

# ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ  
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ  
ΣΠΟΥΔΩΝ στην ΝΑΥΤΙΛΙΑ  
ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΡΕΥΝΑ  
ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗ ΜΕ ΕΜΦΑΣΗ ΣΤΟ  
ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΡΥΘΜΙΣΗΣ ΤΟΥ  
ΖΗΤΗΜΑΤΟΣ ΑΥΤΟΥ ΣΤΟ ΧΩΡΟ ΤΟΥ  
ΑΙΓΑΙΟΥ**

**Κωνσταντίνα Σ. Σταυροπούλου**

*Διπλωματική Εργασία*

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως  
μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού Διπλώματος  
Ειδίκευσης στην Ναυτιλία

Πειραιάς, Νοέμβριος 2018

### **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,

### **Τριμελής Εξεταστική Επιτροπή**

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίσθηκε από τη 1ΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία. Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Γεώργιος Σαμιώτης (Επιβλέπων)
- Γεώργιος Βλάχος
- Αναστάσιος Τσελεπίδης

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Δήλωση Αυθεντικότητας.....	ii
Σελίδα Τριμελούς Εξεταστικής Επιτροπής .....	iii
Περιεχόμενα.....	iv
Κατάλογος Χαρτών.....	vi
Κύριες Συντομογραφίες .....	vii
Περίληψη/Abstract.....	viii
<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....</b>	<b>1</b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 .....</b>	<b>5</b>
<b>ΔΙΕΘΝΕΣ ΚΑΙ ΕΘΝΙΚΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗ.....</b>	<b>5</b>
1.1 Η έρευνα και διάσωση ως αρχή του εθμικού δικαίου.....	5
1.2 Διεθνές θεσμικό πλαίσιο.....	6
1.2.1 Διεθνής Σύμβαση Βρυξελλών του 1910.....	6
1.2.2 Διεθνής Σύμβαση για την επιθαλάσσια αρωγή του 1989.....	6
1.2.3 Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982.....	7
1.2.4 Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα του 1974.....	8
1.3 Εθνικό θεσμικό πλαίσιο.....	11
1.3.1 Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου.....	11
1.3.2 Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου.....	12
1.3.3 Κώδικας Αεροπορικού Δικαίου.....	12
1.3.4 Ποινικός Κώδικας.....	13
1.4 Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης.....	13
1.5 Οργανισμός Ευρωπαϊκής Συνοριοφυλακής και Ακτοφυλακής.....	14

<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2</b> .....	21
<b>Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ (SAR)</b> ....	21
2.1 Περιεχόμενα της Διεθνούς Συμβάσεως.....	21
2.2 Εγχειρίδιο διεθνούς αεροναυτικής και ναυτικής έρευνας και διάσωσης.....	25
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3</b> .....	28
<b>ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ</b> .....	28
3.1 Η πρόβλεψη για οριοθέτηση με συμφωνία των ενδιαφερομένων μερών.....	28
3.2 Εναέριος χώρος.....	30
3.3 Νομικό καθεστώς εθνικού εναέριου χώρου.....	31
3.4 Επέκταση κρατικών αρμοδιοτήτων στον διεθνή εναέριο χώρο – Περιοχές Πληροφόρησης Πτήσεων (FIRs).....	33
3.5 Οριοθέτηση FIR Αθηνών.....	35
3.6 Αμφισβήτηση των ορίων του FIR Αθηνών από την Τουρκία.....	37
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4</b> .....	41
<b>ΑΜΦΙΣΒΗΤΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΤΟΥΡΚΙΑΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗ ΣΤΑ ΟΡΙΑ ΤΟΥ FIR ΑΘΗΝΩΝ</b> .....	41
4.1 Η απόρριψη της ελληνικής επιφυλάξεως εκ μέρους της Τουρκίας.....	41
4.2 Ο Κανονισμός Τουρκικής Έρευνας και Διάσωσης.....	43
4.3 Η έκταση της ελληνικής αιγιαλίτιδας ζώνης, ως συνδεδεμένο με την οριοθέτηση ζωνών έρευνας και διάσωσης ζήτημα.....	48
<b>ΕΠΙΛΟΓΟΣ - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ</b> .....	51
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</b> .....	55

## **ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ**

<b>Χάρτης 3.1</b> Χάρτης 13 Περιοχών Έρευνας και Διάσωσης, Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας.....	28
<b>Χάρτης 3.5</b> Περιοχή Δικαιοδοσίας FIR Αθηνών.....	37
<b>Χάρτης 4.2</b> Αυθαίρετη οριοθέτηση ζωνών ευθύνης για έρευνα και διάσωση από την Τουρκία.....	44

## **ΚΥΡΙΕΣ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ**

FIR: Flight Information Region (Περιοχή Πληροφόρησης Πτήσεων)

IAMSAR: International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual  
(Εγχειρίδιο Διεθνούς Αεροναυτικής και Ναυτικής Έρευνας και Διάσωσης)

ICAO: International Civil Aviation Organization

IMO: International Maritime Organization (Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός)

IMOSAR: IMO Search and Rescue Manual (Εγχειρίδιο Έρευνας και Διάσωσης  
Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού)

MERSAR: Merchant Ship Search and Rescue Manual (Εγχειρίδιο Έρευνας και  
Διάσωσης Εμπορικών Πλοίων)

MSC: Maritime Safety Committee (Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας)

NOTAM: Notice to Airmen (Ειδοποίηση προς Αεροναυτιλομένους)

SAR: Search and Rescue (Έρευνα και Διάσωση)

SOLAS: International Convention for the Safety of Life at Sea (Διεθνής Σύμβαση για  
την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, 1974)

UNCLOS: United Nations Convention on the Law of the Sea (Σύμβαση Ηνωμένων  
Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, 1982)

ΕΚΣΕΔ: Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης

ΣΑΕΔΟ: Σχέδιο Άρθρων για την Ευθύνη των Διεθνών Οργανισμών

ΣΛΕΕ: Συνθήκη για την Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Σκοπός της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι η παρουσίαση και ανάδειξη του θεσμικού πλαισίου για την έρευνα και διάσωση ατόμων που βρίσκονται σε κίνδυνο στη θάλασσα. Παρατίθεται το νομοθετικό πλαίσιο τόσο σε διεθνές όσο και σε εθνικό επίπεδο, ωστόσο ιδιαίτερη έμφαση δίδεται στην Διεθνή Σύμβαση του Αμβούργου του 1979 για τη Ναυτική Έρευνα και Διάσωση, δυνάμει της οποίας καθιερώθηκε για πρώτη φορά ένα οργανωμένο διεθνές σύστημα για την παροχή και τον συντονισμό υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα και προσδιορίστηκαν οι γενικές αρχές οργάνωσης, δράσης και συνεργασίας των παράκτιων κρατών. Δεδομένης της πρόβλεψης της Συμβάσεως για οριοθέτηση των περιοχών ευθύνης αποκλειστικά μέσω συμφωνιών των ενδιαφερομένων γειτονικών κρατών, αναλύεται το πρόβλημα που έχει προκύψει ως προς την οριοθέτηση των περιοχών ευθύνης στο χώρο του Αιγαίου λόγω αδυναμίας επίτευξης σχετικής συμφωνίας μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας. Προκειμένου να γίνει κατανοητή η στάση των συνεχών αμφισβητήσεων και διεκδικήσεων εκ μέρους της γείτονος χώρας ως προς τα σύνορα των ζωνών ευθύνης, παρατίθεται πρώτα το νομικό καθεστώς που διέπει τον διεθνή εναέριο χώρο και την οριοθέτηση Περιοχών Πληροφόρησης Πτήσεων και εν συνεχεία το αλληλένδετο καθεστώς οριοθέτησης των θαλάσσιων ζωνών ευθύνης για ναυτική έρευνα και διάσωση.



## **ABSTRACT**

The purpose of this dissertation is to present and highlight the legal framework governing the research and rescue of persons in distress at sea. The relevant legislation found both in an international and national level is presented, a particular emphasis is though given to the International Convention on Maritime Research and Rescue (Hamburg, 1979), by virtue of which an organized international system for the provision and coordination of research and rescue services at sea was established for the first time, as well as the general principles of organization, action and cooperation of coastal States were defined. Given the provision of the Convention for the delimitation of areas of responsibility solely through agreements of the neighboring countries concerned, the problem of the demarcation and establishment of zones of responsibility in the Aegean Sea and the absence of agreement between Greece and Turkey is being analyzed. In order to understand the disputes and demands coming from Turkey with regard to the boundaries of SAR zones, the legal framework governing the international airspace and the delimitation of Flight Information Regions is presented along with the correlative legal framework governing the delimitation of the SAR zones.

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ζωή είναι το σημαντικότερο και πολυτιμότερο αγαθό του ανθρώπου και η προστασία της αποτελεί ύψιστο καθήκον και επιτακτική υποχρέωση όλων μας. Υπό την κοινή αυτή παραδοχή, η έρευνα και η διάσωση ατόμων που απειλούνται από επικείμενο κίνδυνο ή βρίσκονται ήδη σε κίνδυνο, αποτελεί μια από τις βασικότερες και σπουδαιότερες αποστολές των αρμόδιων κρατικών και διεθνών οργάνων και αρχών.

Η έρευνα και διάσωση που συνιστά αντικείμενο μελέτης της παρούσας διπλωματικής είναι αυτή που αφορά και πραγματοποιείται συγκεκριμένα στον χώρο της θάλασσας, αν και, όπως θα προκύψει, είναι αλληλένδετη με την αεροπορική έρευνα και διάσωση.

Ο συντονισμός ενεργειών έρευνας και διάσωσης ατόμων που ταξιδεύουν στην θάλασσα και βρίσκονται σε κίνδυνο δεν είναι νέο φαινόμενο. Απεναντίας, ιστορικά εντοπίζεται στο μακρινό παρελθόν ως ηθική και εθιμική υποχρέωση, όπως, δε, θα αναλυθεί στη συνέχεια, η ηθική αυτή υποχρέωση για παροχή βοήθειας στους ευρισκόμενους σε κίνδυνο στην θάλασσα έλαβε και νομική χροιά και διάσταση περί τα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα.

Παρ' ότι η ανάγκη για συντονισμό ενεργειών έρευνας και διάσωσης εντοπίζεται στο ιστορικό παρελθόν, παραμένει εξαιρετικά επίκαιρο φαινόμενο δεδομένων των κυμάτων μεταναστών και προσφύγων που ταξιδεύοντας από όλα τα πλάτη και μήκη της γης διακινδυνεύουν τη ζωή τους επιβαίνοντες σε μη αξιόπλοα σκάφη και άλλα πλεούμενα αναζητώντας εργασία, καλύτερες συνθήκες ζωής και ευκαιρίες εκπαίδευσης ή διεθνή προστασία από την δίωξη ή από άλλες απειλές που στρέφονται κατά της ζωής τους, της ελευθερίας τους ή της ασφάλειάς τους.

Παρατηρείται, λοιπόν, το οξύμωρο, ότι ενώ στο παρελθόν ο συντονισμός ενεργειών έρευνας και διάσωσης καθίστατο αναγκαίος εξαιτίας της έλλειψης τεχνολογίας και τεχνογνωσίας που είναι σήμερα διαθέσιμη τόσο για την αποφυγή της περιέλευσης σε κίνδυνο αλλά όσο και για την εξ' ιδίων μέσων διάσωση των κινδυνευόντων, σήμερα που η ναυτιλία έχει στη διάθεσή της όλα τα σύγχρονα μέσα, η έρευνα και διάσωση καθίσταται επίσης αναγκαία, καθώς τείνει να αφορά, όχι στο σύνολό της, αλλά σε μεγάλο τουλάχιστον ποσοστό περιστατικά μεταναστών και

προσφύγων που πλέουν με μη αξιόπλοα σκάφη και πλεούμενα. Ενδεικτικό και αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι, σύμφωνα με στοιχεία της Ύπατης Αρμοστείας του Ο.Η.Ε. για τους πρόσφυγες, το 2016 καταγράφηκαν στο σύνολό τους 5.096 νεκροί και αγνοούμενοι στην Μεσόγειο Θάλασσα, αριθμός αυξημένος αισθητά σε σχέση με το έτος 2015 κατά το οποίο οι νεκροί και αγνοούμενοι ανήλθαν στους 3.771

Φυσικά, πέραν από το μεταναστευτικό φαινόμενο που παρατηρείται και που έχει αυξήσει τα περιστατικά όπου καθίσταται αναγκαία η παροχή υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης, πάντα θα υπάρχουν κίνδυνοι οι οποίοι εκφεύγουν του ανθρώπινου ελέγχου και παράγοντα και οι οποίοι θα καθίστανται αιτία πρόκλησης περιστατικών που χρήζουν ενεργειών έρευνας και διάσωσης.

Κατόπιν όλων των ανωτέρω, καθίσταται σαφές ότι η διατήρηση σε κατάσταση άμεσης και επαρκούς ετοιμότητας και η υλοποίηση των υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης κάθε χώρας είναι εξαιρετικά αναγκαία και κριτικής σημασίας, καθώς αποτελεί την έσχατη ελπίδα σωτηρίας των ναυσιπλοούντων, όταν κάθε προσπάθεια διάσωσης του πλοίου τους αποδειχτεί μάταιη και εκλείψει η δυνατότητα χρήσης των δικών του σωστικών μέσων.

Αν και ως έννοια η έρευνα και διάσωση (Search and Rescue - SAR) δεν είναι δυσνόητη, ωστόσο το θεσμικό και ρυθμιστικό πλαίσιο της διαδικασίας αυτής είναι αρκετά εκτεταμένο και περίπλοκο, δεδομένου ότι αφενός οι ενέργειες που απαιτούνται να γίνουν στα πλαίσια αυτής είναι ομοίως σύνθετες και 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, αφετέρου σε κάθε περιστατικό που χρήζει έρευνας και διάσωσης ενδέχεται να εμπλέκονται περισσότερα του ενός κράτη.

Τούτο, ήτοι η εμπλοκή περισσότερων του ενός κρατών στην έρευνα και διάσωση ατόμων που κινδυνεύουν στην θάλασσα ή πιο ορθά, η επιδίωξη εμπλοκής, συνιστά σύνηθες φαινόμενο στο χώρο του Αιγαίου σε μία εποχή μάλιστα που εξαιτίας της έκρυθμης κατάστασης σε μια σειρά χωρών γύρω από τη Μεσόγειο και την ενδοχώρα της και της σφράγισης των χερσαίων συνόρων, η εισροή μεταναστών προς την Ευρώπη μέσω θαλάσσιων διαδρομών του Αιγαίου έχει αυξηθεί δραματικά, με αποτέλεσμα να αυξάνονται αντιστοίχως και τα περιστατικά έρευνας και διάσωσης στο χώρο του Αιγαίου.

Η Ελλάδα ως κατ' εξοχήν ναυτική χώρα, με πλούσια και μακρά παράδοση στη ναυτιλία και συνιστώντας μία από τις ισχυρότερες ναυτιλίες στον κόσμο, διαδραμάτισε σημαντικό και πρωταρχικό ρόλο στις διεθνείς διασκέψεις για τη θέσπιση διεθνών κανονισμών και συμβάσεων σε θέματα ναυτικής ασφάλειας, στα οποία περιλαμβάνεται και η έρευνα και διάσωση. Επίσης συμμετείχε σε όλες τις διεθνείς διασκέψεις για τη θέσπιση διεθνών συμβάσεων και κανονισμών, που αφορούσαν θέματα αεροπορικών μεταφορών καθώς και παροχή υπηρεσιών αεροπορικής έρευνας και διάσωσης.

Παράλληλα με το διεθνές νομικό πλαίσιο, το οποίο η Ελλάδα έχει ενσωματώσει στην εθνική έννομη τάξη και εφαρμόζει, έχει αναπτύξει και εθνικό νομικό πλαίσιο το οποίο είναι σύμφωνο με τις επιταγές του διεθνούς δικαίου και αποσκοπεί στην αποτελεσματικότερη παροχή, εφαρμογή και συντονισμό των υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης σε περιοχές που βάση του διεθνούς δικαίου η Ελλάδα έχει θεσμική αρμοδιότητα.

Στο πρώτο κεφάλαιο της παρούσας διπλωματικής εργασίας εκτίθεται όλο το θεσμικό πλαίσιο για την έρευνα και διάσωση σε διεθνές και εθνικό επίπεδο, ενώ όσο αφορά σε ευρωπαϊκό επίπεδο, γίνεται αναφορά στον Οργανισμό Ευρωπαϊκής Συνοριοφυλακής και Ακτοφυλακής που ναι μεν ιδρύθηκε με σκοπό την ολοκληρωμένη διαχείριση των εξωτερικών συνόρων των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ωστόσο, στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων και δραστηριοτήτων του τα τελευταία χρόνια ο Οργανισμός αυτός διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στις ευρωπαϊκές επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης, και μάλιστα πολύ ενεργά στο χώρο του Αιγαίου.

Στο δεύτερο κεφάλαιο ακολουθεί παρουσίαση και ανάλυση των βασικών σημείων της Διεθνούς Σύμβαση του Αμβούργου του 1979 για τη Ναυτική Έρευνα και Διάσωση, η οποία συνιστά το βασικότερο και πληρέστερο διεθνές κείμενο σχετικά με το αντικείμενο αυτό. Το βασικό μειονέκτημα, ωστόσο, της εν λόγω Σύμβασης είναι ότι δεν καθορίζει με κάποιον τρόπο η ίδια τις ζώνες ευθύνης των κρατών για έρευνα και διάσωση, αλλά αφήνει τα ενδιαφερόμενα παράκτια κράτη να προβούν στην σύναψη διμερών συμβάσεων προκειμένου να προσδιορίσουν τα όρια των εν λόγω ζωνών.

Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με τις επεκτατικές τάσεις της Τουρκίας, έχει ως αποτέλεσμα την αδυναμία επίτευξης κοινής συμφωνίας μεταξύ Ελλάδος και Τουρκίας αναφορικά με τις ζώνες ευθύνης για έρευνα και διάσωση στο χώρο του Αιγαίου. Ως εκ τούτου, ενώ η Ελλάδα έχει καταθέσει επιφύλαξη σύμφωνα με την οποία τα όρια ευθύνης της για έρευνα και διάσωση πρέπει να συμπίπτουν με αυτά του FIR Αθηνών, η Τουρκία όχι μόνο απέρριψε την επιφύλαξη αυτή, αλλά από το 1989 έχει εκδώσει Κανονισμό με τον οποίο ορίζει κατά μονομερή και αυθαίρετο τρόπο τα όρια ευθύνης της για έρευνα και διάσωση στο Αιγαίο, εντός των οποίων περιλαμβάνεται ελληνικός εθνικός εναέριος χώρος ως και διεθνής εναέριος χώρος υπό την δικαιοδοσία της Ελλάδας.

Στο τρίτο, λοιπόν, κεφάλαιο της παρούσας διπλωματικής εργασίας παρουσιάζεται η πρόβλεψη της Σύμβασης του Αμβούργου για οριοθέτηση των ζωνών ευθύνης μέσω σύναψης διακρατικών συμφωνιών. Δεδομένης, όμως, της επιφύλαξης της Ελλάδας για ταύτιση των ορίων των ζωνών για έρευνα και διάσωση με τα όρια του FIR Αθηνών, όπως αυτά είχαν καθορισθεί μέσω των διαδικασιών του ICAO, ακολουθεί στο ίδιο κεφάλαιο ανάλυση σχετικά με το νομικό καθεστώς του εθνικού εναέριου χώρου, την επέκταση των κρατικών αρμοδιοτήτων στο διεθνή εναέριο χώρο και ακολούθως στην οριοθέτηση του FIR Αθηνών και ην αμφισβήτηση αυτού από την Τουρκία.

Το τέταρτο κεφάλαιο αφορά τις αμφισβητήσεις της Τουρκίας ειδικότερα ως προς τον καθορισμό των ζωνών ευθύνης για θαλάσσια έρευνα και διάσωση, ο οποίος, ωστόσο, είναι αλληλένδετος με την οριοθέτηση του FIR Αθηνών και κατ' επέκταση με την έκταση της αιγιαλίτιδας ζώνης της Ελλάδας.

Τέλος, στο πέμπτο και τελευταίο κεφάλαιο παρουσιάζονται τα συμπεράσματα που προκύπτουν από την ανάλυση που επιχειρείται στην παρούσα διπλωματική εργασία.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

### ΔΙΕΘΝΕΣ ΚΑΙ ΕΘΝΙΚΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗ

#### 1.1 Η έρευνα και διάσωση ως αρχή του εθιμικού δικαίου

Η έρευνα και διάσωση ανθρώπινης ζωής που κινδυνεύει στη θάλασσα δεν είναι μια παροχή που εναπόκειται στην διακριτική ευχέρεια και βούληση κάθε κράτους, αλλά συνιστά ουσιαστική και επιτακτική 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: α) 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) β) στην ανάγκη για παροχή ανθρωπιστικής βοήθειας σε πρόσωπα ή περιουσίες που βρίσκονται σε κίνδυνο αποτελεσματικά και γρήγορα χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η εθνικότητα των ατόμων ή ειδικές περιστάσεις.

Η ηθική υποχρέωση παροχής βοήθειας σε όσους βρίσκονται σε κίνδυνο στη θάλασσα εμφανίζεται αποδεδειγμένα να αποκτά και επίσημο νομικό χαρακτήρα περί τα τέλη του 19ου αιώνα στα πλαίσια της υπόθεσης Scaramanga v Stamp (1880), που αφορούσε την ρυμούλκηση ενός πλοίου το οποίο βρισκόταν σε κίνδυνο. Στο σκεπτικό της δικαστικής απόφασης που εκδόθηκε στα πλαίσια της ως άνω υποθέσεως αναφέρεται κατά ελεύθερη απόδοση ότι *“Για όλους όσους έχουν εμπιστοσύνη στη θάλασσα είναι υψίστης σημασίας ότι οι προτροπές της ανθρωπότητας δεν θα πρέπει να ελέγχονται ή παρεμποδίζονται από τις προληπτικές εκτιμήσεις που μπορεί να προκύψουν αναφορικά με πλοίο ή φορτίο από την παροχή της απαιτούμενης βοήθειας.”*

Όπως ήταν φυσικό, η ηθική υποχρέωση για παροχή βοήθειας έλαβε και επίσημη νομική διάσταση και αποτυπώθηκε στη συνέχεια σε διάφορα διεθνή και εθνικά νομοθετικά κείμενα, το δε σημαντικότερο από αυτά είναι η Διεθνής Σύμβαση του Αμβούργου του 1979 για τη Ναυτική Έρευνα και Διάσωση, η οποία, ωστόσο,

αναλύεται στο επόμενο κεφάλαιο. Στη συνέχεια του παρόντος κεφαλαίου γίνεται αναφορά στα λοιπά διεθνή αλλά και στα εθνικά νομοθετικά κείμενα που σχετίζονται με την παροχή βοήθειας σε άτομα που βρίσκονται σε κίνδυνο στη θάλασσα.

