



ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΩΝ & ΚΡΙΣΕΩΝ

POST GRADUATE PROGRAM
ENVIRONMENTAL, DISASTER & CRISES MANAGEMENT STRATEGIES

Μεταπτυχιακή Διατριβή Ειδίκευσης

Master Thesis

Έρευνα και διάσωση (SAR) στο Αιγαίο και οι πολιτικές και στρατιωτικές αντιπαραθέσεις Ελλάδας και Τουρκίας.

Search and rescue (SAR) in Aegean sea. Political and military conflicts between Greece and Turkey.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΨΗΣ/CHRISTOS KAPSIS

A.M. / R.N. : 7114132100127

Ειδικές Εκδόσεις / Special Publications:

No. 2024196

Αθήνα, Ιούνιος 2024

Athens, June 2024



ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΩΝ & ΚΡΙΣΕΩΝ

POST GRADUATE PROGRAM
ENVIRONMENTAL, DISASTER & CRISES MANAGEMENT STRATEGIES

Μεταπτυχιακή Διατριβή Ειδίκευσης Master Thesis

Έρευνα και διάσωση (SAR) στο Αιγαίο και οι πολιτικές και στρατιωτικές αντιπαραθέσεις Ελλάδας και Τουρκίας

Search and rescue (SAR) in Aegean sea. Political and military conflicts between Greece and Turkey.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΨΗΣ/CHRISTOS KAPSIS

A.M. / R.N. : 7114132100127

Τριμελής Εξεταστική Επιτροπή:

Δρ. «Σ. Λόζιος_1ο_Μέλος»,
«Αναπλ. Καθηγητής ΕΚΠΑ»

Δρ. «Ε. Λέκκας_2ο_Μέλος»,
«Καθηγητής ΕΚΠΑ»

Δρ. «Ε. Σκούρτσος_3ο_Μέλος»,
«Επικ. Καθηγητής ΕΚΠΑ»

«Ειδική_Επ_Καθοδήγηση»

Β. Μαρτζάκης M.Sc.
Αξιωματικός Πυροσβεστικού Σώματος,
Πτυχιούχος Δημόσιας Διοίκησης
Παντείου Πανεπιστημίου, Expert E.U.
Civil Protection Mechanism

Ειδικές Εκδόσεις / Special Publications:

No. 2024196

**Αθήνα, Ιούνιος
2024**

Athens, June 2024

Περίληψη	
Κεφάλαιο 1^ο	1
Εισαγωγή	1
1.1. Έννοιες και Ορισμοί	3
1.1.1. Εδαφική κυριαρχία	3
1.2.1. Εναέριος χώρος	4
1.2.2. Περιοχή Πληροφοριών Πτήσεων (FIR)	5
1.3.1. Αιγιαλίτιδα Ζώνη.....	7
1.3.2. Υφαλοκρηπίδα	9
1.3.3. Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ).....	10
Κεφάλαιο 2^ο	
Έρευνα και διάσωση στην Ελλάδα	12
2.1. Δομή έρευνας και διάσωσης στην Ελλάδα.....	12
2.1.1. Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (Ε.Κ.Σ.Ε.Δ)	13
2.1.2. Στελέχωση του Ε.Κ.Σ.Ε.Δ.....	15
2.1.3. Περιπτώσεις Search and Rescue του ΕΚΣΕΔ	15
2.1.4. Κέντρα με τα οποία συνεργάζεται το Ε.Κ.Σ.Ε.Δ	18
2.2. Χερσαία μέσα Έρευνας και Διάσωσης	19
2.3. Πλωτά μέσα Έρευνας και Διάσωσης	20
2.4. Εναέρια Μέσα Έρευνας και Διάσωσης	22
Κεφάλαιο 3^ο	
Τούρκικα Μέσα Search and Rescue και η Δομή τους	28
3.1. Εναέρια Μέσα Search and Rescue	28
3.2. Πλωτά Μέσα Search and Rescue.....	29
3.3. Διοίκηση Ακτοφυλακής.....	31
Κεφάλαιο 4^ο	
Αντιπαραθέσεις μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας	35
4.1. Ιστορικά στοιχεία	35
4.2. Στρατιωτικές και Πολιτικές αντιπαραθέσεις μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας	38
4.3. Η παρουσία της τουρκικής πολεμικής αεροπορίας στο Αιγαίο.....	45
Επίλογος	53
Βιβλιογραφία	55

Περίληψη

Η εθνική κυριαρχία της Ελλάδας αποτελείται από διάφορους παράγοντες. Η έρευνα και διάσωση (SAR) αποτελούν έναν από τους πιο σημαντικούς. Η Ελλάδα πραγματοποιεί έρευνα και διάσωση με εναέρια και με θαλάσσια μέσα, τόσο σε περίοδο ειρήνης, όσο και σε περίοδο έντασης-κρίσης. Τις τελευταίες δεκαετίες η Τουρκία μεταφράζοντας λανθασμένα τις διεθνής συμβάσεις προς όφελος της, αμφισβητεί συνεχώς την εθνική κυριαρχία της Ελλάδας στο Αιγαίο και δημιουργεί προ τετελεσμένα γεγονότα και αυθαίρετες αξιώσεις στο χώρο του Αιγαίου.

Για την δημιουργία και ολοκλήρωση της παρούσας διπλωματικής εργασίας θα γίνει έρευνα τόσο σε ξενόγλωσση όσο και σε ελληνόγλωσση βιβλιογραφία καθώς επίσης και σε βάσεις δεδομένων, στο δαδίκτυο και σε ερευνητικά κέντρα και πανεπιστήμια.

Λέξεις Κλειδιά: Ορισμοί, Δομή και Μέσα S.A.R., Ελλάδα, Τουρκία, , Αξιώσεις της Τουρκίας στο Αιγαίο, Στρατιωτικές Αντιπαραθέσεις, Ελληνοτουρκικές σχέσεις.

Abstract

The national sovereignty of Greece consists of various factors. Search and rescue (SAR) is one of the most important. Greece carries out search and rescue by aerial and sea means, both in times of peace and in times of tension-crisis. In recent decades, Turkey, by misinterpreting international conventions to its own advantage, has constantly questioned the national sovereignty of Greece in the Aegean and is creating fait accompli and arbitrary claims in the Aegean area.

For the creation and completion of this thesis, research will be done in both foreign and Greek language literature as well as databases, the internet and research centers and universities.

Keywords: Definitions, Structure and Means of S.A.R., Greece, Turkiye, Claims of Turkiye in the Aegean Sea, Military Conflicts Greek-Turkish relations.

Πρόλογος

Η παρούσα εργασία αποτελεί Διπλωματική Εργασία η οποία ανήκει στο Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών για τη Διαχείριση του Περιβάλλοντος, των Καταστροφών, και των Κρίσεων, που φιλοξενείται στο Τμήμα Γεωλογίας και Γεωπεριβάλλοντος του Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών.

Σε αυτό το σημείο, θέλω να εκφράσω την βαθιά ευγνωμοσύνη μου προς τον επιβλέποντα καθηγητή μου, τον κ. Βασίλειο Μαρτζάκη, για την πολύτιμη βοήθεια, την ανεκτίμητη καθοδήγηση, και την εμπιστοσύνη που μου παρέιχε.

Επιπλέον, δεν θα μπορούσα να παραλείψω να εκφράσω τις ευχαριστίες μου προς τον καθηγητή κ. Ευθύμιο Λέκκα για τις πολύτιμες γνώσεις και τις εμπειρίες που μοιράστηκε μαζί μου, καθώς με βοήθησαν σημαντικά στη διάρκεια των σπουδών μου.

Κατάλογος Εικόνων

Εικόνα 1: FIR ATHINAI, INSTABUL, NICOSIA.....	7
Εικόνα 2: Αιγιαλίτιδα Ζώνη Ελλάδας και Τουρκίας	8
Εικόνα 3: Οπτικοποίηση της Υφαλοκρηπίδας.....	10
Εικόνα 4: Η Α.Ο.Ζ. της Ελλάδας.....	11
Εικόνα 5: Κατανομή ανά τύπο και αριθμό συμβάντων Ε.Κ.Σ.Ε.Δ./NT 2021.....	16
Εικόνα 6: Περιοχή ευθύνης Search and Rescue της Ελλάδας σύμφωνα με τον οργανισμό I.M.O.....	17
Εικόνα 7: Περιπολικό σκάφος του Λιμενικού Σώματος τύπου STAN.....	21
Εικόνα 8: Ναυαγοσωστικό σκάφος Λιμενικού Σώματος.....	21
Εικόνα 9: Παράκτια περιπολικά σκάφη τύπου CB-90 H.C.G.....	22
Εικόνα 10: Ε/Π AS365 N3 Aegean Dauphin	24
Εικόνα 11: Single Engine Cessna RG172.	25
Εικόνα 12: Single Engine Socata TB20 Trinidad..	25
Εικόνα 13: Twin Engine Reims Cessna F406 Caravan III.	26
Εικόνα 14: Αποστολές Search and Rescue της Πολεμικής Αεροπορίας το 2023.....	26
Εικόνα 15: Αεροδιακομιδές της Πολεμικής Αεροπορίας το 2023.	27
Εικόνα 16: Αεροπλάνο CN-235.....	28
Εικόνα 17: Helicopter AB-412 EP.	29
Εικόνα 18: 80 Class Boats.	29
Εικόνα 19: Turkish Coast Guard Corvette..	30
Εικόνα 20: SAR 35 Class CG Boat 210 ton.	30
Εικόνα 21: Kaan 15 Class CG Boats	31
Εικόνα 22: CG Diving Team Boat	31
Εικόνα 23: Turkish Search and Rescue Region	22
Εικόνα 24: Οργάνωση τουρκικού συστήματος Search and Rescue. Error! Bookmark not defined.	
Εικόνα 25: Υπογραφή της Συνθήκης των Σεβρών από τον Έλληνα Πρωθυπουργό Ελευθέριο Βενιζέλο.	36
Εικόνα 26: Ο χάρτης της Ελλάδας των δύο ηπείρων και των πέντε θαλασσών.....	36
Εικόνα 27: Δημοσίευμα της εφημερίδας Καθημερινή.....	39
Εικόνα 28: Τουργκούτ Οζάλ - Ανδρέας Παπανδρέου ένα χρόνο μετά την κρίση του 87	40
Εικόνα 29: Η τουρκική θεωρία περί γκρίζων ζωνών	42
Εικόνα 30: Ο νέος χάρτης Search and Rescue της Τουρκίας.....	44
Εικόνα 31: Στοιχεία δραστηριότητας τουρκικής πολεμικής αεροπορίας από το 1985-2015..	46

Εικόνα 32: NOTAM A0701/16. Αμφισβητεί η Άγκυρα τις έρευνες για το ελικόπτερο που έπεσε στην Κίναρο.....	48
Εικόνα 33: Επέκταση της διεκδικούμενης τουρκικής περιοχής ευθύνης για Έρευνα & Διάσωση μέχρι το μέσο του Αιγαίου πελάγους.....	49
Εικόνα 34: Επέκταση της διεκδικούμενης τουρκικής περιοχής ευθύνης για Έρευνα & Διάσωση μέχρι την ανατολική Κρήτη.	50
Εικόνα 35: Η Γαλάζια Πατρίδα ως επίσημο δόγμα της Τουρκίας.....	51

Κεφάλαιο 1.

Εισαγωγή

Ύστερα από την Ελληνική Επανάσταση του 1821 και την ανακήρυξη της ανεξαρτησίας της Ελλάδας από την Οθωμανική Αυτοκρατορία το 1832, οι διμερείς σχέσεις μεταξύ των δυο χωρών έχουν διαμορφωθεί με εναλλαγές ανάμεσα σε περιόδους φιλίας και αντιπαλότητας. Η ιστορία τους σημαδεύτηκε από τέσσερις σημαντικούς πολέμους, περιλαμβάνοντας τον Ελληνοτουρκικό Πόλεμο του 1897, τον Πρώτο Βαλκανικό Πόλεμο (1912-1913), τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο (1914-1918), και τον Ελληνο-τουρκικό Πόλεμο την περίοδο 1919 - 1922. Κατά τη διάρκεια του Πολέμου του 1919, πραγματοποιήθηκε αμοιβαία ανταλλαγή πληθυσμών ανάμεσα σε Ελλάδα και Τουρκία.

Στις 15 Οκτωβρίου 1951, με απόφαση του Βορείου Ατλαντικού Συμβουλίου, Ελλάδα και Τουρκία εντάχθηκαν στο ΝΑΤΟ. Αν και η ένταξη αυτή επηρέασε θετικά τις σχέσεις τους με τις Ηνωμένες Πολιτείες, οι διμερείς σχέσεις τους ήταν περιορισμένες, επηρεασμένες αρνητικά από γεγονότα όπως το πογκρόμ των Ελλήνων της Κωνσταντινούπολης το Σεπτέμβριο του 1955 και οι απελάσεις των Ελλήνων από την Κωνσταντινούπολη το 1960.

Το Κυπριακό ζήτημα αποτέλεσε έναν από τους κύριους παράγοντες για την όξυνση των σχέσεων μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας, με την τουρκική εισβολή το 1974 και την κατοχή του 40% της εδαφικής επικράτειας της Κυπριακής Δημοκρατίας, εκδίωξης του 1/3 του πληθυσμού από τις οικίες και περαιοσιές τους καθώς και με την μόνιμη εγκατάσταση τούρκικων στρατιωτικών δυνάμεων. Αυτά τα γεγονότα προκάλεσαν δυσαρέσκεια και ένταση στις σχέσεις των δύο χωρών, οδηγώντας στην επιδείνωση των σχέσεων τους και σε λήθος στρατιωτικών αντιπαραθέσεων.

Από το 1999 και έπειτα, οι σχέσεις φάνηκαν να βελτιώνονται, ειδικά μετά τον σεισμό στο Ιζμίτ την ίδια χρονιά. Εντούτοις, παρά τις θετικές εξελίξεις, παραμένουν ορισμένες προκλήσεις και εμποδια στον διμερή διάλογο τους.

Η Ελλάδα αναγνωρίζεται ως ένα έθνος με έντονη θαλάσσια παράδοση, καθώς ο ελληνικός στόλος αντιπροσωπεύει περίπου το 21% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου. Η χώρα διακρίνεται ως παράκτιο κράτος, διαθέτοντας πληθώρα νησιών στο Αιγαίο και στο Ιόνιο πέλαγος. Η πληθώρα νησιών, νησιδών και βραχονησιδών στο ελληνικό Αρχιπέλαγος προσδίδει ξεχωριστό γεωστρατηγικό χαρακτήρα στη χώρα μας. Το Αιγαίο αποτελεί στρατηγική θάλασσα που συνδέει το θαλάσσιο εμπόριο μεταξύ Ανατολής και Δύσης και είναι καίριας σημασίας για τις σχέσεις Ελλάδας και Τουρκίας.

Σημειώνεται ότι η Ελλάδα, μέχρι σήμερα, δεν έχει συνάψει συμφωνία οριοθέτησης της υφαλοκρηπίδας με την Τουρκία. Αυτή η διαφορά υφίσταται από τη δεκαετία του 1970, και σύμφωνα με την Ελλάδα, αποτελεί την μοναδική νομική διαφορά μεταξύ των δύο χωρών. Από την άλλη πλευρά, η Τουρκία ισχυρίζεται ότι υπάρχουν αρκετές νομικές διαφορές με την Ελλάδα, εγείρει διαρκώς ζητήματα σχετικά με την κυριαρχία ορισμένων ελληνικών νησιών, την αποστρατικοποίηση πολλών ελληνικών νησιών του Αιγαίου, καθώς και το δικαίωμα της Ελλάδας στην επέκταση της αιγιαλίτιδας ζώνης έως τα 12 ναυτικά μίλια, οριοθέτησης της εν λόγω ζώνης, ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας στο Αιγαίο και άλλων. (Παπασταυρίδης, 2020)

Από το 1970, η Τουρκία έχει εκφράσει έντονες αντιδράσεις και αμφισβήσεις σχετικά με την εδαφική κυριαρχία της Ελλάδας και την άσκηση των κυριαρχικών δικαιωμάτων της. Ο κύριος στόχος της Τουρκίας είναι η αλλαγή του τρέχοντος status quo όσον αφορά την εδαφική κυριαρχία της χώρας μας.

Ωστόσο, το εδαφικό καθεστώς της Ελλάδας έχει καθοριστεί από διεθνείς συμφωνίες, κυρίως από τη Συνθήκη της Λωζάνης του 1923. Η ένταση μεταξύ των δύο χωρών ξεκίνησε το 1973, με τις αμφισβητήσεις αναφορικά με την ελληνική υφαλοκρηπίδα, και το 1975, με την αμφισβήτηση του ελληνικού εναερίου χώρου. Η Τουρκία εφαρμόζει τις παραπάνω αμφισβητήσεις με τρόπους που παραβιάζουν κατηγορηματικά τις βασικές αρχές του Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών. Αυτές οι πρακτικές περιλαμβάνουν απειλές πολέμου και παραβιάσεις του εθνικού εναερίου χώρου, συμπεριλαμβανομένων ακόμη και των περιπτώσεων χρήσης οπλισμένων μαχητικών αεροσκαφών, και αυτό επιπλέον πάνω από κατοικημένες περιοχές. (Υπουργείο Εξωτερικών, Ζητήματα Ελληνοτουρκικών Σχέσεων)

Η Άγκυρα προβαίνει σε δηλώσεις υποστηρίζοντας ότι το Αιγαίο αποτελεί μια θάλασσα ειδικών συνθηκών, όπου πρέπει να εφαρμόζονται ειδικοί κανόνες. Αυτό ουσιαστικά συνεπάγεται αμφισβήτηση της ελληνικής υφαλοκρηπίδας, της εκμετάλλευση των υποθαλάσσιων ενεργειακών πόρων, το δικαίωμα της Ελλάδας για επέκταση στα 12 ναυτικά μίλια, του εναερίου χώρου, της στρατιωτικής ενίσχυσης και προστασίας των νησιών, καθώς και των επιχειρήσεων διάσωσης και έρευνας (SAR) στο Αιγαίο πέλαγος. Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, η Ελλάδα έπαιξε κρίσιμο ρόλο στις συναντήσεις που διεξήχθησαν με σκοπό την καθιέρωση των διεθνών κανονισμών και συμβάσεων σχετικά με θέματα αεροπορικής και ναυτικής ασφάλειας, δίνοντας έμφαση στον τομέα της έρευνας και διάσωσης.

Η έρευνα και διάσωση αντιπροσωπεύουν τον συντονισμένο και συνεργατικό χαρακτήρα εκείνων προσπαθειών που αναπτύσσονται στον χώρο ευθύνης κάθε χώρας ξεχωριστά. Η συνεργασία με το Γενικό Επιτελείο Ναυτικού και το Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, καθώς επίσης και με διάφορους άλλους φορείς, όπως υπηρεσίες ακόμα και ιδιώτες που υποχρεούνται ή είναι έτοιμοι να συνδράμουν εθελοντικά σε περίπτωση ατυχήματος στον θαλάσσιο χώρο, αποτελούν αναγκαίο μέρος αυτής της προσπάθειας (Έρευνα και Διάσωση, 2020). Η διαδικασία έρευνας και διάσωσης μπορεί να διακριθεί ανάλογα με τον τόπο όπου συμβαίνει το περιστατικό, τον τρόπο διάσωσης και τη μεταφορά των ατόμων που βρίσκονται σε κίνδυνο διακρίνονται σε: α) αστική έρευνα και διάσωση, β) αεροναυτική διάσωση, γ) υποβρύχια έρευνα και διάσωση, δ) έρευνα και διάσωση μάχης και ε) ορεινή διάσωση (Wikipedia, 2022). Η διάκριση αυτή αναδεικνύει την ανάγκη για προσαρμογή των διαδικασιών έρευνας και διάσωσης στις συγκεκριμένες συνθήκες και περιβάλλοντα κάθε περιστατικού. Η έρευνα και διάσωση μιας ανθρώπινης ζωής η οποία βρίσκεται σε κίνδυνο σε θαλάσσια περιοχή αντιπροσωπεύει μια από τις βασικότερες αρχές του εθιμικού δικαίου και είναι στενά συνδεδεμένη με την αρχή της αλληλεγγύης μεταξύ των ατόμων που βρίσκονται στη θάλασσα. Επιπλέον, υπογραμμίζεται η ανάγκη παροχής βοήθειας σε όσους βρίσκονται σε κίνδυνο. Στον θαλάσσιο χώρο του Αιγαίου, όπου η έρευνα και διάσωση αποτελούν προτεραιότητα, απασχολούνται τρία υπουργεία στην Ελλάδα, τα οποία θα πρέπει να έχουν στενή συνεργασία και συντονισμό μεταξύ τους. Τα τρία αυτά υπουργεία είναι: το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας, το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου και το Υπουργείο Εξωτερικών.

1.1. Έννοιες και Ορισμοί

Το Διεθνές Δίκαιο, σε συνδυασμό με Διεθνείς Κανονισμούς και Συμβάσεις, προσδιορίζει ειδικούς ορισμούς και έννοιες που αφορούν τον εναέριο και τον θαλάσσιο χώρο. Αυτοί οι ορισμοί διαμορφώνουν σημαντικά θέματα που σχετίζονται με την εθνική μας κυριαρχία έναντι της Τουρκίας. Πιο συγκεκριμένα:

1.1.1. Εδαφική κυριαρχία

Η εδαφική κυριαρχία είναι στενά συνδεδεμένη με το έδαφος ενός κράτους, καθώς αναφέρεται στην αποκλειστική εξουσία που έχει το κράτος πάνω στο συγκεκριμένο έδαφος. Αυτή η εξουσία περιλαμβάνει τη δυνατότητα να διοικεί και να διαχειρίζεται το έδαφος αυτό δια μέσου των νομοθετικών, των εκτελεστικών και των δικαστικών του οργάνων, καθώς επίσης και τον αποκλειστικό έλεγχο επάνω σε αυτό. Η έννοια της εδαφικής κυριαρχίας οδηγεί στις αρχές της εδαφικής ακεραιότητας του κράτους και της γεωγραφικής οριοθέτησης των συνόρων. Σύμφωνα με το εθιμικό διεθνές δίκαιο, απαγορεύεται στα κράτη να εκτελούν πράξεις κυριαρχίας σε ξένο έδαφος χωρίς τη συναίνεση του του κυρίαρχου κράτους, δηλαδή χωρίς προηγούμενη άδεια. Ωστόσο, η εδαφική κυριαρχία δεν είναι απεριόριστη και τα κράτη έχουν υποχρεώσεις τις οποίες πρέπει να λαμβάνουν υπόψη. Τα κράτη πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τα συμφέροντα των γειτονικών κρατών κατά την άσκηση της εδαφικής κυριαρχίας τους. Αυτό μπορεί να περιλαμβάνει την προστασία του περιβάλλοντος, τη διαχείριση των φυσικών πόρων και την αποτροπή ενεργειών που θα μπορούσαν να έχουν αρνητικές επιπτώσεις στα γειτονικά κράτη. Ακόμα, έχουν ευθύνη να ελέγχουν και να ρυθμίζουν δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα στο έδαφός τους από ιδιώτες. Αυτό συμπεριλαμβάνει τη διαχείριση του εδαφικού τους χώρου για το κοινό καλό και την αποφυγή δραστηριοτήτων που μπορεί να προκαλέσουν ζημίες στα γειτονικά κράτη. Τέτοιες υποχρεώσεις απορρέουν από την ανάγκη προστασίας του περιβάλλοντος και συμφωνίες για τη διέλευση και παραμονή ξένων στρατιωτικών δυνάμεων στο έδαφος. (Σατλάνης, 2005).

Η έννοια του κρατικού εδάφους περιλαμβάνει το χερσαίο τμήμα, τα ποτάμια, τις λίμνες, τα νησιά, τα εσωτερικά και τα χωρικά ύδατα (αιγιαλίτιδα ζώνη) που εκτείνονται έως τα δώδεκα ναυτικά μίλια από τις ακτές. Επιπλέον, περιλαμβάνει τον χώρο που βρίσκεται πάνω από το έδαφος δηλαδή τον εναέριο χώρο και το υπέδαφος, δηλαδή το χώμα κάτω από την επιφάνεια του εδάφους. Αυτά τα στοιχεία αποτελούν τα συστατικά μέρη που καθορίζουν την έκταση της εδαφικής κυριαρχίας ενός κράτους.

Για να υπάρξει κράτος, δεν είναι απαραίτητο να υπάρχει πρόσβαση στη θάλασσα. Υπάρχουν κράτη όπως η Ελβετία, η Τσεχία και άλλα, τα οποία χαρακτηρίζονται ως "περίκλειστα," τα οποία αποτελούν παραδείγματα κρατών που δεν έχουν πρόσβαση στη θάλασσα. Η χερσαία περιοχή αυτών των κρατών οριοθετείται από μια νοητή γραμμή πάνω στην επιφάνεια της γης, γνωστή και ως σύνορα ή μεθόριος. Στη σύγχρονη εποχή, η καθοριστική πλειοψηφία των συνόρων μεταξύ κρατών έχει οριστεί μέσω συμβάσεων και συμφωνιών μεταξύ των εμπλεκόμενων κρατών. Υπάρχουν όμως και σύνορα τα οποία τελούν υπό καθεστώς αμφισβήτησης, αυτό σημαίνει ότι υπάρχουν διαφωνίες ή διεκδικήσεις μεταξύ των εμπλεκόμενων κρατών για τη θέση ή την έκταση των συνόρων. Η σημασία της μεθόριου είναι κρίσιμη από νομική και πολιτική άποψη. Η καθορισμένη μεθόριος μεταξύ δύο κρατών καθορίζει τα εξωτερικά όρια της εδαφικής κυριαρχίας και οριοθετεί την έκταση εφαρμογής των κανόνων δικαίου του κάθε κράτους. Αυτό δημιουργεί ένα νομικό πλαίσιο που διέπει τις σχέσεις μεταξύ των δύο χωρών σε θέματα όπως η ασφάλεια, ο εμπορικός και πολιτιστικός ανταλλαγές, και άλλες συνεργασίες. Την 1^η Αυγούστου του 1975 έλαβε χώρα η

Διάσκεψη για την Ασφάλεια και τη Συνεργασία στην Ευρώπη (ΔΑΣΕ/ΟΑΣΕ) αποτέλεσμα της οποίας ήταν η Τελική Πράξη του Ελσίνκι, η οποία καθόρισε το εξής «Οι συμβαλλόμενες χώρες θεωρούν απαραβίαστα τα σύνορα κάθε άλλης χώρας και τα σύνορα όλων των ευρωπαϊκών κρατών. Κατά συνέπεια, θα απέχουν από κάθε απαίτηση για εδαφικό μέρος ή ολόκληρο τμήμα οποιασδήποτε συμβαλλόμενης χώρας.». Αυτή λοιπόν η διακήρυξη στηρίζει την αρχή της αναγνώρισης και σεβασμού των συνόρων, ενισχύοντας έτσι τη σταθερότητα και την ειρήνη στην Ευρώπη. Ωστόσο, παρά την ύπαρξη αυτών των διεθνώς αναγνωρισμένων συνόρων, οι εθνικιστικές εκρήξεις και διεκδικήσεις μπορούν να δημιουργήσουν προκλήσεις και αβεβαιότητα για την ειρηνική συνύπαρξη. (Σατλάνης, 2005).

