών εξοπλισμών που εξασφαλίζουν την προστασία τόσο του πλοίου όσο και τη ζωή των πληρωμάτων.

2.1.3 Η Διεθνής Σύμβαση του Αμβούργου για την θαλάσσια έρευνα και διάσωση (Search and Rescue – SAR)⁹

Η βασική Σύμβαση που περιλαμβάνει όλες τις διατάξεις για την Έρευνα και τη Διάσωση είναι η Διεθνής Σύμβαση του Αμβούργου για τη Θαλάσσια Έρευνα και Διάσωση του 1979 (International Convention on Marine Search and Rescue), η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1985, ενώ η Ελλάδα την κύρωσε με νόμο το 1989 (Ν.1844/89) και είναι γνωστή με τη διεθνή ονομασία SAR. Στη σύμβαση αυτή καθορίζονται οι υποχρεώσεις των συμβαλλόμενων κρατών και ρυθμίζονται τα θέματα παροχής υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης στην θάλασσα με την επίτευξη του καλύτερου δυνατού αποτελέσματος. Η επίτευξη του στόχου αυτού επιδιώκεται ειδικότερα, μέσω της καθιέρωσης ενός παγκοσμίου σχεδίου ναυτικής Έρευνας και Διάσωσης που

⁸Σύμβαση SOLAS – Νόμος 1045/1980 ΦΕΚ 95/Α/25-4-1980

⁹Σύμβαση SAR - Νόμος 1844/1989 ΦΕΚ 100Α'/25-04-1989.

προσδιορίζεται από τον ΙΜΟ και στο οποίο περιλαμβάνονται όλες οι απαραίτητες λεπτομέρειες για την πλήρη εφαρμογή της Σύμβασης.

2.1.4 Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (United Nations Convention on the Law of the Sea- UNCLOS)¹⁰

Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας υπεγράφη στις 10 Δεκεμβρίου του 1982 στο Montego Bay της Τζαμάικα και τέθηκε σε ισχύ στις 16 Νοεμβρίου του 1986. Η εν λόγω Σύμβαση έχει επικυρωθεί από 158 χώρες. Στην Ελλάδα κυρώθηκε με τον Ν.2321/1995 (ΦΕΚ 136 τ. Α’).

Η Σύμβαση επέφερε πολλές καινοτομίες στο Διεθνές Δίκαιο των Συνθηκών, καθώς αναγνώριζε ότι όλα τα προβλήματα που αφορούν στον ωκεάνιο χώρο, αποτελούν ευθύνη όλων και ταυτόχρονα είναι η «κοινή κληρονομιά της ανθρωπότητας» (UNRIC). Παράλληλα, έκανε λόγο για την υποχρεωτική διευθέτηση των διαφορών, έθεσε το γενικό νομικό πλαίσιο για όλες τις δραστηριότητες εντός ή επί των ωκεανών και πελάγων και παρείχε λεπτομερείς κανόνες που διέπουν όλες τις χρήσεις των ωκεανών, καθώς επίσης καθόρισε τα δικαιώματα και τις ευθύνες ενός εκάστου κράτους

2.2 Το Εθνικό Νομικό Καθεστώς

2.2.1 Ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου¹¹

Ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου κυρώθηκε με το Νομοθετικό Διάταγμα 187 (ΦΕΚ.261Α’/03-10-73) και περιέχει 273 άρθρα. Στο άρθρο 120 προβλέπεται ρητά την υποχρέωση του πλοιάρχου έναντι της ανθρώπινης ζωής: *«Αρωγή εις κινδυνεύοντας εν θαλάσση: Ο πλοίαρχος παρέχει πάσα δυνατήν βοήθειαν εις πλοία ή αεροσκάφη ή πρόσωπα κινδυνεύοντα εν θαλάσση, εφ’ όσον δεν δημιουργείται σοβαρός κίνδυνος για το πλοίον ή τους επιβαίνοντας»* και ακολούθως στο άρθρο 134 γίνεται λόγο περί των καθηκόντων του πληρώματος του πλοίου σε περίπτωση ναυαγίου. Πιο συγκεκριμένα: *«Καθήκοντα πληρώματος εν περιπτώσει ναυαγίου Εν περιπτώσει ναυαγίου τα μέλη του πληρώματος, καλούμενα υπό του πλοιάρχου ή της αρμοδίας Αρχής, υποχρεούνται εις άμεσον παροχή αρωγής προς τους ναυαγήσαντας και περισυλλογήν των ναυαγημάτων ...»*.

¹⁰Σύμβαση UNCLOS N.2321/1995 ΦΕΚ 136Α’/ 21-06- 1995

¹¹Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, Νομοθετικό Διάταγμα 187 ΦΕΚ 261Α’/03-10-73.

Επιπρόσθετα, στο κεφάλαιο Ε' το οποίο κάνει λόγο για τα ναυάγια, στα άρθρα 195 και 196, γίνεται λεπτομερής περιγραφή των υποχρεώσεων των αρμοδίων Αρχών και συγκεκριμένα των Λιμενικών, για παροχή βοήθειας προς κάθε πλοίο, είτε ελληνικό είτε ξένο, που έχει περιέλθει σε αυτή τη δεινή θέση. Σε περίπτωση ξένου πλοίου υπάρχει η επιπρόσθετη υποχρέωση των Λιμενικών Αρχών για άμεση ενημέρωση του αντιστοίχου Προξενείου/Πρεσβείας. Η παράγραφος 2 του άρθρου 195 παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον, καθώς σε αυτήν διαφαίνεται η βαρύνουσα σημασία της διασώσεως της ανθρώπινης ζωής: *«Η Λιμενική Αρχή προς τον σκοπόν διασώσεως των επιβαινόντων χρησιμοποιεί άπαντα τα εις την διάθεσίν της ίδια μέσα ως και κατάλληλα ιδιωτικά τοιαύτα....»*.

2.2.2 Ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου¹²

Κυρώθηκε το 1958 με τον Νόμο 3816 (ΦΕΚ.32/Α'/28-02-58), περιέχει 297 άρθρα και αναφέρεται κυρίως σε θέματα θαλασσίου εμπορίου, θαλάσσιας ασφάλισης, ναυτικής υποθήκης και σύμβασης ναυτολόγησης. Δίνει έμφαση στην επιθαλάσσια αρωγή και καθορίζει το ποσό της αμοιβής αναλόγως του περιστατικού, σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος ή σύγκρουσης πλοίων. Στα άρθρα 246 έως και 256 γίνεται λεπτομερής αναφορά των υποχρεώσεων που αφορούν στην επιθαλάσσια αρωγή.

2.2.3 Ο Κώδικας Αεροπορικού Δικαίου¹³

Κυρώθηκε με τον Νόμο 1815 το 1988 (ΦΕΚ 250Α' /11-11-1988), προβλέπει παροχής βοήθειας σε άτομα που βρίσκονται σε κίνδυνο. Συγκεκριμένα στο άρθρο 123 «Υποχρέωση παροχής αρωγής» στην παράγραφο 1 αναφέρεται ότι *«ο Κυβερνήτης αεροσκάφους σε πτήση ή έτοιμος για απογείωση υποχρεούται να παράσχει αρωγή σε πρόσωπο που κινδυνεύει στην θάλασσα ή σε περιοχή που δεν εξυπηρετείται με άλλα σωστικά μέσα, εφ' όσον αυτό είναι δυνατό χωρίς κίνδυνο του αεροσκάφους, του πληρώματος ή των επιβατών»*.

¹²Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, Νόμος 3816 ΦΕΚ 32Α'/28-02-58.

¹³Κώδικας Αεροπορικού Δικαίου, Νόμος 1815 ΦΕΚ 250Α' /11-11-1988.

2.2.4 Ο Στρατιωτικός Ποινικός Κώδικας¹⁴

Κυρώθηκε με τον Νόμο 2287 το 1995 (ΦΕΚ 20Α'/01-02-1995) αναφέρεται στην διάσωση και την παροχή βοήθειας σε καταστάσεις εκτάκτου ανάγκης. Πιο συγκεκριμένα, υποχρεώνει τον κυβερνήτη ενός πολεμικού αεροσκάφους ή πλοίου να παρέχει βοήθεια σε πρόσωπα που βρίσκονται σε κίνδυνο μέσα στη θάλασσα και επιπρόσθετα στα άρθρα 15 Κεφάλαιο Β' «Ειδικά ναυτικά εγκλήματα», άρθρα 223 έως 225 και 235 114 και 115 γίνεται ρητή αναφορά σε επιβολή ποινής φυλάκισης, όταν ο κυβερνήτης σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος από αμέλεια δεν παρέχει βοήθεια καθ' οιονδήποτε δυνατό τρόπο.

2.2.5 Ο Ποινικός Κώδικας¹⁵

Περιλαμβάνει διατάξεις που αναφέρεται «στην παρακώλυση αποτροπής κοινού κινδύνου και παράλειψη οφειλόμενης βοήθειας» και «περί παράλειψη λυτρώσεως από κινδύνου ζωής».

2.2.6 Ο Νόμος 1844/89 (ΦΕΚ 100Α'/25-04-1989)

Από πλευράς εσωτερικής ελληνικής νομοθεσίας τα θέματα θαλάσσιας Έρευνας και Διάσωσης περιγράφονται στον κυρωτικό νόμο 1844/89. Ιδιαίτερα σημειώνεται ότι από τις λοιπές διατάξεις του κυρωτικού νόμου 1844/89 προβλέπονται τα εξής :

- Άρθρο 4: «αρμόδιες αρχές για την εφαρμογή του νόμου αυτού και της Σύμβασης είναι οι υπηρεσίες του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας»,
- Άρθρο 5: «1. Οι υπηρεσίες ναυτικής και αεροπορικής έρευνας και διάσωσης παρέχονται αντίστοιχα από το Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος και την Πολεμική Αεροπορία με τη συνδρομή και συνεργασία εμπλεκόμενων υπηρεσιών και φορέων και συντονίζονται από ενιαίο κέντρο, το Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (Κ.Σ.Ε.Δ.) του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Εθνικής Άμυνας και Εμπορικής Ναυτιλίας : α) μπορεί να ιδρύνονται υποκέντρα διάσωσης ... β) μπορεί να ρυθμίζονται τα θέματα οργάνωσης, λειτουργίας και αποστολής του Κ.Σ.Ε.Δ. και των υποκέντρων διάσωσης, (...). Για τη ρύθμιση των παραπάνω θεμάτων ... λαμβάνονται

¹⁴Στρατιωτικός Ποινικός Κώδικας, Νόμος 2287 ΦΕΚ 20Α'/01-02-1995.

¹⁵Ποινικός Κώδικας

υπόψη εγχειρίδια και οδηγίες διεθνών οργανισμών, αρμοδίων για τη ναυτική και αεροπορική έρευνα και διάσωση»,

- Άρθρο 6 : *«1. Από το Αρχηγείο ΛΣ και την Πολεμική Αεροπορία διατίθενται πλωτά και εναέρια μέσα ... 2. Εφ' όσον απαιτηθεί, ενεργοποιούνται μέσα των Ενόπλων Δυνάμεων και εμπλεκόμενων υπηρεσιών και φορέων ...»,*

- Άρθρο 8 : *«Με προεδρικά διατάγματα, που εκδίδονται ύστερα από πρόταση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας και του συναρμόδιου υπουργού, κατά περίπτωση, ρυθμίζονται οι λεπτομέρειες για την εφαρμογή του νόμου αυτού και της Σύμβασης».*

2.2.7 Ο Νόμος 2975/01 (ΦΕΚ Α' 294/31-12-01)

Αποτελεί το "Μνημόνιο Συνεννόησης μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Ιταλικής Δημοκρατίας για τη συνεργασία σε επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης στο Ιόνιο Πέλαγος".

2.3 Οι απορρέουσες από τη Νομοθεσία υποχρεώσεις

2.3.1 Οι Υποχρεώσεις των Πλοιαρχων

Σύμφωνα με το Διεθνές Δίκαιο ο πλοίαρχος κάθε πλοίου έχει την υποχρέωση να συνδράμει καθέναν που κινδυνεύει στη θάλασσα ανεξάρτητα από την ιθαγένεια του, το καθεστώς του και τις συνθήκες στις οποίες διασώζεται. Πρόκειται για μια μακρά ναυτική παράδοση και για μια υποχρέωση που επιβάλλει το διεθνές δίκαιο. Ο σεβασμός αυτού του κανόνα είναι ουσιαστικής σημασίας για τη διατήρηση της ακεραιότητας και του συστήματος Έρευνας και Διάσωσης στη θάλασσα και στηρίζεται σε δυο βασικά κείμενα:

1. Στη Σύμβαση του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας¹⁶¹⁷ (1982) που ορίζει ότι:

«κάθε κράτος πρέπει να απαιτεί από τον πλοίαρχο οποιουδήποτε πλοίου φέρει τη σημαία του, εφόσον μπορεί να πράξει αυτό χωρίς να θέσει σε σοβαρό κίνδυνο το πλοίο, το πλήρωμα ή τους επιβάτες:

A) να παρέχει βοήθεια σε οποιοδήποτε πρόσωπο που είναι στη θάλασσα και κινδυνεύει να πνιγεί.

¹⁶Σύμβαση UNCLOS N.2321/1995 ΦΕΚ 136Α' / 21-06- 1995

¹⁷ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΩΝ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΕΘΝΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΚΑΙ ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΜΕΡΟΥΣ ΧΙ ΤΗΣ ΕΝ ΛΟΓΩ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

B) να πλέει με όσο το δυνατόν μεγαλύτερη ταχύτητα για τη διάσωση ατόμων που βρίσκονται σε κίνδυνο, εφόσον έχει πληροφορηθεί ότι αυτοί χρειάζονται βοήθεια και εφόσον η παροχή τέτοιας βοήθειας μπορεί λογικά να αναμένεται από αυτόν» (άρθρο98)

II. Στη Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS 1974)¹⁸ που προβλέπει ότι:

«ο πλοίαρχος του ταξιδεύοντος πλοίου που είναι σε θέση να παράσχει βοήθεια, με την λήψη πληροφορίας από οποιαδήποτε πηγή, ότι άτομα κινδυνεύουν στη θάλασσα, υποχρεούται να πλεύσει ολοταχώς προς βοήθεια των ενημερώνοντας περί τούτου, εάν είναι δυνατόν, αυτά ή την Υπηρεσία Έρευνας και Διάσωσης...» (ΚεφάλαιοV, Κανονισμός 33).

2.3.2 Οι Υποχρεώσεις των Εθνικών Κυβερνήσεων

Πολλές συμβάσεις του Ναυτικού Δίκαιου ορίζουν τις υποχρεώσεις των συμβαλλόμενων κρατών για τη διασφάλιση των αναγκαίων διευθετήσεων επικοινωνίας και συντονισμού στις περιπτώσεις κινδύνου της ζωής στη θαλάσσια περιοχή που υπάγεται στη δικαιοδοσία τους και της διάσωσης όσων κινδυνεύουν στις παράκτιες περιοχές τους:

I. Η σύμβαση του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της Θάλασσας ορίζει:

«...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 το σκοπό αυτό στο πλαίσιο περιφερειακών διευθετήσεων(άρθρο 98)»

II. -Η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS1974) απαιτεί από τα συμβαλλόμενα κράτη:

«...να εξασφαλίζουν ότι έχουν ληφθεί τα αναγκαία μέτρα για επικοινωνία ανάγκης και συντονισμό στη περιοχή ευθύνης τους και για τη διάσωση κινδυνευόντων προσώπων στην περίξ των ακτών τους θάλασσα. Αυτές οι διατάξεις πρέπει να περιλαμβάνουν τον καθορισμό, λειτουργία και συντήρηση τέτοιων ευκολιών έρευνας και διάσωσης που θεωρούνται πρακτικά δυνατές και αναγκαίες...» (Κεφάλαιο 5 , Κανονισμός 7).

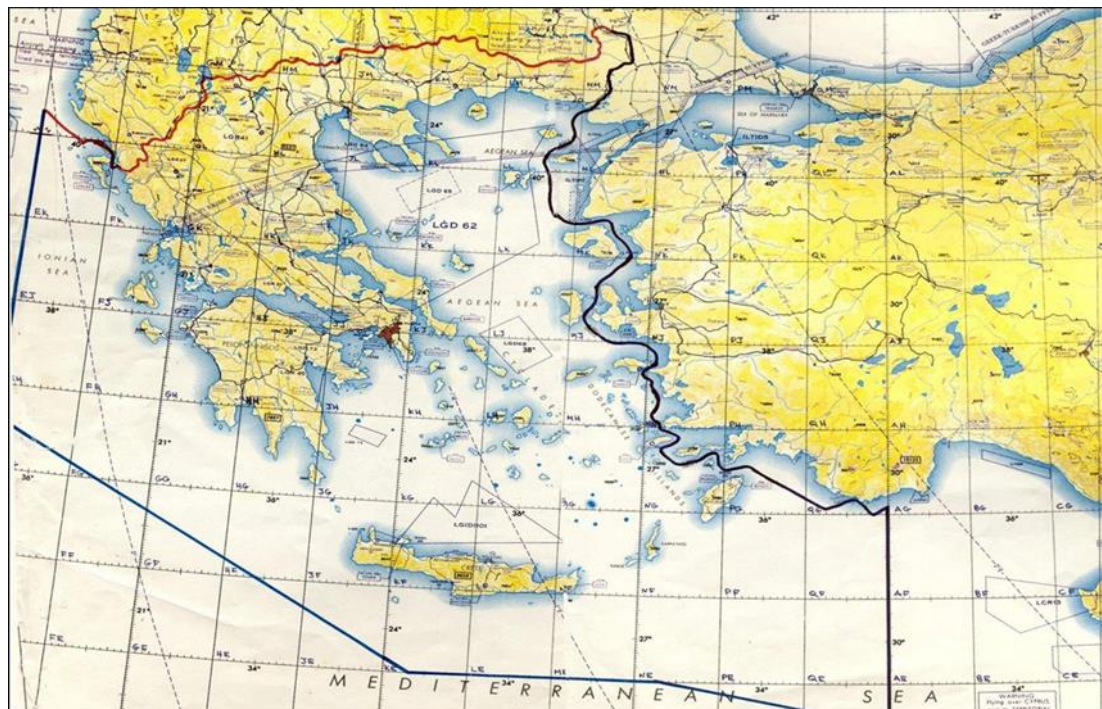
¹⁸ Η Διεθνής Συνθήκη για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα (ΠΑΑΖΕΘ -SOLAS 74) Κωδικοποιημένη

III. Η Διεθνής Σύμβαση για τη Ναυτική Έρευνα και Διάσωση (SAR 1979) επιβάλλει στα συμβαλλόμενα κράτη την υποχρέωση:

«... να εξασφαλίσουν την παροχή βοήθειας σε κάθε άτομο που βρίσκεται σε κίνδυνο στη θάλασσα. Αυτό θα το πράττουν ανεξάρτητα της εθνικότητας ή της κατάστασης του ατόμου αυτού ή των περιστάσεων στις οποίες το άτομο αυτό βρέθηκε» και να « (...)παρέχουν αρχικά στους κινδυνεύοντες ιατρικές ή άλλες φροντίδες και να μεταφέρουν αυτούς σε ασφαλές μέρος» (Κεφάλαιο 1.3.2).

3. Η ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ

Όλη η υδάτινη επιφάνεια της Γης έχει χωριστεί σε τομείς ευθύνης (Search and Rescue Regions) και κάθε παράκτιο κράτος έχει αναλάβει την υποχρέωση παροχής υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης στον τομέα τον οποίο έχει αναλάβει να επιτηρεί. Η περιοχή ευθύνης του Ενιαίου Κέντρου Έρευνας και Διάσωσης¹⁹ ταυτίζεται με τα όρια του FIR Αθηνών. Είναι φανερό ότι η περιοχή ευθύνης δεν περιορίζεται στα στενά όρια των χωρικών υδάτων, δηλαδή τα έξι ναυτικά μίλια από τις ακτές αλλά καλύπτει μια έκταση που φτάνει στην μέση απόσταση μεταξύ της Ελλάδας και Ιταλίας, Μάλτας, Λιβύης, Αιγύπτου και Κύπρου.



Εικόνα 4. FIR Αθηνών.

