



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ**  
**Μ.Π.Σ. Δ.Ε.Σ.**

**ΕΛΛΗΝΟΤΟΥΡΚΙΚΗ ΔΙΕΝΕΞΗ**  
**ΓΙΑ ΤΟ FIR ΑΘΗΝΩΝ**

**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ**

**Π. ΛΙΑΚΟΥΡΑΣ**

**ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ**

**ΒΛΑΧΟΥ ΜΑΡΙΑ**

**ΠΕΙΡΑΙΑΣ 2010**

# ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1<sup>ο</sup></b>	8
ΕΝΑΕΡΙΟΣ ΧΩΡΟΣ	8
ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	
ICAO. ΣΥΜΒΑΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ – ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΙΣΙΩΝ ΚΑΙ	
ΣΥΜΒΑΣΗ ΣΙΚΑΓΟΥ	8
ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΡΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ ΠΤΗΣΕΩΝ FIR	9
ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗΣ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ ΠΤΗΣΕΩΝ	10
ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΑΡΜΟΔΙΑΣ ΑΡΧΗΣ	12
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2<sup>ο</sup></b>	14
ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ FIR ΑΘΗΝΩΝ	14
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3<sup>ο</sup></b>	17
ΑΜΦΙΣΒΗΤΗΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΤΟΥΡΚΙΑ ΟΡΙΩΝ ΚΑΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΩΝ	
ΤΟΥ FIR ΑΤΗ	17
ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΑΜΦΙΣΒΗΤΗΣΕΩΝ	17
ΘΕΣΕΙΣ ΤΩΝ ΔΥΟ ΚΡΑΤΩΝ	19
ΤΟΥΡΚΙΚΕΣ ΘΕΣΕΙΣ	19
ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΘΕΣΕΙΣ	20
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4<sup>ο</sup></b>	21
ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΑ ΤΟΥΡΚΙΑΣ	21
ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΑ ΕΛΛΑΔΑΣ	21
ΔΙΜΕΡΕΙΣ ΔΙΑΠΡΑΓΜΑΤΕΥΣΕΙΣ	23
ΣΧΕΔΙΟ ΠΤΗΣΗΣ – ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ – ΑΝΑΧΑΙΤΙΣΗ	28
ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ – ΑΝΑΧΑΙΤΙΣΗ	35
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5<sup>ο</sup></b>	39
ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗ	39
ΑΜΦΙΣΒΗΤΗΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΤΟΥΡΚΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟΠΕΙΡΑ ΑΣΚΗΣΗΣ	
ΣΥΝΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ	
ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΟΥ FIR ΑΤΗ	41
ΕΝΙΑΙΟΣ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	47
Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΣΤΟΝ ΕΝΙΑΙΟ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΟΥΡΑΝΟ	49
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6<sup>ο</sup></b>	51
ΤΡΟΠΟΙ ΕΠΙΛΥΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΑΦΟΡΑΣ	51
ΕΛΛΗΝΟΚΕΝΤΡΙΚΗ ΣΧΟΛΗ (ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΡΕΑΛΙΣΜΟΣ)	51
ΕΥΡΩΚΕΝΤΡΙΚΗ ΣΧΟΛΗ (ΔΙΕΘΝΙΣΜΟΣ)	52
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ	57
ΒΙΒΛΙΑ, ΜΕΛΕΤΕΣ, ΑΡΘΡΑ	60
ΕΛΛΗΝΟΓΛΩΣΣΑ	60
ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΑ	63

# Ελληνοτουρκική διένεξη για το FIR Αθηνών

## Εισαγωγή

Απόσπασμα ελληνικού ημερησίου τύπου.

«Έντονο διάβημα διαμαρτυρίας διατύπωσε χθες η Αθήνα μέσω της Ελληνικής πρεσβείας στην Άγκυρα, προς το τουρκικό υπουργείο εξωτερικών για την παραβίαση του ελληνικού εναέριου χώρου από τουρκικά μαχητικά αεροσκάφη. Συγκεκριμένα το πρωί τέσσερα τουρκικά F16, εισήλθαν στο FIR<sup>1</sup> Αθηνών από την περιοχή μεταξύ Λήμνου και Λέσβου στις 11.58 π.μ., για να εισέλθουν αργότερα (12.30μ.μ.) από την περιοχή νοτίως της Σάμου. Στο διάστημα αυτό έγινε εμπλοκή με ελληνικά αεροσκάφη αναχαίτισης».

Ανακοινώσεις σαν αυτή σχεδόν σε καθημερινή βάση, για 35 έτη μας καθηλώνουν να παρακολουθούμε την πολεμική αεροπορία σε ψυχροπολεμικές αποστολές με αναγνωρίσεις ,αναχαίτισεις εμπλοκές, ένα φαινόμενο πιθανότατα μοναδικό στον κόσμο.

Παρόμοια διαβήματα του ελληνικού ΥΠΕΞ, αποτελούν χρόνια τακτική χειρισμού παραβάσεων και παραβιάσεων του ελληνικού εναέριου χώρου, από τουρκικά μαχητικά άνευ ουδενός ουσιαστικού αποτελέσματος, από τη τουρκική πλευρά καθώς και από τη διεθνή κοινότητα, η οποία τηρεί στάση παρατηρητή στο εν λόγω χρονίζων ανεπίλυτο νομικό ζήτημα.

Παρατηρούμε την Ελλάδα μια μικρή χώρα, της νοτιοανατολικής Ευρώπης και πλήρους μέλους όλων των διεθνών οργανισμών που προάγουν την ασφάλεια και την εμπιστοσύνη στο πλαίσιο υφιστάμενων συνθηκών, να μαστίζεται οικονομικά , επί σειρά ετών, από ατέρμονες δαπάνες, ακολουθώντας ένα παιχνίδι υπεροχής, με τη γείτονα Τουρκία στους αμυντικούς εξοπλισμούς. Να αναγκάζεται να διατηρεί μια πολεμική αεροπορία υπερσύγχρονα εξοπλισμένη, εφάμιλλη μεγάλων

---

<sup>1</sup> Fly Information region.Περιοχή Πληροφόρησης Πτήσεων.

ευρωπαϊκών κρατών, με εμφανές ο ποιοτικό της πλεονέκτημα, προσπαθώντας, να εξισορροπήσει το ποσοτικό πλεονέκτημα του στρατηγικού της αντιπάλου, της Τουρκίας.

Το θέμα με το οποίο ασχολείται η συγκεκριμένη μελέτη, είναι ιστορικά βεβαρυμμένο, συναισθηματικά φορτισμένο, πολιτικά επικίνδυνο και τεχνικά περίπλοκο. Γι' αυτό απαιτείται ιδιαίτερη προσοχή και αίσθημα ευθύνης, όταν κάποιος προσπαθεί να ιχνηλατήσει, αναλύσει και προτείνει λύσεις.

Οι ζώνες στις οποίες διαχωρίζεται ο εναέριος χώρος του Αιγαίου είναι:

- Εθνικός εναέριος χώρος (EEX), είναι ο χώρος ο οποίος ορίζεται από τα όρια του εδάφους και τις αιγιαλίτιδας ζώνης 10 ν.μ. ειδικής μορφής, με πλήρες καθεστώς μόνο ως προς τον εναέριο χώρο, για την άσκηση συγκεκριμένων λειτουργιών σε θέματα αεροπορίας και της αστυνομίας της που καθιερώθηκε με το Π.Δ. της 6/18-9-1931 άρθρο 2 του Ν. 5017/1931. Η γνωστοποίηση των ορίων των 10 ν.μ. όπως ορίζεται με το προεδρικό διάταγμα του 1931 περιελήφθη στο Εγχειρίδιο Αεροναυτικών Πληροφοριών, το οποίο εκδόθηκε σύμφωνα με το Παράρτημα 15 της Σύμβασης του Σικάγου από τις αρμόδιες αρχές για την πολιτική αεροπορία (AIP Greece, vol 1, RAC 0-1.2.1).
- Περιοχή πληροφόρησης πτήσεων Αθηνών. Λειτουργική περιοχή που ιδρύθηκε σύμφωνα με το Annex 11 (Air traffic services) και τα όρια της οποίας καθορίστηκαν στην τρίτη (1952) και τέταρτη (1958) περιοχικές συσκέψεις αεροναυτιλίας Ευρώπης, ειδικότερα ανατολικά τα όρια συμπίπτουν, με τα προϋφιστάμενα ελληνοτουρκικά θαλάσσια σύνορα στο ανατολικό Αιγαίο. Η οριοθετική γραμμή διερχόμενη απ το Καστελόριζο ακολουθεί νοτιοδυτική κατεύθυνση καταλήγοντας στον 34° παράλληλο συνεχίζοντας ανεβαίνει βόρεια στον 19° Μεσημβρινό και ακολουθεί τα βόρεια βαλκανικά χερσαία σύνορα της Ελλάδος. Το

FIR Αθηνών διέπεται από τη σύμβαση του Σικάγου και του κανονισμού του ICAO.

- Η ελληνική περιοχή ευθύνης έρευνας και διάσωσης (SAR) αφορά τα αεροπορικά ατυχήματα και συμπίπτει απόλυτα με τα όρια της περιοχής του FIR Αθηνών, όπως αποφάσισε το συμβούλιο του ICAO στις 23/6/1952 και στις 15/5/1958. Το SAR διέπεται από τις συμβάσεις του ICAO και του Αμβούργου.

- Ζώνη επιχειρησιακού έλεγχου του NATO στο Αιγαίο:

Το ζήτημα του επιχειρησιακού ελέγχου του NATO έλαβε διαστάσεις το 1974 με την αποχώρηση της Ελλάδας από το στρατιωτικό σκέλος της συμμαχίας σε ένδειξη διαμαρτυρίας για τις εξελίξεις στο κυπριακό. Αφορά κατά βάση τη διοίκηση και τον έλεγχο των πολεμικών επιχειρήσεων στο Αιγαίο σε περίπτωση πολέμου με δυνάμεις εκτός του NATO, στη θάλασσα και ειδικά στον υπερκείμενο εναέριο χώρο του Αιγαίου.

Η παραγωγή ασφάλειας εκ μέρους των κυβερνήσεων προς τους λαούς είναι υποχρέωση και καθήκον τους. Οι ελληνοτουρκικές σχέσεις, ήταν είναι και θα είναι στο ορατό μέλλον, το θέμα που θα διαμορφώνει το επίπεδο ασφάλειας, στην περιοχή της νοτιοανατολικής Ευρώπης.

Οι προσπάθειες για την δημιουργία περιβάλλοντος αποδεκτής ασφάλειας, μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας, με την ενταξιακή πορεία της Τουρκίας στην Ε.Ε., την δημιουργία πλέγματος κοινών οικονομικών συμφερόντων, την εφαρμογή μέτρων οικοδόμησης εμπιστοσύνης (Μ.Ο.Ε.), το διερευνητικό διάλογο χωρίς ατζέντα, και το διάλογο μεταξύ των Α/ΓΕΕΘΑ, για τη βελτίωση των τεχνικών μέτρων, για την ασφάλεια των πτήσεων εντός του ΑΤΗ FIR, συμβάλουν στη σταθεροποίηση των πολιτικών μας σχέσεων. Ωστόσο εκτιμάται ότι, μόνο η οικονομική συνεργασία και η αποσπασματική αντιμετώπιση των ζητημάτων δε

συγκροτούν, μια ελληνική εναλλακτική στρατηγική, γιατί δεν αναιρούν την τουρκική συμπεριφορά και είναι υπό αμφισβήτηση πόση ασφάλεια μπορεί αν παράγουν<sup>2</sup>.

Ο εναέριος χώρος του Αιγαίου είναι μέρος του θέματος των ελληνοτουρκικών σχέσεων, όπου από το 1974 η Τουρκία έμπρακτα και συστηματικά αμφισβητεί<sup>3</sup>, με πτήσεις στρατιωτικών αεροσκαφών υπεράνω του Αιγαίου, τα όρια του FIR Αθηνών, και τα ελληνικά κατοχυρωμένα δικαιώματα και αρμοδιότητες<sup>4</sup>.

Η τουρκική πολιτική στο Αιγαίο, με τις καθημερινές πτήσεις στρατιωτικών αεροσκαφών, κατάφερε να δημιουργήσει μια νέα πραγματικότητα, η οποία πρέπει να λαμβάνεται υπόψη. Οι υπερπτήσεις στρατιωτικών αεροσκαφών, σε τόση μεγάλη συχνότητα, κατάφεραν να επικυρώσουν τις τουρκικές επιδιώξεις χωρίς να τους προσδώσουν νομικά ερείσματα.

Η Ελλάδα αντιμετωπίζει τις πτήσεις μαχητικών τουρκικών αεροσκαφών μέσα στο FIR ATH<sup>5</sup>, με μια επιχειρηματολογία με την έκδοση NOTAM<sup>6</sup>, διπλωματικών διαβημάτων δηλώσεων επισήμων εκπροσώπων και μια πρακτική αναγνώρισεων, αναχαίτισεων (όπου είναι αναγκαίο) που αποτυπώνεται με τον πιο καθαρό τρόπο στο παρακάτω κείμενο .

Την 1<sup>η</sup> Μαρτίου 1998 δημοσιεύθηκε επιστολή<sup>7</sup> του Έλληνα υπουργού εξωτερικών προς τον Τούρκο ομόλογο του, στην οποία μεταξύ άλλων αποτυπώνονταν και η μεθοδολογία που η Ελλάδα πρόκρινε για την επίλυση των εκκρεμοτήτων με την Τουρκία «...αντί αυτού, έχουμε υποδείξει ότι ο μόνος τρόπος προόδου, βρίσκεται στον να αποδεχτεί η Τουρκία να χειριστεί τις σχέσεις της με την Ελλάδα, μέσα στο πλαίσιο

---

<sup>2</sup> Κονσολάκης Σ. εναέριος χώρος στο Αιγαίο, Αθήνα 2007, Αναχαίτηση σ.3.

<sup>3</sup> Ροζάκης Χρήστος, Το Διεθνές Νομικό Καθεστώς του Αιγαίου και η ελληνοτουρκική κρίση, 1987 σ. 377.

<sup>4</sup> Άγγελου Γιόκαρη (Το διεθνές νομικό καθεστώς των περιοχών FIR), 1991 σ.152.

<sup>5</sup> Περιοχή πληροφοριών πτήσεων Αθηνών, λειτουργική περιοχή που ιδρύθηκε κατ'επιταγή του ANEX 11 και τα όρια του οποίου καθορίστηκαν στην 3<sup>η</sup> 1952 και 4<sup>η</sup> 1958 περιοχική σύσκεψη αεροναυτιλίας Ευρώπης.

<sup>6</sup> NOTICE to air men:έγγραφο στο οποίο αναφέρονται θέματα που αφορούν την αεροπλοΐα όπως αεροδιάδρομοι, ασκήσεις, αλλαγές σε ραδιοβοηθήματα, λειτουργία αεροδρομίων κ.λ.π.

<sup>7</sup> Εφημερίδα Το Βήμα, 1<sup>η</sup> Μαρτίου 1998.

του διεθνούς δικαίου και των συνθηκών και να δοκιμάσει την εγκυρότητα των διεκδικήσεων της, με τα νομικά μέσα τα οποία διαθέτει το διεθνές δίκαιο...».

Πρέπει πρώτα να εξετάσουμε πως νομιμοποιείται η επιχειρηματολογία μας στο διεθνές δίκαιο και τη διεθνή πρακτική στο FIR. Πόσο πιστική είναι η επιχειρηματολογία μας, ποια είναι η αρχή θέσπισης και έλεγχου τήρησης των κανόνων αέρος, για τις πτήσεις στρατιωτικών αεροσκαφών στο διεθνή εναέριο χώρο.

Οι παράμετροι του ζητήματος μπορούν να προσδιοριστούν όπως

Οι τουρκικές στρατιωτικές πτήσεις στο FIR ATH και ειδικότερα στην κατάθεση σχεδίων πτήσης από μαχητικά αεροσκάφη, εκεί πρέπει να εστιάσουμε, στην ύπαρξη και το αντικείμενο της διένεξης<sup>8</sup>.

Η επιχειρούμενη επί σειρά ετών αύξηση του ζωτικού χώρου της γείτονος με την επέκταση του ανατολικού ορίου του FIR IST στον 25 παράλληλο που ουσιαστικά οριοθετεί τη μέση γραμμή στο Αιγαίο.

Στους διαθέσιμους μηχανισμούς επίλυσης που προσφέρονται στα δύο κράτη .

Η ύπαρξη θέλησης επίλυσης και από τα 2 μέρη.

Επίσημη παρουσίαση των τουρκικών διεκδικήσεων, θέσεων και επιχειρημάτων, θα μας δώσει τη θεωρητική υποδομή για τη βέλτιστη πολιτική που θα ακολουθήσουμε στην προάσπιση των αρμοδιοτήτων μας. Τα υφιστάμενα όρια του FIR ATH, προσδιορίζουν και τα όρια της «περιοχής έρευνας και διάσωσης» SAR ATH.

Γιατί οι Τούρκοι με τον τουρκικό κανονισμό έρευνας και διάσωσης, αλλά και έμπρακτα τα αμφισβητούν;

Γιατί οι αρμόδιοι του ΕΚΣΕΔ<sup>9</sup> δηλώνουν ότι πρέπει στο τόπο του ατυχήματος πρέπει να φθάνουν πρώτοι;

---

<sup>8</sup> Αλέξης Ηρακλείδης(Άσπονδοι Γείτονες) σ. 375.

<sup>9</sup> Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης.

όχι μόνο γιατί πρέπει να σώζουν ανθρώπινες ζωές αλλά γιατί πρέπει να αποδεικνύουν την επιχειρησιακή τους ετοιμότητα και επάρκεια σε ένα χώρο που τον θεωρούν ζώνη ευθύνης τους

Ποια προβλέπεται, να είναι η θέση την Ελλάδα, στον ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό; Πώς θα εξελιχθεί, μια από τις μεγαλύτερες προκλήσεις του ΕΕΟ, η ανάμειξη του στρατιωτικού περιβάλλοντος σε αυτή την πρωτοβουλία; Πώς οι στρατιωτικές αρχές θα συνεργαστούν στο σύστημα<sup>10</sup> «ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου» (Flexible Use of Airspace FUA); Εξασφαλίζονται τα όρια του FIR<sup>11</sup> και SAR<sup>12</sup> Αθηνών; Στα πλαίσια του ενιαίου ΕΕΟ πώς θα εξελιχτεί, το θέμα των σχεδίων πτήσης, από τα στρατιωτικά αεροσκάφη;

Ποια ανταπόκριση βρίσκουμε, όταν διατυπώνουμε διαμαρτυρίες, στα διεθνή Fora (NATO EE ICAO) για τις παραβιάσεις του FIR ATH από τουρκικά στρατιωτικά αεροσκάφη;

Οι συνεχείς γνώσεις και εμπειρίες, οι οποίες θα δυναμώνουν τις θέσεις μας και την ικανοποιητική επάρκεια αυτών, σε συνδυασμό με την αναζήτηση της ουσίας του προβλήματος και τους παράγοντες που τροφοδοτούν την αντιπαλότητα και την κρίση, στις σχέσεις των δύο κρατών, θα βοηθήσουν στην απεμπλοκή της άκρως επικίνδυνης κατάστασης στο FIR ATH.

Ωστόσο σε κάθε περίπτωση, έναντι στην έντονη στρατιωτική παρέμβαση της Τουρκίας, στον εναέριο χώρο του Αιγαίου, είναι αναγκαίο, η αποτρεπτική ισχύς τη ελληνικής πολεμικής αεροπορίας σε συνδυασμό με την απαιτούμενη πολιτική βούληση, να είναι ιδιαίτερα εμφανής.

Η συγκεκριμένη εργασία βασίζεται σε πρωτογενείς πηγές μετά από έρευνα που έκανα στις αρμόδιες υπηρεσίες για το FIR στο Υπουργείο Εξωτερικών, Α4 Υπηρεσία Τουρκίας, Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας

---

<sup>10</sup> Μαριάνθη Κλάδη (θέματα δικαίου του εναερίου χώρου) σ.157.

<sup>11</sup> Γιόκαρης Άγγελος(διεθνές δίκαιο εναερίου χώρου-διαστήματος) σ.153.

<sup>12</sup> Αδάμ Κ. (Οι ουρανοί δεν είναι και τόσο δικοί μας), Ελευθεροτυπία 19.11.05 .



ΥΠΑ, Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας Διάσωσης ΕΚΣΕΔ στο Λιμενικό και ειδικότερα στο αεροπορικό τμήμα του Γενικού Επιτελείου Αεροπορίας.