1.2.1. Εναέριος Χώρος

Ο εναέριος χώρος ο οποίος βρίσκεται πάνω από το έδαφος εμπίπτει στο πεδίο της εδαφικής κυριαρχίας ενός κράτους, χωρίζεται σε διεθνές και εθνικό εναέριο χώρο και η διαχείριση αυτού ρυθμίζεται από το εθνικό δίκαιο και τις διεθνείς συμβάσεις. Στην περίπτωση της Ελλάδας, ο εναέριος χώρος ορίζεται νομικά από το Προεδρικό Διάταγμα του 1931 και εκτείνεται σε 10 ναυτικά μίλια. Τονίζεται ότι ο εθνικός εναέριος χώρος καθορίζεται ως ο εναέριος χώρος που βρίσκεται πάνω από τον ηπειρωτικό κομμάτι της χώρας, δηλαδή πάνω από το κύριο χερσαίο κομμάτι του κράτους, καθώς επίσης και πάνω από τα νησιά και τα εσωτερικά ύδατα, και την αιγιαλίτιδα ζώνη ενός κράτους. Αυτός ο χώρος είναι μέρος της εδαφικής κυριαρχίας του κράτους και καθορίζει την έκταση των αεροναυτικών δικαιωμάτων που ανήκουν σε αυτό. Νομικά, ο εναέριος χώρος καθιερώθηκε στη Σύμβαση του Σικάγου του 1944, η οποία αναφέρεται στη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, καθώς και στη Διεθνή Σύμβαση που αφορά το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982. Με βάση αυτές τις συμβάσεις, ο εθνικός εναέριος χώρος ενός κράτους καθορίζεται ως ο αέριος χώρος που βρίσκεται πάνω από το έδαφος και τα χωρικά ύδατά του. Συγκεκριμένα, η Ελλάδα, με Προεδρικό Διάταγμα το οποίο δημοσιεύτηκε στο Φ.Ε.Κ. της 18ης Σεπτεμβρίου 1931, οριοθέτησε αιγιαλίτιδα ζώνη με πλάτος 10 ναυτικά μίλια. Αυτή η ζώνη χρησιμοποιείται για τους σκοπούς της αστυνόμευσης και της αεροπορίας, και η επέκτασή της αναγνωρίζεται νομικά.

Η Τουρκία από μεριάς της δεν κατέθεσε καμία ένσταση όταν η Ελλάδα καθόρισε το εύρος του ελληνικού εναερίου χώρου στα 10 ναυτικά μίλια, όπως προκύπτει από το Προεδρικό Διάταγμα του 1931 και για αρκετές δεκαετίες σεβόταν και αναγνώριζε το καθορισμένο εναέριο εύρος. Το εν λόγω διάταγμα εξακολουθεί να έχει ισχύ μέχρι και σήμερα, βάσει του άρθρου 191 παρ.2 του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου Ν. 1815/1988 (ΦΕΚ Α' 250). Επομένως, η διεθνής κοινότητα έχει ενημερώθει από την πλευρά της Ελλάδας για την καθορισμένη έκταση του εθνικού εναερίου χώρου της, περιλαμβάνοντας τη σχετική αυτή δημοσίευση σε χάρτες όπως ICAO και CINA, στο Εθνικό Εγχειρίδιο Αεροναυτιλίας (AIP) και στο Περιοχικό Σχέδιο Αεροναυτιλίας Ευρώπης. Επιπλέον, η δεύτερη κατά σειρά δημοσίευση των αεροναυτικών χαρτών του ICAO το 1955, περιελάμβανε αεροναυτικούς χάρτες που απεικονίζουν τα εξωτερικά όρια του ελληνικού εναερίου χώρου που εκτείνονται έως τα 10 ναυτικά μίλια, συμπεριλαμβανομένων τόσο ελληνικών όσο και τουρκικών χαρτών. (ΓΕΕΘΑ, Επεξηγήσεις όρων).

Η Τουρκία από την μεριά της επιδεικνύει συχνές παραβιάσεις του ελληνικού εναερίου χώρου με τη χρήση στρατιωτικών αεροσκαφών, τα οποία πολλές φορές είναι οπλισμένα πετώντας ακόμα και πάνω από ελληνικά κατοικημένα νησιά, πράγμα το οποίο αποτελεί σαφή παραβίαση της ελληνικής κυριαρχίας. Η γειτονική χώρα προβάλλει συνεχώς

και αδικαιολογήτως αβάσιμες πληροφορίες και διαμαρτυρίες προς το διεθνές δίκαιο και την διεθνή κοινότητα για τον ελληνικό εναέριο χώρο. Οι διαμαρτυρίες αυτές δεν στηρίζονται νομικά σε καμία σύμβαση ή εθιμό δίκαιο για τους εξής λόγους: Ο ελληνικός εναέριος χώρος που καθορίζεται στο δίκαιο της θάλασσας μπορεί να εκταθεί έως τα 12 ναυτικά μίλια. Η Ελλάδα από την πλευράς ασκεί την κυριαρχία της μέχρι τα 10 ναυτικά μίλια μη υπερβαίνοντας το μέγιστο όριο των 12 ναυτικών μιλίων. Επιπλέον, για δεκαετίες από το 1931 έως το 1974 η Τουρκία αναγνώριζε το εύρος των 10 ναυτικών μιλίων του ελληνικού εναερίου χώρου, χωρίς καμία αντίρρηση. Ακόμα, η Ελλάδα έχει ενημερώσει διεθνώς για τη νομική αξίωση της, συμπεριλαμβανομένων του Διεθνούς Δικαίου της Θάλασσας και της Σύμβασης του Σικάγο. Τέλος, η ανεπιβεβαίωτη αντιπαράθεση της Τουρκίας θεωρείται αβάσιμη, αφού οι νομικές και ιστορικές πτυχές επιβεβαιώνουν τον ισχύοντα ελληνικό εναέριο χώρο. (Αλεξανδρή και συν., 1991, Υπουργείο Εξωτερικών, Ζητήματα Ελληνοτουρκικών Σχέσεων)

Παρόλαυτα, η Τουρκία συνεχίζει τις καθημερινές παραβιάσεις του ελληνικού εναερίου χώρου, κινούμενη σε απόσταση από 6 έως 10 ναυτικά μίλια. Αυτή η πρακτική στηρίζεται στο επιχείρημα της ασυμμετρίας που υπάρχει μεταξύ του εναερίου χώρου και του εύρους των χωρικών υδάτων. Ως απάντηση, η Ελλάδα επιμένει ότι η νόμιμη και μόνιμη λύση βρίσκεται στην επέκταση των χωρικών υδάτων.

Αξίζει εδώ να επισημανθεί ότι είναι παράνομη η απειλή χρήσης βίας απέναντι σε ένα κράτος το οποίο ασκεί τα νόμιμα του δικαιώματά, βάσει του διεθνούς δικαίου, και ειδικότερα, βάσει του άρθρου 2, παράγραφος 2 του Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών.

1.2.2. Περιοχή Πληροφοριών Πτήσεων (Flight Information Region – FIR)

Στις 7 Δεκεμβρίου 1944, στο Μόντρεαλ της Αμερικής υπογράφηκε η Σύμβαση του Σικάγο για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία. Η σύμβαση αυτή οδήγησε στην ίδρυση του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Προστασίας (ICAO) με έδρα το Μόντρεαλ, αρμοδιότητα του οποίου είναι η ρύθμιση των διεθνών αερομεταφορών. Το FIR Αθηνών περιλαμβάνει τον ελληνικό εναέριο χώρο αλλά και μέρος του διεθνούς εναερίου χώρου, ρυθμίζοντας ζητήματα δικαιοδοσίας αντί για κυριαρχία. Σύμφωνα με τους κανόνες του ICAO, όλα τα αεροσκάφη, στρατιωτικά και πολιτικά, υποχρεούνται να καταθέτουν σχέδια πτήσεων προτού εισέλθουν στο FIR Αθηνών, προκειμένου να διασφαλιστεί η ασφάλεια των πτήσεων. Η παραβίαση λοιπόν του εναερίου χώρου συμβαίνει όταν ένα αεροσκάφος εισέρχεται στο FIR άλλης χώρας χωρίς πρότερη έγκριση, πράγμα το οποίο αποτελεί παράβαση των κανόνων εναέριας κυκλοφορίας. Η παραβίαση των κανόνων εναέριας κυκλοφορίας εκδηλώνεται, ιδίως όταν ένα αεροσκάφος εισέρχεται στο FIR Αθηνών χωρίς προηγούμενη υποβολή σχεδίου πτήσης. Αυτό αντιβαίνει τους κανόνες που έχουν καθοριστεί από τις ελληνικές αρχές εναέριας κυκλοφορίας, σύμφωνα με τις οδηγίες του ICAO. Αυτοί οι κανόνες, προσαρμοσμένοι στις διεθνείς συστάσεις, έχουν ως στόχο τη διασφάλιση της ασφάλειας των πτήσεων σε όλο τον εναέριο χώρο του FIR Αθηνών. Οι κανόνες για την εναέρια κυκλοφορία εντός του FIR Αθηνών καθορίζονται από τις ελληνικές αρχές εναέριας κυκλοφορίας, οι οποίες λαμβάνουν υπόψη τις προδιαγραφές και τις συστάσεις του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Προστασίας (ICAO). Αυτοί οι κανόνες αποσκοπούν στη διασφάλιση της ασφαλούς εναέριας κυκλοφορίας σε όλον τον εναέριο

χώρο του FIR Αθηνών, συμμορφούμενοι με τις διεθνείς πρακτικές και τις συστάσεις του ICAO. (ΓΕΕΘΑ, Επεξηγήσεις όρων, Υπουργείο Εξωτερικών, 2020, Χαμηλάκης, 2020).

Το FIR (Flight Information Region) αντιπροσωπεύει την περιοχή ευθύνης κάθε χώρας, στην οποία τα αεροσκάφη που εισέρχονται έχουν την υποχρέωση να ενημερώνουν κάποιον Πύργο Ελέγχου με τον προορισμό τους και τα στοιχεία τους. Στον τομέα της ναυτιλίας, το SRR (Search & Rescue Region) συνδέεται με το FIR, καθώς οι περιοχές ευθύνης κάθε χώρας για ναυτική και εναέρια αναζήτηση και διάσωση ταυτίζονται. Όσον αφορά την Ελλάδα, το FIR της περικλύει ένα ευρύτερο γεωγραφικό πεδίο μεγαλύτερο από τα εθνικά σύνορα, χωρίς, ωστόσο, αυτό να αποκλείει την συνεργασία και τη βοήθεια άλλων χωρών σε περίπτωση ανάγκης.

Ο ICAO έχει παραχωρήσει στην Ελλάδα την υποχρέωση όσον αφορά τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας και της παροχής πληροφοριών πτήσεων εντός του ελληνικού FIR. Το Συμβούλιο του ICAO έχει λάβει αποφάσεις που έχουν εγκριθεί και από την τουρκική πλευρά. Ο βασικός στόχος της Ελλάδας, πάντα σε συμμόρφωση με τις εντολές και τους κανονισμούς του ICAO, είναι η διασφάλιση της ασφαλούς και ομαλούς εναέριας κυκλοφορίας στο διεθνή εναέριο χώρο που περιλαμβάνεται στο FIR Αθηνών. Η Τουρκία, από το 1974 και έπειτα, άλλαξε τη στάση της, αρνούμενη συνεχώς και σε καθημερινή βάση να υποβάλει τα απαραίτητα σχέδια πτήσης για όλα τα τούρκικα στρατιωτικά αεροσκάφη τα οποία εισέρχονταν στο FIR της Ελλάδας. Παράλληλα, παρουσιάζεται αρνητική και αντίθετη στο σενάριο για την συνεργασία της με την ελληνική ΥΠΑ (Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας). Αποτέλεσμα των ανωτέρω είναι όλα τα στρατιωτικά αεροσκάφη της Τουρκίας να παραβιάζουν τους Κανόνες της Εναέριας Κυκλοφορίας. (ΓΕΕΘΑ, Επεξηγήσεις όρων). Η αξίωση της Τουρκίας είναι ότι η Σύμβαση του Σικάγου και οι κανόνες του ICAO δεν ισχύουν για τα κρατικά και στρατιωτικά αεροσκάφη, παραλείποντας την υποχρέωση όλων των κρατών να διασφαλίζουν ότι τα εθνικά τους αεροσκάφη θα σέβονται τους κανόνες και τις βασικές αρχές που είναι απαραίτητοι για την ασφάλεια της εναέριας κυκλοφορίας. Ο σωστός έλεγχος και συντονισμός όλων των αεροπλάνων, είτε αυτά στρατιωτικά είτε είναι πολιτικά, είναι αναγκαίος ώστε να εξασφαλιστεί η ασφαλή διεξαγωγή της εναέριας κυκλοφορίας. Για να επιτευχθεί αυτό είναι απαραίτητο να υπάρχει συνεχή και αμφίδρομη ροή πληροφοριών όσον αφορά τις πτήσεις σε μια περιοχή πτήσεων. Σε αυτό το κομμάτι εμπίπτει και η υποχρέωση υποβολής πληροφοριών πτήσης από όλα τα αεροσκάφη με τη μορφή σχεδίου πτήσης (Flight Plan), όπως προβλέπεται από τον ICAO. (ΓΕΕΘΑ, Επεξηγήσεις όρων)



Εικόνα 1: FIR ATHINAI, INSTABUL, NICOSIA

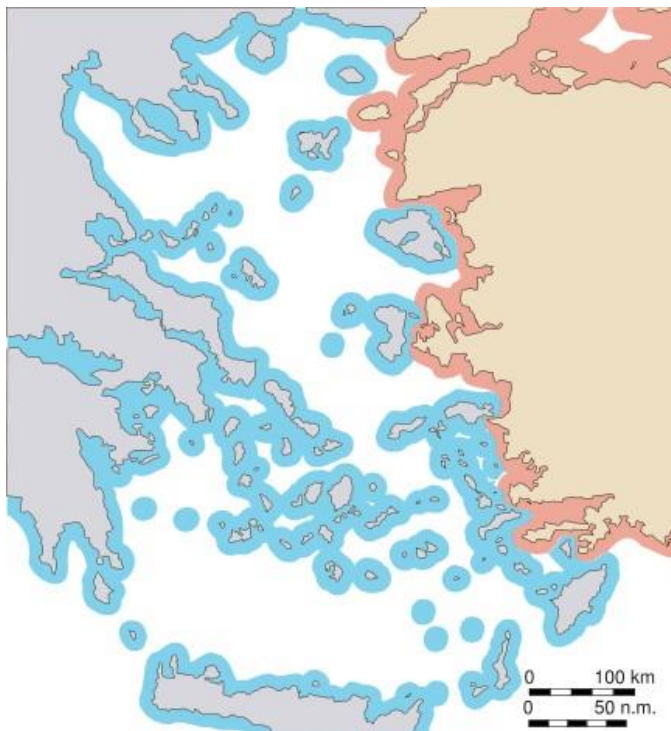
Σημείωση: https://ccea.unic.ac.cy/wp-content/uploads/EMPN_4_GR.pdf

1.3.1. Αιγιαλίτιδα Ζώνη

Η αιγιαλίτιδα ζώνη ορίζεται ως η θαλάσσια περιοχή που βρίσκεται παράλληλα με την ακτή ενός παραθαλάσσιου κράτους και πέραν των εσωτερικών χωρικών υδάτων. Πιο συγκεκριμένα, με το ΦΕΚ 136/A/23-6-1995, ως αιγιαλίτιδα ζώνη καθορίζεται η ανωτέρω θαλάσσια περιοχή, στην οποία το κράτος έχει την πλήρη κυριαρχία στο βυθό και στο υπέδαφος, καθώς επίσης και στον εναέριο χώρο που βρίσκεται ακριβώς άνωθεν της θάλασσας. Με βάση το διεθνές δίκαιο το πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης εκτείνεται το μέγιστο στα 12 ναυτικά μίλια από τις ακτές. Το 1936, με τον νόμο 230/1936, η χώρα μας οριοθέτησε την αιγιαλίτιδα ζώνη στα 6 ναυτικά μίλια. Αυτή η απόφαση λήφθηκε με τέτοιο τρόπο ώστε να μην έρχεται σε σύγκρουση με άλλες ισχύουσες διατάξεις που αφορούν ειδικές περιπτώσεις αιγιαλίτιδας ζώνης και καθορίζουν πλάτος μικρότερο ή μεγαλύτερο των 6 ναυτικών μιλίων. Η έκταση της αιγιαλίτιδας ζώνης της Ελλάδας καθορίζεται στα 6 ναυτικά μίλια στο άρθρο 139 του ΚΔΝΔ [ΝΔ 187/1973 (ΦΕΚ Α' 261)]. Σύμφωνα με το άρθρο 3 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών όσον αφορά το Δίκαιο της Θάλασσας (Montego Bay, 1982), η Ελλάδα μπορεί να προβεί σε επέκταση της αιγιαλίτιδας ζώνης έως και τα 12 ναυτικά μίλια. Κατά την διάρκεια της συνόδου στο Montego Bay, η Ελλάδα δήλωσε ότι η επέκταση της αιγιαλίτιδας ζώνης στα 12 ναυτικά μίλια είναι συνάρτηση της εθνικής στρατηγικής και θα προβεί σε επέκταση όποτε κριθεί αναγκαίο. Ακόμα, στο άρθρο 2 του νόμου 2321/1995 καθορίζεται ότι η χώρας μας έχει το αναφαίρετο δικαίωμα να προβεί στην επέκταση του πλάτους στα 12 ναυτικά μίλια βάσει του άρθρου 3 της Σύμβασης για το Δίκαιο της θάλασσας.

Παράλληλα, η Τουρκία με απειλητικό ψήφισμα από την Τουρκική Εθνοσυνέλευση απειλεί πόλεμο (*causus belli*) στην περίπτωση που η Ελλάδα επεκτίνει την αιγιαλίτιδα ζώνη πάνω από τα 6 ναυτικά μίλια. Αξίζει να σημειωθεί ότι η Τουρκία έχει ήδη προβεί στην επέκταση της δικιάς της αιγιαλίτιδας ζώνης στα 12 ναυτικά μίλια στη Μεσόγειο και στον Εύξεινο Πόντο. Το γεγονός ότι η συντριπτική πλειοψηφία των παράκτιων χωρών στην διεθνή κοινότητα έχει καθιερώσει αιγιαλίτιδα ζώνη 12 ναυτικά μίλια αποτελεί σημαντικό πλαίσιο αναφοράς. (ΓΕΕΘΑ, Επεξηγήσεις όρων). Η διαφωνία μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας ως προς το εύρος του εναέριου χώρου έχει τις ρίζες της στην διαφορετική ερμηνεία που δίνει η Τουρκία σχετικά με το διεθνές δίκαιο θάλασσας. Η Τουρκία, όπως αναφέρετε, θεωρεί ότι με βάση το διεθνές δίκαιο, το πλάτος του εναέριου χώρου πρέπει να ταυτίζεται με το πλάτος των χωρικών υδάτων οπότε, στην περίπτωση της Ελλάδας περιορίζεται στα 6 ναυτικά μίλια. Η Ελλάδα, ωστόσο, στηρίζεται στη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, όπου δικαιούται να επεκτείνει τον εναέριο χώρο της μέχρι και τα 12 ναυτικά μίλια. Ωστόσο, η Τουρκία προβάλλει την αρχή της "μέσης γραμμής," που αναφέρει ότι σε περιπτώσεις όπου υπάρχουν παρακείμενες ακτές, η αιγιαλίτιδα ζώνη ενός κράτους δεν πρέπει να υπερβαίνει τη μέση απόσταση προς το άλλο κράτος. Η συγκεκριμένη διαφωνία συνιστά ένα πολύπλοκο ζήτημα, και η επίλυσή της απαιτεί διπλωματικές προσπάθειες και πιθανόν αναζήτηση λύσης μέσω διεθνούς δικαίου. (Ιωάννου και συν., 1990).

Ο υπολογισμός του πλάτους της αιγιαλίτιδας ζώνης το πλάτος ξεκινά από την ακτογραμμή και εκτείνεται προς την θάλασσα. Όταν όμως η ακτογραμμή περιλαμβάνει εσοχές, κολπίσκους ή όταν υπάρχουν μικρότερα νησιά και βραχονησίδες κοντά στην ακτή τότε χρησιμοποιείται η μέθοδος των ευθείων γραμμών βάσης. Η μέθοδος αυτή περιλαμβάνει την σχεδίαση επί χάρτου μιας γραμμής η οποία συνδέει όλα τα σημεία που προεξέχουν της ακτογραμμής. Αυτή η γραμμή λειτουργεί ως η αρχή για τον υπολογισμό του πλάτους των χωρικών υδάτων. (Σατλάνης, 2005)



Εικόνα 1: Αιγιαλίτιδα Ζώνη Ελλάδας και Τουρκίας

Σημείωση: <https://foreignaffairs.gr/articles/72961/dr-giorgos-limantzakis/i-elliniki-aiqialitida-zoni-kai-i-prooptiki-epektasis-tis?page=show>

1.3.2. Υφαλοκρηπίδα

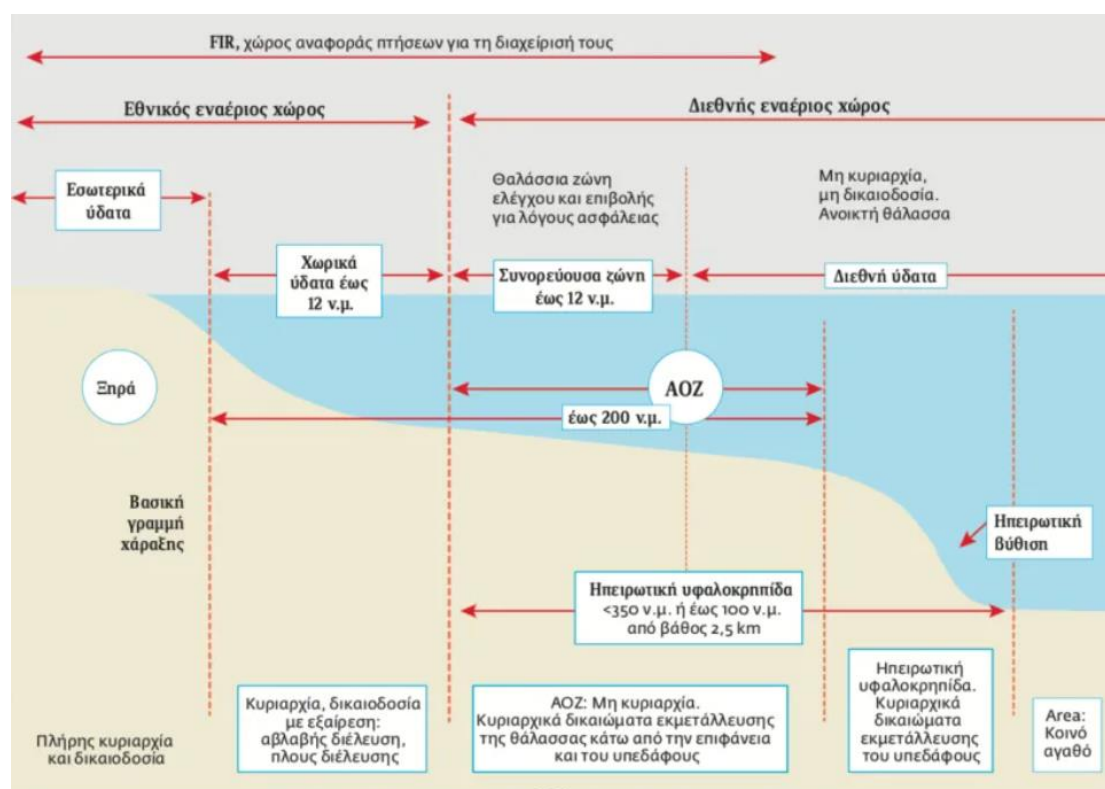
Το υφαλοπλαίσιο αποτελεί τη γεωλογική και ωκεανογραφική δομή του ωκεάνιου πυθμένα, χωρισμένο σε τρία βασικά τμήματα. Η υφαλοκρηπίδα αποτελεί το πρώτο από αυτά τμήματα και εκτείνεται σε μικρό βάθος (περίπου 150-200 μέτρα) και αποτελεί μια ρηχή περιοχή του ωκεανού. Αμέσως μετά ακολουθεί το υφαλοπρανές με απότομη κλίση και βάθος περίπου 3.000 έως 4.000 μέτρα. Τέλος, το ηπειρωτικό ανύψωμα αποτελεί το τρίτο τμήμα, φτάνοντας σε βάθος 3.500 μέχρι 5.500 μέτρα.

Η νομική σημασία της υφαλοκρηπίδας αναδείχθηκε όταν ανακαλύφθηκε η παρουσία φυσικών πόρων, όπως πετρέλαιο και φυσικό αέριο σε αυτήν. Με βάση το άρθρο 76 παρ. 1 της Σύμβασης του 1982, υφαλοκρηπίδα καθορίζεται η θαλάσσια έκταση που περιλαμβάνει τον βυθό και το αντίστοιχο υπέδαφος, εκτεινόμενη πέρα από την αιγιαλίτιδα ζώνη ή τα χωρικά ύδατα. Η εκτεταμένη αυτή περιοχή φτάνει μέχρι το εξωτερικό όριο του υφαλοπλαισίου ή σε απόσταση 200 ναυτικών μιλίων. Σε περιπτώσεις όπου το υφαλοπλαίσιο δεν εκτείνεται μέχρι τα 200 ναυτικά μίλια, η υφαλοκρηπίδα φτάνει μέχρι τη μέγιστη απόσταση της ΑΟΖ.

Με βάση τη Σύμβαση του 1982 για το Δίκαιο της Θάλασσας και βασιζόμενοι στο άρθρο 121 παρ. 2 της συγκεκριμένης σύμβασης γίνεται ξεκάθαρο πως τα νησιά δικαιούνται θαλάσσιες ζώνες, όπως αιγιαλίτιδα ζώνη, ΑΟΖ και υφαλοκρηπίδα. Τα δικαιώματα ενός παράκτιου κράτους στην υφαλοκρηπίδα έχουν αυτόματη ισχύ, ενώ δικαιώματα στην ΑΟΖ απαιτούν από το παράκτιο κράτος να τα κατοχυρώσει. Συνεπώς, η καθοριστική αρχή για την θέσπιση της είναι ο κανόνας της μέσης γραμμής σε περιπτώσεις πολλαπλών εμπλεκόμενων κρατών. Σύμφωνα με το άρθρο 76 παρ. 8 της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας, τα παράκτια κράτη υποχρεούνται να καταχωρίσουν τα όρια της υφαλοκρηπίδας τους όταν αυτά υπερβαίνουν τα 200 μέτρα βάθος, με αναφορά τους στην Επιτροπή για τα Όρια της Υφαλοκρηπίδας. Επιπλέον, σύμφωνα με το άρθρο 77, το παράκτιο κράτος διατηρεί το αναφέραιτο και αποκλειστικό δικαίωμα του όσον αφορά την εξερεύνηση και την εκμετάλλευση των υπάρχοντων φυσικών πόρων που βρίσκονται στην υφαλοκρηπίδα του. Αυτό συνεπάγεται αποκλειστική εκμετάλλευση από το παράκτιο κράτος και απαγορεύει σε άλλα κράτη να πραγματοποιούν έρευνες ή εκμετάλλευση χωρίς προηγούμενη άδεια, ακόμη και όταν το παράκτιο κράτος δεν ασκεί έρευνα ή εκμετάλλευση. (EUR-Lex, 1998).