## **1.2 Διεθνές θεσμικό πλαίσιο**

### **1.2.1 Διεθνής Σύμβαση Βρυξελλών του 1910**

Το πρώτο διεθνές νομοθετικό κείμενο που προέβλεψε την παροχή βοήθειας σε άτομα που βρίσκονται σε κίνδυνο στη θάλασσα ήταν η Διεθνής Σύμβαση των Βρυξελλών της 23.10.1910 "περί ενοποιήσεως κανόνων τινών περί θαλασσίας αρωγής και ναυαγιαιρέσεως", που επικύρωσε η χώρα μας με το Ν. ΓΩΠΣΤ'/1911 και το Πρωτόκολλο των Βρυξελλών της 27.5.1967 δια του οποίου οι διατάξεις της Διεθνούς Συμβάσεως του 1910 επεκτάθηκαν και στα πολεμικά πλοία και σε όσα ανήκουν, τελούν υπό τη διαχείριση ή είναι ναυλωμένα στο Δημόσιο ή σε δημόσια αρχή.

Συγκεκριμένα, το άρθρο 11 της άνω σύμβασης προέβλεπε την υποχρέωση του πλοιάρχου για παροχή βοήθειας σε οποιοδήποτε άτομο βρίσκεται σε κίνδυνο στην θάλασσα, ακόμα και αν αυτό είναι εχθρός, και κατά το μέτρο που μπορεί να το πράξει χωρίς να θέσει σε σοβαρό κίνδυνο το πλοίο του, το πλήρωμα και τους επιβάτες.

### **1.2.2 Διεθνής Σύμβαση για την επιθαλάσσια αρωγή του 1989**

Κατόπιν, η Διεθνής Σύμβαση για την επιθαλάσσια αρωγή που υπεγράφη στο Λονδίνο στις 28 Απριλίου 1989 και κυρώθηκε από την χώρα μας με τον ν. 2391/1996, ουσιαστικά αντικατέστησε την Διεθνή Σύμβαση των Βρυξελλών του 1910. Το αντίστοιχο, πλέον υπ' αριθ. 10 άρθρο με τίτλο "Υποχρέωση παροχής αρωγής" προβλέπει ότι "1. Κάθε πλοίαρχος υποχρεούται, στο μέτρο που μπορεί να πράξει κάτι τέτοιο χωρίς να θέσει σε σοβαρό κίνδυνο το πλοίο του και τα πρόσωπα που επιβαίνουν σ' αυτό, να παρέχει βοήθεια σε κάθε πρόσωπο που κινδυνεύει να χαθεί στη θάλασσα. 2. Τα Κράτη - Μέλη θα υιοθετήσουν τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να επιβάλλουν την υποχρέωση, που καθορίζεται στην παράγραφο 1. 3. Ο πλοιοκτήτης δεν θα φέρει καμία ευθύνη για παράβαση της υποχρέωσης του πλοιάρχου, που προβλέπεται από την παράγραφο 1."

Η δεύτερη παράγραφος του ως άνω άρθρου, η οποία εισάγει πρώτη φορά - σε σχέση με την προηγούμενη έκδοση - την υποχρέωση των κρατών μελών για

υιοθέτηση των αναγκαίων μέτρων, αποτυπώνει την προσέγγιση που υιοθετήθηκε σε πολυμερές επίπεδο στη Συνδιάσκεψη της Γενεύης του 1958 για το Δίκαιο της Θάλασσας, όπου έγινε σαφής αναφορά στις υποχρεώσεις των κρατών σημαίας.

Στο ίδιο πνεύμα, στο επόμενο υπ' αριθ. 11 άρθρο της ως άνω Διεθνούς Συμβάσεως που φέρει τον τίτλο "Συνεργασία", ορίστηκε ότι *"Ένα Κράτος - Μέλος, οποτεδήποτε νομοθετεί ή αποφασίζει για θέματα που σχετίζονται με επιχειρήσεις θαλάσσιας αρωγής, όπως η άδεια εισόδου των πλοίων που βρίσκονται σε κίνδυνο σε λιμάνια ή η παροχή διευκολύνσεων στους αρωγούς, θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη του την ανάγκη για συνεργασία μεταξύ των αρωγών, άλλων ενδιαφερόμενων μερών και των δημόσιων αρχών, ώστε να εξασφαλίζεται η αποτελεσματική και επιτυχής εκτέλεση των επιχειρήσεων θαλάσσιας αρωγής με σκοπό τη διάσωση της ζωής ή των περιουσιακών στοιχείων που βρίσκονται σε κίνδυνο, καθώς και την αποτροπή βλάβης του περιβάλλοντος γενικά".*

### 1.2.3 Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982

Η πλέον ολοκληρωμένη και εμβληματική συμβατική κωδικοποίηση αυτής της μακρόχρονης παράδοσης για παροχή βοήθειας σε κινδυνεύοντες στην θάλασσα πραγματοποιήθηκε με την εισαγωγή του άρθρου 98 στην Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982, όπως κυρώθηκε από την χώρα μας με το Ν. 2321/1995 (στο εξής "UNCLOS"), η οποία προβλέπει υποχρεώσεις τόσο του κράτους σημαίας όσο και των παράκτιων κρατών.

Η εισαγωγή του άρθρου με την ρητή υποχρέωση προς παροχή βοήθειας θεωρήθηκε ως διακήρυξη θεμελιωδών ανθρωπιστικών θεμάτων. Θεωρήθηκε, επίσης, ως απάντηση στις ιστορικές ανάγκες των χρόνων σύνταξης της UNCLOS, όταν το φαινόμενο της μεγάλης εισροής αιτούντων άσυλο που ταξίδευαν δια θάλασσης σε συνωστισμένα και μη αξιόπλοα σκάφη αυξανόταν. Ωστόσο, δεδομένου ότι αυτό ήταν ήδη ένα μακρόπνοο πρόβλημα και οι εκκλήσεις προς τη διεθνή κοινότητα για την απαραίτητη δράση διάσωσης έμειναν αναπάντητες, ήταν κυρίως η αδράνεια τόσο της σημαίας όσο και των παράκτιων κρατών προς τους «ανθρώπους των σκαφών» που επέβαλαν την ανάγκη για μια ηχηρή διατύπωση της εν λόγω υποχρέωσης σε βοήθεια.

Το άρθρο 98 της UNCLOS που φέρει τον τίτλο *"Υποχρέωση παροχής βοήθειας"*, προβλέπει συγκεκριμένα τα εξής: *"1. Κάθε κράτος πρέπει να απαιτεί από τον πλοίαρχο οποιουδήποτε πλοίου που φέρει τη σημαία του, εφόσον μπορεί να πράξει αυτό χωρίς να*



εκθέσει σε σοβαρό κίνδυνο το πλοίο, το πλήρωμα ή τους επιβάτες. (α) να παρέχει βοήθεια σε οποιοδήποτε πρόσωπο που είναι στη θάλασσα και κινδυνεύει να πνιγεί, (β) να πλέει με όσο το δυνατόν μεγαλύτερη ταχύτητα για τη διάσωση ατόμων που βρίσκονται σε κίνδυνο, εφόσον ήθελε πληροφορηθεί ότι αυτοί χρειάζονται βοήθεια και εφόσον η παροχή τέτοιας βοήθειας μπορεί λογικά να αναμένεται απ' αυτόν, (γ) σε περίπτωση σύγκρουσης να παρέχει βοήθεια στο άλλο πλοίο, στο πλήρωμα του και στους επιβάτες του και, αν είναι δυνατό, να πληροφορεί το άλλο πλοίο για το όνομα του δικού του πλοίου, το λιμάνι νηολόγησης του καθώς και το πλησιέστερο λιμάνι στο οποίο θα προσεγγίσει αυτό. 2. Κάθε παράκτιο κράτος πρέπει να μεριμνά για την ίδρυση, λειτουργία και συντήρηση επαρκούς και αποτελεσματικής υπηρεσίας έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα και, όπου το απαιτούν οι περιστάσεις, να συνεργάζεται με τα γειτονικά κράτη για τον σκοπό αυτό στο πλαίσιο περιφερειακών διευθετήσεων."

Συνεπώς, η παραπάνω διάταξη ορίζει υποχρεώσεις που απευθύνονται αφενός στο κράτος σημαίας προκειμένου να υποχρεώσει τον Πλοίαρχο του πλοίου σημαίας να διασώσει ανθρώπους που βρίσκονται σε κίνδυνο, αφετέρου επιβάλλει την υποχρέωση στα παράκτια κράτη για την ίδρυση και λειτουργία υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης.

#### 1.2.4 Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα του 1974

Η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS), κυρώθηκε με το Ν. 1045/1980: «περί κυρώσεως της υπογραφείσης εις Λονδίνον Διεθνούς Συμβάσεως περί Ασφαλείας της Ανθρώπινης Ζωής εν Θαλάσση 1974 και άλλων τινών διατάξεων» (ΦΕΚ 95, τ. Α') και τροποποιήθηκε με το Π.Δ. 199/2005 «κύρωση των τροποποιήσεων της διεθνούς σύμβασης περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής στην θάλασσα (ΠΑΑΖΕΘ – SOLAS' 74), όπως αυτές υιοθετήθηκαν την 5η Δεκεμβρίου 2000 με την απόφαση MSC 99 (73) της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ)» (ΦΕΚ 239, τ. Α') και με το Π.Δ. 137/2007 «κύρωση των τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής στην θάλασσα (ΠΑΑΖΕΘ – SOLAS'74) όπως αυτές υιοθετήθηκαν την 20.5.2004 με τις αποφάσεις MSC 152 (78)/20.5.2004 και MSC 153 (78)/20.5.2004 καθώς και κύρωση του Πρωτοκόλλου του 1988 το οποίο αναφέρεται στη Διεθνή Σύμβαση ΠΑΑΖΕΘ – SOLAS 1974 όπως

αυτές υιοθετήθηκαν την 20.5.2004 με την απόφαση MSC 154 (78)/20.5.2004, της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO)», (ΦΕΚ 174, τ. Α΄)]

Στο κεφάλαιο V με τίτλο "Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας" βρίσκεται ο Κανονισμός 7 με τίτλο "Υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης" όπου ορίζεται ότι "1. Κάθε συμβαλλόμενη κυβέρνηση αναλαμβάνει την υποχρέωση να εξασφαλίσει ότι έχουν ληφθεί τα αναγκαία μέτρα για επικοινωνία ανάγκης και συντονισμό στην περιοχή ευθύνης της και για την διάσωση κινδυνευόντων προσώπων στην πέριξ των ακτών της θάλασσα. Αυτές οι διατάξεις πρέπει να περιλαμβάνουν τον καθορισμό, λειτουργία και συντήρηση τέτοιων ευκολιών έρευνας και διάσωσης που θεωρούνται πρακτικά δυνατές και αναγκαίες, λαμβάνοντας υπόψη την πυκνότητα της θαλάσσιας κυκλοφορίας και των ναυτιλιακών κινδύνων και, όσο είναι πρακτικά δυνατό, πρέπει να παρέχει επαρκή μέσα εντοπισμού και διάσωσης τέτοιων προσώπων. 2. Κάθε συμβαλλόμενη κυβέρνηση αναλαμβάνει την υποχρέωση παροχής προς τον Οργανισμό πληροφοριών που αφορούν τις υπάρχουσες ευκολίες έρευνας και διάσωσης και τα σχέδια για αλλαγές των, εάν υπάρχουν. 3. Επιβατηγά πλοία στα οποία εφαρμόζεται το Κεφάλαιο I πρέπει να φέρουν επί του πλοίου σχέδιο συνεργασίας με τις κατάλληλες υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης σε περίπτωση ανάγκης. Το σχέδιο πρέπει να εκπονείται μετά από συνεργασία πλοίου, εταιρείας όπως καθορίζεται στον Κανονισμό IX/1, και των υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης. Το σχέδιο πρέπει να περιλαμβάνει προβλέψεις για τον προγραμματισμό εκτέλεσης περιοδικών ασκήσεων για έλεγχο της αποτελεσματικότητάς του. Το σχέδιο πρέπει να συντάσσεται βάσει των οδηγιών που έχουν καταρτισθεί από τον Οργανισμό."

Περαιτέρω, στον Κανονισμό 33 με τίτλο "Μηνύματα κινδύνου: υποχρεώσεις και διαδικασίες" ορίζεται ότι "1. Ο πλοίαρχος του ταξιδεύοντος πλοίου που είναι σε θέση να παράσχει βοήθεια, με τη λήψη πληροφορίας από οποιαδήποτε πηγή ότι άτομα κινδυνεύουν στη θάλασσα, υποχρεούται να πλεύσει ολοταχώς προς βοήθειά των ενημερώνοντας περί τούτου, εάν είναι δυνατόν, αυτά ή την Υπηρεσία έρευνας και διάσωσης. Αυτή η υποχρέωση για παροχή βοήθειας εφαρμόζεται ανεξαρτήτως εθνικότητας ή της ιδιότητας των ατόμων αυτών ή από των συνθηκών υπό τις οποίες ευρέθηκαν. Εάν το πλοίο που λαμβάνει συναγερμό κινδύνου δεν μπορεί ή στις ειδικές συνθήκες του συμβάντος, θεωρεί αναίτιο ή μη αναγκαίο να προστρέξει σε βοήθεια, ο πλοίαρχος πρέπει να καταχωρήσει στο ημερολόγιο του πλοίου το λόγο για τον οποίο δεν προστρέχει σε βοήθεια των κινδυνευόντων ατόμων λαμβάνοντας υπόψη την σύσταση

του Οργανισμού, για ανάλογη ενημέρωση των αρμόδιων Υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης. 1-1. Τα συμβαλλόμενα κράτη θα συντονίζονται και θα συνεργάζονται για να εξασφαλίσουν ότι οι πλοίαρχοι των πλοίων που παρέχουν βοήθεια επιβιβάζοντας άτομα ευρισκόμενα σε κίνδυνο στη θάλασσα αποδεσμεύονται από τις υποχρεώσεις τους με την ελάχιστη περαιτέρω παρέκκλιση από τον προτιθέμενο πλου του πλοίου, υπό την προϋπόθεση ότι η αποδέσμευση του πλοιάρχου του πλοίου από τις υποχρεώσεις κατά τον παρόντα Κανονισμό δεν θα θέσει περαιτέρω σε κίνδυνο την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα. Το συμβαλλόμενο κράτος που είναι υπεύθυνο για την περιοχή έρευνας και διάσωσης στην οποία παρέχεται τέτοια βοήθεια θα έχει την βασική ευθύνη για την εξασφάλιση επίτευξης αυτού του συντονισμού και της συνεργασίας, ώστε οι επιζώντες στους οποίους παρέχεται βοήθεια να αποβιβάζονται από το πλοίο που παρέχει την βοήθεια και να μεταφέρονται σε ασφαλές σημείο, λαμβανομένων υπόψη των ειδικών συνθηκών της περίπτωσης και των οδηγιών που θα δίνονται από τον Οργανισμό. Στις περιπτώσεις αυτές τα αρμόδια συμβαλλόμενα κράτη πρέπει να μεριμνήσουν ώστε αυτή η αποβίβαση να επιτευχθεί όσο το δυνατόν συντομότερα. 2. Ο πλοίαρχος κινδυνεύοντος πλοίου ή η ενδιαφερόμενη Υπηρεσία έρευνας και διάσωσης, μετά από διαβούλευση, όσο μπορεί να είναι δυνατό, με τους πλοιάρχους των πλοίων που απαντούν στο συναγερμό κινδύνου, έχει το δικαίωμα να επιτάξει ένα ή περισσότερα εκ των πλοίων στο μέτρο που ο πλοίαρχος του κινδυνεύοντος πλοίου ή η Υπηρεσία έρευνας και διάσωσης θεωρούν καλύτερα ικανά προς παροχή βοήθειας, και ο πλοίαρχος ή οι πλοίαρχοι του πλοίου ή των πλοίων που επιτάσσονται έχουν το καθήκον να συμμορφωθούν με την επίταξη, εξακολουθώντας να πλέουν ολοταχώς προς βοήθεια των κινδυνευόντων ατόμων. 3. Οι πλοίαρχοι των πλοίων πρέπει να αποδεσμεύονται της υποχρέωσης που επιβάλλεται από την παράγραφο 1 όταν πληροφορούνται ότι τα πλοία των δεν έχουν επιταχθεί και ότι ένα ή περισσότερα πλοία έχουν επιταχθεί και συμμορφούνται με την επίταξη. Η απόφαση πρέπει να κοινοποιείται, αν είναι δυνατόν, στα άλλα επιταχθέντα πλοία και στην Υπηρεσία έρευνας και διάσωσης. 4. Ο πλοίαρχος πλοίου πρέπει να αποδεσμεύεται της υποχρέωσης που επιβάλλεται από την παράγραφο 1 και, αν το πλοίο του έχει επιταχθεί, από την υποχρέωση που επιβάλλεται από την παράγραφο 2 όταν πληροφορείται από τα άτομα σε κίνδυνο ή από την Υπηρεσία έρευνας και διάσωσης ή από τον πλοίαρχο άλλου πλοίου που έχει προσεγγίσει αυτά τα άτομα ότι η βοήθεια δεν είναι πλέον απαραίτητη. 5. Οι διατάξεις του παρόντος Κανονισμού δεν αντιτίθενται προς τη Διεθνή Σύμβαση περί Ενοποιησέως Ορισμένων Κανόνων που Αφορούν την Βοήθεια και την Διάσωση στη Θάλασσα που υπογράφηκε στις Βρυξέλλες την 23η

*Σεπτεμβρίου 1910, ιδιαιτέρως προς την υποχρέωση παροχής βοήθειας που επιβάλλεται από το άρθρο 11 αυτής της Σύμβασης. 6. Οι πλοίαρχοι των πλοίων που έχουν επιβιβάσει άτομα που κινδυνεύουν στην θάλασσα, θα τα μεταχειρίζονται με ανθρωπιστική συμπεριφορά, στα πλαίσια των δυνατοτήτων και των περιορισμών του πλοίου.*

### **1.3 Εθνικό θεσμικό πλαίσιο**

Πέραν όλων των ανωτέρω Διεθνών Συμβάσεων που έχει κυρώσει η χώρα μας, στα πλαίσια του αμιγώς εθνικού δικαίου, εντοπίζονται σε διάφορα νομοθετήματα πληθώρα διατάξεων σχετιζομένων με την έρευνα και διάσωση. Συγκεκριμένα:

#### **1.3.1 Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου**

Ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, που κυρώθηκε με το Ν.Δ. 187/1973, περιλαμβάνει διατάξεις, οι οποίες επιβάλλουν στον Πλοίαρχο του σκάφους την υποχρέωση να παρέχει κάθε δυνατή συνδρομή σε άλλα πλοία, αεροσκάφη ή πρόσωπα που βρίσκονται σε κίνδυνο μέσα στη θάλασσα.

Η υποχρέωση του Πλοίαρχου για παροχή βοήθειας προβλέπεται ρητά στο άρθρο 120: με τίτλο "Αρωγή εις κινδυνεύοντας εν θαλάσση", όπου συγκεκριμένα ορίζεται ότι "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"

Περαιτέρω, με το άρθρο 134 που φέρει τον τίτλο "Καθήκοντα πληρώματος εν περιπτώσει ναυαγίου" επιβάλλεται και στα μέλη του πληρώματος η υποχρέωση προς παροχή βοήθειας. Συγκεκριμένα προβλέπεται ότι: "Εν περιπτώσει ναυαγίου τα μέλη του πληρώματος, καλούμενα υπό του πλοίαρχου ή της αρμοδίας Αρχής, υποχρεούνται εις άμεσον παροχή αρωγής προς τους ναυαγήσαντας και περισυλλογήν των ναυαγημάτων ...."

Ανάλογη υποχρέωση προς παροχή βοήθειας επιβάλλεται και στις Λιμενικές και στις Αστυνομικές Αρχές ως και στον Πρόεδρο της οικείας Κοινότητας με το άρθρο 195 το οποίο φέρει τον τίτλο "Ναυαγία" και ορίζει συγκεκριμένα ότι "1. Αι Λιμενικά Αρχαί, λαμβάνουσαι γνώσιν ότι πλοίον εναυάγησεν ή ευρίσκεται εν κινδύνω εν τη περιφερεία αυτών, επιλαμβάνονται αμελλητί της παροχής εις αυτό βοήθειας προς διάσωσιν των επιβαινόντων. 2. Η Λιμενική Αρχή προς τον σκοπόν διασώσεως των

επιβαινόντων χρησιμοποιεί άπαντα τα εις την διάθεσίν της ίδια μέσα ως και κατάλληλα ιδιωτικά τοιαύτα, οι κυβερνήται και τα πληρώματα των οποίων υποχρεούνται να συμμορφούνται εις τας διαταγάς αυτής. 3. Εν ελλείψει παρ' αυτή μέσων προς διάσωσιν των επιβαινόντων η Λιμενική Αρχή απευθύνεται προς άλλας Λιμενικάς Αρχάς, διαθετούσας τοιαύτα μέσα. 4. Προκειμένου περί του πλοίου και του φορτίου αι Λιμενικά Αρχαί παρέχουν πάσαν δυνατήν συνδρομήν προς διάσωσιν αυτών και επιμελούνται της φυλάξεως των τυχόν διασωθέντων πραγμάτων. 5. Μέχρις επεμβάσεως των Λιμενικών Αρχών υποχρεούνται εις παροχήν πάσης δυνατής βοήθειας η οικεία Αστυνομική Αρχή ή εν ελλείψει αυτής ο Πρόεδρος της οικείας Κοινότητος. 6. Το Υπουργείον λαβόν γνώσιν ότι πλοίον εναυάγησεν ή ευρίσκεται εν κινδύνω, συντονίζει και κατευθύνει τας υπό της οικείας Λιμενικής Αρχής, αναληφθείσας ως άνω ενεργείας προς διάσωσιν των επιβαινόντων, παρέχει δε αυτή πάσαν δυνατήν συνδρομήν. 7. Δια την περίθαλψιν των ναυαγών εγγράφεται κατ' έτος εις τον προϋπολογισμόν του Υπουργείου Ναυτιλίας - Μεταφορών και Επικοινωνιών ειδικόν Κεφάλαιον. Ο τρόπος λειτουργίας και διαθέσεως των κονδυλίων, τα υποβαλλόμενα μετά ταύτα δικαιολογητικά και λοιπά παραστατικά καθορίζονται δια κοινής αποφάσεως των Υπουργών Οικονομικών και Ναυτιλίας - Μεταφορών και Επικοινωνιών".