Θα ήθελα να ευχαριστήσω πρώτα το καθηγητή μου Πέτρο Λιάκουρα για τη βοήθειά του , τον Σμήναρχο [ε.α] Στέλιο Κονσολάκη για το χρόνο και τις γνώσεις του που μου διέθεσε, την Ευδοκία Φουρνατζοπούλου από το Α4 τμήμα του Υπουργείου Εξωτερικών για τις σημαντικές πληροφορίες που πρόθυμα μου έδωσε , από την ΥΠΑ το επιτελικό προσωπικό Διεύθυνση Εναέριας Κυκλοφορίας Τμήμα Οργάνωσης Εναέριου Χώρου και ειδικότερα την Εφη Φουντά ,ευχαριστώ στον Διοικητή του Αεροπορικού τμήματος του ΕΚΣΕΔ Κυριάκο Δημητράκουλα όπως επίσης τον Ναύαρχο [ ε .α] Παναγιώτη Γαλάνη.

## Κεφάλαιο 1<sup>ο</sup>

### Εναέριος χώρος

#### *Διεθνής οργανισμός πολιτικής αεροπορίας ICAO Συμβατικό δίκαιο-Σύμβαση Παρισίων και Σύμβαση Σικάγου*

Με τη λήξη του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου η διεθνής κοινότητα αναγκάστηκε να θεσπίσει κανόνες εναέρια κυκλοφορίας, λόγω ραγδαίας ανάπτυξης των αερομεταφορών.

Μέχρι τότε, ίσχυε, η διεθνής πολυμερής Σύμβαση των Παρισίων (13 Οκτωβρίου 1919) για τη ρύθμιση της Εναέριας κυκλοφορίας.

Άλλες συμβάσεις ήταν η Ιβηρο-αμερικανική Σύμβαση της Μαδρίτης (1926), η Παναμερικανική Σύμβαση της Αβάνας (1928) και το Βαλκανικό Σύμφωνο (Ελλάδα, Ρουμανία, Τουρκία, Γιουγκοσλαβία), Σύμβαση Βουκουρεστίου 24-1-1936 για την εναέρια κυκλοφορία.

Ο καταστατικός χάρτης των διεθνών αεροεπικοινωνιών, υπογράφεται το 1944 και είναι η Σύμβαση του Σικάγου, στην οποία συμπεριλαμβάνονται και 17 παραρτήματα, τα οποία ρυθμίζουν τα πρακτικά προβλήματα κυκλοφορίας και μεταφορών.

Η σύμβαση του Σικάγου ιδρύει, το 1944 τον Διεθνή Οργανισμό Αεροπορίας «International Civil Aviation Organization» με έδρα το Μόντρεαλ, ο οποίος ανέλαβε τη χαραγή των εναέριων διαδρόμων εντός των οποίων θα είναι υποχρεωμένοι να κινούνται τα αεροπλάνα.

## Περιοχές πληροφόρησης πτήσεων FIR

Ο ICAO και η σύμβαση του Σικάγο, χωρίζουν το σύνολο της υδρογείου, σε περιοχές πληροφόρησης πτήσεων(FIR) ακόμη και τους ωκεανούς και του δύο πόλους, παγκόσμια αυτή χαρτογράφηση σε περιοχές αρμοδιότητας έχει στόχο την ασφάλεια των πτήσεων. Ο εθνικός και διεθνής εναέριος χώρος έχει χωριστεί σε εννέα<sup>13</sup> περιοχές αεροναυτιλίας<sup>14</sup> (Ευρώπης<sup>15</sup>, Μέσης Ανατολής<sup>16</sup>, Ασίας / Ειρηνικού<sup>17</sup> Αφρικής, Λατινικής Αμερικής και Καραϊβικής<sup>18</sup>, Νότιας Αμερικής, Βόριου Ατλαντικού και Βορειοαμερικανικής περιοχής<sup>19</sup>), κάθε περιοχή περιλαμβάνει περιοχές πληροφόρησης πτήσεων (FIRs), η διαχείριση των οποίων αναλαμβάνουν γειτονικά κράτη, τα οποία είναι υπεύθυνα για την ασφαλή πτήση πολιτικών και στρατιωτικών αεροσκαφών.

Σύμφωνα με το παράρτημα 11 (Annex 11 Chapter 1 Definitions) Περιοχή Πληροφόρησης Πτήσεων (FIR) είναι μια εναέρια περιοχή περιορισμένης έκτασης, μέσα στην οποία παρέχονται υπηρεσίες εναέρια κυκλοφορίας και υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης. Η σύμβαση του Σικάγου διέπει το καθεστώς των περιοχών πληροφόρησης πτήσεων FIR και ειδικότερα τα παραρτήματα 11 και 2 σε συνδυασμό με τους εθνικούς κανονισμούς οι οποίοι πρέπει να είναι σε αρμονία τόσο με τις διατάξεις της σύμβασης του Σικάγου, όσο και με τους αεροναυτικούς κανονισμούς που εκδίδει με τη μορφή παραρτημάτων ο ICAO. Οι συστάσεις περιοχικών διασκέψεων αεροναυτιλίας (RAN Meetings) και οι περιοχικές συμφωνίες αεροναυτιλίας μετά από έγκριση του ICAO παρ. 11 και 2 (2.1.2 Note 1), προσδιορίζουν και οριοθετούν τη διαχείριση και τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας.

<sup>13</sup> Κλάδη Μαριάνθη (θέματα δικαίου του εναερίου χώρου)σ.131

<sup>14</sup> <http://www.natiosencyclopedia.com>

<sup>15</sup> «Air Navigaiton Plan, European Regions» ICAO Doc 7754 <http://www.vzlu.cz/aplicacc/icao.htm>

<sup>16</sup> Air Navigation Plan Middle East Region, ICAO,Doc 9708 *ibid*.

<sup>17</sup> Air Navigation Plan Africa-Indian Ocean Region, ICAO, Doc 7474.

<sup>18</sup> Air Navigation Plan Caribbean and South American Regions,ICAO,Doc 8733.

<sup>19</sup> Air Navigation Plan-North Atlantic, North American and Pacific Regions ICAO 8755.

Τα FIRs περιλαμβάνουν, εθνικό εναέριο χώρο, ή μέρος διεθνούς εναερίου χώρου και εθνικού (Annex 11,21.3). Σε κάθε FIR παρέχονται από την αρμόδια αρχή υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας (Annex 11,213) Για ασφαλή διακίνηση σύμφωνα με το παράρτημα 11 (22. Objectives for the air traffic services). Η αρμόδια αρχή εντός των FIRs, ασκεί έλεγχο εναερίου κυκλοφορίας, παρέχει πληροφορίες πτήσης, έρευνας και διάσωσης για αεροσκάφη, που βρίσκονται σε κίνδυνο. Το παράρτημα 11 της σύμβασης του Σικάγο (Annex 11 Air Traffic Services) και το παράρτημα 2 (Annex 2 Rules of the air<sup>20</sup>) καθορίζουν την εφαρμογή των διαδικασιών παροχής υπηρεσιών εναερίου κυκλοφορίας «κανόνες αέρος και υπηρεσίες εναερίου κυκλοφορίας» ( Procedures of the air navigation services) Rules of the air and air traffic services, PANS-RAC ICAO Doc 4444 και στις Περιοχικές Συμπληρωματικές Διαδικασίες (Regional Supplementary Procedures-Rules of the air and air traffic services) SUPPS ICAO Doc 7030, όπως αυτές του ευρωπαϊκού σχεδίου αεροναυτιλίας (air navigation plan, European region, ICAO Doc 7754).

### **Κριτήρια οριοθέτησης περιοχών πληροφόρησης πτήσεων**

Η οριοθέτηση των περιοχών FIR γίνεται με βάση τεχνικά και λειτουργικά κριτήρια ώστε να εξασφαλίζεται η μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα κατά την άσκηση του ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας ( Annex 11,2.9). Ο προσδιορισμός των περιοχών FIR και των ορίων τους πραγματοποιείται συγκεκριμένα στο πλαίσιο των περιοχικών διασκέψεων αεροναυτιλίας (RAN Meetings) με απόφαση του συμβουλίου του ICAO στη βάση διεθνών συμφωνιών, των περιοχικών συμφωνιών αεροναυτιλίας (Regional Air Navigation Agreements) , (Annex 11,2.1.2 και Annex 2,2.1.2). Οι περιοχικές συμφωνίες

---

<sup>20</sup> Γιόκαρης Α. διεθνές δίκαιο εναερίου χώρου διαστήματος, σ.65

αεροναυτιλίας σύμφωνα με το παράρτημα 11 και 2 (2.1.2,Note 1), αναφέρονται σε συμφωνίες που εγκρίνονται από το συμβούλιο του ICAO στη βάση, καταρχήν σχετικής σύστασης μιας περιοχικής διάσκεψης αεροναυτιλίας. Το κράτος και η αρμόδια ATS Αρχή που έχει την ευθύνη και τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας της περιοχής FIR, οφείλουν να παρέχουν υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας σύμφωνα με τους αντικειμενικούς στόχους του παρατήματος 11 για την ασφαλή και κανονική διακίνηση όλων των αεροσκαφών πολιτικών και στρατιωτικών καθώς και την έρευνα και διάσωση των αεροσκαφών μέσα στη συγκεκριμένη περιοχή.

Η σύμβαση του Σικάγο στα άρθρα 49 και 54 καθορίζει τις αρμοδιότητες της γενικής συνέλευσης και του συμβουλίου του ICAO με τα παραρτήματα 2 και 11 καθορίζεται η εξουσία και η αρμοδιότητα του ICAO για τον προσδιορισμό περιοχών FIRs, των ορίων τους «και της αρμόδιας αρχής». Επίσης με τις ίδιες διατάξεις καθορίζεται η δικαιοδοσία του συμβουλίου του ICAO, για την κατάτμηση του συνολικού εναερίου χώρου της υδρογείου σε περιοχές αεροναυτιλίας. Κάθε μια περιλαμβάνει ένα συγκεκριμένο αριθμό FIRs η οριοθέτηση κάθε περιοχής αεροναυτιλίας γίνεται με απόφαση του συμβουλίου από την επιτροπή αεροναυτιλίας (Air Navigation Commission ANC) και τη γραμματεία του ICAO.

Σε κάθε περιοχή αεροναυτιλίας συνέρχεται, η μικτή αρμοδιότητα του συμβουλίου, της επιτροπής αεροναυτιλίας και των περιοχικών συνδιασκέψεων αεροναυτιλίας, για να συντάξει τα περιοχικά σχέδια αεροναυτιλίας (Regional Air Navigation Plans)<sup>21</sup>.

---

<sup>21</sup> Γιόκαρης Α. διεθνές δίκαιο εναερίου χώρου και διαστήματος σ. 65.

## Ορισμός της Αρμόδιας Αρχής

Τα αεροσκάφη είτε βρίσκονται στον εναέριο χώρο, του κράτους της εθνικότητας τους, είτε στο διεθνή εναέριο χώρο ,είτε στον εθνικό εναέριο χώρο τρίτου κράτους, υπόκεινται στην δικαιοδοσία του κράτους νηολόγησής τους. Το άρθρο 12 της σύμβασης του Σικάγου, ορίζει τις αρμόδιες αρχές ευθύνης, κάθε κράτους για την εφαρμογή διεθνών αεροναυτικών κανονισμών από τα αεροσκάφη ,όπου και αν αυτά βρίσκονται. Για την εφαρμογή κανόνων αέρος του παραρτήματος 2 κεφάλαιο 1 της σύμβασης του Σικάγου, για τα αεροσκάφη, που πετούν στο διεθνή εναέριο χώρο ,αναγνωρίζεται ως ενδεδειγμένη αρχή η αρχή του κράτους νηολόγησής, ενώ για τις πτήσεις πάνω από τον εθνικό εναέριο χώρο ,είναι αρμόδια η αρχή του κράτους ,πάνω από το οποίο πετούν τα αεροπλάνα και όχι του κράτους του οποίου φέρουν τα σήματα.

Αρμόδια αρχή ATS<sup>22</sup> σύμφωνα με το παράρτημα 11 της σύμβασης του Σικάγου, υποδεικνύεται για μεν τον εθνικό εναέριο χώρο, από το κράτος που ασκεί εξουσία για δε το τμήμα του διεθνούς εναερίου χώρου, εντός περιοχής FIR από το κράτος που έχει τη δικαιοδοσία παροχής υπηρεσιών ATS. Όσο αφορά τις πτήσεις, πάνω από τμήματα της ανοιχτής θάλασσας στο παράρτημα 2 της σύμβασης διάταξη 2.1.2 σύμφωνα με το περιοχικό σχέδιο αεροναυτιλίας, εγκεκριμένο από το συμβούλιο του ICAO την ευθύνη παροχής υπηρεσιών εναερίου κυκλοφορίας, «αρμόδια αρχή ATS είναι η προσήκουσα αρχή η οποία έχει επιλέγει από το κράτος ευθύνης παροχής υπηρεσιών ATS».

Η διάταξη 2.1.2 που προστέθηκε στο παράρτημα 2 το 1972 με την τροπολογία 14 κατοχυρώνει τη μεταφορά αρμοδιοτήτων, για τις πτήσεις αεροσκαφών σε τμήματα της ανοιχτής θάλασσας από το κράτος του οποίου φέρει τα σήματα το αεροσκάφος στην αρμόδια αρχή ATS της συγκεκριμένης περιοχής FIR. Η περιφορά αρμοδιοτήτων από το κράτος

<sup>22</sup> Το παράρτημα 11 υιοθετήθηκε από το συμβούλιο του ICAO στις 18/5/1950 και τέθηκε σε ισχύ την 1/10/1950, μέχρι σήμερα έχει αναθεωρηθεί 13 φορές.

νηολόγησης στην αρμόδια αρχή ATS μιας περιοχής, FIR σκοπό έχει την ασφάλεια των πτήσεων, την ομοιόμορφη κίνηση των αεροσκαφών, εντός των διεθνών αεροδιαδρόμων, έτσι ώστε να εξασφαλίζονται οι διεθνείς αερομεταφορές. Οι αρμοδιότητες αυτές, περιορίζονται σε τεχνικά και επιχειρησιακά θέματα, γι' αυτό θεωρούνται, ότι δε διαθέτουν καμιά διακριτική ευχέρεια ,εφόσον παρέκκλιση από τους κανόνες αέρος του παραρτήματος 2 δεν επιτρέπονται. Όμως οι διατάξεις του παραρτήματος 11 παρέχουν, δικαιοδοσίες μεγάλου εύρους στον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας, σε διεθνή εναέριο χώρο εντός περιοχής FIR.

## Κεφάλαιο 2<sup>ο</sup>

### Οριοθέτηση FIR Αθηνών

Ο ICAO το 1948, βάση της σύμβασης του Σικάγου, χάραξε τους αεροδιαδρόμους του ελληνικού εναερίου χώρου και ανέθεσε τη λειτουργία τους στην υπηρεσία πολιτικής αεροπορίας (Υ.Π.Α.).

Στα πλαίσια της τρίτης (Παρίσι 1952<sup>23</sup>) και τετάρτης (Γενεύη 1958) περιοχικών συνδιασκέψεων αεροναυτιλίας Ευρώπης, έγιναν οι οριοθετήσεις των FIRs της περιοχής αεροναυτιλίας της Ευρώπης. Κατά τη διάρκεια του Second Middle East Regional Air Navigation Meeting (Istanbul October-November 1950), έγινε η οριοθέτηση των FIRs Athinaί και Istanbul.

Το final report 2.1 προς το συμβούλιο ορίζει ότι, από τη τουρκική αντιπροσωπεία και την ελληνική αντιπροσωπεία, δόθηκαν οι συντεταγμένες για την οριοθέτηση των FIRs, στο ανατολικό Αιγαίο θαλασσιών συνόρων τους, δυτικών για την Τουρκία, ανατολικών για την Ελλάδα. Οι δοθείσες συντεταγμένες συμπίπτουν απόλυτα. Το final report και η περιεχόμενη στα σημ. 21 Recommendation No 1 εγκρίθηκαν ομόφωνα από το συμβούλιο του ICAO στη συνεδρίαση της 14-12-1950. Οι συστάσεις προς το συμβούλιο ήταν ομόφωνες, συνεπώς υπήρχε και η συγκατάθεση της Τουρκίας.

Συγχρόνως με τις ίδιες αποφάσεις του συμβουλίου, οριοθετήθηκαν και οι περιοχές ευθύνης, για έρευνα και διάσωση, τα όρια των οποίων συμπίπτουν, με τα αντίστοιχα όρια των FIRs.

Στο report στο 2.6.2 προς το συμβούλιο, τη τετάρτης περιοχικής διάσκεψης αεροναυτιλίας του 1958, κατά την οριοθέτηση του FIR ATH, οι χάρτες που χρησιμοποιήθηκαν ήταν ναυτικοί που δημοσίευσε η

---

<sup>23</sup> Boroy O. Ozalp «sources of friction in greek Turkish relations, the Aegean Dispute» ELIAMEP.



Ελλάδα το 1955 που περιέχουν τα Βαλκάνια και την Ευρωπαϊκή Τουρκία και δείχνουν τα όρια του εθνικού εναέριου χώρου στα 10 ναυτικά μίλια.

Το ελληνικό FIR χαράχθηκε σύμφωνα με την τρίτη και την τέταρτη περιοχική συνδιάσκεψη αεροναυτιλίας Ευρώπης κατά μήκος, της χερσαίας γραμμής συνόρων της Ελλάδος με την Αλβανία, Γιουγκοσλαβία, Βουλγαρία, Τουρκία. Στη θαλάσσια περιοχή του ανατολικού Αιγαίου, από το Δέλτα του Έβρου έως το Καστελόριζο, ακολούθησε τη γραμμή που συμπίπτει με τα όρια της αιγιαλίτιδος ζώνης Ελλάδας-Τουρκίας. Από το Καστελόριζο η οριοθετική γραμμή ακολουθεί, νοτιοδυτική κατεύθυνση, για να καταλήξει στο 34° Παράλληλο, από εκεί κατευθύνεται δυτικά κάτω της Κρήτης, στο Λιβυκό πέλαγος και φθάνει στον 19° Μεσημβρινό, ανεβαίνει βόρεια ακολουθώντας το Μεσημβρινό αυτό, φτάνει ανοιχτά της Κέρκυρας, όπου συναντά το FIR της Ιταλίας. Από εκεί στρέφεται αριστερά στον 41° Παράλληλο στα βαλκανικά σύνορα.

Αναφορικά με το ύψος ελέγχου, το λεγόμενο κατώτερο FIR καλύπτει μια περιοχή, από τη επιφάνεια της θάλασσας ως τα 24.500 πόδια (7.500 μέτρα) και το ανώτερο FIR (UIR), από τα 24.500 πόδια ως το άπειρο. Το ελεγχόμενο εναέριο τμήμα (Controlled airspace) είναι ως τα 46.000 πόδια ή 14.000 μέτρα.

Σύμφωνα λοιπόν με τις οριοθετήσεις, που έγιναν δεκτές από το συμβούλιο του ICAO, η «αρμόδια αρχή» του FIR ATH, ανέλαβε την ευθύνη του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, για τις πτήσεις πολιτικών και στρατιωτικών αεροσκαφών, στον εθνικό και διεθνή εναέριο χώρο.

Μοναδική αρμόδια αρχή του FIR Αθηνών δηλαδή το Air Traffic Control Center (ATCC) είναι η ελληνική υπηρεσία πολιτικής αεροπορίας (Υ.Π.Α.) με επίγειο κέντρο ελέγχου της περιοχής το αεροδρόμιο Αθηνών (Ελευθέριος Βενιζέλος).