Η Ελλάδα υποστηρίζει με βάση τις διεθνείς συμβάσεις ότι η καταλληλότερη μέθοδος για τον καθορισμό της υφαλοκρηπίδας στο Αιγαίο είναι η μέση γραμμή, μεταξύ των ελληνικών νησιών και των τουρκικών ακτών. Αντίθετα η Τουρκία υποστηρίζει ότι η μέση γραμμή θα πρέπει να περιλαμβάνει αποκλειστικά και μόνο τις ηπειρωτικές ακτές των δύο χωρών, βασιζόμενη σε μορφολογική μελέτη του Αιγαίου υποστηρίζοντας ότι οι αβαθείς εκτάσεις του Αιγαίου είναι φυσική προέκταση της τούρκικης χώρας. Γίνεται λοιπόν αντιληπτό πως η Τουρκία δεν συμφωνεί με την αρχή της ίσης απόστασης, όπως ορίζεται από τη Σύμβαση της Γενεύης. Αντίθετα, επιμένει στην γεωμορφολογική μελέτη του Αιγαίου και υποστηρίζει πως τα νησιά της Ελλάδας τα οποία βρίσκονται κοντά στην τουρκική ακτογραμμή δεν έχουν δικαίωμα για κατοχή δική τους υφαλοκρηπίδα. Στηριζόμενη στην ιδιαίτερη θέση των ελληνικών νησιών καθώς επίσης και στο ειδικό καθεστώς που επικρατεί

στο Αιγαίο η Τουρκία στηρίζει την μέθοδο της ευθυδικίας. (Σατλάνης, 2005) Επιπλέον, παρά τις προσπάθειες από μεριάς της Ελλάδας για ειρηνική διευθέτηση, η γειτονική χώρα δεν αποδέχεται την πρόταση της Ελλάδας για διευθέτηση των διαφορών τους με προσφυγή στο Διεθνές Δικαστήριο, αλλά προτιμά τη διενέργεια διμερών διαπραγματεύσεων οι οποίες δεν επιφέρουν καμία νόμιμη και μόνιμη λύση. Τέλος, αξίζει να σημειωθεί πως 31 Μαΐου 1975 οι πρωθυπουργοί των δύο χωρών Καραμανλής και Ντεμιρέλ με κοινή τους ανακοίνωση στις Βρυξέλλες συμφώνησαν εκτός άλλων για την προσφυγή στο Διεθνές Δικαστήριο Δικαιοσύνη ώστε να διευθετηθούν οι διαφορές των δύο χωρών σε νόμιμο και νομικό πλαίσιο. (Ρωμανίδου, 2017). Ωστόσο, η τούρκικη πλευρά με την πάροδο των χρόνων απομακρύνθηκε από την κοινή γραμμή και συμφωνία και επέστρεψε στην διεξαγωγή διμερών ατέρμονων διαπραγματεύσεων.



Εικόνα 2: Οπτικοποίηση της Υφαλοκρηπίδας

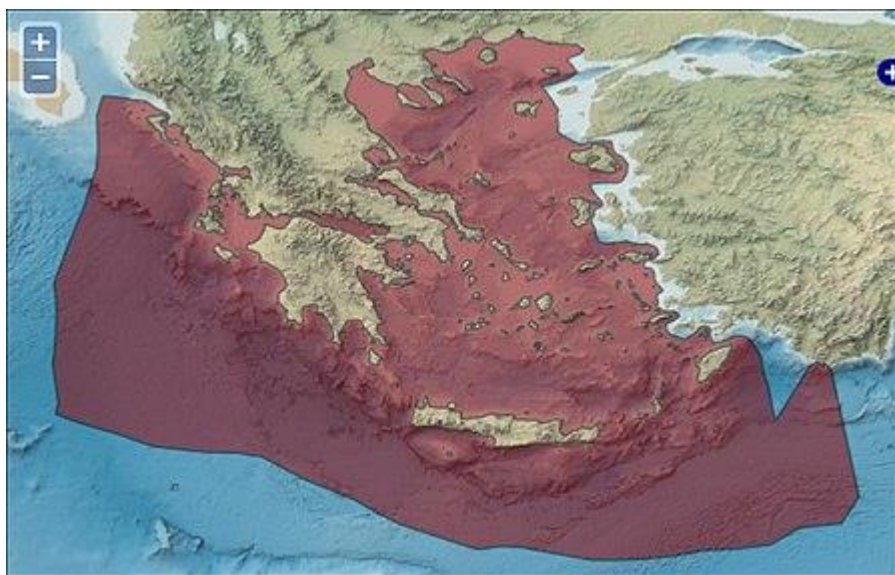
Σημείωση: https://www.efsyn.gr/politiki/exoteriki-politiki/255941_dikaio-tis-thalassas-gia-aoz-kai-yfalokripida

1.3.3. ΑΟΖ (Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη)

Είναι η θαλάσσια περιοχή που περιλαμβάνει την περιοχή που βρίσκεται εκτός της χωρικής θάλασσας, αλλά είναι γειτονιάζουσα σε αυτήν, εκτεινώντας το πλάτος της έως τα 200 ναυτικά μίλια από τη βάση της χωρικής θάλασσας. Στην ΑΟΖ, το κάθε κράτος διαθέτει αποκλειστικά δικαιώματα που αφορούν στην εξερεύνηση, στην εκμετάλλευση και στη διαχείριση των φυσικών πόρων και των υδάτων που βρίσκονται εντός της θάλασσας και του βυθού της καθώς επίσης και του υπεδάφους της. Αποτέλεσμα των ανωτέρω είναι η εκμετάλλευση της θάλασσας και του βυθού της να υπόκειται σε έλεγχο από το έκαστο παράκτιο κράτος, σύμφωνα πάντα με το διεθνές εθνικό δίκαιο. Επιπλέον, με βάση το

άρθρο 77 παρ. 3 της Σύμβασης του 1982, κάθε κράτος το οποίο επιθυμεί να οριοθετήσει την ΑΟΖ του πρέπει να δηλώσει ρητά την θέση του. Η Ελλάδα, πάντα με σεβασμό προς το διεθνές δίκαιο, υποχρεούται να συμμορφωθεί με τις διατάξεις του άρθρου 74 της Σύμβασης του 1982, το οποίο αναφέρει ότι η οριοθέτηση της ΑΟΖ μεταξύ κρατών πραγματοποιείται σύμφωνα με το Διεθνές Δίκαιο για την επίτευξη δίκαιης λύσης. (Σατλάνης, 2005)

Κατά την άσκηση των υποχρεώσεων και των δικαιωμάτων του στην Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ), κάθε παράκτιο κράτος υποχρεούται να λάβει υπόψη ελευθερίες και δικαιώματα άλλων γειτονικών κρατών στην συγκεκριμένη ζώνη. Αυτό συνεπάγεται ότι όλα τα μη παράκτια κράτη, έχουν δικαίωμα στην ελεύθερη υπέρπτηση, την ναυσιπλοΐα, την εναπόθεση υποβρύχιων αγωγών, σωλήνων και καλωδίων, καθώς και άλλες σχετικές ελευθερίες εντός της ΑΟΖ ενός παράκτιου κράτους. Ωστόσο, κατά την άσκηση αυτών των ελευθεριών, τα μη παράκτια κράτη θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα κάθε παράκτιου κράτους. (ΦΕΚ 136/Α/23-6-1995)



Εικόνα 3: Η Α.Ο.Ζ. της Ελλάδας.

Σημείωση: https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%91%CF%80%CE%BF%CE%BA%CE%BB%CE%B5%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AE_%CE%9F%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CE%BD%CE%BF%CE%BC%CE%B9%CE%BA%CE%AE_%CE%96%CF%8E%CE%BD%CE%B7_%CF%84%CE%B7%CF%82_%CE%95%CE%BB%CE%BB%CE%AC%CE%B4%CE%B1%CF%82

Κεφάλαιο 2ο

Έρευνα και διάσωση στην Ελλάδα

2.1. Δομή έρευνας και διάσωσης στην Ελλάδα.

Κύριος σκοπός της έρευνας και διάσωσης είναι η διασφάλιση και ο σεβασμός της ανθρώπινης ζωής, η οποία αντιμετωπίζει διάφορους κινδύνους, ιδίως όταν κάποιος βρίσκεται σε κάποιο αεροσκάφος ή πλοίο. Τα κράτη έχουν συνάψει Διεθνείς Συνθήκες οι οποίες έχουν συνεισφέρει σημαντικά στην επίλυση προβλημάτων που προκύπτουν στο κομμάτι της έρευνας και διάσωσης ανάμεσα στα κράτη. Αυτές οι διεθνείς συνθήκες αποτελούν το νομικό πλαίσιο στο οποίο κάθε κράτος μπορεί να κινηθεί ώστε να φέρει εις πέρας αυτές τις δραστηριότητες. Είναι γεγονός πως η ανθρώπινη ζωή αντιμετωπίζει συνεχείς προκλήσεις σε καθημερινή βάση και τα μέσα με τα οποία κάθε κράτος εκτελεί έρευνα και διάσωση αντιμετωπίζουν ολοένα και περισσότερες απαιτήσεις λόγω των δύσκολων καιρικών συνθηκών που μπορεί να επικρατούν αλλά και λόγω της συνεχούς αύξησης του αριθμού δρομολογίων τόσο στην θάλασσα αλλά και στον αέρα. (Button, 2017).

Η διαδικασία της έρευνας και διάσωσης χωρίζεται σε δύο κύριες κατηγορίες, τη ναυτική και την αεροπορική, ενώ η υποχρέωση κάθε κράτους όσον αφορά την παροχή βοήθειας είναι κομμάτι αναπόσπαστο των Διεθνών Συμβάσεων. Οι Συμβάσεις είναι υποχρεωτικές και περιλαμβάνουν: α) Τη Διεθνή Συνθήκη για την Πολιτική Αεροπορία (1944) η οποία στο Παράρτημα 12 καθορίζει τους κανόνες για την αεροπορική έρευνα και διάσωση, β) Τη Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας (1982), που καθορίζει τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα των παράκτιων κρατών, γ) Τη Διεθνή Συνθήκη για την Ασφάλεια ζωής στη θάλασσα (1974), που ορίζει τα standards για την κατασκευή ενός πλοίου καθώς επίσης και τον απαιτούμενο εξοπλισμό, δ) Το Διεθνές Εγχειρίδιο Αεροπορικής και Ναυτικής Έρευνας και Διάσωσης, που συμβάλλει στην ορθότερη και αποτελεσματικότερη οργάνωση, έλεγχο και εκτέλεση Search and Rescue και τέλος ε) Τη Διεθνή Συνθήκη για τη Ναυτική Έρευνα-Διάσωση (1979), στόχος της οποίας είναι να οργανώσει το παγκόσμιο σύστημα πάνω στο κομμάτι του Search and Rescue. (Ανεψιού & Αργυρόπουλος, 2019). Η Ελλάδα κατέχει πρωταγωνιστικό ρόλο στην ναυτική ιστορία, ήταν ανέκαθεν μέσα ισχυρότερες εμπορικές ναυτιλίες σε παγκόσμιο επίπεδο και έχει συμβάλει θετικά και ενεργά στη σύναψη των διεθνών συμβάσεων που αφορούν τη ναυτική ασφάλεια και την έρευνα και διάσωση. Η χώρα διαθέτει ένα από τα πιο αποτελεσματικά και άμεσα συστήματα για την διεξαγωγή Search and Rescue, το οποίο εκτείνεται σε ολόκληρο το FIR Αθηνών και υπερβαίνει τα όριά αυτού εφόσον αυτό απαιτηθεί. Η Ελλάδα για την αποτελεσματικότερη οργάνωση και συντονισμό της Έρευνας και Διάσωσης δημιούργησε το Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (ΕΚΣΕΔ), το οποίο με την σειρά κατηγοριοποίησε τα περιστατικά Search and Rescue σε τρεις κατηγορίες: α) Χερσαία Έρευνα και Διάσωση που αφορά όλα τα περιστατικά που λαμβάνουν χώρα σε χερσαίο περιβάλλον, β) Ναυτική Έρευνα και Διάσωση που περιλαμβάνει ναυτικά συμβάντα και λαθρομετανάστες και τέλος γ) Αεροπορική Έρευνα και Διάσωση που περιλαμβάνει περιπολίες και αεροπορικά περιστατικά. Γίνεται λοιπόν αντιληπτό ότι ακρογωνιαίος λίθος για την επιτυχημένη έρευνα και διάσωση αποτελούν τα χερσαία, τα πλωτά και τα εναέρια μέσα τα οποία θα αναλυθούν στην συνέχεια

2.1.1. Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης Ε.Κ.Σ.Ε.Δ.

Η οργάνωση και η συντονισμένη εκτέλεση της ναυτικής και αεροπορικής έρευνας και διάσωσης στην Ελλάδα αποτελεί σημαντικό κομμάτι της δράσης της Πολεμικής Αεροπορίας, του Λιμενικού Σώματος και της Ακτοφυλακής. Αυτές οι επιχειρησιακές προσπάθειες υλοποιούνται με την υποστήριξη και τη συνεργασία από άλλους σχετικούς φορείς και είναι υπό τον συντονισμό και έλεγχο του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής καθώς επίσης και του Ενιαίου Κέντρου Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης. Η δημιουργία του Κέντρου Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης το 1953 με πρωτοβουλία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας, ακολουθούμενο από τη δημιουργία του Ενιαίου Κέντρου Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης το 1987, αντικατοπτρίζει τη σημασία που δίνεται στη συντονισμένη δράση και την αποτελεσματική αντιμετώπιση καταστάσεων ανάγκης, σύμφωνα με τα πρότυπα της διεθνούς νομοθεσίας. Αξίζει να σημειωθεί ότι ο συντονισμός όλων αυτών των προσπαθειών πραγματοποιείται στο Κέντρο Επιχειρήσεων του Λιμενικού Σώματος υπό την εποπτεία ανωτέρων/ανωτάτων αξιωματικών της Πολεμικής Αεροπορίας και του Λιμενικού Σώματος, ενισχύοντας έτσι την αποτελεσματικότητα και τη σφαιρική κάλυψη των επιχειρησιακών αναγκών σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης στη θάλασσα και στον εναέριο χώρο. (ΦΕΚ 5015/Β/13-11-2020).

Με βάση το άρθρο 4 της Υ.Α. 3221.4/07/05/17-5-2005, το Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης αναλαμβάνει την ευθύνη για δύο τομείς δράσης:

1. Αεροπορική Έρευνα-Διάσωση: Στον αεροπορικό τομέα, η αρμοδιότητα ανήκει στην Πολεμική Αεροπορία. Ο τομέας αυτός αναλαμβάνει τις αντίστοιχες ενέργειες σύμφωνα με τις οδηγίες του ICAO και του Γενικού Επιτελείου Αεροπορίας.
2. Ναυτική Έρευνα-Διάσωση: Αυτός ο τομέας είναι αρμόδιος για τις επιχειρήσεις ναυτικής έρευνας και διάσωσης, και υπάγεται στην αρμοδιότητα του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, συγκεκριμένα του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος. Ο τομέας αυτός εφαρμόζει τις αναγκαίες ενέργειες σύμφωνα με τις σχετικές συμβάσεις και εγχειρίδια Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), καθώς και τις οδηγίες του Αρχηγείου του Λιμενικού Σώματος.

Το Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στον συντονισμό και τη διεκπεραίωση δράσεων για έρευνα και διάσωση σε περιπτώσεις ναυτικών και αεροπορικών ατυχημάτων. Παρέχει τη συντονιστική δομή για την αποτελεσματική αντιμετώπιση των εκάστοτε καταστάσεων κινδύνου. Πιο συγκεκριμένα, το ΕΚΣΕΔ:

1. Αναλαμβάνει, δράση, συντονίζει και υλοποιεί επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης για ναυτικά και αεροπορικά ατυχήματα εντός των ορίων της εθνικής περιοχής ευθύνης.
2. Αναλαμβάνει Δράση σε Περιπτώσεις Εκτός των Ορίων Ευθύνης της χώρας όταν το ΕΚΣΕΔ είναι ο πρώτος που λαμβάνει σήματα κινδύνου, παρακολουθώντας και επεμβαίνοντας σε συνεργασία με τα αντίστοιχα Κέντρα Συντονισμού

Έρευνας και Διάσωσης σε άλλες χώρες, μέχρι να αναλάβει τον χειρισμό η αρμόδια αρχή.

3. Συντονίζει τις Ενέργειες Μεταφοράς Ασθενών ή Τραυματιών από Πλοία.

Η ολοκληρωμένη δράση του ΕΚΣΕΔ αντικατοπτρίζει τη σημασία της συνεργασίας και του συντονισμού σε διεθνές επίπεδο για την αντιμετώπιση εκτάκτων καταστάσεων στη θάλασσα και στον εναέριο χώρο. (Ε.Κ.Σ.Ε.Δ., 2020).

Το Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης είχε διάφορες φάσεις κατά την εγκατάσταση και λειτουργία του. Η αρχική του τοποθέτηση ήταν στην 112 Πτέρυγα Μάχης έως το 1954, μετέπειτα εγκαταστάθηκε στο Λυκαβηττό έως το 1960, και από τον Οκτώβριο του 1960 και για 27 χρόνια συνέχισε απρόσκοπτα την λειτουργία του στον Κρατικό Αερολιμένα Ελληνικού χρησιμοποιώντας τις εγκαταστάσεις της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Σημαντικό εδώ είναι να αναφερθεί ότι το ΚΣΕΔ έχει υπό την εποπτεία του πέντε μικρότερα κεντρα Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης σε διάφορες περιοχές της χώρας από τον Βορρά έως τον Νότο (Θεσσαλονίκη, Μυτιλήνη, Πάτρα, Ρόδο, Χανιά). Με την κύρωση της Σύμβασης του Αμβούργου το 1989, η Ελλάδα ανέλαβε ευθύνη για την διενέργεια δράσεων όσον αφορά τον εντοπισμό και τη διάσωση ανθρώπων στη θάλασσα εντός του FIR Αθηνών. Η υποχρέωση για ναυτικό Search and Rescue παραχωρήθηκε στο Λιμενικό Σώμα, το οποίο με την σειρά του για τον επιτυχή συντονισμό όλων των δράσεων SAR δημιούργησε ένα Κέντρο Επιχειρήσεων στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (ΥΕΝ/ΘΕ). Ύστερα όμως, από κοινή απόφαση του Αρχηγείου του Λιμενικού Σώματος και του Γενικού Επιτελείου Αεροπορίας, αποφασίστηκε η μεταφορά του Κέντρου Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (ΚΣΕΔ) στο τότε Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας με απώτερο σκοπό την δημιουργία και λειτουργία ενός Ενιαίου Κέντρου Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης. (Ε.Κ.Σ.Ε.Δ./Α.Τ.).

Η περιοχή ευθύνης την οποία έχει αναλάβει η Ελλάδα για την παροχή υπηρεσιών αεροπορικού και ναυτικού Search and Rescue Region (SRR) συμπίπτει με το FIR της χώρας. Το Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης λειτουργεί αδιάκοπα καθ' όλη την διάρκεια της ημέρας, με το ανθρώπινο δυναμικό να αναλαμβάνει υπηρεσίες ανά βάρδιες. Τα μέλη του προσωπικού τα οποία εργάζονται στο ΕΚΣΕΔ έχουν λάβει την απαραίτητη εκπαίδευση, πείρα και γνώσεις για την αποτελεσματική περάτωση των καθηκόντων τους. Επιπλέον, το ΕΚΣΕΔ είναι εξοπλισμένο με μέσα τηλεπικοινωνιών τελευταίας τεχνολογίας, παρέχοντας άμεση επικοινωνία με όλα τα σημεία της επικράτειας.

Το προσωπικό της ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας σε συνδιασμό με το προσωπικό του ελληνικού Λιμενικού Σώματος το οποίο συμμετέχει στον σχεδιασμό και συντονισμό της έρευνας και διάσωσης μέσω του Ενιαίου Κέντρου Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης, έχει προσφέρει σημαντικό κοινωνικό και ναυτικό έργο, για την προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, το οποίο είναι αναγνωριζόμενο από την διεθνή κοινότητα. Οι διαδικασίες οι οποίες σχεδιάζονται και διεξάγονται πληρούν πάντα τις προδιαγραφές των διεθνών συμβάσεων έρευνας και διάσωσης καθώς και των εθνικών εγχειριδίων τα οποία είναι συμμορφούμενα πάντα προς τη διεθνή πρακτική. Αυτά περιλαμβάνουν: τα εθνικά εγχειρίδια SAR, το εγχειρίδιο ΑΤΠ-10 του ΝΑΤΟ, το εγχειρίδιο SAR του ΙΜΟ και το εγχειρίδιο SAR του ΙΑΟ. Τέλος, με πάγιες γραπτές διαταγές του Γενικού Επιτελείου Αεροπορίας (ΓΕΑ) και του Λιμενικού Σώματος (ΛΣ) έχουν καθοριστεί οι ετοιμότητες των μέσων SAR. (ΦΕΚ 5015/Β/13-11-2020).

2.1.2. Στελέχωση του Ε.Κ.Σ.Ε.Δ.

Το Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης συγκροτείται από προσωπικό της Πολεμικής Αεροπορίας, του Πολεμικού Ναυτικού και του Λιμενικού Σώματος. Είναι σημαντικό να τονίσουμε ότι το ΕΚΣΕΔ δεν λαμβάνει δράση και δεν παίρνει θέση όταν αφορά θέματα πολεμικού χαρακτήρα ενώ η συμμετοχή της Πολεμικής Αεροπορίας και του Πολεμικού Ναυτικού περιορίζεται μόνο στην παροχή μέσων διάσωσης.

Το προσωπικό του ΕΚΣΕΔ/ΝΤ (Ναυτικός Τομέας) προέρχεται από το Λιμενικό Σώμα και την Ελληνική Ακτοφυλακή με βάση πάντα το άρθρο 9 της Κ.Υ.Α. 2111.8-4/74008/2020 με αριθμό ΦΕΚ 5015/Β/13-11-2020. Πιο συγκεκριμένα το προσωπικό περιλαμβάνει τον Διοικητή Ναυτικού Τομέα, τον Αξιωματικό Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας, τον Βοηθό Αξιωματικού Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας και τον καταχωρητή δεδομένων. Επίσης, υπάρχει η δυνατότητα να οριστεί ένας Αξιωματικός με τον ρόλο του συνδέσμου ώστε να παρέχει άμεση βοήθεια όσον αφορά θέματα ανταλλαγής πληροφοριών και συντονισμού μεταξύ του ΕΚΣΕΔ, του ΚΕΠΙΧ του ΓΕΕΘΑ, του ΓΕΝ, και του Αρχηγείου Στόλου.

Κατά αντιστοιχία, το προσωπικό του ΕΚΣΕΔ/ΑΤ (Αεροπορικός Τομέας) αποτελείται από μέλη της Πολεμικής Αεροπορίας τα οποία αναλαμβάνουν τα καθήκοντα του συντονισμού επιχειρήσεων Search and Rescue στον αεροπορικό τομέα. Το προσωπικό αποτελείται από τον Διοικητή και Υποδιοικητή του Αεροπορικού Τομέα, πέντε προϊσταμένους και πέντε αξιωματικούς φυλακής, έναν επικεφαλής και πέντε επόπτες του γραφείου Τεχνικής Υποστήριξης Επικοινωνιών -Εξοπλισμού και Μέσων, έναν επικεφαλής και τον βοηθό του στο Γραφείο Προσωπικού. . (ΦΕΚ 5015/Β/13-11-2020).

2.1.3. Περιπτώσεις έρευνας και διάσωσης του ΕΚΣΕΔ

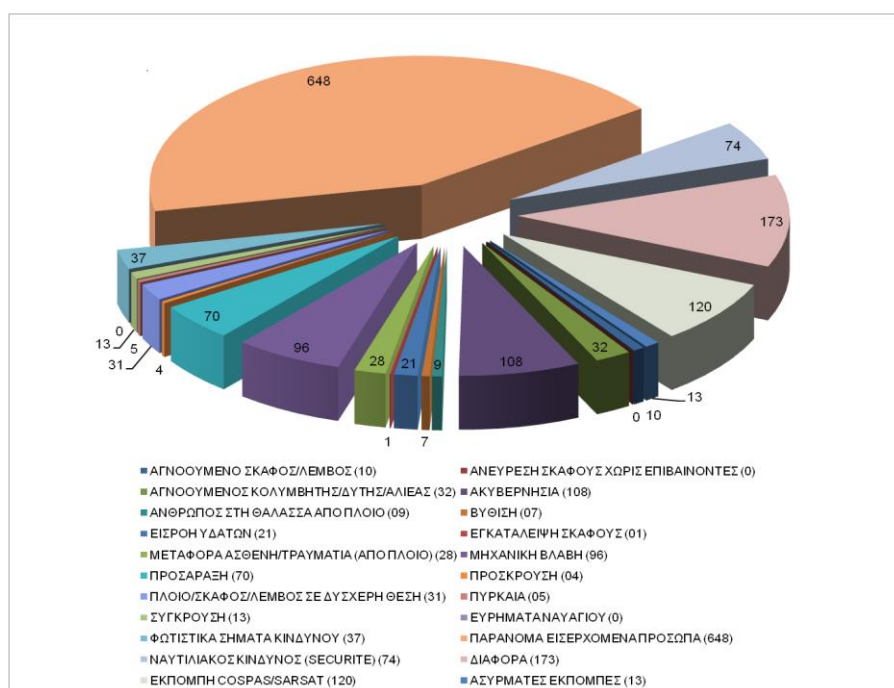
Η ενεργοποίηση και κινητοποίηση του ΕΚΣΕΔ βασίζεται σε συμβάντα τα οποία έχουν συγκεκριμένα χαρακτηριστικά. Υπάρχουν δηλαδή συγκεκριμένες περιπτώσεις που απαιτούν την εφαρμογή και εκτέλεση επιχειρήσεων έρευνας και διάσωσης σε περίπτωση αεροσκάφους ή πλοίου. Αυτές είναι: 1) Βύθιση, 2) Πρόσκρουση ή Σύγκρουση με αποτέλεσμα υλικές ζημιές, 3) Προσάραξη σε ύφαλο ή βυθό σε, προκαλώντας ακυβερνησία, ρήγματα και πιθανή απώλεια του πλοίου, του φορτίου ή ανθρώπινων ζωών, 4) Πυρκαγιά, σε οποιοδήποτε τμήμα με πιθανότητα να οδηγήσει σε ολική ή μερική απώλεια, 5) Μηχανική βλάβη, 6) Αγνοούμενο πλοίο, 7) Ακυβερνησία ενός πλοίου είτε λόγω βλάβης στα συστήματα πλεύσης είτε λόγω βλάβης στα μηχανικά τμήματα και τέλος 8) Ανθρώπος στη θάλασσα, περίπτωση η οποία περιλαμβάνει για παράδειγμα δύτη ή κολυμβητή των οποίων η τύχη αγνοείται εντός θαλάσσης, αλλά ακόμα και μετανάστης που βρίσκεται στην θάλασσα ύστερα από βύθιση του πλοίου που τους μέτεφερε. (Ν. 1844/1989).

Οι παραπάνω περιπτώσεις έχουν σαν αποτέλεσμα την άμεση ενεργοποίηση του Ενιαίου Κέντρου Έρευνας και Διάσωσης και την άμεση λήψη απόφασης για την βέλτιστη αντιμετώπιση της κάθε περίπτωσης. Πρώτο πράγμα το οποίο λαμβάνει χώρα είναι η συγκέντρωση όλων των αναγκαίων πληροφοριών για το εκάστοτε αεροσκάφος ή πλοίο ώστε να καθοριστεί η φάσης έκτακτης ανάγκης στην οποία βρίσκεται, με βάση πάντα το κεφάλαιο 5 του Νόμου 1844/1989. Οι φάσεις αυτές στις οποίες αναφέρεται ο συγκεκριμένος νόμος είναι οι εξής κατά σειρά:

Φάση Αβεβαιότητας: Σε αυτή τη φάση, περιγράφεται ένα σκάφος το οποίο δεν έχει φτάσει στον προορισμό του τον προγραμματισμένο χρόνο άφιξης ή παρέλειψε να δώσει την αναμενόμενη αναφορά θέσης και δεν υπάρχουν περαιτέρω πληροφορίες για τη θέση στην οποία βρίσκεται.