3.1 Το Ελληνικό FIR²⁰

Στις 7 Δεκεμβρίου 1944 υπογράφηκε στο Σικάγο η Διεθνής Σύμβαση Πολιτικής Αεροπορίας, η οποία προβλέπει τη σύσταση Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO). Ο ICAO όφειλε να οριοθετήσει τους τομείς ευθύνης για τον έλεγχο του εναέριου χώρου για τα κράτη-μέλη του (Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης-FIR). Τα όρια του FIR Αθηνών έχουν καθοριστεί με τις Περιοχικές Συμφωνίες Αεροναυτιλίας (Regional Air Navigation Agreements) και ανήκουν εντός της Περιοχής Αεροναυτιλίας της Ευρώπης, με απόφαση του

¹⁹<https://www.haf.gr/structure/gea-2/eksed/>

²⁰<https://www.mfa.gr/en/issues-of-greek-turkish-relations/relevant-documents/athens-fir.html>

Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) και σύμφωνα πάντα με τα προβλεπόμενα στο Παράρτημα 2 και 11 της Σύμβασης του Σικάγο. Οι δε αποφάσεις που λαμβάνονται είναι νομικά δεσμευτικές. Στις Περιοχικές Συνδιασκέψεις Αεροναυτιλίας της Ευρώπης, οι οποίες διεξήχθησαν το 1952 στο Παρίσι και το 1958 στην Γενεύη αντίστοιχα, διευθετήθηκαν ή αναδιατάχθηκαν τα όρια των Περιοχών Πληροφόρησης Πτήσεων των Κρατών των Συμβαλλομένων Μερών (FIRs), τα οποία έγιναν αποδεκτά από τον ICAO. Στην Συνδιάσκεψη του 1958 έγινε και η οριοθέτηση του FIR Αθηνών καθώς και της Κωνσταντινούπολης, οι οποίες Περιοχές Πληροφόρησης Πτήσεως συνέπιπταν με αυτές που αφορούσαν στην Έρευνα και Διάσωση. Το FIR της Αθήνας καλύπτει τον ελληνικό εναέριο χώρο καθώς και ορισμένες περιοχές του διεθνούς εναέριου χώρου. Τα όρια του FIR Αθηνών έχουν διευθετηθεί με βάση τους αεροναυτικούς χάρτες που δημοσίευσε και κοινοποίησε στον ICAO το 1955 η Ελλάδα και σύμφωνα με αυτούς εμφανίζονται τα όρια του ελληνικού εθνικού εναερίου χώρου στα 10 ν.μ. και εφάπτονται της τουρκικής αιγιαλίτιδας ζώνης, ενώ παράλληλα η κυριαρχία επί θαλάσσης έχει καθοριστεί στα 6 ν.μ. σύμφωνα με τα οριζόμενα στον Ν. 230/1936 και το Ν.Δ. 187/1973. Ειδικότερα, το βόρειο τμήμα ακολουθεί τα χερσαία σύνορα της Ελλάδος, ανατολικά, ακολουθεί τη γραμμή που τελειώνουν τα τουρκικά χωρικά ύδατα στο Αιγαίο. Νοτιοανατολικά, η γραμμή συνεχίζει ως τον 34ο παράλληλο νοτίως του Καστελλορίζου. Νότια, διέρχεται κάτω από την Κρήτη, διασχίζοντας το Λιβυκό Πέλαγος ως το νοτιοδυτικό άκρο της, τον 19ο μεσημβρινό. Δυτικά, συνεχίζει παράλληλα με το ιταλικό FIR ως το βόρειο άκρο (41ος παράλληλος), όπου συναντά τα χερσαία σύνορα με την Αλβανία. Το FIR, καθέτως χωρίζεται σε κατώτερο, ξεκινώντας από την επιφάνεια της θάλασσας έως τα 24.500 πόδια και ανώτερο, από τα 24.500 πόδια ως το διάστημα. Ελεγχόμενο FIR είναι μέχρι τα 46.000 πόδια από εκεί και πέρα ισχύουν οι διατάξεις του Δικαίου του Διαστήματος²¹.

²¹ Άρθρο του Παπανικολόπουλου Νικόλαου, Υποναύαρχος Λ.Σ. (ε.α). (2015, Δεκέμβριος). Η "Άλωση" του Αιγαίου μέσα από το αθώο θέμα "Έρευνα και Διάσωση"- Ο ρόλος του προσφυγικού και του μεταναστευτικού και "τύφλα" της Κυβέρνησης.



Εικόνα 5. FIR Αθηνών και γειτονικά FIR

3.2 Ιδιομορφίες και ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του ελληνικού χώρου ευθύνης²²

Ο ελληνικός χώρος ευθύνης Έρευνας και Διάσωσης αποτελεί μια ιδιαίζουσα περίπτωση επιχειρησιακού σχεδιασμού. Η πολυσχιδής ακτογραμμή μήκους 18.400 χιλιομέτρων, με περιοχή Έρευνας και Διάσωσης έκτασης 1.150.000 τετραγωνικών χιλιομέτρων, αποτελούμενη από χιλιάδες νησιά και βράχους (+ 9.000) καθιστούν τον ελληνικό χώρο έναν από τους πλέον απαιτητικούς και επιχειρησιακά δυσχερείς. Παράλληλα, ο μεγάλος αριθμός επιβατηγών ακτοπλοϊκών πλοίων και σκαφών (+600), σε συνδυασμό με τους πάνω από 45.000.000 μεταφερόμενους επιβάτες ετησίως, η μεγάλη πυκνότητα θαλάσσιας κυκλοφορίας, οι ποικιλόμορφες θαλάσσιες δραστηριότητες (αλιεία (+115.000 σκάφη), τουρισμός (+9.100 yachts-cruisers) και η εποχικότητα θαλάσσιας κυκλοφορίας έρχονται να δώσουν προστιθέμενη δυσκολία στην πολυπλοκότητα του θεάτρου επιχειρήσεων. Τέλος η κρίσιμη γεωγραφικά θέση (διεθνείς θαλάσσιοι δρόμοι, ταύτιση θαλασσίων συνόρων με τα αντίστοιχα της Ε.Ε.) καθιστούν προφανή την αναγκαιότητα συνεχούς εγρήγορσης.

²²www.hcg.gr

3.3 Η ΕΛΛΗΝΟΤΟΥΡΚΙΚΗ ΔΙΑΦΟΡΑ ΣΤΗΝ ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗ ΣΤΟ ΑΙΓΑΙΟ ΚΑΙ ΣΤΑ ΟΡΙΑ ΤΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΕΥΘΥΝΗΣ

3.3.1 Ιστορική αναδρομή

Η Σύμβαση του Αμβούργου του ΙΜΟ, σε αντίθεση με την Σύμβαση του Σικάγο, δεν καθορίζει τις διαδικασίες και τους μηχανισμούς για τον προσδιορισμό των περιοχών ευθύνης Έρευνας και Διάσωσης στην ανοικτή θάλασσα του παράκτιου κράτους, αλλά παραπέμπει την ρύθμιση αυτού του θέματος σε συμφωνία μεταξύ των ενδιαφερομένων παράκτιων γειτονικών χωρών (παράγρ. 2.1.4. του Παραρτήματος της Συμβάσεως) και αυτό ακριβώς είναι το αδύνατο σημείο της. Στην παράγρ. 2.1.5. του Παραρτήματος της Συμβάσεως αυτής, μάλιστα, ορίζεται ότι *«σε περίπτωση που δεν επιτευχθεί συμφωνία για τις ακριβείς διαστάσεις μίας περιοχής έρευνας και διάσωσης από τα ενδιαφερόμενα Μέρη, τα Μέρη αυτά θα καταβάλλουν κάθε προσπάθεια για να επιτύχουν συμφωνία για κατάλληλες ρυθμίσεις με τις οποίες θα παρέχεται παντού στην περιοχή ισοδύναμος συντονισμός υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης»*.

Η Ελλάδα κατά την υπογραφή της ως άνω Σύμβασης, κατέθεσε επιφύλαξη, με την οποία δήλωνε ότι τα όρια ευθύνης της ήταν τα ίδια με τα όρια του FIR Αθηνών. Τα όρια του FIR των Αθηνών αποτυπώθηκαν στην τελική τρίτη Έκθεση το 1952 και αντίστοιχα το 1958, στην οριοθέτηση και μερική αναδιάταξη των ορίων των FIRs προς το Συμβούλιο ICAO στα πλαίσια των Περιοχικών Συνδιασκέψεων Αεροναυτιλίας, όπου υπήρξε η συγκατάθεση της Τουρκίας ή τουλάχιστον δεν διατυπώθηκε κάποια γραπτή αντίρρηση ή διαφωνία εκ μέρους της. Ταυτόχρονα, με τις ίδιες Αποφάσεις του Συμβουλίου, οριοθετήθηκαν και οι περιοχές ευθύνης Έρευνας και Διάσωσης, τα όρια των οποίων συνέπιπταν με τα αντίστοιχα των FIRs, όπου επίσης δεν διετυπώθη καμία διαφωνία.

Έτσι, οι αεροναυτικοί χάρτες που δημοσίευσε η Ελλάδα το 1955 καθόριζαν τα όρια του ελληνικού εθνικού εναέριου χώρου τα 10ν.μ. και κάλυπταν την περιοχή των Βαλκανίων και την Ευρωπαϊκή Τουρκία. Η εναέρια οριογραμμή των FIR Αθηνών και Τουρκίας συμπίπτει με την αιγιαλίτιδα ζώνη της Ελλάδας και Τουρκίας, εκτός από δύο σημεία νότια του Έβρου και νότια της Ρόδου, όπου η οριοθέτηση διέρχεται από τμήματα της ανοιχτής θάλασσας.

Από το 1954 μέχρι και το 1974 η Τουρκία σεβάστηκε απολύτως τα όρια του FIR Αθηνών και αποδεχόταν αυτά του FIR της Κωνσταντινούπολης. Η κατάσταση άλλαξε από την στιγμή που εισέβαλε η Τουρκία στην Κύπρο το 1974, όπου άρχισε να παρατηρείται η έμπρακτη αμφισβήτηση των ορίων της Περιοχής Πληροφόρησης Πτήσεων Αθηνών με παραβιάσεις του ελληνικού εθνικού εναερίου χώρου, θέτοντας έτσι υπό συνολική αμφισβήτηση το status quo στο Αιγαίο.

Έτσι, ξεκίνησαν οι διεκδικήσεις και η αμφισβήτηση του ελληνικού FIR, με ό,τι αυτό συνεπαγόταν για τις μετέπειτα εξελίξεις στην πορεία των σχέσεων των δύο χωρών.

Η τουρκική Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας εξέδωσε αυθαίρετα στις 20, 23 και 29 Ιουλίου του 1974, αντίστοιχα NOTAMs, σύμφωνα με τις οποίες καθορίζονταν νέα σημεία αναφοράς θέσεως και ο εναέριος χώρος του Ανατολικού Αιγαίου έδειχνε να περιέρχεται αυθαίρετως στη δικαιοδοσία των τουρκικών Αρχών.²³

Εν συνεχεία, στις 2 Αυγούστου του 1974, οι NOTAMs αυτές ανακλήθηκαν από την Τουρκία -αφού προέβη σε διαμαρτυρία δια της διπλωματικής οδού η ελληνική πλευρά προς την Τουρκία- και έγινε κοινοποίηση στον ICAO. Επανερχόμενη η Τουρκία στις 6 Αυγούστου, εκδίδει εκ νέου NOTAM (714)²⁴, σύμφωνα με την οποία προσπαθεί να επεκτείνει τον χώρο της δικαιοδοσίας της μέχρι το μέσο του Αιγαίου, κατά συνέπεια εντός του FIR Αθηνών, με τη δικαιολογία ότι ήθελε να εντοπίσει εγκαίρως τυχόν εχθρικά αεροσκάφη. Αντίστοιχα και η Ελλάδα εκδίδει NOTAM (1157) τον Σεπτέμβριο του 1974, με την οποία οι αρχές του FIR Αθηνών ανέφεραν ότι δεν μπορούσαν να εγγυηθούν για την ασφάλεια των πληροφοριών στον χώρο του Αιγαίου και να αναλάβουν την ευθύνη για τη διεθνή αεροπλοΐα. Έτσι, σύμφωνα με του κανόνες του ICAO κηρύσσεται το Αιγαίο επικίνδυνη περιοχή με παράπλευρη απώλεια-εκτός των αεροπορικών συνδέσεων μεταξύ Ευρώπης και Μέσης Ανατολής- την διακοπή αεροπορικής σύνδεσης μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας. Τελικά, ο ICAO απηύθυνε έκκληση και στις δύο πλευρές να προσπαθήσουν να λύσουν το ζήτημα μεταξύ τους ειρηνικά.

Ακολούθως, το 1980 -πάλι μονομερώς- η Τουρκία σταμάτησε να υποβάλει σχέδια πτήσεων για την είσοδο των πολεμικών της αεροσκαφών στο ελληνικό FIR, με το επιχείρημα ότι η Σύμβαση του Σικάγο δεν αφορά τα πολεμικά, αλλά πολιτικά αεροσκάφη²⁵ και εν συνεχεία τον Οκτώβριο του 1982 ζήτησε από τον IMO να εγκρίνει το μισό Αιγαίο ως Περιοχή Έρευνας και Διάσωσης, παρουσιάζοντας στον Οργανισμό χάρτη (ο οποίος συμπεριελάμβανε και τα Κατεχόμενα της Κύπρου) με τις δυνατότητες κάλυψης των απαιτήσεων της Έρευνας και Διάσωσης, ζητώντας επιπλέον τη δημιουργία έντεκα πεδίων θαλάσσιας βολής. Όπως ήταν φυσικό το αίτημα απορρίφθηκε. Το κείμενο της επιφύλαξης αυτής ήταν το ίδιο με αυτό που κοινοποίησε η Ελλάδα το 1975 στον Οργανισμό IMCO (προκάτοχος του IMO), έγινε δε και

²³Κείμενο εργασίας Νο11/2010 "Αλφαβητάρι των Ελληνό-Τουρκικών σχέσεων "Θάναος Ντόκος, Μάιος 2010.

²⁴Βάσει της συγκεκριμένης Αγγελίας προς Αεροναυτιλομένους, όλα τα αεροσκάφη διερχόμενα μέσω του ελληνικού εναερίου χώρου, με κατεύθυνση προς Ανατολάς στην Τουρκία, όφειλαν, όταν διασταύρωναν στο μέσο του Αιγαίου τη γραμμή με τα αυθαίρετως και μονομερώς καθορισθέντα νέα σημεία αναφορών θέσης από την Τουρκία, να δίνουν στοιχεία θέσεως και σχέδια πτήσεως προς τις Αρχές του Istanbul FIR.

²⁵Άρθρο του Παπανικολόπουλου Νικόλαου, Υποναύαρχος Λ.Σ. (ε.α). (2015, Δεκέμβριος). Η "Αλωση" του Αιγαίου μέσα από το αθώο θέμα "Έρευνα και Διάσωση"- Ο ρόλος του προσφυγικού και του μεταναστευτικού και "τύφλα" της Κυβέρνησης.

εθνική νομοθεσία της χώρας μας αφού περιλήφθηκε στο άρθρο 2 του ως άνω κυρωτικού Ν. 1844/89. Ειδικά προσδιορίζεται στο άρθρο 2 του κυρωτικού νόμου ότι η περιοχή αυτή, που αποτελεί την πλέον κατάλληλη ρύθμιση κατά την έννοια της παραγρ. 2.1.5. του Παραρτήματος της Συμβάσεως, ανακοινώθηκε στον IMO με το έγγραφο υπ' αριθ. 44/7.1.1975 του Υ.Ε.Ν. και σ' αυτήν την περιοχή η Ελλάδα διενεργεί επιχειρήσεις Έρευνας και Διάσωσης.

Από καθαρά νομική άποψη, ωστόσο, η ανωτέρω επιφύλαξη – δήλωση, ως μονομερής πράξη, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι δεσμεύει την Τουρκία κατά το διεθνές δίκαιο. Συγκεκριμένα: «*The SAR Region of Greece for maritime purposes is the region within which Greece has already assumed the responsibility for search and rescue purposes, established in accordance with the relevant Chicago Convention on International Civil Aviation of 7 Dec. 1944 and Regulation 15 of Chapter V of the International Convention of Safety of Life at Sea of 17 June 1960*»

Η Τουρκία απέρριψε την ελληνική επιφύλαξη και την 12-10-1982 κατά τη διάρκεια σύσκεψης (27th Session) της υποεπιτροπής του IMO για θέματα ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, κατέθεσε δήλωση σύμφωνα με την οποία οι περιοχές ευθύνης για θαλάσσια Έρευνα και Διάσωση στην ανοικτή θάλασσα πρέπει να οριοθετούνται με συμφωνία των ενδιαφερομένων κρατών. Η τουρκική εκδοχή για την ευθυδικία στο Αιγαίο, δεν ήταν η μέση γραμμή ανάμεσα στα ελληνικά νησιά του Ανατολικού Αιγαίου και στην Μικρά Ασία, αλλά η μέση γραμμή μεταξύ των ελληνικών ακτών και των τουρκικών ακτών, ο διαχωρισμός δηλαδή του Αιγαίου στον 25ο μεσημβρινό. Πρόκειται για τη νοητή κάθετη γραμμή που ξεκινάει από τα δυτικά της Ξάνθης, στα παράλια του ποταμού Νέστου, διασχίζει τη Λήμνο, περνάει έξω από την Εύβοια, συνεχίζει στην Τήνο και καταλήγει στο Ηράκλειο της Κρήτης, χωρίζοντας το Αιγαίο στη μέση. Υπό αυτό το πρίσμα, κατέθεσε και χάρτη ο οποίος εμφάνιζε το Αιγαίο μοιρασμένο στη μέση, με διευκρινιστικό σημείωμα ότι η διαχωριστική γραμμή στον 25° μεσημβρινό, ήταν απλά ενδεικτική των ορίων των επιχειρησιακών δυνατοτήτων των τουρκικών Υπηρεσιών Έρευνας και Διάσωσης.

Η ως άνω τουρκική ανακοίνωση απερρίφθη με ελληνική δήλωση δύο ημέρες αργότερα, κατά τη διάρκεια της ίδιας σύσκεψης της υποεπιτροπής του IMO. Η τουρκική άποψη έμμεσα αποδοκιμάστηκε και από τον IMO, δεδομένου ότι στην έκδοσή του με τίτλο "*Information on National Search and Rescue*" (Φεβρουάριος 1983), περιέλαβε χάρτη στον οποίο εμφανίζεται ως περιοχή ευθύνης της Ελλάδος στο Αιγαίο για θέματα ναυτικής Έρευνας και Διάσωσης, η περιοχή των ορίων του FIR Αθηνών. Τα ίδια όρια αναφέρονται και στην εγκύκλιο SAR 3/Circ 3 του IMO (1990).

Τις ελληνικές θέσεις για ανάγκη ταύτισης των ζωνών ευθύνης ναυτικής Έρευνας και Διάσωσης με τις περιοχές FIR στην ανοικτή θάλασσα και το διεθνή εναέριο χώρο, θέσεις που υποστήριξαν και άλλες χώρες στη Συνδιάσκεψη του Αμβούργου του 1979, απηχεί σε αρκετά σημεία της και η Απόφαση (Resolution) υπ' αριθ. 1 που υιοθετήθηκε από τη Συνδιάσκεψη και προσαρτήθηκε στην Τελική Πράξη της Σύμβασης του 1979: Η Απόφαση αναφέρεται σε ρυθμίσεις για τον συντονισμό των υπηρεσιών Έρευνας και Διάσωσης και, ενώ σημειώνει ότι σύμφωνα με την παράγρ. 2.1.4. του Παραρτήματος της Συμβάσεως οι ζώνες ευθύνης για ναυτική Έρευνα και Διάσωση αποκαθίστανται με συμφωνίες των κρατών, ταυτόχρονα αναγνωρίζει ότι αεροναυτικές Υπηρεσίες Έρευνας και Διάσωσης έχουν ήδη εγκαθιδρυθεί από τα συμβαλλόμενα στη Σύμβαση περί διεθνούς πολιτικής αεροπορίας κράτη και τονίζει ότι η στενή συνεργασία μεταξύ ναυτικών και αεροναυτικών Υπηρεσιών Έρευνας και Διάσωσης είναι ουσιώδης.

Η θέση της εναρμόνισης, μέχρι πλήρους ταύτισης, των ορίων των ζωνών για ναυτική και αεροπορική Έρευνα και Διάσωση, έγινε δεκτή κατά τη συζήτηση της αναφοράς (report) της Υποεπιτροπής Ασφαλείας της Ναυσιπλοΐας στην 32^η Σύνοδο του IMO, τον Μάρτιο του 1986 (IMO doc. 32/W.P. 8/20-08-1986), όπου, πλην της Τουρκίας και της Κίνας, την ανωτέρω θέση δέχθηκαν όλες οι αντιπροσωπείες, μεταξύ δε αυτών και η αντιπροσωπεία των Η.Π.Α.