Το Δεκέμβριο του 2003 υπογράφηκε στο πλαίσιο του ICAO στο Παρίσι τελική συμφωνία (LOA) μεταξύ Ελλάδος και Τουρκίας «για την εναέρια

κυκλοφορία στο δίκτυο αεροδιαδρόμων του Αιγαίου πελάγους με την οποία δημιουργήθηκε και νέο δίκτυο αεροδιαδρόμων». Σύμφωνα με την συμφωνία αυτή το FIR Αθηνών διαθέτει 15 νέους πρόσθετους αεροδιαδρόμους σε ύψη ανώτερα και κατώτερα για την εξυπηρέτηση των αναγκών της αεροπορικής επικοινωνίας στην ελληνική επικράτεια, ειδικότερα στα νησιά του Αιγαίου.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑ

## Κεφάλαιο 3ο

### Αμφισβητήσεις από την Τουρκία ορίων και αρμοδιοτήτων του FIR ATH

#### Ιστορικό αμφισβητήσεων

Από τη δεκαετία του 1960 φάνηκε ότι το θέμα του εναερίου χώρου, θα έπαιξε σημαντικό ρόλο, στη διαμόρφωση των σχέσεων Ελλάδας Τουρκίας και συγκεκριμένα σε ότι αφορά την κυριαρχία, στον έλεγχο και τις αρμοδιότητες των δύο παράκτιων χωρών. Από το 1974 το ζήτημα έλαβε σοβαρές διαστάσεις τόσο σε διμερές, όσο και σε Νατοϊκό επίπεδο, ενταγμένο πλέον στο πλαίσιο της σταδιακά κλιμακούμενης αναθεωρητικής πολιτικής της Τουρκίας, για αμφισβήτηση του καθεστώτος του Αιγαίου.

Στις 6 Αυγούστου 1974 η Τουρκία ξεκινάει δυναμικά, την αμφισβήτηση του διεθνούς θεσμικού καθεστώτος του FIR ATH. Η αναθεωρητική της πρόθεση ,εκδηλώνεται έμπρακτα με την έκδοση της NOTAM 714, η οποία όριζε μονομερώς, τη μετατόπιση την ανατολικής οριοθετικής γραμμής του FIR ATH περίπου στη μέση του Αιγαίου στον 25° Μεσημβρινό, παράλληλα με σκοπό την τεκμηρίωση των θέσεων της, όσον αφορά τον εναέριο χώρο, του Αιγαίου η Τουρκία ξεκινά συστηματική αμφισβήτηση με πτήσεις στρατιωτικών αεροσκαφών, υπεράνω του Αιγαίου, οι οποίες συνεχίζονται μέχρι σήμερα.

Επίσης κάνει παραστάσεις για το θέμα μέσω των εκπροσώπων της σε διεθνή fora NATO, ICAO, IMO. Η Ελλάδα θεωρώντας, ότι παραβιάζεται το κατοχυρωμένο δικαίωμα της στις αρμοδιότητες, που της έχουν παραχωρηθεί από τον ICAO, αντιδρά με αποτέλεσμα να απειλείται η ασφάλεια της περιοχής. Με την άρση της NOTAM 714 από την

Τουρκία το 1980, η διαφορά που προέκυψε από την τουρκική προσπάθεια διχοτόμησης του Αιγαίου μπορεί να θεωρηθεί λήξασα. Όμως στην ουσία, δεν έχει εκλείψει εντελώς, γιατί εξακολουθεί να υφίσταται μέχρι σήμερα, η άλλη πτυχή της διαφοράς, που πηγάζει από τη τακτική των «παραβάσεων του FIR ΑΤΗ» με πτήσεις τουρκικών πολεμικών αεροσκαφών.

Η Ελλάδα ζητάει σχέδια πτήσης από τα πολεμικά αεροσκάφη της Τουρκίας, που εισέρχονται στο FIR της Αθήνας, η τουρκική πλευρά αρνείται να τα υποβάλει, με αποτέλεσμα τις αναγνωρίσεις των τουρκικών αεροσκαφών από τα ελληνικά πολεμικά αεροσκάφη και τις άκρως επικίνδυνες αναχαιτίσεις και εμπλοκές.

Οι προσπάθειες για τη δημιουργία ενός περιβάλλοντος ασφάλειας ανάμεσα στις δύο χώρες στο Αιγαίο, δεν απέδωσαν, παράλληλη την ελληνική υποστήριξη της ενταξιακής πορείας της Τουρκίας, την οικονομική συνεργασία, την εφαρμογή μέτρων οικοδόμησης εμπιστοσύνης, το διερευνητικό διάλογο χωρίς ατζέντα και πρακτικά για τα ζητήματα στο Αιγαίο με το διάλογο μεταξύ των Α/ΓΕΕΘΑ για τη βελτίωση των τεχνικών μέτρων, για την ασφάλεια των πτήσεων ,εντός του FIR ΑΤΗ. Το πρόβλημα εξακολουθεί να υφίσταται με όλους τους κινδύνους που συνεπάγεται<sup>24</sup>.

Η πολιτική της απαίτησης υποβολής σχεδίων πτήσης, για τα πολεμικά αεροσκάφη προέκυψε από τις συνεχείς παραβάσεις του ελληνικού FIR από τουρκικά μαχητικά και την ανάγκη συντονισμού μεταξύ στρατιωτικών αρχών και υπηρεσιών εναέρια κυκλοφορίας που βασίζεται στο παράρτημα 11 της σύμβασης του Σικάγου.

Από ελληνικής πλευράς είναι εμφανές μέσω των διπλωματικών διαβημάτων την έκδοση NOTAMs και ανακοινώσεων του υπουργείου εξωτερικών ότι υπάρχει μια πρακτική αναγνωρίσεων και αναχαιτίσεων. Για τις αναγνωρίσεις των τουρκικών αεροσκαφών, σύμφωνα με την

---

<sup>24</sup> Ροζάκης Α. Οι ελληνοτουρκικές σχέσεις σ. 375.

ελληνική πολεμική αεροπορία ακολουθούνται οι προβλεπόμενες διαδικασίες και οι ελάχιστες αποστάσεις προσέγγισης σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από τον ICAO ANNEX 2 κανόνες αέρος.

Το γεγονός της άρνησης των τουρκικών αεροσκαφών οδηγεί στις εμπλοκές και κατά συνέπεια σε επικίνδυνες καταστάσεις. Οι Τούρκοι ισχυρίζονται, ότι αντιδρούν επειδή οι Έλληνες πρώτοι αναλαμβάνουν επιθετική στάση, κατά τη διαδικασία της αναγνώρισης και αντιδρούν λόγω αυτοάμυνας.

Η πάγια θέση την ελληνικής πλευράς είναι ότι: είμαστε υπέρ των νόμιμων διεθνών συμφωνιών που έχουν καθορίσει το εδαφικό-εναέριο καθεστώς στην περιοχή και καλεί την Τουρκία για την επίλυση των ελληνοτουρκικών διαφορών, να κινηθεί στα πλαίσια του διεθνούς δικαίου και των συνθηκών.

### **Θέσεις των δύο κρατών**

#### **Τουρκικές θέσεις**

Το εναέριο καθεστώς του Αιγαίου, όπως αυτό έχει διαμορφωθεί από τις διεθνείς συμφωνίες, δεν ικανοποιεί τα συμφέροντα της Τουρκίας.

Το Αιγαίο είναι περιοχή, όπου έχουν έννομα δικαιώματα ως παράκτια κράτη και η Ελλάδα και η Τουρκία ,τα οποία έννομα συμφέροντα άπτονται της εθνικής ασφάλειας και οικονομίας.

Χρησιμοποιώντας καταχρηστικά τα δικαιώματα της, η Ελλάδα στο Αιγαίο, προσπαθεί να εμφανίσει το Αιγαίο σαν ελληνική λίμνη, όπως η απαίτηση κατάθεση σχεδίου πτήσης εντός του FIR ATH.

Δεν υπάρχει συμφωνημένη, συνοριακή γραμμή Ελλάδας- Τουρκίας στο ανατολικό Αιγαίο<sup>25</sup>.

### Ελληνικές θέσεις

Το υπάρχον status quo στον εναέριο χώρο του Αιγαίου, θεωρείται ικανοποιητικό από την ελληνική πλευρά και δε δέχεται ότι υπάρχει ζήτημα εναερίου χώρου και συνεπώς ζήτημα για το FIR ATH.

➤ Οι ελληνικές θέσεις είναι<sup>26</sup>:

Προκειμένου να διασφαλιστεί η ασφάλεια των πτήσεων της πολιτικής αεροπορίας, απαιτείται πολιτικο-στρατιωτικός συντονισμός και ως εκ τούτου η σύμβαση του Σικάγο εφαρμόζεται και στα κρατικά αεροσκάφη.

Είναι υποχρεωμένα εκτός των πολιτικών και τα στρατιωτικά αεροσκάφη, να καταθέτουν σχέδια πτήσης για την ασφάλεια της αεροπλοΐας και για λόγους έρευνας και διάσωσης.

Το εδαφικό καθεστώς του ανατολικού Αιγαίου το οποίο καθορίζει και τα ανατολικά όρια του FIR ATH είναι καταγεγραμμένο στις υπάρχουσες διεθνείς συμφωνίες. Τα σύνορα Ελλάδας-Τουρκίας προσδιορίζονται, από διεθνείς συνθήκες (Εβρος Δωδεκάνησα) και όπου δεν υπάρχουν συμφωνίες-συνθήκες ακολουθείται η μέση γραμμή<sup>27</sup>.

---

<sup>25</sup> Turkish Statement 18 Apr 02 DG 02 Main Planning Conference.

<sup>26</sup> Πρακτικά συσκέψεων σχεδίασης ασκήσεων NATO και συσκέψεων NATMC (NATO AIR TRAFFICMANAGMENT COMMITTEE)

<sup>27</sup> Μαριάνθη Κλάδη, Θέματα εναερίου χώρου σ.155.

## Κεφάλαιο 4ο

### Επιχειρήματα Τουρκίας

Μετά το 1974, η Τουρκία εκφράζει τη δυσαρέσκεια της, για το υπάρχον εδαφικό, θαλάσσιο και εναέριο καθεστώς, το οποίο έχουν διαμορφώσει διεθνείς συμφωνίες και υφίσταται από τα μέσα του προηγούμενου αιώνα. Η Τουρκία στα πλαίσια της μεγαλοϊδεατικής και αναθεωρητικής της πολιτικής, ισχυρίζεται ότι το υπάρχον καθεστώς στο Αιγαίο, το αποδέχτηκε το 1952, γιατί οι σχέσεις μεταξύ των δύο κρατών ήταν τότε πολύ φιλικές.

Από το 1974 και έπειτα, η Άγκυρα, ισχυρίζεται ότι η Ελλάδα συστηματικά και σκόπιμα «παρερμηνεύει» τη διεθνή αρμοδιότητα, που της έχει εκχωρηθεί από τη διεθνή κοινότητα και έχει αποπειραθεί να μεταβάλει το απλό διαχωριστικό και διεκπεραιωτικό δικαίωμα της σε κάθε δικαίωμα κυριαρχίας στον εναέριο χώρο του Αιγαίου<sup>28</sup>. Η Ελλάδα εκλαμβάνοντας τα όρια ζώνης ευθύνης της<sup>29</sup>, ως ανατολικά της εναέρια σύνορα με την Τουρκία, αυτό βέβαια είναι προς συμφέρον της μιας και ο εναέριος χώρος υπό το FIR ATH, είναι πολύ ευρύτερος και από τα δέκα ναυτικά μίλια της «παράνομης ελληνικής κυριαρχίας» στον εναέριο χώρο<sup>30</sup>.

### Επιχειρήματα Ελλάδας

Η Ελλάδα, αρνείται κατηγορηματικά τις προτάσεις αναδιάταξης του FIR ATH το οποίο είναι νόμιμα θεσμοθετημένο με αποφάσεις του ICAO

<sup>28</sup> Ηρακλείδης, Άσπονδοι Γείτονες σ.373.

<sup>29</sup> Η Τουρκία επικαλείται την απόφαση A2311 που υιοθετήθηκε από τη συνέλευση του ICAO στις 16 Σεπτεμβρίου έως 7 Οκτωβρίου 1980.

<sup>30</sup> Δηλώσεις Τούρκου στρατηγού Yasar Buyukanit στη Θεσσαλονίκη, Το Βήμα 22/4/2007.

κατά της περιοχικής συνδιάσκεψης των Παρισίων 1952 και της Γενεύης 1958 για την Πολιτική Αεροπορία καθορίστηκαν τα όρια του FIR ΑΤΗ με βάση τα εξωτερικά όρια της αιγιαλίτιδας ζώνης και του εναέριου χώρου, που έχει τηρήσει πιστά τις προδιαγραφές του, χωρίς να έχει ποτέ επιδιώξει να καταχραστεί τη διεθνή αρμοδιότητά της. Την αρμοδιότητα αυτή της την έχει αποδώσει ο οργανισμός, όπως επίσης η Τουρκία και αποδέχτηκε και δε διαμαρτυρήθηκε ποτέ στο παρελθόν, για τη λειτουργία καθεστώς και μάλιστα για πάρα πολλά χρόνια συνέβαλε ενεργητικά στην παγίωση του<sup>31</sup>. Η Ελλάδα δε μπορεί να αποδεχτεί το ενδεχόμενο της διαίρεσης της κυριαρχίας και επικοινωνίας που συνεπάγεται, η προτεινόμενη διχοτόμηση του αιγιακού εναέριου χώρου<sup>32</sup>. Κάτι τέτοιο θα είχε ως συνέπεια, ότι οι εθνικές εσωτερικές πτήσεις μεταξύ της ηπειρωτικής Ελλάδας και των νησιών, θα έπρεπε να ζητούν την άδεια του τουρκικού κέντρου, για να πραγματοποιηθούν, όταν θα γινόταν ο διαμοιρασμός του εναέριου χώρου του Αιγαίου<sup>33</sup>. Αυτό πρακτικά σημαίνει ότι η Ελλάδα χάνει την κυριαρχία της στο ανατολικό Αιγαίο.

Τα σύνορα μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας προσδιορίζονται από διεθνείς συνθήκες (Εβρος, Δωδεκάνησα) και όπου δεν υπάρχουν σύμφωνες συνθήκες, τότε ακολουθείται η βασική αρχή της «μέσης γραμμής».

Στο NATO ειδικά σε ότι αφορά τον επιχειρησιακό έλεγχο, θεωρούμε ότι, μόνο η δομή των FIRs μπορεί και πρέπει να ακολουθηθεί προκειμένου να δημιουργηθούν, οι περιοχές εναέριου επιχειρησιακού ελέγχου στη περιοχή του<sup>34</sup>.

---

<sup>31</sup> Μαριάνθη Κλάδη, Θέματα Δικαίου του εναέριου χώρου σ. 157.

<sup>32</sup> Ροζάκης, Οι ελληνοτουρκικές σχέσεις σ. 389.

<sup>33</sup> Ροζάκης, Οι ελληνοτουρκικές σχέσεις σ.387

<sup>34</sup> Τη θέση αυτή υποστηρίζουν και οι υπόλοιπες χώρες της Ν.Πτέρυγας του NATO εκτός Τουρκίας, air policing plan, AFSOUTH 1999.



## Διμερείς διαπραγματεύσεις

Το κλείσιμο του Αιγαίου στις διεθνείς αεροσυγκοινωνίες κινητοποίησε τα κράτη που είχαν συμφέροντα στην αεροπλοΐα της περιοχής και μαζί με τις ελληνικές διαμαρτυρίες, για την τακτική των Τούρκων έφεραν το θέμα στους αρμόδιους διεθνείς οργανισμούς. Παρόλη την έντονη δραστηριότητα του ICAO για συμβιβασμό των δύο μερών, προκειμένου να αρθούν οι NOTAM Τουρκίας Ελλάδας δεν υπήρξε αποτέλεσμα ούτε στην έδρα του οργανισμού, ούτε στις πρωτεύουσες των κρατών<sup>35</sup>. Το ίδιο αποτέλεσμα είχαν και οι προσπάθειες των ενδιαφερομένων κρατών όπως της Γερμανίας. Έτσι οι πτήσεις Ελλάδας Τουρκίας, που διεκόπησαν γίνονταν με εναλλακτικά δαπανηρά δρομολόγια, παρακάμπτοντας το Αιγαίο, ενώ ο ICAO ζήτησε την επίλυση της διαφοράς με διμερείς συνομιλίες. Το Μάιο του 1975 με το γνωστό ανακοινωθέν των Βρυξελλών<sup>36</sup> η ελληνική κυβέρνηση συμφώνησε, να αρχίσει διαπραγματεύσεις με την Τουρκία, για τον εναέριο χώρο του Αιγαίου. Στην Άγκυρα τον Ιούνιο του 1975 η Τουρκία παρουσιάζει τα αιτήματα της σε σχέση με τον εναέριο χώρο του Αιγαίου.

1. Επέκταση του δυτικού ορίου του FIR της Ισταμπούλ στον 25° παράλληλο στη μέση του Αιγαίου.
2. Αμφισβήτηση του πλάτους δέκα ναυτικών μιλίων του εθνικού εναερίου χώρου.
3. Ελευθερία της Τουρκικής πολεμικής αεροπορίας για ασκήσεις στο Αιγαίο σε χώρους ,μέσα στο ελληνικό FIR.
4. Τα τουρκικά πολεμικά αεροπλάνα να μην υποβάλλουν σχέδια πτήσης όταν εισέρχονται στο ελληνικό FIR.
5. Το αεροδρόμιο της Λήμνου<sup>37</sup> να μειώσει την τερματική του περιοχή.

<sup>35</sup> Ροζάκης , Οι ελληνοτουρκικές σχέσεις,σ.378

<sup>36</sup> Ροζάκης , Οι ελληνοτουρκικές σχέσεις,284

<sup>37</sup> Ηρεκλίδης, Άσπονδοι Γείτονες, σ. 375.

6. Να υπάρχει μόνιμη μικτή ελληνοτουρκική επιτροπή εμπειρογνομόνων.

Στην περίοδο 1975-1981, συναντήθηκαν οι επίσημες διαπραγματευτικές ομάδες των δύο χωρών, τις οποίες αποτελούσαν εμπειρογνώμονες, επικεφαλείς των οποίων ήσαν πρέσβεις. Γενικοί γραμματείς των υπουργείων εξωτερικών συναντήθηκαν εννέα φορές καθώς και οι υπουργοί εξωτερικών επίσης οι πρωθυπουργοί είχαν αρκετές συναντήσεις για το θέμα. Όλες οι συνομιλίες οδηγούνται σε αδιέξοδο, ασυμφωνίες, αναβολές συναντήσεων, προκλητικότητα των Τούρκων, αποφάσεις ανατρέπονται και θέματα που έχουν λυθεί επανέρχονται για διαπραγμάτευση.

Το 1980 αρχίζει να διαφαίνεται μια σύγκλιση απόψεων και έτσι η ελληνική αντιπροσωπεία δέχεται, να μειώσει την έκταση του τερματικού του αεροδρομίου της Λήμνου. Από 3.000 σε 1.382 τετραγωνικά μίλια, σαν ένδειξη καλής θέλησης προς την Τουρκία, ικανοποιώντας το πάγιο αυτό αίτημα της, για διευκόλυνση των πτήσεων στον διεθνή εναέριο χώρο της περιοχής. Μετά τον όγδοο κύκλο διαπραγματεύσεων οι υπουργοί εξωτερικών, εξέδωσαν κοινό ανακοινωθέν<sup>38</sup> «συμφωνήθηκε πως οι αρμόδιες υπηρεσίες εναέρια κυκλοφορίας Ελλάδας και Τουρκίας, θα έλθουν σε επαφή εντός διμήνου, για να συζητήσουν μια συμφωνητική επιστολή, σχετικά με την ανταλλαγή πτητικών πληροφοριών, εντός των διαδρόμων υπηρεσίας εναέριας κυκλοφορίας μεταξύ των κέντρων ελέγχου ».

Στις 22 Φεβρουαρίου του 1980 μετά τη συνάντηση των γενικών γραμματέων, των υπουργείων εξωτερικών Β. Θεοδωρόπουλου και Ο. Yigit η Τουρκία προχωράει στην ακύρωση της NOTAM 714, με τη NOTAM 211 και ακολουθεί η Ελλάδα με τη NOTAM 267 και ακυρώνει την 1157 με την οποία είχε διακόψει τις εναέριας επικοινωνίες πάνω από το Αιγαίο. Οι τουρκικές όμως διεκδικήσεις, για τον εναέριο χώρο του

---

<sup>38</sup> Ροζάκης Οι ελληνοτουρκικές σχέσεις,σ381

Αιγαίου και την τροποποίηση του, απεικονίζονται στη δήλωση του Τούρκου υπουργού εξωτερικών H. Erkmén «η ακύρωση των περιορισμών, σχετικά με τον εναέριο χώρο του Αιγαίου ο οποίος άνοιξε και πάλι, για τις αεροσυγκοινωνίες που είχαν απαγορευθεί από το 1974 δεν είναι η πρώτη μιας σειράς παραχωρήσεων από την Τουρκία προς την Ελλάδα, απλώς αποσύραμε ένα μέτρο που είχε καταστεί άχρηστο. Επιπλέον οι περιορισμοί μπορούν να επιβληθούν και πάλι αν υπάρξει ανάγκη. Η Τουρκία ζητά μια νέα πράξη πραγμάτων, η οποία θα καθορίσει τα ελληνικά και τα τουρκικά δικαιώματα, αποδεκτά και από τις δύο πλευρές στον αέρα και στη θάλασσα, που ορίζουν τις δύο χώρες-μέλη του NATO» λίγο μετά συνέχισε πάνω στο ίδιο θέμα «ήταν ένα θετικό βήμα και επίδειξη καλής θέλησης εκ μέρους της Τουρκίας. Αυτό όμως δεν σημαίνει, ότι η Τουρκία παραιτείται από οποιοδήποτε δικαίωμα της στον εναέριο, στο θαλάσσιο χώρο και την υφαλοκρηπίδα του Αιγαίου». Έκτοτε οι Τούρκοι εξακολουθούν τις παραβιάσεις μετά το άνοιγμα των αεροδιαδρόμων του Αιγαίου παρότι έχουν δεχθεί τις τροποποιήσεις, που ζητούσαν στα ύψη και τα όρια των αεροδιαδρόμων από τους Έλληνες για τη διευκόλυνση των τουρκικών πολεμικών αεροσκαφών.