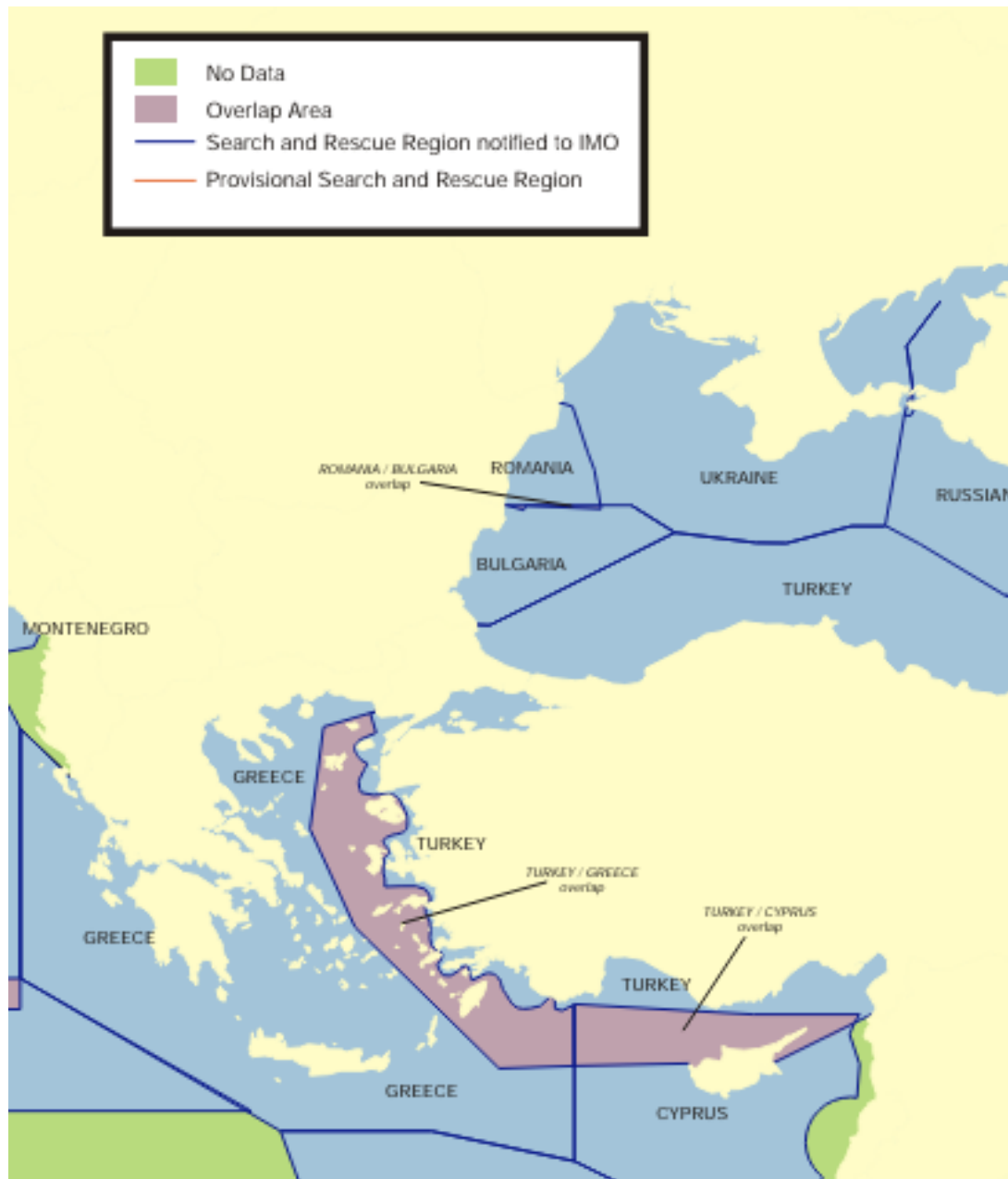
Φάση Κινητοποίησης: Σε αυτή τη φάση, όλες οι προσπάθειες και οι έρευνες οι οποίες έχουν πραγματοποιηθεί μέχρι αυτή την χρονική στιγμή ως προς τον εντοπισμό του πλοίου ή αεροσκάφους δεν έχουν επιφέρει καρπούς.

Φάση Κινδύνου: Σε αυτό το σημείο, είναι επιτακτική η ανάγκη για άμεση επέμβαση και παροχή βοήθειας από τα μέσα διάσωσης. Η ροή και παροχή πληροφοριών σε αυτή την φάση εστιάζονται κυρίως στην υπογράμμιση της ύπαρξης κατάστασης κινδύνου. (Ν. 1844/1989).



Εικόνα 5: Κατανομή ανά τύπο και αριθμό συμβάντων Ε.Κ.Σ.Ε.Δ./ΝΤ 2021.

Σημείωση: https://www.hcg.gr/documents/3274/ANNUAL_REPORT_2021_%CE%95%CE%9A%CE%A3%CE%95%CE%94.pdf



Εικόνα 6: Περιοχή ευθύνης Search and Rescue της Ελλάδας σύμφωνα με τον οργανισμό Ι.Μ.Ο.

Σημείωση: <https://www.dco.uscg.mil/Portals/9/CG-5R/nsarc/IMO%20Maritime%20SAR%20Regions.pdf>

Η Ελλάδα ξεχωρίζει από τα άλλα ευρωπαϊκά κράτη διότι περιλαμβάνει στα σύνορα της μία εξαιρετική της μορφολογική διάταξη. Η παραμεθόρια γραμμή της χώρας μας, η οποία εκτείνεται σε μήκος 18.400 χιλιομέτρων, αποτελεί την ευρύτερη σε έκταση ανάμεσα σε όλα τα ευρωπαϊκά κράτη, με τα νησιά και τις βραχονησίδες που περιλαμβάνει να υπερβαίνουν τις 9.000 σε αριθμό. Συνεπώς, η έκταση της περιοχής έρευνας και διάσωσης στον ελλαδικό χώρο ξεπερνά τα 1.150.000 τετραγωνικά χιλιόμετρα.

Η χώρα μας, όπως παραπάνω έχει τονιστεί ξεχωρίζει λόγω της ναυτικής της ιστορίας και δραστηριότητας, διαθέτοντας περισσότερα από 600 πλοία ακτοπλοϊκά, 115.000 αλιευτικά σκάφη και άνω των 9.000 τουριστικά σκάφη. Εκτός από αυτά, στις ελληνικές θάλασσες πλέουν και αρκετά εμπορικά πλοία αλλά και πλοία γερανοί ή γεωτρύπανα που συμμετέχουν σε θαλάσσιες δραστηριότητες. Σημαντικό εδώ είναι να τονιστεί ότι ο συνολικός αριθμός των επιβατών που χρησιμοποιούν αυτά τα πλοία υπερβαίνει τα 45.000.000 (Πριόβολος Σ.)

2.1.4. Κέντρα με τα οποία συνεργάζεται το Ε.Κ.Σ.Ε.Δ.

Στην Ελλάδα, ήδη από τον Ιανουάριο του 2008 η ανίχνευση δορυφορικών σημάτων κινδύνου αποτελεί αρμοδιότητα του Εθνικού Κέντρου Ελέγχου Αποστολής (Ε.Κ.Ε.Α.). Το Ε.Κ.Ε.Α. είναι λοιπόν ο πλέον αρμόδιος οργανισμός για την παροχή υπηρεσιών εδάφους προς τον Οργανισμό Έρευνας και Διάσωσης. (Ε.Κ.Σ.Ε.Δ./Α.Τ.)

Το σύστημα COSPAS-SARSAT είναι ύπευθυνο για την διανομή των σημάτων κινδύνου στην χώρα μας, προσδίδοντας έτσι αυτονομία όσον αφορά τη λήψη τέτοιων σημάτων. Η πηγή προέλευσης αυτών των σημάτων μπορεί να είναι ραδιοφάροι αεροσκαφών, πλοίων και ανθρώπων που απειλείται η ζωή τους. Η ενεργοποίηση όλων των ενεργειών και διαδικασιών έρευνας και διάσωσης στην Ελλάδα γίνεται άμεσα με βάση την εντοπισμένη θέση από την Ηλεκτρονική Συσκευή Εντοπισμού (Locator Beacon). Τέτοιες συσκευές είναι διαθέσιμες για χρήση από αεροσκάφη, πλοία και ανθρώπους και χωρίζονται στις εξής κατηγορίες:

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

Σημαντικό εδώ είναι να τονιστεί η αναγκαιότητα της παρουσίας GPS παροχής θέσης σε αυτές τις συσκευές για την άμεση επέμβαση των μέσων έρευνας και διάσωσης. (Γενική Περιγραφή Συστήματος COSPAS-SARSAT, 2020)

Ο εντοπισμός σημάτων κινδύνου από τέτοιες συσκευές πραγματοποιείται από το σύστημα δορυφόρων του Οργανισμού Έρευνας και Διάσωσης. Αφού λοιπόν εντοπιστούν τα συγκεκριμένα σήματα κινδύνου αυτά θα περάσουν στους επίγειους σταθμούς λήψης (LUTs), οι οποίοι αναλαμβάνουν την επεξεργασία των σημάτων και την εξαγωγή της ακριβής θέσης εκπομπής του ραδιοφάρου πριν αποστείλουν τα αποτελέσματα στο Κέντρο Ελέγχου Αποστολών (MCC).

Οι πληροφορίες που αφορούν τη θέση φτάνουν τέλος στο Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης, το οποίο με τη σειρά του ενημερώνει το Ναυτικό ή τον Αεροπορικό Τομέα ώστε σύμφωνα με την κατάσταση, να ενεργοποιηθούν τα κατάλληλα

μέσα έρευνας και διάσωσης, είτε αεροπορικά, πλωτά είτε χερσαία, τα οποία τίθενται σε κατάσταση ετοιμότητας. (Γενική Περιγραφή Συστήματος COSPAS-SARSAT, 2020)

Κρίσιμες πληροφορίες είναι προσβάσιμες μέσω των Διαδικτυακών Βάσεων Δεδομένων, που έχουν καταγεγραμμένους Ελληνικούς ραδιοφάρους που εκπέμπουν στη συχνότητα 406 MHz. Το Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. διαθέτει τέσσερις τέτοιες Βάσεις Δεδομένων που περιέχουν πληροφορίες για:

- α) εμπορικά πλοία Ελληνικού Νηολογίου,
 - β) πολιτικά αεροσκάφη Ελληνικού Νηολογίου,
 - γ) την ελληνική πολεμική αεροπορία και άλλους κλάδους έρευνας και διάσωσης,
 - δ) ραδιοφάρους ιδιωτικής χρήσης.
- (Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής).

Επιπλέον, κρίσιμος είναι ο ρόλος των επικοινωνιών. Το Διεθνές Ναυτιλιακό Σύστημα Κινδύνου και Ασφάλειας - Global Maritime Distress Safety System (GMDSS) αποτελεί ένα παγκόσμιο δίκτυο διαχείρισης έκτακτων καταστάσεων στη ναυσιπλοΐα. Το GMDSS διαχειρίζεται σήματα κινδύνου αυτόματα και ανεξάρτητα από τις καιρικές συνθήκες, χρησιμοποιώντας συστήματα όπως το VHF/DSC, το COSPAS-SARSAT με την χρήση δορυφόρων για εκπομπή και λήψη σημάτων κινδύνου, το NAVTEX για πλοία, και το δορυφορικό σύστημα επικοινωνιών INMARSAT.

Τέλος, η Ελλάδα διαθέτει μοναδικά πλεονεκτήματα, καθώς όλο το δίκτυο του GMDSS είναι εγκατεστημένο δίπλα στο Κέντρο Επιχειρήσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας, επιτρέποντας άμεση λήψη πληροφοριών και γρήγορη λήψη αποφάσεων. (Πριόβολος)

2.2. Χερσαία μέσα Έρευνας και Διάσωσης

Στην Ελλάδα, η χερσαία έρευνα και διάσωση συνήθως υπαγορεύεται από τις αρμόδιες δημόσιες υπηρεσίες και οργανισμούς. Δύο είναι οι βασικοί φορείς που συνδράμουν σε αυτές τις επιχειρήσεις: η Πυροσβεστική Υπηρεσία και ο Ελληνικός Στρατός.

Η αναγκαιότητα της παρουσίας των χερσαίων δυνάμεων του Ελληνικού Στρατού σε επιχειρήσεις Search and Rescue αναδεικνύεται μέσω της συμμετοχής της 31ης Μοίρας Ειδικών Επιχειρήσεων Διάσωσης (31η Μ.Ε.Ε.Δ.). Η 31η Μ.Ε.Ε.Δ., ιδρύθηκε το 1998 και υπάγεται διοικητικά στην Διεύθυνση Αεροπορικής Υποστήριξης (Δ.Α.Υ.) με έδρα την 112 Πτέρυγα Μάχης (Π.Μ.) η οποία εδρεύει στην Ελευσίνα. Η βασική αποστολή της συγκεκριμένης Μοίρας περιλαμβάνει την άριστη εκπαίδευση του προσωπικού της, τον εξοπλισμό αυτού και την διάθεση του σε συνδιασμό με τα απαραίτητα μέσα για επιχειρησιακή συμμετοχή σε αποστολές Search and Rescue. Κάποια από τα μέσα τα οποία η 31η Μ.Ε.Ε.Δ. χρησιμοποιεί ώστε να φέρει εις πέρας την αποστολή της, όπως τα αεροσκάφη C-130, C-27, τα ελικόπτερα Search and Rescue καθώς επίσης και τα πυροσβεστικά αεροσκάφη έχουν έδρα την 112 Π.Μ. στην Ελευσίνα και θα αναλυθούν σε επόμενη παράγραφο. (Πολεμική Αεροπορία, haf.gr)

Η Πυροσβεστική Υπηρεσία από την δική της πλευρά, αναλαμβάνει σημαντικό ρόλο σε επείγουσες καταστάσεις, όπως πυρκαγιές, σεισμούς, φυσικές καταστροφές ή άλλα εκτάκτα περιστατικά. Οι πυροσβέστες εκπαιδεύονται και εξοπλίζονται κατάλληλα για να αντιμετωπίζουν καταστάσεις έκτακτης ανάγκης και να παρέχουν βοήθεια σε πολίτες που βρίσκονται σε κίνδυνο και να πετύχουν την βέλτιστη και αποτελεσματικότερη επίτευξη κάθε αποστολής Έρευνας και Διάσωσης. (Πυροσβεστικό Σώμα Ελλάδας)

2.3. Πλωτά μέσα Έρευνας και Διάσωσης.

Η ολοκλήρωση του επιχειρησιακού έργου του Ενιαίου Κέντρου Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (Ε.Κ.Σ.Ε.Δ.) στην Ελλάδα βασίζεται, επίσης, στη συνεισφορά του Λιμενικού Σώματος (Λ.Σ.), το οποίο εκτελεί τις αποστολές του μέσω του πολυάριθμου στόλου του, ο οποίος αριθμεί περισσότερα από 270 σκάφη και περιλαμβάνει διάφορα είδη, όπως σκάφη περιπολίας, ναυαγοσωστικά, καταδιωκτικά, παράκτιας περιπολίας και αντιρρυπαντικά τα οποία χρησιμοποιούνται για αποστολές Search and Rescue. Τα σκάφη περιπολίας του Λιμενικού Σώματος περιλαμβάνουν σκάφη όπως τα SAAR – 4 Class O.P.V, Vosper Europatrol Class O.P.V. που χρησιμοποιούνται σε περιπολία ανοιχτής θαλάσσης, τα ABEKING Class O.P.V και τα Multi-task Off-shore Vessels. Τα ναυαγοσωστικά σκάφη του Λ.Σ. χάρη την κατασκευή τους είναι τα πλέον κατάλληλα σε δυσμενείς καιρικές συνθήκες για την διεξαγωγή επιχειρήσεων Έρευνας και Διάσωσης καθώς είναι πρακτικά σχεδόν αδύνατο να βυθιστούν. Όσον αφορά τα μέσα παράκτιας περιπολίας αυτά περιλαμβάνουν τα LAMBRO 57 PB CLASS II και CLASS III, καθώς επίσης και τα σκάφη CB-90 H.C.G. Επιπλέον, το Λιμενικό Σώμα διαθέτει αντιρρυπαντικά σκάφη τα οποία έχουν σαν αντικειμενικό σκοπό την αντιμετώπιση της ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος. Όλα αυτά τα σκάφη και οι εξειδικευμένες μονάδες του Λιμενικού Σώματος συνιστούν σημαντικό μέρος των πόρων που χρησιμοποιούνται για την αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης και τη διεξαγωγή διασωστικών αποστολών. (Πλωτά Μέσα, Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος)



Εικόνα 7: Περιπολικό σκάφος του Λιμενικού Σώματος τύπου STAN.

Σημείωση: <https://newportkarlovassi.blogspot.com/2020/08/stan-patrol-5509.html>



Εικόνα 8: Ναυαγοσωστικό σκάφος Λιμενικού Σώματος.

Σημείωση: <https://www.hcg.gr/el/drasthriothtes/parenoxlhsh-nayagoswstikoy-skafoys-ls-elakt-apo-peripoliko-skafos-toyrkikh-aktofylakhs/>



Εικόνα 9: Παράκτια περιπολικά σκάφη τύπου CB-90 Η.Κ.Γ.

Σημείωση: <https://www.dockstavarvet.se/products/combat-and-patrol-boats/combat-boat-90-h/photos-and-videos/>

2.4. Εναέρια μέσα Έρευνας και Διάσωσης

Τη Δευτέρα 19 Ιουνίου 2023 την θέση ως Αρχηγός του Αεροπορικού Τομέα του Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. ανέλαβε ο Αντισμήναρχος (Ι) Στυλιανός Μιχαηλάρας. Με βάση τα λεγόμενα του, ο Αεροπορικός Τομέας του Εθνικού Κέντρου Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης επιτελεί έναν από τους πιο συντονιστικούς ρόλους στο κομμάτι του Search and Rescue στην χώρα μας. Πιο συγκεκριμένα, αναλαμβάνει να φέρει επιτυχώς εις πέρας όλες τις απαραίτητες ενέργειες και κινητοποιήσεις στις επιχειρήσεις που διενεργούνται στο πλαίσιο των Αεροπορικών και Ναυτικών Επιχειρήσεων Διάσωσης στον χώρο ευθύνης της Ελλάδας καθώς επίσης να παρέχει την απαραίτητη υποστήριξη για τον συντονισμό των επιχειρήσεων αυτών. Αυτό υλοποιείται πάντα με βάση τις κατευθύνσεις του Γενικού Επιτελείου Αεροπορίας (Γ.Ε.Α), τις υποχρεώσεις και ευθύνες που προκύπτουν από τις ισχύουσες συμβάσεις, τον Κανονισμό Οργάνωσης Λειτουργίας του Εθνικού Κέντρου Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης και τα εγχειρίδια του International Civil Aviation Organization.

Πιο συγκεκριμένα, ο Αεροπορικός Τομέας αναλαμβάνει να φέρει εις πέρας την οργάνωση και τον συντονισμό όλων των απαραίτητων ενεργειών για όλα τα αεροπορικά ατυχήματα που έλαβαν χώρα στη θάλασσα ή στη στεριά. Για να νοηθεί ένα ατύχημα Αεροπορικό θα πρέπει να εμπλέκεται σε αυτό ένα πτητικό μέσο, δηλαδή κάποιο αεροσκάφος, κάποιο ελικόπτερο αλλά ακόμα και ανεμόπτερα ή αλεξίπτωτα πλαιγιάς. Σε περιπτώσεις πτώσης κάποιου πτητικού μέσου εντός θαλάσσιας περιοχής, ο Αεροπορικός Τομέας του Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. συνεργάζεται με ΤΟ Λιμενικό Σώμα και το Πολεμικό Ναυτικό ώστε να συνδράμουν με τα σκάφη τα οποία διαθέτουν στην περιοχή του ατυχήματος. Σημαντική είναι η παροχή βοήθειας και υποστήριξης από εμπορικά ή ιδιώκτητα πλοία τα οποία βρίσκονται πλησίον του ατυχήματος. Στην περίπτωση που το αεροπορικό ατύχημα εκτυλίσσεται σε χερσαίο περιβάλλον, είναι απαραίτητη η άμεση συνεργασία με τη Γενική Γραμματεία της Πολιτικής Προστασίας ώστε να παρέχει όλα τα απαραίτητα μέσα και ανθρώπινο δυναμικό για την επιτυχή έκβαση των επιχειρήσεων διάσωσης. (Πριόβολος)

Ο τομέας της Πολεμικής Αεροπορίας του Ενιαίου Κέντρου Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης είναι σε θέση να παρέχει εναέρια μέσα ακόμα και σε περιπτώσεις ναυτικών περιστατικών, εφόσον υποβληθεί αντίστοιχο αίτημα. Συμμετέχει ενεργά στον συντονισμό και τη διεύθυνση των επιχειρήσεων, αναλαμβάνοντας τον ρόλο του κύριου συντονιστή για όλα τα αεροπορικά μέσα, συμπεριλαμβανομένων αυτών της Πολεμικής Αεροπορίας και του Πολεμικού Ναυτικού.

Επιπλέον, συνδράμει σε καταστάσεις ανάγκης σε γειτνιάζουσες χώρες με την αποστολή κυρίως εναέριων μέσων, μετά από σχετικό αίτημα. Τα εναέρια μέσα του Ενιαίου Κέντρου Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης, είναι επίσης υπεύθυνα για την ασφαλή και επιτυχή εκτέλεση αεροδιακομιδών ασθενών, κυρίως από νησιωτικές περιοχές της χώρας μας. Οι συγκεκριμένες αποστολές ανατίθενται από το Κέντρο Επιχειρήσεων (Κ.Ε.Π.Ι.Χ.) του Γενικού Επιτελείου Αεροπορίας (Γ.Ε.Α.), σε συνεργασία και συντονισμό με τον Αεροπορικό Τομέα του Ενιαίου Κέντρου Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης. (Πριόβολος)

Ο αεροπορικός κλάδος, υπάγεται οργανωτικά και επιχειρησιακά στο Γ.Ε.Α. και συνεργάζεται στενά με το Λιμενικό Σώμα για την διεκπεραίωση αποστολών έρευνας και διάσωσης. Η επιλογή του καταλληλότερου εναέριου μέσου διαμορφώνεται ανάλογα με τις παρούσες καιρικές συνθήκες. Συνήθως, επιλέγεται το ελικόπτερο Super Puma, το οποίο είναι προσαρμοσμένο για πτήσεις κάθε στιγμή της ημέρας και της νύχτας σε όλες τις καιρικές συνθήκες. Το πλήρωμα αποτελείται από δύο πιλότους και έναν μηχανικό από την Πολεμική Αεροπορία, καθώς και δύο διασώστες από το Λιμενικό.

Το ελικόπτερο Super Puma μαζί με το πλήρωμα του, συχνά καλείται να συμμετάσχει σε επιχειρήσεις διάσωσης σε περιοχές τόσο στη θάλασσα όσο και στην ξηρά, συνεργαζόμενο με τη Γενική Γραμματεία Πολιτικής Προστασίας. Τα ιπτάμενα μέσα της Ελλάδας, τα οποία είναι καταναμεμημένα στρατηγικά σε όλη την ελληνική επικράτεια βρίσκονται σε κατάσταση ετοιμότητας των 30 λεπτών, με αυτόν τον τρόπο, ο χρόνος άφιξης στον τόπο του ατυχήματος είναι εξαιρετικά σύντομος, συχνά μέσα σε 1 ώρα, ενώ ο Παγκόσμιος Οργανισμός Ναυτιλίας απαιτεί τουλάχιστον 2 ώρες. (Πριόβολος)

Επιπλέον, τη δυνατότητα παροχής εναέριων μέσων υποστηρίζει με τα μέσα της η Διοίκηση Αεροπορικής Υποστήριξης (Δ.Α.Υ.), αναλαμβάνοντας κυρίως αποστολές αερομεταφορών. Πιο συγκεκριμένα, τα ιπτάμενα μέσα της Δ.Α.Υ. εκτελούν αποστολές Έρευνας-Διάσωσης (Ε-Δ) και Έρευνας-Διάσωσης Μάχης (Ε-ΔΜΑ), Αεροπυρόσβεσης και τέλος επιχειρήσεις κοινωνικής ωφέλειας, αποσκοπώντας στην στήριξη του πολιτικού τομέα όπου απαιτείται σε περιπτώσεις έκτακτων καταστάσεων. (Ε.Κ.Σ.Ε.Δ./Α.Τ.)

Το έτος ίδρυσης της Διοίκησης Αεροπορικής Υποστήριξης (ΔΑΥ) είναι το 1953 και εδρεύει στην Ελευσίνα ενώ παράλληλα είναι αρμόδια για την διαχείριση της 112ης Πτέρυγας Μάχης, της 113ης Πτέρυγας Μάχης και της 206ης Πτέρυγας Αεροπορικών Υποδομών.

Παράλληλα, το Λιμενικό Σώμα (Λ.Σ.) διαθέτει τα δικά του εναέρια μέσα μέσω της Υπηρεσίας Εναέριων Μέσων (ΥΕΜ) συμβάλλοντας έτσι στο εναέριο κομμάτι της έρευνας και διάσωσης. Η συγκεκριμένη υπηρεσία έχει έδρα στο Τατόι και ιδρύθηκε το 1981. Πιο συγκεκριμένα την Υπηρεσία Εναέριων Μέσων του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής (ΛΣ-ΕΛΑΚΤ) την συγκροτούν δύο Μοίρες, η Μοίρα Ελικοπτέρων και η Μοίρα Αεροπλάνων.

Η Μοίρα Αεροπλάνων διαθέτει στο ενεργητικό της 13 πτητικά μέσα, συμπεριλαμβανομένων τέσσερων μονοκινητήριων αεροπλάνων, δύο Socata TB20 και δύο Cessna RG172 καθώς επίσης και τριών δικινητήριων Cessna F406 Caravan II. Επιπλέον, η Μοίρα Ελικοπτέρων, η οποία ιδρύθηκε το 2003, διαθέτει έξι ελικόπτερα τύπου Eurocopter AS365 N3 Aegean Dauphin. Σημαντικό να αναφέρουμε ότι η ΥΕΜ έχει παρουσιάσει μηδενικό δείκτη ατυχημάτων κατά τη διάρκεια της πολυετούς λειτουργίας της. (Εναέρια Μέσα, Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος)



Εικόνα 40: Ε/Π AS365 N3 Aegean Dauphin

Σημείωση: <https://www.hcg.gr/el/istoria-organosi/epixeirhsiaka-mesa/enaeria-mesa/>



Εικόνα 51: Single Engine Cessna RG172

Σημείωση: <https://www.hcg.gr/el/istoria-organosi/epixeirhsiaka-mesa/enaeria-mesa/>



Εικόνα 62: Single Engine Socata TB20 Trinidad.

Σημείωση: <https://www.hcg.gr/el/istoria-organosi/epixeirhsiaka-mesa/enaeria-mesa/>



Εικόνα 73: Twin Engine Reims Cessna F406 Caravan III.

Σημείωση: <https://www.hcg.gr/el/istoria-organosi/epixeirhsiaka-mesa/enaeria-mesa/>

Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία που συλλέγει και παραθέτει το Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, τα ιπτάμενα μέσα της Πολεμικής Αεροπορίας έχουν εκτελέσει υπεράριθμες αποστολές και έχουν συνδράμει σημαντικά στο έργο της Έρευνας και Διάσωσης.