Οι αυτές υποχρεώσεις επιβάλλονται διά του άρθρου 196 και στην περίπτωση ξένου πλοίου, όπου υπάρχει η επιπρόσθετη υποχρέωση των Λιμενικών Αρχών για άμεση ενημέρωση του αντιστοίχου Προξενείου.

Τέλος, στο κεφάλαιο Β' που προβλέπονται τα ειδικά ναυτικά εγκλήματα, υπάρχει σωρεία διατάξεων για την τιμώρηση τόσο του Πλοιάρχου όσο και του πληρώματος για την παράλειψη παροχής βοήθειας σε κινδυνεύοντα πρόσωπα, με πιο χαρακτηριστική εκείνη του άρθρου 227, το οποίο προβλέπει ότι "Πλοίαρχος, μη παρέχων βοήθειαν εις πρόσωπον κινδυνεύον εν θαλάσση, καίπερ δυνάμενος να πράξη τούτο άνευ κινδύνου του πλοίου, του πληρώματος ή των επιβατών, τιμωρείται δια φυλακίσεως τουλάχιστον τριών μηνών και χρηματικής ποινής"

### 1.3.2 Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου

Ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου που κυρώθηκε με τον Ν. 3816/1958, περιέχει ομοίως διατάξεις που υπαγορεύουν την παροχή βοήθειας προς τους κινδυνεύοντες στην θάλασσα, τόσο σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος όσο και

σύγκρουσης πλοίων, στα δε άρθρα 246 έως και 256 γίνεται λεπτομερής αναφορά των υποχρεώσεων που αφορούν στην επιθαλάσσια αρωγή.

### 1.3.3 Κώδικας Αεροπορικού Δικαίου

Στον Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου, ο οποίος κυρώθηκε με το Ν. 1815/1988, υπάρχει η πρόβλεψη παροχής βοήθειας σε άτομα που βρίσκονται σε κίνδυνο, ακόμα και στη θάλασσα. Συγκεκριμένα στο άρθρο 123 με τίτλο "Υποχρέωση παροχής αρωγής" στην παράγραφο 1 προβλέπεται 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»*.

### 1.3.4 Ποινικός Κώδικας

Ως τελευταία αναφορά σε εθνικό νομοθέτημα που έχει εφαρμογή στα περιστατικά έρευνας και διάσωσης, και ως νομοθεσία που γενικότερα διέπει την παροχή βοήθειας σε άνθρωπο που διατρέχει κίνδυνο, πρέπει να μνημονευθεί το άρθρο 288 του Ποινικού Κώδικα, το οποίο αναφέρεται στην παρεμπόδιση αποτροπής κινδύνου και παράλειψη οφειλόμενης βοήθειας. Συγκεκριμένα το άρθρο ορίζει ότι *«1. Όποιος με πρόθεση ματαιώνει ή δυσχεραίνει την ενέργεια που είναι αναγκαία για να αποτραπεί ή να κατασταλεί ένας κίνδυνος που υπάρχει ή που επίκειται, τιμωρείται με φυλάκιση, αν δεν συντρέχει περίπτωση αυστηρότερης τιμωρίας σύμφωνα με άλλη διάταξη. 2. όποιος σε περίπτωση δυστυχήματος ή κοινού κινδύνου ή κοινής ανάγκης δεν προσφέρει τη βοήθεια που του ζητήθηκε και που μπορούσε να την προσφέρει, χωρίς ο ίδιος να διατρέξει ουσιώδη κίνδυνο, τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι έξι μηνών»*. Ομοίως σημαντικό είναι και το άρθρο 307, σύμφωνα με το οποίο *«Όποιος με πρόθεση παραλείπει να σώσει άλλον από κίνδυνο ζωής αν και μπορεί να το πράξει χωρίς κίνδυνο της δικής του ζωής ή υγείας, τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι ενός έτους»*.

## 1.4 **Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης**

Σε εφαρμογή των υποχρεώσεων της για την έρευνα και διάσωση, η Ελλάδα συνέστησε το 1987 το Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (Ε.Κ.Σ.Ε.Δ.), το οποίο λειτουργεί στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, και μέσω του

Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής (Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ) λειτουργεί, φυσικά, σε εικοσιτετράωρη βάση και επιχειρεί δράσεις έρευνας και διάσωσης.

Το Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης διατηρεί την γενική εποπτεία και τον συντονισμό των επιχειρήσεων, ενώ ταυτόχρονα συνεργάζεται με τα Κέντρα Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης άλλων γειτονικών Χωρών, όταν πρόκειται για περιστατικά ελληνικών ή ελληνόκτητων πλοίων, στα οποία επιβαίνουν Έλληνες υπήκοοι που κινδυνεύουν, αλλά συμβαίνουν εκτός των ορίων της ζώνης ευθύνης της Ελλάδας ή όταν τυχαίνει το Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. να είναι ο πρώτος αποδέκτης σημάτων κινδύνου από κάποιο πλοίο, το οποίο, ωστόσο, βρίσκεται εκτός της ελληνικής ζώνης ευθύνης.

Ο συντονισμός των επιχειρήσεων επιτυγχάνεται τόσο σύμφωνα με τις προβλεπόμενες διαδικασίες που έχει θεσπίσει ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, όσο και διά της χρήσης των νέων τεχνολογιών, ενώ σε περιπτώσεις μεγάλων και σημαντικών περιστατικών που χρήζουν έρευνας και διάσωσης, κινητοποιεί περισσότερα και μεγαλύτερα σωστικά μέσα.

Ανάλογα το είδος και τις συνθήκες του κινδύνου, το Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. μπορεί να κινητοποιήσει οποιοδήποτε μέσο θεωρεί ότι θα συνδράμει στην αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση του κινδύνου. Επομένως, δύναται να δεσμεύει τόσο ιδιωτικά μέσα (πλοία κάθε τύπου, αλιευτικά, ταχύπλοα κ.λπ.), όσο και τα μέσα των Ενόπλων Δυνάμεων (πλοία του Π.Ν., αεροσκάφη της Π.Α. κ.λπ.).

Παράλληλα, οι Λιμενικές Αρχές της Χώρας αποτελούν παράκτιους σταθμούς διάσωσης, έχοντας ως αποστολή τους την παροχή οιασδήποτε μορφής βοήθειας στα πλαίσια ενεργειών έρευνας και διάσωσης, υπό τον συντονισμό του Ε.Κ.Σ.Ε.Δ.

### **1.5 Οργανισμός Ευρωπαϊκής Συνοριοφυλακής και Ακτοφυλακής**

Στα πλαίσια της παρούσας διπλωματικής εργασίας, δεν θα μπορούσε να μην γίνει αναφορά στον Οργανισμό Ευρωπαϊκής Συνοριοφυλακής και Ακτοφυλακής και την σχετική ευρωπαϊκή νομοθεσία βάσει της οποίας έχει αυτός ιδρυθεί, ως και στον ρόλο που αυτός διαδραματίζει ως προς τις επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης.

Όλα ξεκίνησαν όταν σε ευρωπαϊκό επίπεδο αποφασίστηκε ότι πρέπει να ιδρυθεί ειδικός φορέας ο οποίος θα επιφορτιστεί με τον συντονισμό της επιχειρησιακής

συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών με σκοπό την ολοκληρωμένη διαχείριση των εξωτερικών συνόρων των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ο οργανισμός αυτός θα έπρεπε να επικουρεί τα κράτη μέλη κατά την διαχείριση των θεμάτων που αφορούν τα εξωτερικά σύνορα και ιδίως κατά τον επαναπατρισμό υπηκόων τρίτων χωρών που βρίσκονται παράνομα στα κράτη μέλη.

Κατά αυτόν τον τρόπο, δυνάμει του υπ' αριθ. 2007/2004 Ευρωπαϊκού Κανονισμού του Συμβουλίου, ιδρύθηκε ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για τη διαχείριση της επιχειρησιακής συνεργασίας στα εξωτερικά σύνορα των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (FRONTEX), ο οποίος και λειτούργησε από τον Μάιο του 2005.

Πρόκειται για έναν ανεξάρτητο οργανισμό, οι ρίζες της δημιουργίας του οποίου εντοπίζονται στη Συμφωνία Σένγκεν του 1985 σχετικά με την κατάργηση των ελέγχων στα κοινά σύνορα μεταξύ των συμμετεχόντων κρατών-μελών.

Ο ως άνω Κανονισμός δυνάμει του οποίου ιδρύθηκε ο οργανισμός, τροποποιήθηκε αργότερα με τον υπ' αριθ. 863/2007 Κανονισμό του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και κατόπιν δυνάμει του υπ' αριθ. 1168/2011 Κανονισμού του Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου. Ριζικές τροποποιήσεις επήλθαν, ωστόσο, με τον υπ' αριθ. 2016/1624 Κανονισμό του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, δυνάμει του οποίου ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για τη Διαχείριση της Επιχειρησιακής Συνεργασίας στα Εξωτερικά Σύνορα των Κρατών Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης μετονομάστηκε σε "Όργανισμό Ευρωπαϊκής Συνοριοφυλακής και Ακτοφυλακής", ο οποίος εξακολούθησε να αναφέρεται κοινώς ως "Frontex", παραμένοντας το ίδιο νομικό πρόσωπο, με πλήρη συνέχεια δραστηριοτήτων και διαδικασιών.

Στο κείμενο του νέου αυτού Κανονισμού του 2016 γίνεται, για πρώτη φορά, ρητή αναφορά στην σαφή υποχρέωση του οργανισμού για παροχή βοήθειας στα κράτη μέλη προκειμένου αυτά «να διεξάγουν επιχειρήσεις αναζήτησης και διάσωσης για την προστασία και τη διάσωση ανθρώπων, οποτεδήποτε και οπουδήποτε απαιτείται» (βλ. προοίμιο Κανονισμού, σημείο 47). Μάλιστα, σύμφωνα με το άρθρο 4 του Κανονισμού, η ευρωπαϊκή ολοκληρωμένη διαχείριση των συνόρων, η οποία αποτελεί ουσιαστικά τον σκοπό ίδρυσης του οργανισμού, περιλαμβάνει μεταξύ άλλων «..β) επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης ατόμων που κινδυνεύουν στη θάλασσα οι οποίες



ξεκινούν και εκτελούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 656/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και το διεθνές δίκαιο, εκτελούμενες σε περιπτώσεις που ενδέχεται να προκύψουν στη διάρκεια επιχειρήσεων επιτήρησης συνόρων στη θάλασσα».

Περαιτέρω, στο άρθρο 8 του Κανονισμού, όπου περιγράφονται τα καθήκοντα του οργανισμού, περιλαμβάνονται σαφώς και τα εξής: «δ) η παροχή βοήθειας προς τα κράτη μέλη σε περιπτώσεις που απαιτείται αυξημένη τεχνική και επιχειρησιακή συνδρομή στα εξωτερικά τους σύνορα μέσω συντονισμού και οργάνωσης κοινών επιχειρήσεων, λαμβάνοντας υπόψη ότι ορισμένες καταστάσεις ενδέχεται να συνεπάγονται επείγουσες ανάγκες ανθρωπιστικής φύσης και επιχειρήσεις διάσωσης στη θάλασσα σε συμφωνία με το ενωσιακό και το διεθνές δίκαιο· .... ε) η παροχή βοήθειας προς τα κράτη μέλη σε περιπτώσεις που απαιτείται αυξημένη τεχνική και επιχειρησιακή συνδρομή στα εξωτερικά τους σύνορα, μέσω δρομολόγησης ταχειών επεμβάσεων στα εξωτερικά σύνορα των κρατών μελών που αντιμετωπίζουν συγκεκριμένες και δυσανάλογες προκλήσεις, λαμβάνοντας υπόψη ότι ορισμένες καταστάσεις ενδέχεται να συνεπάγονται επείγουσες ανάγκες ανθρωπιστικής φύσης και επιχειρήσεις διάσωσης στη θάλασσα σε συμφωνία με το ενωσιακό και το διεθνές δίκαιο· .... στ) η παροχή τεχνικής και επιχειρησιακής συνδρομής σε κράτη μέλη και σε τρίτες χώρες, σε συμφωνία με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 656/2014 και το διεθνές δίκαιο, προς υποστήριξη των επιχειρήσεων έρευνας και διάσωσης ανθρώπων που κινδυνεύουν στη θάλασσα που ενδεχομένως προκύπτουν στη διάρκεια επιχειρήσεων επιτήρησης των συνόρων στη θάλασσα»

Στο σημείο υπ' αριθ. 45 του προοιμίου του νομοθετήματος αναφέρεται παρ' όλα αυτά ότι «Η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού δεν θίγει την κατανομή αρμοδιοτήτων μεταξύ της Ένωσης και των κρατών μελών δυνάμει των Συνθηκών, ούτε τις υποχρεώσεις των κρατών μελών δυνάμει διεθνών συμβάσεων όπως η σύμβαση του ΟΗΕ για το δίκαιο της θάλασσας, η Διεθνής σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, η Διεθνής σύμβαση για τη ναυτική έρευνα και διάσωση...».

Όπως προκύπτει, λοιπόν, από τα ανωτέρω, ο Frontex συντονίζει και προσφέρει βοήθεια στα κράτη μέλη στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους για την εφαρμογή των πολιτικών που αφορούν τα σύνορα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στο πλαίσιο αυτό, το ερώτημα που προκύπτει είναι το αν ο Frontex έχει ευθύνη για τις πράξεις και

παραλείψεις του όσον αφορά την εφαρμογή των υποχρεώσεων περί έρευνας και διάσωσης ή αν είναι τα κράτη μέλη τα μόνα αρμόδια για τις επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης.

Από τη μια πλευρά, καμία ρητή αναφορά σε υποχρέωση του Frontex προς παροχή βοήθειας ή για συμμετοχή σε διαδικασία αποβίβασης δεν γίνεται στα σχετικά νομικά κείμενα. Οι αντίστοιχες υποχρεώσεις απευθύνονται και αφορούν τα κράτη μέλη και όχι τον οργανισμό. Η θέση αυτή κινείται προς την ίδια κατεύθυνση με τη σαφή οριοθέτηση των αρμοδιοτήτων του Frontex βάσει του άρθρου 1 παράγραφος 2 του υπ' αριθ. 2007/2004 Ευρωπαϊκού Κανονισμού του Συμβουλίου και τη γενική ιδέα πίσω από την ίδρυση του Frontex ότι *«η ευθύνη για τον έλεγχο και την επιτήρηση των εξωτερικών συνόρων ανήκει στα κράτη μέλη»*.

Περαιτέρω, ο υπ' αριθ. 656/2014 Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (περί κανόνων επιτηρήσεως των εξωτερικών θαλάσσιων συνόρων στο πλαίσιο της επιχειρησιακής συνεργασίας που συντονίζεται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για τη Διαχείριση της Επιχειρησιακής Συνεργασίας στα Εξωτερικά Σύνορα των Κρατών Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης), αναφέρεται αποκλειστικά στις υποχρεώσεις έρευνας και διάσωσης των κρατών μελών. Σύμφωνα με το άρθρο 9, *«Τα κράτη μέλη τηρούν την υποχρέωσή τους να παρέχουν βοήθεια σε κάθε σκάφος ή πρόσωπο σε κατάσταση κινδύνου στη θάλασσα και κατά τη διάρκεια θαλάσσιας επιχείρησης και εξασφαλίζουν ότι οι συμμετέχουσες μονάδες τους τηρούν την υποχρέωση αυτή σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο και με σεβασμό των θεμελιωδών δικαιωμάτων»*. Εκτός από τις αρμόδιες εθνικές αρχές, στην σχετική διάταξη αναφέρεται το Εθνικό Κέντρο Συντονισμού, το Διεθνές Κέντρο Συντονισμού και το Κέντρο Συντονισμού Διάσωσης. Και οι τρεις δομές συνιστούν εθνικές μονάδες και ο Frontex δεν εμφανίζεται σε κανένα σημείο της διαδικασίας. Ακόμη και το Διεθνές Κέντρο Συντονισμού είναι εγκατεστημένο στο κράτος μέλος υποδοχής, με συμμετέχοντες από τις τοπικές αρχές και τις εθνικές αρχές άλλων κρατών μελών.

Από την άλλη πλευρά, οι συντονισμένες υπό του Frontex κοινές επιχειρήσεις στη θάλασσα δεν δύναται να μην θεωρηθούν ως επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης, καθώς περιλαμβάνουν δραστηριότητες παροχής βοήθειας σε άτομα που διατρέχουν κίνδυνο και μάλιστα οι εν λόγω δραστηριότητες αντιπροσωπεύουν τη μεγαλύτερη επιχείρηση έρευνας και διάσωσης σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Επιπλέον, το γεγονός ότι ο

υπ' αριθ. 656/14 Κανονισμός περιέλαβε δύο ολόκληρα άρθρα (τα υπ' αριθ. 9 και 10) για τα περιστατικά έρευνας και διάσωσης και την αποβίβαση, σημαίνει ότι οι εν λόγω επιχειρήσεις αφορούν και άμεσα τον Frontex και ως εκ τούτου, ο Frontex δεν περιορίζεται σε απλές λειτουργίες συντονισμού σε επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης.

Οι δραστηριότητες συντονισμού είναι ένα μικρό μόνο κομμάτι του ρόλου που διαδραματίζει ο Frontex. Ο εν λόγω οργανισμός μπορεί να διεξάγει αναλύσεις κινδύνου και να βασίζει τις κοινές του δραστηριότητες στα τελικά αποτελέσματα, μπορεί επίσης να δρομολογήσει πρωτοβουλίες για κοινές επιχειρήσεις σε συμφωνία με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, να οργανώσει τις δραστηριότητες κατάρτισης των συνοριοφυλάκων και να προβαίνει στη συλλογή πληροφοριών και δεδομένων που αφορούν τους σκοπούς τους. Ο σημαντικός ρόλος του οργανισμού και η αποφασιστική συμμετοχή του στις κοινές επιχειρήσεις θα υποτιμούνταν εάν εθεωρείτο ότι τα συμμετέχοντα κράτη μέλη φέρουν την αποκλειστική ευθύνη για το τελικό αποτέλεσμα.

Επιπλέον, εάν ο Frontex ήταν ένας οργανισμός αποκλειστικά συμβουλευτικού χαρακτήρα, η συμμετοχή του στις δραστηριότητες έρευνας και διάσωσης θα είναι περιφερειακή. Ωστόσο, ο συντονισμός των αρχών των κρατών μελών και η τεχνική βοήθεια που αποτελούν τις κύριες λειτουργίες του οργανισμού, μόνο περιφερειακές δραστηριότητες δεν μπορούν να θεωρηθούν. Ο λειτουργικός χαρακτήρας και των δύο δεν μπορεί να αγνοηθεί. Η ισχυρή επιχειρησιακή διάσταση του οργανισμού έχει επίσης επιβεβαιωθεί στην πράξη, όπως ενδεικτικά στην επιχείρηση "Τρίτων" στην Ιταλία, κατά την οποία ο Frontex είχε ενεργό συμμετοχή στην διαδικασία παροχής βοήθειας σε ανθρώπους σε κίνδυνο στη θάλασσα.

Δεδομένης, λοιπόν, της επιχειρησιακής διάστασης του οργανισμού και της άμεσης εμπλοκής του σε θέματα έρευνας και διάσωσης, τίθεται το θέμα της ευθύνης της Ευρωπαϊκής Ένωσης για λογαριασμό του Frontex σε σχέση με τις υποχρεώσεις περί έρευνας και διάσωσης. Και συγκεκριμένα το θέμα τη διεθνούς ευθύνης της Ευρωπαϊκής Ένωσης που απορρέει από το καθήκον παροχής συνδρομής στη θάλασσα.

Σύμφωνα με το άρθρο 3 του Σχεδίου Άρθρων για την Ευθύνη των Διεθνών Οργανισμών (ΣΑΕΔΟ) που υιοθετήθηκε από την Επιτροπή Διεθνούς Δικαίου το

2009, πράξη ή παράλειψη της Ευρωπαϊκής Ένωσης που αποτελεί παραβίαση του διεθνούς δικαίου, συνεπάγεται τη διεθνή ευθύνη του. Ωστόσο, η νομική διάρθρωση και η κατανομή των αρμοδιοτήτων μεταξύ της Ένωσης και των κρατών μελών την απαλλάσσουν από τον κατάλογο των «κλασικών» διεθνών οργανισμών. Το ζήτημα της κατανομής των αρμοδιοτήτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση σε τρεις κατηγορίες βάσει του άρθρου 2 της ΣΛΕΕ εισάγει μια ιδιαιτερότητα στο ζήτημα της διεθνούς ευθύνης της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Για να μπορεί η Ευρωπαϊκή Ένωση να λογοδοτεί για την παραβίαση ενός κανόνα διεθνούς δικαίου, πρέπει να έχει αρμοδιότητα επί του θέματος που υπόκειται στην παραβίαση. Πρώτον, για να μπορεί η Ευρωπαϊκή Ένωση να είναι διεθνώς υπεύθυνη για τις πράξεις ή παραλείψεις του Frontex, η παράνομη πράξη πρέπει να διευκρινίζεται στο άρθρο 4 του ΣΑΕΔΟ. Επιπλέον, η Ευρωπαϊκή Ένωση πρέπει να είναι αρμόδια για το ρυθμιστικό αντικείμενο της παραβίασης. Όσον αφορά τον συντονισμό των κοινών θαλάσσιων επιχειρήσεων, καθώς και την εφαρμογή των σχετικών διατάξεων του δικαίου της θάλασσας, πράγματι αποτελούν κοινή αρμοδιότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ως εκ τούτου, η Ευρωπαϊκή Ένωση φέρει ευθύνη στο βαθμό που η ευρωπαϊκή υπηρεσία αναλαμβάνει δράση στον τομέα αυτό.

Σύμφωνα με το άρθρο 7 του ΣΑΕΔΟ, η επιχείρηση πράξης ενός διεθνούς οργανισμού θεωρείται ότι αποδίδεται στον οργανισμό, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η νομική σχέση μεταξύ επιχειρήσαντος οργάνου και οργανισμού. Η προϋπόθεση για την απόδοση της πράξης είναι ότι ο οργανισμός ασκεί αποτελεσματικό έλεγχο στην επιχείρηση της πράξης. Ωστόσο, το σημαντικότερο εμπόδιο για την τεκμηρίωση ενός ισχυρισμού σχετικά με την ευθύνη του Frontex αφορά τις πράξεις και παραλείψεις των αντιπροσώπων που παρέχονται από τα κράτη μέλη.