Είναι προφανές, ότι οι στόχοι τους είναι πολύ μεγαλύτεροι και αποσκοπούν, στη γενική αναδιάταξη και ανακατανομή του εναέριου χώρου του Αιγαίου. Στις 28 Σεπτεμβρίου 1981 στη Νέα Υόρκη, πραγματοποιείται η συνάντηση των υπουργών εξωτερικών των δύο χωρών, όπου έγινε ανταλλαγή απόψεων για το θέμα. Τον Οκτώβριο του ίδιου έτους, διακόπτεται κάθε διαπραγμάτευση για το θέμα, παρόλα αυτά οι τουρκικές διεκδικήσεις και παραβιάσεις συνεχίζονται αυξανόμενες στο FIR.

Όταν ο ICAO ζήτησε ο αεροδιάδρομος G18 (άξονας βορρά-νότου) να μεταφερθεί προς ανατολάς, για την ασφάλεια των πτήσεων από την Ελλάδα και τη Γιουγκοσλαβία, όπως αυτό έγινε δεκτό στις 9 Ιουλίου

1981 η Τουρκία το 1984 με αιτιολογικό, ότι παρεμποδίζονται οι πτήσεις των στρατιωτικών αεροσκαφών στο βόρειο Αιγαίο, ζήτησε από τον ICAO, την παράκαμψη της Λήμνου από τον G18 αεροδιάδρομο και το αίτημά της έγινε δεκτό. Η Ελλάδα δέχτηκε την απόφαση του ICAO, ωστόσο ζήτησε προσωρινή χρήση, του παλαιού αεροδιαδρόμου σε ώρες που ο G18 δεν θα είναι ανοιχτός ο οποίος περνούσε πάνω από την Λήμνο.

Το συμβούλιο του ICAO στις 22-3- 1985 κάνει δεκτό το ελληνικό αίτημα, με την παράγραφο B2 της 114/15 απόφασης.

Ο ICAO με την NOTAM A18 στις 6 Ιουνίου 1986, ενέκρινε τον G60, η Τουρκία πάλι διαμαρτυρήθηκε και απείλησε ότι θα απαγόρευε πτήσεις στο G18 στο τμήμα που περνούσε πάνω από το έδαφός της και δεν δεχόταν πτήσεις από το J60. Δεν πραγματοποίησε τις απειλές της, γιατί βρέθηκε μπροστά στην αντίδραση του ICAO για την απαγόρευση των πτήσεων στο G18.

Τον Ιούνιο του 1986 η Βουλγαρία και η Ρουμανία ζήτησαν από τη σύνοδο του ICAO τη χάραξη ενός αεροδιαδρόμου, που θα ξεκινούσε από τη Σόφια, θα περνούσε από την Καβάλα, την Λήμνο και θα κατέληγε στη Ρόδο μέσα στο ελληνικό FIR. Για άλλη μια φορά η Τουρκία αντέδρασε με αιτιολογικό, τη παρεμπόδιση της κίνησης των στρατιωτικών της αεροσκαφών και έθεσε το δικό της σχέδιο δηλαδή να περνάει ο αεροδιάδρομος από Αλεξανδρούπολη και Σμύρνη ή να παραμείνει έτσι με μόνη αλλαγή την παράκαμψη της Λήμνου ( πρόταση EIGL).

Η ενέργεια αυτή δείχνει την παρέμβαση της Τουρκίας στο ελληνικό FIR και αμφισβήτηση της ελληνικής κυριαρχίας στη περιοχή της Λήμνου και προσπάθεια παρέμβασης στις εσωτερικές διαδρομές οι οποίες δεν μπορούν να γίνονται αντικείμενο διαπραγμάτευσης ανάμεσα σε Ελλάδα και Τουρκία.

Στην άτυπη σύνοδο 3-4-1986 περιοχικού γραφείου Ευρώπης, η Τουρκία επανήλθε με νέα πρόταση Vakarel-Alexandroupolis/Izmir-Rodos, εκεί η

Ελλάδα αποδέχτηκε τη δοκιμαστική λειτουργία του Β7 (Λήμνος) και τη διαδρομή που πρότεινε ο EIGL (δυτικά της Λήμνου) ως ένδειξη καλής θέλησης.

Στη συνάντηση Ελλήνων και Βουλγάρων τεχνικών ΥΠΑ στη Σόφια 26-27.2-1987 υπήρξε συμφωνία, από κοινού απόρριψης της τουρκικής εναλλακτικής λύσης Vakarel-Alexandroupolis/Izmir-Rodos.

Στην επόμενη άτυπο σύνοδο του περιοχικού γραφείου του ICAO αφού διαπιστώθηκε αδυναμία εξεύρεσης λύσης του προβλήματος, αποφασίστηκε:

1. Η παραπομπή του θέματος στην επιτροπή αεροναυτιλίας και στο συμβούλιο του ICAO για εξεύρεση λύσης του προβλήματος.
2. Η πρόβλεψη των αεροδιαδρόμων G18 και J60 για την εξυπηρέτηση της κυκλοφορίας στο FIR ATH, το καλοκαίρι του 1987.

Μετά από συζητήσεις που έγιναν στην επιτροπή αεροναυτιλίας του ICAO τον Μάιο του 1987 και στο συμβούλιο τον Ιούνιο του ίδιου έτους, το συμβούλιο αποφάσισε ότι:

1. Η Βουλγαρία, η Ελλάδα και η Τουρκία, πρέπει να συμφωνήσουν να ιδρύσουν προσωρινό δίκτυο αεροδιαδρόμων, για την εξυπηρέτηση των αναγκών του καλοκαιριού του 1987.
2. Τα ενδιαφερόμενα μέρη πρέπει να συμμετάσχουν σε συντονισμένες μελέτες, με σκοπό την εκπόνηση μιας πρότασης, για σύστημα αεροδιαδρόμων στο Αιγαίο, που να είναι αποδεκτό από όλους και επιχειρησιακά συμφέρον.
3. Το περιοχικό γραφείο Ευρώπης να προβεί στις απαραίτητες ενέργειες, ώστε να συγκληθεί το συντομότερο δυνατόν, συνάντηση των ενδιαφερομένων μερών.
4. Η Ελλάδα και η Τουρκία να υλοποιήσουν πλήρως την απόφαση 114/15 του συμβουλίου του ICAO ( η απόφαση αυτή αναφαίρετε,

στην αύξηση των ωρών και πλήρη λειτουργία του αεροδιαδρόμου G18.

5. Ο γενικός γραμματέας του οργανισμού να υποβάλει έκθεση, σχετικά με την πρόοδο στο θέμα αυτό, στην επόμενη σύνοδο του συμβουλίου, το οποίο έχει αρμοδιότητα έγκρισης.

Με την απόφαση αυτή το συμβούλιο ζήτησε από τα ενδιαφερόμενα μέρη επανάληψη νέων διαπραγματεύσεων ,για τη λύση του προβλήματος, με την μεσολάβηση του ICAO. Για το σκοπό αυτό το περιοχικό γραφείο Ευρώπης έκανε ενέργειες για την σύγκληση συνάντησης των ενδιαφερομένων μερών στο Παρίσι, η συνάντηση έγινε στα τέλη του Σεπτεμβρίου 1987 χωρίς να βρεθεί λύση στο πρόβλημα, έτσι ο γενικός γραμματέας του οργανισμού υπέβαλλε μια ουδέτερη και τυπική έκθεση στο συμβούλιο το Νοέμβριο του 1987.

Ο ICAO στις συχνές ενημερώσεις που δέχεται από το ελληνικό υπουργείο εξωτερικών μέχρι σήμερα, για τις παραβάσεις του FIT ATH κρατά την πολιτική των ίσων αποστάσεων και ζητά οι δύο χώρες να λύσουν τη διαφορά μεταξύ τους

### Σχέδιο πτήσης

Στην πρώτη συνάντηση των εμπειρογνομόνων , στη Άγκυρα, τον Ιούνιο του 1975<sup>39</sup>, η Τουρκία ζήτησε να μην υποχρεώνονται σε υποβολή σχεδίων πτήσης [σχέδια πτήσης είναι καθορισμένες πληροφορίες που παρέχονται στις Μονάδες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας σχετικά με προτιθέμενη πτήση ή τμήμα πτήσης ενός αεροσκάφους.

Σύμφωνα με το Παράρτημα 2 Annex 2,Chapter3.3[flight plans] αναγνωρίζεται από τις αρμόδιες αρχές ATS το δικαίωμα να απαιτούν και

---

<sup>39</sup> Σαζανίδης(Ελλάδα-Τουρκία-NATO και ο εναέριος χώρος του Αιγαίου), 1986 σελ. 44

εκ μέρους των στρατιωτικών αεροσκαφών τρίτων κρατών εντός της περιοχής FIR ευθύνης τους την κατάθεση σχεδίων πτήσης.

Το Σχέδιο Πτήσης είναι το βασικότερο στοιχείο της πτήσης του αεροσκάφους, διότι με αυτό δηλώνεται από το έδαφος η πρόθεση του για μια πτήση που η γνώση του είναι πολύ σημαντική για τις Αρχές Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας και των Υπηρεσιών Έρευνας – Διάσωσης και στο οποίο περιέχονται όλες οι σχετικές πληροφορίες που αφορούν την πτήση αεροσκάφους σύμφωνα με το ΓΕΑ]. τα αεροσκάφη που θα εκτελούσαν πτήσεις εξ όψεως (VFR) μέσα στη ζώνη πενήντα ναυτικών μιλίων, από τις τουρκικές ακτές και πάνω από τα διεθνή ύδατα το ATH FIR/UIR.

Η ελληνική πλευρά απέρριψε αμέσως την πρόταση, γιατί εκτός του ότι έθετε σε κίνδυνο τις πτήσεις στο συγκεκριμένο εναέριο χώρο, παραβίαζε και τις θεμελιώδεις διατάξεις του ICAO. Έκτοτε σχεδόν καθημερινά υπάρχουν άρθρα στον τύπο από ανακοινώσεις του ΓΕΑ για «παράβαση κανόνων εναέριας κυκλοφορίας» από τουρκικά πολεμικά αεροσκάφη που εισέρχονται στο ATH FIR.

«Η Ελληνική Πολεμική Αεροπορία αναχαιτίζει (αναχαιτίσιμη είναι η ενέργεια με την οποία αεροσκάφη αεράμυνας (αναχαιτίσιμη) αποκτούν οπτική ή ηλεκτρονική επαφή με άγνωστα ιπτάμενα ίχνη, με σκοπό να τα αναγνωρίσουν, να τα προσβάλλουν, να τα υποχρεώσουν σε προσγείωση ή να τα εκδιώξουν. ΓΕΑ) για λόγους αναγνώρισης αγνώστων ιχνών αεροσκαφών, σύμφωνα με τις διατάξεις του ICAO, κάθε αεροσκάφος που εισέρχεται στο FIR χωρίς υποβολή σχεδίου πτήσης<sup>40</sup>». Το ελληνικό FIR αποτελείται από εθνικό εναέριο χώρο και από διεθνή εναέριο χώρο. Στον εθνικό εναέριο χώρο για να εισέλθει ένα αεροσκάφος πολιτικό ή στρατιωτικό, είναι υποχρεωμένο να ζητάει την άδεια του κράτους του εδάφους. Είναι στη διακριτική ευχέρεια του κράτους<sup>41</sup> να επιτρέψει ή να αρνηθεί μια υπέρπτηση η αρμοδιότητα αυτή είναι κυριαρχική. Στην

<sup>40</sup> [www.mfa.gr](http://www.mfa.gr)

<sup>41</sup> Γιόκαρης Α. Εισαγωγή στο Δ.Δ. του αέρος και του διαστήματος σελ73 Αθήνα 1984.

περίπτωση όμως πτήσεων στο διεθνή εναέριο χώρο, μέσα στο FIR ενός κράτους υποστηρίζεται ότι δεν υπάρχει θέμα προηγούμενης άδειας των αρχών για υπέρπτηση<sup>42</sup> η αρμοδιότητα αυτή είναι διοικητική.

Το κράτος δεν ασκεί κυριαρχία στο χώρο αυτό, απλώς ελέγχει και συντονίζει τις πτήσεις και είναι για αυτό υπόλογο στη διεθνή κοινότητα που του έχει αναθέσει την αρμοδιότητα. Για το συντονισμό των πτήσεων το κράτος του FIR, θα πρέπει να γνωρίζει εγκαίρως ποιες είναι αυτές και ως εκ τούτου, όλα ανεξαιρέτως τα αεροπλάνα που πρόκειται να διέλθουν από το FIR μιας χώρας.

Η αναγγελία των πτήσεων και η κατάθεση σχεδίου πτήσης, δεν ταυτίζεται με την άδεια υπέρπτησης<sup>43</sup> στον Εθνικό Εναέριο Χώρο. Αποβλέπουν στην εξασφάλιση της ασφάλειας και της ταχείας διεξαγωγής των πτήσεων και στη αποτροπή κινδύνων για τα πολιτικά αεροσκάφη.

Η Τουρκία υποστηρίζει<sup>44</sup>: «σε ότι αφορά τα πολιτικά αεροσκάφη η Αθήνα απαιτεί τα τουρκικά πολεμικά που πετούν στον διεθνή εναέριο χώρο, να υποβάλουν σχέδια πτήσης και να τίθενται υπό την επίβλεψη της ελληνικής υπηρεσίας εναέριας κυκλοφορίας». Όμως τα πολεμικά δεν έχουν τέτοια υποχρέωση βάσει το Διεθνές Δίκαιο. Με βάση τη Σύμβαση του Σικάγο (άρθρο 3 παράγραφος α) το καθεστώς αυτό «έχει εφαρμογή μόνο για πολιτικά αεροσκάφη (civil air craft) και όχι για τα κρατικά αεροσκάφη (state air crafts<sup>45</sup>)», Για αυτό και τα τουρκικά πολεμικά δεν υποβάλλουν σχέδια πτήσης στην Αθήνα. Όμως η Αθήνα τη μη υποβολή χαρακτηρίζει «παράβαση του Ελληνικού FIR», όρος που δεν υφίσταται στο Διεθνές Δίκαιο ή στη διεθνή πρακτική. Με άλλα λόγια η Ελλάδα όπως ισχυρίζεται η Τουρκία, κατασκευάζει δικούς της κανόνες που δεν ισχύουν διεθνώς και στη συνέχεια εξανίσταται που παραβιάζονται. Επιπλέον προβαίνει σε συνεχείς αναχαιτίσεις και παρενοχλήσεις των τουρκικών πολεμικών, με το πρόσχημα παράβασης των κανόνων του

<sup>42</sup> Ροζάκης, Διεθνές Νομικό Καθεστώς του Αιγαίου σελ.396.

<sup>43</sup> Air Space Related Problems (The Aegean problems to foreign policy-Greece, www.mfa.gov.tr.

<sup>44</sup> Ηρακλείδης, Ασπονδοί Γείτονες σελ.373.

<sup>45</sup> Yusar Buyukanit στη Θεσσαλονίκη, Το Βήμα 22/4/2007



FIR Αθηνών , με το να μην έχουν υποβάλει σχέδια πτήσης. Όμως, πάνω από όλα, τίθεται θέμα άμυνας της χώρας και αυτό γιατί μπορεί ένα εχθρικό αεροσκάφος να διασχίσει ολόκληρο το Αιγαίο – αφού το FIR αγγίζει τα όρια της Εθνικής Τουρκικής κυριαρχίας στον εναέριο χώρο- και μπορεί να πλήξει αιφνιδιαστικά τα τουρκικά παράλια και την ενδοχώρα .Η ίδια δεν έχει τη δυνατότητα να λάβει γνώση τέτοιων πτήσεων ώστε να προετοιμαστεί κατάλληλα για την άμυνα της.

Σύμφωνα με την άποψη του Ηρακλείδη «Άσπονδοι Γείτονες» ορισμένες από τις κατηγορίες της Τουρκίας (όπως τα περί διαδρόμων και κλεισίματος του Αιγαίου) έχουν βάση. Με αποτέλεσμα να δίνεται η εντύπωση ότι η Ελλάδα έχει καταχραστεί τη διεθνή της αρμοδιότητα σαν να ήταν Εθνική κυριαρχία. Επίσης επισημαίνει ότι οι αναχαιτίσεις δε φαίνεται να έχουν πείσει ως προς την αναγκαιότητα τους. Αντιθέτως θεωρούνται υπερβολικές , όχι μόνο από την Τουρκία αλλά και από άλλους συμμάχους<sup>46</sup>. Ακόμη το ότι η Ελλάδα δεν έχει δεχτεί τις καλές υπηρεσίες του NATO για τη διευθέτηση του ζητήματος , δεν ενισχύει την ελληνική επιχειρηματολογία και θέση. Καταλήγοντας ο Ηρακλείδης (Άσπονδοι γείτονες) αναφέρει ότι η Ελλάδα έχασε μέρος της πειστικότητας της, με τη στάση που τήρησε, (αναχαιτίσεις άρνηση μεσολαβητικών προσπαθειών ICAO και NATO).

Η ελληνική πλευρά αρνείται κατηγορηματικά τις προτάσεις αναδιάταξης του FIR της Αθήνας που είναι καθεστώς νόμιμα θεσμοθετημένο, στα πλαίσια του ICAO και θεωρεί αδιανόητο τον διαμερισμό του Αιγαίου δε δυο FIRs που θα εξελιχτεί στη διχοτόμηση, του εναερίου χώρου του Αιγαίου. Αρνείται ότι ασκεί τις αρμοδιότητες της σαν άσκηση κυριαρχίας. Η Ελλάδα υπέβαλε τη διαφοροποίηση της στον ICAO στο ANNEX 2 (RULES OF THE AIR) με βάση το άρθρο 38 Chapter 3 par. 3.3.1.2 Requirement to submit a flight plan.

---

<sup>46</sup> Κατά τον πτέραρχο Γεώργιο Αντωνέτση, πρώην αρχηγό του ΓΕΑ «είναι γεγονός ότι ουδής άλλος συμφωνεί με τα νομικά μας επιχειρήματα σε σχέση με την υποβολή σχεδίων πτήσης και πιστεύω ότι αυτή είναι η αιτία που μέχρι σήμερα δεν έχει υπάρξει κάποια πρόοδος στο θέμα». Ελευθεροτυπία 3/6/2006.

➤ A flight plan shall be submitted to the appropriate air traffic services , prior, to operating:

a) any flight or portion thereof to be provided with air traffic, control service.

b) any flight across international borders.

c) any flight across ATHINAI FIR boundaries to facilitate the provisions of flight information, alerting and search and rescue services, as well as the co-ordination with appropriate military units or air traffic services units, in order to avoid the possible need for interception for the purposes of identification.

Η σύμβαση του Σικάγου στο άρθρο 3 προβλέπει:

- η παρούσα σύμβαση θα εφαρμόζεται μόνο εις τα πολιτικά αεροσκάφη και όχι στα στρατιωτικά αεροσκάφη
- τα συμβαλλόμενα κράτη υποχρεούνται κατά την έκδοση των κανονισμών δια τα κρατικά των αεροσκάφη να λαμβάνουν δεόντως υπ όψιν την ασφάλεια της ναυτιλίας των πολιτικών αεροσκαφών<sup>47</sup>.