Μήνας	Ανάλυση ανά τύπο											
	C-130/C-27J		AB-205/B-212		Super Puma		CL-215/415		Γενικό Σύνολο			
	Απ.	Ώρ.	Απ.	Ώρ.	Απ.	Ώρ.	Απ.	Ώρ.	Αποστολές	Ώρες	Διασωθέντες από ΠΑ	Διασωθέντες *
Ιανουάριος	1	5,8	3	11,3	2	11,3			6	28,4		
Φεβρουάριος					4	14,4			4	14,4	2	51
Μάρτιος					4	20,1			4	20,1	2	
Απρίλιος					2	8,2			2	8,2	2	
Μάιος					2	5,4			2	5,4	2	
Ιούνιος	2	8,2	15	38,6	7	29	1	4,1	25	79,9	4	102
Ιούλιος			1	1,5	8	27			9	28,5	6	1
Αύγουστος			2	3,3	6	19,4			8	22,7	7	62
Σεπτέμβριος			6	13,2	11	48,9			17	62,1	78	1
Οκτώβριος			5	13,5	4	14			9	27,5	4	12
Νοέμβριος			1	2,4	5	14,6			6	17	1	4
Δεκέμβριος			2	2,5	2	5,1			4	7,6	1	
Σύνολα	3	14	35	6,3	57	217,4	1	4,1	96	321,8	109	233

Εικόνα 84: Αποστολές Search and Rescue της Πολεμικής Αεροπορίας το 2023

Σημείωση: <https://www.haf.gr/news/haf-social-contribution/statistics-social/sar/ereyna-diasosi-2023/>

Μήνας	Ανάλυση ανά τύπο																			
	C-130			Super Puma			Gulfstream/EMB 135/Falcon 7X			B-350/AW-109S			AB-205/B-212			C-27J			Γενικό Σύνολο	
	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Απ.	Ωρ.	Ασθ.	Αποστολές	Ώρες
Ιανουάριος	9	17,8	9	22	64,5	20	3/2M	5,2		30/3M	76,4	36	6	11	5	28/2M	88,8	41	98/7M	263,7
Φεβρουάριος	3	9,9	7	26	87	26	1/1M	3,5		41	85,4	52	6	15,8	7	11	30,9	18	94/1M	250,4
Μάρτιος	2	3,7	3	15	46,9	17	4/1M	18,6	3	64	160,3	95	13	25,7	12	7/1M	23,4	12	105/2M	278,6
Απρίλιος	1	1,5	3	25	66,8	28				46	115,1	70	8	20	8	11	34,1	18	91	237,5
Μάιος	5	11,9	7	32	79,9	36	2	8	3	27	62,9	34	1	2,7	1	43	130,6	76	110	296
Ιούνιος	4	5,5	6	30	91	31	1	3,9	1	63/1M	131,4	79	11	25,7	11	23	69,2	46	132/1M	326,7
Ιούλιος	2	5,8	3	25	74,3	26				83/3M	217,8	126	13	32,5	16	17	63,4	37	140/3M	393,8
Αύγουστος	1	1,7	2	28	90,4	31	1	4,5	1	81/1M	224,8	125	13	35,5	14	21	73	50	145/1M	429,9
Σεπτέμβριος	2	8,7	5	20	70,5	25	1M	4	—	50/1M	120,7	65	6	13,6	6	41	154,7	89	120/2M	372,2
Οκτώβριος	1	1,7	1	13	42,7	15				82/2M	210,2	114	2	3,6	2	19	61,4	36	117/2M	319,6
Νοέμβριος	1	2,6	4	10	29,3	14	1M	4,9	—	29/1M	141,1	44	1	1,9	1	38	117,4	61	97/2M	297,2
Δεκέμβριος	3	10,3	8	16	47,3	17	2M	6,6	1	67/2M	174,9	84	5	12,3	5	7	21,4	16	103/3M	268,8
Σύνολο	34	81,1	58	262	790,6	286	16/7M	59,2	9	663/14M	1721	924	85	200,3	88	263/3M	868,3	500	1352/214M	3734,4

Εικόνα 15: Αεροδιακομιδές της Πολεμικής Αεροπορίας το 2023

Σημείωση: <https://www.haf.gr/news/haf-social-contribution/statistics-social/medevac/aerodiakomides-2023/>

Κεφάλαιο 3°

Τουρκικά Μέσα Search and Rescue και η Δομή τους

3.1. Εναέρια Μέσα Search and Rescue

Η Τουρκία επιλέγει για τις αποστολές Search and Rescue να χρησιμοποιεί αεροσκάφη και ελικόπτερα. Μεταξύ αυτών, βρίσκεται και το μεταφορικό αεροσκάφος CN-235. Το συγκεκριμένο ελικοφόρο αεροσκάφος είναι μία κατασκευή η οποία πραγματοποιήθηκε ύστερα από επιτυχή συνεργασία της ισπανικής αεροδιαστημικής εταιρίας CASA (Construcciones Aeronáuticas SA) και της ινδονησιακής εταιρίας IPTN. Φέρει στις πτέρυγες του δύο κινητήρες Turboprop General Electric T700 και μπορεί να μεταφέρει έως και 35 άτομα μαζί με στρατιωτικό εξοπλισμό. Στην τούρκικη αεροπορία η κύρια αποστολή του συγκεκριμένου αεροσκάφους είναι η εκτέλεση πτήσεων στα πλαίσια αποστολών SAR. (CASA/IPTN CN-235)



Εικόνα 16: Αεροπλάνο CN-235.

Σημείωση: https://en.wikipedia.org/wiki/File:Turkish_Coast_Guard,_CASA_CN-235M-100,_TCSG-552_%2844122415482%29.jpg

Ένα ακόμα ιπτάμενο τουρκικό μέσο που εκτελεί σε καθημερινή βάση περιπολίες από την Τουρκική Ακτοφυλακή είναι το Agusta Bell 412 EP. Το συγκεκριμένο ελικόπτερο δεν είναι εξοπλισμένο με όπλα και μπορεί να φτάσει ταχύτητα έως και 260 χιλιόμετρα ανά ώρα. Η διαμόρφωση του είναι τέτοια ώστε να εκτελεί αποστολές Search and Rescue για την τούρκικη Ακτοφυλακή. Το πρώτο ελικόπτερο παραδόθηκε στην Τουρκία στις 20 Μαρτίου 1998 και το πρώτο ζεύγари ελικοπτέρων καθυστέρησε τέσσερα χρόνια να παραδωθεί, ήτοι τον Απρίλιο του 2002. (Agusta AB412EP)



Εικόνα 17: Helicopter AB-412 EP.

Σημείωση: https://en.m.wikipedia.org/wiki/File:Bell412_TurkishCoastGuard_Teknofes_t2019_%283%29.jpg

3.2. Πλωτά μέσα Search and Rescue.

Παράλληλα με τα εναέρια μέσα, η Τουρκία στο οπλοστάσιο της για τις αποστολές Search and Rescue διαθέτει και διάφορα πλωτά μέσα. Πιο συγκεκριμένα, ένα από αυτά τα μέσα είναι και τα σκάφη τύπου 80 Class, τα οποία χαρακτηρίζονται από μήκος 40,75 meter και μπορούν να επιταχύνουν μέχρι και τους 27 κόμβους. (Coast Guard Ships/Boats, Turkish Coast Guard Command)



Εικόνα 18: 80 Class Boats.

Σημείωση:<https://www.navalanalyses.com/2018/02/infographics-of-coast-guard-vessels-6.html>

Επιπλέον, το Τουρκικό Λιμενικό Σώμα διαθέτει πλωτά μέσα Corvette για την επιτυχή έκβαση των αποστολών Έρευνα και Διάσωση οι οποίες έχουν μήκος 88,6 meter και μέγιστη ταχύτητα 22 κόμβους. . (Coast Guard Ships/Boats, Turkish Coast Guard Command)



Εικόνα 19: Turkish Coast Guard Corvette.

Σημείωση:<https://www.navalanalyses.com/2018/02/infographics-of-coast-guard-vessels-6.html>

Ακόμα ένα πλωτό μέσο που χρησιμοποιείται από την τούρκικη ακτοφυλακή είναι το SAR 35 CLASS CG BOAT (210 Ton). Ο συγκεκριμένος τύπος χαρακτηρίζεται ως ο δίδυμος αδερφός του σκάφους τύπου 80 CLASS καθώς έχει την δυνατότητα να αναπτύξει όμοιες ταχύτητες με αυτό της τάξεως των 27 κόμβων και το μήκος του είναι 36,6 meter, ελαφρώς μικρότερο από τα σκάφη τύπου 80 CLASS. . (Coast Guard Ships/Boats, Turkish Coast Guard Command)



Εικόνα 20: SAR 35 Class CG Boat 210 ton.

Σημείωση: <https://en.sg.gov.tr/sar-35-class-cg-boats>

Τέλος, στην φαρέτρα της ακτοφυλακής εντάσσονται και τα φουσκωτά σκάφη τα οποία μεταφέρουν τις καταδυτικές ομάδες άμεσα και γρήγορα στην περιοχή της Έρευνας και Διάσωσης καθώς επίσης και τα σκάφη τύπου KAAN τα οποία χαρακτηρίζονται για την μεγάλη ταχύτητα την οποία αναπτύσσουν. . (Coast Guard Ships/Boats, Turkish Coast Guard Command)



Εικόνα 21: Kaan 15 Class CG Boats.

Σημείωση: <https://en.sg.gov.tr/kaan-15-class-cg-boats>



Εικόνα 22: CG Diving Team Boat

Σημείωση: <https://en.sg.gov.tr/cg-safety-security-teams>

3.3. Διοίκηση Ακτοφυλακής.

Η Sahil Güvenlik Komutanlığı (SGK), γνωστή και ως Τουρκική Ακτοφυλακή, είναι ο κλάδος των Τουρκικών Ε.Δ. (Ενόπλων Δυνάμεων) που είναι υπεύθυνος για την επιτήρηση της θαλάσσιας περιοχής η οποία βρίσκεται υπό την δικαιοδοσία της. Η αρμοδιότητά της περιλαμβάνει παράλληλα και τις τουρκικές ακτές και την επιτυχή αντιμετώπιση όλων των παράνομων ενεργειών που λαμβάνουν χώρα στον θαλάσσιο χώρο, όπως ο αγώνας ενάντια στο λαθρεμπόριο, η πρόληψη εγκλημάτων και η διασφάλιση της δημόσιας τάξης στην θαλάσσια περιοχή. Επιπλέον, είναι η κύρια αρχή που είναι υπεύθυνη για τον συντονισμό όλων των επιχειρήσεων Search and Rescue στην ζώνη ευθύνης της Τουρκίας, καθώς και για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. (Mission, Turkish Coast Guard Command)

Κατά την περίοδο ειρήνης, η Sahil Güvenlik Komutanlığı υπάγεται απευθείας στο Υπουργείο Εσωτερικών της τούρκικης Προεδρικής Δημοκρατίας, ενώ κατά την περίοδο πολέμου ή έκτακτης ανάγκης, ορισμένες μονάδες και κλάδοι της υπάγονται απευθείας στη Διοίκηση Πολεμικού Ναυτικού, ενώ οι υπόλοιπες συνεχίζουν να εκτελούν απρόσκοπτα την λειτουργία και δράση τους υπό το Υπουργείο Εσωτερικών. Οι επιχειρήσεις τις οποίες αναλαμβάνει να φέρει εις πέρας λαμβάνουν χώρα σε τέσσερις θαλάσσιες ζώνες, οι οποίες είναι οι θάλασσες της Μεσογείου, του Μαρμαρά, η Μαύρη Θάλασσα και το Αιγαίο Πέλαγος. (Mission, Turkish Coast Guard Command)

Σε στρατιωτικό επίπεδο, η Sahil Güvenlik Komutanlığı μπορεί να συμμετέχει σε ασκήσεις και επιχειρήσεις εκπαιδευτικού περιεχομένου του Τούρκικου Π.Ν. (Πολεμικού Ναυτικού) πάντα με την σύμφωνη έγκριση του Υπουργείου Εσωτερικών της Τουρκίας στο οποίο όπως αναφέραμε υπάγεται. (Mission, Turkish Coast Guard Command)

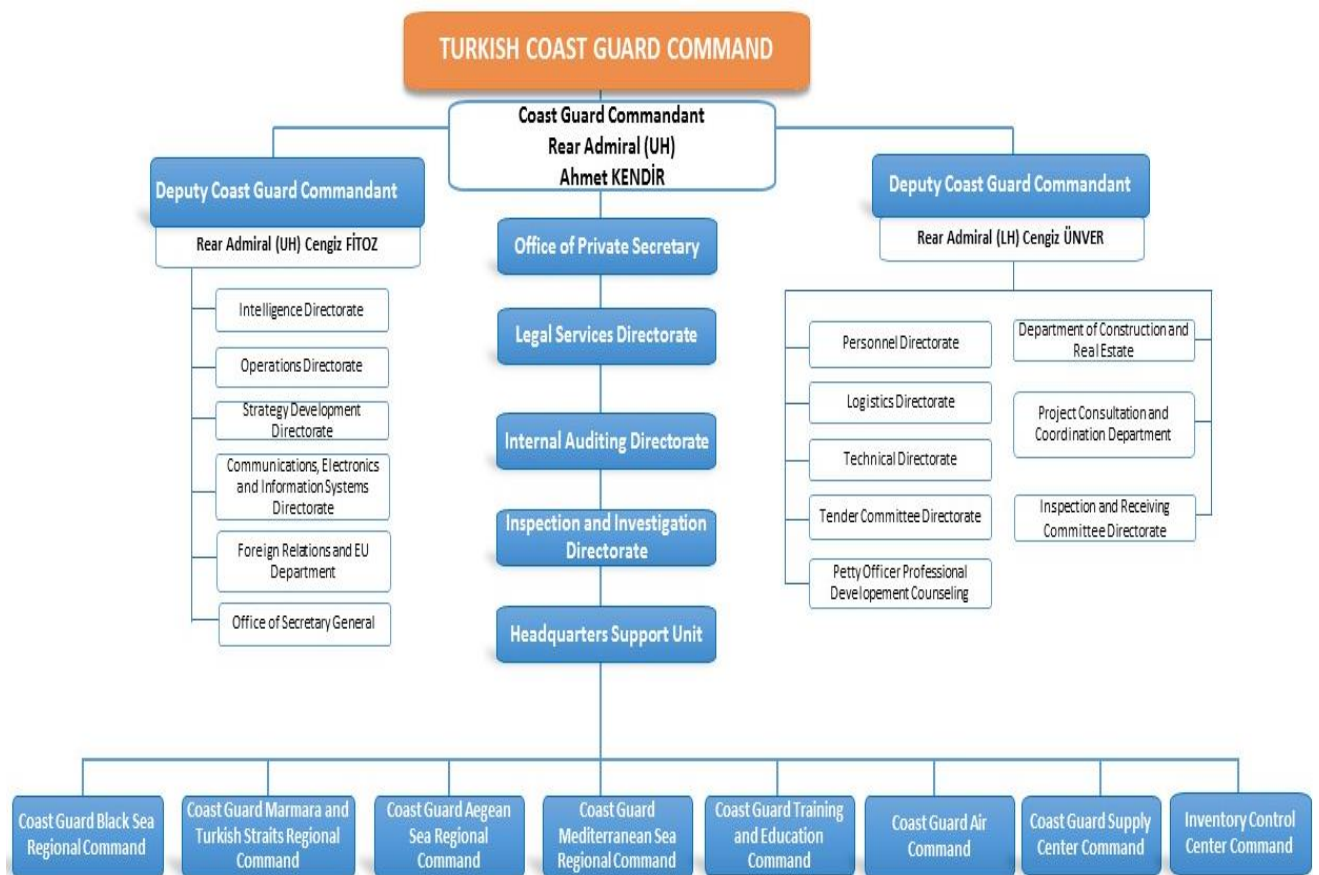
Επιπλέον από το 2020 μέχρι και σήμερα με βάση την υπουργική απόφαση υπ' αριθμόν 31277/17-10-2020 η Διοίκηση της Τουρκικής Ακτοφυλακής έχει αναλάβει ρόλο και ενεργεί ως το Κέντρο Συντονισμού της Θαλάσσιας Έρευνας και Διάσωσης. Για να το πετύχει αυτό και να φέρει εις πέρας επιτυχώς την αποστολή της, η Τούρκικη Ακτοφυλακή έχει χωρίσει τον χώρο ευθύνης της σε τέσσερις διοικητικές περιφέρειες ακτοφυλακής, έχοντας κάθε μία το δικό της Κέντρο Συντονισμού Search and Rescue καθώς επίσης και σε επτά υπόκεντρα Search and Rescue τα οποία συντονίζονται από επτά διοικητικές Ομάδες του Λιμενικού Σώματος. Η περιοχή ευθύνης λοιπόν όπου διενεργούνται αποστολές Έρευνας και Διάσωσης στην Τουρκία περιλαμβάνει την μισή έκταση της Τουρκίας. Επιπλέον, όλα τα μέσα αέρος και επιφανείας του Λ.Σ. (Λιμενικού Σώματος) τα οποία βρίσκονται τοποθετημένα κατά μήκος της τούρκικης ακτογραμμής λειτουργούν ως μονάδες Search and Rescue. (Search and Rescue Activities, Turkish Coast Guard Command)



Εικόνα 9: Turkish Search and Rescue Region

Σημείωση: <https://en.sg.gov.tr/mission>

Η τουρκική ακτοφυλακή εκπαιδεύει το επιχειρησιακό προσωπικό της στην αεροπορική βάση Çiğli, η οποία εδράζεται στην Σμύρνη. Η εκπαίδευση είναι διάρκειας δώδεκα μηνών και περιλαμβάνει διάφορες ασκήσεις και εκπαιδεύσεις σε θαλάσσιο ή χερσαίο περιβάλλον, όπως ρίψεις από αεροσκάφη ή ελικόπτερα με την χρήση αλεξιπτώτου. Επιπλέον στα πλαίσια της εκπαίδευσης, από τις αρχές του 21^{ου} αιώνα οι τουρκικές Ε.Δ. σε τακτική βάση δεσμεύουν περιοχές εντός των θαλάσσιων περιοχών της Κύπρου και του Αιγαίου και διεξάγουν εκπαιδευτικές ασκήσεις Search and Rescue με την συμμετοχή πολλές φορές και ξένων δυνάμεων. Τέλος, την εκπαίδευση του νέου προσωπικού την έχει αναλάβει έμπειρο και κατάλληλα καταρτισμένο προσωπικό από τη Διοίκηση Έρευνας-Διάσωσης Μάχης των Bordo Bereli υπό την ευθύνη της Διοίκησης των Τουρκικών Αεροπορικών Δυνάμεων. (Μηνάγιας, 2013).



Εικόνα 24: Οργάνωση τουρκικού συστήματος Search and Rescue.

Σημείωση: <https://en.sg.gov.tr/organization>

Κεφάλαιο 4°

Αντιπαράθεσεις μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας

4.1. Ιστορικά στοιχεία.

Οι ελληνοτουρκικές σχέσεις έχουν ως αφετηρία τους το 1300 μ.Χ. όπου και ξεκίνησαν και οι πρώτες ένοπλες συγκρούσεις μεταξύ Βυζαντινών και Τούρκων. Από το 1300 μ.Χ. έως και το 1821 μ.Χ. η ένταση μεταξύ των δύο λαών ολοένα και αυξανόταν με αποκορύφωμα την ελληνική επανάσταση και απελευθέρωση του 1821 μ.Χ.. Ύστερα από την επιτυχία της ελληνικής επανάστασης, οι σχέσεις μεταξύ των δύο κρατών υπέστησαν συνεχείς αλλαγές και διαφοροποιήσεις. Ένα από τα κύρια ζητήματα που ακολούθησαν την ελληνική επανάσταση ήταν η απελευθέρωση της νήσου Κρήτης και η ένταξή της στο ελληνικό κράτος. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα οι δύο χώρες να οδηγηθούν για ακόμα μία φορά σε ένοπλες συγκρούσεις το 1896.

Η σημασία του Ελληνοτουρκικού πολέμου του 1896 ήταν καθοριστική για την Ελλάδα. Αν και η Ελλάδα ηττήθηκε και υποχρεώθηκε να υποκύψει σε διεθνή οικονομική επιτήρηση από τη Γερμανία, το επιθυμητό αποτέλεσμα της ένταξης της Κρήτης στην Ελλάδα έγινε πραγματικότητα. Οι πολεμικές συρράξεις για την Ελλάδα όμως δεν σταματούν εδώ. Ύστερα από την κήρυξη πτώχευσης της Ελλάδας από τον Πρωθυπουργό της χώρας Χαρίλαο Τρικούπη, έφερε εις πέρας την προετοιμασία της για τον Πρώτο Βαλκανικό Πόλεμο του 1912-1913. Εν συνεχεία, ξέσπασε ο Πρώτος Παγκόσμιος Πόλεμος την τετραετία 1914 έως 1918 και ακριβώς έναν χρόνο μετά ακόμα ένας πόλεμος μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας το 1919-1922, ο οποίος έμεινε στα βιβλία της ιστορίας ως η Μικρασιατική Εκστρατεία. Τότε, ο Πρωθυπουργός της χώρας μας Ελευθέριος Βενιζέλος, έχοντας την στήριξη των νικητών του Α' Παγκοσμίου Πολέμου που είχε προηγηθεί, ξεκίνησε μια εκστρατεία προς την Μικρά Ασία ώστε να διασφαλίσει την ειρήνη και προστασία του ελληνικού και χριστιανικού πληθυσμού από τους μουσουλμάνους, αποστέλλοντας αποβατικές δυνάμεις. (Έθνος, 2020)

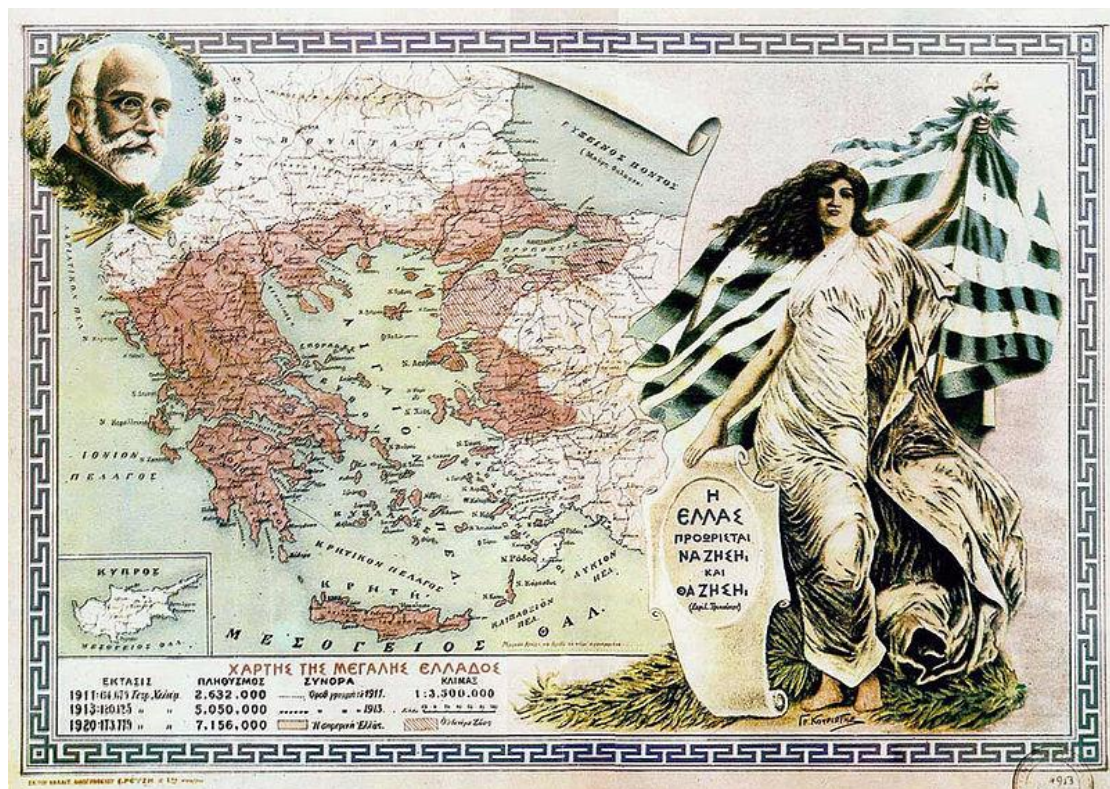
Έπειτα, από ένα χρόνο πολέμου στα πλαίσια της Μικρασιατικής εκστρατείας, οι νικητρήριες Συμμαχικές δυνάμεις μαζί με τους ηττημένους Οθωμανούς υπέγραψαν την Συνθήκη των Σεβρών στις 10 Αυγούστου 1920. Η συγκεκριμένη συνθήκη αποτέλεσε μια στιγμή ορόσημο στην ιστορία των ελληνοτουρκικών σχέσεων διότι προέβλεπε την προσάρτηση των νήσων Ίμβρος και Τένεδος στην Ελλάδα καθώς και την ανατολική Θράκη. Τα προνόμια της Ελλάδας όμως δεν σταματούν εδώ, καθώς η διοίκηση της περιφέρειας της Σμύρνης θα γινόταν τώρα πια από Έλληνα Αρμοστή ο οποίος θα έπαιρνε εντολές από τους Συμμάχους, με τη δυνατότητα προσάρτησής της στην ελληνική επικράτεια μετά την πάροδο πέντε ετών ύστερα από την διεξαγωγή δημοψηφίσματος. (Euronews, 2019)

Ακόμα, μια σημαντική διάταξη της Συνθήκης ήταν το άρθρο 26, το οποίο ορίζει ότι εφόσον οι Οθωμανοί δεν ενέκριναν την πιστή τήρηση και εφαρμογή της συνθήκης των Σεβρών, τότε θα έχαναν οποιοδήποτε δικαίωμα διοίκησης, κατοχής και κυριαρχίας στην Κωνσταντινούπολη και θα μπορούσε να καταληφθεί από τις ελληνικές δυνάμεις. (Euronews, 2019)



Εικόνα 25: Υπογραφή της Συνθήκης των Σεβρών από τον Έλληνα Πρωθυπουργό Ελευθέριο Βενιζέλο.

Σημείωση: <https://www.onalert.gr/san-shmera/synthiki-sevron-enas-thriamvos-pou-katelixe-se-tragodia/103669/>



Εικόνα 26: Ο χάρτης της Ελλάδας των δύο ηπειρών και των πέντε θαλασσών.

Σημείωση: <https://economico.gr/san-simera-to-1920-ypografetai-i-synthiki-ton-sevron-kai-dimiourgeitai-i-ellada-ton-dyo-ipeiron-kai-ton-pente-thalasson/>

Η συγκεκριμένη συνθήκη είχε σαν αποτέλεσμα να δημιουργηθούν από πλευράς των Οθωμανών αντιρρήσεις και αντιδράσεις. Αυτό οδήγησε τον Κεμάλ Ατατούρκ (πατέρας των Τουρκων) ηγέτη του κινήματος των Νεοτούρκων, να αποσχιστεί από τον σουλτάνο των Οθωμανών, που είχε υπογράψει τη Συνθήκη των Σεβρών. Το καλοκαίρι του 1920, οι ελληνικές αποβατικές δυνάμεις έφθασαν γεωγραφικά εκτός της Σμύρνης. Ωστόσο, οι Έλληνες ξεκίνησαν να αντιδρούν και να εναντιώνονται στον Ελευθέριο Βενιζέλο, με αποτέλεσμα να μην τον ψηφήσουν και να μην επανεκλεγεί στις εκλογές του 1920. Η εθνική διχόνοια που δημιουργήθηκε είχε σαν άμεσο αποτέλεσμα την δημιουργία πολιτικής αστάθειας στην ελληνική κοινωνία, ενώ συντέλεσαι στην ενίσχυση του Κεμάλ Ατατούρκ. Τον Σεπτέμβριο λοιπόν του 1922, οι οθωμανικές δυνάμεις ξεκίνησαν να εφαρμόζουν επιχειρήσεις αντεπίθεσης προς τις ελληνικές, οι οποίες υποχρεώθηκαν σε άτακτη υποχώρηση προς την Δμύρνη και εν συνεχεία εκτός της Μικράς Ασίας. Η γυφή αυτή των Ελλήνων στρατιωτών είχε σαν αποτέλεσμα την καταστροφή της Σμύρνης τον Σεπτέμβριο του 1922. (Ιωαννίδης & Μηνακάκης, 2022)

Η απρόσμενη ήττα των Ελλήνων κατά την διάρκεια της μικρασιατικής εκστρατείας εκτός από την καταστροφή της Σμύρνης και την απώλεια των κερδισμένων εδαφών είχε σαν αποτέλεσμα την υπογραφή μίας καινούριας συνθήκης, αυτή της Λωζάνης. Έτσι, οι μεγάλες δυνάμεις μαζί με άλλες χώρες ανάμεσα τους η Ελλάδα και η Τουρκία, στις 24η Ιουλίου 1923, υπέγραψαν στην Ελβετία την Συνθήκη της Λωζάνης. Αυτή η συνθήκη προέβλεπε την οριοθέτηση των συνόρων ανάμεσα σε Ελλάδα και Τουρκία στον Έβρο, προσδιόριζε τα κυριαρχικά δικαιώματα των δύο χωρών στα νησιά στο Βόρειο Αιγαίο, επέβαλε την την ιστορική ανταλλαγή πληθυσμών για όσους διέμεναν εκτός Κωνσταντινούπολης και Δυτικής Θράκης και τέλος προστάτευε τις μειονότητες που παρέμειναν όσον αφορά την γλώσσα και την θρησκεία. (Συνθήκη της Λοζάννης, Γ.Ε.Σ.).