Σύμφωνα με το άρθρο 6 του ΣΑΕΔΟ, η επιχείρηση πράξης από όργανο ή αντιπρόσωπο διεθνούς οργανισμού κατά την εκτέλεση καθηκόντων αυτού του οργάνου ή αντιπροσώπου θεωρείται πράξη του οργανισμού αυτού βάσει του διεθνούς δικαίου, ανεξάρτητα από τη θέση του οργάνου ή του αντιπροσώπου σε σχέση με τον οργανισμό. Σύμφωνα, λοιπόν, με την προαναφερόμενη διάταξη, ο Frontex δεν απαλλάσσεται από τη διεθνή του ευθύνη λόγω των κανόνων που ρυθμίζουν τον εθνικό χαρακτήρα των αντιπροσώπων του. Το γεγονός ότι οι αρμοδιότητες εκάστοτε οργάνου ή αντιπροσώπου που ενεργεί για λογαριασμό του Frontex απονέμονται από τον οργανισμό, το ότι τα όργανα ή οι αντιπρόσωποι ενεργοποιούνται ως επίσημα

μέλη του Frontex και συμβάλλουν στις επιχειρήσεις του, συνεπάγεται αυτόματα την ευθύνη του Οργανισμού. Επιπλέον, το θεμελιώδες κριτήριο για την ανάθεση ευθύνης στον Οργανισμό είναι ο αποτελεσματικός έλεγχος της δράσης του οργάνου. Στην περίπτωση του Frontex, διασφαλίζεται σε όλα τα στάδια αποτελεσματικός έλεγχος των δραστηριοτήτων των οργάνων των κρατών μελών που συμμετέχουν στις επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης. Ως εκ τούτου, ο Frontex φέρει διεθνή ευθύνη για τις πράξεις και παραλείψεις των οργάνων και αντιπροσώπων που προέρχονται από τα κράτη μέλη και συμμετέχουν στις κοινές επιχειρήσεις, η οποία κατά συνέπεια αποδίδεται στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

### Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ (SAR)

#### 2.1 Περιεχόμενα της Διεθνούς Συμβάσεως

Το βασικό διεθνές κείμενο που ρυθμίζει εκτενώς ό,τι αφορά στην έρευνα και τη διάσωση στη θάλασσα είναι η Διεθνή Σύμβαση του Αμβούργου του 1979 για τη Ναυτική Έρευνα και Διάσωση (International Convention on Maritime Search and Rescue, SAR), η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1985 και κυρώθηκε από την Ελλάδα με το Ν. 18444/1989. Κατόπιν, τροποποιήθηκε το 1998 με την Απόφαση 70 (69) της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, οι δε αυτές τροποποιήσεις κυρώθηκαν από την Ελλάδα με το Π.Δ. 201/2000. Τέλος, τροποποιήθηκε εκ νέου με την υπ' αριθμ. MSC.155 (78)/20.5.2004 απόφαση της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και η Ελλάδα κύρωσε τις σχετικές τροποποιήσεις με το Π.Δ. 124/2009.

Με την Διεθνή αυτή Σύμβαση καθιερώθηκε για πρώτη φορά ένα διεθνές σύστημα για την παροχή και τον συντονισμό υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα και προσδιορίστηκαν οι γενικές αρχές οργάνωσης, δράσης και συνεργασίας των παράκτιων κρατών. Έως και την υιοθέτηση της εν λόγω Διεθνούς Σύμβασης, δεν υφίστατο κανένα διεθνές σύστημα που να καλύπτει τις επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης. Σε ορισμένες περιοχές υπήρχε ένας εδραιωμένος και λειτουργικός οργανισμός ικανός να παρέχει βοήθεια άμεσα και αποτελεσματικά, ενώ σε άλλες περιοχές δεν υπήρχε απολύτως τίποτα.<sup>1</sup>

Οι τεχνικές απαιτήσεις της Σύμβασης SAR περιλαμβάνονται στο Παράρτημα αυτής, το οποίο χωρίστηκε σε πέντε κεφάλαια. Τα συμβαλλόμενα μέρη της Σύμβασης υποχρεούνται να διασφαλίζουν τη θέσπιση ρυθμίσεων για την παροχή κατάλληλων υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης στα παράκτια ύδατά τους. Οι χώρες ενθαρρύνονται να συνάπτουν συμφωνίες έρευνας και διάσωσης με τα γειτονικά κράτη, οι οποίες περιλαμβάνουν τη δημιουργία περιοχών έρευνας και διάσωσης, τη συνένωση εγκαταστάσεων, τη δημιουργία και καθιέρωση κοινών διαδικασιών, κατάρτισης και

---

<sup>1</sup> [http://www.imo.org/en/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-on-maritime-search-and-rescue-\(sar\).aspx](http://www.imo.org/en/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-on-maritime-search-and-rescue-(sar).aspx)

επισκέψεις συνεργασίας και σύνδεσης. Η Σύμβαση ορίζει ότι τα μέρη πρέπει να λάβουν μέτρα για την επίσπευση της εισόδου στα χωρικά ύδατά τους μονάδων διάσωσης άλλων συμβαλλομένων μερών.

Στη συνέχεια, η Σύμβαση ορίζει προπαρασκευαστικά μέτρα που πρέπει να ληφθούν, συμπεριλαμβανομένης της δημιουργίας κέντρων και υπο-κέντρων συντονισμού διάσωσης. Περιγράφει τις διαδικασίες λειτουργίας που πρέπει να ακολουθούνται σε περίπτωση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης ή καταστάσεων συναγερμού και κατά τη διάρκεια εργασιών έρευνας και διάσωσης, συμπεριλαμβανομένης της ανάγκης για διορισμό ενός Συντονιστή επί του χώρου ατυχήματος και προσδιορισμό των καθηκόντων αυτού.

Το γεγονός ότι η Σύμβαση του 1979 επέβαλε σημαντικές υποχρεώσεις στα μέρη - όπως η δημιουργία των απαιτούμενων εγκαταστάσεων ξηράς - είχε ως αποτέλεσμα η Σύμβαση να μην τύχει ευρείας αποδοχής, παρατηρούνταν, δε, αργός ρυθμός επικύρωσης και εφαρμογής από τα κράτη που την υπέγραψαν. Για τους λόγους αυτούς κρίθηκε αναγκαία η αναθεώρηση της Συμβάσεως.

Μάλιστα, σε συνάντηση που πραγματοποιήθηκε τον Οκτώβριο του 1995 στο Αμβούργο της Γερμανίας, έγινε αποδεκτό ότι υπήρχαν ορισμένες πτυχές και δεδομένα που έπρεπε να ληφθούν υπόψη κατά την αναθεώρηση της Σύμβασης, όπως τα διδάγματα και τα συμπεράσματα που προσέφεραν οι ήδη διεξαχθείσες επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης, οι εμπειρίες των κρατών που είχαν ήδη εφαρμόσει τη Σύμβαση, τα ερωτήματα και οι ανησυχίες που εκφράζονταν ιδιαίτερα από τα αναπτυσσόμενα κράτη που δεν είχαν υπογράψει τη Σύμβαση, η ανάγκη για εναρμόνιση των διατάξεων και της πολιτικής του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και της Διεθνούς Οργάνωσης Πολιτικής Αεροπορίας, όπως επίσης το γεγονός ότι γινόταν ασυνεπής χρήση της ορολογίας και της φρασεολογίας της Συμβάσεως.

Κατά αυτόν τον τρόπο, λοιπόν, ακολούθησε τον Μάιο του 1998 η αναθεώρηση του Παραρτήματος της Σύμβασης, που τέθηκε σε ισχύ τον Ιανουάριο του 2000. Με την αναθεώρηση αυτή διευκρινίστηκαν οι υποχρεώσεις και ευθύνες των κρατών μελών και τονίστηκε η ανάγκη για περιφερειακή προσέγγιση και συντονισμό μεταξύ των θαλάσσιων και των αεροναυτικών επιχειρήσεων έρευνας και διάσωσης.

Το αναθεωρημένο Παράρτημα της Σύμβασης περιλαμβάνει πέντε κεφάλαια που συνοπτικά έχουν ως εξής:

Στο πρώτο κεφάλαιο δίνονται οι ορισμοί.

Το δεύτερο κεφάλαιο έχει τίτλο "Οργάνωση και Συντονισμός" περιγράφονται οι υποχρεώσεις των κρατών μελών. Συγκεκριμένα, προβλέπεται ότι: *"Τα μέρη είτε από μόνα τους ατομικά ή αν είναι απαραίτητο σε συνεργασία με άλλα κράτη θα αναπτύξουν τα ακόλουθα βασικά στοιχεία για την υπηρεσία έρευνας και διάσωσης: .1 νομικό πλαίσιο .2 προσδιορισμός της αρμόδιας Αρχής .3 οργάνωση των διαθέσιμων μέσων .4 μέσα επικοινωνίας .5 συντονισμός και επιχειρησιακές διαδικασίες και .6 διαδικασίες για την βελτίωση της υπηρεσίας περιλαμβάνοντας τον σχεδιασμό, τις εσωτερικές και διεθνείς σχέσεις συνεργασίας και την εκπαίδευση"*. Περαιτέρω, ορίζεται ότι τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη θα πρέπει με κοινή τους συμφωνία να εγκαθιδρύσουν περιοχές έρευνας και διάσωσης σε κάθε θαλάσσια περιοχή και θα αναλάβουν την ευθύνη για την παροχή υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης σε συγκεκριμένη περιοχή. Ακόμα, προβλέπεται ο τρόπος με τον οποίο θα πρέπει να οργανώνονται οι υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης και να αναπτύσσονται οι εθνικές δυνατότητες. Τα μέρη καλούνται να δημιουργήσουν κέντρα συντονισμού διάσωσης, τα οποία θα λειτουργούν σε 24ωρη βάση με εκπαιδευμένο προσωπικό, όπως επίσης και να εξασφαλίσουν τον πλησιέστερο πρακτικό συντονισμό μεταξύ των θαλάσσιων και αεροναυτικών υπηρεσιών.

Το τρίτο κεφάλαιο ασχολείται με τον συντονισμό των οργανισμών έρευνας και διάσωσης μεταξύ των κρατών μελών. Περαιτέρω, προβλέπεται ότι, εκτός εάν συμφωνηθεί διαφορετικά μεταξύ των ενδιαφερομένων κρατών, ένα συμβαλλόμενο μέρος πρέπει να επιτρέψει, με την επιφύλαξη των εφαρμοστέων εθνικών νόμων, κανόνων και κανονισμών, την άμεση είσοδο ή πέρα από τα χωρικά ύδατα ή εδάφη του για μονάδες διάσωσης άλλων συμβαλλόμενων μερών αποκλειστικά για σκοπούς έρευνας και διάσωσης.

Το τέταρτο κεφάλαιο αναφέρει ότι κάθε κέντρο συντονισμού διάσωσης και υπο-κέντρο διάσωσης θα πρέπει να είναι σε θέση να παρέχει ενημερωμένες πληροφορίες σχετικά με τις εγκαταστάσεις έρευνας και διάσωσης και τις επικοινωνίες στην περιοχή για την οποία είναι υπεύθυνο και θα πρέπει να έχει καταρτίσει λεπτομερή σχέδια διεξαγωγής έρευνας και διάσωσης. Περαιτέρω, τα μέρη - μεμονωμένα ή σε συνεργασία με άλλους, θα πρέπει να είναι σε θέση να λαμβάνουν ειδοποιήσεις κινδύνου σε 24ωρη βάση. Προβλέπονται, επίσης, οι διαδικασίες που



πρέπει να ακολουθούνται σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης και προς υποβοήθηση του συντονισμού διαχωρίζονται οι περιπτώσεις κατάστασης ανάγκης σε φάση αβεβαιότητας, φάση κινητοποίησης και φάση κινδύνου, ορίζεται, δε, ότι οι επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης θα συνεχίσουν, όταν είναι εφικτό, μέχρι να εκλείψει κάθε εύλογη ελπίδα διάσωσης των επιζώντων".

Τέλος, το πέμπτο κεφάλαιο περιλαμβάνει συστάσεις για τον σχεδιασμό και την καθιέρωση και την χρήση συστημάτων αναφοράς πλοίων για σκοπούς έρευνας και διάσωσης. Ακόμα μία φορά προβλέπεται ότι τα συστήματα θα καθιερώνονται από τα μέρη είτε ατομικά ή σε συνεργασία με άλλα κράτη.

Τον Μάιο του 2004 αναθεωρήθηκε εκ νέου το Παράρτημα της Συμβάσεως και τέθηκε σε ισχύ από την 1η Ιουλίου του 2006. Οι τροποποιήσεις αφορούσαν την διεύρυνση της έννοιας του προσώπου που κινδυνεύει στην θάλασσα, με την προσθήκη ότι στην έννοια αυτή περιλαμβάνονται και *"πρόσωπα χρήζοντα βοήθειας που έχουν βρει καταφύγιο σε ακτή σε απομακρυσμένη τοποθεσία εντός ωκεάνιας περιοχής μη προσβάσιμης από καμμία ευκολία διάσωσης άλλη από τις προβλεπόμενες στο παράρτημα"*. Επιπλέον, υπήρξαν προσθήκες σε δύο ακόμα άρθρα του Παραρτήματος, οι οποίες αφορούσαν την παροχή βοήθειας στον πλοίαρχο για την μεταφορά και αποβίβαση των διασωθέντων σε περιοχή ασφαλείας, όπως επίσης και για τον συντονισμό των κέντρων προκειμένου να ανευρεθεί το πιο κατάλληλο και ασφαλές μέρος για την αποβίβαση των διασωθέντων.

Η ανάγκη για αυτήν την τελευταία αναθεώρηση προέκυψε καθώς τα κράτη μέλη του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού αναγνώρισαν το πρόβλημα ότι ακόμα και όταν ολοκληρωθεί μία διάσωση μπορεί να ανακύψουν δυσκολίες, κυρίως όταν απαιτείται διακρατική συμφωνία για την αποβίβαση μεταναστών και προσφύγων και ιδίως όταν οι τελευταίοι δεν διαθέτουν ισχυρά ταξιδιωτικά έγγραφα. Κατόπιν τούτων, με αυτή την αναθεώρηση τόσο της Διεθνούς Σύμβασης για την έρευνα και διάσωση, όσο και με την αναθεώρηση της Διεθνούς Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στην θάλασσα το 2004, επιχειρήθηκε η θεσμοθέτηση, παράλληλα με την υποχρέωση των πλοιάρχων να συνδράμουν τους κινδυνεύοντες στην θάλασσα, της υποχρέωσης των κρατών για συνεργασία σε περιπτώσεις διάσωσης για την απαλλαγή των πλοιάρχων από την παροχή βοήθειας στους διασωθέντες και

προκειμένου να εξασφαλισθεί ότι οι διασωθέντες θα αποβιβάζονται σύντομα σε ασφαλή τόπο.<sup>2</sup>

## 2.2 Εγχειρίδιο διεθνούς αεροναυτικής και ναυτικής έρευνας και διάσωσης

Τόσο ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO), όσο και ο Διεθνής Οργανισμός Ναυτιλίας (IMO) είχαν αναπτύξει τα δικά τους εγχειρίδια για την έρευνα και διάσωση. Ο IMO ειδικότερα είχε ήδη εκδώσει τα εγχειρίδια MERSAR (Merchant Ship Search and Rescue Manual) και IMOSAR (IMO Search and Rescue Manual).

Το εγχειρίδιο MERSAR, την πρώτη έκδοση του οποίου βρίσκουμε κατά το έτος 1971, ήταν το πρώτο βήμα προς την κατεύθυνση της εγκαθίδρυσης της Σύμβασης για Έρευνα και Διάσωση. Ουσιαστικά, παρείχε καθοδήγηση σε όσους, ζητούν ή παρέχουν βοήθεια κατά την διάρκεια εκτάκτων καταστάσεων στη θάλασσα και ειδικότερα προς τον πλοίαρχο οποιουδήποτε σκάφους που θα μπορούσε να κληθεί προς έρευνα και διάσωση κινδυνευόντων ατόμων. Το εγχειρίδιο τροποποιήθηκε πολλές φορές, η δε τελευταία τροποποίηση πραγματοποιήθηκε το 1992 και το αναθεωρημένο κείμενο τέθηκε σε ισχύ το 1993.

Το εγχειρίδιο IMOSAR, εγκρίθηκε το 1978 και τροποποιήθηκε επίσης το έτος 1992, με τις τροποποιήσεις να τίθενται σε ισχύ από το έτος 1993. Σκοπός του ήταν να βοηθήσει τα κράτη μέλη με την εφαρμογή της Σύμβασης Έρευνας και Διάσωσης και να παρέχει κατευθυντήριες γραμμές για μια κοινή πολιτική έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα, ενθαρρύνοντας την συνεργασία και την αμοιβαία συνδρομή μεταξύ των παράκτιων κρατών. Προκειμένου να εξασφαλιστεί μία κοινή πολιτική μεταξύ IMO και ICAO, έγιναν προσπάθειες προκειμένου το εγχειρίδιο IMOSAR να ευθυγραμμιστεί όσο το δυνατόν περισσότερο με το εγχειρίδιο έρευνας και διάσωσης του ICAO. Αντίστοιχα, και στα πλαίσια της προσπάθειας για κοινή πολιτική και αντιμετώπιση, το εγχειρίδιο MERSAR ευθυγραμμίστηκε με το IMOSAR.

Ωστόσο, κατά την αναθεώρηση της Σύμβασης για την Έρευνα και Διάσωση, ήτοι το 1998, κρίθηκε σκόπιμη η δημιουργία ενός κοινού εγχειριδίου με την συμβολή των δύο παραπάνω Οργανισμών (ICAO και IMO). Κατά αυτόν τον τρόπο προέκυψε το Εγχειρίδιο Διεθνούς Αεροναυτικής και Ναυτικής Έρευνας και Διάσωσης, γνωστό ως Εγχειρίδιο "IAMSAR" (International Aeronautical and Maritime Search and

---

<sup>2</sup> <http://www.refworld.org/cgi-bin/texis/vtx/rwmain/openssl.pdf?reldoc=y&docid=487f3b042>

Rescue Manual), στο οποίο κατά κάποιο τρόπο συνενώθηκαν και συμπληρώθηκαν τα ως άνω ήδη υφιστάμενα εγχειρίδια.<sup>3</sup>

Σκοπός του Εγχειριδίου είναι να βοηθήσει τα κράτη να ανταποκριθούν κατά ενιαίο τρόπο στις υποχρεώσεις τους για έρευνα και διάσωση, όπως αυτές ορίζονται από τη Σύμβαση για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, τη Διεθνή Σύμβαση για τη Ναυτική Έρευνα (SAR) και Διάσωση και τη Διεθνή σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS).

Το Εγχειρίδιο αποτελείται από τρεις τόμους. Οι τόμοι αυτοί παρέχουν κατευθυντήριες γραμμές για μια κοινή αεροπορική και θαλάσσια προσέγγιση και πολιτική ως προς την οργάνωση και την παροχή υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης. Τα κράτη ενθαρρύνονται να αναπτύξουν και να βελτιώσουν τις υπηρεσίες τους για έρευνα και διάσωση, να συνεργαστούν με τα γειτονικά κράτη και να θεωρήσουν τις υπηρεσίες τους για έρευνα και διάσωση ως μέρος ενός παγκόσμιου συστήματος.

Κάθε τόμος του εγχειριδίου αναφέρεται σε συγκεκριμένα καθήκοντα σχετικά με την έρευνα και διάσωση και μπορεί να χρησιμοποιηθεί είτε ως αυτόνομο έγγραφο, είτε σε συνδυασμό με τους άλλους δύο τόμους, ως μέσο με το οποίο μπορεί να έχει κάποιος πλήρη εικόνα του συστήματος έρευνας και διάσωσης.

Ο πρώτος τόμος με τον τίτλο "Οργάνωση και Διαχείριση" πραγματεύεται την παγκόσμια θεώρηση του συστήματος έρευνας και διάσωσης, τη δημιουργία και τη βελτίωση εθνικών και περιφερειακών συστημάτων έρευνας και διάσωσης και τη συνεργασία των γειτονικών κρατών για την παροχή αποτελεσματικών και οικονομικών υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης.

Ο δεύτερος τόμος με τίτλο "Συντονισμός Αποστολών" αφορά όσους σχετίζονται με τον σχεδιασμό και τον συντονισμό επιχειρήσεων έρευνας και διάσωσης.

Τέλος, ο τρίτος τόμος με τίτλο "Κινητά Μέσα" απευθύνεται στις μονάδες διάσωσης και στα πληρώματα πλοίων και αεροσκαφών και αφορά την παροχή βοήθειας κατά την εκτέλεση λειτουργιών έρευνας και διάσωσης, τον επιτόπιο

---

<sup>3</sup> Γιώκαρης Α., Κυριακόπουλος Γ., (2013), σελ. 148 - 149

συντονισμό τους ως και τις καταστάσεις έκτακτης ανάγκης που αντιμετωπίζουν οι επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης.<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup><http://www.imo.org/en/OurWork/safety/radiocommunicationsandsearchandrescue/searchandrescue/pages/iamsarmanual.aspx>

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

### Οριοθέτηση Περιοχών Έρευνας και Διάσωσης

#### 3.1 Η πρόβλεψη για οριοθέτηση με συμφωνία των ενδιαφερομένων μερών

Μετά την σύναψη της Σύμβασης Έρευνας και Διάσωσης του 1979, η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού χώρισε τους ωκεανούς της γης σε 13 περιοχές έρευνας και διάσωσης ("Search and Rescue Regions"), όπως εμφανίζεται στον παρακάτω πίνακα, εντός των οποίων κάθε μία εκ των ενδιαφερομένων χωρών έπρεπε να οριοθετήσει τις περιοχές έρευνας και διάσωσης για τις οποίες θα είναι κάθε μία υπεύθυνη.