Οι διατάξεις του άρθρου 3 αποκλείουν από τις ρυθμίσεις της σύμβασης τα κρατικά αεροσκάφη και αναθέτουν την ευθύνη, για την ασφάλεια της αεροπλοΐας και την προστασία των πολιτικών αεροσκαφών στο κράτος της ιθαγένειας του αεροπλάνου. Ο αποκλεισμός των στρατιωτικών αεροσκαφών από τις ρυθμίσεις της Σύμβασης του Σικάγο έγινε με βάση την επιδίωξη ισχυρών κρατών να διατηρήσουν την ελευθερία κινήσεων των στρατιωτικών τους αεροσκαφών που εξασφάλιζε τους αμυντικούς προγραμματισμούς τους καλύπτοντας τους με ένα πέπλο μυστικότητας<sup>48</sup> και την επιδίωξη άλλων κρατών να μην περιληφθούν τα πολεμικά αεροσκάφη με προνόμια που παρέχει η σύμβαση<sup>49</sup>.

---

<sup>47</sup> ΦΕΚ 35 Α' 1947.

<sup>48</sup> Χρήστος Ροζάκης σελ. 385 Διεθνές Νομικό Καθεστώς του Αιγαίου.

<sup>49</sup> Procendings of the international Civil Aviation Conference, Σικάγο, Δεκέμβριος 1944.

Η εξαίρεση των μαχητικών αεροσκαφών από τις ρυθμίσεις της σύμβασης έχει ως αποτέλεσμα τη μη δέσμευση τους από υποχρεώσεις που προβλέπονται από τη συμφωνία ή τα πρωτόκολλα ή τις πράξεις των οργάνων του ICAO.

Ωστόσο διατάξεις στο συμβατικό αεροπορικό δίκαιο χωρίς να αποκλίνουν από την κεντρική ρύθμιση, προβλέπουν υποχρεώσεις οι οποίες απευθύνονται τόσο σε πολιτικά όσο και σε στρατιωτικά αεροπλάνα. Στο παράρτημα 11 της σύμβασης υπάρχουν οι διατάξεις 2.14 (συντονισμός μεταξύ στρατιωτικών αρχών και υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας) και 2.15 (συντονισμός δραστηριοτήτων που μπορεί να είναι επικίνδυνες για τα πολιτικά αεροπλάνα). Επίσης στις αρμόδιες ATS αρχές το παράρτημα 11 της σύμβασης αναγνωρίζει το δικαίωμα να υποδεικνύουν περιοχές ή αεροδιαδρόμους εντός περιοχής FIR, όπου οι διατάξεις του παραρτήματος 2 που αφορούν τα σχέδια πτήσης θα εφαρμόζονται σε όλες γενικά τις πτήσεις άρα και στα στρατιωτικά αεροσκάφη- για διευκόλυνση σε περίπτωση αναγνώρισης των πολιτικών αεροσκαφών (ANEX 11 CHAPTER 2, 2.16.3.1<sup>50</sup>).

Σύμφωνα με το παράρτημα 2 της σύμβασης η αρμόδια αρχή του FIR που έχει την ευθύνη για την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας στο διεθνή και εθνικό εναέριο χώρο εντός περιοχής FIR<sup>51</sup>, ενεργοποιεί επίσης τις διαδικασίες αναγνώρισης [Αναγνώριση είναι η ενέργεια η οποία γίνεται από αεροσκάφη αναχαίτισης με επιδίωξη την οπτική παρακολούθηση στόχων ιπταμένων εντός του FIR Αθηνών για διαπίστωση αντικανονικής ενέργειας (παραβίαση συμφωνημένων για συγκεκριμένη περιοχή) παραβάσεων Κανόνων Εναερίου Κυκλοφορίας και παραβιάσεων του Εθνικού Εναερίου Χώρου] –αναχαίτισης μέχρι και εξαναγκασμού αλλά μόνο εντός του εθνικού εναερίου χώρου– των αεροσκαφών άγνωστης ταυτότητας ή εκείνων που κάνουν παραβιάσεις ή

<sup>50</sup> ANNEX 11 to the convention to International Civil Aviation-Air traffic Services ICAO 13<sup>th</sup> edition 2001.

<sup>51</sup> Μαριάνθη Κλάδη, Θέματα Δικαίου του Εναερίου Χώρου.σελ. 151.

παραβάσεις των κανόνων και των περιορισμών εναέριας κυκλοφορίας εντός εθνικού εναερίου χώρου ή εντός FIR. Οι διατάξεις αυτές επιβάλλουν προς τα συμβαλλόμενα κράτη υποχρεώσεις, που αφορούν στρατιωτικά αεροσκάφη και στοχεύουν στην ενίσχυση της ασφάλειας του εναερίου χώρου.

Σύμφωνα με το παράρτημα 2 (ANEX 2 Chapter 3.3 flight plans):

«The term flight plan is used to mean variously, full information on all items comprised in the flight plan description, covering the whole route of a flight, or limited information required when the purpose is to obtain a clearance for a minor portion of a flight such as to cross an airway, to take off from or to land at a controlled aerodrome»<sup>52</sup>, για τα στρατιωτικά αεροσκάφη, αναγνωρίζεται στις αρμόδιες ATS αρχές το δικαίωμα να απαιτούν σχέδια πτήσης εκ μέρους των αεροσκαφών τρίτων κρατών. Σύμφωνα τώρα με την Ελληνική νομοθεσία στο ΒΔ 170/1969 με το οποίο η Ελλάδα εισήγαγε στην εσωτερική νομοθεσία το παράρτημα 2 προβλέπεται υποχρεωτικά ότι: «προ πάσης πτήσεως εντός της περιοχής πληροφοριών πτήσεων Αθηνών και για τους σκοπούς ελέγχου εναερίου κυκλοφορίας συμβουλευτικής εξυπηρέτησης, έρευνας, διασώσεως και αεράμυνας της χώρας δέον όπως υποβάλλεται σχέδιο πτήσεως εις την αρμόδια υπηρεσία εναερίου κυκλοφορίας» άρθρο 6 ΚΑΔ.

Το δικαίωμα της απαίτησης κατάθεσης σχεδίου πτήσης για σκοπούς εθνικής αεράμυνας προβλέπεται από το ελληνικό εγχειρίδιο αεροναυτικών πληροφοριών στις υπό παραγράφους A, C, D, E<sup>53</sup>. Σύμφωνα με την ΥΠΑ, στην σημερινή υπάρχουσα κατάσταση σχέδια πτήσης εκτός της Τουρκίας και σε ορισμένες περιπτώσεις κατά την διάρκεια αεροναυτικών ασκήσεων οι ΗΠΑ, όλοι όσοι εισέρχονται στο FIR ATH δέχονται και καταθέτουν σχέδια πτήσης Ρώσοι, Ιταλοί, Ισραηλινοί κ.τ.λ.

<sup>52</sup> ANNEX 2 to the convention on international civil aviation-rules of the earth, chapter 3,3.3.1.2 2005.

<sup>53</sup> AIP Greece, vol 1, RAC 1-1-1,2.1.4.1

Από το 1999 έχει παγιωθεί μια τουρκική πρακτική , να ζητούν ,για τις ανάγκες των αεροναυτικών τους ασκήσεων ,δέσμευση 2 περιοχών εντός FIR ΑΤΗ, οι οποίες αποκλείουν μεγάλες περιοχές . Δεσμεύουν από Δεκέμβριο σε Δεκέμβριο την Ικαρία και τη Λήμνο ανά τρίμηνο διαδοχικά. Το αίτημά τους απορρίπτεται λόγω της μακροχρόνιας δέσμευσης αυτό αντίκειται στα διεθνή δεδομένα. Η Τουρκία εκδίδει παράτυπη αγγελία η οποία ανταπαντάται με αντίστοιχη ελληνική ότι είναι άκυρη και καινή περιεχομένου.

Ωστόσο στη περιοχή νότια της Ικαρίας, εάν δεν παραβούν το FIR δεν είναι δυνατόν να περάσουν η συνήθης πρακτική είναι, NOTAM για στρατιωτικές ασκήσεις πάνω σε συγκεκριμένη περιοχή που ζητούν , τους αρνούμαστε εκείνοι εκδίδουν NOTAM και προχωρούν αυθαίρετα στις ασκήσεις που εμείς βγάζουμε παράνομες και καταχρηστικές .

Πρόβλημα υπάρχει και με τους χάρτες των οποίων οι κλίμακες διαφέρουν ,οι ελληνικοί είναι 1.500.000 και οι τουρκοί 1.1.000.000 επίσης οι χάρτες οριοθέτησης του ICAO για ανατολικά σύνορα του FIR ΑΤΗ και τα δυτικά του FIR ΙΣΤ δεν είναι λεπτομερειακά καθορισμένα με αποτέλεσμα να έχουν υπάρξει περιπτώσεις που και τα δύο μέρη να έχουν κλέψει τον εαυτό τους.

### **Αναγνώριση - αναχαίτιση**

Εθνικός εναέριος χώρος είναι χώρος κυριαρχίας του κράτους, το FIR είναι χώρος αρμοδιοτήτων του κράτους.

Όταν ένα αλλοδαπό αεροσκάφος εισέρχεται στον εθνικό εναέριο χώρο η στο FIR χωρίς κατάθεση σχεδίου πτήσης<sup>54</sup>, το κράτος ευθύνης<sup>55</sup> έχει το

---

<sup>54</sup> Σύμβαση του Σικάγο, άρθρο 11 εφαρμογή των κανονισμών αέρος και άρθρο 68, σύμβαση Σικάγο, καθορισμός γραμμών και αερολιμένων.

<sup>55</sup> Τον Μάρτιο του 2003 2 αμερικάνικα μαχητικά αναγνώρισαν μέσα στο FIR Αθηνών και αναχαίτισαν ένα ελληνικό μαχητικό αεροσκάφος που εκτελούσε Νατοϊκή αποστολή επιχείρησης του

δικαίωμα με την εποπτεία και τον έλεγχο της ATS εθνικής αρχής ,να ξεκινήσει διαδικασία αναγνώρισης. Όλος ο Εναέριος χώρος του FIRΑθηνών επιτηρείται συνεχώς όλο το 24ωρο από τα στρατιωτικά RADAR της Πολεμικής Αεροπορίας καθώς και αυτά της ΥΠΑ.

Με την αποκάλυψη οποιουδήποτε αδιευκρίνιστου ίχνους εντός ή εκτός του FIR Αθηνών αρχίζει η διαδικασία διευκρίνησης της ταυτότητας του (Σχέδια πτήσης, διπλωματική άδεια, αναφορές αεροσκαφών κλπ).

Εφόσον τα παρεχόμενα στοιχεία διευκρίνησης του υπόψη αεροσκάφους δεν είναι επαρκή με τη είσοδο του στο FIR Αθηνών δίνεται εντολή απογείωσης των αεροσκαφών αναχαίτισης τα οποία στη συνέχεια κατευθύνονται από τα RANDAR αναχαιτίζουν το συγκεκριμένο αεροσκάφος σύμφωνα με τις διαδικασίες του ICAO.]

Η πρακτική της αεροπορίας είναι να απογειώνει μαχητικά αεροσκάφη για να αναγνωρίσουν το άγνωστο αεροσκάφος, τα οποία φέρουν πλήρη οπλισμό. Από τον αριθμό των αγνώστων αεροσκαφών θα εξαρτηθεί και ο αριθμός των μαχητικών που θα απογειωθούν. Όταν τα ραντάρ ειδοποιήσουν για δύο στίγματα ,αγνώστων αεροσκαφών ,σύμφωνα με τις προβλεπόμενες διαδικασίες απογειώνονται 2 τουλάχιστον μαχητικά.

Καταρχάς γίνεται η οπτική αναγνώριση πού σημαίνει τύπος π.χ. F16 τουρκικό και πλήθος π.χ. 2 αεροσκάφη .

Στη συνέχεια ακολουθεί τακτική αναγνώριση τύπος –πλήθος -αριθμός – εξωτερικά φορτία (κάμερες –οπλισμός). Η ελληνική πολεμική αεροπορία ακολουθεί τις προβλεπόμενες διαδικασίες και τις ελάχιστες αποστάσεις προσέγγισης ,σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από τον ICAO annex 2 κανόνες αέρος . Το γεγονός της αντίδρασης των τουρκικών αεροσκαφών στις νόμιμες ελληνικές ενέργειες οδηγεί στις εμπλοκές και κατά συνέπεια σε επικίνδυνες καταστάσεις

Οι Τούρκοι ισχυρίζονται ότι αντιδρούν διότι οι έλληνες πρώτοι αναλαμβάνουν επιθετική στάση προσεγγίζοντας τους στο πλάγιο οπίσθιο

---

συγκεκριμένου χώρου, Τσακίρης Γ. «μαχητικά Η.Π.Α. αναχαιτίσαν ελληνικά μέσα στο FIR Αθηνών, Ελευθεροτυπία 2003».

μέρος του αεροσκάφους για να καταγράψουν τον αριθμό του αεροσκάφους . Η προσέγγιση αυτή θεωρείται επιθετική στάση και ισχυρίζονται ότι αντιδρούν λόγω αυτοάμυνας και σύμφωνα με το άρθρο 51 του χάρτη των Η Ε έχουν υποχρέωση να αμυνθούν εφ' όσον δέχονται επίθεση και η επίθεση αυτή είναι άμεσος. Εάν το αεροσκάφος δεν αποχωρήσει από το χώρο ευθύνης τότε ενεργοποιείται η διαδικασία αναχαίτισης η οποία είναι τακτική ενέργεια αεροπορικής επιφυλακής με σκοπό τη στόχευση του αντίπαλου αεροσκάφους.

Σ' αυτή τη περίπτωση η αρμόδια ATS εθνική αρχή υποχρεούται σύμφωνα με το παράρτημα 11να επικοινωνεί με το αναχαιτιζόμενο αεροσκάφος και τη μονάδα αναχαίτισης και να παρακολουθεί ,από κοινού με τη μονάδα ελέγχου αναχαίτισης την εξέλιξη της όλης διαδικασίας [Annex 11 Chapter 2.2.21.1].

Η διαδικασία αναχαίτισης εξελίσσεται σε κλειστή αναέρια μάχη(εικονική αερομαχία ) ή εμπλοκή, [εμπλοκή είναι η ενέργεια που εκτελείται εναντίον εχθρικού στόχου, με σκοπό την παρεμπόδιση ,πρόκληση ζημιών ή εξουδετέρωσή του . Κατά κανόνα η εμπλοκή του εχθρικού στόχου είναι δυνατή με τη παρουσία αεροσκαφών και A/A μέσων ΓΕΑ.] τότε δεν τηρούνται έναντι του «εχθρού» οι κανόνες αερομαχίας[είναι κατάσταση κατά την οποία τα αεροσκάφη ελίσσονται στο χώρο ώστε να βρεθούν σε πλεονεκτική θέση βολής εναντίον του αντιπάλου αεροσκάφους στη προσπάθεια να τεθούν το ένα σε θέση βολής του άλλου. ΓΕΑ] οι οποίοι βασίζονται σε διεθνή πρότυπα ασφαλείας και αφορούν μόνο σε εκπαιδευτικές ασκήσεις .

Ωστόσο στην περίπτωση κατά την οποία ο χειριστής του μαχητικού αεροσκάφους, που απογειώνει το κράτος ευθύνης ,θα επιχειρήσει παρεμβαίνοντας στην πτήση του άγνωστου (εχθρικού) ιπτάμενου αντικειμένου να του αλλάξει πορεία και να το απομακρύνει από το χώρο ευθύνης. Όταν δεν συμμορφώνεται ο χειριστής του εχθρικού αεροσκάφους τότε θα χρησιμοποιηθούν εικονικά όπλα εναντίον του. Αν

και τότε δεν υπακούσει, και εφόσον κατευθύνεται επικίνδυνα προς αεροδρόμια ,άλλα πολιτικά αεροσκάφη ή στρατηγικούς στόχους, θα το καταρρίψει, αφού πάρει εντολή προς τούτο από το ΓΕΑ βάσει των κανονισμών του ICAO.

Πρέπει ωστόσο να επισημάνουμε ότι στο χώρο ευθύνης του μόνο το κράτος ευθύνης –συγκεκριμένα πολεμικά αεροσκάφη της εθνικότητάς του- έχει το δικαίωμα να κάνει αναγνώριση η αναχαίτιση σε άγνωστο πολιτικό η πολεμικό αεροσκάφος. Ως εκ τούτου αεροσκάφη άλλης εθνικότητας δεν έχουν τέτοια αρμοδιότητα στην περιοχή FIR του κράτους ευθύνης. Επισημαίνεται ωστόσο ότι η απαγόρευση της προσφυγής στη χρήση βίας καλύπτει τόσο τα πολιτικά όσο και τα στρατιωτικά αεροσκάφη γιατί αποτυπώνει εθιμικό κανόνα δικαίου , που ανακηρύχτηκε σε υποχρεωτικό με τη διάταξη του άρθρου 3 και ως εκ τούτου ισχύει έναντι και μη συμβαλλομένων στη σύμβαση του Σικάγο κρατών.



## Κεφάλαιο 5ο

### Ερευνα και διάσωση

Το διεθνές δίκαιο, υποχρεώνει, για τη παροχή βοήθειας στα αεροσκάφη που κινδυνεύουν και τους επιβαίνοντες<sup>56</sup>, είτε την επιβολή απευθείας σχετικής υποχρέωσης συνδρομής, στην αεροπορική εταιρία, η οποία έχει την εκμετάλλευση του αεροσκάφους και τον κυβερνήτη του, είτε ως κυβερνητική ευθύνη του κάθε κράτους<sup>57</sup>.

Η πρώτη περίπτωση αντιστοιχεί, στη Διεθνή Σύμβαση των Βρυξελλών του 1938 για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων σχετικών με τη παροχή βοήθειας και διάσωσης αεροσκάφους, ή από αεροσκάφος στη θάλασσα<sup>58</sup>.

Η σύμβαση αυτή υποχρεώνει τα συμβαλλόμενα κράτη να θεσπίσουν νόμους οι οποίοι θα προβλέπουν ποινές έναντι όσων, έχουν την ευθύνη, για την παροχή συνδρομής σε περίπτωση αμέλειας των.

Στο ελληνικό Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου Ν1815/1988, άρθρα 123-124 και 175 επίσης ο Στρατιωτικός Ποινικός Κώδικας άρθρο 174, σχετικού περιεχομένου είναι και η Διεθνής Σύμβαση του 1960 για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (Σύμβαση SOLAS) το τελευταίο αναθεωρημένο κείμενο είναι το 1974, Σύμβαση Λονδίνου 1974 «περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, Ν1045/1980 ΦΕΚ 93/1980».

Η ευθύνη των κρατών για παροχή βοήθειας σε αεροσκάφη και επιβαίνοντες που κινδυνεύουν, βρίσκεται στις διεθνείς συμβάσεις των Παρισίων του 1919 (άρθρο 22) για τη ρύθμιση της εναέριας κυκλοφορίας του Σικάγο του 1944 για τη διεθνή πολιτική αεροπορία και η διεθνής

---

<sup>56</sup> Γιόκαρης, Οι διαδικασίες του παράκτιου κράτους στον εναέριο χώρο, εθνικό και διεθνή σελ.174.

<sup>57</sup> Verschoor, Introduction to Air Law σελ. 125

<sup>58</sup> Convention for the unification of certain rules relating to assistance and salvage of aircraft or by aircraft at sea.

Σύμβαση της Γενεύης του 1949 περί «βελτιώσεως της τύχης των τραυματιών, ασθενών...»

Τα όρια της Ελληνικής Περιοχής Ευθύνης Έρευνας και Διάσωσης (SAR), σε σχέση μετά αεροπορικά ατυχήματα ,ταυτίζεται απόλυτα ,με τα όρια της περιοχής του FIR ATH .Στις Περιοχικές Συμφωνίες του 1952 και 1958 σύμφωνα με το παράρτημα 12 της Σύμβασης του Σικάγο καθορίστηκαν ως όρια του SAR ATH τα όρια του FIR ATH.

Συγκεκριμένα στη Τρίτη Περιοχική Διάσκεψη Αεροναυτιλίας Ευρώπης στο Παρίσι 23-6-1952 και της Τέταρτης στη Γενεύη 15-5-1958 οριοθετήθηκαν οι Περιοχές Ευθύνης για Έρευνα και Διάσωση<sup>59</sup> [SAR] Ελλάδας και Τουρκίας ,έτσι ώστε συνέπεσαν με τα όρια των Περιοχών FIR.