Πιο συνοπτικά, η υπογραφή της Συνθήκης είχε σαν κύρια σημεία ενδιαφέροντος για την χώρα μας την απόκτηση εθνικής κυριαρχίας στα νησιά Χίο, Σάμο, Λήμνο, Ικαρία και Λέσβο και ταυτόχρονη αναγνώριση της ελληνικής κυριαρχίας σε αυτά τα νησιά από την Τουρκία. Ως αντάλλαγμα όμως, η Ελλάδα υποχρεώθηκε να επιστρέψει στην γείτονος χώρα την Ίμβρο, την Τένεδο και την Ανατολική Θράκη καθώς επίσης να αποσυρθεί από οποιοδήποτε δικαίωμα της είχε εκχωρηθεί μέσω της συνθήκης των Σεβρών στην Σμύρνη. (Γενικό Επιτελείο Στρατού). (Συνθήκη της Λοζάννης, Γ.Ε.Σ.).

Μία ακόμα συνθήκη η οποία αξίζει να αναφερθεί υπογράφηκε το 1947 στο Παρίσι και είναι η Συνθήκη Ειρήνης. Μετά την ήττα της Ιταλίας στον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο η Ιταλία που άνηκε στους ηττημένους παραχώρησε στην Ελλάδα τα εδαφικά και κυριαρχικά δικαιώματα στα νησιά των Δωδεκανήσων. Με αυτές λοιπόν τις δυό συνθήκες, της Λωζάνης και του Παρισιού η Ελλάδα εδρεύθηκε ως αποκλειστικός κύριος των νήσων του Ιονίου και του Αιγαίου. (Εφημερίς της Κυβερνήσεως του Βασιλείου της Ελλάδας, 1947)

Η υπογραφή των παραπάνω συνθηκών δεν κατάφερε να λύσει τις διαμάχες μεταξύ Ελλήνων και Τούρκων. Οι Τούρκοι με αφορμή την βομβιστική επίθεση που έλαβε χώρα στο σπίτι του Κεμάλ Ατατούρκ στην πόλη της Θεσσαλονίκης τον Σεπτέμβριο του 1950, προχώρησαν σε χρήση εκτεταμένης βίαιας εναντία στις αλλόθρησκες μειονότητες που κατοικούσαν τότε στην Τουρκία, όπως Έλληνες και Αρμένιοι. Τα επεισόδια είχαν σαν αποτέλεσμα την καταστροφή περιουσιών, σπιτιών, σχολείων ακόμα και εκκλησιών. Αργότερα αποδείχθηκε ότι η επίθεση στο σπίτι του Κεμάλ είχε οργανωθεί από την τούρκικη κυβέρνηση ώστε να αναζωπυρώσει την ένταση μεταξύ των δύο χωρών.

Οι εντάσεις μεταξύ των δύο χωρών δεν σταμάτησαν, συνεχίστηκαν και στις αρχές της δεκαετίας του '70 η Τουρκία άρχισε να αμφισβητεί τα κυριαρχικά δικαιώματα της Ελλάδας στο Αιγαίο και τα νησιά μέσα από μια σειρά πολιτικών. Αυτή η πολιτική της Τουρκίας είχε ως απότερω στόχο την αλλαγή του εδαφικού καθεστώτος που ίσχυε μέχρι τότε βασιζόμενο στις προαναφερθήςες συνθήκες. Συνέχεια αυτών τον προκλήσεων ήταν η τούρκικη εισβολή στην νήσο Κύπρο το 1974 και την γέννηση ενός άλυτου μέχρι σήμερα ζητήματος, του Κυπριακού. Πιο συγκεκριμένα, στις 20 Ιουλίου 1974, η Τουρκία έστειλε αποβατικές στρατιωτικές δυνάμεις στα πλαίσια της επιχείρησης Αττίλα 1 στην ανατολική Κύπρο και εισέβαλε στο νησί, καταλαμβάνοντας το 3% του βόρειου τμήματος της Κύπρου. Παρόλο που εκείνη η περίοδος σε Ελλάδα και Κύπρο χαρακτηρίζεται από έντονες πολιτικές αναταραχές και η Χούντα των Αθηνών και η κυβέρνηση της Κύπρου κατέρρευσαν και στις 23 Ιουλίου υπογράφηκε εκεχειρία, η Τουρκία πραγματοποίησε το δεύτερο μέρος της εισβολής της με την ονομασία Αττίλας 2 στις 14 Αυγούστου προχωρώντας αυτή την φορά στην κατάληψη του 36,2% της Κύπρου και στον μόνιμο εκτοπισμό του κυπριακού πλυθησμού από τα κατεχόμενα εδάφη. Σε αυτήν την εισβολή περίπου 3.000 Κύπριοι έχασαν τη ζωή τους. Από τότε, η ένταση μεταξύ των δύο χωρών έχει υψωθεί και πάλι, με μεγάλη αύξηση των επεισοδίων εντάσεων τα τελευταία χρόνια. (Εθνικός Εναέριος Χώρος, 2024).

4.2. Στρατιωτικές αντιπαράθεσεις μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας.

Το μεγαλύτερο και άλυτο πρόβλημα μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας είναι η επίτευξη μιας διημερούς συμφωνίας για τον καθορισμό της έκτασης της υφαλοκρηπίδας ανάμεσα στις δύο χώρες. Ωστόσο, η Τουρκία εγείρει συνεχώς και άλλα ζητήματα στην διαπραγματευτική της ατζέντα προκαλώντας και πυροδώντας την συνεχή διαμάχη ανάμεσα στις δύο χώρες, όπως ο έλεγχος της εναέριας κυκλοφορίας πάνω από το Αιγαίο, η απομάκρυνση οποιασδήποτε στρατιωτικής παρουσίας σε συγκεκριμένα νησιά της ελληνικής επικράτειας και τέλος τον καθορισμό της ελληνικής αιγιαλίτιδας ζώνης. Η πολιτική αντιπαράθεση μεταξύ των δύο χωρών άρχισε να εντείνεται σταδιακά με τις πρώτες αξιώσεις σχετικά με την ελληνική υφαλοκρηπίδα από την Τουρκία να εμφανίζονται το 1973, την αμφισβήτηση του ελεγχόμενου ελληνικού εναέριου χώρου (F.I.R.) το 1975 και τέλος την απαίτηση για κατανομή του Αιγαίου πελάγους σε περιοχές για επιχειρήσεις Search and Rescue το 1988 και τη δημιουργία μίας καινούριας έννοιας αυτήν των γκρίζων ζωνών. (Συρίγος & Ντόκος, 2020).

Το 1987, ξεσπάει η πρώτη μεγάλη ένταση μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας. Πρωθυπουργός της χώρας τότε ήταν ο Ανδρέας Παπανδρέου ενώ της Τουρκίας ο Τουργκούτ Οζάλ. Όλα ξεκίνησαν όταν η канаδική εταιρεία Denison που εκμεταλλευόταν τα κοιτάσματα της Θάσου αποφάσισε να κάνει γεωτρήσεις στην περιοχή του Μπάμπουρα η οποία βρίσκεται 10 ναυτικά μίλια ανατολικότερα της Λήμνου. Η ένταση μεταξύ των δύο χωρών κορυφώθηκε σταδιακά και ήταν προετοιμασμένες για κάθε πιθανή έκβαση της κατάστασης. Η Τουρκία προχώρησε σε άμεση λεκτική επίθεση προς την Ελλάδα στο NATO κατηγορώντας την για μη τήρηση του πρωτόκολλου της Βέρνης που υπέγραψαν οι τότε πρωθυπουργοί Καραμανλής και Ντεμιρέλ το 1975 συμφωνώντας ότι καμία από τις δύο πλευρές δεν θα προχωρήσει σε εκμετάλλευση πέραν των 6 ναυτικών μιλίων μέχρι να πραγματοποιηθεί από κοινού οριοθέτηση της υφαλοκρηπίδας. Οι Τούρκοι από την πλευρά τους ανακοίνωσαν στις 26 Μαρτίου ότι θα ξεκινήσει να πλέει προς την περιοχή της γεώτρησης το Πίρι Ρέις, ενώ ο Έλληνας πρωθυπουργός προετοίμασε και ενημέρωσε το

υπουργικό συμβούλιο για άμεση απάντηση, αντίδραση και χτύπημα εάν η τουρκική πλευρά προβεί σε γεωτρήση. Οι δύο χώρες άρχισαν να προετοιμάζονται για το σενάριο στρατιωτικής σύγκρουσης με τον Γενικό Γραμματέα του ΝΑΤΟ Λόρδο Κάριγκτον να αναλαμβάνει τον διάλογο μεταξύ των εμπλεκομένων και να αποφεύγει την σύγκρουση. (Παπαδόπουλος, 2022)



Εικόνα 27: Δημοσίευμα της εφημερίδας Καθημερινή

Σημείωση: <https://www.amynanet.gr/i-ellinotourkiki-krisi-tou-martiou-1987>



Εικόνα 28: Τουργκούτ Οζάλ - Ανδρέας Παπανδρέου ένα χρόνο μετά την κρίση του 87

Σημείωση: <https://www.kathimerini.gr/investigations/561779566/to-chroniko-tis-krisis-toy-87/>

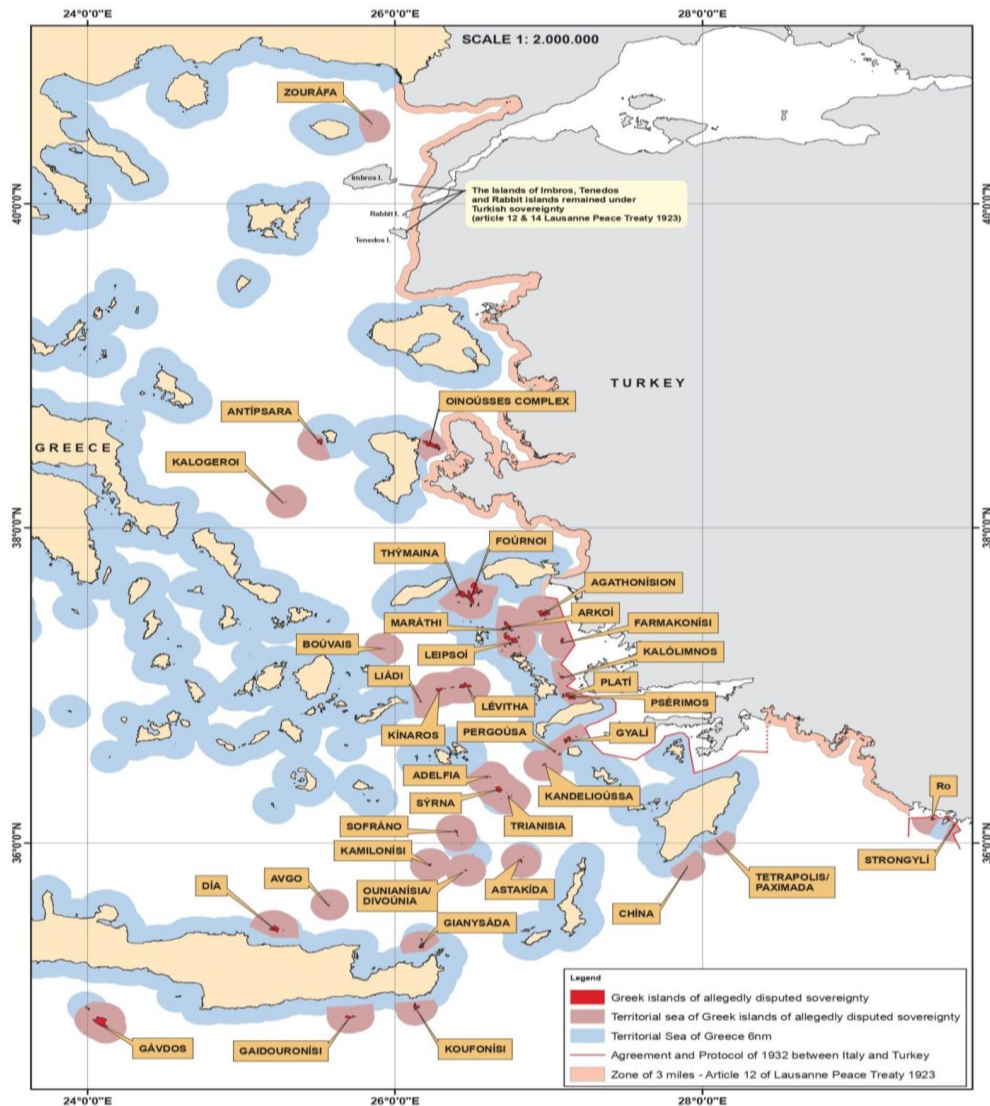
Το 1996 τα Χριστούγεννα ακολούθησε η σημαντικότερη και σφοδρότερη κρίση μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας, η κρίση των Ιμίων. Η συγκεκριμένη κρίση έφερε στο φως τη την αλλαγή που είχε κάνει η Τουρκία στην στρατηγική της μετά την τουρκική εισβολή στην Κύπρο το 1974. Το περιστατικό αυτό αφορούσε δύο νησιά του ανατολικού Αιγαίου, τα Ίμια όπως χαρακτηρίζονται από τον ελληνικό λαό ή αλλιώς Καρντάκ όπως τα αναφέρουν οι Τούρκοι. Τα συγκεκριμένα νησιά ανήκου στα Δωδεκάνησα της Ελλάδας. Η Τουρκία, υποστηρίζοντας ότι πρόκειται για Καρντάκ κοντά στην νήσο Ψέριμο και σε απόσταση μόλις 3,5 ναυτικά μίλια από τα παράλια της, προέβει σε απευθείας διεκδίκηση των ελληνικών αυτών εδαφών και αμφισβήτησε τα σύνορα μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας, όπως είχαν καθιερωθεί την περίοδο 1923-1947 μέσα από τις υπογεγραμμένες συμβάσεις. Αυτή η στάση και διεκδίκησης Τουρκίας οδήγησε τις δύο χώρες στο χείλος του πολέμου. (Συρίγος & Ντόκος, 2020).

Κατά την διάρκεια της κρίσης στα Ίμια, η ένταση ξεκίνησε από ένα τουρκικό εμπορικό πλοίο με το όνομα Φιγκέν Ακάτ. Το συγκεκριμένο πλοίο προσάραξε ύστερα από λάθος στα Ίμια. Η Ελλάδα έστειλε από την μεριά και στα πλαίσια έρευνας και διάσωσης εντός της επικρατείας της ένα ελληνικό ρυμουλκό να προσφέρει βοήθεια και ρυμούλκηση στο τούρκικο εμπορικό πλοίο. Ο κυβερνήτης όμως του πλοίου αρνήθηκε τη βοήθεια που του προσφέρθηκε, υποστηρίζοντας ότι το πλοίο του βρίσκεται σε τουρκικό νησί και πως υπεύθυνες για παροχή βοήθειας και Search and Rescue ήταν μόνο οι τουρκικές αρχές. Οι δηλώσεις και η στάση του κυβερνήτη προκάλεσαν μια πολιτική διαμάχη μεταξύ της

Τουρκίας και της Ελλάδας και μετά το περιστατικό, οι τουρκικές αρχές κατέστησαν σαφές σε ρηματική διακοίνωση τους από τον Τούρκο Υπουργό Εξωτερικών στις 29 Δεκεμβρίου 1995 πως τα Ίμια ανήκουν στο εσωτερικό κομμάτι της Τουρκικής κυριαρχίας. (Συρίγος, 2015).

Η απάντηση της Ελλάδας ήταν άμεση και διαφώνησε με τις τουρκικές απόψεις. Και δηλώσεις. Το συμβάν και οι δηλώσεις της τούρκικης πλευράς έφτασαν και στον ελληνικό τύπο και άρθρα ξεκίνησαν να γράφονται και να τυπώνονται για το περιστατικό και τις δηλώσεις των γειτόνων. Η ενημέρωση του τότε δημάρχου της Καλύμνου, όπου ανήκουν διοικητικά τα Ίμια, για το περιστατικό δεν άργησε να γίνει και με την σειρά του ο Δήμαρχος έκανε την δικιά του έμπρακτη δήλωση τοποθετώντας μια ελληνική σημαία στο μεγαλύτερο από τα δύο νησιά. Ύστερα από δύο μέρες μετά την τοποθέτηση της ελληνικής σημαίας, η τουρκική εφημερίδα Χουριέτ έστειλε μια ομάδα δημοσιογράφων με ελικόπτερο στο νησί, οι οποίοι στόχο είχαν να προβούν σε καταβίβαση της ελληνικής σημαίας και σε έπαρση της τουρκικής. Το περιστατικό με την αλλαγή στις δύο σημαίες καταγράφηκε από τους δημοσιογράφους της Χουριέτ και προβλήθηκε ως κυρίαρχο θέμα στις ειδήσεις. Σε συνέχεια των τουρκικών προκλήσεων, τις ημέρες που ακολούθησαν τα μαχητικά αεροσκάφη της Τουρκίας πραγματοποίησαν καθημερινά παραβιάσεις του ελληνικού F.I.R. και υπερπτήσεις πάνω από τα Ίμια, ενώ και οι πολεμικοί στόλοι των δύο χωρών έδειξαν έντονη παρουσία και δραστηριότητα στην περιοχή ενδιαφέροντος. Οι ελληνικές δυνάμεις για να προστατέψουν την ελληνική σημαία έστειλαν μία ομάδα υποβρύχιων καταστροφών (Ο.Υ.Κ.) στο νησί. Και οι δύο χώρες μπήκαν σε μία αντιπαράθεση για ακόμα μία φορά, κατηγορώντας η μία την άλλη για παραβίαση του εναέριου χώρου και των χωρικών υδάτων. Τέλος ακολούθησε μια ακόμα τουρκική διακοίνωση όπου ανέδειξε το ζήτημα της τουρκικής κυριαρχίας σε μια πληθώρα νησιών του Αιγαίου. (Συρίγος, 2015, Παούνης, 2017).

Η Τουρκία το ζήτημα το οποίο εγείρει αφορά την κατηγοριοποίηση των Ιμίων ως νησιά και τα χαρακτηρίζει ως βραχονησίδες. Σημαντικό εδώ είναι να τονιστεί πως ο ορισμός των Ιμίων ως νησιά γίνεται μέσα από διεθνείς συνθήκες όπως της Λωζάνης και των Παρισίων. Αντί να τηρήσει λοιπόν, αυτές τις συνθήκες τις οποίες έχει υπογράψει η Τουρκία, επεκτείνει την θέση της αναφορικά με τις γκρίζες ζώνες κυριαρχίας στο Αιγαίο, και περιλαμβάνει νησιά και άλλα εκτός των Ιμίων, όπως οι Καλόγεροι, η Παναγιά αλλά και νησιά όπως η Γαύδος η οποία βρίσκεται εκτός του Αιγαίου πελάγους νότια της Κρήτης στο Λιβυκό Πέλαγος. Η θέση της Τουρκίας αναφορικά με την αμφισβήτηση κάποιων νησιών με την πάροδο των χρόνων συνεχώς επεκτείνεται φτάνοντας σε σημείο να αμφισβητεί την κυριότητα πολλών νησιών στο Αιγαίο. Αυτή η θέση της Τουρκίας σε βάθος χρόνων αυξομειώθηκε αρκετές φορές αναφορικά με τον αριθμό των υπό αμφισβήτησης νησιών. Μετά την κρίση των Ιμίων το 1996, ο τότε πρωθυπουργός της Τουρκίας συμπεριέλαβε σε αυτήν την κατηγορία νησιών συνολικά 1.000 στο Αιγαίο πέλαγος και εν συνεχεία ο αριθμός έφτασε τα 3.000, ενώ αργότερα σε δηλώσεις του περιέλαβε 100-150 νησιά. Ο αριθμός των αμφισβητούμενων νησιών το 2013 μέχρι και σήμερα σήμερα έχει μειωθεί αρχικά σημαντικά στα 16, ακολουθώντας ένα συνεχές και σταθερό αυξητικό μοτίβο, σε 17 και τέλος 18 νησιά που αμφισβητούνται από την Τουρκία. (Συρίγος & Ντόκος, 2020).



Εικώνα 29: Η τουρκική θεωρία περί γκρίζων ζωνών

Σημείωση: <https://www.kathimerini.gr/politics/foreign-policy/561902542/to-ypex-ekthetei-ton-toyrkiko-anatheoritismo-me-16-chartes/>

Όσες ενστάσεις και αν προβάλλει η Τουρκία για το νομικό καθεστώς των νησιών του Αιγαίου αυτές είναι πλήρως αβάσιμες καθώς τα κυριαρχικά δικαιώματα επί των νησιών αυτών για κάθε χώρα είναι πλήρως καθοριζόμενα από συνθήκες και συμβάσεις που έχουν υπογράψει και η Ελλάδα και η Τουρκία. Χρονολογικά παρατέθονται οι υπογεγραμμένες συνθήκες: 1923 Συνθήκη της Λωζάνης, 1932 ιταλοτουρκική συμφωνία και 1947 Συνθήκη των Παρισίων. Επιπροσθέτως, είναι σημαντικό να τονιστεί πώς η γείτονος χώρα εγκατέλειψε τα δικαιώματά της στα Ίμια και στα Δωδεκάνησα τα οποία πέρασαν υπό την κυριαρχία της Ιταλίας το 1923 σύμφωνα με το άρθρο 15 της Συνθήκης της Λωζάνης. Ακόμα, σύμφωνα με την ίδια συνθήκη και πιο συγκεκριμένα σύμφωνα με τα άρθρα 12 και 16, η Τουρκία εγκατέλειψε κάθε κυριαρχικό της δικαίωμα εκτός των 3 ναυτικών μιλίων από τις τουρκικές ακτές, εκτός από την Ίμβρο, την Τενέδο και τις Λαγούσες. Με βάση τα προηγούμενα και εφόσον τα Ίμια βρίσκονται σε απόσταση μεγαλύτερη των 3 ναυτικών μιλίων και πιο συγκεκριμένα σε απόσταση 3,7 ναυτικών μιλίων η Τουρκία έχει εγκαταλήψει

από το 1923 κάθε δικαίωμα επί των νησιών αυτών. Στη συνέχεια, με την ιταλοτουρκική συμφωνία του 1932, ορίστηκαν τα θαλάσσια σύνορα μεταξύ Ιταλίας και Τουρκίας, καθιστώντας σαφές ότι τα Ιμια ανήκουν στην Ιταλία. Τέλος, το 1947 στο άρθρο 14 της Συνθήκης των Παρισίων, η Ιταλία παραχώρησε την εδαφική κυριαρχία των Δωδεκανήσων και των Ιμίων στην Ελλάδα. (Υπουργείο Εξωτερικών, 2023).

Μετά τα προαναφερθέντα γεγονότα, τα οποία εκτυλίχθηκαν στα Ιμια το 1996 και τη δημιουργία της θεωρίας των γκρίζων ζωνών από την Τουρκία στην θαλάσσια περιοχή του Αιγαίου, οι αμφισβητήσεις σχετικά με την εδαφική κυριαρχία της χώρας μας επί πολλών νησιών και βραχονησίδων συνέχεια αυξάνεται. Μια εμβληματική πρακτική, την οποία χρησιμοποιεί σε τακτική βάση η Τουρκία, είναι η δέσμευση περιοχών για την διεξαγωγή ασκήσεων εντός της ελληνικής επικράτειας. Προκειμένου να επιτευχθεί αυτό, η Τουρκία εκδίδει παράνομες και μονομερείς NAVTEX μεγάλης διάρκειας, δέσμευσης περιοχών εντός του FIR Αθηνών για την διεξαγωγή ασκήσεων Search and Rescue, ενώ πολλές φορές οι ασκήσεις αυτές πραγματοποιούνται με την συμμετοχή ξένων δυνάμεων ή αντιπροσώπων με απότερω σκοπό την ενίσχυση της θέσης της.

Οι προκλήσεις και οι αμφισβητήσεις της Τουρκίας δεν σταματούν εδώ. Τον Οκτώβριο του 2020, η Τουρκία εξέδωσε νέο Κανονισμό για ζητήματα Search and Rescue, με τον οποίο επεκτείνει κυρίως στην Ανατολική Μεσόγειο, την διεκδικούμενη περιοχή αρμοδιότητάς της, ώστε αυτή να ταυτίζεται με τα όρια της Γαλάζιας Πατρίδας. Πιο συγκεκριμένα, επέκτεινε την περιοχή ευθύνης της στο μισό Αιγαίο Πέλαγος και στην θαλάσσια περιοχή από την Κύπρο μέχρι την Κρήτη. (ICAO για τουρκικό χάρτη, 2020)



Εικόνα 30: Ο νέος χάρτης Search and Rescue της Τουρκίας.

Σημείωση: <https://www.mfa.gr/images/docs/maps/el/map12.pdf>

Η αντίδραση του ελληνικού Υπουργείου Εξωτερικών ήταν ταχύτατη και σαφής. Υπογραμμίζοντας την παράνομη φύση της τουρκικής προσέγγισης, το υπουργείο εξωτερικών επισήμανε ότι η περιοχή ευθύνης Search and Rescue που καθορίστηκε με τουρκικό νόμο, τόσο το 1988 όσο και με τον πιο πρόσφατο του 2020, είναι παράνομη και αυθαίρετη όταν επεκτείνεται σε περιοχές που υπόκεινται σε ελληνική κυριαρχία. Εκτός από αυτό, τονίστηκε ότι ο νέος αυτός χάρτης είναι επιχειρησιακά αβάσιμος καθώς η εξυπηρέτηση και υποστήριξη των επιχειρήσεων Search and Rescue σε όλη αυτήν την περιοχή, μακριά από τα παράλια της Τουρκίας δεν συντελεί στην ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής. Επιπλέον, επισημαίνεται ότι η ελληνική περιοχή ευθύνης για επιχειρήσεις Έρευνας και Διάσωσης, έχει οριστεί με διεθνείς συμφωνίες ήδη από τη δεκαετία του 1950 και είναι σύμφωνη με διεθνείς οδηγίες, ταυτίζεται με την περιοχή ευθύνης του F.I.R. Αθηνών, παρέχει αποτελεσματικά υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης σε πλοία και αεροσκάφη σε κίνδυνο σύμφωνα με τις κατευθυντήριες οδηγίες του I.M.O. (International Maritime Organization), I.C.A.O. (International Civil Aviation Organization) και του εγχειριδίου I.A.M.S.A.R. (International Aeronautical and Maritime Search and Rescue). Είναι λοιπόν

φανερό ότι ο νέος χάρτης Έρευνας και Διάσωσης της Τουρκίας και οι αξιώσεις που προβάλλει είναι και παράνομες με βάση το διεθνές Δίκαιο αλλά και επικίνδυνες για την ασφάλεια και διάσωση της ανθρώπινης ζωής στα πλαίσια των επιχειρήσεων Έρευνας και Διάσωσης, οπότε είναι και απαραίτητη η συμμόρφωση των τουρκικών θέσεων στα διεθνή πρότυπα και διαθνή νομιμότητα. (Υπουργείο Εξωτερικών, 2020).

4.3. Η παρουσία της τουρκικής πολεμικής αεροπορίας στο Αιγαίο.

Η τουρκική πολεμική αεροπορία, ήδη από τις αρχές του 1974 ξεκίνησε να αναλαμβάνει δράση και να εναντιώνεται στην ελληνική κυριαρχία στο Αιγαίο πέλαγος. Οι πρώτες αποστολές τις οποίες εκτελούν τα τουρκικά μαχητικά αεροσκάφη αποτελούν και την αρχή των παραβιάσεων της Τουρκίας στην Ελλάδα. Τα πολεμικά αεροσκάφη αρχικά εισέρχονταν παράνομα και χωρίς πρότερη έγκριση στο FIR Αθηνών χωρίς όμως να παραβιάζουν τον ελληνικό εναέριο χώρο. Η απουσία καταβολής σχεδίου πτήσης από τα αεροσκάφη της Τουρκίας όμως έχει σαν άμεσο αποτέλεσμα την παραβίαση των κανόνων εναέριας κυκλοφορίας του I.C.A.O. τους οποίους η Ελλάδα οφείλει να τηρεί και να επιβάλει εντός του F.I.R. Αθηνών για την ομαλή και ασφαλή διεξαγωγή των πτήσεων. Το ζήτημα το οποίο τίθεται η δράση της Τουρκίας αφορά την έκταση του εθνικού εναέριου χώρου και του F.I.R.. Σύμφωνα με την Τουρκία, η Ελλάδα θα πρέπει να περιορίσει τον εθνικό εναέριο χώρο της στα 6 ναυτικά μίλια, όσα δηλαδή και η αιγιαλίτιδα ζώνη. Η ταύτιση του εθνικού εναέριου χώρου προβλέπεται σε συμβάσεις, όμως η Τουρκία ως γνωστόν απειλεί την Ελλάδα με πόλεμο εάν επεκτείνει την αιγιαλίτιδα ζώνη της στα 10 ναυτικά μίλια. Η Ελλάδα έχοντας λοιπόν την διεθνή αποδοχή με το μέρος της επέκτεινε ήδη από το 1931 τον εθνικό εναέριο χώρο στα 10 ναυτικά μίλια με προεδρικό διάταγμα του Ελευθέριου Βενιζέλου. Η Τουρκία από την πρώτη επέκταση στα 10 ναυτικά μίλια και για 44 χρόνια αποδεχόταν την επέκταση αυτή, γεγονός το οποίο αποδεικνύει την νομική αποδοχή της από πλευράς της. Έκτοτε, παρά τις συνεχείς πολιτικές αντιπαραθέσεις αλλά και αεροπορικές για το συγκεκριμένο ζήτημα, η δράση της τουρκικής αεροπορίας ξεκίνησε να αλλάζει και να γίνεται πιο επιθετική. (Ο Εθνικός Εναέριος Χώρος της Ελλάδας και το FIR Αθηνών)

Ειδικότερα, παρατηρήθηκε αύξηση των πτήσεων μαχητικών αεροσκαφών που παραβίαζαν τον ελληνικό εναέριο χώρο, καθώς πραγματοποιήθηκαν πτήσεις εντός εύρους 6 έως 10 ναυτικών μιλίων, δηλώνοντας έτσι την εναντίωση αλλά και την μη αποδοχή της επέκτασης στα 10 ναυτικά μίλια αλλά τον σεβασμό των 6 ναυτικών μιλίων. Η παραβίαση των τουρκικών μαχητικών προκύπτει νομικά από την είσοδο τους στο εθνικό εναέριο χώρο της Ελλάδας χωρίς κατάθεση σχεδίου πτήσης η και έκδοσης αντίστοιχης άδειας από την Ελλάδα. Οι τουρκικές προκλήσεις και παραβιάσεις δεν σταμάτησαν στο εύρος των 10 με 6 ναυτικών μιλίων, αλλά συνεχίστηκαν πολλές φορές με υπερπτήσεις τουρκικών μαχητικών άνωθεν ελληνικών νησίδων και βραχονησίδων στα οποία αμφισβητούν την ελληνική κυριαρχία αλλά και σε μεγαλύτερα νησιά τα οποία αποτελούνται από κατοικημένη περιοχές με πολυάριθμο ελληνικό πληθυσμό. Το επιθετικό δόγμα της γείτονας χώρας επιβεβαιώνεται σε κάθε σχεδόν παραβίαση με την ύπαρξη οπλισμού στις πτέρυγες των τουρκικών αεροπλάνων και στην αρνητική τους στάση να αποχωρήσουν από τον εθνικό εναέριο χώρο της Ελλάδας που πολλές φορές καταλήγει σε συνεχή επεισόδια και αερομαχίες με τα μαχητικά αεροσκάφη της Ελλάδας. Επιπλέον, πρέπει να σημειωθεί η εκτέλεση ενοχλητικών ενεργειών κατά αεροσκαφών που μεταφέρουν τους κορυφαίους πολιτικούς της χώρας μας. (Σολδάτος, 2016).

Σημαντικό εδώ είναι να τονιστεί πως οι παραβιάσεις στις οποίες αναφερθήκαμε τα τελευταία χρόνια δεν πραγματοποιούνται μόνο από μαχητικά αεροσκάφη, αλλά και από αεροσκάφη ηλεκτρονικού πολέμου, UAV και φωτόαναγνώρισης. Πιο συγκεκριμένα και μιλώντας με αριθμούς, το 2009 είχαμε ρεκόρ σε παραβατικές επιχειρήσεις των τουρκικών μαχητικών αεροσκαφών με συνολικά 3.078 αεροσκάφη να εισέρχονται παράνομα στον εθνικό εναέριο χώρο της Ελλάδας με τα 395 από αυτά να είναι οπλισμένα. Επιπλέον το 2019, οι παράνομες εισοδοι που καταγράφηκαν ανέρχονται στις 2.118 με τα 344 από αυτά οπλισμένα. Ακόμα, το 2019 είχαμε ρεκόρ καταγραφής εισόδων από κάθε είδος αεροσκάφους, το οποίο ανέρχεται στις 4.811 παραβιάσεις. Επιπρόσθετα,, χρονιά ορόσημο ήταν το 2020 όπου και είχαμε 423 εμπλοκές , δηλαδή αερομαχίες μεταξύ ελληνικών και τουρκικών αεροσκαφών, αριθμός ο οποίος αποτελεί ακόμα ένα ρεκόρ. Επίσης, το 2020 είχαμε ρεκόρ παραβιάσεων και από την τουρκική ακτοφυλακή και πολεμικό ναυτικό με 3.215 παραβιάσεις των εθνικών χωρικών υδάτων της Ελλάδας. Τέλος, κάθε ρεκόρ παραβιάσεων υπερκεραστηκε το 2022 όταν οι εισοδοι αεροσκαφών έφτασαν τις 4.734 μόλις τον μήνα Ιούλιο. (Μπουρδάρης, 2022)

ΕΤΟΣ	ΠΑΡΑΒΑΣΕΙΣ FIR	ΠΑΡΑΒΙΑΣΕΙΣ ΕΕΧ	ΟΠΛΙΣΜΕΝΟΙ ΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΙ	ΕΜΠΛΟΚΕΣ	ΥΠΕΡΠΤΣΗ ΕΘΝΙΚΟΥ ΕΔΑΦΟΥΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ
1985	546	375	24	117		
1986	507	401	26	65		
1987	682	461	39	78		
1988	563	338	14	42	22	
1989	532	239	48	74	20	
1990	546	272	50	92	22	
1991	426	240	38	112	20	
1992	335	175	39	105	17	
1993	684	353	72	69	43	
1994	909	671	190	245	186	
1995	455	413	31	89	64	
1996	946	1667	431	459	538	
1997	712	849	448	425		
1998	1.064	986	574	405		
1999	648	1.125	384	171		
2000	487	446	82	30	16	1.229
2001	826	976	105	53	68	1.895
2002	2.762	3.240	1.062	1.017	285	6.443
2003	1.891	3.938	970	1.032	88	4.453
2004	1.121	1.241	521	528	24	2.382
2005	2.330	1.866	977	244	29	5.769
2006	1.237	1.406	567	159	10	4.087
2007	868	1.289	464	207	48	2.780
2008	688	1.288	393	240	25	3.041
2009	703	1.678	395	237	51	3.078
2010	729	1.239	367	13	20	3.030
2011	620	962	307	13	4	2.441
2012	667	646	176	1	3	1.405
2013	577	636	129	0	11	1.084
2014	801	2.244	145	8	14	1.269
2015	826	1.779	133	80	36	1.384

Εικόνα 31: Στοιχεία δραστηριότητας τουρκικής πολεμικής αεροπορία από το 1985-2015.

Σημείωση: https://cceia.unic.ac.cy/wp-content/uploads/EMPN_4_GR.pdf

Οι προκλήσεις της τουρκικής πολεμικής αεροπορίας είχαν ως αναπόφευκτο αποτέλεσμα τον θάνατο Ελλήνων πιλότων μαχητικών αεροσκαφών. Συγκεκριμένα, στις 23 Μαΐου του 2006, δύο τουρκικά F-16 και ένα F-4 φωτοαναγνωρίσης παραβίασαν τον ελληνικό εναέριο χώρο με κατεύθυνση προς την Κρήτη, ενώ ταυτόχρονα μια τουρκική φρεγάτα έπλεε σε διεθνή ύδατα ανοικτά της Κρήτης. Η αντίδραση της ελληνικής πολεμικής αεροπορίας ήταν άμεση απογειώνοντας με διαδικασίες SCRAMBLE δυο αεροσκάφη F-16 από την Σουδα. Τα δυο ελληνικά αεροσκάφη αφού απογειώθηκαν και αναχαίτισαν τα τρία τουρκικά, αναγκάστηκαν να εμπλακούν σε αερομαχία μαζί τους στην περιοχή της Καρπάθου καθώς τα τουρκικά δεν συμμορφώθηκαν στις υποδείξεις των ελληνικών. Κατά την διάρκεια της εμπλοκής, ο Έλληνας πιλότος Σμηναγός Κωνσταντίνος Ηλιακής ύστερα από εντολή, προσεγγίσει το τουρκικό RF-4 σύμφωνα με τις προβλεπόμενες διαδικασίες, χωρίς να παραβιάσει την απόσταση ασφαλείας των 1000 ποδιών, ώστε να καταγράψει το ατρακτιδίο φωτοαναγνωρίσης. Η κίνηση αυτή προκάλεσε αναστάτωση και πανικό στους Τούρκους πιλότους οι οποίοι προσπάθησαν με απότομους ελιγμούς να αποτρέψουν τα ελληνικά αεροσκάφη να πλησιάσουν. Ο τούρκος πιλότος του ενός F-16 Χαλί Ιμπραήμ Οσκεμπίρ ανήμπορος να ελέγξει το αεροσκάφος του ύστερα από τις βίαιες κινήσεις του χειριστηρίου του τύπησε με το δεξί φτερό του την καλύπτρα του αεροσκάφους του Ηλιάκη, προκαλώντας έτσι τον αιφνίδιο θάνατο του, την απώλεια του ελέγχου και την ανεξέλεγκτη πτώση του ελληνικού αεροσκάφους. Η στιγμή της πρόσκρουσης και οι συνομιλίες στον ασύρματο είναι όλα καταγεγραμμένα στον αεροσκάφος του Σμηναγού Ηλιακή και του νο2 που ήταν μαζί του στην μοιραία πτήση. Το υλικό αυτό ερεύνησε και το Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας όταν διεξήγαγε την έρευνα και συνέταξε την επίσημη έκθεση της αεροπορικής δυστυχίας. (iefimerida, 2018).

Όσον αφορά τον Τούρκο πιλότο, εκείνος κατάφερε μετά την σύγκρουση τον δύο αεροσκαφών να χρησιμοποιήσει επιτυχώς το εκτινασσόμενο κάθισμα και να βγει από το αεροσκάφος του σώος και να πέσει στην θάλασσα. Στην περιοχή όπου κατέπεσε ο Τουρκος πιλότος βρισκόταν το δεξαμενόπλοιο GAS CENTURY, το οποίο ύστερα από εντολές και οδηγίες του ελληνικού Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. βοήθησε στην ιδάσωση του πιλότου. Από εναέρια μέσα πρώτα προσέγγισε την περιοχή ενδιαφέροντος ενα ελληνικό Super Puma στο οποίο ο Τούρκος πιλότος αρνήθηκε να επιβιβαστεί, επιδιώκοντας την διάσωση του από τουρκικά μέσα. Στη συνέχεια, κατέφτασε ένα πλωτό του Λιμενικού Σώματος Καρπάθου προσφέροντας βοήθεια στον χειριστή, ο οποίος κάνοντας χρήση του όπλου του και απειλώντας τους Έλληνες προσπάθησε να αποτρέψει την παροχή βοήθειας. Βοήθεια τελικά προσφέρθηκε στον Τουρκο αεροπόρο από την τουρκική πολεμική αεροπορία, η οποία ύστερα από την έγκριση της Ελλάδας έστειλε ένα ελικόπτερο AS532 Cougar για να τον διασώσει. (iefimerida, 2018).

Η γειτονική χώρα σε καθημερινή βάση αμφισβητεί το δικαίωμα της Ελλάδας για Search and Rescue στο Αιγαίο με την έκδοση παράνομων και μονομερών NOTAMs. NOTAM (Notice to Airmen) είναι η έκδοση ουσιαστικά μίας αναγγελίας προς όλους τους αεροναυτιλόμενους προσφέροντας πληροφορίες όσον αφορά την κατάσταση των

αεροδρομίων και των αεροναυτιλιακών βοηθημάτων, δεσμευμένες περιοχές πτήσεων, τα γεωγραφικά και κατακόρυφα όρια καθώς επίσης και την χρονική διάρκεια ενεργοποίησης της εκάστοτε περιοχής. (What is a NOTAM, F.A.A.)

Έτσι λοιπόν η Τουρκία με την έκδοση παράνομων NOTAMs δεσμεύει μεγάλες περιοχές εντός του Αιγαίου για εκτεταμένα χρονικά διαστήματα κάνοντας χρήση πραγματικών πυρών, στο Αιγαίο. Τα γεωγραφικά όρια που περιλαμβάνουν οι παράνομες τουρκικές NOTAMs περιλαμβάνουν περιοχές του F.I.R. Αθηνών αλλά και του διεθνούς εναέριου χώρου. Με την έκδοση μονομερών NOTAMs η Τουρκία παραβιάζει το διεθνές δίκαιο και τους κανονισμούς αεροπλοΐας, δημιουργεί επισφαλείς καταστάσεις στα εναέρια και θαλάσσια μέσα και αμφισβητεί το δικαίωμα και υποχρέωση της Ελλάδας για Search and Rescue στο Αιγαίο πέλαγος. Μία γνωστή περίπτωση παράνομης NOTAM είναι αυτή της NOTAM 714 η οποία εκδόθηκε τον Αυγούστο του 1974, σκοπός της οποίας ήταν να προσθέσει ύπο τον έλεγχο της για Search and Rescue το μισό Αιγαίο πέλαγος, περιοχή η οποία βρίσκεται εντός του F.I.R. Αθηνών. Ως αντίμετρο, η Ελλάδα εξέδωσε τη νόμιμη NOTAM 1157, ανακηρύσσοντας το Αιγαίο πέλαγος ως επικίνδυνη περιοχή για παραμονή και διέλευση. Αργότερα, η Άγκυρα αναγκάστηκε το 1980 να ανακαλέσει την NOTAM που είχε βγάλει το 1974, διότι κατανόησαν οι οι ιθύνοντες ότι η προαναφερθείσα NOTAM είχε επιφέρει σοβαρό πλήγμα στην οικονομία και στον τουρισμό της. (F.I.R Αθηνών, 2024).

Οι προκλήσεις τις Τουρκίας με τις παράνομες NOTAMs όμως δεν σταμάτησαν το 1980. Συνεχίζονται μέχρι και σήμερα. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η NOTAM A0701/16 που εξέδωσαν το 2016 αμφισβητώντας την ικανότητα της Ελλάδας για αποτελεσματικό Search and Rescue στην περιοχή του Αιγαίου. Αφορμή στάθηκε η συντριβή στην Κίναρο ενός ελληνικού ελικοπτερού Agusta Bell του Πολεμικού Ναυτικού της χώρας μας, το Φεβρουάριο του 2016 επιφέροντας τον θάνατο τριων ξιωματικών. (The Diplomat, 2016).

LTBB ISTANBUL/SEHIR-CITY FIR ACC.FIC.ATFMU

A0701/16 (Issued for LTBB LGGG) - NAVIGATIONAL WARNING TO ALL CONCERNED:

THIS NOTAM IS ISSUED TO CLARIFY THE A0285/16 LGGG NOTAM ISSUED BY GREEK CAA.

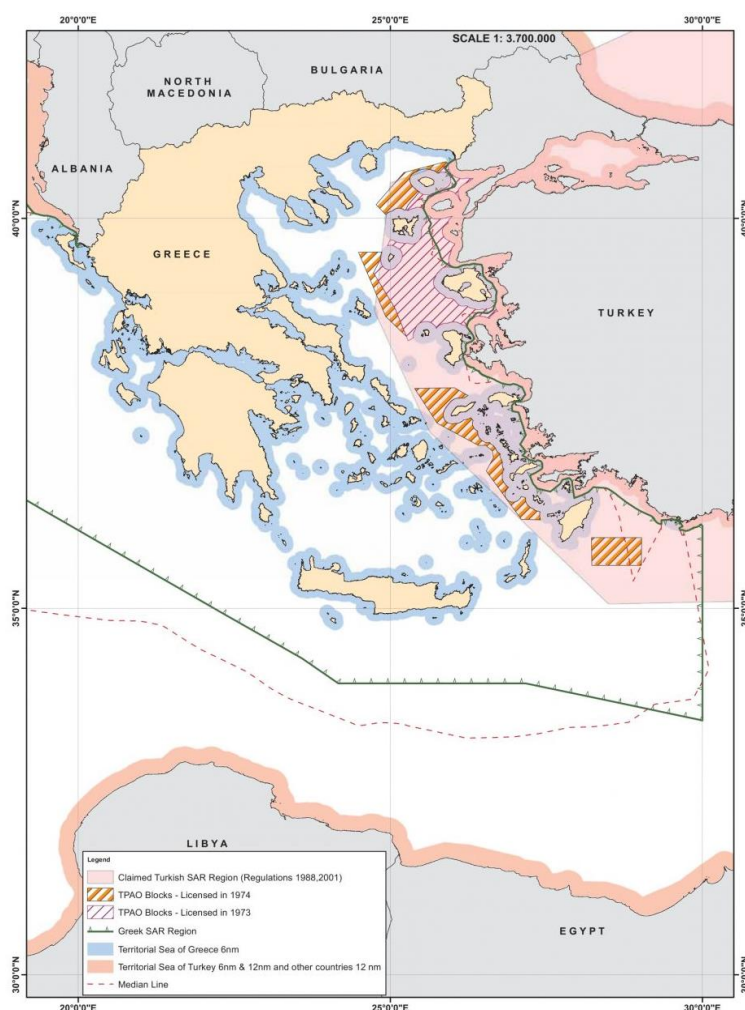
AS REGARDS THE GREEK NOTAM A0285/16, TURKEY DOES NOT ACCEPT THE DEFINITION OF THE SEARCH AND RESCUE (SAR) AREA WITH REFERENCE TO ATHENS FIR. IN ACCORDANCE WITH THE 1979 HAMBURG CONVENTION ON MARITIME SEARCH AND RESCUE, TURKEY, HAS THE MEANS AND THE CAPABILITIES TO CONDUCT SAR OPERATIONS IN HER MARITIME SEARCH AND RESCUE REGION (SRR) AS DECLARED TO THE IMO AND INCLUDED IN THE IMO'S GLOBAL SAR PLAN AND WILL CONTINUE TO CONDUCT SAR OPERATIONS IN THE SAID AREA. THEREFORE, ALL SAR EFFORTS/ACTIVITIES WITHIN THE TURKISH SRR MUST BE COORDINATED WITH THE RELEVANT TURKISH AUTHORITIES. 11 FEB 04:30

2016 UNTIL 14 FEB 03:30 2016. CREATED: 11 FEB 04:40 2016

Εικόνα 32: NOTAM A0701/16. Αμφισβητεί η Άγκυρα τις έρευνες για το ελικόπτερο που έπεσε στην Κίναρο

Σημείωση: <https://thediplomat.gr/el/11233/>

Σημαντικό σε αυτό το σημείο είναι να τονιστεί πως η Τουρκία με τον κανονισμό 13559 του 1998, τον οποίο τροποποίησε το 2001 (υπό αριθμό 3275), επιβεβαιώνει πως δεν έχει σαν κύριο μέλημα της την επίλυση και βελτιστοποίηση του Search and Rescue στο χώρο του Αιγαίου για την προστασία της ανθρώπινης ζωής αλλά στοχεύει έμμεσα στην καταπάτηση της εδαφικής μας κυριαρχίας και των διεθνων συμβάσεων. Σύμφωνα με τον προαναφερθέντα κανονισμό, η γειτονική χώρα αυθαίρετα και μονομερώς περιέλαβε στην περιοχή ευθύνης της για επιχειρήσεις Search and Rescue ένα μεγάλο τμήμα του F.I.R. Αθηνών, το οποίο εκτείνεται μέχρι το μέσο του Αιγαίου πελάγους, αποδεικνύοντας έτσι ότι αδιαφορεί για τις υπογεγραμμένες διεθνείς συμβάσεις και τα κυριαρχικά δικαιώματα της Ελλάδας εντός του Αιγαίου.

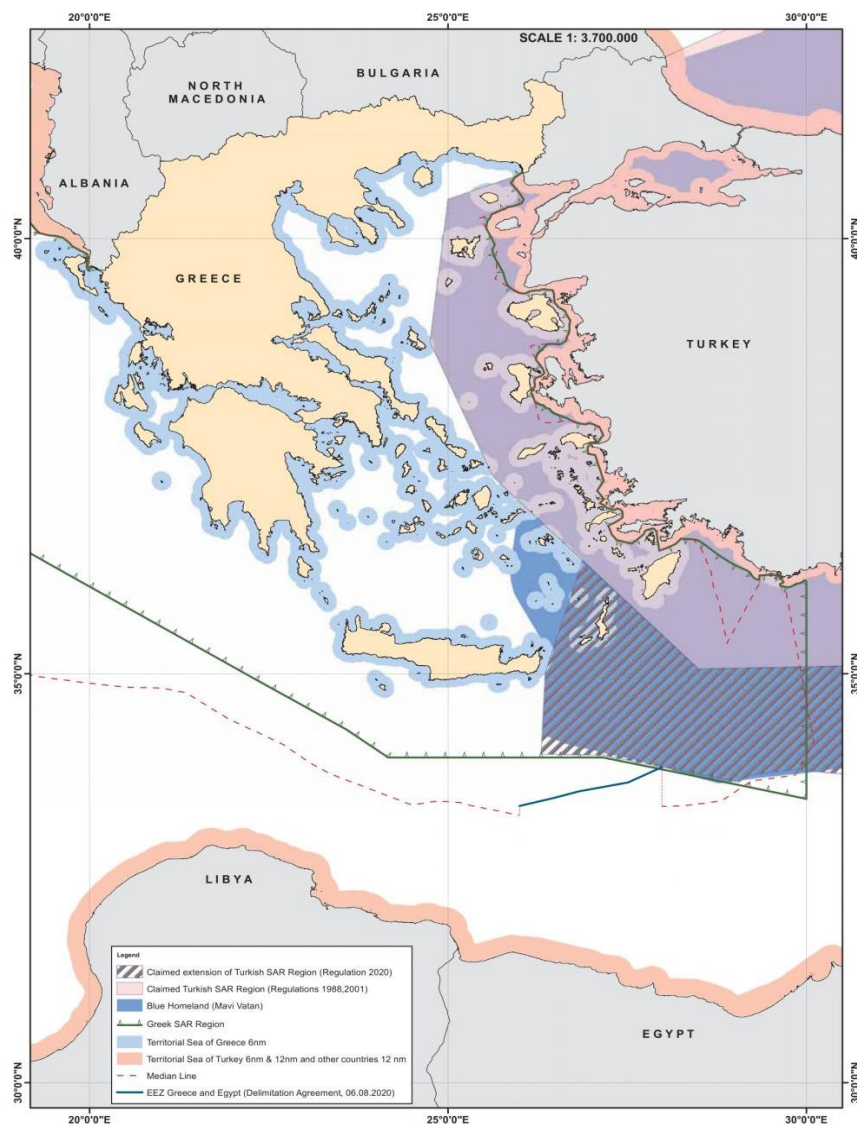


Εικόνα 33: Επέκταση της διεκδικούμενης τουρκικής περιοχής ευθύνης για Έρευνα & Διάσωση μέχρι το μέσο του Αιγαίου πελάγους.

Σημείωση: <https://www.kathimerini.gr/politics/foreign-policy/561902542/to-ypex-ekthetei-ton-toyrkiko-anatheoritismo-me-16-chartes/>

Οι προκλήσεις όμως δεν σταμάτησαν και η Τουρκία συνεχώς επεκτείνεται προς τα δυτικά αδιαφορώντας για την ύπαρξη της Ελλάδας. Το 2020 με τον κανονισμό 3095, περιέλαβε στην περιοχή ευθύνης της για S.A.R. τα νησιά της Καρπάθου και της Κάσου και τα εξωτερικά χωρικά ύδατα της ανατολικής Κρήτης. Η επέκταση της Τουρκίας δυτικά

αποτελεί χαρακτηριστική παραβίαση και αμβισβήτηση των κυριαρχικών δικαιώματων της Ελλάδας και των αρμοδιοτήτων και υποχρεώσεων που της έχουν εκχωρηθεί από τον I.C.A.O. και τον I.M.O. και αναποτελεσματική επιλογή για Έρευνα και Διάσωση καθώς οι περιοχές που περιλαμβάνει βρίσκονται πολύ μακριά από τα τούρκικα μέσα S.A.R. οδηγώντας σε άυξηση του χρόνου διάσωσης, πράγμα αντίθετο από αυτό το οποίο απαιτεί μια επιχείρηση S.A.R. θέτοντας σε κίνδυνο την ανθρώπινη ζωή. (Έρευνα και Διάσωση, 2024).