**Χάρτης 3.1** – Χάρτης 13 Περιοχών Έρευνας και Διάσωσης, Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας



Πηγή: SAR. 8/ Circ.4, 1 December 2012, Annex 4, σελ. 479

Κατά τα λοιπά, η Σύμβαση Έρευνας και Διάσωσης άφησε αποκλειστικά τα ενδιαφερόμενα μέρη να συμφωνήσουν και να προσδιορίσουν μόνα τους και από κοινού τα ακριβή όρια κάθε περιοχής έρευνας και διάσωσης. Ειδικότερα στο άρθρο 2 της Συμβάσεως προβλέπεται σχετικά ότι: "2.1.42. Κάθε περιοχή έρευνας και διάσωσης θα καθιερωθεί με συμφωνία των ενδιαφερομένων μερών. Ο Γενικός

*Γραμματέας θα ενημερωθεί για τη συμφωνία αυτή. 2.1.5. Σε περίπτωση που δεν επιτευχθεί συμφωνία για τις ακριβείς διαστάσεις μιας 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 των υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης. Ο Γενικός Γραμματέας θα ενημερώνεται για τις ρυθμίσεις αυτές. 2.1.6. Συμφωνία για τις περιοχές ή ρυθμίσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 2.1.4 και 2.1.5 θα καταγράφονται από τα ενδιαφερόμενα μέρη ή θα αναφέρονται σε γραπτά σχέδια αποδεκτά από τα μέρη. 2.1.7. Η οριοθέτηση των περιοχών έρευνας και διάσωσης δεν σχετίζεται και δεν θα θίγει την οριοθέτηση οποιουδήποτε συνόρου μεταξύ των κρατών. 2.1.8. Τα μέρη θα πρέπει, όπου αυτό είναι εφαρμόσιμο, να εξασφαλίζουν την συνοχή μεταξύ των ναυτικών και αεροναυτικών τους υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης ενώ θα εξετάζουν την οριοθέτηση περιοχών έρευνας και διάσωσης, οι οποίες θα οριοθετούνται με συμφωνία, σύμφωνα με την παράγραφο 2.1.4 ή με την επίτευξη συμφωνίας με κατάλληλες ρυθμίσεις σύμφωνα με την παράγραφο 2.1.5.”*

Αυτό το κλίμα συνεργασίας που θέλησε και επιδίωξε η Σύμβαση Έρευνας και Διάσωσης του 1979 να καθιερώσει μεταξύ των κρατών, αποδείχθηκε ότι ήταν τελικά και το αδύνατο σημείο της που αποτέλεσε σκόπελο σε ό,τι αφορά την περιοχή του Αιγαίου και την οριοθέτηση των περιοχών έρευνας και διάσωσης μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας.

Κατά την υπογραφή της Σύμβασης Έρευνας και Διάσωσης, η Ελλάδα, έχοντας κατά νου τις επεκτατικές τάσεις και βλέψεις της εξ’ ανατολών γείτονος χώρας και προβλέποντας την αδυναμία σύναψης συμφωνίας με την Τουρκία για την οριοθέτηση των ζωνών έρευνας και διάσωσης, κατέθεσε επιφύλαξη με την οποία δήλωνε ότι τα όρια ευθύνης της ήταν τα ίδια με τα όρια του FIR (Flight Information Region – Περιοχή Πληροφόρησης Πτήσεων) Αθηνών, ήτοι τα όρια εντός των οποίων η Ελλάδα είχε ήδη αναλάβει ευθύνη για την έρευνα και διάσωση σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από την Σύμβαση του Σικάγο του 1944, κάνοντας σαφή την πρόθεσή της για πλήρη ταύτιση των ορίων των ζωνών για ναυτική και αεροπορική έρευνα & διάσωση.

Το κείμενο της επιφύλαξης που κατατέθηκε από την Ελλάδα έχει συγκεκριμένα ως εξής: “Όσον αφορά την Ελλάδα, η περιοχή έρευνας και διάσωσης που αναφέρεται στην παρ. 2.1.4. και 2.1.5 του παραρτήματος της παρούσας Σύμβασης είναι η περιοχή,

στα όρια της οποίας η Ελλάδα έχει ήδη αναλάβει ευθύνη για σκοπούς έρευνας και διάσωσης που καθορίστηκε σύμφωνα με τη σχετική Σύμβαση του Σικάγου για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία της 7ης Δεκεμβρίου 1944 και τον Κανονισμό 15 του Κεφαλαίου V της Διεθνούς Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα της 7ης Ιουνίου 1960 (SOLAS 1960). Η περιοχή αυτή γνωστοποιήθηκε στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό με το έγγραφο αριθμ.44/7.1.75 του Ελληνικού Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και η Ελλάδα διενεργεί συνεχώς επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης στην ανωτέρω περιοχή”.

Για να γίνει κατανοητό το εύρος των ορίων εντός των οποίων η Ελλάδα ασκούσε ήδη επιχειρήσεις αεροπορικής έρευνας και διάσωσης δυνάμει της Σύμβασης του Σικάγο και τα οποία ήθελε να διατηρήσει ως όρια και για την ναυτική έρευνα και διάσωση, είναι αναγκαίο και σκόπιμο να αναλυθεί η έννοια του εναέριου χώρου, η διάκρισή του σε εθνικό και διεθνή ως και το νομικό καθεστώς που διέπει έκαστο εξ’ αυτών, όπως και την κατάτμηση του εναέριου χώρου σε Περιοχές Πληροφόρησης Πτήσεων (FIRs).

### **3.2 Εναέριος χώρος**

Παρά την αναγκαιότητά του προκειμένου να καθίστανται σαφή τα όρια κυριαρχίας κάθε κράτους, συμβατικός ορισμός της έννοιας του εναέριου χώρου δεν υφίσταται. Ακόμα και στη Σύμβαση του Παρισιού του 1919 για τη ρύθμιση της εναέριας κυκλοφορίας, η οποία ουσιαστικά ήταν η πρώτη που θεμελίωσε το δίκαιο του εναέριου χώρου, όσο και στη Σύμβαση του Σικάγο του 1944 για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, που αποτελεί το ισχύον ακόμα και σήμερα δίκαιο δεν δόθηκε ορισμός της έννοιας. Παρ’ όλα αυτά, έχει επικρατήσει η ερμηνεία που δόθηκε στην απόφαση του Διαρκούς Δικαστηρίου Διεθνούς Δικαιοσύνης κατά την υπόθεση της Ανατολικής Γροιλανδίας το 1933, κατά την οποία ο όρος “airspace” πρέπει να χρησιμοποιείται με τη γεωφυσική του έννοια, ήτοι με την έννοια του χώρου όπου υπάρχει αέρας.

Ο εναέριος χώρος διακρίνεται σε εθνικό και διεθνή.

Εθνικός εναέριος χώρος είναι ο ατμοσφαιρικός χώρος που εκτείνεται πάνω από την επικράτεια ενός κράτους. Εφόσον πρόκειται για ηπειρωτικό κράτος, τότε ο

εθνικός εναέριος χώρος του συνίσταται στον ατμοσφαιρικό χώρο που εκτείνεται πάνω από το χερσαίο έδαφος του κράτους. Στην περίπτωση του παράκτιου ή νησιωτικού κράτους, ο εθνικός εναέριος χώρος, περιλαμβάνει πέραν από τον ατμοσφαιρικό χώρο άνωθεν του χερσαίου εδάφους και τα εσωτερικά ύδατα και την αιγιαλίτιδα ζώνη του κράτους, ενώ στην περίπτωση του αρχιπελαγικού κράτους, ο εθνικός εναέριος χώρος περιλαμβάνει, εκτός από τα εσωτερικά ύδατα και την αιγιαλίτιδα ζώνη και τα αρχιπελαγικά ύδατα.

Από την άλλη, ο διεθνής εναέριος συνιστά τον ατμοσφαιρικό χώρο που εκτείνεται πάνω από την ανοικτή θάλασσα.

### **3.3 Νομικό καθεστώς εθνικού εναέριου χώρου**

Το νομικό καθεστώς του εναέριου χώρου επιχειρήθηκε να κωδικοποιηθεί ήδη από το 1919 με την υπογραφή της Σύμβασης των Παρισίων, η οποία υπεγράφη από την χώρα μας και κυρώθηκε από αυτήν με τον Ν. 2569/1921. Με την Σύμβαση αυτή αναγνωρίστηκε ότι τα συμβαλλόμενα κράτη έχουν πλήρη και αποκλειστική κυριαρχία στον εναέριο χώρο που υπέρκειται του εδάφους και της αιγιαλίτιδας ζώνης τους. Ουσιαστικά, δυνάμει της Συμβάσεως αυτής διακηρύχθηκε η "αρχή της κυριαρχίας" του κράτους επί του ατμοσφαιρικού χώρου πάνω από το εθνικό του έδαφος και υιοθετήθηκε έκτοτε ως εθνικός κανόνας. Η αυτή αρχή επαναλήφθηκε και στην Ιβηρο – Αμερικάνικη Σύμβαση της Μαδρίτης που υπεγράφη το 1926 και αφορούσε την εναέρια κυκλοφορία, όπως επίσης και στην Σύμβαση της Αβάνας που ακολούθησε και υπεγράφη το 1928 και η οποία κατά τρόπο καινοφανή όριζε ότι η αρχή της κυριαρχίας δεσμεύει ακόμα και μη συμβαλλόμενα στη Σύμβαση κράτη.

Όλες οι παραπάνω συμβάσεις αντικαταστάθηκαν από τα νομικά κείμενα που υπεγράφησαν κατά την διεθνή συνδιάσκεψη του Σικάγο το 1944. Ουσιαστικά πρόκειται για τρία αυτοτελή κείμενα, ήτοι για μία Σύμβαση για την Διεθνή Πολιτική Αεροπορία με τα Παραρτήματά της, η οποία κυρώθηκε από την χώρα μας με τον Ν. 211/1947 και δύο Συμφωνιών, εκ των οποίων η μία αφορά τις διεθνείς αεροπορικές υπηρεσίες διαμετακομίσεως, και η οποία κυρώθηκε από την χώρα μας με το Ν. 210/1947, και η άλλη αφορά τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές και κυρώθηκε από την Ελλάδα με το Ν. 212/1947.



Η Σύμβαση του Σικάγο τέθηκε σε ισχύ το 1947 και έχει μέχρι σήμερα υπογραφεί από 192 κράτη. Στο υπ' αριθ. 1 άρθρο αυτής που φέρει τον τίτλο "Κυριαρχία", ορίζεται ρητά ότι *"Τα συμβαλλόμενα κράτη αναγνωρίζουν ότι έκαστον κράτος έχει την πλήρη και αποκλειστική κυριαρχία επί της υπεράνω του υπεδάφους του ατμοσφαιρικής εκτάσεως"*. Περαιτέρω, στο υπ' αριθ. 2 άρθρο της Συμβάσεως, ορίζεται ότι *"Δια τους σκοπούς της παρούσης συμβάσεως, ως εδαφικά όρια Κράτους τινός εννοούνται αι εκτάσεις του εδάφους αυτού μετά των προσκειμένων εις ταύτας χωρικών υδάτων υπό την κυριαρχίαν, ηγεμονία, προστασίαν ή εντολήν του Κράτους τούτου."*

Η αρχή αυτή της κυριαρχίας στον εθνικό εναέριο χώρο που διαπνέει το σύνολο των προαναφερομένων Συμβάσεων, εκφράζεται και στη Διεθνή Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας, όπου καθιερώνεται η κυριαρχία του κράτους τόσο επί του εναέριου χώρου άνωθεν της ηπειρωτικής επικράτειας και των εσωτερικών υδάτων του αλλά και επί του του εναέριου χώρου άνωθεν της αιγιαλίτιδας ζώνης. Συγκεκριμένα, στο άρθρο 2 της ως άνω Διεθνούς Συμβάσεως, ορίζεται ότι: *"1. Η κυριαρχία του παράκτιου Κράτους εκτείνεται πέραν του εδάφους και των εσωτερικών του υδάτων και στη περίπτωση αρχιπελαγικού Κράτους πέραν των αρχιπελαγικών του υδάτων – σε μια παρακείμενη θαλάσσια ζώνη που ονομάζεται αιγιαλίτιδα ζώνη. 2. Η κυριαρχία αυτή εκτείνεται στον εναέριο χώρο πάνω από την αιγιαλίτιδα ζώνη, καθώς επίσης και στο βυθό και στο υπεδάφός της. 3. Η κυριαρχία στην αιγιαλίτιδα ζώνη ασκείται σύμφωνα με τους όρους που προβλέπονται από τις διατάξεις της παρούσας Σύμβασης και τους λοιπούς κανόνες του διεθνούς δικαίου"*.

Η κυριαρχία που ασκεί το κράτος στον εθνικό εναέριο χώρο του είναι αυτή που ασκεί και στο ηπειρωτικό έδαφος και τα χωρικά του ύδατα, ήτοι πλήρης, απόλυτη και αποκλειστική. Άξιο να σημειωθεί είναι ότι η κυριαρχία που ασκεί η Ελλάδα επί του εθνικού της εναέριου χώρου έχει, περαιτέρω, διατυπωθεί ρητώς και νομοθετικά δυνάμει του άρθρου 2(1) του Ν. 1815/1988 με τον οποίο κυρώθηκε ο Κώδικας Αεροπορικού Δικαίου και όπου ορίζεται ότι *"Το ελληνικό κράτος ασκεί πλήρη και αποκλειστική κυριαρχία στον ελληνικό εναέριο χώρο"*.

Η αρχή της πλήρους και αποκλειστικής κρατικής κυριαρχίας στον εθνικό εναέριο χώρο, εκδηλώνεται είτε με το δικαίωμα του κράτους να μην επιτρέπει τη διέλευση και την είσοδο ξένων αεροσκαφών στον εναέριο χώρο του, είτε, αντιθέτως, να επιτρέπει τη διέλευση και την είσοδο αυτών, υπό την προϋπόθεση ότι τηρούνται οι κανονισμοί εναέριας κυκλοφορίας που έχουν θεσπιστεί από το κυρίαρχο κράτος.

Αναφορικά με τα ξένα στρατιωτικά αεροσκάφη, καθίσταται αναγκαία η προηγούμενη χορήγηση διπλωματικής άδειας διέλευσης η ή σύναψη άλλης ειδικής συμφωνίας, προκειμένου αυτά να δύνανται να διέλθουν πάνω από το εθνικό έδαφος άλλου κράτους ή να προσγειωθούν στο έδαφος κράτους, τούτο δε προβλέπεται και στο άρθρο 3, παράγραφος γ' της Σύμβασης του Σικάγο.

#### **3.4 Επέκταση κρατικών αρμοδιοτήτων στον διεθνή εναέριο χώρο – Περιοχές Πληροφόρησης Πτήσεων (FIRs)**

Κατά το διεθνές δίκαιο, τα κράτη καταρχάς δεν έχουν δικαιοδοσία εκτός του εθνικού εναέριου χώρου τους. Ωστόσο, ο κανόνας αυτός κάμπτεται στις περιπτώσεις των παράκτιων κρατών, τα οποία ασκούν νομίμως αρμοδιότητες και σε περιοχή του διεθνούς εναέριου χώρου που βρίσκεται σε συνέχεια του εδάφους τους. Το τμήμα αυτό του διεθνούς εναέριου χώρου εντός του οποίου ένα παράκτιο κράτος ασκεί αρμοδιότητες, καλείται "Περιοχή Πληροφόρησης Πτήσεων" (ή εν συντομία "FIR" εκ του "Flight Information Region").

Οι Περιοχές Πληροφόρησης Πτήσεων προβλέπονται από την Σύμβαση του Σικάγο του 1944 που κυρώθηκε με το Ν. 211/1947 και συγκεκριμένα από τα Παραρτήματα 2 (Κανόνες Εναέριας Κυκλοφορίας- Rules of Air) και 11 (Υπηρεσίες Εναέριας Κυκλοφορίας-Air traffic Services). Στο Παράρτημα 11 δίνεται ο ορισμός της Περιοχής Πληροφόρησης Πτήσεων (FIR), ως μίας "εναέριας περιοχής προσδιορισμένης έκτασης, μέσα στην οποία παρέχονται υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας και υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης".

Ο εναέριος χώρος, εθνικός και διεθνής έχει χωριστεί από τον ICAO σε εννέα Περιοχές Αεροναυτιλίας κάθε μία από τις οποίες περιλαμβάνει Περιοχές Πληροφόρησης Πτήσεων. Σε κάθε Περιοχή Πληροφόρησης Πτήσεων, το κράτος ευθύνης διαχειρίζεται τον έλεγχο και παρέχει όλες τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας, όντας υπεύθυνο για την ασφαλή διακίνηση των αεροσκαφών, πολιτικών και στρατιωτικών. Το σημαντικότερο σε σχέση με την παρούσα διπλωματική είναι το γεγονός ότι στην περιοχή αυτή, ήτοι την Περιοχή Πληροφόρησης Πτήσεων, το αρμόδιο κράτος είναι υπεύθυνο για την παροχή υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης προς τα αεροσκάφη που βρίσκονται σε κίνδυνο (Annex 11, 2.3.).

Ωστόσο, δέον όπως γίνει σαφής η δικαιοδοσία του κράτους σε σχέση με την Περιοχή Πληροφόρησης Πτήσεων την οποία έχει υπό την ευθύνη του. Ο εναέριος αυτός χώρος που συμπίπτει με την Περιοχή FIR διακρίνεται από τον εναέριο εθνικό εναέριο χώρο. Στον τελευταίο, το κράτος ασκεί κυριαρχία ενώ στον εναέριο χώρο που συμπίπτει με την Περιοχή FIR, το κράτος ασκεί μόνο περιορισμένες δικαιοδοσίες οι οποίες ορίζονται ρητά από το διεθνές δίκαιο και τη Σύμβαση του Σικάγο, εξαιρουμένου του εναέριου τμήματος της Περιοχής FIR που συμπίπτει με εθνικό εναέριο χώρο. Το τμήμα της Περιοχής FIR που καταλαμβάνει τμήμα διεθνούς εναέριου χώρου δεν συνιστά κυρίαρχο εθνικό χώρο, αλλά, διεθνή χώρο, τη διαχείριση του οποίου ως προς τον έλεγχο και το συντονισμό της εναέριας κυκλοφορίας, ως και ως προς την παροχή υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης, αναλαμβάνει το αντίστοιχο κράτος ευθύνης.

Η οριοθέτηση των Περιοχών FIR πραγματοποιείται από το Συμβούλιο του ICAO στο πλαίσιο των Περιοχικών Διασκέψεων Αεροναυτιλίας. Το Συμβούλιο, με δεσμευτική του απόφαση κατά βάση εγκρίνει διεθνείς "Περιοχικές Συμφωνίες Αεροναυτιλίας" (Regional Air Navigation Agreements) που συνάπτονται κατόπιν σχετικής σύστασης μιας Περιοχικής Διάσκεψης Αεροναυτιλίας. Η οριοθέτηση γίνεται βάσει τεχνικών και λειτουργικών κριτηρίων, προκειμένου να εξασφαλίζεται η μεγαλύτερη δυνατή αποτελεσματικότητα ως προς την άσκηση του ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας

Σε εθνικό χώρο που βρίσκεται εντός Περιοχής FIR, κάθε αεροσκάφος, είτε αυτό είναι πολιτικό, είτε είναι στρατιωτικό, υποχρεούται να ζητά και λαμβάνει άδεια για διέλευση. Αντιθέτως, εν γένει στο διεθνή εναέριο χώρο δεν υπάρχει αντίστοιχη υποχρέωση για λήψη προηγούμενης άδειας. Ωστόσο, προκειμένου το αρμόδιο κράτος να δύναται να ελέγχει και να συντονίζει την εναέριο κυκλοφορία μέσα στην Περιοχή FIR για την οποία είναι υπεύθυνο, θα πρέπει να γνωρίζει τις κινήσεις των αεροσκαφών που εισέρχονται μέσα σε αυτό. Για τον λόγο αυτόν, όλα τα αεροσκάφη πρέπει να γνωστοποιούν έγκαιρα την σχετική πρόθεσή τους για διέλευση από την Περιοχή FIR, το δε παράκτιο κράτος δεν έχει δικαίωμα να αρνηθεί την διέλευση. Επομένως, προκύπτει ότι σκοπός της αναγγελίας πτήσης και της υποβολής σχεδίου προς το παράκτιο κράτος είναι η έγκαιρη προειδοποίηση αυτού.

### 3.5 Οριοθέτηση FIR Αθηνών

Κατά την Τρίτη και Τέταρτη Περιοχική Συνδιάσκεψη Αεροναυτιλίας Ευρώπης, που πραγματοποιήθηκαν αντίστοιχα στο Παρίσι το 1952 και στη Γενεύη το 1958, έλαβαν χώρα οι διευθετήσεις για την οριοθέτηση των FIRs της Περιοχής Αεροναυτιλίας της Ευρώπης. Οι Συστάσεις και οι συμφωνίες για την οριοθέτηση των ορίων που προέκυψαν από τις Περιοχικές αυτές Συμφωνίες έγιναν αποδεκτές από το Συμβούλιο του ICAO κατά τις συνεδριάσεις αυτού που έλαβαν χώρα την 23/6/1952 και 15/5/1958 αντίστοιχα.

Η οριοθέτηση των Περιοχών FIR Αθηνών (FIR AThinaï) καθώς και του FIR Κωνσταντινούπολης (FIR Istanbul), πραγματοποιήθηκε δυνάμει της υπ' αριθμό 1 Συστάσεως ως και της περιεχόμενης σε αυτήν Περιοχικής Συμφωνίας Αεροναυτιλίας της Περιοχικής Συνδιάσκεψης του 1952, η οποία έγινε αποδεκτή από το Συμβούλιο του ICAO, ενώ η οριστική διαμόρφωση των ορίων επιτεύχθηκε κατόπιν μερικής αναδιάταξης δυνάμει της υπ' αριθμό 9/2 Συστάσεως της Περιοχικής Συνδιάσκεψης του 1958.

Η τελική Τρίτη έκθεση του 1952 προς το Συμβούλιο, περιλαμβάνει προσαρτημένο τον χάρτη Αεροναυτιλίας Περιοχής Ευρώπης υπ. Αριθ. 7, στον οποίο και αποτυπώθηκαν τα όρια του FIR της ως άνω περιοχής. Οι Συστάσεις της Συνδιάσκεψης προς το Συμβούλιο ήταν ομόφωνες, πράγμα που σημαίνει ότι υπήρχε και η συγκατάθεση της Τουρκίας.

Όπως αναφέρεται ρητά στο σημείο 2.6.2 της απευθυνόμενης προς το Συμβούλιο του ICAO έκθεσης της Τέταρτης Περιοχικής Συνδιάσκεψης Αεροναυτιλίας του 1958, κατά την αναδιάταξη των ορίων του FIR Αθηνών, τα μέρη έλαβαν υπόψη τους αεροναυτικούς χάρτες που δημοσίευσε το 1955 η Ελλάδα και τους οποίους είχε κοινοποιήσει και στον ICAO, οι οποίοι καλύπτουν τα Βαλκάνια και την Ευρωπαϊκή Τουρκία και εμφανίζουν τα όρια του ελληνικού εθνικού εναέριου χώρου στα 10 ν.μ., τα οποία είχαν ορισθεί από την Ελλάδα ως όριο εντός του οποίου δύναται αυτή να ασκεί κυριαρχία στον αέρα, δυνάμει του υπ' αριθ. 6/18-9-1931 Π.Δ. και του εξουσιοδοτικού Ν. 5017/1931.