Στο παράρτημα 12 της Σύμβασης του Σικάγο αναφέρεται:

«In preparing the search and rescue plan there was unanimous agreement to observe, in principle ,Recommendation 3.1.2 of Annex 12 in defining the search and rescue area boundaries to conform to those of the flight information regions recommended by the RAC Committee<sup>60</sup>» και «The attached Table SAR-1 indicates the proposed lateral limits of the search and rescue areas . Each of them corresponds generally to a single flight information region of the lower airspace<sup>61</sup>».

Ο ICAO εξέδωσε ειδικούς αεροναυτικούς χάρτες που αποτυπώνουν τα όρια αυτά ,η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας [AIP Creece, SAE0-1] δημοσίευσε τους χάρτες αυτούς στο Εγχειρίδιο Αεροναυτικών Πληροφοριών, οι χάρτες συνοδεύονται από τη διάταξη «Creece is responsible for providing SAR service within Athinai Search and Rescue Region [SSR] which coincides with Athinai FIR established by 1952 and 1958 ICAO Regional agreements approved by the ICAO council and is

---

<sup>59</sup> Global SAR Plan Containing information on the current availability of SAR Services.

<sup>60</sup> Report of the third European Mediterranean.

<sup>61</sup> Report of the fourth European Meditteranean...op.cit Recommendation 11.1.1.

depicted in the ATS charts incorporated in the ICAO document 7754 Air Navigation Plan , European Region».

Στην ελληνική νομοθεσία ο κυρωτικός νόμος Ν1844/1989 στο άρθρο 2 περί Ορίων Περιοχής Ευθύνης αναφέρει, «Η περιοχή έρευνας και διάσωσης που αναφέρεται στις παραγράφους 2.1.4 και 2.1.5 του παραρτήματος της σύμβασης αυτής είναι ,η περιοχή εντός της οποίας η Ελλάδα έχει ήδη αναλάβει την ευθύνη ,για τους σκοπούς της έρευνας και διάσωσης που έχει καθοριστεί ,σύμφωνα με τη σχετική Σύμβαση του Σικάγο και τα Περιοχικά Σχέδια του ICAO καθώς και τον Κανονισμό 15 του κεφαλαίου V της SOLAS 1960. Η περιοχή αυτή ,που αποτελεί την πλέον κατάλληλη ρύθμιση, κατά την έννοια της παραγράφου 2.2.5 του παραρτήματος της Σύμβασης αυτής ανακοινώθηκε στον IMO με το έγγραφο αρ. 44/7-1-1975 του YEN και σ αυτή τη περιοχή η Ελλάδα από μακρού αδιαλείπτως διενεργεί επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης».

**Αμφισβητήσεις από την Τουρκία και απόπειρα άσκησης  
συναρμοδιότητας παροχής υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης  
εντός της περιοχής του FIR ATH.**

Η έμπρακτη αμφισβήτηση των ορίων του SAR έγινε από την Τουρκία με τη NOTAM A0240/1999<sup>62</sup> η οποία ανέφερε.

«The portion of Istanbul-Athens FIR boundary between point 3605N3000E IN THE South and the point coinciding with the beginning of the Turkish-Creek land border in the North, by its definition, does not reflect any legally determined maritime area or territorial sea boundary delimitation among the parties or an agreed practice.

Therefore any presentation or reference to that part of Istanbul-Athens FIR boundary between the points mentioned above is purely fictitious and without any legal basis».

---

<sup>62</sup> ΥΠΙΑ Δ4 1033 17/2/1999.

Η NOTAM αυτή ,αφού διαφοροποιήθηκε ως προς τις συντεταγμένες, συμπεριλήφθηκε στο Εγχειρίδιο Αεροναυτικών Πληροφοριών της Τουρκικής Πολεμικής Αεροπορίας του 2002, επίσης ο Νόμος 2441/2000 της Τουρκικής Εθνοσυνέλευσης<sup>63</sup> που συνοδεύτηκε με τη δημοσίευση του Τουρκικού Αεροναυτικού Χάρτη του 2001 άμφισβητούν τα όρια του Ελληνικού SA από τον 25 μεσημβρινό και ανατολικά δηλαδή το μισό Αιγαίο.

Η Τουρκία συστηματικά, από το 1996 προβάλλει διεθνώς τις δυνατότητές της και τα μέσα που διαθέτει στο τομέα της έρευνας και της διάθεσης στο ανατολικό Αιγαίο ,αγνοεί και με τη πρακτική της παραβιάζει τα όρια του SAR ATH.

Σε επίπεδο ICAO η Τουρκία πέτυχε στην έκδοση διεθνούς Εγχειριδίου Αεροναυτικής [ICAO/2001] ,να μην συμπεριληφθούν ,ελικόπτερα και πλωτά μέσα στα νησιά Θάσο ,Σαμοθράκη, Λήμνο Αγιο Ευστράτιο, Λέσβο, Χίο, Σάμο, Ικαρία, Κω, Κάλυμνο, Κάρπαθο, Καστελόριζο και Ρόδο που εμφανίζονται ,σαν αποστρατικοποιημένα, ενώ στα απέναντι τουρκικά παράλια της Μικράς Ασίας οι Τούρκοι παρουσιάζονται με πλήθος θέσεων ελικοπτέρων και ναυτικών μέσων διάσωσης.

Επίσης η Τουρκία προέβαλε τις δυνατότητές της στο ετήσιο Συμβούλιο του Διεθνούς Οργανισμού για την Έρευνα και Διάσωση<sup>64</sup> COSPAS – SARSAT που πραγματοποιήθηκε στο Μόντρεαλ (Καναδά) 7-10 Νοεμβρίου 2005 η τουρκική αντιπροσωπεία κατέθεσε έγγραφο με τα οποία αποδεικνύεται η εγκατάσταση σε Κωνσταντινούπολη και Αγκυρα επίγειων σταθμών συστήματος COSPAS- SARSAT καθώς και σταθμού ελέγχου επιχειρήσεων έρευνας και διάσωσης [ TRMCC] , για την παροχή υπηρεσιών εντοπισμού ραδιοφάρων ένδειξης θέσης κινδύνου.

Παράλληλα η Τουρκία εντείνοντας τις ενέργειές της για την ένταξη του ανατολικού Αιγαίου στη δική της αρμοδιότητα , για έρευνα και διάσωση, κατέθεσε πρόταση στο Συμβούλιο του Διεθνούς Οργανισμού –με την

<sup>63</sup> //rego hasbakulik.gov.tr(ResmiGazete)

<sup>64</sup> Θέματα Δικαίου του Εναερίου Χώρου, Μαριάνθη Κλάδη.σελ.155.

απουσία της ελληνικής αντιπροσωπίας – σύμφωνα με την οποία, τμήμα της ελληνικής επικράτειας (Ανατολικό Αιγαίο) εντάσσεται σε περιοχή ευθύνης της .

Συγκεκριμένα στη δικαιοδοσία του TRMCC<sup>65</sup> όπου αρμόδιο Κέντρο Έρευνας και Διάσωσης για αντίστοιχες επιχειρήσεις είναι το ελληνικό έχει ενταχθεί το Αιγαίο από τον 25 Μεσημβρινό και ανατολικότερα.

Η Ελλάδα ωστόσο από τον Ιανουάριο του 2008 ,διαθέτει σύστημα COSPAS –SARSAT (GRMCC<sup>66</sup>) το οποίο είναι Επίγειος Σταθμός για λήψη και επεξεργασία σημάτων ανάγκης ή κινδύνου ,που εκπέμπονται από άτομα αεροσκάφη η πλοία όταν κινδυνεύουν. Το σύστημα αποτελείται από κεραιές που λαμβάνουν τα σήματα κινδύνου που εκπέμπονται μέσω συσκευών κινδύνου (Beacons) . Οι κεραιές στέλνουν το σήμα κινδύνου στο Κέντρο Ελέγχου Αποστολών Ε-Δ (Mission Control Center MCC) και αφού το επεξεργαστούν το διανέμουν ,στα κατάλληλα Συντονιστικά Κέντρα Ε-Δ (Rescue Cordination Centers – RCC) τα οποία ανάλογα με το περιστατικό στέλνουν μέσα Ε-Δ για βοήθεια.

Σημειώνεται ότι στο ΥΕΝΑΠ έχει εγκατασταθεί ο Ελληνικός Επίγειος Δορυφορικός Σταθμός [ΕΔΣ] Greek Mission Control Center [CRMCC] και έχει στελεχωθεί με προσωπικό από το ΑΛΣ και το ΓΕΑ. Ο σταθμός είναι επιχειρησιακός από τον Ιανουάριο του 2008. Η Ελλάδα διαθέτει σε συνάρτηση με τον Δορυφορικό Σταθμό [GRMCC] και σύγχρονα μέσα Έρευνας και Διάσωσης ,ελικόπτερα και πλωτά σκάφη. Ο εκσυγχρονισμός των ελληνικών μέσων θέτει σε αμφισβήτηση το επιχείρημα της Τουρκίας ότι δηλαδή μόνο εκείνη έχει επάρκεια μέσων και επιχειρησιακή ικανότητα, στον αέρα ,τη θάλασσα και τη ξηρά .

Αξιοσημείωτο επίσης είναι ,ότι ακόμα και από το NATO η Τουρκία , επισήμως έχει ζητήσει, στο εγχειρίδιο του NATO για Έρευνα και

---

<sup>65</sup> Ο Cospas Sarsat όταν η ελληνική πλευρά διαμαρτυρήθηκε για την επέκταση κάλυψης του ανατολικού Αιγαίου απάντησε ότι μοναδική λύση για τις συγκεκριμένες περιοχές του ανατολικού Αιγαίου είναι η επικάλυψη.

<sup>66</sup> Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης που λειτουργεί στο ΥΕΝΑΠ.

Διάσωση, να περιληφθεί το ανατολικό Αιγαίο σε περιοχή δικής της ευθύνης .

Ένα ακόμη στοιχείο ,που θεωρείται ευνοϊκό για τις τουρκικές θέσεις , είναι ότι στις αναθεωρημένες διατάξεις του παραρτήματος 12, γίνεται διαγραφή του όρου «σύνορα», με τον όρο «τεχνικές και επιχειρησιακές δυνατότητες». Το στοιχείο αυτό διευκολύνει τις τουρκικές διεκδικήσεις ειδικά αν συσχετισθεί με την τεχνική και επιχειρησιακή υποδομή που η συγκεκριμένη χώρα δημιουργεί στην περιοχή.

Η Ελλάδα στην αναθεώρηση του παραρτήματος 12<sup>67</sup> και ειδικά στις διατάξεις που με την καινούργια διατύπωση «.....is determined on the basis of technical and operational considerations and is not related to the delineation of boundaries between States» δεν προέλαβε επιφυλάξεις καθόσον οι σχετικές οι σχετικές διατάξεις αποδυναμώνουν το ρόλο των συνόρων και προβάλλουν εκείνο των «τεχνικών και επιχειρησιακών δυνατοτήτων».

Επίσης το κεφάλαιο 2<sup>68</sup>(2.1.1 και 2.1.1.1) με την τροποποίηση του έτσι ώστε το κράτος ευθύνης παροχής υπηρεσιών έρευνας ,μόνο του ή με συνεργασία γειτονικών κρατών σε έδαφος ή σε τμήμα ανοιχτής θάλασσας, να φροντίζει για την παροχή υπηρεσιών , έρευνας και διάσωσης.

Οι τροποποιημένες διατάξεις αναφέρουν «...States shall individually or in cooperation with other states, arrange for the establishment and prompt provision of search and rescue services within their territories...» και «States having accepted the responsibility to provide search and rescue services in such areas (Of the high seas or areas of undetermined sovereignty) shall there after individually or in cooperation with other states, arrange for the services...».

Η Ελλάδα υπέγραψε τη σύμβαση του Αμβούργου η οποία προβλέπει την οριοθέτηση με βάση τη συμφωνία των δύο μερών το 1979. Ωστόσο η

---

<sup>67</sup> Annex 12 chapter 2, 2.2.1

<sup>68</sup> Annex 12 chapter 2,2.1.1 και 2.1.1.1

Ελλάδα μπορεί να στηρίζεται στις διατάξεις (περί καθορισμού των περιοχών ευθύνης, για θαλάσσια έρευνα και διάσωση), δηλώνοντας ταυτοχρόνως, πως περιοχή ευθύνης της για την ναυτική έρευνα και διάσωση είναι η περιοχή του FIR ATH.

Όταν έγινε η κύρωση της σύμβασης του Αμβούργου (νόμος 1844/1989<sup>69</sup>) η Ελλάδα επανέλαβε στον IMO (International Maritime Organization) ότι η περιοχή ευθύνης της για τα θαλάσσια ατυχήματα αντιστοιχεί, στα όρια του FIR ATH όπως ακριβώς αναφέρει (ο νόμος 1844/1989), «η περιοχή εντός της οποίας η Ελλάδα έχει αναλάβει την ευθύνη για τους σκοπούς της έρευνας και της διάσωσης, που έχει καθοριστεί, σύμφωνα με την σχετική σύμβαση του Σικάγο του 1944 και τα περιοχικά σχέδια του ICAO καθώς και τον κανονισμό 15 του κεφαλαίου V της SOLAS 1960 (άρθρο 2). Η περιοχή αυτή που αποτελεί την πλέον κατάλληλη ρύθμιση κατά την έννοια της παραγράφου 2.1.5 του παραρτήματος της σύμβασης αυτής ανακοινώθηκε στον IMO... και σε αυτή την περιοχή η Ελλάδα από μακρού αδιαλείπτως διενεργεί επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης».

Η Τουρκία δεν δέχεται ότι η ελληνική περιοχή για θαλάσσια έρευνα και διάσωση, συμπίπτει με το FIR ATH και ζητά διμερή συμφωνία για την διευθέτηση του θέματος μεθοδεύοντας συστηματικά την ανάληψη των εξουσιών έρευνας και διάσωσης, επίσης υποστηρίζει, ότι καθετί που βρίσκεται σε κίνδυνο στη θάλασσα υπάγεται στην θαλάσσια έρευνα και διάσωση, ανεξάρτητα αν το ατύχημα ήταν αεροπορικό ή θαλάσσιο. Σκοπός της είναι να υπαγάγει, την αεροπορική στη θαλάσσια έρευνα, κατά παράβαση των ρυθμίσεων του ICAO με σκοπό τον έλεγχο του ανατολικού αιγαίου και για τα αεροπορικά ατυχήματα.

Από την πλευρά του ο ICAO βεβαιώνει ότι αρμοδιότητα, έχουν μόνο οι ελληνικές αρχές για την παροχή υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης στο χώρο του FIR ATH. Ωστόσο οι Τούρκοι έμπρακτα αμφισβητούν τις

---

<sup>69</sup> Αντάπωσης Α. Γιόκαρης Α. Έρευνα-Διάσωση σελ 458  
N 1844 Της 19/02/1989 περί κύρωσης σύμβασης για τη ναυτική έρευνα, διάσωση ΦΕΚ Α100.

ελληνικές αρμοδιότητες επεμβαίνοντας, όταν παριστάτε ανάγκη, με κίνδυνο κλιμάκωσης της έντασης.

Το 1995 στο ναυάγιο το πλοίου Lady O 14νμ βόρεια των Ψαρών, η Τουρκία προσπάθησε να αναλάβει την επιχείρηση διάσωσης, όπως επίσης τον ίδιο χρόνο η Τουρκία πάλι επεμβαίνει με την προσάραξη του τουρκικού εμπορικού πλοίου Figen Akat<sup>70</sup> στα Ίμια και την άρνηση του πλοιάρχου, να δεχτεί βοήθεια, με την αιτιολογία, ότι το πλοίο βρίσκεται σε τουρκικά χωρικά ύδατα<sup>71</sup>. Επίσης με την πτώση δύο μαχητικών F-16 ελληνικού και τουρκικού κατά την διάρκεια των ελιγμών της αναγνώρισης. Ο Τούρκος πιλότος διεσώθη από το παναμαϊκής σημαίας εμπορικό πλοίο ( Gas Century) και από το τουρκικό ελικόπτερο αφού ο Τούρκος χειριστής αρνήθηκε να δεχθεί βοήθεια από τα ελληνικά σωστικά μέσα.

Η πρόβλεψη του ICAO, για την επίλυση των διαφορών των κρατών αποτυπώνεται στα άρθρα 54 και 84 της σύμβασης του Σικάγο. Η διαδικασία των άρθρων 54 και 84 εφαρμόζονται σε κάθε περίπτωση που το κράτος μέλος παραβιάζει τη σύμβαση και τα παραρτήματα της είτε διότι η εθνική του αεροναυτικοί κανονισμοί, αποκλίνουν αδικαιολόγητα από το θεσμικό συμβατικό πλαίσιο, είτε διότι η πρακτική των αρμόδιων εθνικών του αρχών υπερβαίνει ή παρακάμπτει τις αναγνωρισμένες από την σύμβαση και τα παραρτήματα διαδικασίες και αρμοδιότητες των είτε τέλος διότι με μονομερείς κρατικές πράξεις σε διοικητικό, ή νομοθετικό επίπεδο αμφισβητούνται οι διαδικασίες της Αρμόδιας Αρχής Περιοχής FIR γειτονικού κράτους<sup>72</sup>.

Οι αυθαίρετοι και παράτυποι<sup>73</sup> μέσω του τουρκικού κανονισμού απόπειρα επέκτασης των τουρκικών αρμοδιοτήτων, σε θέματα αεροναυτικής έρευνας και διάσωσης, εντός των περιοχών ευθύνης του FIR ATH δεν έχει ερείσματα στο διεθνές δίκαιο. Η Τουρκία με τις

<sup>70</sup> Φάκελος Ίμια, Άμυνα και Διπλωματία, τεύχος 166 2005.

<sup>71</sup> DIPLA, Η.ΚΟΣΤΑΚΟΣ, G.ΖΙΟΓΑΣ Ν. "The status of the greek islets IMIA".

<sup>72</sup> Γιόκαρης, Οι δικαιοδοσίες του παράκτιου κράτους στον εναέριο χώρο εθνικό και διεθνή.σελ 174.

<sup>73</sup> Γιόκαρης, Διεθνές Δίκαιο εναερίου χώρου διαστήματος.σελ 70.



συστηματικές παραβιάσεις της κλιμακώνει επικίνδυνες καταστάσεις<sup>74</sup> στο Αιγαίο και ως εκ τούτου η Ελλάδα πρέπει να είναι πάντα σε επιφυλακή και οι αρμόδιες αρχές να φτάνουν πρώτες στο σημείο του ατυχήματος ,όχι μόνο για να σώζουν ανθρώπινες ζωές ,αλλά γιατί πρέπει να αποδεικνύουν επάρκεια μέσων και επιχειρησιακή ικανότητα.

### **Ενιαίος ευρωπαϊκός ουρανός**

Σύμφωνα με την σύμβαση του Σικάγο, τα κράτη έχουν πλήρη και αποκλειστική κυριαρχία, στον εναέριο χώρο τους. Ωστόσο τα τελευταία χρόνια, αυτή η αυστηρή προσέγγιση, άρχισε να αναθεωρείτε, όχι μόνο για λόγους εμπορικούς αλλά και για την επίτευξη αποδοτικότερης και αποτελεσματικότερης διαχείρισης, του κορεσμένου εναέριου χώρου. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν οι συμβάσεις ΗΠΑ-Καναδά για τη καθιέρωση του επονομαζόμενου και ανοιχτού ουρανού.

Στην Ευρώπη, η τάση αυτή εκφράζεται με την διατράνωση των προσπαθειών για την καθιέρωση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.

Στα πλαίσια της επίτευξης, μιας πιο ευέλικτης και αποτελεσματικής χρήσης και διαχείρισης του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου, η Ευρωπαϊκή ένωση προχώρησε στη δημιουργία «Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού ΕΕΟ ( Single European Sky, SES)».

Στα μέσα της δεκαετίας του 1990 η ΕΕ προχώρησε στη συγκρότηση ομάδας υψηλού επιπέδου για τον ΕΕΟ<sup>75</sup>. Με βάση το άρθρο 5 του κανονισμού πλαισίου 2004/549/ΕΚ συστάθηκε η επιτροπή Ενιαίου Ουρανού(Single European Committee) που αποτέλεσε τον φορέα λήψεις πρωτοβουλιών στο χώρο του ATM. Μετά από αλληπάλληλες συζητήσεις,

<sup>74</sup> Κλάδη Μαριάνθη, Θέματα Εναερίου Χώρου.σελ221.

<sup>75</sup> Επικεφαλής της ομάδας υψηλού επιπέδου η επίτροπος μεταφορών Loyla de Palacio el Valle Versundi.