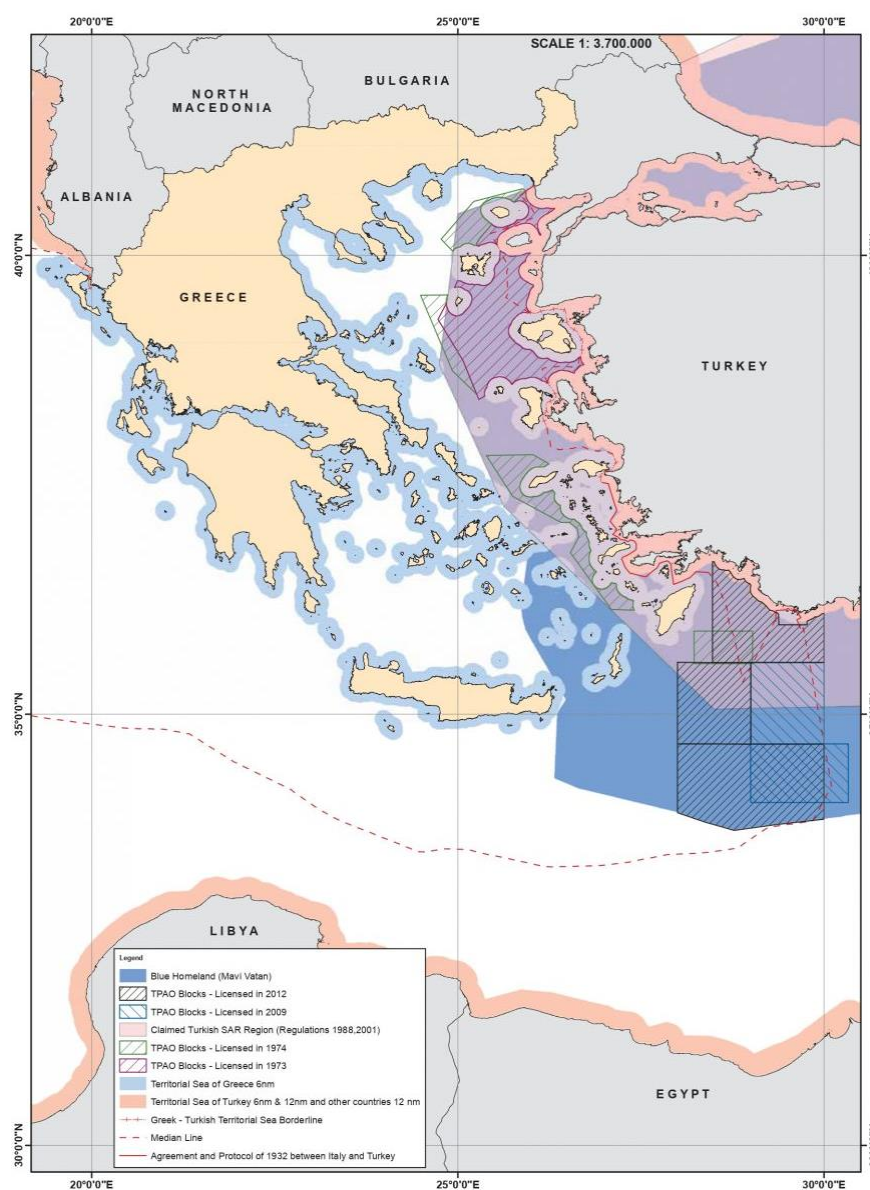


Εικόνα 34: Επέκταση της διεκδικούμενης τουρκικής περιοχής ευθύνης για Έρευνα & Διάσωση μέχρι την ανατολική Κρήτη.

Σημείωση: <https://www.kathimerini.gr/politics/foreign-policy/561902542/to-ypex-ekthetei-ton-toyrkiko-anatheoritismo-me-16-chartes/>

Το τουρκικό δόγμα της "Γαλάζιας Πατρίδας" ή όπως αλλιώς είναι γνωστό ως "Mavi Vatan" έχει καταστεί ευρέως γνωστό σε όλους μας τα τελευταία χρόνια ύστερα από εκρηκτικές δηλώσεις Τούρκων Αξιωματούχων. Αυτή η προσέγγιση της Τουρκίας, επικεντρώνεται σε θαλάσσιες περιοχές, υφαλοκρηπίδα και Αποκλειστικές Οικονομικές

Ζώνες (ΑΟΖ), όπου η Τουρκία μονομερώς και παράνομα προσπαθεί να εντάξει υπό την κυριαρχία της και προστατεύει με τις δυνάμεις του πολεμικού της ναυτικού. Τον Δεκέμβριο του 2018 οι δηλώσεις του Υπουργού Άμυνας της Τουρκίας, Χουλουσί Ακάρ, πυροδότησαν την ήδη τεταμένη σχέση Ελλάδας και Τουρκίας, όταν απευθυνόμενος προς τον τότε αρχηγό του ελληνικού Γ.Ε.Εθ.Α., Ναύαρχο Αποστολάκη δήλωσε χαρακτηριστικά: «Καταβάλλουμε κάθε δυνατή προσπάθεια για να προστατεύσουμε τη γαλάζια πατρίδα μας και θα συνεχίσουμε να το κάνουμε. Στο Αιγαίο, στη Μεσόγειο, δεν θα υποχωρήσουμε από τα δικαιώματά του λαού μας, της Τουρκικής Δημοκρατίας και της Τουρκικής Δημοκρατίας της Βόρειας Κύπρου. Έχουμε λάβει όλα τα μέτρα και δεν επιτρέπουμε κανένα τετελεσμένο». Αυτή ήταν η πρώτη φορά που ένας υψηλόβαθμος αξιωματούχος έθεσε στο τραπέζι το περίφημο δόγμα της "γαλάζιας πατρίδας" της Τουρκίας, υποδηλώνοντας ότι η χώρα δεν θα επιτρέψει σε κανέναν να ενεργεί στις θάλασσές της χωρίς προηγούμενη συμφωνία. (Πρώτο Θέμα, 2018).



Εικόνα 35: Η Γαλάζια Πατρίδα ως επίσημο δόγμα της Τουρκίας

Σημείωση: <https://www.kathimerini.gr/politics/foreign-policy/561902542/to-ypex-ekthetei-ton-toyrkiko-anatheoritismo-me-16-chartes/>

Τέλος, η Τουρκία αρνείται να υποβάλει Flight Plans για τα αεροσκάφη της Τουρκικής Πολεμικής Αεροπορίας καθώς υποστηρίζει ότι η Σύμβαση του Σικάγο δεν έχει εφαρμογή σε κρατικά αεροπλάνα, παραβιάζοντας έτσι κατηγορηματικά τους κανόνες της εναέριας κυκλοφορίας του I.C.A.O που θεσπίστηκαν για την ασφαλή διεξαγωγή των πτήσεων. Επιπλέον, ο τουρκικός παραλογισμός να αντιτίθεται σε κάθε διεθνή υπογεγραμμένη σύμβαση εγκυμονεί κινδύνους για την ανθρώπινη ζωή του προσωπικού των Ενόπλων Δυνάμεων της χώρας μας και παράλληλα έχει σαν άμεσο αποτέλεσμα την ολοένα και μεγαλύτερη διάθεση χρηματικών κονδηλίων για τη διασφάλιση της εδαφικής ακεραιότητας της Ελλάδας και την ασφάλεια των πτήσεων στο Αιγαίο.

Επίλογος

Η πολιτική και η τακτική που έχει αποφασίσει να ακολουθήσει τις τελευταίες δεκαετίες η Τουρκία αποδεικνύει περίτρανα την μη αποδοχή του νομικού πλαισίου που χαρακτηρίζει το Αιγαίο, παραβιάζοντας τα διεθνή νομικά πρότυπα και τις συμβάσεις. Επειδή οι σχέσεις των δύο χωρών τις τελευταίες δεκαετίες είναι τεταμένες και ο διάλογος μεταξύ των δύο χωρών δεν οδήγησε σε κάποια νομικά βασισμένη λύση, η Ελλάδα πρέπει να τηρήσει πιστά τους κανόνες του Διεθνούς Δικαίου και συμβάσεων και να ενημερώσει τη διεθνή κοινότητα για τις προκλήσεις που αντιμετωπίζει από την Τουρκία ώστε να αποφευχθούν περαιτέρω εντάσεις.

Αντίθετα, η Τουρκία έχει υιοθετήσει μια πολιτική η οποία στοχεύει στην αλλαγή της υπάρχουσας κατάστασης, μέσω της αναδιάρθρωσης και ανακατανομής του εναέριου και θαλάσσιου χώρου στο Αιγαίο προς όφελος της και όχι στην βελτιστοποίηση των επιχειρήσεων Search and Rescue. Ο κανονισμός 13559 του 1998 αποτελεί ένα από τα πολλά παραδείγματα αυτής της εκβιαστικής προσέγγισης και τακτικής, παραβλέποντας τις διατάξεις και τα κείμενα του I.C.A.O. και απορρίπτοντας ότι η περιοχή ευθύνης της χώρας μας σε αεροπορικά συμβάντα είναι ίδια με αυτήν του FIR Αθηνών.

Ακόμα, όσον αφορά τα ναυτικά ατυχήματα, η τακτική της Άγκυρας δεν συμμορφώνεται ούτε εδώ με το Διεθνές Δίκαιο και τους κανονισμούς του Διεθνούς Οργανισμού Ναυσιπλοΐας (IMO) και σύμφωνα με τον ICAO και τον IMO, ο τομέας ευθύνης της χώρας μας για την διεξαγωγή επιχειρήσεων Search and Rescue για ατυχήματα ναυτικά και αεροπορικά είναι ίδιος με το F.I.R. Αθηνών.

Είναι επίσης σημαντικό να σημειωθεί η πρόσφατη στρατηγική της Τουρκίας, η οποία περιλαμβάνει την κατασκευή πλοίων ανοιχτής θάλασσας ειδικά διαμορφωμένα για επιχειρήσεις S.A.R. Αυτή η κίνηση στοχεύει στην αυξημένη παρουσία τουρκικών πλοίων στα διεθνή ύδατα του Αιγαίου και της ανατολικής Μεσογείου.

Με βάση το Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας, η Ελλάδα έχει το αναφαίρετο δικαίωμα όποτε θελήσει να επεκτείνει τα χωρικά της ύδατα αλλά και τον εναέριο χώρο της στα 12 ν.μ.. Η Ελλάδα έχει οριοθετήσει ήδη από το 1931 τον εναέριο χώρο της στα 10 ν.μ. και από το 1936 τα χωρικά της ύδατα στα 6 ν.μ., έχοντας πάντα το δικαίωμα και την δυνατότητα οποιαδήποτε στιγμή να προβεί σε επέκταση αυτών στα 12 ν.μ.. Η Τουρκία, ωστόσο, αρνείται χαρακτηριστικά να αποδεχθεί τις διατάξεις του Διεθνούς Δικαίου και απειλεί δημοσίως την χώρα μας με casus belli, δηλαδή αιτία πολέμου, αν προχωρήσει σε αυτή την επέκταση. Η Τουρκία εσφαλμένα θεωρεί ότι στην χώρα μας δεν της επιτρέπεται να έχει εναέριο χώρο 10 ν.μ. και χωρικά ύδατα 6 ν.μ., επιμένοντας ότι πρέπει να περιορίσει και τις δύο αυτές ζώνες στα 6 ν.μ.. Αυτός είναι και ο λόγος που τα τουρκικά αεροπλάνα πετάνανε συνεχώς στην περιοχή μεταξύ 6 και 12 ν.μ..

Τα συγκεκριμένα αεροπλάνα, εκτός του ότι παραβιάζουν τον εναέριο χώρο δεν καταθέτουν σχέδια πτήσεων, γεγονός το οποίο δύναται να προκαλέσει σοβαρά προβλήματα ακόμα και ατυχήματα εντός του F.I.R. Αθηνών. Ο αριθμός των παράνομων εισόδων από τα τουρκικά αεροσκάφη ακολουθεί ανοδική πορεία τα τελευταία χρόνια, η ελληνική πολεμική αεροπορία είναι παντά όμως παρούσα με τα μαχητικά της αεροσκάφη τα οποία αναχαιτίζουν σε καθημερινή βάση και περισσότερες από μία φορές τα τουρκικά αεροσκάφη, αποδεικνύοντας συνεχή και ισχυρή παρουσία και υπογραμμίζοντας την εθνική κυριαρχία της ελληνικής σημαίας στο Αιγαίο Πέλαγος.

Η ευθύνη και η δικαιοδοσία της χώρας μας για την διεξαγωγή επιχειρήσεων S.A.R. στο Αιγαίο δεν είναι σε καμία περίπτωση θέμα προς συζήτηση, διάλογο ή διαπραγμάτευση με κανένα αντικρουόμενο κράτος. Οι μέχρι σήμερα επιχειρήσεις Search and Rescue που έχει φέρει επιτυχώς εις πέρας το ελληνικό σύστημα S.A.R. αποδεικνύουν την καλή, ορθή και επιτυχημένη λειτουργία του Ε.Κ.Σ.Ε.Δ.. Η συχνή εκτέλεση ασκήσεων Search and Rescue από την Ελλάδα στην θαλάσσια περιοχή του Αιγαίου, ιδιαίτερα στα κομμάτια αυτά τα οποία αμφισβητεί η Τουρκία την ελληνική κυριαρχία, είναι ζωτικής σημασίας. Επιπλέον, η Ελλάδα εδραιώνει την θέση της μέσα από την συνεργασία, την διεξαγωγή και την συμμετοχή σε διεθνείς ασκήσεις S.A.R.. Σε αυτές τις ασκήσεις συμμετέχουσες χώρες είναι χώρες της Ε.Ε. όπως η Γαλλία, γειτνιάζουσες χώρες όπως Κύπρος και Ισραήλ αλλά και άλλα συμμαχικά κράτη όπως οι Η.Π.Α.. Αυτές οι συνεργασίες επιτρέπουν στις ελληνικές αρχές S.A.R. να ανταλλάξουν γνώσεις και εμπειρίες με άλλες χώρες με απότερω σκοπό την βελτιστοποίηση της ικανότητας αντίδρασης τους, του τρόπου λειτουργίας τους, των χρησιμοποιούμενων μέσων στις επιχειρήσεις και της αποτελεσματικότητάς τους.

Για να υποστηρίξουμε περαιτέρω όσα έχουν ήδη αναφερθεί, είναι σημαντικό να τονιστεί ότι τα περισσότερα θέματα τα οποία εγείρει η Άγκυρα σχετίζονται άμεσα με το Διεθνές Δίκαιο και τις Διεθνείς Συμβάσεις τις οποίες έχουν υπογράψει οι δύο χώρες. Από αυτές, προκύπτουν σαφείς απαντήσεις που είναι αντικρουόμενες με τις αβάσιμες ενστάσεις της Τουρκίας. Γνωστή λοιπόν είναι η τακτική την οποία ακολουθεί η Τουρκία, σύμφωνα με την οποία συνεχώς εγείρει διάφορα και νέα θέματα, με απότερω σκοπό να καταφέρει κάποια στιγμή να κερδίσει όσα το δυνατόν περισσότερα. Το πρόβλημα λοιπόν της Τουρκίας είναι ξεκάθαρα θέμα πολιτικού χειρισμού και όχι πρακτικό βασισμένο στο Διεθνές Δίκαιο. Επιπλέον, το ότι δεν είχε εκφράσει ενστάσεις κατά την οριοθέτηση του εναέριου και θαλάσσιου χώρου της Ελλάδας μέχρι το 1974, προσθέτει ένα τεράστιο κένο στην επιχειρηματολογική ατζέντα της Άγκυρας.

Συμπερασματικά, η Ελλάδα πρέπει να τηρεί τις διατάξεις του Διεθνούς Δικαίου και Συμβάσεων και να ενεργεί πάντα σύμφωνα με αυτές. Η προστασία της εδαφικής μας κυριαρχίας και ακεραιότητας είναι η ύψιστη ευθύνη και αναγκαιότητα. Η άμεση ανταπόκριση και η επιχειρησιακή επιτυχία της χώρας μας κατά την διεξαγωγή και εκτέλεση Search and Rescue στον αεροπορικό και θαλάσσιο τομέα, έχει αποδομήσει πλήρως κάθε παράλογη απαίτηση της Άγκυρας, δίνοντας έτσι την ηχηρή απάντηση ότι οι παράλογες και οι αβάσιμες διεκδικήσεις και ενέργειες της Τουρκίας δεν ανταποκρίνονται σε ενέργειες ισχύος στην περιοχή του Αιγαίου.

Βιβλιογραφία

Ελληνική Βιβλιογραφία

Αλεξανδρής Α., Βερέμης Θ., Καζάκος Π., Κουφουδάκης Β., Ροζάκης Χ., Τσιτσόπουλος Γ., 1991, Οι ελληνοτουρκικές σχέσεις 1923-1987, Αθήνα, Γνώση, σ. 352 επ.

Ανεψιού Γ., Αργυρόπουλος Κ., 2019, Το νομικό πλαίσιο της Ναυτικής και Αεροπορικής /Αεροναυτικής Έρευνας και Διάσωσης (Ε-Δ) : Η περίπτωση της Ελλάδας, Civitas Gentium, σσ. 181-215.

Ιωάννου Κ., Οικονομίδη Κ., Ροζάκη Χ., Φατούρου Α., 1990, Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο, Οι φορείς των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων στη διεθνή έννομη τάξη, Αθήνα, Σάκκουλας Αντ. Ν.

Ρωμανίδου Ο., 2017, Χωρικά ύδατα και εναέριος χώρος: Η ελληνοτουρκική πραγματικότητα, Αθήνα, ExpressisVerbis Law Journal.

Σατλάνης Χ., 2005, Θεμελιώδεις έννοιες και διαστάσεις της διεθνούς και ευρωπαϊκής έννομης τάξης. Αθήνα, Σάκκουλας Αντ. Ν.

Σολδάτος Α. Σ., 2016, Οι τουρκικές παραβιάσεις του Εθνικού Εναέριου Χώρου της Ελλάδας στο Αιγαίο, Λευκωσία, CYPRUS CENTER FOR EUROPEAN AND INTERNATIONAL AFFAIRS https://cceia.unic.ac.cy/wpcontent/uploads/EMPN_4_GR.pdf

Παούνης Θ. Ν., 2017, Η Ελληνοτουρκική Αντιπαράθεση στα Ίμια (1996). Ο «Μύθος» του Εθνικού Τακτικού Πλεονεκτήματος, Αθήνα, ΕΛΙΑΜΕΠ, ΚΕΙΜΕΝΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ Νο 87/2017. https://www.eliamep.gr/wp-content/uploads/2018/03/87_2017_-WORKING-PAPER-%CE%A0%CE%B1%CE%BF%CF%8D%CE%BD%CE%B7%CF%82-%CE%98-%CE%9D%CE%B9%CE%BA%CF%8C%CE%BB%CE%B1%CE%BF%CF%82.pdf

Παπασταυρίδης Ε., 2020, Οι ελληνοτουρκικές διαφορές στο θαλάσσιο χώρο από την οπτική του διεθνούς δικαίου, Αθήνα

Συρίγος Α., 2015, Ελληνοτουρκικές σχέσεις, Αθήνα, Εκδόσεις Πατάκη, Σελ. 469.

Συρίγος Α., Ντόκος Θ., 2020, Τουρκικές διεκδικήσεις σε Αιγαίο και Ανατολική Μεσόγειο, Η Καθημερινή. https://www.syrigos.gr/books/60_maps_gr.pdf

Ξένη βιβλιογραφία

Button, R. , 2017, International Law and Search and Rescue, U.S.A., Naval War College Review, Vol 70. <https://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1032&context=nwc-review>

Διαδικτυακές πηγές

Agusta AB412EP, Türk Deniz Kuvvetleri, Turkish Navy. <https://www.helis.com/database/modelorg/551/>

ΓΕΕΘΑ, Επεξηγήσεις όρων. <https://geetha.mil.gr/epexigiseis-oron/>

Γενική Περιγραφή Συστήματος COSPAS-SARSAT, 2020, Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος. <https://www.hcg.gr/el/istoria-organosi/armodiothtes/ereyna-kai-diaswsh/ellhniko-kentro-elegxoy-apostolwn-eke/genikh-perigrafh-systhmatos-cospas-sarsat/>

CASA/IPTN CN-235, Fandom, Military. https://military-history.fandom.com/wiki/CASA/IPTN_CN-235

Έθνος, 2020, Ελλάδα - Τουρκία: Από το 1830 και μετά πόλεμοι, εντάσεις και απρόβλεπτες κρίσεις, 2020. <https://www.ethnos.gr/history/article/116618/elladatoyrkiaapoto1830kaimetapolemoienta-seiskaiaprobepteskriseis>

Εναέρια Μέσα, 2020, Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος. <https://www.hcg.gr/el/istoria-organosi/epixeirhsiaka-mesa/enaeria-mesa/>

Έρευνα και Διάσωση, 2020, Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος, Ελληνικής Ακτοφυλακής. <https://www.hcg.gr/el/istoria-organosi/armodiothtes/ereyna-kai-diaswsh/>

Ε.Κ.Σ.Ε.Δ./Α.Τ., Πολεμική Αεροπορία. <https://www.haf.gr/structure/gea-2/eksed/>

Ε.Κ.Σ.Ε.Δ., 2020, Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος, Ελληνικής Ακτοφυλακής. <https://www.hcg.gr/el/istoria-organosi/armodiothtes/ereyna-kai-diaswsh/eksed-eniaio-kentro-syntonismoy-ereynas-diaswshs/>

Euronews, 2019, Τι προβλέπει η Συνθήκη των Σεβρών για την Ελλάδα <https://gr.euronews.com/2019/12/18/ti-provlepei-i-synthiki-ton-sevron-gia-tin-ellada-othomaniki-autokratoria-itta>

EUR-Lex, 1998, Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας, άρθρα 77,78. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX%3A21998A0623%2801%29>

Εφημερίς της Κυβερνήσεως του Βασιλείου της Ελλάδας, 1947, Hellenic Parliament, <https://www.hellenicparliament.gr/onlinePublishing/DOD/069-088.pdf>

Ιωαννίδης Σ., Μηνακάκης Β., 2022, 1922 – Τα αναπάντητα ερωτήματα της καταστροφής: Η Μικρασιατική Εκστρατεία κρίθηκε σε στρατιωτικό ή διπλωματικό επίπεδο;, Καθημερινή. <https://www.kathimerini.gr/society/561894043/1922-ta-anapantita-erotimata-tis-katastrofis-i-mikrasiatiki-ekstrateia-krithike-se-stratitiko-i-diplomatiko-epipedo/>

Iefimerida, 2018, Όταν ο Τούρκος πιλότος που κατέρριψε τον Ηλιάκη πάνω από την Κάρπαθο, επέστρεψε αμέσως στην Τουρκία. <https://www.iefimerida.gr/news/401327/otan-o-toyrkos-pilotos-poy-katerripse-ton-iliaki-pano-apo-tin-karpatho-epestrepse-amesos>

Μηνάγιας Χ., 2013, «Έρευνα και διάσωση : μια βραδυφλεγής βόμβα στο Αιγαίο», διαδικτυακή εφημερίδα Ελεύθερη Ζώνη. <http://www.elzoni.gr/html/ent/598/ent.33598.asp>

Συνθήκη της Λοζάννης, Γ.Ε.Σ.. <http://army.gr/el/organosi/stoiheia-organosis-genikoy-epiteleioy-stratoy/klados/a2-dieythynsi-pliforion-asfaleias-9>

Μπουρδάρης Γ., 2022, Παραβιάσεις ρεκόρ από την Τουρκία το 2022, Αθήνα, Η Καθημερινή. <https://www.kathimerini.gr/politics/562014646/paraviaseis-rekor-apo-tin-toyrkia-to-2022-eftasan-tis-4-734/>

Ο Εθνικός Εναέριος Χώρος της Ελλάδας και το FIR Αθηνών, Σαν Σήμερα, <https://www.sansimera.gr/articles/1385>

Παπαδόπουλος Π., 2022, Το χρονικό της κρίσης του 87, Η Καθημερινή. <https://www.kathimerini.gr/investigations/561779566/to-chroniko-tis-krisis-toy-87/>

Πλωτά Μέσα, 2020, Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος. <https://www.hcg.gr/el/istoria-organosi/epixeirhsiaka-mesa/plwta-mesa/>

Πρώτο Θέμα, 2018, Χουλουσί Ακάρ σε ναύαρχο Αποστολάκη: Θα προστατεύσουμε την «γαλάζια» πατρίδα μας. <https://www.protothema.gr/world/article/848943/houlousi-akar-se-nauarho-apostolaki-tha-prostateusoume-tin-galazia-patrida-mas/>

Πριόβολος Σ., Στα άδυτα του «Θαλάμου Επιχειρήσεων» του Υπουργείου Ναυτιλίας (Μέρος 1^ο). <https://skafos.natexmedia.gr/themata/%CF%83%CF%84%CE%B1-%CE%B1%CE%B4%CF%85%CF%84%CE%B1-%CF%84%CE%BF%CF%85-171%CE%B8%CE%B1%CE%BB%CE%B1%CE%BC%CE%BF%CF%85-%CE%B5%CF%80%CE%B9%CF%87%CE%B5%CE%B9%CF%81%CE%B7%CF%83%CE%B5%CF%89%CE%BD187-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CF%85%CF%80%CE%BF%CF%85%CF%81%CE%B3%CE%B5%CE%B9%CE%BF%CF%85-%CE%BD%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BB%CE%B9%CE%B1%CF%82-1%CE%BF-m%CE%B5%CF%81%CE%BF%CF%82>

Πυροσβεστικό Σώμα Ελλάδας, <https://www.fireservice.gr/el/-/askese-seismou-seisechthon-p-y-ierapetr-1>

ICAO για τουρκικό χάρτη, 2020, In Newspaper, <https://www.in.gr/2020/11/03/politics/icao-gia-tourkiko-xarti-kamia-allagi-sta-isxyonta-oria-gia-epixeiriseis-ereynas-kai-diasosis/>

Mission, Turkish Coast Guard Command. <https://en.sg.gov.tr/mission>

Coast Guard Ships/Boats, Turkish Coast Guard Command. <https://en.sg.gov.tr/cg-boats>

Search and Rescue Activities, Turkish Coast Guard Command. <https://en.sg.gov.tr/search-and-rescue-activities>

What is a NOTAM, F.A.A, https://www.faa.gov/about/initiatives/notam/what_is_a_notam

Υπουργείο Εξωτερικών, Ζητήματα Ελληνοτουρκικών Σχέσεων. <https://www.mfa.gr/zitimata-ellinotourkikon-sheseon/>

Εθνικός Εναέριος Χώρος, 2024, Υπουργείο Εξωτερικών. <https://www.mfa.gr/zitimata-ellinotourkikon-sheseon/eidikotera-keimena/ethnikos-enaerios-horos.html>

Έρευνα και Διάσωση, 2024, Υπουργείο Εξωτερικών. <https://www.mfa.gr/zitimata-ellinotourkikon-sheseon/eidikotera-keimena/erevna-kai-diasosi.html>

F.I.R Αθηνών, 2024, Υπουργείο Εξωτερικών, <https://www.mfa.gr/zitimata-ellinotourkikon-sheseon/eidikotera-keimena/fir-athinon.html>

Νόμος 1844/1989, ΦΕΚ 100/Α/25-4-1989, Κύρωση σύμβασης για τη ναυτική έρευνα και διάσωση και άλλες διατάξεις. <https://www.e-nomothesia.gr/diethneis-sunthekes/nomos-1844-1989-fek-100a-25-4-1989.html>

The Diplomat, 2016, Αμφισβητεί η Άγκυρα τις έρευνες για το ελικόπτερο που έπεσε στην Κίναρο. <https://thedi diplomat.gr/el/11233/>

Υπουργείο Εξωτερικών, 2020, Ανακοίνωση σχετικά με την εξαγγελία νέας παράνομης περιοχής έρευνας και διάσωσης από την Τουρκία. <https://www.mfa.gr/epikairotita/diloseis-omilies/anakoinose-upourgeiou-exoterikon-skhetika-me-ten-exaggelia-neas-paranomes-periokhes-ereunas-kai-diasoses-apo-ten-tourkia.html>

Wikipedia.

https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%88%CF%81%CE%B5%CF%85%CE%BD%CE%B1_%CE%BA%CE%B1%CE%B9_%CE%B4%CE%B9%CE%AC%CF%83%CF%89%CF%83%CE%B7

ΦΕΚ 136/Α/23-6-1995, Κύρωση της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας και της Συμφωνίας που αφορά την εφαρμογή του μέρους XI της Σύμβασης. <https://www.e-nomothesia.gr/diethneis-sunthekes/nomos-2321-1995-phek-136-a-23-6-1995.html>

ΦΕΚ 5015/Β/13-11-2020, Ρύθμιση θεμάτων οργάνωσης, λειτουργίας και αποστολής του Ενιαίου Κέντρου Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης, καθηκόντων των προϊσταμένων των τομέων ναυτικής και αεροπορικής έρευνας και διάσωσης του ΕΚΣΕΔ, καθώς και αρμοδιοτήτων και καθηκόντων του επόπτη. <https://www.e-nomothesia.gr/kat-naytilia-nausiploia/limeniko-soma/koine-upourgike-apophase-2111-8-4-74008-2020.html>

Χαμηλάκης Γ., 2020, Τι είναι το FIR και ποιες οι Ελληνοτουρκικές διαφορές, Αθήνα, HUFFPOST. https://www.huffingtonpost.gr/entry/ti-einai-to-fir-kai-poies-oi-ellenotoerkikes-diafores_gr_5f9d4517c5b616c2f314ff1d