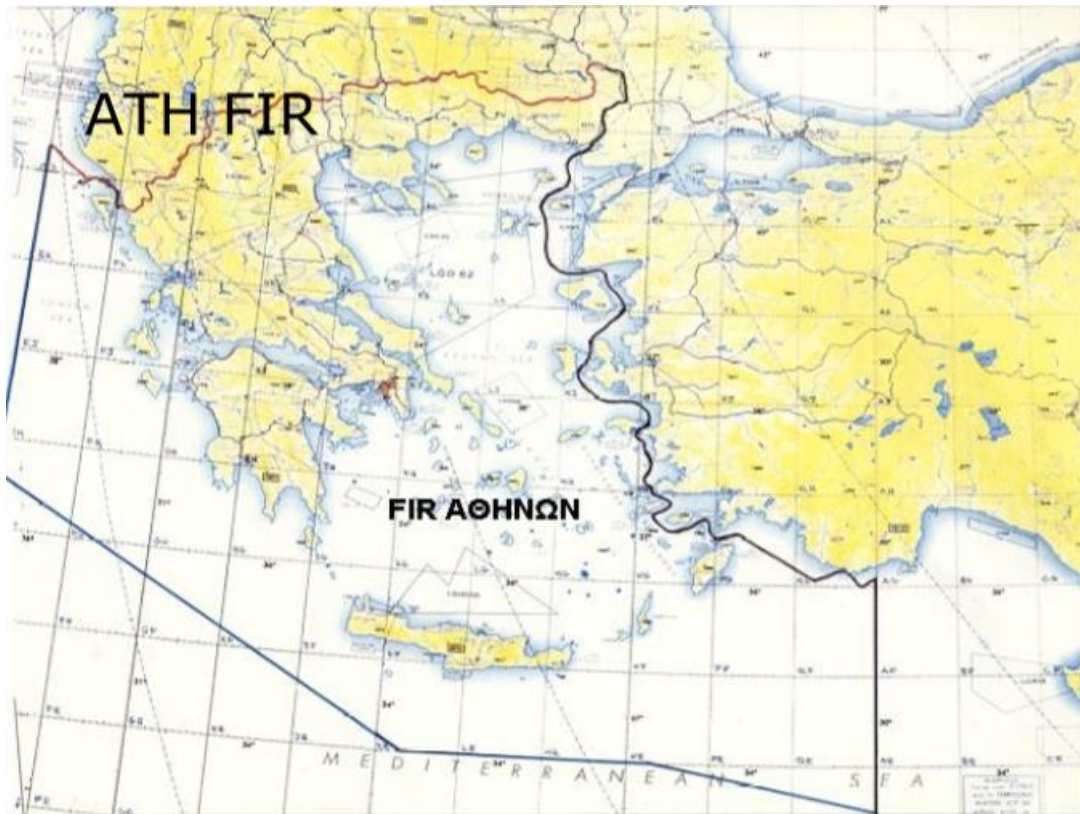
Η Τουρκία δεν υπέβαλε καμία αντίρρηση, ούτε διατύπωσε κάποια επιφύλαξη ή διαμαρτυρία σχετικά με τα όρια της Περιοχής FIR Αθηνών, συνεπώς αυτά καθορίστηκαν νομίμως σύμφωνα με τις προβλεπόμενες διαδικασίες και αποφάσεις

του ICAO και νομίμως η Ελλάδα ανέλαβε την ευθύνη της εναερίου κυκλοφορίας της περιοχής αυτής. Μάλιστα οι συντεταγμένες που η ίδια η Τουρκία έδωσε για την οριοθέτηση της δικής της Περιοχής FIR, συμπίπτουν με τα δυτικά θαλάσσια σύνορά της, τα οποία εφάπτονται με τις αντίστοιχες συντεταγμένες των ελληνικών ανατολικών θαλάσσιων συνόρων. Τούτο προκύπτει και από τον υπ' αριθμό 2342/1953 Αεροναυτικό Χάρτη της Τουρκικής Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας ο οποίος έλαβε την έγκριση του ICAO όπως και το Τουρκικό Εγχειρίδιο Αεροναυτικών Πληροφοριών έκδοσης 1994 (AIP – Turkey, RAC 3-1-4A).

Το FIR Αθηνών, λοιπόν, όπως αυτό προέκυψε κατά τις ως άνω διαδικασίες του ICAO και όπως φαίνεται και κατωτέρω στον Χάρτη 3.5, καλύπτει ολόκληρο τον ελληνικό εθνικό εναέριο χώρο αλλά και τμήματα του διεθνούς εναερίου χώρου. Σε γενικές γραμμές η οριοθέτηση που πραγματοποίησε η Ελλάδα ανατολικά έγινε με βάση τα ελληνοτουρκικά θαλάσσια σύνορα. Από το Δέλτα Έβρου έως και το Καστελόριζο η οριοθέτηση του FIR συμπίπτει με την θαλάσσια οριογραμμή των αιγιαλίτιδων ζωνών Ελλάδας και Τουρκίας. Σε δύο μόνο σημεία, και συγκεκριμένα νότια του Έβρου και νότια της Ρόδου, η οριοθέτηση διέρχεται από τμήματα της ανοιχτής θάλασσας.

Όσο αφορά τα δυτικά όρια του FIR Κωνσταντινούπολης, αυτά συμπίπτουν με τον εθνικό εναέριο χώρο της Τουρκίας. Αντιθέτως, το FIR Αθηνών επεκτείνεται προς τα ανατολικά περιλαμβάνοντας εκτεταμένες περιοχές διεθνούς εναερίου χώρου στο Αιγαίο, νότια της Κρήτης και δυτικά των Ιονίων νήσων, με αποτέλεσμα το FIR Αθηνών να συμπεριλαμβάνει τμήματα διεθνούς εναερίου χώρου ιδιαίτερης στρατηγικής σημασίας.

### Χάρτης 3.5 Περιοχή Δικαιοδοσίας FIR Αθηνών



Πηγή: Υ.Ν.Α./Α.Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ./Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. 10/2013

#### 3.6 Αμφισβήτηση των ορίων του FIR Αθηνών από την Τουρκία

Επί είκοσι δύο συναπτά έτη η οριοθέτηση του FIR Αθηνών έγινε απολύτως σεβαστή από την Τουρκία, η οποία με την στάση της αυτή, ήτοι με την αποδοχή και εφαρμογή της ελληνικής οριοθέτησης, συνέβαλε στην παγίωση της νομικής αυτής κατάστασης, με την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας της Ελλάδας να διατηρεί χωρίς κωλύματα τον έλεγχο της εναερίου κυκλοφορίας στην ορισθείσα περιοχή. Μάλιστα, η αποχή της Τουρκίας από κάθε είδους αμφισβήτηση του FIR Αθηνών στο καθορισθέν εύρος των 10 ν.μ. θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι συνιστά αρχή δημιουργίας τοπικού εθίμου.<sup>5</sup>

<sup>5</sup> Άγγελος Γιόκαρης, Διεθνές Δίκαιο Εναέριου Χώρου – Διαστήματος, Αθήνα – Κομοτηνή, Αντ. Σάκκουλα, 1996, σελ. 41 (Η θέση αυτή υποστηρίζεται από τον καθηγητή Κ. Hailbronner, “Die Freiheit der luft und Staatliche Hoheitsrecht”, Thesaurus Acroasium, τ.Χ. Thessaloniki, 1981, σελ. 339 επ.)

Παρ' όλα αυτά, το 1974, οπότε και πραγματοποιήθηκε η τουρκική εισβολή στην Κύπρο, η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας της Τουρκίας, εξέδωσε στις 20, 23 και 29 Ιουλίου NOTAMs<sup>6</sup> προς τους αεροναυτιλομένους, με τις οποίες χαρακτήριζε ως "επικίνδυνη περιοχή" τον εναέριο χώρο του ανατολικού Αιγαίου, ο οποίος πέραν του ελληνικού εθνικού εναέριου χώρου, φυσικά περιλάμβανε και διεθνή εναέριο χώρο ο οποίος εμπίπτει εντός του FIR Αθηνών.

Επομένως, η Τουρκία, κατά έμπρακτο τρόπο αμφισβήτησε τα όρια του FIR Αθηνών, τα οποία η Ελλάδα είχε θέσει προ εικοσαετίας. Όπως ήταν επόμενο, η Ελλάδα αντέδρασε στις εν λόγω NOTAMs και διά της διπλωματικής οδού υπέβαλε την διαμαρτυρία της προς την Τουρκία, με κοινοποίηση και στον ICAO. Η Τουρκία ανακάλεσε τις NOTAMs στις 2 Αυγούστου του 1974, ωστόσο, στις 6 Αυγούστου επανήλθε με νέα NOTAM, την υπ' αριθ. 714, με την οποία αυτή την φορά καθόριζε εντελώς αυθαίρετα και κατά τρόπο μονομερή και παράτυπο, νέα "σημεία αναφοράς θέσης" από την Τουρκία κατά μήκος γραμμής εκτεινόμενης εντός του FIR Αθηνών και συγκεκριμένα στο μέσο περίπου του Αιγαίου. Σύμφωνα με τα οριζόμενα στην ως άνω NOTAM, όλα τα αεροσκάφη, είτε κινούταν από τον Ελληνικό εναέριο χώρο με κατεύθυνση προς την Τουρκία, είτε αντιστρόφως, υποχρεούταν, μόλις συναντούσαν τα "σημεία αναφοράς θέσης", να παρέχουν στοιχεία θέσεως και πτήσεως προς τις αρμόδιες τουρκικές αρχές. Αυτό θα είχε ουσιαστικά σαν αποτέλεσμα ότι η εναέριος κυκλοφορία ανατολικώς των παρανόμως καθορισθέντων σημείων αυτών, θα βρισκόνταν πλέον υπό τον έλεγχο της Τουρκίας, συμπεριλαμβανομένων, φυσικά, των πτήσεων από τον ελληνικό ηπειρωτικό χώρο προς τα νησιά του ανατολικού Αιγαίου.

Δεδομένου ότι εντός του FIR Αθηνών περιλαμβάνεται εθνικός εναέριος χώρος εξαιτίας της πληθώρας των ελληνικών νησιών, η ενέργεια αυτή της Τουρκίας έθιγε, πέρα από την οριοθέτηση του FIR και τα ελληνικά κυριαρχικά δικαιώματα και τούτο διόλου τυχαίο μπορεί να θεωρηθεί αν λάβει κανείς υπόψη ότι τα όρια που έθετε η Τουρκία στην ως άνω NOTAM συνέπιπταν με τις διεκδικήσεις της Τουρκίας στην υφαλοκρηπίδα του Αιγαίου.

---

<sup>6</sup> Notice to Airmen (Ειδοποίηση προς Αεροναυτιλόμενους). Οι NOTAMs εκδίδονται από τις εκάστοτε αεροπορικές αρχές κάθε χώρας, σύμφωνα με τις οδηγίες που καθορίζονται από το Παράρτημα 15 της Συμβάσεως Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας, προκειμένου να προειδοποιήσουν τους πιλότους για πιθανούς κινδύνους ή γεγονότα που δύνανται να επηρεάσουν την ασφάλεια της πτήσης.

Κατόπιν των ανωτέρω, η Ελλάδα, στις 7 Αυγούστου του 1974 εξέδωσε τη NOTAM 1018 διά της οποίας προσέβαλε την υπ' αριθ. 714 NOTAM της Τουρκίας ως αυθαίρετη, παράνομη και αντίθετη στους αεροναυτικούς κανονισμούς και τη διεθνή πρακτική. Στη συνέχεια, εξαιτίας του αμφισβητούμενου κλίματος που εξακολουθούσε να υπάρχει, στις 14 Αυγούστου εξέδωσε την NOTAM 1066 διά της οποίας ανακήρυσσε τον χώρο του Αιγαίου ως "προσωρινά επικίνδυνη περιοχή" και έτσι διακόπηκαν οι πτήσεις από και προς την Τουρκία. Ακολούθησε νέα έκδοση NOTAM την 14<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου, αυτή της υπ' αριθ. 1157, με την οποία αυτή την φορά η Ελλάδα χαρακτήριζε το ανατολικό Αιγαίο ως "επικίνδυνη περιοχή" και μετά την οποία υπήρξε διακοπή των απευθείας αεροπορικών πτήσεων μεταξύ των δύο χωρών, ενώ για τις πτήσεις τρίτων αεροπορικών εταιριών, η σύνδεσή τους με την Τουρκία γινόταν με παράκαμψη του ελληνικού FIR, μέσω εναέριων διαδρομών που διέρχονταν είτε από τον Βορρά είτε από τον Νότο.

Κατά τα επόμενα έτη και μέχρι και το 1980 επιτροπές εμπειρογνομόνων των δύο κρατών επιχείρησαν πολλές φορές να καταλήξουν σε κάποια συμφωνία, χωρίς, ωστόσο, αποτέλεσμα, καθώς η στάση της γείτονος χώρας παρέμενε αδιάλλακτη και ούτε καν σταθερή. Αντιθέτως, η Τουρκία επανήλθε με νέες απαιτήσεις, όπως η οριοθέτηση μιας "ζώνης έγκαιρης προειδοποίησης", όπως και η εγκαθίδρυση μιας περιοχής εντός του FIR Αθηνών εντός της οποίας η Τουρκία θα μπορούσε να διεξάγει στρατιωτικές αεροπορικές ασκήσεις, ενώ αποκορύφωμα ήταν το αίτημα που υπέβαλε το 1977 για άσκηση από κοινού με την Ελλάδα ελέγχου επί όλου του διεθνούς εναέριου χώρου του Αιγαίου.

Εντέλει, τον Φεβρουάριο του 1980 η Τουρκία με νέα NOTAM, την υπ' αριθ. 211, προέβη σε ακύρωση της υπ' αριθ. 714 NOTAM και κατόπιν, η Ελλάδα εξέδωσε την υπ' αριθ. 267 NOTAM η οποία ακύρωσε την υπ' αριθ. 1157 NOTAM. Ο λόγος που η Τουρκία υποχώρησε από τις διεκδικήσεις της ήταν οι διεθνείς πιέσεις που ασκούσαν, καθώς η υποχρέωση των τρίτων κρατών να παρακάμπτουν το ελληνικό FIR κατά την προσπάθειά τους να προσεγγίσουν το τουρκικό έδαφος είχε προκαλέσει προβλήματα και επιβαρύνσεις στις τρίτες χώρες και κατ' επέκταση επηρέαζε τα συμφέροντα και τον τουρισμό της Τουρκίας.

Ωστόσο, παρά την φαινομενική αυτή επαναφορά του status quo, τον Δεκέμβριο του 1982, η Τουρκία δημοσίευσε τον "Κανονισμό Πτήσεων Μεθοριακών Περιοχών"



με τον οποίον σκόπευε στην πρόληψη της παραβίασης γειτονικών εναέριων χώρων από τα δικά της αεροσκάφη. Ωστόσο, με τον Κανονισμό αυτό η γείτονα χώρα προέβη για άλλη μια φορά στην αμφισβήτηση τόσο του FIR Αθηνών όσο και του ελληνικού εθνικού εναέριου χώρου. Περιέχοντας διατάξεις με τις οποίες χορηγείται άδεια υπερπτήσεως ουσιαστικά και εντός του FIR Αθηνών και "μέχρι τα χωρικά ύδατα των άλλων χωρών", ο Κανονισμός αγνοεί επιδεικτικά την δικαιοδοσία της Ελλάδας για έλεγχο της εναερίου κυκλοφορίας στο FIR Αθηνών, περαιτέρω, δε, ορίζει τα όρια του ελληνικού εθνικού εναέριου χώρου στα έξι ναυτικά μίλια, κατά τρόπο εντελώς αυθαίρετο και παράτυπο, όπως είναι εξάλλου στο σύνολό τους οι σχετικές ρυθμίσεις του εν λόγω Κανονισμού από άποψης διεθνούς δικαίου, καθότι συνιστούν μονομερείς ενέργειες, μη δυνάμενες να έχουν δεσμευτικό νομικό χαρακτήρα για τα τρίτα μέρη.

Περαιτέρω, με το επιχείρημα ότι σύμφωνα με το άρθρο 3 της Σύμβασης του Σικάγο, η σύμβαση "εφαρμόζεται μόνο στα πολιτικά και όχι στα κρατικά αεροσκάφη", δηλαδή αυτά που "χρησιμοποιούνται για στρατιωτικές, τελωνειακές και αστυνομικές υπηρεσίες", η Τουρκία αρνείται να καταθέτει σχέδια πτήσεων όταν πρόκειται για είσοδο στρατιωτικών αεροσκαφών της στο ελληνικό FIR, διαπράττοντας συνεχείς παραβάσεις.

Παρ' όλα αυτά, με διάφορες καταστατικές αποφάσεις της Γενικής Συνέλευσης του ICAO (βλ. A 22-18, A 23-11, A 29-7 κοκ) έχει αναγνωριστεί το δικαίωμα των κρατών να ζητούν και να λαμβάνουν σχέδια πτήσης όσο αφορά τα στρατιωτικά αεροσκάφη τρίτων χωρών που διέρχονται από το FIR του ενδιαφερόμενου κράτους, όταν η υποβολή του σχεδίου πτήσεως απαιτείται από την υπεύθυνη αρχή του κράτους προκειμένου, σε συντονισμό με τα κρατικά στρατιωτικά όργανα ως και τα αντίστοιχα στρατιωτικά όργανα τρίτων χωρών, να αποφευχθεί το ενδεχόμενο αναχαίτησης, όπως, επίσης, και σε περίπτωση που διασχίζονται διεθνή σύνορα. Επομένως, σε κάθε περίπτωση η μη υποβολή σχεδίων πτήσης εκ μέρους της Τουρκίας για τα στρατιωτικά αεροσκάφη της είναι παράνομη και αντίθετη προς το διεθνές δίκαιο.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

### ΑΜΦΙΣΒΗΤΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΤΟΥΡΚΙΑΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗ ΣΤΑ ΟΡΙΑ ΤΟΥ FIR ΑΘΗΝΩΝ

Η ανάλυση που προηγήθηκε σχετικά με την αμφισβήτηση του FIR Αθηνών και την αμφισβήτηση των ορίων αυτού εκ μέρους της Τουρκίας, συμβάλλει στην κατανόηση των λόγων και των σκοπιμοτήτων πίσω από την στάση της Τουρκίας κατά την εκ μέρους της Ελλάδας οριοθέτηση της περιοχής θαλάσσιας έρευνας και διάσωσης, όπως αυτή θα παρουσιασθεί και θα αναλυθεί στη συνέχεια.

Υπενθυμίζεται ότι η Σύμβαση του Αμβούργου για Έρευνα και Διάσωση, αντίθετα με την Σύμβαση του Σικάγο, δεν προσδιορίζει την διαδικασία και τον τρόπο οριοθέτησης των περιοχών όπου κάθε κράτος θα είναι υπεύθυνο για τις επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης, αλλά καλεί τα γειτονικά ενδιαφερόμενα κράτη να έλθουν σε συμφωνία και να ορίσουν από κοινού τα σχετικά όρια. Τονίζεται, μάλιστα, στην παράγραφο 2.1.7 της Σύμβασης ότι *“η οριοθέτηση των περιοχών έρευνας και διάσωσης δεν σχετίζεται και δεν θα θίγει την οριοθέτηση οποιουδήποτε συνόρου μεταξύ των Κρατών”*. Η διάταξη αυτή φαίνεται σαν *“κάλεσμα”* και προτροπή προς τα ενδιαφερόμενα κράτη, ώστε κατά την οριοθέτηση των περιοχών να μην λάβουν υπ’ όψιν τους πολιτικά κριτήρια, ορίζοντας ρητά ότι η οριοθέτηση δεν θίγει κανένα σύνορο, αλλά να ενεργήσουν κατά τρόπο που προσβλέπει στο κοινό συμφέρον και την πρακτική εφαρμογή και αποτελεσματικότητα των επιχειρήσεων έρευνας και διάσωσης.

#### 4.1 Η απόρριψη της ελληνικής επιφυλάξεως εκ μέρους της Τουρκίας

Όπως σημειώθηκε παραπάνω στο κεφάλαιο 3, κατά την υπογραφή της Σύμβασης για Έρευνα και Διάσωση η Ελλάδα κατέθεσε επιφύλαξη, με την οποία όριζε ότι η περιοχή έρευνας και διάσωσης για την οποία η Ελλάδα θα είναι υπεύθυνη, *“είναι η περιοχή, στα όρια της οποίας η Ελλάδα έχει ήδη αναλάβει ευθύνη για σκοπούς έρευνας και διάσωσης που καθορίστηκε σύμφωνα με τη σχετική Σύμβαση του Σικάγο για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία της 7ης Δεκεμβρίου 1944 και τον Κανονισμό 15 του Κεφαλαίου V της Διεθνούς Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα της 7ης Ιουνίου 1960 (SOLA S 1960).”* Επομένως, κατά την ως άνω

επιφύλαξη, σε ότι αφορά την ανοιχτή θάλασσα, η περιοχή αυτή συμπίπτει με τα όρια του FIR Αθηνών.

Όπως ήταν αναμενόμενο δεδομένης της μέχρι τότε προκλητικής στάσης της, η Τουρκία απέρριψε την ως άνω επιφύλαξη της Ελλάδας και την 12-10-1982 κατά τη διάρκεια συσκέψεως υποεπιτροπής του IMO για θέματα ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, κατέθεσε δήλωση στην οποία ανέφερε ότι *“οι περιοχές ευθύνης για θαλάσσια έρευνα και διάσωση στην ανοικτή θάλασσα πρέπει να οριοθετούνται με συμφωνία των ενδιαφερομένων κρατών”*. Ταυτόχρονα κατέθεσε και χάρτη στον οποίο εμφανιζόταν το Αιγαίο μοιρασμένο στη μέση, με διευκρινιστικό σημείωμα ότι *“η διαχωριστική γραμμή ήταν απλά ενδεικτική των ορίων των επιχειρησιακών δυνατοτήτων των τουρκικών υπηρεσιών έρευνας & διάσωσης”*. Την δήλωση αυτή απέρριψε η Ελλάδα, επίσης με δική της δήλωση, δύο ημέρες αργότερα και κατά τη διάρκεια της ίδιας σύσκεψης της υποεπιτροπής του IMO.

Αργότερα, ο ίδιος ο IMO κατά κάποιον τρόπο αποδοκίμασε την τουρκική στάση, καθώς στην έκδοσή του με τίτλο "Information on National Search and Rescue" (Φεβρουάριος 1983), συμπεριέλαβε χάρτη στον οποίο εμφανίζεται ως περιοχή ευθύνης της Ελλάδος στο Αιγαίο για θέματα ναυτικής έρευνας & διάσωσης, η περιοχή των ορίων του FIR Αθηνών. Τα ίδια όρια αναφέρονται και στην εγκύκλιο SAR 3/Circ 3 του IMO (1990).

Περαιτέρω, σύμφωνα με την θέση της Ελλάδας σχετικά με την ταύτιση των περιοχών ευθύνης ναυτικής έρευνας και διάσωσης με τις περιοχές FIR στην ανοικτή θάλασσα και το διεθνή εναέριο χώρο φαίνεται να είναι και η υπ' αριθ. 1 Απόφαση που υιοθετήθηκε από τη Συνδιάσκεψη του Αμβούργου του 1979, η οποία προσαρτήθηκε στην Τελική Πράξη της Σύμβασης Έρευνας και Διάσωσης. Συγκεκριμένα, η Απόφαση αναφέρεται σε *“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 & διάσωση αποκαθίστανται με συμφωνίες των κρατών”*, ταυτόχρονα αναγνωρίζει ότι *“αεροναυτικές υπηρεσίες έρευνας & διάσωσης έχουν ήδη εγκαθιδρυθεί από τα συμβαλλόμενα στη Σύμβαση περί διεθνούς πολιτικής αεροπορίας κράτη”* τονίζοντας ότι είναι ουσιώδης η στενή συνεργασία μεταξύ ναυτικών και αεροναυτικών υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης. Τις θέσεις αυτές, εξάλλου, υποστήριξαν και άλλες χώρες στη Συνδιάσκεψη.

Την θέση αυτή για ταύτιση των περιοχών ευθύνης ναυτικής έρευνας και διάσωσης με τις αντίστοιχες περιοχές αεροπορικής έρευνας και διάσωσης, ενστερνίστηκαν όλες οι αντιπροσωπείες στην 32η Σύνοδο του ΙΜΟ, τον Μάρτιο του 1986 κατά τη συζήτηση της αναφοράς της Υποεπιτροπής Ασφαλείας της Ναυσιπλοΐας (ΙΜΟ doc. 32/W.P. 8/20-08-1986), πλην της Τουρκίας και της Κίνας. Την θέση αυτή υποστήριξε ένθερμα μάλιστα η αντιπροσωπεία των Η.Π.Α.<sup>7</sup>

#### **4.2 Ο Κανονισμός Τουρκικής Έρευνας και Διάσωσης**

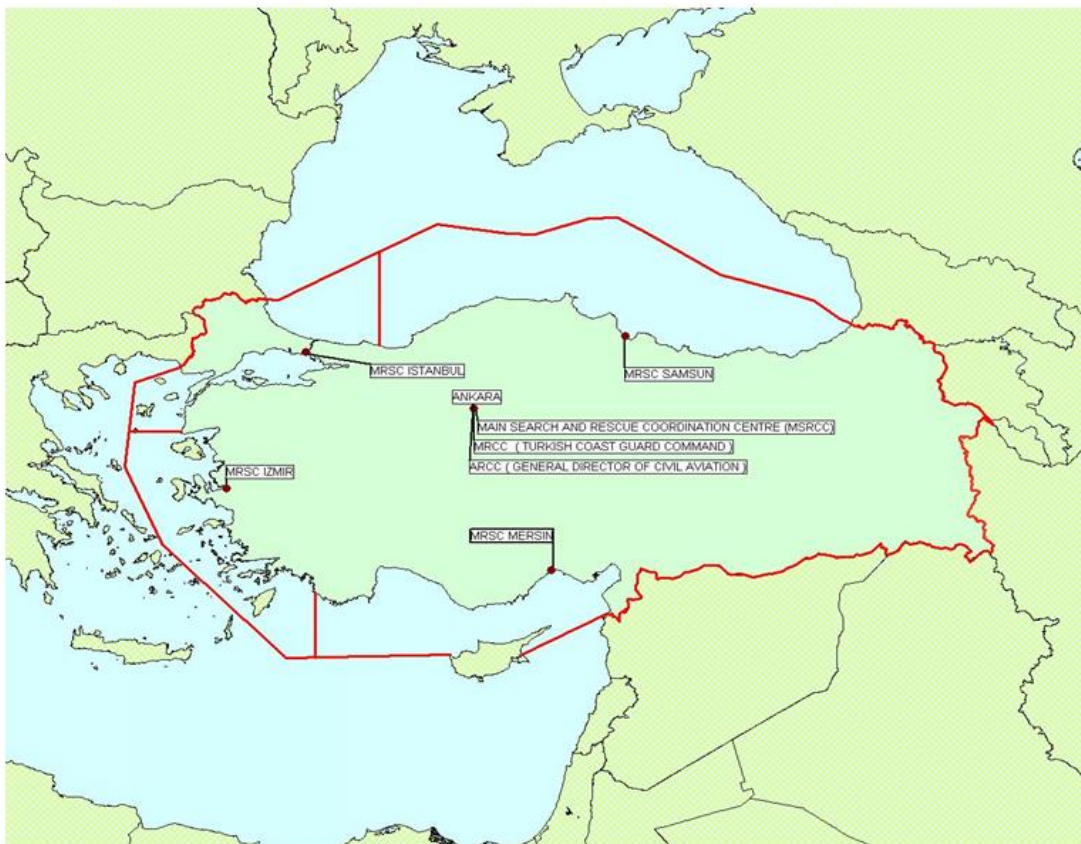
Τρία χρόνια αργότερα, και συγκεκριμένα στις 7/1/1989, η Τουρκία εξέδωσε τον υπ' αριθ. 88/13559 "Κανονισμό Τουρκικής Έρευνας και Διάσωσης", ο οποίος τροποποιήθηκε μεταγενέστερα από τον Κανονισμό 3275/2001. Με τον Κανονισμό αυτόν η Τουρκία οριοθέτησε κατά εντελώς αυθαίρετο τρόπο την δική της περιοχή ευθύνης για την παροχή υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης, η οποία, εκτείνεται από τον 25ο μεσημβρινό και προς ανατολάς, περιλαμβάνοντας τμήμα της Μαύρης Θάλασσας, το μισό Αιγαίο Πέλαγος και τμήμα της ανατολικής Μεσογείου, στο οποίο περιλαμβάνονταν και η κατεχόμενη Κύπρος, αλλά και τμήμα του FIR Λευκωσίας.

Στον χάρτη που ακολουθεί, ο οποίος είναι ουσιαστικά αυτός που επισυναφθηκε στον τουρκικό Κανονισμό απλά σε μια πιο πρόσφατη εκδοχή του, φαίνεται η κατά τα άνω οριοθέτηση στην οποία προέβη η Τουρκία.

---

<sup>7</sup> Μακρής Β., (2002) Έρευνα και Διάσωση στο Αιγαίο, σελ. 4

**Χάρτης 4.2** Αυθαίρετη οριοθέτηση ζωνών ευθύνης για έρευνα και διάσωση από την Τουρκία



Πηγή: [http://www.ubak.gov.tr/BLSM\\_WIYS/AAKKM/tr/Doc/Kurtarma.doc](http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/AAKKM/tr/Doc/Kurtarma.doc)

Ο παραπάνω Κανονισμός εκδόθηκε από την Τουρκία με σκοπό να καθορίσει και οριοθετήσει τις υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης σε «αεροπορικά και θαλάσσια μέσα στην ξηρά, τον αέρα, την επιφάνεια της θάλασσας ή κάτω από αυτήν, εντός του τουρκικού εναέριου χώρου, των χερσαίων συνόρων, των εσωτερικών και χωρικών υδάτων και των επιφανειών των ανοικτών θαλασσών ή κάτω από αυτές».

Το “τέχνασμα” που χρησιμοποίησε η Τουρκία στον εν λόγω Κανονισμό αμφισβητώντας ξεκάθαρα την αρμοδιότητα της Ελλάδας για την παροχή υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης εντός της περιοχής του FIR Αθηνών, ήταν το ότι εξομοίωσε με τα ναυτικά περιστατικά τα αεροπορικά, εφόσον το αεροσκάφος καταπέσει στην θάλασσα.

Παρότι διά των διεθνών αεροναυτικών ρυθμίσεων της Σύμβασης του Σικάγο και του Ευρωπαϊκού Σχεδίου Αεροναυτιλίας ρυθμίζεται σαφώς ότι η αρμοδιότητα για

υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης σε αεροσκάφη που βρίσκονται υπό κίνδυνο εντός περιοχής FIR περιλαμβάνει ενέργειες τόσο στον εναέριο χώρο όσο και στη θάλασσα με τη βοήθεια πλωτών και εναέριων μέσων υπό την διεύθυνση ενός «Κέντρου Συντονισμού», τα δε αεροσκάφη που βρίσκονται σε κίνδυνο, αν καταπέσουν στην θάλασσα, εξακολουθούν να υπάγονται στις διαδικασίες έρευνας και διάσωσης που ICAO, ο τουρκικός Κανονισμός ήρθε να ορίσει ότι *«η ευθύνη έρευνας και διάσωσης που αναγνωρίζεται σύμφωνα με τους Κανόνες του ICAO στον εναέριο χώρο που βρίσκεται πάνω από τις ανοιχτές θάλασσες, δεν καλύπτει τις ενέργειες έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα».*

Μάλιστα, στο άρθρο 6 του Κανονισμού ορίζεται ότι *«οι περιοχές έξω από τα χωρικά ύδατα της Τουρκίας όπου θα προσφερθούν υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης προσδιορίζονται με συμφωνίες που θα γίνουν με τα σχετιζόμενα κράτη».* Κατά ταύτα, αγνοήθηκε επιδεικτικώς από την Τουρκία η ρύθμιση του Παραρτήματος της Σύμβασης του Σικάγο που στο σημείο 2.1.1.1 ορίζει ότι *«τα τμήματα της ανοικτής θάλασσας ...στα οποία θα αποκατασταθούν υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης θα προσδιορισθούν βάσει περιοχικών αεροναυτικών συμφωνιών»* ως και το γεγονός ότι ήδη προ πολλών ετών, και συγκεκριμένα δυνάμει των περιοχικών συμφωνιών του 1952 και του 1958, είχε ήδη οριοθετηθεί η ελληνική ζώνη ευθύνης στο Αιγαίο και, μάλιστα, κατόπιν της εγκρίσεως του Συμβουλίου του ICAO συμφωνήθηκε ότι τα όρια της ζώνης αυτής θα συμπίπτουν με αυτά του FIR Αθηνών.

Η παραπάνω περιεχόμενη στο άρθρο 6 του Κανονισμού διάταξη προφανώς παραπέμπει στο σημείο 2.1.4 του Παραρτήματος της Σύμβασης του Αμβούργου για την έρευνα και διάσωση, η οποία ωστόσο, αφορά διαδικασίες θαλάσσιας έρευνας και διάσωσης αποκλειστικά και μόνο για πλοία που βρίσκονται σε κίνδυνο, δεδομένου ότι οι αντίστοιχες διαδικασίες για κινδυνεύοντα αεροσκάφη προβλέπονται και ρυθμίζονται βάσει των διαδικασιών του ICAO.

Αντιθέτως, ο τουρκικός Κανονισμός δεν διαχωρίζει τις διαδικασίες έρευνας και διάσωσης για κινδυνεύοντα πλοία στην ανοικτή θάλασσα από τις διαδικασίες έρευνας και διάσωσης για κινδυνεύοντα αεροσκάφη στον διεθνή εναέριο χώρο και στην ανοικτή θάλασσα και τούτο καθόλου τυχαίο δεν είναι. Και τούτο διότι η Τουρκία με αυτή την σκοπίμως αόριστη αναφορά επιχειρεί να οδηγήσει στην παράκαμψη της ήδη οριοθετημένης ζώνης ευθύνης της Ελλάδος που είχε πραγματοποιηθεί βάσει των

διαδικασιών του ICAO και προκειμένου να προκαλέσει την συμφωνία της Ελλάδας για οριοθέτηση ζωνών έρευνας και διάσωσης στο Αιγαίο που θα αφορούν τόσο πλοία αλλά τόσο και αεροσκάφη που βρίσκονται σε κίνδυνο.

Μάλιστα, σύμφωνα με διάταξη του τουρκικού Κανονισμού, «μέχρι να γίνει συμφωνία με τα σχετιζόμενα κράτη οι συντεταγμένες των ανοικτών θαλάσσιων πεδίων που θα μπορούν να τεθούν στην υπηρεσία έρευνας και διάσωσης γνωστοποιούνται σε Χάρτη που επισυνάπτεται». Ο συνημμένος, λοιπόν, στον Κανονισμό Χάρτης, εμφανίζει το Αιγαίο μοιρασμένο σε δύο ζώνες εντός του FIR Αθηνών, μία ελληνική και μία τουρκική και κατά ταύτα στην τουρκική ζώνη περιλαμβάνεται ελληνικός εθνικός εναέριος χώρος ως και διεθνής εναέριος χώρος υπό την δικαιοδοσία επίσης της Ελλάδας. Αντίστοιχα, στον Χάρτη περιλαμβάνεται τόσο το κατεχόμενο τμήμα της Β. Κύπρου, όσο και τμήμα του FIR Λευκωσίας. Αντιθέτως, η ζώνη ευθύνης στην Μαύρη Θάλασσα, όπως εμφανίζεται στον Χάρτη, δεν παραβιάζει τα όρια του πρώην Σοβιετικού FIR και σέβεται τα όρια των FIR Κωνσταντινούπολης και Οδησού με τα οποία εφάπτεται και τα οποία, άλλωστε, είχαν ρυθμισθεί δυνάμει διμερούς τουρκοσοβιετικής συμφωνίας το 1978.

Με τον τουρκικό Κανονισμό του 2001 ουσιαστικά επαναλαμβάνονται οι ρυθμίσεις του προηγούμενου Κανονισμού, με αναφορά πλέον και στο τροποποιημένο Παράρτημα της Συμβάσεως του Αμβούργου κατόπιν της αναθεώρησης του 2000.

Με τους παραπάνω Κανονισμούς που εξέδωσε η γείτονος χώρα, προέβη σε καταφανή αμφισβήτηση των ελληνικών αρμοδιοτήτων σε θέματα έρευνας και διάσωσης στο Αιγαίο, ορίζοντας μονομερώς τις ζώνες ευθύνης που εξυπηρετούν τα δικά της συμφέροντα. Η μονομερής αυτή οριοθέτηση είναι παράτυπη, αυθαίρετη και μη στηριζόμενη σε καμία νόμιμη βάση τόσο διότι όσο αφορά τις ενέργειες έρευνας και διάσωσης στον εναέριο χώρο και την ανοικτή θάλασσα, οι σχετικές ζώνες ευθύνης έχουν οριοθετηθεί δυνάμει των διαδικασιών του ICAO και των περιοχικών συμφωνιών αεροναυτιλίας, όσο δε αφορά τις ενέργειες ναυτικής έρευνας και διάσωσης πλοίων που βρίσκονται σε κίνδυνο, οι σχετικές ζώνες ευθύνης δέον όπως οριοθετηθούν δυνάμει διμερών συμφωνιών, όπως προβλέπεται από την Σύμβαση του Αμβούργου, και σε κάθε περίπτωση «*Η οριοθέτηση των περιοχών έρευνας και διάσωσης δεν σχετίζεται και δεν θα θίγει την οριοθέτηση οποιουδήποτε συνόρου μεταξύ των κρατών*», όπως προβλέπεται στο σημείο 2.1.7 του Παραρτήματος της ως άνω

Συμβάσεως. Στην έννοια του "συνόρου" δέον όπως συμπεριληφθούν, βεβαίως, και οι περιοχές FIR και οι ζώνες ευθύνης αεροναυτικής έρευνας και διάσωσης, όπως αυτές έχουν ήδη οριοθετηθεί.

Κατόπιν των ανωτέρω, καθίσταται σαφές ότι ο τουρκικός Κανονισμός παραβιάζει το διεθνές δίκαιο καθώς είναι αντίθετος και αγνοεί τις ρυθμίσεις τόσο της Σύμβασης του Σικάγο όσο και των διεθνών αεροναυτικών κανονισμών. Περαιτέρω, ως μονομερής κρατική πράξη, ο εν λόγω Κανονισμός δεν δύναται, βάσει του διεθνούς δικαίου, να παράγει έννομα αποτελέσματα.

Παρότι η μονομερής και αντίθετη στο διεθνές πράξη δεν θα πρέπει γεννά έννομα αποτελέσματα, η ενδεχόμενη έλλειψη αντίδραση της Ελλάδας θα μπορούσε να εκληφθεί ως σιωπηρή αποδοχή της ως και να έχει ως αποτέλεσμα την παγίωση ενός εθιμικού δικαίου. Για τον λόγο αυτόν, η Ελλάδα εξέφρασε τις ανησυχίες της προς τον Γενικό Γραμματέα του ICAO για την στάση της Τουρκίας και την μέσω του Κανονισμού προσπάθειά της για παράνομη επέκταση των αρμοδιοτήτων της σε θέματα αεροναυτικής έρευνας και διάσωσης σε χώρο που συνιστά FIR Αθηνών. Το ίδιο έπραξε και η Κύπρος υποβάλλοντας τις ανησυχίες της προς τον Πρόεδρο του Συμβουλίου του ICAO. Εξάλλου το σχετικό δικαίωμα για υποβολή διαμαρτυρίας είτε προς τον Γενικό Γραμματέα του ICAO, είτε προς τον Πρόεδρο του Συμβουλίου του ICAO, προβλέπεται από την ίδια τη Σύμβαση του Σικάγο. Τόσο ο διατελών Γραμματέας όσο και ο διατελών Πρόεδρος διαβεβαίωσαν την Ελλάδα και την Κύπρο αντίστοιχα ότι αποκλειστικά αρμόδιες για την αεροναυτική έρευνα και διάσωση εντός των ζωνών που έχουν καθορισθεί δυνάμει των Περιοχικών Συμφωνιών Αεροναυτικής και που συμπίπτουν με τα όρια των FIR Αθηνών και Λευκωσίας, είναι αντίστοιχα η Ελλάδα και η Κύπρος.

Περαιτέρω, με την τροποποίηση του Παραρτήματος 12 της Σύμβασης του Σικάγο, διατηρήθηκε η αρχή του καθορισμού περιοχών ευθύνης δυνάμει περιοχικών συμφωνιών, γεγονός που επιβεβαίωσε την αρμοδιότητα της Ελλάδας για αεροπορική έρευνα και διάσωση εντός του FIR Αθηνών.



### 4.3 Η έκταση της ελληνικής αιγιαλίτιδας ζώνης, ως συνδεδεμένο με την οριοθέτηση ζωνών έρευνας και διάσωσης ζήτημα

Δυνάμει του Ν. 5017/1931, ο οποίος στη συνέχεια καταργήθηκε από το Ν. 1815/1988, και με τον οποίο η Ελλάδα προέβη στην εναρμόνιση του εθνικού της δικαίου με την Σύμβαση των Παρισίων, εκδόθηκε το Π.Δ. 6/18-9-1931, στο οποίο και ορίστηκε ότι το πλάτος των χωρικών υδάτων που προβλέπονται στο άρθρο 2 του Ν. 5017/1931, εκτείνεται σε 10 ναυτικά μίλια από τις ελληνικές ακτές.

Στη συνέχεια, δυνάμει του Α.Ν. 230/1936 με τίτλο «Περί καθορισμού αιγιαλίτιδας ζώνης της Ελλάδας» προβλέφθηκε ότι «*Η έκτασις της αιγιαλίτιδος ζώνης καθορίζεται εις εξ ναυτικά μίλια από της ακτής μη θιγομένων των εν ισχύ διατάξεων των αφορωσών εις ειδικάς περιπτώσεις καθ' ας η αιγιαλίτις ζώνη ορίζεται μείζων ή έλασσων των εξ ναυτικών μιλίων*». Αν και η Ελλάδα είχε δικαίωμα να καθιερώσει την αιγιαλίτιδα ζώνη της στα 10 ναυτικά μίλια και να έχει πλήρη κυριαρχικά δικαιώματα εντός αυτής, παρ' όλα αυτά δεν το έπραξε αλλά από μόνη της περιόρισε στην άσκηση των κυριαρχικών της δικαιωμάτων μόνο στον αέρα και προκειμένου για ζητήματα αεροπλοΐας. Ο λόγος πίσω από αυτή την στάση ήταν το ότι η Ελλάδα δεν θέλησε να προκαλέσει προσκόμματα στην ελεύθερη ναυσιπλοΐα στο Αιγαίο, σε μία εποχή όπου δεν είχε καθιερωθεί το καθεστώς ελεύθερης διέλευσης στα διεθνή στενά.

Με την νομοθετική αυτή διάταξη του 1936, λοιπόν, θεσμοθετήθηκε μία αιγιαλίτιδα ζώνη "γενικού χαρακτήρα", εντός της οποίας η κυριαρχία της Ελλάδος είναι πλήρης, σε αντίθεση με την ζώνη που διακηρύχθηκε δυνάμει του προγενέστερου νόμου του 1931, η οποία αφορά την άσκηση συγκεκριμένων μόνο λειτουργιών και επί της οποίας το καθεστώς πλήρους κυριαρχίας περιορίζεται μόνο στον εναέριο χώρο που υπέρκειται των θαλάσσιων 10 ναυτικών μιλίων.

Κατά ταύτα, παρά την διακήρυξη της αιγιαλίτιδας ζώνης γενικού χαρακτήρα, παρέμεινε σε ισχύ το Π.Δ. 6/1931 ως διάταξη ειδικού χαρακτήρα, εμπόπτουσα στο πεδίο των ειδικών εξαιρέσεων που προβλέπει η μεταγενέστερη νομοθεσία του 1936, δημιουργώντας ερμηνευτικό πρόβλημα, δεδομένου ότι από το διεθνές δίκαιο δεν προβλέπεται η κατοχή εναέριου χώρου πέραν των ορίων της αιγιαλίτιδας ζώνης.

Η διαφοροποίηση αυτή στα όρια της Ελλάδας ισχύει έως και σήμερα, αφού κανένα νομοθέτημα στη συνέχεια δεν προέβη σε διαφορετική ρύθμιση του ζητήματος. Μάλιστα, στο Ν.Δ. 187/1973 «Περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού

Δικαίου» και συγκεκριμένα στο άρθρο 139 αυτού, ορίζεται ότι *«Τα χωρικά ύδατα περιλαμβάνουν θαλάσσιαν ζώνη, της οποίας το πλάτος ορίζεται εις εξ ναυτικά μίλια, δυνάμενον να ορισθή και διαφορετικώς διά προεδρικών διαταγμάτων εκδιδομένων προτάσει του Υπουργικού Συμβουλίου».*

Ωστόσο, δυνάμει εθιμικού κανόνα του Δικαίου της Θάλασσας, ο οποίος ενσωματώθηκε και στο άρθρο 3 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, την οποία κύρωσε η χώρα μας με το Ν. 2321/1995, η Ελλάδα δικαιούται να επεκτείνει την αιγιαλίτιδα ζώνη της μέχρι τα 12 ναυτικά μίλια. Μάλιστα, κατά την επικύρωση της ως άνω Συμβάσεως, η Ελλάδα επιφυλάχθηκε ρητά ως προς το δικαίωμά προς επέκταση της αιγιαλίτιδας ζώνης της στα 12 ναυτικά μίλια σε οποιοδήποτε χρόνο. Εξάλλου, το δικαίωμα αυτό είναι κυριαρχικό και ασκείται από το παράκτιο κράτος κατά τρόπο μονομερή, μη υποκείμενο σε περιορισμούς ή εξαιρέσεις και μη δεχόμενο αμφισβητήσεως, η δε Τουρκία έχει από το 1964 επεκτείνει την αιγιαλίτιδα ζώνη της στα 12 ναυτικά μίλια προς τον Εύξεινο Πόντο και την Μεσόγειο, όπως αντίστοιχα έχουν προβεί σε επέκταση και τα περισσότερα παράκτια κράτη.

Παρ' όλα αυτά, ήτοι παρ' ότι η επέκταση της αιγιαλίτιδας ζώνης συνιστά αναφαίρετο δικαίωμα της Ελλάδας, η Βουλή της γείτονος χώρας, διά ψηφίσματός της την 8/6/1995 εξουσιοδότησε την τουρκική κυβέρνηση εν λευκώ και εις το διηνεκές όπως κηρύξει πόλεμο στην χώρα μας, σε περίπτωση που αυτή προβεί σε επέκταση της αιγιαλίτιδας ζώνης της πέραν των 6 ναυτικών μιλίων (*casus belli*).<sup>8</sup>

Προκειμένου να γίνει αντιληπτή η σύνδεση του ζητήματος της έκτασης της αιγιαλίτιδας ζώνης με την οριοθέτηση των ζωνών έρευνας και διάσωσης, αρκεί να μνημονευθεί ότι στο άρθρο 2 της Διεθνούς Συμβάσεως για το Δίκαιο της Θάλασσας, ορίζεται ότι: *“1. Η κυριαρχία του παράκτιου Κράτους εκτείνεται πέραν του εδάφους και των εσωτερικών του υδάτων και στη περίπτωση αρχιπελαγικού Κράτους πέραν των αρχιπελαγικών του υδάτων – σε μια παρακείμενη θαλάσσια ζώνη που ονομάζεται αιγιαλίτιδα ζώνη. 2. Η κυριαρχία αυτή εκτείνεται στον εναέριο χώρο πάνω από την αιγιαλίτιδα ζώνη, καθώς επίσης και στο βυθό και στο υπεδάφός της.»* σε συνδυασμό με το ότι κατά την αναδιάταξη των ορίων του FIR Αθηνών, τα μέρη έλαβαν υπόψη τους αεροναυτικούς χάρτες που δημοσίευσε το 1955 η Ελλάδα και τους οποίους είχε

---

<sup>8</sup> <https://www.mfa.gr/zitimata-ellinotourkikon-sheseon/eidikotera-keimena/aigialitida-zoni-casus-belli.html>

κοινοποιήσει και στον ICAO, οι οποίοι εμφανίζουν τα όρια του ελληνικού εθνικού εναέριου χώρου στα 10 ν.μ., τα οποία είχαν ορισθεί από την Ελλάδα ως όριο εντός του οποίου δύναται αυτή να ασκεί κυριαρχία στον αέρα, δυνάμει του υπ' αριθ. 6/18-9-1931 Π.Δ. και του εξουσιοδοτικού Ν. 5017/1931.

## ΕΠΙΛΟΓΟΣ - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Από όλα όσα αναπτύχθηκαν ανωτέρω καθίσταται σαφές ότι το ζήτημα της ευθύνης έρευνας και διάσωσης στο χώρο του Αιγαίου έχει μετατραπεί σε μείζονος σημασίας ελληνοτουρκική διαφορά.

Η Σύμβαση του Αμβούργου, η οποία αποτέλεσε το κύριο διεθνές νομοθετικό κείμενο για την ρύθμιση των θεμάτων έρευνας και διάσωσης, δεν προσδιόρισε τα όρια ευθύνης για την παροχή των σχετικών υπηρεσιών από κάθε παράκτιο κράτος και τούτο ακριβώς συνιστά το μεγάλο της μειονέκτημα που τροφοδότησε την εν λόγω ελληνοτουρκική διαφορά και έχει οδηγήσει στην επικράτηση του αμφισβητούμενου καθεστώτος στο χώρο του Αιγαίου εδώ και τόσα έτη. Το γεγονός ότι ανατέθηκε στα ενδιαφερόμενα μέρη να συμφωνήσουν και να προσδιορίσουν από μόνα τους και από κοινού τα ακριβή όρια κάθε περιοχής έρευνας και διάσωσης, έδωσε στην Τουρκία το έδαφος προκειμένου να βάλει σε εφαρμογή το σχέδιο διχοτόμησης του Αιγαίου Πελάγους το οποίο συνιστά γεωπολιτικό κόμβο στην περιοχή της ανατολικής Μεσογείου, δεδομένου ότι επιτρέπει την συγκοινωνιακή, εμπορική και αμυντική διασύνδεση των επιμέρους περιοχών και παρέχει στην Ελλάδα τη δυνατότητα ελέγχου του κρίσιμου υδάτινου εμπορευματικού και γεωστρατηγικού διαύλου Ευξείνου - Μεσογείου.

Ένας, λοιπόν, τρόπος για να προσβάλει η Τουρκία την αρμοδιότητα της Ελλάδας στον χώρο του Αιγαίου ήταν το να αμφισβητήσει την αρμοδιότητα και ευθύνη της για έρευνα και διάσωση επί της περιοχής που συμπίπτει με το FIR Αθηνών και με σκοπό να γίνει επαναπροσδιορισμός των ορίων του.

Πρώτο βήμα, επομένως, ήταν το αρνηθεί την επιφύλαξη που διατύπωσε η Ελλάδα κατά την υπογραφή της Σύμβασης του Αμβούργου και με την οποία δήλωνε ότι τα όρια ευθύνης της αναφορικά με την θαλάσσια έρευνα και διάσωση θα ήταν τα ίδια με τα όρια του FIR Αθηνών, ήτοι τα όρια εντός των οποίων η Ελλάδα είχε ήδη αναλάβει ευθύνη για την έρευνα και διάσωση σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από την Σύμβαση του Σικάγο του 1944.

Ωστόσο, η πιο προκλητική κίνηση αμφισβήτησης της Τουρκίας πραγματοποιήθηκε με την διακήρυξη του τουρκικού Κανονισμού του 1988, ο οποίος δεν διακρίνει μεταξύ πλωτών και εναέριων μέσων διάσωσης, αμφισβητώντας τις ρυθμίσεις του ICAO οι οποίες σαφώς προβλέπουν ότι τα όρια της Ελλάδας

αναφορικά με την έρευνα και διάσωση σε αεροπορικά ατυχήματα ταυτίζονται με αυτά του FIR Αθηνών, και με σκοπό να τεθεί υπό τον έλεγχο της Τουρκίας η αντιμετώπιση των αεροπορικών ατυχημάτων στο ανατολικό Αιγαίο. Ταυτόχρονα, κατά αυθαίρετο τρόπο η Τουρκία όρισε τη δική της ζώνη ευθύνης στο Αιγαίο, παρουσιάζοντας έναν χάρτη όπου το Αιγαίο φαινόταν διαμοιρασμένο στα δύο.

Είναι σαφές ότι η στάση της Τουρκίας είναι προσχηματική και ουδεμία σχέση έχει με τον ανθρωπιστικό ρόλο που έχουν οι επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης, το δε ζήτημα έρευνας και διάσωσης έχει καταστεί μόχλος ικανοποίησης των τουρκικών βλέψεων και συμφερόντων και την ανατροπή του status quo στο χώρο του Αιγαίου.

Προς επιβεβαίωση του ανωτέρω συμπεράσματος, πρέπει να ληφθεί υπόψη η γενικότερη στάση της Τουρκίας. Ενδεικτικά, η γείτονος χώρα, σε εφαρμογή της τακτικής αμφισβήτησης από το 1975 και έως και σήμερα επιχειρεί χιλιάδες παραβιάσεις στον ελληνικό εθνικό εναέριο χώρο του Αιγαίου, παραβιάζει τους κανόνες εναέριας κυκλοφορίας με την παράλειψη καταθέσεως σχεδίων πτήσης, προβαίνει σε ταχείες απογειώσεις οπλισμένων αεροσκαφών για την αναχαίτηση ελληνικών στα ανατολικά όρια του ελληνικού FIR, επεμβαίνει στοχευμένα σε περιστατικά ναυτικών ή αεροπορικών ατυχημάτων σε ζώνες οι οποίες είναι υπό την ευθύνη της Ελλάδας, εκδίδει συστηματικά NOTAMs για την αναγγελία παράνομων ασκήσεων έρευνας και διάσωσης εντός του ελληνικού FIR και γενικότερα διατηρεί μια εξωτερική πολιτική και δράση που αδιαμφισβήτητα αντίκειται στο διεθνές δίκαιο και της αρχές του χάρτη των Ηνωμένων Εθνών.

Η Ελλάδα σε καμία περίπτωση δεν δέχεται ότι τίθεται ζήτημα αρμοδιότητας της Τουρκίας στη ζώνη του FIR Αθηνών, θεωρώντας ότι το θέμα αυτό έχει θεσμοθετηθεί επαρκώς δυνάμει του διεθνούς συμβατικού και εθιμικού δικαίου και για αυτόν τον λόγο δύναται να υποστηριχθεί ότι η χώρα μας έχει κατά κάποιον τρόπο "επαναπαυθεί" και για τον λόγο αυτόν ακολουθεί μια μετριοπαθή πολιτική, επιδιώκοντας, βέβαια, την σταθερότητα και την ειρηνική διευθέτηση των διαφορών μέσω της δημιουργίας κλίματος εμπιστοσύνης και συνεργασίας με την γείτονα χώρα.

Εξάλλου, είναι γεγονός ότι η εκ μέρους της Ελλάδας ανάληψη αρμοδιοτήτων για υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης σε ζώνη που συμπίπτει με το FIR Αθηνών αντικατοπτρίζει την γεωγραφική πραγματικότητα της χώρας μας, δεδομένου του πλήθους των διάσπαρτων νησιών στο χώρο του Αιγαίου, στο εύρος των οποίων η

χώρα μας δύναται να προσφέρει άμεσες, γρήγορες και αποτελεσματικές υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης, εξαιτίας και της μακρόχρονης ναυτικής της παράδοσης.

Περαιτέρω, πρέπει να σημειωθεί ότι η Ελλάδα έχει υπογράψει συμφωνία τόσο με την Ιταλία (2000) όσο και με την Μάλτα (2008) και την Κύπρο (2014), προκειμένου να ρυθμίσει με τις χώρες αυτές τα θέματα έρευνας και διάσωσης. Σε όλες τις ως άνω συμφωνίες ορίζεται ρητά ότι η περιοχή ευθύνης της Ελλάδας συμπίπτει με το FIR Αθηνών.

Αφήνοντας στην άκρη την πολιτική διάσταση του ζητήματος και αντιμετωπίζοντάς το μόνο από την νομική του σκοπιά, διαπιστώνονται τα εξής: η μονομερής ενέργεια της Τουρκίας για τον καθορισμό των ορίων των ζωνών έρευνας και διάσωσης στο χώρο του Αιγαίου δεν είναι σε καμία περίπτωση σύμφωνη με το διεθνές δίκαιο, δεδομένου ότι η οριοθέτηση των ζωνών ευθύνης επιβάλλεται να πραγματοποιηθεί διά της συνάψεως διμερούς συμφωνίας μεταξύ των ενδιαφερομένων παράκτιων κρατών. Σύμφωνα, δε, με τις συστάσεις τόσο του ICAO όσο και του IMO, τα όρια των ζωνών για ναυτική έρευνα και διάσωση που θα προσδιορισθούν μεταξύ των κρατών, θα πρέπει συμπίπτουν με τα όρια του FIR για αεροναυτική έρευνα και διάσωσης. Επομένως, ο τουρκικός Κανονισμός, ως παραβιάζων τόσο τις ρυθμίσεις της Σύμβασης του Σικάγο όσο και των διεθνών αεροναυτικών κανονισμών δεν δύναται να παράγει έννομα αποτελέσματα.

Ωστόσο ενδεχόμενη έλλειψη αντίδραση της Ελλάδας θα μπορούσε να εκληφθεί ως σιωπηρή αποδοχή της και να έχει ως αποτέλεσμα την παγίωση ενός εθιμικού δικαίου. Επομένως, ορθώς η Ελλάδα εξέφρασε τις ανησυχίες της προς τον Γενικό Γραμματέα του ICAO για την στάση της Τουρκίας και την μέσω του Κανονισμού προσπάθειά της για παράνομη επέκταση των αρμοδιοτήτων της σε θέματα αεροναυτικής έρευνας και διάσωσης σε χώρο που συνιστά FIR Αθηνών. Παρά τις διαβεβαιώσεις του Γραμματέα του ICAO και δεδομένου ότι έκτοτε η στάση της Τουρκίας όχι μόνο υποχωρητική δεν είναι, αλλά όλο και κλιμακώνεται, η παγίωση εθιμικού δικαίου εξακολουθεί να υφίσταται ως ενδεχόμενο και για ακριβώς αυτόν τον λόγο η Ελλάδα δεν πρέπει να εφησυχάζεται και να αφήνει περιθώρια αμφισβητήσεων.

Από την άλλη, θα μπορούσε κάποιος να υποστηρίξει ότι αντίστοιχα η επιφύλαξη που έχει διατυπώσει η Ελλάδα ως προς τα όρια των ζωνών έρευνας και

διάσωσης, επίσης δεν έχει ισχύ κατά το διεθνές δίκαιο ως μονομερής κρατική πράξη και εφόσον δεν έχει τηρηθεί η διαδικασία σύναψης διμερούς συμφωνίας, όπως προβλέπει η Σύμβαση του Αμβούργου, ωστόσο, δεν μπορεί να παραβλεφθεί ότι αφενός εκ των πραγμάτων και δεδομένης της γεωγραφικής πραγματικότητας, η Ελλάδα είναι η πλέον αρμόδια και ικανή για τον αποτελεσματικό συντονισμό των επιχειρήσεων έρευνας και διάσωσης για όλα τα κινδυνεύοντα πλωτά και εναέρια μέσα εντός των ορίων της θαλάσσιας ζώνης που συμπίπτουν με αυτά του FIR Αθηνών, αφετέρου, η υπ' αριθ. 1 Απόφαση που υιοθετήθηκε από τη Συνδιάσκεψη του Αμβούργου του 1979, η οποία προσαρτήθηκε στην Τελική Πράξη της Σύμβασης Έρευνας και Διάσωσης αναφέρεται ρητά σε "συντονισμό" των υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης, στο δε άρθρο 2.1.8. του Παραρτήματος αναφέρεται ότι *«τα μέρη θα πρέπει, όπου αυτό είναι εφαρμόσιμο, να εξασφαλίζουν την συνοχή μεταξύ των ναυτικών και αεροναυτικών τους υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης»*.

Για όσο καιρό η Άγκυρα εκμεταλλεύεται το θέμα της έρευνας και διάσωσης προκειμένου να διαμορφώσει την κοινή γνώμη και προκειμένου να επιτύχει τον μακρόπνοο στόχο της για ανατροπή του status quo στον χώρο του Αιγαίου, δεν πρόκειται να επιτευχθεί καμία συμφωνία με την Ελλάδα για τον καθορισμό των ζωνών ευθύνης στον επίμαχο αυτό θαλάσσιο χώρο. Δεδομένων των συνθηκών αυτών, προκειμένου η Ελλάδα να διατηρήσει τις αρμοδιότητες και την κυριαρχία της, θα πρέπει να μην φανεί καθόλου υποχωρητική αλλά ούτε και να αφήσει περιθώρια να θεωρηθεί ότι η γείτονος χώρα παρέχει αποτελεσματικότερες υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης στο χώρο του Αιγαίου. Για τον λόγο αυτόν, θα πρέπει να εξασφαλίζει την άμεση αντίδραση και άφιξη στον τόπο όπου υπάρχει ανάγκη προς επιχείρηση έρευνας και διάσωσης, την επάρκεια του απαραίτητου εξοπλισμού ως και την επιχειρησιακή επάρκεια και αποτελεσματικότητα των ενεργειών της σε όλο το Αιγαίο αλλά πόσο μάλλον και στα ανατολικά όρια του FIR Αθηνών.

Σε κάθε περίπτωση δεν πρέπει να λησμονείται ότι ο σκοπός για τον οποίο υπεγράφη η Σύμβαση του Αμβούργου είναι η προστασία της ανθρώπινης ζωής μέσω της αποτελεσματικής παροχής υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης. Τα συμβαλλόμενα, λοιπόν, κράτη θα πρέπει να εξυπηρετούν και να δρουν με γνώμονα αυτόν τον ανθρωπιστικής φύσης και ζωτικής σημασίας σκοπό και όχι να τον χρησιμοποιούν προσηματικά προς εξυπηρέτηση των γεωπολιτικών συμφερόντων τους.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

### **Ελληνική Βιβλιογραφία**

Αντάπασης Α., Γιόκαρης Α., (1995), Κώδικας Αεροπορικού Δικαίου και σχετικές ειδικές διατάξεις και Διεθνείς Συμβάσεις, Α. Σάκκουλας, Αθήνα – Κομοτηνή.

Γεωργακόπουλος Γ., (1988), Η αιγιαλίτιδα ζώνη της Ελλάδας, Αντ. Σάκκουλας, Αθήνα.

Γιόκαρης Α., Κυριακόπουλος Γ., (2013) Διεθνές Δίκαιο Εναερίου Χώρου, Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα.

Γιόκαρης Α., (1991) Οι δικαιοδοσίες του παράκτιου κράτους στον εναέριο χώρο, εθνικό και διεθνή, Α. Σάκκουλας, Αθήνα - Κομοτηνή.

Γιόκαρης Α., Σπηλιωτόπουλος Σπ., (1990) Ο τουρκικός Κανονισμός για την έρευνα και διάσωση και η αμφισβήτηση των ελληνικών αρμοδιοτήτων εντός του FIR Αθηνών, ΙΠΟΜΕ, Αθήνα.

Κοροντζής, Τ. (2015). Έρευνα και Διάσωση- Ρυθμιστικό πλαίσιο και προβλήματα εφαρμογής στο Αιγαίο και την Νοτιοανατολική Μεσόγειο. Διεθνών, Ευρωπαϊκών και Περιφερειακών Σπουδών, Πάντειο Πανεπιστήμιο Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών, Αθήνα.

Μακρής Β., (2002) Έρευνα και Διάσωση στο Αιγαίο, Σημείωμα διά ενημέρωση της Ιεραρχίας ΓΕΕΘΑ, ΓΕΕΘΑ/Γραφείο Νομικού Συμβούλου.

Παζαρτζή Φ., (2003), Διαδικαστικές προσεγγίσεις για την επίλυση των ελληνοτουρκικών διενέξεων, στο ΑΙΓΑΙΟ Εξελίξεις και προοπτικές επίλυσης των. Ελληνοτουρκικών διενέξεων στο Πρακτικά Ημερίδας, 3 Ιουνίου 2002, Επιμέλεια Σ. Περράκης, Αντ. Ν. Σάκκουλας, Αθήνα – Κομοτηνή.

Περράκης Στ., (1996), Ζητήματα εφαρμογής του Δικαίου της θάλασσας στο Αιγαίο. Πολιτικές διαστάσεις, στο Το Αιγαίο Πέλαγος και το νέο δίκαιο της θάλασσας, Α. Σάκκουλας, Αθήνα - Κομοτηνή.

Ρούκουνας Ε., (1982), Διεθνές Δίκαιο ΙΙ, Το κράτος και το έδαφος – Δίκαιο της Θάλασσας, Α. Σάκκουλας, Αθήνα.

Σπανός Ν., (1997), Η έρευνα και διάσωση στη θάλασσα, J και J Hellas, Πειραιάς.



Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Λιμενικό Σώμα- ΕΛ.ΑΚΤ. (2009). Προστατεύω τον εαυτό μου και τους άλλους, Αθήνα.

### **Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία**

International Chamber of Shipping. (2015). Large Scale Rescue Operations at Sea: Guidance on ensuring the safety and security of seafarers and rescued persons. European Community Shipowners' Associations.

Papanicolopulu Irini, (2017), The duty to rescue at sea, in peacetime and in war: A general overview, International Review of the Red Cross (2016), 98 (2), 491–514. War and security at sea

Xernou Maria, (2016), «When States fail to Rescue Persons in Distress in the Mediterranean: International Judicial Remedies for the Unassisted Migrants», Research Paper No 2/2016, Athens Public International Law Center

Yokaris A., (1997), The Flight Information Regions. The International legal status of the Athina FIR , A.N. Sakkoulas Publishers, Athens.

### **Ιστοσελίδες**

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

<https://www.mfa.gr/zitimata-ellinotourkikon-sheseon/>

<http://www.ellinikos-stratos.com/arthra/sar.asp>

<http://www.hcg.gr/node/89>

<http://www.consilium.europa.eu/el/press/press-releases/2016/10/06/launch-ebcg-agency/>

<https://frontex.europa.eu/about-frontex/legal-basis/>

[http://www.ubak.gov.tr/BLSM\\_WIYS/AAKKM/tr/pdf/20140310\\_110828\\_77857\\_1\\_79302.pdf](http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/AAKKM/tr/pdf/20140310_110828_77857_1_79302.pdf)

<http://www.unhcr.org/gr/wp-content/uploads/sites/10/2017/05/unhcrrescueatsea.pdf>

[http://www.imo.org/en/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-on-maritime-search-and-rescue-\(sar\).aspx](http://www.imo.org/en/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-on-maritime-search-and-rescue-(sar).aspx)

<http://www.refworld.org/cgi-bin/texis/vtx/rwmain/opendocpdf.pdf?reldoc=y&docid=487f3b042>

<http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/RadioCommunicationsAndSearchAndRescue/SearchAndRescue/Pages/SARConvention.aspx>

<https://www.mfa.gr/zitimata-ellinotourkikon-sheseon/eidikotera-keimena/aigialitidazoni-casus-belli.html>

<http://www.unhcr.org/487b47f12.pdf>