με την συμμετοχή αντιπροσώπων, των 25 κρατών μελών<sup>76</sup> της ΕΕ του Eurocontrol, του ICAO της IATA και της IACA και την παράλληλη ενημέρωση κρατών εντός ΕΕ, η επιτροπή Ενιαίου Ουρανού, στις αρχές του 2004 προχώρησε στη σύνταξη τεσσάρων κανονισμών (regulations), που συνιστούν τη δέσμη του ΕΕΟ και το πλαίσιο για τη δημιουργία και λειτουργία του. Οι τέσσερις κανονισμοί του ΕΕΟ τέθηκαν σε ισχύ στις 20 Απριλίου 2004 αφού έγιναν δεκτοί από το ευρωπαϊκό κοινοβούλιο και το συμβούλιο υπουργών.

Το τοπίο της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας προβλέπεται να αλλάξει ριζικά. Η νομοθεσία του ΕΕΟ αφορά συγκεκριμένα σε ένα κανονισμό-πλαίσιο λειτουργίας, ένα κανονισμό για την οργάνωση και χρήση εναέριου χώρου, ένα κανονισμό για την παροχή υπηρεσιών ναυτιλίας και έναν κανονισμό για την διαλειτουργικότητα των συστημάτων διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας. Πολύ σημαντικό στοιχείο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, το οποίο αποτελεί προϋπόθεση για την αποτελεσματική λειτουργία του, είναι η αναδιάρθρωση του εναέριου χώρου με την δημιουργία των λεγόμενων λειτουργικών εναέριων τμημάτων ( Functional Airspace Blocks FABs). Πρόκειται για περιοχές ελέγχου- διασυνοριακά λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου- δύο ή περισσότερων κρατών που θα αγνοούν τα εθνικά σύνορα.

Τα FABs θα σχηματίζουν το ευρωπαϊκό ανώτερο FIR η EUROPEAN UPPER FLIGHT INFORMATION REGION (EUIR), η σχεδίαση και οργάνωση του οποίου πάνω από το Flight Level (FL) 285 θα γίνει, με σκοπό οι αεροδιάδρομοι να είναι σε ευθείες γραμμές αυξάνοντας έτσι τη χωρητικότητα, του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου και την κατάλληλη οργάνωση των κέντρων ελέγχου περιοχής ( ACCs). Η ίδρυση των FABs<sup>77</sup>

---

<sup>76</sup> Αγγλία, Αυστρία, Βέλγιο, Γαλλία, Γερμανία, Δανία, Δημοκρατία της Σλοβακίας, Δημοκρατία της Τσεχίας, Ελλάδα, Εσθονία, Ιρλανδία, Ισπανία, Ιταλία, Κύπρος, Λετονία, Λιθουανία, Λουξεμβούργο, Μάλτα, Ολλανδία, Ουγγαρία, Πολωνία, Πορτογαλία, Σλοβενία, Σουηδία, Φιλανδία.

<sup>77</sup> Μαριάνθη Κλάδη, Θέματα Εναερίου Χώρου.σελ227.

, δεν θα επηρεάζει τις περιοχικές συμφωνίες αεροναυτιλίας, που έχουν γίνει δεκτές στον πλαίσιο του συμβουλίου του ICAO<sup>78</sup>.

Η νέα νομοθεσία για τον ΕΕΟ υποχρεώνει τα κράτη μέλη, να προχωρήσουν, σε εθνικό επίπεδο με τις στρατιωτικές αρχές στη δημιουργία συστήματος (Ευέλικτης Χρήσης του Εναέριου Χώρου), (Flexible Use of Airspace- FUA ). Αποτελεί μεγάλη πρόκληση, η ανάμιξη του στρατιωτικού περιβάλλοντος στη πρωτοβουλία αυτή. Υπάρχει πρόβλεψη οι στρατιωτικές αρχές να μετέχουν πλήρως στην ανάπτυξη ειρηνικών κανόνων που τους επηρεάζουν ,ως χρήστες του εναέριου χώρου ή παροχής υπηρεσιών ATM διασφαλίζοντας έτσι τν αεράμυνα κάθε χώρας.

Συμπερασματικά, ο ΕΕΟ οροθετείται από τμήματα εναέριου χώρου των κρατών μέλλον, κάθε ένα εκ των οποίων κρατά την ευθύνη του εναέριου του χώρου, σύμφωνα με την συνθήκη του Σικάγο έχοντας το δικαίωμα να ασκούν την ευθύνη αυτή και συλλογικά, σύμφωνα με τους κανόνες του ΕΕΟ<sup>79</sup>.

### **Η θέση της Ελλάδας στον ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό**

Στις 10 Μαρτίου του 2004 η ελληνική κυβέρνηση, ενέκρινε τους τέσσερις κανονισμούς του ΕΕΟ, που τέθηκαν σε ισχύ 10 μέρες αργότερα, χωρίς να συμπεριφερθούν σε αυτούς οι ελληνικές θέσεις που στο πλαίσιο της ΕΕ θα εξασφάλιζαν τα εθνικά συμφέροντα στο Αιγαίο.

- Στο σχετικό κανονισμό για την οργάνωση και χρήση του εναέριου χώρου, δεν εξασφαλίζεται ξεκάθαρα το εύρος των 10nm του εθνικού εναέριου χώρου. Ο κανονισμός αναφέρει, «τα συμβαλλόμενα κράτη, αναγνωρίζουν, ότι κάθε κράτος έχει την

<sup>78</sup> Single European Sky (SES) Regulations Eurocontrol Final Rport on European Commissions Mandate to Support the Establishment of Functional Airspaces Blocks (FABs) 7.2, 7.3, 7.4, σελ. 57-63.

<sup>79</sup> SES Regulation 8.0

πλήρη και αποκλειστική κυριαρχία, επί της ατμοσφαιρικής έκτασης πάνω από το έδαφος του<sup>80</sup>».

- Δεν εξασφαλίζεται το καθεστώς των ορίων, του FIR ATH και του SAR ATH. Ο κανονισμός του ΕΕΟ αναφέρει «οι πτήσεις θα εκτελούνται χωρίς να λαμβάνονται υπ' όψιν όχι μόνο τα FIR αλλά ούτε και τα εθνικά σύνορα<sup>81</sup>».
- Παραμένει ανοιχτό το θέμα, της μη κατάθεσης σχεδίων πτήσης από στρατιωτικά αεροσκάφη, κατά της επιχειρησιακές τους πτήσεις. Επίσης η υποχρεωτική (ευέλικτη χρήση του εναέριου χώρου), φαίνεται ότι θα επηρεάσει τη στρατιωτική χρήση του εναέριου χώρου του Αιγαίου.
- Ανοιχτό παραμένει το θέμα των περιοχών έρευνας και διάσωσης στο Αιγαίο.

Ωστόσο πρέπει να αναφέρουμε ότι στο συμβούλιο υπουργών μεταφορών της ΕΕ το Δεκέμβριο του 2002 έγιναν δεκτές οι εξής ελληνικές θέσεις:

- εξασφάλιση των κυριαρχικών δικαιωμάτων των κρατών μελών στον εναέριο χώρο υπό την ευθύνη τους
- εξασφάλιση του δικαιώματος του βέτο των κρατών μελών, ώστε να απαιτείται η σύμφωνη γνώμη των εκάστοτε συμμετεχόντων κρατών, για τη διαμόρφωση λειτουργικών εναέριων τμημάτων .

Ο ΕΕΟ ζήτησε τη σύσταση και λειτουργία της (εθνικής εποπτικής αρχής) η οποία θα ελέγχει την εφαρμογή του ΕΕΟ<sup>82</sup>. Συμπερασματικά θα λέγαμε ότι η ενοποίηση που επιχειρείται, του εναέριου χώρου περισσότερων των δύο κρατών εντός ΕΕ, θα αγνοήσει τις εθνικές δικαιοδοσίες για χάρη ενός υπερεθνικού στρατιωτικό-οικονομικού συμφέροντος.

<sup>80</sup> Regulation (EC) No 551/2004...(The Airspace Regulation) op cit σημείο 5.

<sup>81</sup> Single European Sky (SES),

<sup>82</sup> Άρθρο 3, Επιτροπή ευρωπαϊκών κοινοτήτων, Βρυξέλες 12/7/2004.

## Κεφάλαιο 6<sup>ο</sup>

### Τρόποι επίλυσης της διαφοράς

*Στην Ελλάδα προκειμένου να αντιμετωπιστεί η τουρκική πολιτική<sup>83</sup> αναπτύχθηκαν δύο σχολές σκέψης.*

#### Ελληνοκεντρική σχολή (Πολιτικός ρεαλισμός)

Πρόκειται για τη ρεαλιστική σχολή, που την δεκαετία του 80 εμφανίζεται στον ακαδημαϊκό χώρο. Σύμφωνα με τη συγκεκριμένη σχολή, εξ αιτίας της μη ύπαρξης, μιας νομιμοποιημένης διεθνούς εξουσίας τα κράτη, ως ορθολογικά όντα, πρέπει να επιδιώκουν την εθνική τους ασφάλεια και το εθνικό τους συμφέρον, δια της εξισορρόπησης της ισχύος και δια της αποτροπής ηγεμονικών αναθεωρητικών και επιθετικών τάσεων.

Για τις Ελληνοτουρκικές σχέσεις, χρησιμοποιούνται ψυχροπολεμικές έννοιες για να αναλύσουν το πλέγμα της Ελληνοτουρκικής αντιπαλότητας. Οι εκφραστές αυτής της σχολής θεωρούν τη Τουρκία σαν γεωπολιτικό αντίπαλό μας και καλούν το Ελληνικό κράτος να επενδύσει στην άμυνα για την ανάσχεση και αποτροπή της Τουρκίας. Η Ελλάδα δεν θα πρέπει να διαπραγματεύεται τα κυριαρχικά της δικαιώματα, με κανένα και πριν καθίσει στο τραπέζι των διαπραγματεύσεων επιβάλλεται να εξασφαλίσει ισορροπία ισχύος. Σε περίπτωση δε, που αποτύχει η στρατηγική αποτροπής, τότε η Ελλάδα δεν πρέπει να παραμελεί το στρατηγικό πλεονέκτημα του πρώτου πλήγματος.

---

<sup>83</sup> Vincenzo Creco, Σχολές σκέψης και ελληνική εξωτερική πολιτική ΕΛΙΑΜΕΠ ειδικές μελέτες ΟΡ 02.02.

## Ευρωκεντρική σχολή (Διεθνισμός)

Η Ευρωκεντρική σχολή ,εμφανίζεται στο ακαδημαϊκό χώρο στα τέλη της δεκαετίας του 1980, υποστηρίζει ότι η ύπαρξη διεθνών οργανισμών διεθνούς δικαίου, δημιουργούν δεσμεύσεις στα κράτη και τα υποχρεώνουν να συμπεριφέρονται κατά προβλέψιμο τρόπο. Η οικονομική αλληλεξάρτηση και ολοκλήρωση ,στα πλαίσια πολιτικών κοινοτήτων τα υποχρεώνει να επιλύουν ειρηνικά τις διαφορές τους.

Ο διεθνισμός θεωρεί αναγκαία την αποτροπή που στηρίζεται στην ισχυρή οικονομία, στο εκσυγχρονισμένο κράτος , στη πολιτική και κοινωνική σταθερότητα, σε δημιουργικές διπλωματικές πρωτοβουλίες και όχι μόνο στην στρατιωτική πτυχή τους. Υποστηρίζουν επίσης ότι η ΕΕ και το ΝΑΤΟ εξελίσσονται σε μηχανισμούς συλλογικής ασφάλειας, οπότε θα συντελέσουν στην επίλυση των διαφορών των μελών τους. Οι εκπρόσωποι της θεωρίας αυτής πιστεύουν πως η πολιτική «βήμα προς βήμα προσέγγιση» των διμερών ζητημάτων, θα δημιουργήσει το αναγκαίο κλίμα για τη βελτίωση των σχέσεων.

- Στη δεκαετία του '80 η στρατηγική αντιμετώπισης της τουρκικής πολιτικής ήταν:
  - Εθνική πολιτική ,δεν διεκδικούμε τίποτα δεν παραχωρούμε τίποτα.
  - Πολιτική βούληση, αποφασιστική χρήση των ενόπλων δυνάμεων, εάν και όταν απαιτηθεί.
- Στα μέσα της δεκαετίας του 90 ο προσανατολισμός άλλαξε.
  - Εθνική πολιτική. Ευρωπαϊκή ενταξιακή πορεία της Τουρκίας.
  - Πολιτική βούληση. Ειρηνική επίλυση των διαφορών.

Μια από τις πάγιες επιδιώξεις της Τουρκίας ,είναι να παρουσιάζει το Αιγαίο, ως θαλάσσιο και εναέριο χώρο ,ειδικών συνθηκών του οποίου, το νομικό καθεστώς θα πρέπει να ρυθμιστεί εκτός πλαισίου δικαίου, αλλά με βάση ειδικές ρυθμίσεις ,που θα συμφωνηθούν μεταξύ των

ενδιαφερομένων κρατών<sup>84</sup>. Ο έντονος στρατιωτικός παρεμβατισμός ,στη διαμόρφωση αυτής της πολιτικής , θα πρέπει να λαμβάνεται υπ όψιν από την ελληνική πλευρά.

Οι Τούρκοι θέτουν ως προϋπόθεση, για μια αντικειμενικά δίκαιη διευθέτηση των εκκρεμούντων ζητημάτων με την Ελλάδα ,την αμοιβαία αναγνώριση νομίμων δικαιωμάτων στο Αιγαίο και αμοιβαία αποδεκτές λύσεις ,θα μπορούσαν να βρεθούν μόνο στη βάση ενός συμβιβασμού με εφαρμογή της αρχής της ευθυδικίας.

Επιχειρείται δηλαδή διόρθωση υπέρ της Τουρκίας ,με συμφωνία επί διμερούς βάσεως με την Ελλάδα του ήδη κατοχυρωμένου με διεθνείς συνθήκες νομικού καθεστώτος.

Η αναθεωρητική πολιτική της Τουρκίας στοχεύει σε ένα σύνολο ζητημάτων στη περιοχή, προκειμένου να αλλάξουν το status της. Υπάρχουν δυο μέθοδοι επίλυσης διαφορών μεταξύ κρατών, η χρήση ειρηνικού διακανονισμού και η χρήση ένοπλης βίας η απειλή χρήσης βίας.

Ο ειρηνικός διακανονισμός ,αποτελεί αρχή του διεθνούς δικαίου [Κατ. Χάρτης άρθρο 2[3]. 2[4] προκειμένου να διατηρηθεί η διεθνής ειρήνη και ασφάλεια. Στο άρθρο 33 του Κατ. Χάρτη του ΟΗΕ υπάρχει ευρύ φάσμα επίλυσης διεθνών διαφορών. Η Τουρκία ζητά διμερή διαπραγμάτευση σαν μέσο επίλυσης όλων των εκκρεμοτήτων (πολιτική διαδικασία). Η Ελλάδα θεωρεί ότι υπάρχει μια διαφορά ,δηλαδή μόνο την οριοθέτηση της υφαλοκρηπίδας που είναι επιδεκτική δικαιοδοτικής επίλυσης (νομική διαφορά). Σύμφωνα με ανώτατο στέλεχος του υπουργείου εξωτερικών :

«Η Ελλάδα προβαίνει σε συστηματικές ενημερώσεις για τις παραβιάσεις του ελληνικού εναέριου χώρου και τις παραβάσεις των κανόνων εναέριας κυκλοφορίας από τουρκικά μαχητικά σε ICAO ,NATO

---

<sup>84</sup> N 2674/82 ορίζει ότι «η αιγιαλίτιδα ζώνη της Τουρκίας και κρατών με ακτές απέναντι αλλήλων οριοθετούνται με συμφωνία. Οι συμφωνίες αυτές συνάπτονται λαμβανομένων υπόψη των ιδιομορφιών και των γεωγραφικών συνθηκών κατά τρόπο σύμφωνο με την αρχή επιείκειας».

και Ε.Ε, προκειμένου να είναι ενήμεροι για την τουρκική παραβατική συμπεριφορά στο Αιγαίο».

Στην ερώτησή μου ποια ανταπόκριση βρίσκει η Ελλάδα από τους ICAO, NATO, και NATO η απάντηση ήταν:

«Στο πλαίσιο της Ε.Ε., αποτέλεσμα των συστηματικών αυτών ενημερώσεων τόσο στην Επιτροπή όσο και στην Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου είναι ότι στην έκθεση της Επιτροπής για την Τουρκία του 2008 κατεγράφησαν ρητώς οι παραβιάσεις του ελληνικού εναερίου χώρου από τουρκικά μαχητικά, ενώ στην τελευταία έκθεση (2009) της Επιτροπής κατεγράφησαν ρητώς τόσο οι παραβιάσεις του ελληνικού εναερίου χώρου, όσο και οι υπερπτήσεις ελληνικών νησιών. Συναφώς υπογραμμίζεται ότι ο σεβασμός των σχέσεων καλής γειτονίας είναι ουσιαστικό στοιχείο του διαπραγματευτικού πλαισίου Ε.Ε.-Τουρκίας. Για τα θέματα που η Τουρκία εγείρει στο FIR και SAR ,υπάρχουν διάφοροι μέθοδοι ειρηνικής επίλυσης, που είναι στη διακριτική ευχέρεια των δυο χωρών να ακολουθήσουν. Στη προκειμένη περίπτωση υπάρχουν μηχανισμοί επίλυσης για την Ελλάδα και τη Τουρκία στο πλαίσιο των συμβατικών της δεσμεύσεων.

Στο διμερές επίπεδο, εξακολουθεί να βρίσκεται σε ισχύ η Ελληνοτουρκική Συνθήκη φιλίας ,ουδετερότητας ,συνδιαλλαγής 1930.Οταν οι διαφορές των δύο χωρών δεν επιλύονται διπλωματικά ,πρέπει να υποβάλλονται , σε επιτροπή συνδιαλλαγής , οι προτάσεις της επιτροπής συνδιαλλαγής ,δεν δεσμεύουν τα μέρη. Αν δεν υπάρξει αποτέλεσμα προβλέπεται από τη Συνθήκη φιλίας δυνατότητα μονομερούς προσφυγής στο Διεθνές Δικαστήριο, ή προσφυγής σε διαιτησία με συνυποσχετικό.

Στο περιφερειακό επίπεδο το NATO προβλέπει διαδικασίες στο άρθρο 1 του Βόρειο –Ατλαντικού Συμφώνου [North Atlantic Treaty] βάσει του οποίου έχει υιοθετήσει απόφαση του συμβουλίου ,περί ειρηνικής επίλυσης των διαφορών από κράτη μέλη του NATO που:



- Επιβεβαιώνει την υποχρέωση των κρατών μελών να επιλύουν με ειρηνικά μέσα οποιεσδήποτε διαφωνίες μεταξύ τους.
- Δηλώνει την πρόθεση των κρατών να υποβάλουν ,οποιεσδήποτε τέτοιες διαφωνίες ,που δεν έχουν επιλυθεί άμεσα, στις διαδικασίες καλών υπηρεσιών ,μέσα στο πλαίσιο του NATO ,πριν προσφύγουν σε οποιοδήποτε άλλο διεθνή οργανισμό ,εξαιρούνται οι διαφωνίες νομικού χαρακτήρα ,που υπόκεινται σε δικαστικό διακανονισμό και οι διαφωνίες οικονομικού χαρακτήρα .
- Αναγνωρίζει το δικαίωμα και την υποχρέωση ,κυβέρνησης κράτους μέλους , αλλά και του Γενικού Γραμματέα, να επιστήσει στη προσοχή του Συμβουλίου (NATO) επί των θεμάτων που κατά την άποψή τους μπορούν να απειλήσουν την αλληλεγγύη η την αποτελεσματικότητα της συμμαχίας .
- εξουσιοδοτεί το Γενικό Γραμματέα να προσφέρει τις καλές του ...και με τη συγκατάθεση των κρατών να κινήσει η να διευκολύνει τις διαδικασίες της έρευνας ,μεσολάβησης ,συμβιβασμού ή διαιτησίας.