Για τον τουρκικό κανονισμό 1988/13559²⁶ περί Έρευνας και Διάσωσης (εγκρίθηκε από το υπουργικό συμβούλιο την 11-12-88 και δημοσιεύθηκε στην τουρκική εφημερίδα της κυβερνήσεως την 07-01-89), επισημαίνονται επιγραμματικά όσα αφορούν την Ελληνοτουρκική διαφορά :

A. Σκόπιμα δεν κάνει διάκριση μεταξύ διαδικασιών διάσωσης πλοίων και αεροσκαφών, για να εκβιάσει την έναντι της Ελλάδος οριοθέτηση, βάσει συμφωνίας, ζώνη Έρευνας και Διάσωσης στο Αιγαίο, εντός του FIR Αθηνών, που θα καλύπτει ενέργειες διάσωσης τόσο για κινδυνεύοντα πλοία όσο και για κινδυνεύοντα αεροσκάφη, ενώ για την περίπτωση των αεροσκαφών υπάρχει ήδη οριοθετημένη υπό ελληνική δικαιοδοσία ζώνη βάσει των διαδικασιών του ICAO. Αντίθετα, ο κυρωτικός της Συμβάσεως του 1979 Ελληνικός Ν. 1844/89, στις κοινές νομοθετικές διατάξεις των άρθρων 5 και 6 αυτού, κάνει σαφή διάκριση μεταξύ υπηρεσιών ναυτικής και υπηρεσιών αεροπορικής Έρευνας και Διάσωσης, των οποίων ρυθμίζει το συντονισμό των ενεργειών.

²⁶<https://www.mfa.gr/zitimata-ellinotourkikon-sheseon/eidikotera-keimena/erevna-kai-diasosi.html>

Β. Η οριοθέτηση ζωνών ευθύνης στην ανοικτή θάλασσα του Αιγαίου στην οποία προβαίνει, εμφανίζει το Αιγαίο Πέλαγος, εντός του FIR Αθηνών, διχοτομημένο σε δύο ζώνες (ελληνική - τουρκική).

Γ. Η μονομερής οριοθέτηση στο Αιγαίο είναι αυθαίρετη και παράτυπη, τόσο αναφορικά με την αεροπορική Έρευνα και Διάσωση, όσο και αναφορικά με τον καθορισμό ζωνών ευθύνης για ναυτική Έρευνα και Διάσωση πλοίων που κινδυνεύουν, δεδομένου ότι, η οριοθέτηση θα πρέπει να γίνει με διμερή συμφωνία με την Ελλάδα βάσει της Συμβάσεως του Αμβούργου του 1979, η φιλοσοφία της οποίας είναι προσανατολισμένη προς οριοθέτηση μεν με διμερείς συμφωνίες, οριοθέτηση όμως η οποία πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα αντίστοιχα όρια των περιοχών FIR για την αεροναυτική Έρευνα και Διάσωση.

Δ. Συνολικά εκτιμώμενος, ο τουρκικός κανονισμός συνιστά μία μονομερή κρατική πράξη αντίθετη στο διεθνές δίκαιο, η οποία δεν μπορεί να επιφέρει έννομα αποτελέσματα στο διεθνή χώρο²⁷.

3.3.2 Παραβιάσεις Εθνικού Εναερίου Χώρου & Παραβάσεις Κανόνων Εναέριας Κυκλοφορίας: Εννοιολογική προσέγγιση

Η παραβίαση εναερίου χώρου αφορά την άνευ αδείας πτήση αεροσκάφους άλλου κράτους σε ελληνικό εθνικό εναέριο χώρο. Παράβαση των κανόνων εναέριας κυκλοφορίας λαμβάνει κατεξοχήν χώρα όταν αεροσκάφος εισέρχεται στο FIR Αθηνών χωρίς να έχει καταθέσει σχέδιο πτήσεως, δηλαδή κατά παράβαση των κανόνων εναέριας κυκλοφορίας. Οι κανόνες εναέριας κυκλοφορίας έχουν θεσπιστεί από τις εντεταλμένες από τον ICAO ελληνικές αρχές εναέριας κυκλοφορίας εντός του FIR Αθηνών με βάση τις προβλέψεις και τις σχετικές συστάσεις του ICAO, καθώς και τη διεθνή πρακτική και αποσκοπούν στην εξασφάλιση ασφαλών συνθηκών πτήσεως σε όλον τον εναέριο χώρο του FIR Αθηνών.²⁸

Η Τουρκία διατείνεται ότι η Σύμβαση του Σικάγο του 1944 καθώς και οι κανόνες και συστάσεις του ICAO δεν εφαρμόζονται έναντι των κρατικών αεροσκαφών, παραβλέποντας με αυτό τον τρόπο την υποχρέωση των κρατών να εξασφαλίζουν ότι τα αεροσκάφη τους σέβονται τις βασικές αρχές και τους κανόνες που είναι απαραίτητοι για την ασφάλεια της εναέριας κυκλοφορίας.

²⁷www.militaryjustice.gr (ανάκτηση 22/04/2019), Σημείωμα του Βασιλείου Γ. Μακρή, Στρατιωτικού Δικαστή, Νομικού Συμβούλου Γ.Ε.ΕΘ.Α, "Έρευνα και διάσωση στο Αιγαίο (Search and Rescue – SAR)", 2002.

²⁸Υπουργείο Εθνικής Άμυνας <http://www.geetha.mil.gr/el/violations-gr/121-epexhghseis-orwn.html>

Ο συντονισμός των πτήσεων, τόσο των πολιτικών όσο και των στρατιωτικών αεροσκαφών, σε διεθνή εναέριο χώρο είναι απαραίτητος για ασφαλή διεξαγωγή της εναέριας κυκλοφορίας και συνίσταται στην ανταλλαγή κάθε πληροφορίας περί των πτήσεων σε μία περιοχή. Στο πλαίσιο αυτό εντάσσεται και η προβλεπόμενη από τον ICAO υποβολή των πληροφοριών πτήσεων υπό τη μορφή του σχεδίου πτήσης (Flight Plan).²⁹

FIR Αθηνών

Όπως έχει αναλυθεί και παραπάνω, τα όρια του FIR Αθηνών έχουν καθορισθεί με τις Περιοχικές Συμφωνίες Αεροναυτιλίας Ευρώπης του ICAO (1950, 1952, 1958). Ο ICAO έχει αναθέσει στη χώρα μας, την Ελλάδα την αρμοδιότητα ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας και της παροχής πληροφοριών πτήσεων εντός του FIR Αθηνών. Σε αυτό συναίνεσε και η Τουρκία, υπογράφοντας τις σχετικές Περιοχικές Συμφωνίες, όπως επικυρώθηκαν με τις αντίστοιχες αποφάσεις του Συμβουλίου του ICAO.

Στο διεθνή εναέριο χώρο του FIR Αθηνών οι αρμόδιες ελληνικές αρχές μεριμνούν, με βάση την εντολή του ICAO, για την ασφάλεια της εναέριας κυκλοφορίας. Η μετέπειτα άρνηση της Τουρκίας (από το 1974) για υποβολή σχεδίων πτήσης από τα στρατιωτικά της αεροσκάφη που εισέρχονται στο FIR Αθηνών, συνεπάγεται άρνηση του προβλεπόμενου από τον ICAO πολιτικό-στρατιωτικού συντονισμού με την υπεύθυνη αρχή εναέριας κυκλοφορίας για την ασφάλεια των πολιτικών πτήσεων (δηλ. με την Ελληνική Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας). Κατ' αυτόν τον τρόπο, τα τουρκικά στρατιωτικά αεροσκάφη διαπράττουν Παραβάσεις των Κανόνων Εναέριας Κυκλοφορίας.³⁰

Εθνικός Εναέριος Χώρος

Η κυριαρχία της Ελλάδας στον αέρα ασκείται εντός 10 ν.μ. από τις ακτές της (δυνάμει του Διατάγματος της 6ης Σεπτεμβρίου 1931, σε συνδυασμό με τους νόμους 5017/1931, 230/1936 και 1815/1988). Η Ελλάδα, ως κυρίαρχο κράτος, επέλεξε να ασκεί κυριαρχία στον αέρα μέχρι το όριο των 10 ν.μ. των χωρικών της υδάτων που όρισε το 1931, όσον αφορά τα ζητήματα αεροπορίας και αστυνομείσεως αυτής, ενώ στη θάλασσα επέλεξε να ασκεί κυριαρχία μέχρι τα 6 ν.μ. (Ν. 230/1936 και Ν.Δ. 187/1973).³¹ Η Τουρκία δεν υπέβαλε καμία

²⁹Υπουργείο Εθνικής Άμυνας <http://www.geetha.mil.gr/el/violations-gr/121-epexhghseis-orwn.html>

³⁰Υπουργείο Εθνικής Άμυνας <http://www.geetha.mil.gr/el/violations-gr/121-epexhghseis-orwn.html>

³¹ Υπουργείο Εξωτερικών <https://www.mfa.gr/zitimata-ellinotourkikon-sheseon/eidikotera-keimena/ethnikos-enaerios-horos.html>

ένσταση τότε ως προς το εύρος του ελληνικού εναερίου χώρου και επί σειρά δεκαετιών αναγνώριζε και σεβόταν το πλήρες εύρος του ελληνικού εναερίου χώρου.

Το σχετικό Π.Δ. εξακολουθεί να ισχύει μέχρι σήμερα με ρητή πρόβλεψη του άρθρου 191 παρ. 2 του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου [Ν. 1815/1988 (ΦΕΚ Α' 250)]. Σύμφωνα με τα άρθρα 1 και 2 της Σύμβασης του Σικάγο του 1944 για την Διεθνή Πολιτική Αεροπορία και τα άρθρα 2 και 3 της Διεθνούς Συμβάσεως για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982, ο εθνικός εναέριος χώρος ενός κράτους είναι ο εναέριος χώρος που εκτείνεται πάνω από το χερσαίο έδαφος και τα χωρικά του ύδατα. Κατά συνέπεια, το εύρος του ελληνικού εθνικού εναερίου χώρου εκτείνεται στα 10 ν.μ. σύμφωνα με το προαναφερθέν Π.Δ. του 1931. Η Ελλάδα έχει προβεί, ήδη από την θεσμοθέτηση του ελληνικού εναερίου χώρου, σε κάθε αναγκαία διεθνή γνωστοποίηση του εύρους αυτού (δημοσίευση σε χάρτες CINA, στους χάρτες του ICAO, στο Περιοχικό Σχέδιο Αεροναυτιλίας Ευρώπης, στο Εθνικό Εγχειρίδιο Αεροναυτιλίας (AIP) κ.λπ.). Σημειωτέον ότι στη δεύτερη δημοσίευση των αεροναυτικών χαρτών του ICAO, το 1955, συμπεριελήφθησαν και πάλι αεροναυτικοί χάρτες, ελληνικοί αλλά και τουρκοί, με απεικόνιση των εξωτερικών ορίων του ελληνικού εθνικού εναερίου χώρου (10 ν.μ.).³²

Η Τουρκία παραβιάζει συνεχώς τον ελληνικό εθνικό εναέριο χώρο με τα στρατιωτικά αεροσκάφη που διαθέτει. Η συμπεριφορά αυτή της Τουρκίας είναι παραβατική έναντι της ελληνικής κυριαρχίας και πολλές φορές έχει φτάσει στα όρια ενδεχομένου πρόκλησης θερμού επεισοδίου, δημιουργώντας κινδύνους στην εθνική ασφάλεια.

Ο ισχυρισμός της Τουρκίας περί αντιθέσεως του εύρους του ελληνικού εθνικού εναερίου χώρου είναι αβάσιμος προς το διεθνές δίκαιο για τους εξής λόγους:

- α)** δεδομένου ότι ο «δικαιούμενος το μείζον, δικαιούται και το έλασσον», η άσκηση κυριαρχίας στον εναέριο χώρο μέχρι τα 10 ν.μ. είναι απολύτως νόμιμη, αφού δεν υπερβαίνει τα 12 ν.μ. που ορίζει το δίκαιο της θάλασσας ως ανώτατο όριο του εύρους της αιγιαλίτιδας ζώνης και του εθνικού εναερίου χώρου,
- β)** η Ελλάδα έχει προβεί στη γνωστοποίηση της ανωτέρω νομοθεσίας,
- γ)** η Τουρκία, από το 1931 και για πολλές δεκαετίες αποδεχόταν το εύρος των 10 ν.μ. του ελληνικού εθνικού εναερίου χώρου χωρίς ουδεμία διαμαρτυρία ή αμφισβήτηση, γεγονός που θεμελιώνει κατά το διεθνές δίκαιο σιωπηρή αποδοχή. Το σχετικό Προεδρικό Διάταγμα

³²Υπουργείο Εθνικής Άμυνας <http://www.geetha.mil.gr/el/violations-gr/121-epexhghseis-orwn.html>

εφαρμόστηκε από το 1931 ομοιόμορφα, χωρίς οποιαδήποτε διαμαρτυρία όσον αφορά στη νομική του βάση.³³

³³ Υπουργείο Εξωτερικών <https://www.mfa.gr/zitimata-ellinotourkikon-sheseon/eidikotera-keimena/ethnikos-enaerios-horos.html>

Χωρικά ύδατα

Η Ελλάδα, το 1936 (Α.Ν. 230/1936), καθόρισε αιγιαλίτιδα ζώνη εύρους 6 ν.μ. χωρίς να θίγονται ισχύουσες διατάξεις που αφορούν σε ειδικές περιπτώσεις και ορίζουν εύρος μεγαλύτερο ή μικρότερο των 6 ν.μ. Η επιφύλαξη αυτή παρέπεμπε στο Π.Δ. του 1931, που καθόριζε την αιγιαλίτιδα ζώνη εύρους 10 ν.μ. για τους σκοπούς της αεροπορίας και αστυνόμευσης αυτής.

Η αιγιαλίτιδα ζώνη γενικής εφαρμογής και έκτασης 6 ν.μ. προβλέπεται και στο άρθρο 139 του ΚΔΝΔ [ΝΔ 187/1973 (ΦΕΚ Α' 261)]. Η Ελλάδα, βάσει του άρθρου 3 της Σύμβασης των Η.Ε. για το Δίκαιο της Θάλασσας (Montego Bay, 1982), το οποίο αποτελεί παράλληλα και εθιμικό δίκαιο, δικαιούται να επεκτείνει την αιγιαλίτιδα ζώνη της μέχρι τα 12 ν.μ.

Κατά την επικύρωση της Σύμβασης των Η.Ε. για το Δίκαιο της Θάλασσας, η χώρα μας προέβη σε δήλωση ότι ο χρόνος και ο τρόπος άσκησης του δικαιώματος επέκτασης της ελληνικής αιγιαλίτιδας ζώνης είναι ζήτημα που απορρέει από την εθνική της στρατηγική, χωρίς αυτό να σημαίνει ούτε κατ' ελάχιστον απεμπόληση εκ μέρους της του δικαιώματος αυτού.

Επίσης, το άρθρο. 2 του Νόμου 2321/1995, με τον οποίο η χώρα μας κύρωσε τη Διεθνή Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας, ορίζει ότι *«η Ελλάδα έχει το αναφαίρετο δικαίωμα κατ' εφαρμογή του άρθρου. 3 της κυρουμένης Συμβάσεως να επεκτείνει σε οποιονδήποτε χρόνο το εύρος της χωρικής της θάλασσας³⁴ μέχρις αποστάσεως 12 ν.μ.»*³⁵

Η Τουρκία σύμφωνα με το ομόφωνο ψήφισμα της Τουρκικής Εθνοσυνέλευσης στις 8/6/1995, απειλεί με πόλεμο την Ελλάδα σε περίπτωση επέκτασης της Ελληνικής αιγιαλίτιδας ζώνης πέραν των 6 ν.μ.. Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να υπενθυμίσουμε ότι η Τουρκία έχει επεκτείνει την αιγιαλίτιδα ζώνη της στα 12 ν.μ. στον Εύξεινο Πόντο και τη Μεσόγειο Θάλασσα.

Αξίζει να σημειωθεί ότι θέμα θαλασσίων συνόρων δημιουργείται μεταξύ δύο όμορων κρατών όταν η απόσταση των αντικειμένων ακτών τους δεν υπερβαίνει το άθροισμα της αιγιαλίτιδας ζώνης τους. Τα ελληνοτουρκικά θαλάσσια σύνορα έχουν καθορισθεί βάσει του διεθνούς δικαίου, συμβατικού και εθιμικού.

³⁴ Εύρος χωρικής θάλασσας: Η συντριπτική πλειοψηφία των παράκτιων χωρών στον κόσμο έχουν θεσπίσει αιγιαλίτιδα ζώνη 12 ν.μ.

³⁵ Υπουργείο Εθνικής Άμυνας <http://www.geetha.mil.gr/el/violations-gr/121-epexhghseis-orwn.html>

Συγκεκριμένα, για τα ελληνοτουρκικά σύνορα ισχύουν τα εξής:

1. Στα Δωδεκάνησα, με την Ιταλό-Τουρκική Συμφωνία της Αγκύρας από 4.1.1932 και το συνακόλουθο Πρωτόκολλο (Procès Verbal) από 28.12.1932, το οποίο είναι αναπόσπαστο τμήμα της κύριας Συμφωνίας της 4-1-1932, η Ελλάδα, ως διάδοχο κράτος της Ιταλίας από το 1947, με τη Συνθήκη Ειρήνης των Παρισίων, απέκτησε την κυριαρχία των Δωδεκανήσων, χωρίς αλλαγή των θαλασσίων ορίων που καθορίστηκαν με την Ιταλό-Τουρκική Συμφωνία και το Πρωτόκολλο του 1932.

2. Τα θαλάσσια σύνορα στη Θράκη (3 ν.μ. από τις εκβολές του Έβρου), έχουν καθοριστεί από τη Συνθήκη Ειρήνης της Λωζάννης του 1923 και το Πρωτόκολλο των Αθηνών του 1926.

3. Από τις εκβολές του Έβρου μέχρι τα Δωδεκάνησα και, ειδικότερα, όπου η απόσταση μεταξύ των αντικειμένων ακτών της Ελλάδας και της Τουρκίας δεν υπερβαίνει τα 12 ν.μ. (ήτοι το άθροισμα της αιγιαλίτιδας ζώνης και των δύο χωρών), τα Ελληνό-Τουρκικά θαλάσσια σύνορα προσδιορίζονται βάσει της αρχής της ίσης απόστασης (μέσης γραμμής) μεταξύ των αντικειμένων ακτών.

3.3.3 Η τουρκική αμφισβήτηση για την Έρευνα και Διάσωση στο Αιγαίο

Η Τουρκία αμφισβητεί, και νομικά και έμπρακτα, το διεθνές νομικό καθεστώς του Αιγαίου και τις διεθνώς αναγνωρισμένες και κατοχυρωμένες δικαιοδοσίες της Ελλάδας, στο θαλάσσιο και εναέριο χώρο του.³⁶ Η τούρκικη αμφισβήτηση σχετίζεται με τα όρια του ελληνικού εθνικού εναέριου χώρου και τη διεθνώς συμφωνημένη οριοθέτηση και τις δικαιοδοσίες της Ελλάδας στο FIR Αθηνών, αλλά επεκτείνεται και στη διαφορά σε σχέση με την οριοθέτηση της υφαλοκρηπίδας στο Αιγαίο, τη διεξαγωγή επιστημονικής θαλάσσιας έρευνας, αλλά και στο νομικό καθεστώς της Λήμνου.

Η Τουρκία δείχνει εμπράκτως σε καθημερινή σχεδόν βάση την αμφισβήτησή της στα παραπάνω με τις συνεχείς παραβιάσεις του εθνικού εναέριου χώρου ή με παραβιάσεις των διεθνών κανονισμών εναέριας κυκλοφορίας εντός του FIR Αθηνών και της διεξαγωγής αεροπορικών στρατιωτικών ασκήσεων σε τμήματα διεθνούς εναέριου χώρου εντός FIR Αθηνών υπό συνθήκες σημαντικής παρέκκλισης από τους διεθνείς αεροναυτικούς κανονισμούς και τις συστάσεις του ICAO περί πολιτικό-στρατιωτικού συντονισμού.³⁷

³⁶Γιόκαρης Α & Σπηλιωτόπουλος Σ (1990), σελ. 51

³⁷Γιόκαρης Α & Σπηλιωτόπουλος Σ (1990), σελ. 51-52

Η επιδίωξη της Τουρκίας, που απορρέει από το σύνολο των ενεργειών που αναφέρθηκαν παραπάνω, είναι να παρουσιάσει το Αιγαίο ως θαλάσσιο και εναέριο χώρο ειδικών συνθηκών του οποίου το νομικό καθεστώς θα έπρεπε να διαρρυθμιστεί εκτός πλαισίων δικαίου θάλασσας, δικαίου του εναερίου χώρου και κανονισμών ICAO αλλά με βάση ειδικές συμφωνημένες ρυθμίσεις μεταξύ των ενδιαφερομένων κρατών. Είναι σαφές ότι οι κατά την Τουρκία διαφορές της με την Ελλάδα σχετίζονται με τη θεωρία του “ζωτικού χώρου”, θεωρία που αποτελεί το κύριο στοιχείο της τουρκικής εξωτερικής πολιτικής και αφορά όλες τις επιζητούμενες οριοθετήσεις που ζητά η Τουρκία: θαλάσσιες και εναέριες ζώνες στο Αιγαίο, υφαλοκρηπίδα, ζώνες έρευνας και διάσωσης, περιοχές FIR και ζώνη εθνικού εναερίου χώρου.

Παρά ταύτα, το 1988, η Τουρκία εξέδωσε τον Κανονισμό 1988/13559 (όπως αυτός τροποποιήθηκε από τον Κανονισμό 2001/3275), με τον οποίο όρισε ως περιοχή ευθύνης της για παροχή υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης, χωρίς να διευκρινίζει εάν πρόκειται για ναυτικά ή και για αεροπορικά ατυχήματα, περιοχή που, πέραν των FIRs Κωνσταντινούπολης και Άγκυρας, περιλαμβάνει τμήμα του FIR Αθηνών μέχρι το μέσο περίπου του Αιγαίου, εγκλωβίζοντας μεγάλο τμήμα της ελληνικής επικράτειας εντός τουρκικής περιοχής έρευνας και διάσωσης.³⁸ Πρέπει να παρατηρηθεί ότι ο τουρκικός κανονισμός παραβιάζει και τα όρια και τις αρμοδιότητες του FIR Nikosia.³⁹

Η τουρκική αυτή ενέργεια να συμπεριλάβει ελληνικά νησιά, ελληνικά χωρικά ύδατα και ελληνικό εναέριο χώρο στην τουρκική περιοχή έρευνας και διάσωσης σαφώς παραβιάζει την κυριαρχία της Ελλάδας και τις σχετικές Διεθνείς Συμβάσεις. Η δε συμπερίληψη τμήματος του FIR Αθηνών στην τουρκική περιοχή ευθύνης, πέραν του ότι στερείται επιχειρησιακής αποτελεσματικότητας, παραβιάζει ελληνικές αρμοδιότητες εκχωρημένες από τον ICAO. Επίσης, έρχεται σε αντίθεση με την γενική διεθνή πρακτική, αλλά και τις συστάσεις του IMO και ICAO, που περιλαμβάνονται στο Διεθνές Εγχειρίδιο Αεροναυτικής και Ναυτικής Έρευνας και Διάσωσης (International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual - IAMSAR Manual), που προκρίνουν την υιοθέτηση ταυτόσημων περιοχών για την παροχή υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης σε ναυτικά και αεροπορικά ατυχήματα. Ομοίως, το παράρτημα 12 της Σύμβασης του Σικάγο συνιστά να συμπίπτουν οι περιοχές έρευνας και διάσωσης με τα όρια των FIRs.

³⁸ Υπουργείο Εξωτερικών <https://www.mfa.gr/zitimata-ellinotourkikon-sheseon/eidikotera-keimena/ethnikos-enaerios-horos.html>

³⁹ Γιόκαρης Α & Σπηλιωτόπουλος Σ (1990), σελ. 37

Καθίσταται σαφές από τα ανωτέρω ότι οι όποιες εν προκειμένω τουρκικές αιτιάσεις εξυπηρετούν συγκεκριμένες πολιτικές σκοπιμότητες που δεν έχουν καμία σχέση με τις ανθρωπιστικής φύσεως επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης.

Σε κάθε περίπτωση, σημειώνεται ότι στην πράξη, η Ελλάδα, μέσω του αρμοδίου Ελληνικού Ενιαίου Κέντρου Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (Joint Rescue Coordination Center – JRCC) στον Πειραιά, συντονίζει αποτελεσματικά όλες τις επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης, παρέχοντας εν προκειμένω υπηρεσίες σε όλα τα κινδυνεύοντα πλοία και αεροπλάνα εντός της ελληνικής περιοχής ευθύνης.

3.4 Μελέτη Περίπτωσης: Έρευνα και Διάσωση στο Αιγαίο “Η Περίπτωση του Σμηναγού Π.Α. Κωνσταντίνου Ηλιάκης” στις 23-05-2006

3.4.1 Ο Σμηναγός Π.Α. Κωνσταντίνος Ηλιάκης

Ο Κωνσταντίνος Ηλιάκης ήταν Σμηναγός της Ελληνικής πολεμικής αεροπορίας που σκοτώθηκε στις 23 Μαΐου 2006 κατά την ώρα του καθήκοντος. Καταγόταν από το Καστέλλο Ρεθύμνης Κρήτης και ήταν πατέρας δύο παιδιών 1,5 και 4 χρονών αντίστοιχα.

Το 1989 ο Κωνσταντίνος Ηλιάκης εισάγεται στη Σχολή Ικάρων, με όνειρο να γίνει πιλότος της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας, γι' αυτό η Σχολή Ικάρων ήταν και η μόνη επιλογή του στο Μηχανογραφικό. Το καλοκαίρι του 1993 ο Ηλιάκης ορκίζεται Ανθυποσμηναγός και τοποθετείται στην 120 Πτέρυγα Εκπαίδευσης Αέρος, που ολοκληρώνει την πτητική του εκπαίδευση με αεροσκάφη T2. Στη συνέχεια τοποθετείται στην 115 Πτέρυγα Μάχης στη Σούδα και στην 34η Μοίρα Βομβαρδισμού στα αεροσκάφη A-7 Corsair. Ξεχωρίζει για τις ικανότητές του και το 2002 επιλέγεται μαζί με άλλους εννέα ιπτάμενους για εκπαίδευση στα νέα F-16 Block 52+ στις Η.Π.Α. Ολοκληρώνει την εκπαίδευση και επιστρέφει στην Ελλάδα στην 347η Μοίρα στην Αγχίαλο μέχρι να παραλάβει τα νέα μαχητικά η 115 Πτέρυγα Μάχης. Τον Ιούνιο του 2003 παίρνει μετάθεση για την 340η Μοίρα με την ονομασία “Αλεπού”.⁴⁰

Στις 23 Μαΐου 2006 ύστερα από ένα θερμό επεισόδιο ελληνικών με τουρκικά μαχητικά, το αεροσκάφος του Κωνσταντίνου Ηλιάκη κατέπεσε κοντά στην Κάρπαθο, μετά την προσπάθεια αναχίτισης-αναγνώρισης τούρκικου αεροσκάφους. Τα συντρίμια του αεροπλάνου του οποίου ήταν κυβερνήτης βρέθηκαν λίγο αργότερα, επιβεβαιώνοντας το τραγικό αυτό συμβάν για τη χώρα μας.

⁴⁰ <http://www.haniotika-nea.gr/ennia-chronia-apo-ton-thanato-tou-sminagou-iliaki-video/>

Στις 28 Δεκεμβρίου 2006, στην καθιερωμένη τελετή απονομής μεταλλίων και βραβείων από την Ακαδημία Αθηνών, του απονεμήθηκε το Αργυρό Μετάλλιο Αρετής και Αυτοθυσίας. Στις 20 Μαΐου 2007 έγιναν τα αποκαλυπτήρια του μνημείου προς τιμήν του, στην οδό Ακρωτηρίου στη περιοχή Άγιος Ματθαίος Χανίων. Η χάλκινη προτομή του πιλότου κλάπηκε από αγνώστους στις 2 Δεκεμβρίου 2012 και τελικά βρέθηκε εγκαταλελειμμένη την επόμενη ημέρα σε κοντινή περιοχή. Επίσης δρόμος "Σμηναγού Κώστα Ηλιάκη", προς τιμήν του, υπάρχει και στο Ηράκλειο Αττικής.⁴¹



Εικόνα 6. Η προτομή του Σμηναγού Κωνσταντίνου Ηλιάκη

3.4.2 Το χρονικό της σύγκρουσης στις 23-05-2006 στην περιοχή ν. Καρπάθου

Στις 22 Μαΐου του 2006 τρία Τουρκικά μαχητικά αεροσκάφη μετέβησαν σε αεροδρόμιο απέναντι από τη ν. Ρόδο, όπου και διανυκτέρευσαν. Την επόμενη μέρα απογειώθηκαν και κατευθύνθηκαν προς τα βόρεια παράλια της Κρήτης. Η αποστολή τους ήταν να συνοδεύσουν το φωτογραφικό αεροσκάφος RF-4 στη φωτογράφιση και τον έλεγχο της επιχειρησιακής ετοιμότητας των πυραύλων S-300. Με την παραβίαση του ελληνικού εναέριου χώρου, δόθηκε άμεσα εντολή σε δύο Ελληνικά F-16 να απογειωθούν από την 115 Πτέρυγα Μάχης με αποστολή την αναχαίτιση και αναγνώριση των τουρκικών F-16. Ο σχηματισμός “Άλεπού-370” των δύο ελληνικών F-16 που βγήκαν για καταδίωξη τεσσάρων τουρκικών αεροσκαφών, τα οποία είχαν εισβάλει στον εθνικό εναέριο χώρο μας ξεκίνησε από το αεροδρόμιο της 133 Σμηναρχίας Μάχης στην Κρήτη. Ο Σμηναγός Κωνσταντίνος Ηλιάκης, πιστός στο καθήκον, έφτασε στο σημείο και πετυχαίνοντας την αποστολή του, αναγνώρισε το τουρκικό

⁴¹https://el.wikipedia.org/wiki/Κωνσταντίνος_Ηλιάκης

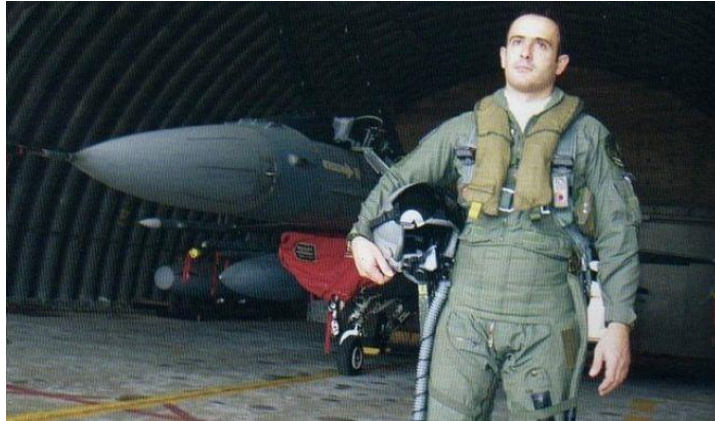
αεροσκάφος, κατέγραψε και αναγνώρισε τον οπλισμό και τον κατασκοπευτικό εξοπλισμό του. Χωρίς καμία προειδοποίηση ο τούρκος σμηναγός Ιμπραήμ Χάλι, πραγματοποίησε έναν εξαιρετικά επικίνδυνο ελιγμό χτυπώντας με το αεροσκάφος του, πάνω στη καλύπτρα του αεροσκάφους του Κ. Ηλιάκη. Συγκεκριμένα, ο Τούρκος χειριστής Χαλί Ιμπραήμ Οσκεμπίρ, χτυπώντας με το δεξί φτερό τού RF-4 την καλύπτρα του αεροσκάφους του Ηλιάκη, το οδήγησε σε κάθετη και ανεξέλεγκτη πτώση, με συνέπεια τον ακαριαίο θάνατο του Έλληνα χειριστή.

Ο Τούρκος πιλότος κατόρθωσε να χρησιμοποιήσει το εκτινασσόμενο κάθισμα και λίγα δευτερόλεπτα μετά βρέθηκε στη θάλασσα. Ένα δεξαμενόπλοιο τον περισυνέλεξε από τη θάλασσα, ενώ πριν είχε εντοπιστεί από Ελληνικό ελικόπτερο Super Puma, αλλά αρνήθηκε την βοήθειά του. Η ομάδα διάσωσης του Super Puma αποβιβάστηκε στο δεξαμενόπλοιο κι ήρθε πρόσωπο με πρόσωπο με τον Τούρκο χειριστή, ο οποίος αρνήθηκε πεισματικά να μπει στο ελικόπτερο. Ξέροντας ότι έχει προκαλέσει το θάνατο ενός Έλληνα πιλότου, γεγονός που θα είχε βαρύτατες συνέπειες για τον ίδιο χρησιμοποιεί τον φορητό του οπλισμό και απειλεί τους Έλληνες. Για περίπου 30 λεπτά, Ελλάδα και Τουρκία, βρίσκονταν στα πρόθυρα σύρραξης με δεκάδες μαχητικά, βρισκόμενα σε ετοιμότητα και την κατάσταση να είναι τεταμένη σε αέρα και θάλασσα. Χαρακτηριστικά εκείνη τη στιγμή στον αέρα βρίσκονταν 120 μαχητικά αεροσκάφη, ελληνικά και τουρκικά. Στο μεταξύ, περί ώρα 14:29, έφθασε στο σημείο και τουρκικό ελικόπτερο για να παραλάβει τον Τούρκο πιλότο.



Εικόνα 7. Ο τόπος του συμβάντος

Οι προσπάθειες ανεύρεσης του Ελληνικού F-16 και του πιλότου του, συνεχίζονταν από θαλάσσης με πληθώρα σκαφών του Λιμενικού Σώματος, συνεπικουρούμενα από τέσσερα παραπλέοντα εμπορικά πλοία, μια φρεγάτα, δυο κανονιοφόρους και ένα υδρογραφικό. Περίπου στις 18:00 το απόγευμα επιβεβαιώθηκαν οι φόβοι όλων των Ελλήνων. Η φρεγάτα «Λήμνος», ύστερα από εντατικές έρευνες, εντόπισε εκείνη την ώρα, το κράνος, και ένα Survival Kit. Ο Σμηναγός Κωνσταντίνος Ηλιάκης θεωρήθηκε νεκρός.



Εικόνα 8. Ο ήρωας Σμηναγός Κωνσταντίνος Ηλιάκης

3.4.3 Η διάσωση του Τούρκου πιλότου

Μετά τη σύγκρουση, που είχε ως αποτέλεσμα τον θάνατο του Ηλιάκη, ο Τούρκος πιλότος Χαλί Ιμπραήμ Οσκεμπίρ έπεσε στη θάλασσα και διασώθηκε από παραπλέον δεξαμενόπλοιο που βρισκόταν στην περιοχή. Σύμφωνα με δημοσιεύματα της εποχής, ο Τούρκος χειριστής περισυνελλέγει από το ιαπωνικών συμφερόντων και ιδιοκτησία της εταιρείας Yamamaru υπό σημαία Παναμά πλοίο μεταφοράς υγραερίου «GAS CENTURY» στο οποίο ο πλοίαρχος ήταν υπήκοος Φιλιππίνων. Το πλοίο αυτό συμμετείχε στις έρευνες κατόπιν εντολής του ΕΚΣΕΔ (Εθνικό Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης).

Στο σημείο έφτασε πρώτο το ελληνικό Super Puma, στο οποίο όμως ο Τούρκος χειριστής αρνήθηκε να επιβιβαστεί, καθώς ήθελε να τον παραλάβουν Τούρκοι διασώστες. Λίγο αργότερα στην περιοχή έφτασε πλωτό του Λιμενικού Σώματος από το Λιμεναρχείο Καρπάθου και κατόπιν πλωτό περιπολικό από το Κεντρικό Λιμεναρχείο Ρόδου. Ο μέλη του πλωτού του Λιμενικού Σώματος και διασώστες από το Super Puma, ανέβηκαν στο εμπορικό πλοίο για να παράσχουν βοήθεια στον Τούρκο χειριστή.

Ο Τούρκος χειριστής, ισχυριζόμενος ότι είναι σε άρτια φυσική κατάσταση, αρνήθηκε τη βοήθεια. Τελικά, κατόπιν υποβολής σχετικού αιτήματος από τις τουρκικές Αρχές, τουρκικό ελικόπτερο μάχης, τύπου AS 532 2AL Cougar παρέλαβε τον Τούρκο χειριστή.⁴²

3.4.4 Το Ελληνικό Πόρισμα

Το Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας (ΓΕΑ), μετά από έρευνες, προχώρησε στη σύνταξη επισήμου πορίσματος για τις συνθήκες κατάρριψης του ελληνικού μαχητικού, αναγνωρίζοντας το γεγονός ότι ο Ηλιάκης εκτέλεσε άψογα την αποστολή του.

Σύμφωνα με αυτό, «Ο σμηναγός Ηλιάκης κατευθύνθηκε προς το τουρκικό αεροσκάφος RF-4, στο πλαίσιο διατεταγμένης και σύμφωνης με το περιεχόμενο και τα δεδομένα αποστολής του προσπάθειας αναχαίτισης – αναγνώρισης σε ευθεία και οριζόντια πτήση, χωρίς να ελιχθεί καθ' οποιονδήποτε τρόπο και χωρίς να παραβιάσει την απόσταση ασφαλείας των 1.000 ποδών που ορίζεται για την αποφυγή εναέριων συγκρούσεων μεταξύ αεροσκαφών», ανέφερε το πόρισμα.

Σε άλλο σημείο του πορίσματος γίνεται αναφορά στον Τούρκο πιλότο, περιγράφοντας το όλο περιστατικό ως «ατύχημα» που οφειλόταν σε «ανθρώπινο λάθος», χωρίς να υπάρχει ίχνος δόλου, και συγκεκριμένα:

«Αντίθετα, προέκυψε σαφώς ότι ο χειριστής του leader (αρχηγού) αεροσκάφους του τουρκικού σχηματισμού προέβη στην εκτέλεση βίαιου και επικίνδυνου ελιγμού σε απόσταση μικρότερη των 100 ποδών, προς παρενόχληση – αποτροπή προσέγγισης του Ηλιάκη στο τουρκικό RF-4, αναπτύσσοντας έτσι υψηλή ταχύτητα (εμμονή να παραμείνει εσωτερικά και ψηλότερα από το ελληνικό μαχητικό, έχοντας πορεία σύγκρουσης, αντί να περάσει από κάτω). Συνέπεια όλων αυτών ήταν ο Τούρκος χειριστής να απωλέσει τον έλεγχο του αεροσκάφους του, το οποίο ανεξέλεγκτο προσέκρουσε βίαια σε εκείνο του Ηλιάκη».⁴³

3.4.5 Η Τουρκική Εκδοχή

Αμέσως μετά το συμβάν ο Τούρκος υπουργός Εξωτερικών Αμπντουλάχ Γκιούλ επικοινωνήσε τηλεφωνικά με την υπουργό Εξωτερικών Ντόρα Μπακογιάννη. Οι δύο

⁴²<https://www.iefimerida.gr/news/401327/otan-o-toyrkos-pilotos-poy-katteripse-ton-iliaki-pano-apo-tin-karpatho-epestrepse-amesos>

⁴³<https://www.iefimerida.gr/news/401327/otan-o-toyrkos-pilotos-poy-katteripse-ton-iliaki-pano-apo-tin-karpatho-epestrepse-amesos>

Υπουργοί Εξωτερικών εξέφρασαν τη λύπη τους για το συμβάν και έμειναν σύμφωνοι ότι το συμβάν δεν θα πρέπει να επηρεάσει την επιδίωξη και των δύο χωρών για βελτίωση των σχέσεων τους, όπως αναφέρεται σε ανακοίνωση του το Ελληνικό Υπουργείο Εξωτερικών.

Παράλληλα, η ανακοίνωση του τουρκικού υπουργείου Εξωτερικών ανέφερε ότι ο Τούρκος πιλότος είναι σώος και σημειώνεται: *«Με λύπη πληροφορούμαστε ότι ο Έλληνας πιλότος έχασε τη ζωή του»*.

Ο Τούρκος υπουργός Εξωτερικών ανέφερε επίσης ότι: *«Το επεισόδιο έγινε στο διεθνή εναέριο χώρο»*. Το ίδιο ανακοίνωσε και το Τουρκικό Γενικό Επιτελείο Ενόπλων Δυνάμεων, ότι δηλαδή η σύγκρουση των δύο αεροσκαφών έγινε *«στο διεθνή εναέριο χώρο, 35 μίλια νοτίως της Ρόδου»*. Επιπλέον, το Τουρκικό Γενικό Επιτελείο Ενόπλων Δυνάμεων ανέφερε ότι ελληνικά πολεμικά αεροσκάφη παρεμπόδισαν στις 12:48 Τουρκικά αεροσκάφη *«που εκτελούσαν εκπαιδευτική πτήση στο διεθνή εναέριο χώρο του Αιγαίου και της Μεσογείου»*.

Εν συνέχεια, ο Τούρκος Υπουργός Άμυνας Βέτσντι Γκενούλ δήλωσε ότι το σχέδιο πτήσης του τουρκικού F16 ήταν προγραμματισμένο και είχε υποβληθεί στο NATO πριν από την απογείωσή του, όπως μετέδωσε το τουρκικό πρακτορείο ειδήσεων Ανατολή. Συγκεκριμένα, ο Τούρκος Υπουργός ανέφερε χαρακτηριστικά: *«Η πτήση μας ήταν προγραμματισμένη. Ήταν μια πτήση για την οποία είχε ενημερωθεί το NATO. Είναι ένα νομικό θέμα. Εκτιμούμε ότι είναι μέσα στα δικαιώματά μας»*.

Σε αντίθεση με την τουρκική πλευρά, η ανακοίνωση του ελληνικού ΓΕΕΘΑ επισήμανε ότι η σύγκρουση έγινε *«21 ναυτικά μίλια νοτιοανατολικά της νήσου Καρπάθου, εντός του FIR Αθηνών»*.

Σε ανακοίνωση του τουρκικού Γενικού Επιτελείου αναφέρεται ότι το τουρκικό μαχητικό είναι F-16, που απογειώθηκε από την 9^η κύρια βάση στο Μπαλικεσίρ και το αεροσκάφος ανήκε στην 192 Μοίρα. ελληνικά μέσα ενημέρωσης μετέδωσαν ότι το τουρκικό αεροσκάφος ήταν φωτογραφικό, τύπου RF-4.⁴⁴

3.4.6 Η αποτίμηση του γεγονότος

Το συγκεκριμένο συμβάν διάσωσης αποτελεί ένα συμβάν κρίσιμης γεωπολιτικής σημασίας. Ο χειρισμός του υπήρξε δύσκολος λόγω της ιδιαιτερότητας της διάσωσης αυτής με

⁴⁴<https://www.in.gr/2006/05/23/greece/syngkroysi-ellinikoy-f-16-me-toyrkiko-notioanatolika-tis-karpathoy/>

την εμπλοκή στρατιωτικών δυνάμεων. Για τους παραπάνω λόγους οι μαρτυρίες και οι αναφορές που το αφορούν είναι απόρρητες, διότι είναι κατανοητή η ανάγκη για την προστασία της εθνικής ασφάλειας.

Αξίζει να αναφερθεί ότι αν και οι Έλληνες διασώστες έφτασαν πρώτοι στο σημείο, τον Τούρκο πιλότο τον περισυνέλλεξε παραπλέον πλοίο. Ήταν η πρώτη φορά που ένας Τούρκος που έπεσε στο Αιγαίο παραδίνονταν μ' αυτό το τρόπο στους συμπατριώτες του και η διάσωσή του δεν πραγματοποιήθηκε με βάση το Διεθνές Δίκαιο, σύμφωνα με το οποίο τη διάσωση την αναλαμβάνει όποιος φτάσει πρώτος στο σημείο.

4. ΟΙ ΑΡΜΟΔΙΟΙ ΦΟΡΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΕΡΕΥΝΑ & ΔΙΑΣΩΣΗ, ΤΑ ΜΕΣΑ ΚΑΙ ΤΑ ΟΡΓΑΝΑ ΤΟΥΣ

4.1 Το Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας & Διάσωσης (Ε.Κ.Σ.Ε.Δ.)⁴⁵



Η Έρευνα και Διάσωση στη θάλασσα περιλαμβάνει: τον συντονισμό του έργου Έρευνας και Διάσωσης στο θαλάσσιο χώρο ευθύνης της χώρας τη συνεργασία με τα Γενικά Επιτελεία Ναυτικού και Αεροπορίας καθώς και άλλους φορείς όπως υπηρεσίες και ιδιώτες που υποχρεούνται ή προσφέρονται να συνδράμουν σε περίπτωση ατυχήματος στον θαλάσσιο χώρο ευθύνης της χώρας, τη συνεργασία με κέντρα συντονισμού έρευνας και διάσωσης άλλων χωρών, την οργάνωση, υποστήριξη και λειτουργία των ηλεκτρονικών και τηλεπικοινωνιακών μέσων καθώς και συστημάτων θαλάσσιας κυκλοφορίας που σχετίζονται με το έργο της Έρευνας και Διάσωσης και της επιτήρησης του θαλάσσιου χώρου ευθύνης της χώρας. Από το 1987, λειτουργεί στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας το Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (Ε.Κ.Σ.Ε.Δ.), το οποίο αποτελεί διάδοχη μορφή του Θαλάμου Επιχειρήσεων. Το Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης χωρίζεται σε Ναυτικό και Αεροπορικό τομέα⁴⁶ με στελέχωση από το Λιμενικό Σώμα και την Πολεμική Αεροπορία αντίστοιχα. Ταυτόχρονα υπάρχει και σύνδεσμος του Πολεμικού Ναυτικού.

Με βάση τις αρμοδιότητες του, το Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. συντονίζει τις ενέργειες Έρευνας και Διάσωσης, σε περιπτώσεις ναυτικών και αεροπορικών ατυχημάτων, εντός και πλησίον των ορίων της περιοχής ευθύνης της χώρας μας.

- Επιλαμβάνεται αρχικά σε περιστατικά εκτός περιοχής ευθύνης του, όταν είναι ο πρώτος αποδέκτης των σημάτων κινδύνου και μέχρι την ανάληψη της ευθύνης χειρισμού από το αρμόδιο ΚΣΕΔ.
- Παρακολουθεί και επεμβαίνει συνεργαζόμενο με τα αρμόδια ΚΣΕΔ της αλλοδαπής, σε περιπτώσεις ατυχημάτων Ελληνικών ή Ελληνόκτητων πλοίων που συμβαίνουν εκτός των ορίων ευθύνης του.
- Συντονίζει τις ενέργειες για τη μεταφορά ασθενών ή τραυματιών από πλοία και συνδράμει το έργο του ΕΚΑΒ σε περιπτώσεις μεταφοράς ασθενών από νησιά, εφόσον πραγματοποιηθεί δια θαλάσσης.

⁴⁵<http://www.hcg.gr/node/89>

⁴⁶Κ.Υ.Α. 1432.52/93/26-07-93 που αφορά στην Οργάνωση και Λειτουργία του ΕΚΣΕΔ.

Το μέγεθος και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της περιοχής ευθύνης Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. καθώς και της θαλάσσιας κυκλοφορίας αποτυπώνονται ενδεικτικά στα ακόλουθα στοιχεία:

1. Θαλάσσια περιοχή με ακτογραμμή 18.400 χλμ, με περισσότερες από 9.800 νήσους και νησίδες, βραχονησίδες, πάνω από 1.350 κόλπους και όρμους, 160 στενά και θαλάσσιους δίαυλους, 520 λιμένες και συνολική περιοχή Έρευνας και Διάσωσης 1.150.000 τ. χλμ.
2. Στην Ελλάδα δραστηριοποιούνται περί τα 10.000 σκάφη αναψυχής και 115.000 αλιευτικά σκάφη.
3. Στην Ελλάδα διέρχονται, απογειώνονται και προσγειώνονται περί τα 250.000 πολιτικά αεροσκάφη σε συνθήκες IFR/VFR ετησίως.⁴⁷

4.1.1 Περιστατικά ενεργοποίησης του Ε.Κ.Σ.Ε.Δ.

Οι περιπτώσεις που δύνανται να χαρακτηρισθούν για ένα πλοίο ή σκάφος ως περιστατικά έρευνας και διάσωσης είναι ακόλουθες και κατά αυτές ενεργοποιείται το Ενιαίο Κέντρο Έρευνας και Διάσωσης.

Α. Βύθιση: Χαρακτηρίζεται η απώλεια του πλοίου στη θάλασσα, ώστε να επικαθήσει στο βυθό.

Β. Σύγκρουση/Πρόσκρουση: Είναι η βίαιη επαφή δύο ή περισσοτέρων πλοίων και η πρόκληση υλικών ζημιών κατά την κίνηση στη θάλασσα είτε λόγω παραβάσεως διεθνών κανονισμών ναυσιπλοΐας ή λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών. Μετά τη σύγκρουση είναι δυνατόν να προκληθούν σοβαρές ζημιές και ρήγματα στο/α πλοίο/α με πιθανή συνέπεια να απωλεσθεί η πλευστότητα λόγω εισροής υδάτων και να υπάρχει σοβαρός κίνδυνος βύθισης.

Γ. Προσάραξη: Είναι η επικάθιση του πλοίου στο βυθό ή σε ύφαλο με συνέπεια την πρόσκαιρη ή συνεχή ακυβερνησία, προκαλώντας ρήγματα τα οποία επηρεάζουν την αξιοπλοΐα και μπορούν να προκαλέσουν βύθιση ή αποκοπή του πλοίου.

Δ. Πυρκαγιά: Μπορεί να εμφανιστεί σε οποιοδήποτε μέρος του πλοίου, συνήθως όμως στο μηχανοστάσιο, λεβητοστάσιο, χώρους φόρτωσης και ενδίαιτησης πληρώματος και επιβατών. Επακόλουθο της πυρκαγιάς είναι η έκρηξη που μπορεί να καταλήξει και σε ολική ή μερική απώλεια του πλοίου ή του φορτίου.

Ε. Μηχανική Βλάβη: Η βλάβη που παρουσιάζεται στα μηχανικά μέρη του πλοίου και δύναται να προκληθεί από: 1) αμέλεια πληρώματος, 2) λανθασμένη λειτουργία, 3) ελαττωματικό

⁴⁷Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. (2019) – Ανάλυση περιστατικών ΕΚΣΕΔ για το 2018

σχεδιασμός, 4) ελαττωματική κατασκευή και λανθασμένη συναρμολόγηση, 5) διάβρωση, στ) κραδασμός – κόπωση, 6) έλλειψη καυσίμων και λιπαντικών.

ΣΤ. Αγνοούμενο: Το σκάφος το οποίο δεν ανταποκρίνεται σε αλληπάλληλες κλήσεις που πραγματοποιούνται από VHF μέσω του Olympia Radio.

Ι. Ακυβερνησία: Δύναται να θεωρηθεί ως αποτέλεσμα προηγούμενου συμβάντος (π.χ. μηχανικής βλάβης), το οποίο θα προκαλέσει ενδεχόμενο ατύχημα (π.χ. σύγκρουση – βύθιση). Ουσιαστικά υπάρχει απώλεια της αξιοπλοΐας του πλοίου, το οποίο δεν έχει αυτοδύναμη κίνηση. Η ακυβερνησία δύναται να προέλθει από βλάβη στα συστήματα πλεύσης.

ΙΑ. Εισροή Υδάτων: Είναι συνέπεια προηγούμενου συμβάντος (προσάραξη, σύγκρουση) και πιθανόν επόμενο στάδιο ατυχήματος (βύθιση).

ΙΒ. Περίπτωση ανθρώπου στη θάλασσα, αγνοούμενου κολυμβητή/δύτη/υποβρύχιου αλιέα.

4.2 Το Ελληνικό Κέντρο Ελέγχου Αποστολών (Ε.Κ.Ε.Α.) / Greek Mission Control Centre (GRMCC) του Συστήματος COSPAS - SARSAT⁴⁸

Από τις 02 Ιανουαρίου 2008 το Ελληνικό Κέντρο Ελέγχου Αποστολών (ΕΚΕΑ) / Greek Mission Control Centre (GRMCC) λειτουργεί ως επίσημος Παροχέας Υπηρεσιών Εδάφους (Ground Segment Provider) στον Οργανισμό C/S. Η δημιουργία και λειτουργία του Κέντρου Ελέγχου Αποστολών λήψης και διανομής δορυφορικών σημάτων κινδύνου του συστήματος COSPAS-SARSAT στον Ελλαδικό χώρο διασφαλίζει την αυτονομία της χώρας μας σε ότι αφορά την λήψη των συναγερμών κινδύνου, που προέρχονται από ραδιοφάρους πλοίων, αεροσκαφών (Α/Φ) και προσώπων και κατά συνέπεια την ταχύτερη ενεργοποίηση των υπηρεσιών Έρευνας και Διάσωσης εντός της περιοχής ευθύνης της (SRR)⁴⁹.

4.3 Τα πληροφοριακά μέσα του Ε.Κ.Σ.Ε.Δ.



4.3.1 Το Σύστημα COSPAS-SARSAT⁵⁰

Το 1979 οι χώρες Καναδάς, ΗΠΑ, Γαλλία και Ρωσία αποφάσισαν να δημιουργήσουν ένα σύστημα δορυφόρων που σχεδιάστηκε με σκοπό τον εντοπισμό-προσδιορισμό της θέσης

⁴⁸<http://www.hcg.gr/node/6795>

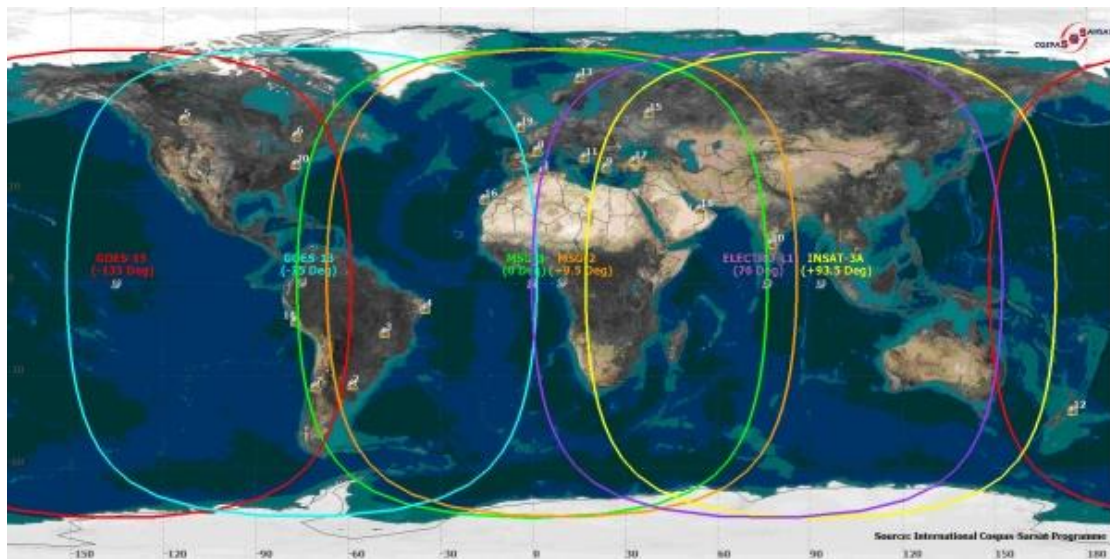
⁴⁹<http://www.hcg.gr/node/6795>

⁵⁰<http://www.hcg.gr/node/6797>



ενός ραδιοφάρου που εκπέμπει στην συχνότητα κινδύνου και την παροχή αυτών των πληροφοριών προς τα αντίστοιχα εθνικά Κέντρα Έρευνας-Διάσωσης (Rescue Coordination Centers - RCCs). Το εν λόγω σύστημα υπό την ονομασία Cospas-Sarsat (C/S), (Cosmicheskaya Sistyema Poiska Avariynich Sudov – Search and Rescue Satellite-Aided Tracking) άρχισε να λειτουργεί επιχειρησιακά το 1985 υπό την αιγίδα του διακρατικού Οργανισμού με την ίδια ως άνω ονομασία. Στον παραπάνω οργανισμό η Ελλάδα αποφάσισε να συμμετέχει ως μέλος το 1992 με την ιδιότητα του Κράτους – Χρήστη (User State), λαμβάνοντας σήματα κινδύνου από ραδιοφάρους, αρχικά μέσω του Γαλλικού Σταθμού (FMCC) ενώ από το 1997 συνέχισε να λαμβάνει τα σήματα κινδύνου από τον Ιταλικό Σταθμό (ITMCC) ως SPOC (Sar Point Of Contact).

Τον Μάιο 2006 άλλαξε το καθεστώς συμμετοχής της χώρας μας στο σύστημα C/S [από User State σε Ground Segment Provider (Παροχέας Υπηρεσιών Εδάφους)].



Εικόνα 9. Εμβέλεια συστημάτων εντοπισμού κινδύνου.

Ο εντοπισμός του σήματος κινδύνου και ο προσδιορισμός της θέσεως ενός ραδιοφάρου, εξαρτάται άμεσα από το είδος της Ηλεκτρονικής Συσκευής Εντοπισμού (Locator Beacon) και αν αυτή είναι εφοδιασμένη με GPS. Οι συσκευές εντοπισμού διακρίνονται σε:

- α. EPIRB (Emergency Position Indicating Radio Beacon) για χρήση από πλοία.
- β. ELT (Emergency Locator Transmitter) για χρήση από αεροσκάφη.
- γ. PLB (Personal Locator Beacon) για προσωπική χρήση.



Εικόνα 10. Είδη Ραδιοφάρων.

Όταν μία από τις παραπάνω συσκευές εκπέμψει σήμα κινδύνου, αυτό εντοπίζεται από το σύστημα δορυφόρων του Οργανισμού C/S, οι οποίοι βρίσκονται σε τροχιά γύρω από την γη. Το σήμα κινδύνου αναμεταδίδεται στους αντίστοιχους Επίγειους Σταθμούς Λήψεως (Local User Terminals-LUTs). Οι Επίγειοι Σταθμοί Λήψεως (LUTs) επεξεργάζονται το σήμα, υπολογίζουν την θέση του ραδιοφάρου και το διαβιβάζουν στο Κέντρο Ελέγχου Αποστολών (Mission Control Centre-MCC). Τέλος, η πληροφορία με την θέση του ραδιοφάρου φθάνει στο ΕΚΣΕΔ (Rescue Coordination Centre-RCC), το οποίο με την σειρά του ενεργοποιεί τα μέσα Έρευνας και Διάσωσης (πλωτά, εναέρια και επίγεια), εφόσον αυτό κριθεί αναγκαίο.

4.3.2 Το σύστημα δορυφόρων LEOSAR – GEOSAR⁵¹

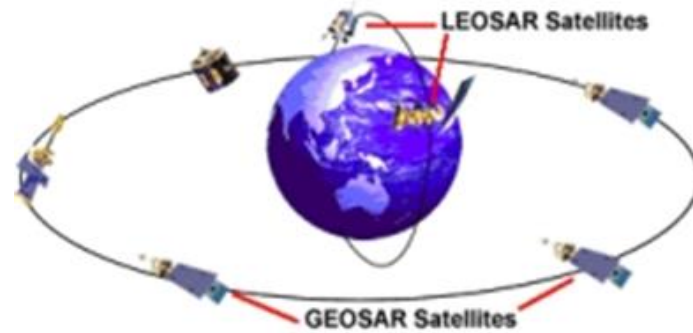
Για τον εντοπισμό των σημάτων κινδύνου από εκπομπές των παραπάνω ραδιοφάρων (εκπέμπουν στη συχνότητα των 406 MHz), ο Οργανισμός C/S χρησιμοποιεί δύο (02) τύπους δορυφόρων, οι οποίοι υποστηρίζουν την λειτουργία του Ελληνικού Κέντρου Ελέγχου Αποστολών GRMCC.

Οι παραπάνω δορυφόροι είναι:

- α. Οι δορυφόροι πολικής τροχιάς (Low-altitude Earth Orbit Satellites - LEOSAR)
- β. Οι γεωστατικοί δορυφόροι (Geostationary Earth Orbit Satellites – GEOSAR).

Η κάλυψη μιας περιοχής από τους δορυφόρους LEOSAR δεν είναι συνεχής, λόγω της κίνησης των δορυφόρων. Κατά τη διάρκεια της κίνησης, ένας δορυφόρος καλύπτει (ως λήψη) μέρος της γης με αποτέλεσμα να εντοπίζει μόνο ραδιοφάρους που βρίσκονται στο Field of View του συγκεκριμένου δορυφόρου.

⁵¹<http://www.hcg.gr/node/6797>



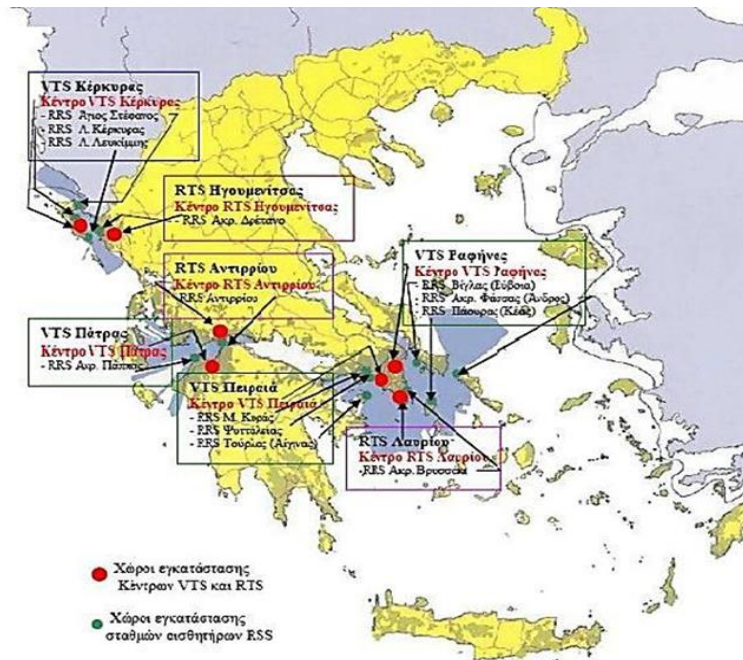
Εικόνα 9. Δορυφορικά Συστήματα LEOSAR & GEOSAR.

Η δεύτερη κατηγορία δορυφόρων είναι οι δορυφόροι GEOSAR, οι οποίοι παραμένουν σταθεροί σε σχέση με την κίνηση της γης και καλύπτουν συνεχώς την περιοχή που «βλέπουν». Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα τον γρήγορο εντοπισμό ενός σήματος ραδιοφάρου στη συχνότητα (406 MHz).

4.3.3 Τα Κέντρα Ελέγχου και Διαχείρισης Θαλάσσιας Κυκλοφορίας (*Vessel Traffic Management Information System- VTMISS*)⁵²

Το Εθνικό Σύστημα VTMISS (Vessel Traffic Management and Information System) είναι ένα ολοκληρωμένο πληροφοριακό σύστημα ελέγχου και διαχείρισης θαλάσσιας κυκλοφορίας το οποίο καλύπτει την ευρύτερη θαλάσσια περιοχή των κόλπων Σαρωνικού, Ελευσίνας, Ν. Ευβοϊκού, Πατραϊκού και τμήματος Ιονίου Πελάγους και αποσκοπεί μεταξύ άλλων στη βελτίωση της ασφάλειας ναυσιπλοΐας καθώς και στην προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος.

⁵²<http://hcg.gr/sites/default/files/docs/archive/vtmisprdiav.pdf>



Εικόνα 10. Εθνικό Σύστημα VTMIS.

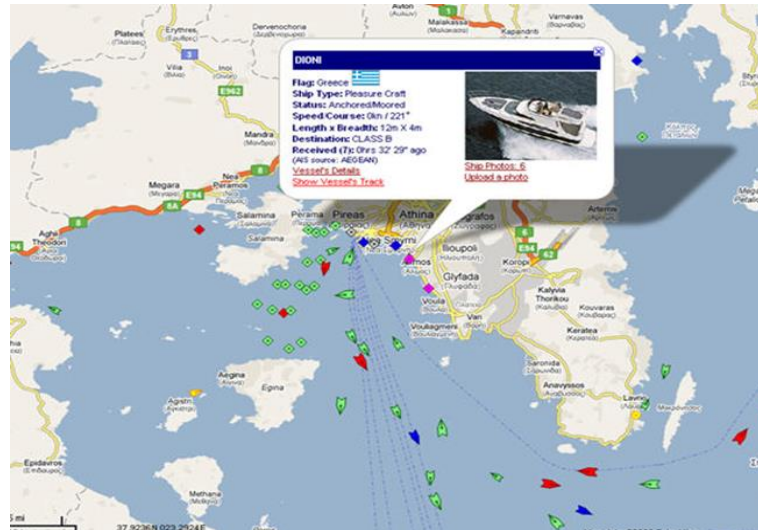
Το Εθνικό Σύστημα VTMIS δύναται να διαχωριστεί στις παρακάτω οντότητες :

- Κέντρα Ελέγχου και Διαχείρισης Θαλάσσιας Κυκλοφορίας (VTS: Vessel Traffic Services)
- Υποκέντρο Ελέγχου και Διαχείρισης Θαλάσσιας Κυκλοφορίας (RTS:Regional Traffic Services)
- Σταθμός Αισθητήρων (RSS: Remote Site Sensors)
- Αναμεταδοτικός Σταθμός (Relay Station)
- Εθνικό Κέντρο Ελέγχου και Διαχείρισης Θαλάσσιας Κυκλοφορίας (VTMIS)

4.3.4 Το Αυτόματο Σύστημα Αναγνώρισεως, (Automatic Identification System – AIS)⁵³

Είναι ένα σύστημα αυτόματης ανταλλαγής ψηφιακών σημάτων μεταξύ πλοίων, αλλά και παράκτιων συστημάτων κυκλοφορίας πλοίων, στη συχνότητα των υπερβραχέων κυμάτων (VHF). Μέσω του συστήματος αυτού επιτυγχάνεται η αμοιβαία ενημέρωση όλων των πλοίων, της ταυτότητάς τους, του φορτίου τους, του λιμένα απόπλου και κατάπλου, καθώς και άλλων χρήσιμων πληροφοριών. Οι πληροφορίες του συστήματος εμφανίζονται σε σύγχρονο απεικονιστικό μέσο (οθόνη), ενώ ενσωματώνονται επίσης και στις πληροφορίες των Συστημάτων Απεικόνισης Ηλεκτρονικού Χάρτη και Πληροφοριών (ECDIS).

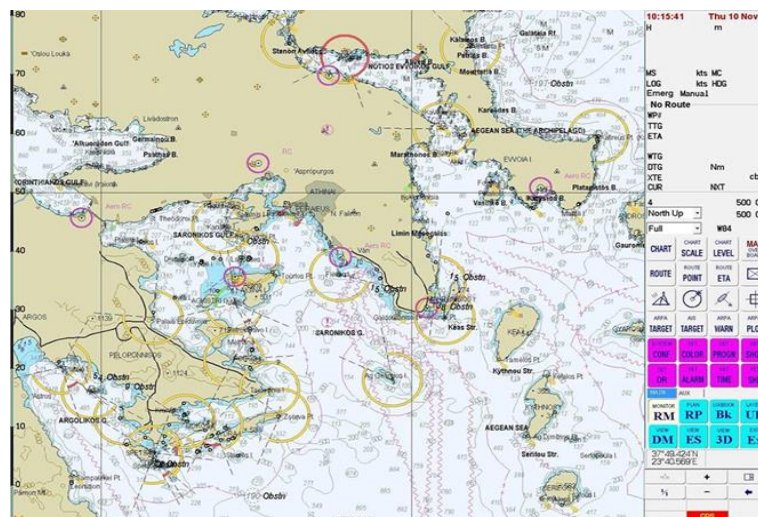
⁵³<https://www.marinetraffic.com/gr/ais/home>



Εικόνα 11. Το σύστημα AIS.

4.3.5 Τα Ηλεκτρονικά Συστήματα Απεικόνισης Χαρτών και Πληροφοριών (Electronic Chart Display and Information Systems-ECDIS)⁵⁴

Είναι συνδυασμός πολλών διαφορετικών ναυτιλιακών βοηθημάτων, συσκευών και οργάνων (ηλεκτρονικοί χάρτες ναυσιπλοΐας, RADAR/ARPA, GPS, πυξίδα, βυθόμετρο) σε μια κεντρική οθόνη από όπου μπορεί να παρακολουθείται πλήρως ο πλους και να ρυθμίζονται τα στοιχεία του. Η άμεση απεικόνιση στην οθόνη του συστήματος όλων των βασικών στοιχείων του πλου (στίγμα, πορείες, ταχύτητες, αληθής και σχετική κίνηση στόχων) μειώνει σημαντικά την ένταση εργασίας στη γέφυρα και συμβάλλει στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, παρέχοντας τη δυνατότητα λήψεως άμεσων και σωστών αποφάσεων.

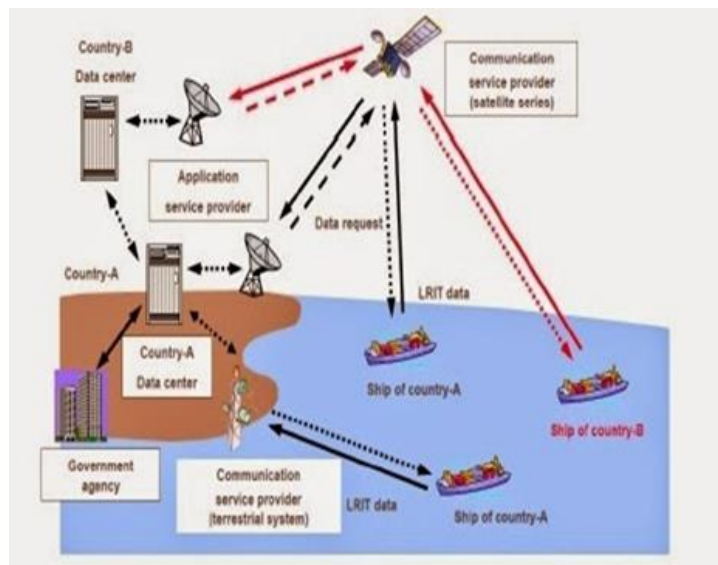


Εικόνα 12. Ηλεκτρονικά Συστήματα Απεικόνισης Χαρτών και Πληροφοριών.

⁵⁴http://www.ecdis-info.com/about_ecdis.html

4.3.6 Το σύστημα εντοπισμού και παρακολούθησης σε μεγάλη απόσταση (Long-Range Identification and Tracking System- LRIT)⁵⁵

Το σύστημα εντοπισμού και παρακολούθησης σε μεγάλη απόσταση (LRIT) προβλέπει την παγκόσμια αναγνώριση και παρακολούθηση πλοίων. Οι υποχρεώσεις των πλοίων να διαβιβάζουν πληροφορίες LRIT και τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των συμβαλλομένων κυβερνήσεων της SOLAS και των υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης για τη λήψη πληροφοριών LRIT καθορίζονται στον κανονισμό V / 19-1 της σύμβασης SOLAS του 1974.



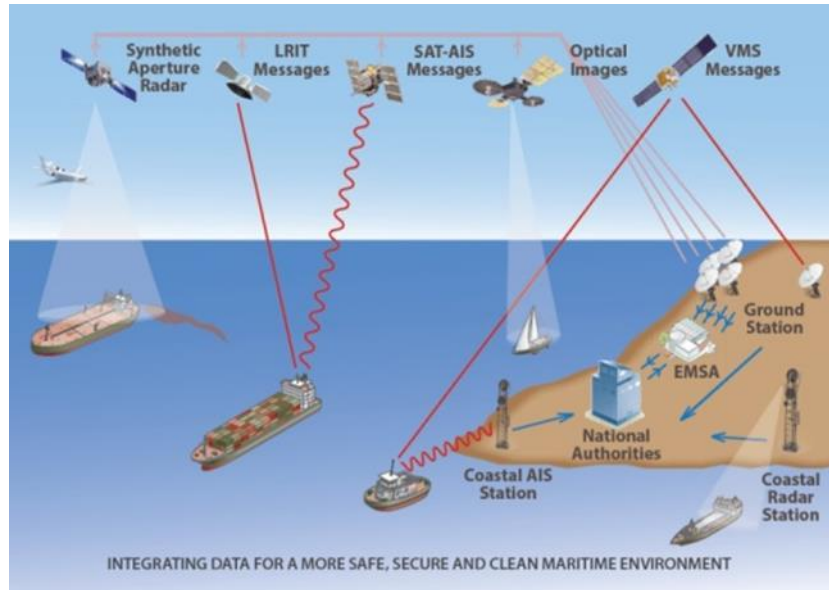
Εικόνα 13. Το σύστημα εντοπισμού και παρακολούθησης σε μεγάλη απόσταση (Long-Range Identification and Tracking System- LRIT)

4.3.7 Το ολοκληρωμένο θαλάσσιο περιβάλλον δεδομένων (Integrated Maritime Data Environment-IMDatE)⁵⁶

Το ολοκληρωμένο θαλάσσιο περιβάλλον δεδομένων (IMDatE) είναι ένα υπό εξέλιξη τεχνικό πλαίσιο το οποίο θα συνδυάζει και θα επεξεργάζεται δεδομένα από τις θαλάσσιες εφαρμογές της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας για τη Θαλάσσια Ασφάλεια (EMSA) και άλλες εξωτερικές πηγές για την παροχή πιο ολοκληρωμένων και διαμορφώσιμων υπηρεσιών στους χρήστες, καθώς και την υποστήριξη της αναμετάδοσης δεδομένων μεταξύ των ίδιων των εφαρμογών.

⁵⁵<http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Navigation/Pages/LRIT.aspx>

⁵⁶<https://portal.emsa.europa.eu/web/imdate>



Εικόνα 14. Το ολοκληρωμένο θαλάσσιο περιβάλλον δεδομένων (Integrated Maritime Data Environment – IMDatE)

4.4 Τα επιχειρησιακά μέσα του ΕΚΣΕΔ για την θαλάσσια Έρευνα και Διάσωση⁵⁷

Ανάλογα με το είδος της επιχείρησης Έρευνας και Διάσωσης και την φάση την οποία βρίσκεται, οι Υπηρεσίες του Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής κατόπιν εντολής του Ενιαίου Κέντρου Επιχειρήσεων ενεργοποιούν τις κατά τόπους διαθέσιμες μονάδες τους προ αντιμετώπιση του περιστατικού. Προς την επίτευξη αυτού του σκοπού διατίθενται οι κάτωθι επιχειρησιακές μονάδες όσον αφορά τη θαλάσσια Έρευνα και Διάσωση.

4.4.1 Τα Πλωτά Μέσα

Στην αποστολή των πλοίων/σκαφών του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής σε περίπτωση περιστατικού SAR περιλαμβάνεται η παροχή βοήθειας σε κινδυνεύοντα στη θάλασσα άτομα, πλοία, πλοιάρια, λέμβους ή άλλα θαλάσσια μέσα και αεροσκάφη και η μεταφορά ατόμων που χρειάζονται άμεση βοήθεια (ασθενείς - τραυματίες) με τη συνοδεία ιατρού Εθνικού Κέντρου Άμεσης Βοήθειας (ΕΚΑΒ).

Πιο συγκεκριμένα, ο αριθμός των Πλωτών Μέσων ταξινομείται ως εξής:

1. Έντεκα (11) Ναυαγοσωστικά τύπου ARYN- HALMATIC- Κατηγορία Β2,
2. Πέντε (05) Πλοία Ανοικτής Θαλάσσης (Π.Α.Θ.),
3. Δύο (02) περιπολικά πλοία τύπου ABEKING,

⁵⁷www.hcg.gr

4. Εξήντα πέντε (65) Παράκτια Περιπολικά Σκάφη- Κατηγορία Α2,
5. Τριάντα τέσσερα (34) Παράκτια Περιπολικά πολύ υψηλών ταχυτήτων,
6. Δέκα (10) Παράκτια Περιπολικά τύπου LCS53,
7. Εκατό πενήντα πέντε (155) Πνευστά Ταχύπλοα Περιπολικά Σκάφη Α3 ειδικών επιχειρήσεων και βοηθητικά Σκάφη Ε,
8. Δέκα (10) απορρυπαντικά πλοία, καταπολέμησης της ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος- Κατηγορία Γ1/Δ1.

4.4.2 Η Υπηρεσία Εναέριων Μέσων του Λιμενικού Σώματος

Στην Υπηρεσία Εναέριων Μέσων του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής υπάγονται η Μοίρα Αεροπλάνων και η Μοίρα Ελικοπτέρων. Στην αποστολή της Υπηρεσίας Εναέριων Μέσων Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής περιλαμβάνονται εκτός των αστυνομικών της καθηκόντων και καθήκοντα SAR όπως η συνδρομή για εντοπισμό πλοίων ή ατόμων που κινδυνεύουν στη θαλάσσια περιοχή του FIR Αθηνών σε συνεργασία με τους αρμόδιους φορείς. Στο σύνολο απαριθμούνται συνολικά δεκατρία (13) εναέρια μέσα:

1. Δύο (02) μονοκινητήρια Α/Φ τύπου SOCATATB20,
2. Δύο (02) μονοκινητήρια Α/Φ τύπου CESSNA 172 RG,
3. Τρία (03) δίκινητήρια Α/Φ τύπου REIMSF406,
4. Έξι (06) ελικόπτερα τύπου AS-365 N3 (DAUPHIN), με έδρα στη Βάση Κοτρωνίου στον Μαραθώνα του Π.Ν.

4.4.3 Η Υπηρεσία Συνδέσμων- Διασωστών

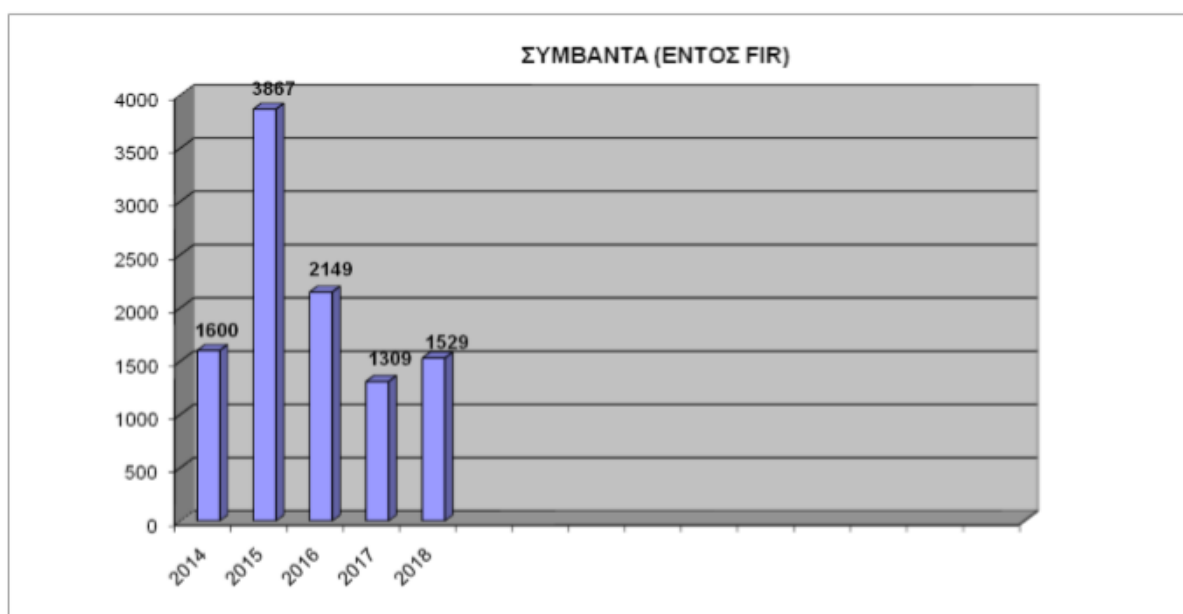
Η Υπηρεσία Συνδέσμων - Διασωστών του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής λειτουργεί από τον Οκτώβριο του 2000. Διοικητικά υπάγεται στο Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής και επιχειρησιακά-οργανωτικά στην 112 Πτέρυγα Μάχης/ 384 Μοίρα Έρευνας και Διάσωσης της Πολεμικής Αεροπορίας. Η 112 ΠΜ/384 ΜΕΔ επιλαμβάνεται της Έρευνας και Διάσωσης εντός του FIR Αθηνών στη θάλασσα και στη στεριά σε περίοδο ειρήνης και πολέμου. Επιλαμβάνεται παντός αεροπορικού ατυχήματος εντός του FIR Αθηνών. Στις αρμοδιότητές της συμπεριλαμβάνονται οι αεροδιακομιδές ασθενών - τραυματιών από τη νησιωτική Ελλάδα, η μεταφορά ασθενών - τραυματιών από πλοία που πλέουν εντός του FIR Αθηνών ή πλησίον αυτού.

4.4.4 Η Μονάδα Υποβρυχίων Αποστολών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. (ΜΥΑ/Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.)

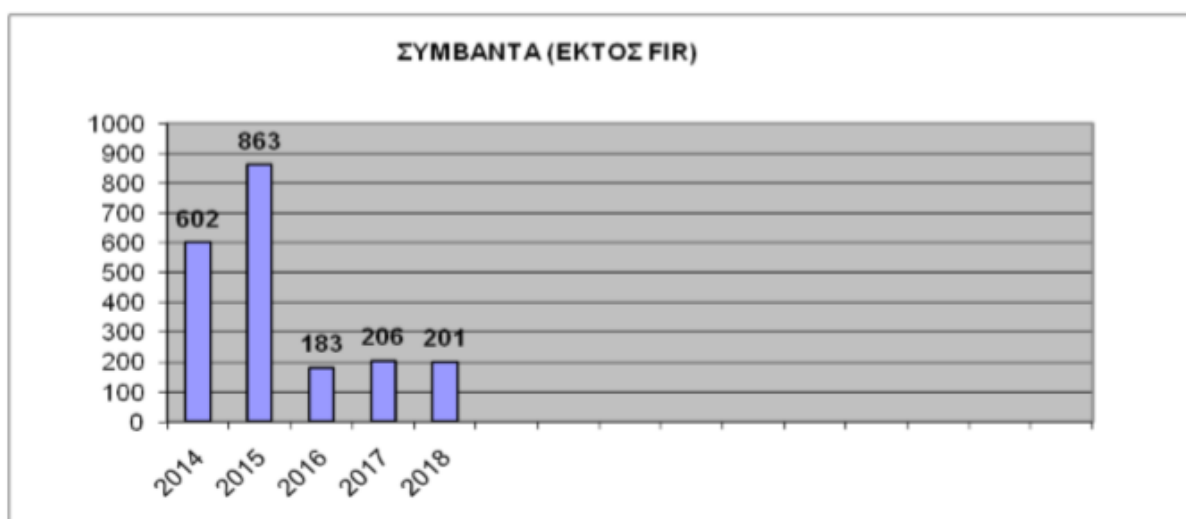
Η αποστολή της Μονάδας Υποβρυχίων Αποστολών του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής είναι η διενέργεια ειδικών επιχειρήσεων για την προστασία της δημόσιας τάξης και ασφάλειας στους χώρους αρμοδιότητας του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής αλλά και η παροχή συνδρομής σε έκτακτες καταστάσεις που απαιτούν ειδικευμένες δράσεις. Όσον αφορά στα περιστατικά SAR η ΜΥΑ διεξάγει υποθαλάσσιες έρευνες για εντοπισμό αγνοούμενων, αντικειμένων, υποθαλάσσιοι έλεγχοι, αυτοψίες, βιντεοσκόπηση του βυθού για εντοπισμό -έλεγχο ναυαγίων, παροχή βοήθειας σε κινδυνεύοντα πρόσωπα και πλοία στη θάλασσα παροχή βοήθειας σε περίπτωση πτώσης αεροσκάφους στη θάλασσα.

5. ΤΟ ΕΡΓΟ ΤΟΥ ΕΚΣΕΔ – ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ 2018

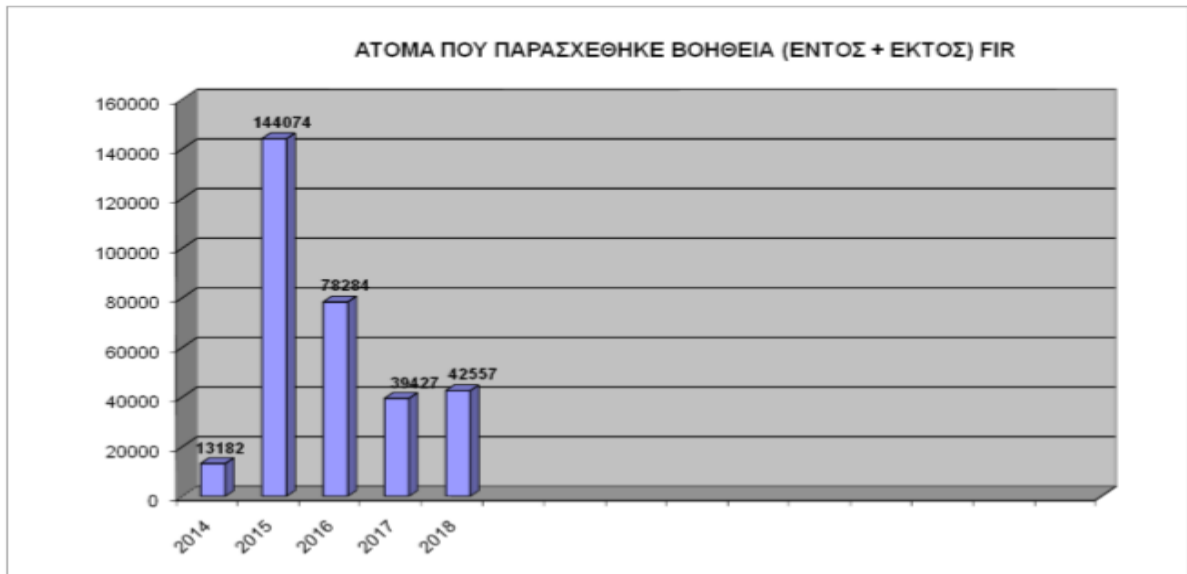
Το έτος 2018 το ΕΚΣΕΔ επιλήφθηκε σε 1.529 περιστατικά, με 37.314 εμπλεκόμενα άτομα εντός της ελληνικής περιοχής Έρευνας και Διάσωσης (SRR) και 201 περιστατικά εκτός περιοχής FIR, στα οποία ήταν το πρώτο κέντρο που έλαβε συναγερμούς κινδύνου οι οποίοι αφορούσαν 5.243 άτομα. Το ΕΚΣΕΔ σε βάθος 5ετίας συντονίζει και όπου απαιτείται διευθύνει κατά μέσο όρο 2.091 περιστατικά εντός της ελληνικής SRR και 411 συμβάντα εκτός SRR, ενώ παράσχει κατά μέσο όρο βοήθεια σε 63.505 άτομα περίπου ετησίως. Η κατανομή ανά έτος παρουσιάζεται στους ακόλουθους πίνακες:



Εικόνα 15. Συμβάντα ΕΚΣΕΔ 2014 – 2018 (Εντός FIR/SRR). Πηγή: ΕΚΣΕΔ

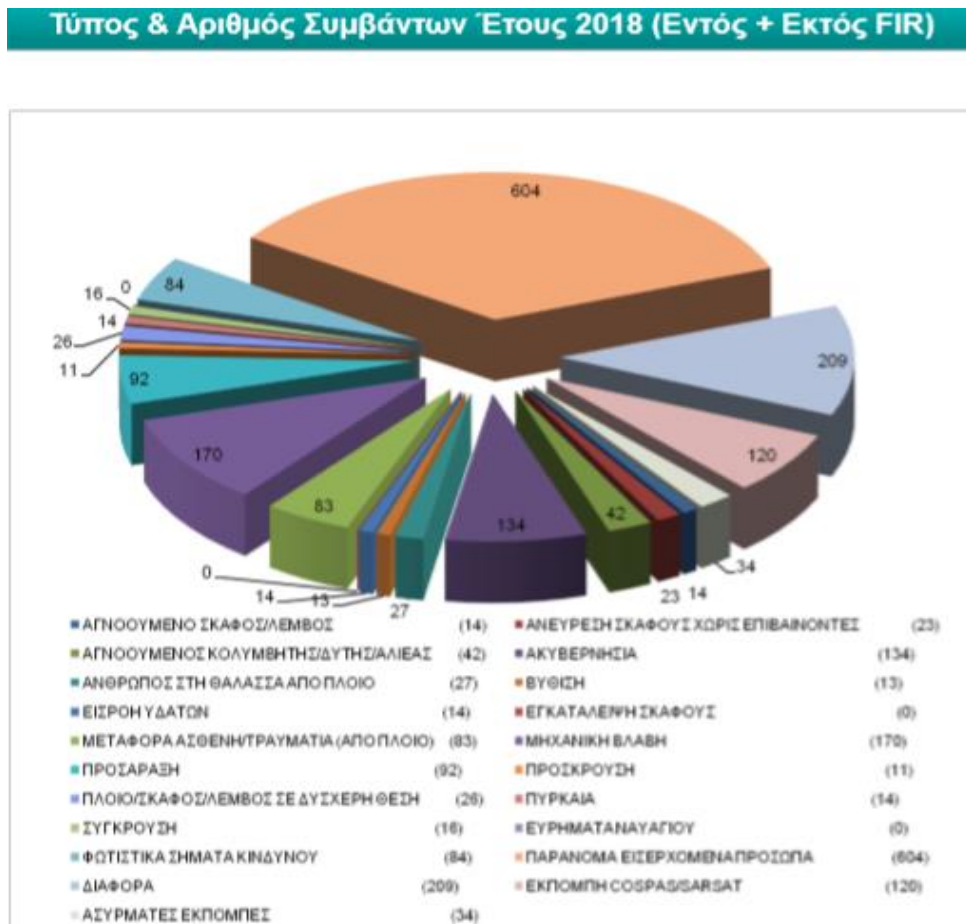


Εικόνα 16. Συμβάντα ΕΚΣΕΔ 2014 – 2018 (Εκτός FIR/SRR). Πηγή: ΕΚΣΕΔ



Εικόνα 17. Άτομα που παρασχέθηκε βοήθεια 2014 – 2018 (Εντός + Εκτός FIR/SRR). Πηγή: ΕΚΣΕΔ

Η κατανομή των περιστατικών εντός και εκτός FIR, καθώς και το είδος αυτών, φαίνεται στον παρακάτω πίνακα.



Εικόνα 18. Κατανομή ανά τύπο και αριθμό συμβάντων ΕΚΣΕΔ 2018. Πηγή: ΕΚΣΕΔ

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζεται η κατανομή των περιστατικών εντός και εκτός FIR, καθώς και το είδος αυτών.

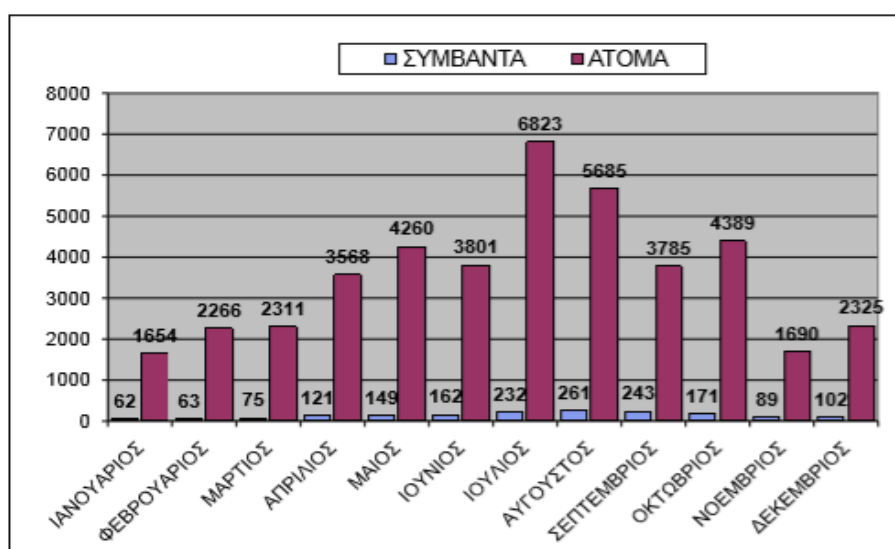
ΕΙΔΟΣ ΣΥΜΒΑΝΤΟΣ	ΕΝΤΟΣ FIR	ΕΚΤΟΣ FIR
ΑΓΝΟΟΥΜΕΝΟ ΣΚΑΦΟΣ/ΛΕΜΒΟΣ	12	02
ΑΝΕΥΡΕΣΗ ΣΚΑΦΟΥΣ ΧΩΡΙΣ ΕΠΙΒΑΙΝΟΝΤΕΣ	23	-
ΑΓΝΟΟΥΜΕΝΟΣ ΚΟΛΥΜΒΗΤΗΣ/ΔΥΤΗΣ/ΑΛΙΕΑΣ	41	01
ΑΚΥΒΕΡΝΗΣΙΑ	131	03
ΑΝΘΡΩΠΟΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΑΠΟ ΠΛΟΙΟ	23	04
ΒΥΘΙΣΗ	13	-
ΕΙΣΡΟΗ ΥΔΑΤΩΝ	13	01
ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΗ ΣΚΑΦΟΥΣ	-	-
ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΑΣΘΕΝΗ/ΤΡΑΥΜΑΤΙΑ (ΑΠΟ ΠΛΟΙΟ)	79	04
ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΒΛΑΒΗ	167	03
ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	91	01
ΠΡΟΣΚΡΟΥΣΗ	11	-
ΠΛΟΙΟ/ΣΚΑΦΟΣ/ΛΕΜΒΟΣ ΣΕ ΔΥΣΧΕΡΗ ΘΕΣΗ	26	-
ΠΥΡΚΑΪΑ	13	01
ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ	15	01
ΕΥΡΗΜΑΤΑ ΝΑΥΑΓΙΟΥ	-	-
ΦΩΤΙΣΤΙΚΑ ΣΗΜΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥ	82	02
ΠΑΡΑΝΟΜΑ ΕΙΣΕΡΧΟΜΕΝΑ ΠΡΟΣΩΠΑ	489	115
ΔΙΑΦΟΡΑ	200	09
ΣΥΝΟΛΑ	1.429	147
ΕΚΠΟΜΠΗ COSPAS/SARSAT	75	45
ΑΣΥΡΜΑΤΕΣ ΕΚΠΟΜΠΕΣ	25	09
ΣΥΝΟΛΑ ΔΟΥΡΥΦΟΡΙΚΩΝ ALERT S	100	54
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	1.529	201

Εικόνα 19. Κατανομή περιστατικών ΕΚΣΕΔ ανά είδος συμβάντος. Πηγή: ΕΚΣΕΔ

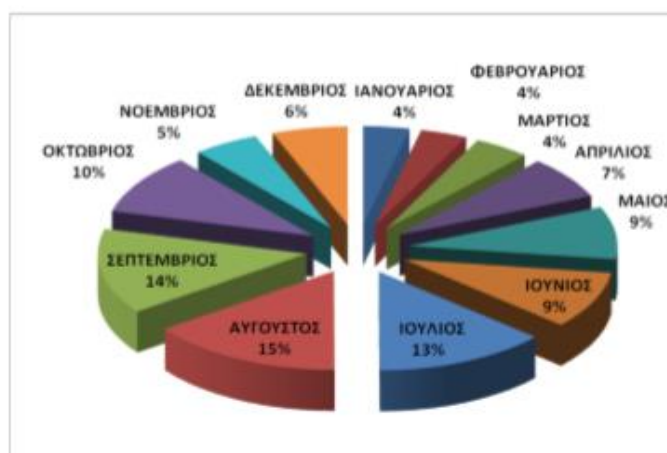
Στους πίνακες που ακολουθούν καταγράφονται τα περιστατικά εντός και εκτός της ελληνικής περιοχής Έρευνας και Διάσωσης (SRR), ποσοστιαία για κάθε μήνα ξεχωριστά, καθώς και τα άτομα στα οποία παρασχέθηκε βοήθεια. Συγκεκριμένα, ο Αύγουστος ήταν ο μήνας με το μεγαλύτερο αριθμό συμβάντων (261) που διαχειρίστηκε το ΕΚΣΕΔ, καταλαμβάνοντας το 15% της ανωτέρου περιόδου.

ΜΗΝΑΣ	ΣΥΜΒΑΝΤΑ	ΑΤΟΜΑ
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	62	1.654
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	63	2.266
ΜΑΡΤΙΟΣ	75	2.311
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	121	3.568
ΜΑΪΟΣ	149	4.260
ΙΟΥΝΙΟΣ	162	3.801
ΙΟΥΛΙΟΣ	232	6.823
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	261	5.685
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	243	3.785
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	171	4.389
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	89	1.690
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	102	2.325
ΣΥΝΟΛΟ	1.730	42.557

Εικόνα 20. Κατανομή ανά μήνα Συμβάντων ΕΚΣΕΔ 2018 Εντός και Εκτός SRR. Πηγή: ΕΚΣΕΔ



Εικόνα 21. Κατανομή ανά μήνα Συμβάντων & Ατόμων που παρασχέθηκε βοήθεια ΕΚΣΕΔ 2018. Πηγή: ΕΚΣΕΔ



Εικόνα 22. Κατανομή ανά μήνα συμβάντων ΕΚΣΕΔ 2018. Πηγή: ΕΚΣΕΔ

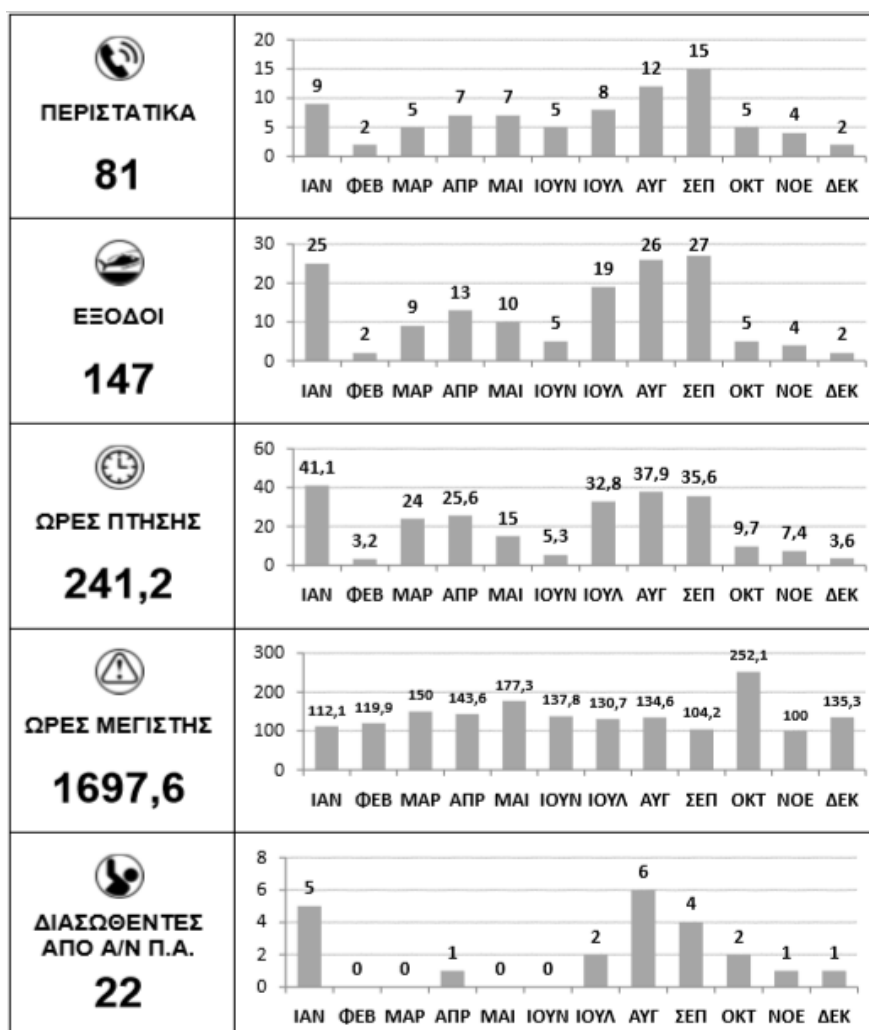
Εκτός από τα παραπάνω, η έκθεση του ΕΚΣΕΔ αναφέρει ότι από τα 42.557 άτομα στα οποία παρασχέθηκε συνδρομή, αναφέρθηκαν μόλις 70 θάνατοι, ποσοστό 0,614% επί του ποσοστού των εμπλεκόμενων ατόμων στα περιστατικά του έτους.

Σημαντική ήταν και η συνεισφορά των εναέριων μέσων του ΛΣ – ΕΛ.ΑΚΤ. σε περιστατικά που διαχειρίστηκε το ΕΚΣΕΔ. Ενδεικτικά, ο παρακάτω πίνακας παρουσιάζει τις εξόδους που πραγματοποίησαν τα ανωτέρω μέσα και τις ώρες πτήσεων αυτών.





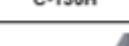
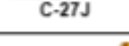
ΥΕΜ	ΕΞΟΔΟΙ	ΣΥΝΟΛΟ ΩΡΩΝ
ΜΟΙΡΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΩΝ	36	73:20
ΜΟΙΡΑ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΩΝ	23	58:20
ΣΥΝΟΛΟ	59	131 Ω 40 Λ

Εικόνα 23. Αποστολές εναέριων μέσων ΛΣ – ΕΛ.ΑΚΤ. 2018. Πηγή: ΕΚΣΕΔ

Όπως φαίνεται και στον πίνακα που ακολουθεί, το 2018 τα αεροπορικά μέσα του ΕΚΣΕΔ είχαν συμμετοχή σε 81 περαστικά, με 147 εξόδους και 241, 2 ώρες πτήσεις.



Εικόνα 24. Σύνολο στατιστικών στοιχείων ΕΚΣΕΔ 2018. Πηγή: ΕΚΣΕΔ

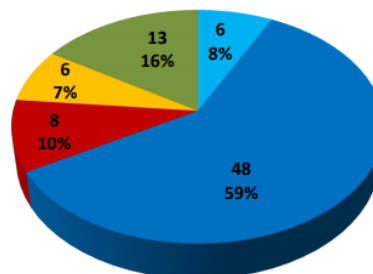
ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ Α/Ν ΜΕΣΩΝ 2018				
Α/Ν ΜΕΣΟ	ΕΜΠΛΟΚΗ ΣΕ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ	ΕΞΟΔΟΙ	ΩΡΕΣ ΠΤΗΣΗΣ	ΩΡΕΣ ΜΕΓΙΣΤΗΣ
 AB-205	20	23	38	146,6
 AS-332	47	85	127,9	974,1
 S-70B	18	30	57,4	278,7
 C-130H	2	4	2,2	291,9
 C-27J	1	1	1,7	5,4
 CL-415	3	4	14	0,9

Εικόνα 25. Συμμετοχή εναέριων μέσων 2018.⁵⁸ Πηγή: ΕΚΣΕΔ

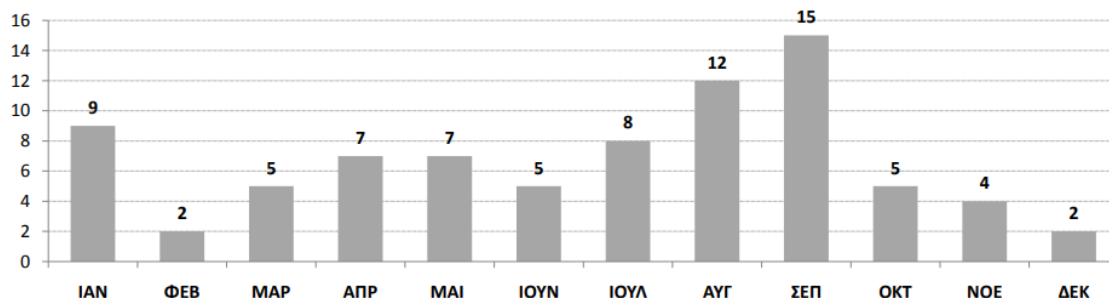
ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ 2018

ΣΥΝΟΛΙΚΑ 81

■ ΜΕΔΕΝΑC
■ ΝΑΥΤΙΚΑ
■ Π.Ε.Π.
■ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ
■ ΧΕΡΣΑΙΑ



ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ 2018 ΑΝΑ ΜΗΝΑ

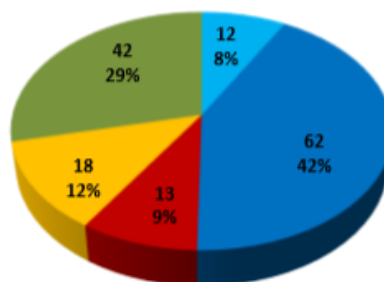


Εικόνα 26. Περιστατικά 2018. Πηγή: ΕΚΣΕΔ

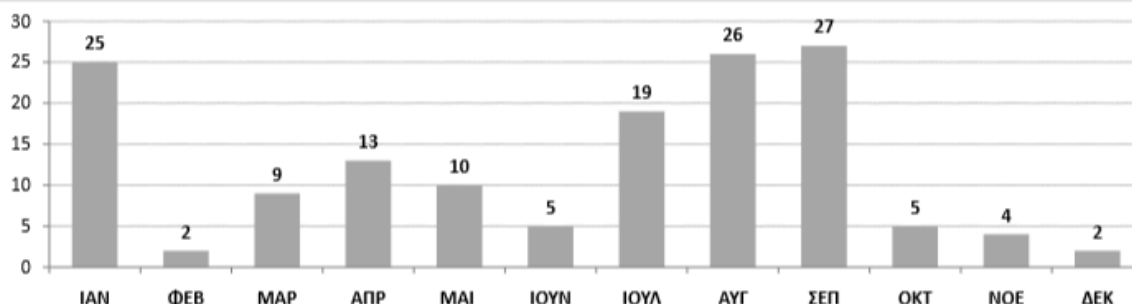
⁵⁸ Το άθροισμα της στήλης «ΕΜΠΛΟΚΗ ΣΕ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ» είναι 91 σε σύγκριση με το σύνολο των 81 περιστατικών που αντιμετώπισε το ΕΚΣΕΔ συνολικά. Ο λόγος είναι γιατί σε κάποια περιστατικά υπήρξε εμπλοκή περισσότερων από ένα τύπο εναέριων μέσων, οι οποίοι προσμετρούνται αυξάνοντας το τελικό άθροισμα.

ΕΞΟΔΟΙ 2018

ΣΥΝΟΛΙΚΑ 147



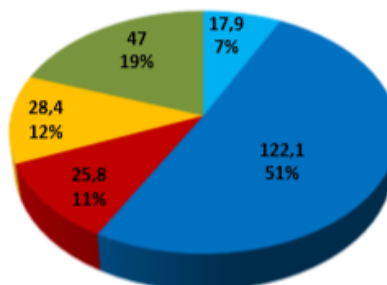
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΞΟΔΩΝ 2018 ΑΝΑ ΜΗΝΑ



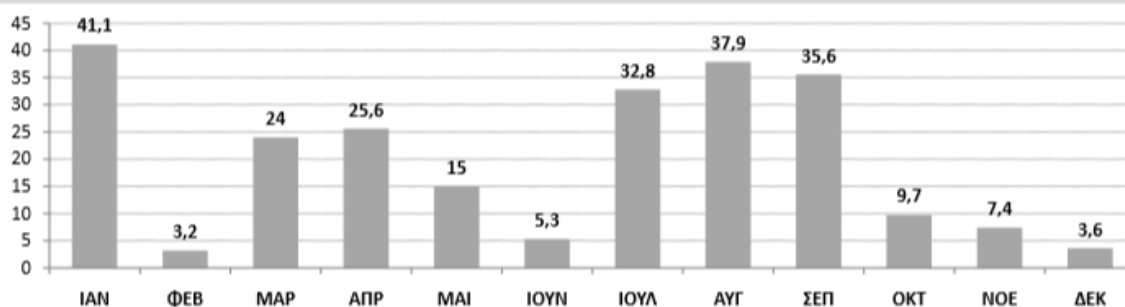
Εικόνα 27. Έξοδοι 2018. Πηγή: ΕΚΣΕΔ

ΩΡΕΣ ΠΤΗΣΗΣ 2018

ΣΥΝΟΛΙΚΑ 241,2



ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΩΡΩΝ ΠΤΗΣΗΣ 2018 ΑΝΑ ΜΗΝΑ



Εικόνα 28. Ωρες πτήσης 2018. Πηγή: ΕΚΣΕΔ

Κατά το 2018 το ΕΚΣΕΔ διαχειρίστηκε και εκπομπές Ραδιοφάρων (EPIRBs-ELTs-PLBs) που ενεργοποιήθηκαν εντός της περιοχής ευθύνης του και προωθήθηκαν από το Ελληνικό

Κέντρο Ελέγχου Αποστολών {ΕΚΕΑ – GRMCC (GREEK MISSION CONTROL CENTRE)}. Το σύνολο των συναγερμών ανήλθε στους 122, εκ των οποίων οι 102 ήταν ψευδείς, ενώ μόνο 9 αληθείς.

ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΕΙΣ ΣΥΝΑΓΕΡΜΩΝ	EPIRB	ELT	PLB	Υποσύνολο	Σύνολο
Αληθείς Συναγερμοί	5	3	01		09
Ψευδείς Συναγερμοί					102
Κακός χειρισμός ραδιοφάρου	29	27	01		
Βλάβη ραδιοφάρου	03	06	-		
Βλάβη τοποθέτησης	-	01	-		
Περιβαλλοντικές συνθήκες	06	01	-		
Ηθελημένη ενεργοποίηση	-	01	-		
Άγνωστη Αιτία	19	07	01		
Ακαθόριστοι	11	-	-		11
ΣΥΝΟΛΟ	73	46	03		122

Εικόνα 29. Αριθμός εκπομπών ραδιοφάρων 2018. Πηγή: ΕΚΣΕΔ

ΣΥΖΗΤΗΣΗ – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Οι επιχειρήσεις Έρευνας και Διάσωσης που πραγματοποιούνται καθημερινά στο Αιγαίο έχουν ως γνώμονα τον άνθρωπο και τη ζωή του. Οι προβλεπόμενες ενέργειες δεν έχουν περιοριστικό χαρακτήρα, αλλά αναπτύσσεται σχετική πρωτοβουλία, στα πλαίσια της κείμενης νομοθεσίας και των Διεθνών Συμβάσεων, όπου αυτό κρίνεται αναγκαίο, ανάλογα με τις ιδιαιτερότητες που παρουσιάζει το κάθε συμβάν.

Η χώρα μας κατά καιρούς αντιμετωπίζει δυσκολία στις επιχειρήσεις αυτές από την τουρκική πλευρά, καθώς η Τουρκία αμφισβητεί το διεθνές νομικό καθεστώς του Αιγαίου, παρόλο που αυτό έχει διαμορφωθεί βάσει της διεθνούς νομοθεσίας. Συνεπώς, αμφισβητεί τις αναγνωρισμένες και κατοχυρωμένες, εδώ και χρόνια, αρμοδιότητες της Ελλάδας και κάνει ενέργειες που αντιτίθενται νομικά σε αυτές.

Η στρατηγική που ακολουθεί η Τουρκία από το 1974 έχω ως στόχο να παρουσιάσει το Αιγαίο, ως θαλάσσιο και εναέριο χώρο «ειδικών συνθηκών», ο οποίος θα έπρεπε να διέπεται από ειδικές ρυθμίσεις. Σύμφωνα με την τουρκική πλευρά ο χώρος αυτός θα πρέπει να ακολουθεί ειδικές ρυθμίσεις εκτός πλαισίων Δικαίου της Θάλασσας και κανονισμών του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού αλλά, με ειδικές ρυθμίσεις που θα αποφασίζουν τα ενδιαφερόμενα κράτη μεταξύ τους.

Σύμφωνα με τα παραπάνω, αντιλαμβανόμαστε ότι η στάση της Τουρκίας είναι στα πλαίσια προσπάθειας για νέα οριοθέτηση των θαλασσίων και εναερίων ζωνών στο Αιγαίο, την υφαλοκρηπίδα, τις περιοχές του FIR, τις ζώνες ευθύνης Έρευνας και Διάσωσης και εν γένει τα όρια του εθνικού εναερίου και θαλασσίου χώρου, προς όφελος της.

Από τις πρακτικές που εφαρμόζει η Τουρκία στον χώρο του Αιγαίου, είναι ξεκάθαρο ότι προσπαθεί να δημιουργήσει νέα δεδομένα υπέρ της και κατά συνέπεια, εις βάρος της χώρας μας. Χρησιμοποιεί τη θεωρία του «ζωτικού χώρου» και υποστηρίζει ότι οι διαφορές μεταξύ των δύο χωρών θα μπορούσαν να επιλυθούν σύμφωνα με τις αρχές της «επιείκειας», της «αμοιβαιότητας» και της «ευθυδικίας», παραβλέποντας, με αυτό τον τρόπο, το Διεθνές Δίκαιο.

Η Τουρκία ακολουθεί τακτικές, οι οποίες έχουν φτάσει αρκετές φορές στην αιχμή του δόρατος ώστε να προκληθεί θερμό επεισόδιο. Ενδεικτικές είναι οι καθημερινές παραβιάσεις του FIR Αθηνών, αλλά και οι εντάσεις που δημιουργούνται σε περιοχές που δεν ανήκουν θεσμικά στην αρμοδιότητά της, λαμβάνοντας μέρος σε επιχειρήσεις Έρευνας και Διάσωσης είτε μετά από διάφορα ναυτικά ατυχήματα στο Αιγαίο, είτε μετά από περιστατικά παράνομης εισόδου μεταναστών. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί και η μελέτη περίπτωσης στην

παρούσα εργασία της “Περίπτωσης του Σμηναγού Κωνσταντίνου Ηλιάκη”. Αντιλαμβανόμαστε λοιπόν, πως όλα τα παραπάνω αποτελούν επιτηδευμένες προκλήσεις που στοχεύουν στη δημιουργία έντασης.

Αξίζει να αναφερθεί ότι η Τουρκία δεν έχει αρμοδιότητα πέραν των χωρικών της υδάτων και του εναερίου χώρου της, που συμπίπτει με το FIR Κωνσταντινούπολης. Η παραβίαση τού εθνικού εναερίου χώρου της Ελλάδας σε καθημερινή βάση χωρίς την ενημέρωση των ελληνικών Αρχών, μας δείχνει ανοιχτά την αμφισβήτησή της έναντι των κυριαρχικών δικαιωμάτων της Ελλάδας στην περιοχή ευθύνης της για επιχειρήσεις Έρευνας και Διάσωσης.

Είναι σημαντικό να τονίσουμε ότι η χώρα μας είναι υπεύθυνη για ότι συμβαίνει εντός FIR Αθηνών καθώς της έχει ανατεθεί από τους Διεθνείς Οργανισμούς ο συντονισμός της εναερίας κυκλοφορίας και η αεροπορική και θαλάσσια Έρευνα και Διάσωση, συμβάντα που διαχειρίζεται με συνέπεια και πλήρη συναίσθηση της υποχρέωσης της απέναντι στην αξία της ανθρώπινης ζωής.

Ο ρόλος του Ενιαίου Κέντρου Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (Ε.Κ.Σ.Ε.Δ.) ξεχωρίζει, καθώς με το ειδικά εκπαιδευμένο προσωπικό επαγρυπνά και φέρνει εις πέρας όλα τα περιστατικά που προκύπτουν, ακόμα και με συνεργασία με Κ.Σ.Ε.Δ. άλλων χωρών, σε περιπτώσεις όπου λαμβάνονται σήματα συναγερμού πρώτα από το ελληνικό Ε.Κ.Σ.Ε.Δ., και δεν εμπίπτουν στην περιοχή αρμοδιότητάς του.

Συνοψίζοντας, η Ελλάδα παραμένει στην Αρχή της ειρηνικής επίλυσης των διαφορών βάση Διεθνούς Δικαίου, σεβόμενη απόλυτα το θεσμό της καλής γειτονίας. Η επιδίωξη της χώρας μας στο πλαίσιο αυτό είναι να μετατρέψει τη σχέση μεταξύ Ελλάδας-Τουρκίας από αντιπαραθετική σε συνεργατική. Αυτό είναι προς όφελος της γείτονος χώρας δεδομένου ότι επιδιώκει την ευρύτερη συνεργασία της με την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Τέλος, η Ελλάδα, αναγνωρίζοντας την σημασία του Αιγαίου Πελάγους, της νησιωτικότητας και της ναυτικής της παράδοσης, εξακολουθεί να δίνει προτεραιότητα στην ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στην θάλασσα, χωρίς αυτό να το χρησιμοποιεί έχοντας ιδιοτελείς στόχους. Κάνει πράξη τη διάσωση κάθε ανθρώπινης ζωής ανεξαρτήτως χρώματος, φυλής ή θρησκευτικών πεποιθήσεων.

Οι αρμόδιες ελληνικές Αρχές προσπαθούν με αυτοθυσία και επαγγελματισμό να παρέχουν- όπου κληθούν τις υπηρεσίες τους, να διαφυλάξουν τα κυριαρχικά δικαιώματα της πατρίδας μας χωρίς να υπάρξει απώλεια ζωής και έτσι, με τον τρόπο αυτό να διατηρήσουν την μακραίωνη ναυτική μας παράδοση επιβεβαιώνοντας την ρήση του Περικλή: **«μέγα γὰρ τὸ τῆς θαλάσσης κράτος»**.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ- ΔΙΔΑΚΤΟΡΙΚΕΣ ΔΙΑΤΡΙΒΕΣ

- Γιόκαρης Α & Σπηλιωτόπουλος Σ (1990), "Ο τουρκικός κανονισμός 88/13559/89 για έρευνα και διάσωση και η έμπρακτη αμφισβήτηση των Ελληνικών σχετικών αρμοδιοτήτων στον θαλάσσιο και στον εναέριο χώρο του Αιγαίου εντός του FIR Αθηνών", Ίδρυμα Πολιτικών Μελετών & Επιμόρφωσης, Αθήνα.
- Γιόκαρης Α (1991) "Οι δικαιοδοσίες του παράκτιου κράτους στον εναέριο χώρο, εθνικό και διεθνή". Εκδ. Σάκουλα: Αθήνα.
- Γιόκαρης Α, Δημητρακόπουλος Α. & Δίπλα Χ (1994), "Σημεία τριβής στις Ελληνοτουρκικές Σχέσεις. Ελληνικό Ίδρυμα Ευρωπαϊκής και Εξωτερικής Πολιτικής". Εκδ. Σιδέρη: Αθήνα.
- ΥΕΝΑΝΠ/ΛΣ (2009) «Πρόγραμμα Εθελοντικής Εκπαίδευσης Και Δράσης Για Αντιμετώπιση Εκτάκτων Αναγκών Και Ακραίων Καιρικών Φαινομένων».
- Θάνος Ντόκος, Μάιος (2010), Κείμενο εργασίας Νο11/2010 "Αλφαβητάρι των Ελληνο-Τουρκικών σχέσεων "
- Διδακτορική Διατριβή, Κοροντζής, Τ. "Έρευνα και Διάσωση- Ρυθμιστικό πλαίσιο και προβλήματα εφαρμογής στο Αιγαίο και την Νοτιοανατολική Μεσόγειο." Πάντειο Πανεπιστήμιο Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών. Τμήμα Διεθνών, Ευρωπαϊκών και Περιφερειακών Σπουδών. Αθήνα 2015.
- Διδακτορική Διατριβή Κοροντζής, Τ. "Ο θεσμικός ρόλος του Λ.Σ." Πάντειο Πανεπιστήμιο Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών, Τμήμα Δημόσια Διοίκηση. Αθήνα 2011.
- Παπανικολόπουλος Νικόλαος, Υποναύαρχος Λ.Σ. (ε.α). (2015). "Η "Άλωση" του Αιγαίου μέσα από το αθώο θέμα "Έρευνα και Διάσωση"- Ο ρόλος του προσφυγικού και του μεταναστευτικού και "τύφλα" της Κυβέρνησης". Αλεξανδρούπολη 2015

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Yokaris A (1996) The flight Information Regions The International legal status of the Athinai FIR. Publ. Sakkoulas: Athens.

ΙΣΤΟΤΟΠΟΙ

- IMO, ανάκτηση την 14/02/2019 από <http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Navigation/Pages/LRIT.aspx>.
- EMSA, ανάκτηση 10/01/2019 από <https://portal.emsa.europa.eu/web/imdate>.
- ECDIS, ανάκτηση την 10/01/2019 από http://www.ecdis-info.com/about_ecdis.html.
- Marine Traffic, ανάκτηση 12/01/2019 από <https://www.marinetraffic.com/gr/ais/home>.
- ΥΝΑΝΠ/Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος Ελληνικής Ακτοφυλακής, ανάκτηση την 25/01/2019 από <http://hcg.gr/sites/default/files/docs/archive/vtmisprdiav.pdf>.
- ΥΝΑΝΠ/Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος Ελληνικής Ακτοφυλακής ανάκτηση την 25/01/2019 από <http://www.hcg.gr/node/6797>.
- ΥΝΑΝΠ/Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος Ελληνικής Ακτοφυλακής ανάκτηση την 25/01/2019 από <http://www.hcg.gr/node/6795>.
- ΥΝΑΝΠ/Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος Ελληνικής Ακτοφυλακής ανάκτηση την 25/01/2019 από <http://www.hcg.gr/node/89>.
- Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής/Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος Ελληνικής Ακτοφυλακής ανάκτηση την 25/01/2019 από <https://www.haf.gr/structure/gea-2/eksed/>.
- Υπουργείο Εξωτερικών, ανάκτηση την 05/02/2019 από <https://www.mfa.gr/en/issues-of-greek-turkish-relations/relevant-documents/athens-fir.html>.
- ICAO, ανάκτηση την 03/02/2019 από <https://www.icao.int/Pages/default.aspx>.
- IMO, ανάκτηση την 09/02/2019 από <http://www.imo.org/en/Pages/Default.aspx>.
- Υπουργείο Εξωτερικών, ανάκτηση την 05/02/2019 από <https://www.mfa.gr/zitimata-ellinotourkikon-sheseon/eidikotera-keimena/fir-athinon.html>.
- Υπουργείο Εξωτερικών ανάκτηση την 05/02/2019 από <https://www.mfa.gr/zitimata-ellinotourkikon-sheseon/eidikotera-keimena/erevna-kai-diasosi.html>.
- Γνωμοδοτικό Σημείωμα Γ. Μακρή, Στρατιωτικού Δικαστή, Νομικού Συμβούλου Γ.Ε.ΕΘ.Α (2002), "Έρευνα και διάσωση στο Αιγαίο (Search and Rescue – SAR)", ανάκτηση την 25/02/2019 από http://www.militaryjustice.gr/wp-content/uploads/2018/03/ere_diasosi_aigaio.pdf

ΚΟΙΝΕΣ ΥΠΟΥΡΓΙΚΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

- Κ.Υ.Α. 1432.52/93/26-07-93 που αφορά στην Οργάνωση και Λειτουργία του ΕΚΣΕΔ.

ΚΩΔΙΚΕΣ

- Κώδικας Αεροπορικού Δικαίου, Νόμος 1815 ΦΕΚ 250 Α΄ /11-11-1988.
- Στρατιωτικός Ποινικός Κώδικας, Νόμος 2287 ΦΕΚ 20Α΄/01-02-1995.
- Ποινικός Κώδικας.
- Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, Νομοθετικό Διάταγμα 187 ΦΕΚ 261Α΄/03-10-73.
- Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, Νόμος 3816 ΦΕΚ 32Α΄/28-02-58.

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

- Σύμβαση UNCLOS N.2321/1995 ΦΕΚ 136Α΄/ 21-06- 1995.
- Σύμβαση SOLAS – Νόμος 1045/1980 ΦΕΚ 95Α΄/25-4-1980.
- Σύμβαση SAR - Νόμος 1844/1989 ΦΕΚ 100Α΄/25-04-1989.
- Σύμβαση Σικάγο –Νόμος 211/1947ΦΕΚ 35Α΄/28-2-1947.