Σε διεθνές επίπεδο αναφέρεται η Σύμβαση για τη διεθνή Πολιτική Αεροπορία (Σύμβαση του Σικάγο) όπου και οι δυο χώρες είναι συμβαλλόμενες , και στην οποία προβλέπονται τα εξής:

«Η Σύμβαση για την διεθνή πολιτική αεροπορία καθώς και οι δύο συνοδευτικές συμφωνίες, λαμβάνοντας υπόψη ότι η ανάπτυξη της αεροπορίας μπορεί να βοηθήσει στη δημιουργία αλλά και στη διατήρηση της φιλίας μεταξύ των Εθνών και των λαών του κόσμου, ενώ η κατάχρηση της μπορεί να αποβεί επικίνδυνη για τη γενική ασφάλεια και την παγκόσμια ειρήνη ,καθιέρωσαν ένα μηχανισμό επίλυσης διαφορών μεταξύ των συμβαλλομένων κρατών σε ότι αφορά την ερμηνεία και την εφαρμογή της Σύμβασης του Σικάγο και των άλλων σχετικών συμφωνιών».

➤ Η αρμοδιότητα αυτή έχει εκχωρηθεί στο Συμβούλιο του ICAO βάσει:

1] Του άρθρου 54 ,όπου ανάμεσα στις δεκατέσσερις [14] υποχρεωτικές λειτουργίες του προβλέπεται

ι] να αναφέρει στα συμβαλλόμενα κράτη κάθε παράβαση της παρούσας σύμβασης καθώς και κάθε παράλειψη εφαρμογής των συστάσεων ή αποφάσεων του Συμβουλίου

κ] να αναφέρει στα συμβαλλόμενα κράτη κάθε παράβαση της παρούσας σύμβασης καθώς και κάθε παράλειψη εφαρμογής των συστάσεων ή αποφάσεων του Συμβουλίου

κ]να αναφέρει στην Γενική Συνέλευση κάθε παράβαση της Σύμβασης του Σικάγο ,σε περιπτώσεις που συμβαλλόμενο κράτος παρέλειψε την λήψη κατάλληλων μέτρων

ν] να εξετάσει κάθε ζήτημα που αφορά την Σύμβαση και υποβάλλεται σε αυτό από οποιοδήποτε συμβαλλόμενο κράτος

2] του άρθρου 55, όπου αναφέρονται τα δυνητικά καθήκοντά του στα οποία συμπεριλαμβάνεται και η

ε] εξέταση μετά από αίτηση οποιουδήποτε συμβαλλομένου κράτους ,κάθε κατάσταση η οποία εμφανίζεται να παρουσιάζει εμπόδια στην ανάπτυξη της διεθνούς αεροναυτιλίας και μετά από μια τέτοια εξέταση να συντάσσει εκθέσεις που κρίνει αναγκαίες.

3] του άρθρου 84, που αφορά την διευθέτηση διαφορών που προβλέπει.

«εφόσον διαφωνία τις μεταξύ δύο ή περισσότερων συμβαλλομένων κρατών για θέματα πολιτικής αεροπορίας και που υποβάλλονται σε αυτό ....»

Βάσει των παραπάνω άρθρων το Συμβούλιο ενεργεί σαν πρωτοβάθμιο δικαστικό όργανο ,αφού αντιμετωπίζει μια διαφορά με βάση τους διεθνείς νομικούς κανόνες και οι αποφάσεις του εφεσιβάλλονται είτε σε ad hoc διαιτητικό δικαστήριο είτε στο Διεθνές Δικαστήριο. Το Συμβούλιο διαθέτει σαν βοηθητικό όργανο τη Νομική Επιτροπή που

αποτελείται από ειδικούς νομικούς και έχει καθήκον να συμβουλευεί το Συμβούλιο σε ζητήματα σχετικά με την ερμηνεία των διατάξεων της Σύμβασης.

## Συμπέρασμα

Για τη βελτίωση των σχέσεων των δύο χωρών ,δεν απαιτείται μόνο η πρόθεση της μίας πλευράς ,αλλά και η βούληση της άλλης.

Προκειμένου να διαχειριστούμε καλύτερα την παρουσία των τουρκικών αεροσκαφών δυτικότερα των ανατολικών ελληνικών νησιών ,θεωρείται ότι θα πρέπει να δημιουργήσουμε , κατ' αρχήν ένα δίλλημα στη τουρκική πλευρά, που θα την υποχρεώνει , να αναθεωρήσει τον τρόπο χρησιμοποίησης της πολεμικής της αεροπορίας για πολιτικούς σκοπούς .

Οι όροι του διαλόγου με την Τουρκία θα πρέπει να καθοριστούν ,αφού πρώτα η ιδεολογική –εθνική προέλευση της εξωτερικής πολιτικής του μετακεμαλικού καθεστώτος ,τύχει ενδελεχούς ανάλυσης και καθορισμού των πιθανών ενεργειών του ,στο πλαίσιο ενός μεταβαλλόμενου διεθνούς συστήματος. Ειδικότερα,

- Προκειμένου να σπάσει ο κύκλος ,δράσης αντίδρασης και να εξαλειφθούν οι αποσταθεροποιητικοί παράγοντες ,η ελληνική πλευρά πρέπει να αναλάβει μια σειρά πρωτοβουλιών που θα επιτρέψουν να ξεφύγει από τη λογική της αντιμετώπισης αυτών των πτήσεων και να οδηγηθούμε στη λογική της διαχείρισης των, εντός του υπάρχοντος λειτουργικού πλαισίου, της εναέριας κυκλοφορίας στην περιοχή.
- Προκειμένου να ισχυροποιηθεί, η αξιοπιστία μας απαιτείται εκσυγχρονισμός της νομιμοποιητικής βάσης τεκμηρίωσης των θέσεων μας.
- Αυξημένος συντονισμός, των στρατιωτικών με πολιτικές αρχές. Οι στρατιωτικοί πρέπει να εκφράζουν την τεχνοκρατική άποψη ,

χωρίς υποκειμενική και αυθαίρετη ερμηνεία των θέσεων της πολιτικής ηγεσίας.

- Τόσο για το FIR όσο και για το SAR η Ελλάδα θα πρέπει να επιμείνει στο επιχείρημα της λειτουργικότητας. Πέρα από το επιχείρημα της γεωστρατηγικής ενότητας, της περιοχής, θα πρέπει να είμαστε ελαστικοί, στην αποδοχή νέων τεχνολογιών και μέσων που θα επιβεβαιώνουν την αποτελεσματικότητα αυτών των καθεστώτων. Λόγω γεωγραφίας το FIR θα πρέπει να αντιμετωπίζεται σαν αμυντική περίμετρος της Ελλάδας. Σε καμία περίπτωση, δεν θα πρέπει να δίνουμε την εντύπωση, ότι τα όρια του FIR αποτελούν εθνικά σύνορα.
- Ανάγκη δημιουργίας διλήματος στην τουρκική πλευρά, που θα την αναγκάσει στην αναθεώρηση της τακτικής χρησιμοποίησης της Πολεμικής Αεροπορίας της. Η μείωση του γοήτρου των ενόπλων δυνάμεων της Τουρκίας, αποτελεί ελκυστικό στόχο μέσω ψυχολογικών επιχειρήσεων.
- Για όσο χρονικό διάστημα, τα όρια του FIR παραμένουν αμετάβλητα κατά αντιστοιχία και τα όρια έρευνας και διάσωσης παραμένουν σταθερά.

Με την αποδοχή νέων τεχνολογιών και μέσων θα υποστηρίζεται το επιχείρημα της Ελλάδας, ότι διαθέτει τα μέσα, για έρευνα και διάσωση, στο χώρο των κατοχυρωμένων στο διεθνές δίκαιο αρμοδιοτήτων της.

- Προσαρμογή του συστήματος αεροπορικού ελέγχου (πολιτικού και στρατιωτικού) στα διεθνή πρότυπα (κατηγοριοποίηση εναέριου χώρου, Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός) και ειδικότερα στη ανάμειξη του στρατιωτικού τομέα στη δημιουργία συστήματος «Ευέλικτης Χρήσης του Εναέριου Χώρου» (FLEXIBLE USE OF AIR SPACE- FUA) στα πλαίσια του ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.

- Τέλος, υπό τις παρούσες συνθήκες εκτιμάται μια στρατηγική αποτροπής και όχι προσαρμογής στην απειλή εκτιμάται ότι εξασφαλίζει τα συμφέροντα μας και θα δημιουργήσει το απαραίτητο κλίμα για ειρηνική επίλυση των διαφορών και εξάλειψη των επικίνδυνων διακρατικών τριβών στο πλαίσιο της ειρηνικής αντιπαράθεσης.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑ

## Βιβλία, Μελέτες, Άρθρα

### Ελληνόγλωσσα

ΑΔΑΜ, Κ. <<Οι ουρανοί δεν είναι και τόσο δικοί μας >>, Ελευθεοτυπία , 19- 11- 2005.

ΒΑΛΗΝΑΚΗΣ, Γ., ΠΑΡΙΣ, ΚΙΤΣΟΣ, Ελληνικά αμυντικά προβλήματα . Ινστιτούτο Διεθνών και Στρατηγικών Ερευνών, Εκδ. Παπαζήσης 1986  
ΒΕΡΕΜΗΣ, Θ., Ιστορία των Ελληνοτουρκικών Σχέσεων ,1453-2005, Δ΄ Εκδ., ΕΛΙΑΜΕΠ, Εκδ.Ι. Σιδέρης , Αθήνα ,2005.

ΑΝΤΑΠΑΣΗΣ , Α, ΓΙΟΚΑΡΗΣ , Α, Κώδικας Αεροπορικού δικαίου και σχετικές διατάξεις και διεθνείς συμβάσεις , Εκδ. Α. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα- Κομοτηνή, 1995

ΓΙΟΚΑΡΗΣ, Α., εισαγωγή στο διεθνές δίκαιο του αέρος και του διαστήματος, Πανεπιστημιακές Παραδόσεις Ι, Εκδ Α. Ν. Σάκκουλα Αθήνα –Κομοτηνή, 1984.

ΓΙΟΚΑΡΗΣ, Α, Οι δικαιοδοσίες του παράκτιου κράτους στον εναέριο χώρο, εθνικό και διεθνή. Α. Σάκκουλας 1991.

ΓΙΟΚΑΡΗΣ, Α, Διεθνές δίκαιο εναερίου χώρου-διαστήματος Α, Σάκκουλα 1996.

ΓΙΟΚΑΡΗΣ, Α, »Αμφισβήτηση από την Τουρκία οριοθετήσεων και μέτρων διαχείρισης σε αμυντικό προσανατολισμό », στο ΠΕΡΑΚΗΣ, Σ, {επιμ} Αιγαίο. Εξελίξεις και προοπτικές επίλυσης των Ελληνοτουρκικών διενέξεων , Πρακτικά Ημερίδας , ΕΕΔΔΔΣ Εκδ. Α. Ν. Σάκκουλα , Αθήνα –Κομοτηνή 2003.

ΓΙΟΚΑΡΗΣ, Α., » Ο ελληνικός εναέριος χώρος και το FIR Αθηνών .Οι επιπτώσεις από τη νέα Σύμβαση του ΗΕ (1982) για το δίκαιο της θάλασσας », στο ΠΕΡΑΚΗΣ, Σ., (επιμ), Το Αιγαίο Πέλαγος και το νέο Δίκαιο της Θάλασσας, Πρακτικά Συμποσίου ΕΚΕΜ, Εκδ. Α. Ν. Σάκκουλα , Αθήνα, 1996.

ΕΛΛΙΣ, ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ, ΙΓΝΑΤΙΟΥ ΜΙΧΑΛΗΣ., ΙΜΙΑ Εκδ. Α. Α.ΛΙΒΑΝΗ.

ΗΡΑΚΛΕΙΔΗΣ, Α «Ασπονδοί γείτονες «Ελλάδα- Τουρκία «Η διένεξη του Αιγαίου Ι Σιδέρης2007.

ΙΩΑΝΝΟΥ, Κ., ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ ,Κ., ΡΟΖΑΚΗΣ, Χ., ΦΑΤΟΥΡΟΣ,Α., Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο, Αρμοδιότητες στο Διεθνές Δίκαιο, Πανεπιστημιακές Σημειώσεις, Εκδ. Α. Ν. Σάκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή,1991.

ΚΕΝΤΡΩΤΗΣ, ΚΥΡΙΑΚΟΣ» Αεροναυτικές ασκήσεις στο Αιγαίο «Εκδ., Αγγελος Σιδεράτος

ΚΛΑΔΗ ΕΥΣΤΑΘΟΠΟΥΛΟΥ, ΜΑΡΙΑΝΘΗ.»θέματα δικαίου του Εναέριου χώρου»Σιδέρης

ΚΟΝΔΥΛΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ, Θεωρία του Πολέμου, εκδόσεις Θεμέλιο.

ΚΟΝΣΟΛΑΚΗΣ ΣΤΕΛΙΟΣ»Εναέριος χώρος στο Αιγαίο Αναχαίτηση 2007.

ΚΟΤΖΙΑΣ ΝΙΚΟΣ, Παγκοσμιοποίηση και ιστορική θέση, το μέλλον και η πολιτική σημασία, εκδόσεις Καστανιώτη.

ΛΑΖΟΥ, Ε., «Ελικόπτερα Ειδικών Αποστολών . Η ειδική διάσταση της Αεροπορίας Στρατού ,» Διπλωματία και Αμυνα ,Τεύχ. 139,2002

ΛΙΑΚΟΥΡΑΣ ΠΕΤΡΟΣ, Διεθνές Δίκαιο και Χρήση των θαλάσσιων βυθών για στρατηγικούς σκοπούς, εκδόσεις Σάκουλας 2002

ΜΠΑΛΑΜΩΤΗΣ,Ν., «Αερομαχία. Ποιοί παράγοντες την επηρεάζουν». Διπλωματία και Αμυνα , Τεύχ. 181,2006.

ΜΠΑΛΑΜΩΤΗΣ,Ν., «Διάταξη της Τουρκικής Πολεμικής Αεροπορίας», Διπλωματία και Αμυνα, Τεύχ. 177,2006.

ΜΠΙΛΛΗ Μ., «Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός 2 Εναέρια Κυκλοφορία ,2005.

ΜΠΟΣΗ ΜΑΙΡΗ, Ζητήματα ασφαλείας στη Νέα Τάξη Πραγμάτων, εκδόσεις Παπαζήσης.

ΠΑΤΣΟΥΛΕΑΣ, Δ., «Σμήνος Ειδικών Αποστολών της Πολεμικής Αεροπορίας. Μια καλή ιδέα που ανοίγει νέους ορίζοντες », Διπλωματία και Αμυνα, Τεύχ.106, 2000

ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ, Α., Διεθνές Δίκαιο του ατμοσφαιρικού και εξωατμοσφαιρικού διαστήματος (Οι δορυφορικές τηλεπικοινωνίες ) Εκδ, Α. Ν. Σάκκουλα 1990.

ΠΕΡΑΚΗΣ, Σ., Αιγαίο. Εξελίξεις και προοπτικές επίλυσης των ελληνοτουρκικών διενέξεων, Πρακτικά Ημερίδας, ΕΕΔΔΔΣ, Εκδ. Α. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα- Κομοτηνή, 2003.

ΠΛΑΤΙΑΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ, ΗΦΑΙΣΤΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ, Ελληνική Αποτρεπτική Στρατηγική, Εκδόσεις Παπαζήσης 1992.

ΠΛΑΤΙΑΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ, (ΕΚΤΟΣ ΣΥΝΟΡΩΝ), Ρεαλιστική Προσέγγιση Εθνικής Στρατηγικής, Αθήνα εκδόσεις Παπαζήσης 1995.

ΠΛΑΤΙΑΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ, Διεθνής σχέσεις και στρατηγική στον Θουκυδίδη.

ΡΟΖΑΚΗΣ, Χ., «Το διεθνές νομικό καθεστώς του Αιγαίου και η ελληνοτουρκική κρίση», από το Οι Ελληνοτουρκικές Σχέσεις ,1923-1987, Εκδ. Γνώση, Αθήνα, 1988.

ΡΟΖΑΚΗΣ, Χ., «Ο εναέριος χώρος και οι παράγωγες διαφορές με τη Τουρκία», 2 Οικονομία και Κοινωνία, 1979.

ΡΟΥΚΟΥΝΑΣ, Ε., Διεθνές Δίκαιο ΙΙΙ, Παραδόσεις , Εκδ. Α. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα, 1983.

ΣΑΖΑΝΙΔΗΣ, Χ., Ελλάδα, Τουρκία, ΝΑΤΟ και ο Εναέριος Χώρος του Αιγαίου 1974-1986, Θεσσαλονίκη, 1987.

ΣΑΖΑΝΙΔΗΣ, Χ., Οι Ελληνοτουρκικές Σχέσεις στην πενταετία 1973-1978, Θεσσαλονίκη, 1979.

ΣΠΗΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ, Σ, -ΓΙΟΚΑΡΗΣ, Α., Ο τουρκικός Κανονισμός για έρευνα και διάσωση και η αμφισβήτηση των ελληνικών αρμοδιοτήτων εντός του FIR Αθηνών, Εκδ. ΙΠΟΜΕ, Αθήνα, 1990.



ΣΙΔΗΡΟΚΑΣΤΡΙΤΗΣ, Π., Στοιχεία δικαίου του αέρα στη πολεμική αεροπορία. Εκδ.Κατσαρού 2008

ΤΣΑΚΙΡΗΣ, Γ., «Μαχητικά ΗΠΑ αναχαίτισαν ελληνικό, μέσα στο FIR Αθηνών», Ελευθεροτυπία, 13-3-2003.

### **Ξενόγλωσσα**

ACER YUCEL The Aegean Maritime Dispute and International Law 1988.

ANGELOS M. SYRIGOS. The status of the Aegean sea according to International Law. SAKKOULAS\BRUYLANT.

ASSONITIS, G., The Greek Airspace: The Legality of a «Paradox».

BATRA, J.C., «Modernization of the Warsaw System-Montreal 1999», 65 JALC, 1999-2000.

BOROU, O., OZALP, E., «Sources of friction in creek- turkish relations: the Aegean Dispute», ELIAMEP,

BOUCHER, R.,( Spokesman ),Ratification of the 1999 Montreal Convention», Press Statemen, September 5, 2003.

BUERGENTHAL T., Law making in the international Civil Aviation Organization,New York, Syracuse University Press 1969.

CARROZ,J., «International legislation on air navigation over the high seas», 26 JALC, 1959.

CHENG, B., «A new look Warsaw Convention on the eye of the twenty first century»,22 AASL, 1997.

CHENG,B., « Nationality and registration of aircraft – Art. 77 of the Chicago Convention»,JALC,1966.

CHENG, B., Studies in International Space Law, Clarendon Press, Oxford, 1997.

COOPER, J. C., Explorationsin Aerospace Law,Montreal, McGill University Press, 1968.

DIEDERIKS-VERSCHOOR I. H., An introduction to Air Law, Hague, Kluwer Law International, 6 edition, 1997.

DRION, H., Limitation of liabilities in International Air Law, Martinus Nijhoff, The Hague, 1954 .

ELIAS T. O., New Horizons in International Law, London, Martinus Nijhoff Publ., 1992.

FITZGERALD G. F., The use of force against Civil aircraft, CYIL, 1984.

GRIEF. N., Public International Law in the airspace of the High Seas, Dordrecht, Martinus Nijhoff Publ. 1994.

HAILBRONNER K., Freedom of the air and the Convention on the Law of the Sea, LXIV BYIL, 1993.

HARRIS D. J., Cases and Materials on International Law, London, Sweet, Maxwell, 4 edition, 1991.

KONSOLAKIS STELIOS ., The establishment of the Flight Information Region (FIR) AND Exclusive Economic Zone (EEZ) regimes represents a challenge to the «open skies» and «free seas» concept, respectively. To what extent and with what significance do these regimes influence the exercise of State sovereignty. September 1999. q

KEENAN, Shawcross and Beaumont on Air Law, London, Butterworths, 1966.

MATTE N. M., Aerospace Law, London, Sweet, Maxwell, 1969.

McWHINNEY E. and BRADLEY M., The freedom of the Air, Leyden, Sijthoff, 1968.

OZNAΛ, E., «Greek claims of Aegean airspace violation and the FIR issue», The National Committee for Strategic Research and Studies (NCSRS), (saemk.org).

SAZANIDIS, C., «The Greco-turkish dispute over the Aegean airspace», HRIR, 1980.

WASSENBERGH H. A., Parallels and differences in the development of Air, Sea and Space Law in the light of Grotius, IX Annals of Air and Space Law, 1984.

WHINNEY E., Freedom of the Air, New York, Oceana, 1968.

YOKARIS, A., «The Flight Information Regions», Hellenic Centre for European Studies, A.N. Sakkoulas Publishers, Athens, 1996.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΠΑ