

ΠΑΝΤΕΙΟΝ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

PANTEION UNIVERSITY OF SOCIAL AND POLITICAL SCIENCES



ΣΧΟΛΗ ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ
ΤΜΗΜΑ ΔΙΕΘΝΩΝ ΕΥΡΩΠΑΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
«ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ ΚΑΙ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ»
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ ΚΑΙ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΕΣ ΣΠΟΥΔΕΣ

Νομικό και επιχειρησιακό πλαίσιο της ναυτικής έρευνας και διάσωσης. Η περίπτωση
της παράτυπης μετανάστευσης στην Ελλάδα
Legal and operational framework of maritime search and rescue. The case of irregular
immigration in Greece

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Αποστόλης Α. Κάτσινος

Αθήνα, 2025

Τριμελής Επιτροπή

Γαλάνη Σοφία, Επίκουρη Καθηγήτρια Παντείου Πανεπιστημίου (Επιβλέπουσα)

Μαρούδα Ντανιέλλα – Μαρία, Επίκουρη Καθηγήτρια Παντείου Πανεπιστημίου

Ανεπιού Γεώργιος, Δρ. Παντείου Πανεπιστημίου



Copyright © Αποστόλης Αθ. Κάτσινος, 2025

All rights reserved. Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος.

Απαγορεύεται η αντιγραφή, αποθήκευση και διανομή της παρούσας διπλωματικής εργασίας εξ ολοκλήρου ή τμήματος αυτής, για εμπορικό σκοπό. Επιτρέπεται η ανατύπωση, αποθήκευση και διανομή για το σκοπό μη κερδοσκοπικό, εκπαιδευτικής ή ερευνητικής φύσης, υπό την προϋπόθεση να αναφέρεται η πηγή προέλευσης και να διατηρείται το παρόν μήνυμα. Ερωτήματα που αφορούν τη χρήση της διπλωματικής εργασίας για κερδοσκοπικού σκοπό πρέπει να απευθύνονται προς τον συγγραφέα.

Η έγκριση της διπλωματικής εργασίας από το Πάντειον Πανεπιστήμιο Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών δεν δηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

Ελληνόγλωσσες

ΔΟΜ	Διεθνής Οργανισμός Μετανάστευσης
ΕΑΝ	Εγχειρίδιο Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας
ΕΜΥ	Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία
ΕΕ	Ευρωπαϊκή Ένωση
ΕΚΣΕΔ	Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης
Κ – Μ	Κράτη – Μέλη
ΚΑΝΔ	Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου
ΛΣ – ΕΛ ΑΚΤ	Λιμενικό Σώμα – Ελληνική Ακτοφυλακή
ΜΑΛΣ	Μοίρα Αεροπλάνων Λιμενικού Σώματος
ΜΕΛΣ	Μοίρα Ελικοπτέρων Λιμενικού Σώματος
ΝΔ	Νομοθετικό Διάταγμα
νμ	Ναυτικό Μίλι
ΟΗΕ	Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών
ΠΔ	Προεδρικό Διάταγμα
ΠΚ	Ποινικός Κώδικας
ΠΑ	Πολεμική Αεροπορία
ΣΑ	Συμβούλιο Ασφαλείας
ΣΠΚ	Στρατιωτικός Ποινικός Κώδικας
ΥΕΝ	Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας
ΥΝΑΝΠ	Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής
ΥΑ	Υπουργική Απόφαση
ΥΕΝΑΝΠ	Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής
ΦΕΚ	Φύλλο Εφημερίδας της Κυβέρνησης

Ξενόγλωσσες

AIS	Automatic Identification System
ECHR	European Convention on Human Rights
ECtHR	European Court of Human Rights
EUROPOL	European Union Agency for Law Enforcement Cooperation
FIR	Flight Information Region
FRONTEX	European Border and Coast Guard Agency
IAMSAR Manual	International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual
ICAO	International Civil Aviation Organization
ILC	International Law Commission
IMCO	Διακυβερνητικός Ναυτιλιακός Συμβουλευτικός Οργανισμός
IMO	International Maritime Organization
IOM	International Organization for Migration
MAS	Multipurpose Aerial Surveillance
MS	Member States
OHCHR	Office of the United Nations High Commissioner for Human Rights
OSC	On-Scene Coordinator
RCC	Rescue Co-ordination Centre
SAR	Search and Rescue
SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea
SRR	Search and Rescue Region
UAV	Unmanned Aerial Vehicle
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea

Πίνακας περιεχομένων

ΠΕΡΙΛΗΨΗ	1
ABSTRACT.....	2
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	3
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 : Η ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΗ	7
1.1 ΟΙ ΕΝΝΟΙΕΣ ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΗ ΚΑΙ ΜΕΤΑΝΑΣΤΗΣ.....	8
1.2 ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΠΑΡΑΤΥΠΗΣ ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΗΣ.....	10
1.2.1. Η ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΗ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΣ	10
1.2.2. Η ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΗ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ	11
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 : Η ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ ΤΟΥ ΝΟΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΣΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΠΑΡΑΤΥΠΗ ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΗ.....	17
2.1 Η ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΟΥ ΠΑΡΑΤΥΠΗΣ ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΗ ΩΣ ΑΠΟΠΕΙΡΑ ΠΑΡΑΒΙΑΣΗΣ ΣΥΝΟΡΩΝ	17
2.2 Η ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΟΥ ΠΑΡΑΤΥΠΗΣ ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΗ ΩΣ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ.....	21
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 : ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗ	24
3.1 ΔΙΕΘΝΕΣ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ.....	24
3.1.1 Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗ	26
3.1.2 Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ.....	29
3.1.3 Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΩΝ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΕΘΝΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ	31
3.2 ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ.....	32
3.3 ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	34
3.4 ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ/ΚΥΒΕΡΝΗΤΩΝ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΩΝ ΜΗ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΦΟΡΕΩΝ	35
3.5 ΑΣΑΦΕΙΕΣ ΝΟΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ	39
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 : ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ & ΔΙΑΣΩΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	42
4.1 ΑΡΜΟΔΙΕΣ ΑΡΧΕΣ.....	42
4.2 Η ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΥΘΥΝΗΣ.....	44
4.3 ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΚΑΙ ΜΕΣΑ	46
4.4 ΣΧΕΔΙΟ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ	47
4.5 ΕΠΙΒΙΩΣΗ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ	49
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 : CASE STUDY ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ & ΔΙΑΣΩΣΗΣ ΠΥΛΟΥ – ADRIANA	53
5.1 Η ΑΠΟΨΗ ΤΗΣ ΑΡΜΟΔΙΑΣ ΚΡΑΤΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ.....	54
5.2 Η ΑΠΟΨΗ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΑΜΝΗΣΤΙΑ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟΥ ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ	56

5.3 ΑΠΟΨΗ ΤΟΥ ΓΡΑΦΕΙΟΥ ΘΕΜΕΛΙΩΔΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ ΤΟΥ FRONTEX	58
5.4 ΑΠΟΨΗ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΙΟΥ ΔΙΑΜΕΣΟΛΑΒΗΤΗ.....	61
5.5 ΑΠΟΨΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ	64
5.6 ΑΠΟΨΗ ΤΟΥ ΣΥΝΗΓΟΡΟΥ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ	65
5.7 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΑΠΟΨΕΩΝ	66
5.8 ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΟΥ ADRIANA	66
5.8.1 ΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ	67
5.8.2. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ	71
5.8.3 ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ.....	77
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	79
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	82
Α. Ξενόγλωσση.....	82
International Conventions.....	82
Resolutions.....	82
Articles.....	82
Reports	84
Court Decisions – Advisory Opinions	85
European Journals of International Law	85
Λοιπά	85
Β. Ελληνόγλωσση.....	86
Κανονισμοί – Νομοθετήματα	86
Άρθρα.....	87
Βιβλία.....	87
Δελτία Τύπου – Ανακοινώσεις	88
Διάφορα	89
Γ. Διαδίκτυο	89
Ξενόγλωσσες Ιστοσελίδες	89
Ελληνόγλωσσες Ιστοσελίδες	91
Δ. Χάρτες	92
Ε. Φωτογραφικό υλικό.....	92
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ	93
Παράρτημα 1.....	93
Παράρτημα 2.....	93
Παράρτημα 3.....	94
Παράρτημα 3 ^α	94
Παράρτημα 3 ^β	94

Παράρτημα 4.....	95
Παράρτημα 5.....	95
Παράρτημα 6.....	96
Παράρτημα 6 ^α	96
Παράρτημα 6 ^β	96
Παράρτημα 7.....	97
Παράρτημα 8.....	97
Παράρτημα 9.....	98
Παράρτημα 9 ^α	98
Παράρτημα 9 ^β	98
Παράρτημα 10.....	99
Παράρτημα 11.....	99
Παράρτημα 12.....	100
Παράρτημα 12 ^α	100
Παράρτημα 12 ^β	100
Παράρτημα 13.....	101
Παράρτημα 14.....	101
Παράρτημα 15.....	102
Παράρτημα 16.....	104
Παράρτημα 17.....	105
Παράρτημα 18.....	105
Παράρτημα 19.....	107
Παράρτημα 20.....	107
Παράρτημα 21.....	108
Παράρτημα 22.....	108
.....	108
Παράρτημα 23.....	109
Παράρτημα 24.....	109
Παράρτημα 24 ^α	109
Παράρτημα 24 ^β	110
Παράρτημα 25.....	110

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα διπλωματική σκοπό έχει να καταδείξει την άρρηκτη σύνδεση που υπάρχει ανάμεσα στο νομικό και επιχειρησιακό πλαίσιο της ναυτικής έρευνας και διάσωσης. Η εργασία είναι χωρισμένη σε πέντε κεφάλαια, στα οποία γίνεται διεξοδική αναφορά στο πρόβλημα της παράτυπης μετανάστευσης δια θαλάσσης, στις ενέργειες που πράττονται από την Ελλάδα στην περιοχή αρμοδιότητάς της, αλλά και το δίλλημα που ανακύπτει περί προστασίας των συνόρων και παροχής βοήθειας σε άτομο ή πλοίο που βρίσκονται σε κίνδυνο. Ακολούθως, αναλύεται το διεθνές, ευρωπαϊκό και ελληνικό νομικό πλαίσιο όπου διαπιστώνουμε την υποχρέωση της Ελλάδας και των πλοίαρχων/κυβερνητών πλοίων για παροχή βοήθειας σε οποιονδήποτε βρίσκεται σε κίνδυνο. Τέλος, παρατίθεται το επιχειρησιακό πλαίσιο της Ελλάδας όπου μέσω της ανάλυσης του πολύνεκρου ναυαγίου του αλιευτικού Adriana ανοιχτά της Πύλου (2023), γίνονται αντιληπτά, οι δυσκολίες και οι παράγοντες που επενεργούν αρνητικά στην παροχή βοήθειας σε πλοίαρια παράτυπων μεταναστών. Με την ολοκλήρωση της εργασίας συμπεραίνουμε ότι για να εξάγουμε όσο το δυνατόν ορθό και αντικειμενικό συμπέρασμα επί ενός συμβάντος έρευνας και διάσωσης και της ανταπόκρισης του κρατικού μηχανισμού, θα πρέπει να λαμβάνουμε εξίσου υπόψιν το νομικό και επιχειρησιακό πλαίσιο.

ΛΕΞΕΙΣ – ΚΛΕΙΔΙΑ

Παράτυπη Μετανάστευση, Έρευνα – Διάσωση, Νομικό Πλαίσιο, Επιχειρησιακό Πλαίσιο, Ναυάγιο, Πύλος.

ABSTRACT

This thesis aims to demonstrate the inseparable connection that exists between the legal and operational framework of maritime search and rescue. The work is divided into five chapters, in which a thorough reference is made to the problem of irregular migration by sea, to the actions taken by Greece in its area of competence, but also to the dilemma that arises regarding the protection of borders and the provision of assistance to a person or ship in danger. Subsequently, the international, European and Greek legal framework is analyzed where we establish the obligation of Greece and the captains/commanders of ships to provide assistance to anyone in danger. Finally, the operational framework of Greece is presented where, through the analysis of the multi-fatal shipwreck of the fishing vessel *Adriana* off Pylos (2023), the difficulties and factors that negatively affect the provision of assistance to boats of irregular migrants are understood. Upon completion of the work, we conclude that in order to draw the most correct and objective conclusion possible on a search and rescue incident and the response of the state mechanism, we should equally take into account the legal and operational framework.

KEYWORDS

Illegal Immigration, Search – Rescue, Legal Framework, Operational Plan,
Shipwreck, Pylos

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι μετανάστες, συμπεριλαμβανομένων των αιτούντων άσυλο και των προσφύγων, έχουν στραφεί εδώ και καιρό στη θάλασσα για να ξεφύγουν από τα βάνανυσα καθεστώτα, τις ανθρωπιστικές κρίσεις, την κοινωνικοπολιτική και οικονομική κατάσταση και την περιβαλλοντολογική και κλιματική αλλαγή.¹ Τα θαλάσσια ταξίδια των παράτυπων μεταναστών είναι συχνά επικίνδυνα διότι συνήθως περιλαμβάνουν μακρά ταξίδια με υπερπλήρη και ελάχιστα αξιόπλοα πλοία, που δεν είναι κατάλληλα εξοπλισμένα για τις συνθήκες του ταξιδιού. Οι διαθέσιμες πληροφορίες επιβεβαιώνουν ότι αυτού του είδους παράτυπη μετανάστευση ενέχει ιδιαίτερα υψηλό κίνδυνο θανάτου.² Σύμφωνα με τα στοιχεία του Διεθνή Οργανισμού Μετανάστευσης (ΔΟΜ) το μεγαλύτερο πρόβλημα εντοπίζεται στη Μεσόγειο Θάλασσα όπου από το 2014 έως τον Οκτώβριο του 2024 στις τρεις κύριες μεταναστευτικές οδούς, Δυτική, Κεντρική και Ανατολική, υπήρξαν αθροιστικά 30.491 νεκροί μετανάστες σε σύνολο 68.331 παγκοσμίως.³ Χαρακτηριστικό είναι το ναυάγιο αλιευτικού σκάφους μεταφοράς παράτυπων μεταναστών που σημειώθηκε στις 14-06-2023 στα διεθνή ύδατα, ανοιχτά της Πύλου με περισσότερους από 600 άνδρες, γυναίκες και παιδιά να χάνουν τη ζωή τους⁴ και τις ελληνικές αρχές να διεξάγουν ευρεία επιχείρηση έρευνας και διάσωσης.

Η παρούσα διπλωματική εργασία πραγματεύεται το νομικό και επιχειρησιακό πλαίσιο της έρευνας και διάσωσης παράτυπων μεταναστών στη θαλάσσια περιοχή δικαιοδοσίας της Ελλάδας. Σκοπός της εργασίας είναι να εξετάσει το νομικό και επιχειρησιακό πλαίσιο της ναυτικής έρευνας και διάσωσης και να δείξει ότι τα δύο αυτά πλαίσια είναι αλληλένδετα για την ύπαρξη ορθής και αντικειμενικής αξιολόγησης επί του κρατικού μηχανισμού έρευνας και διάσωσης. Έτσι, θα επιχειρηθεί μια κριτική επισκόπηση του νομικού πλαισίου και της ελληνικής επιχειρησιακής δράσης, ώστε να είναι δυνατή η τελική αποτίμηση επί του ερευνητικού ερωτήματος,

¹ European Parliament, Article Exploring migration causes: why people migrate, 16-04-2024. Διαθέσιμο στο: https://www.europarl.europa.eu/pdfs/news/expert/2020/7/story/20200624STO81906/20200624STO81906_en.pdf (Τελευταία πρόσβαση 28-11-2024).

² Gallagher AT & David F, (2014), Migrant Smuggling by Sea: Interdiction and Rescue, in *The International Law of Migrant Smuggling*, Cambridge University Press, pp. 403-404.

³ IOM, Missing migrants project. Διαθέσιμο στο: <https://missingmigrants.iom.int/> (Τελευταία πρόσβαση 10-10-2024).

⁴ Hannah Katz & Itamar Mann, (12-07-2023), From Farmakonisi to Pylos at the ECtHR, EJIL:Talk!, Blog of the European Journal of International Law. Διαθέσιμο στο: <https://www.ejiltalk.org/from-farmakonisi-to-pylos-at-the-ecthr/> (Τελευταία πρόσβαση 29-11-2024).

που είναι: Το νομικό και επιχειρησιακό πλαίσιο στη ναυτική έρευνα και διάσωση είναι αυτόνομα ή είναι άρρηκτα συνδεδεμένα; Μήπως είναι αναγκαίο να αναδεικνύεται και να λαμβάνεται υπόψη από όλους το επιχειρησιακό πλαίσιο και οι δυσκολίες που υπάρχουν στο πεδίο; Στο ανωτέρω πλαίσιο, θα είναι δυνατόν να αποτυπωθούν και τα τελικά συμπεράσματα της υπόψη Εργασίας, τα οποία ουσιαστικά καλύπτουν και το τεθέν Ερευνητικό Ερώτημα.

Στην εργασία αρχικά περιγράφεται το πρόβλημα της παράτυπης μετανάστευσης εμβαθύνοντας στη Μεσόγειο Θάλασσα και ειδικότερα στη θαλάσσια περιοχή της Ελλάδας, όπου στη δεκαετία 2014 – 2024⁵ οι θάνατοι παράτυπων μεταναστών άγγιξαν τους 2.498.⁶ Στη συνέχεια παρουσιάζεται το δίλημμα που αντιμετωπίζουν οι συμμετέχοντες στις επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης στη θέα των παράτυπων μεταναστών στις ευρωπαϊκές θάλασσες, όπου από τη μία καλούνται να εφαρμόσουν νομοθεσία για την προστασία των συνόρων σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 656/2014 (άρθρα 6 – 9) και τον Κανονισμό (ΕΕ) 2016/399 και από την άλλη καλούνται να προστατεύσουν ανθρώπινες ζωές μία υποχρέωση που απορρέει από το διεθνές, ευρωπαϊκό και ελληνικό νομικό πλαίσιο. Επί του νομικού πλαισίου παρατίθεται η Διεθνής Σύμβαση για τη Θαλάσσια Έρευνα και Διάσωση (1979), η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (1974), η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (1982), ο Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 656/2014 και το ελληνικό νομικό πλαίσιο που συντίθεται από τα σχετικά νομοθετήματα υιοθέτησης των ανωτέρω διεθνών συμβάσεων, τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου και τον Ποινικό Κώδικα. Με το πέρας της αναφοράς του νομικού πλαισίου, όπου διαπιστώνουμε ότι το παράκτιο κράτος αλλά και οι πλοίαρχοι – κυβερνήτες εμπορικών πλοίων έχουν υποχρέωση να παρέχουν βοήθεια/διάσωση σε πλοίο ή άνθρωπο που βρίσκεται σε κίνδυνο, παρατίθεται το ελληνικό επιχειρησιακό πλαίσιο έρευνας και διάσωσης. Στο επιχειρησιακό πλαίσιο αναφέρονται οι αρμόδιοι φορείς, Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και Λιμενικό Σώμα – Ελληνική Ακτοφυλακή, τα μέσα που διαθέτουν για τη διεξαγωγή μίας επιχείρησης, τη θαλάσσια περιοχή ευθύνης καθώς και το επιχειρησιακό σχέδιο που εφαρμόζεται. Βέβαια, παρ' όλη την οργάνωση με επιχειρησιακά σωστικά μέσα υπάρχουν φορές που οι επιχειρήσεις αποτυγχάνουν στην επίτευξη του σκοπού τους. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να συντάσσονται

⁵ έως 10-10-2024.

⁶ IOM, Missing migrants project, Migration route Recorded in Mediterranean. Διαθέσιμο στο: <https://missingmigrants.iom.int/region/mediterranean> (Τελευταία προβολή 20-10-2024).

επικριτικές Εκθέσεις – Πορίσματα από το Συνήγορο του Πολίτη περί σοβαρών παραλείψεων από τα αρμόδια κρατικά όργανα⁷ και ταυτόχρονα να εκφράζονται αρνητικά σχόλια από Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις, μέσα μαζικής ενημέρωσης, αρθρογράφους κ.λ.π. περί αδράνειας, απάθειας, εχθρότητας, απροθυμία, παραίτησης των ελληνικών και ευρωπαϊκών αρχών από την ευθύνη για τη διάσωση μεταναστών στη θάλασσα.⁸ Ωστόσο, αυτές οι απόψεις βασίζονται στο νομικό πλαίσιο και δε δίνουν τη δέουσα σημασία στο επιχειρησιακό πλαίσιο. Για αυτό θα αναλύσουμε ως περίπτωση, το πιο πολύνεκρο ναυάγιο μεταναστών στη Ελλάδα, το ναυάγιο του αλιευτικού Adriana στην Πύλου⁹ στο οποίο θα λάβουμε υπόψιν τόσο το νομικό όσο και το επιχειρησιακό πλαίσιο αυτού, ώστε να γίνει αντιληπτό ότι η αντικειμενική άποψη πρέπει να συνυπολογίζει και τα δύο πλαίσια διότι είναι αλληλένδετα. Ναι μεν το νομικό πλαίσιο υποχρεώνει την Ελλάδα να παρέχει βοήθεια και υπηρεσίες διασώσεις σε όσους τις έχουν ανάγκη εντός SRR αρμοδιότητάς της, αλλά επιχειρησιακές παράμετροι όπως: η μεγάλη απόσταση του Adriana από την πλησιέστερη ακτή και τα σκάφη της ακτοφυλακής, η κακή κατάσταση του σκάφους των μεταναστών, ο συνωστισμός επί του αλιευτικού, η ύπαρξη μεταναστών στο αμπάρι του σκάφους, η έλλειψη σωστικού εξοπλισμού, οι δυνατότητες επιβίωσης των ανθρώπων και άλλα κατέστησαν αδύνατη τη διάσωση όλων των μεταναστών. Εν κατακλείδι, στην ανάλυση του περιστατικού παρατίθενται και λαμβάνονται υπόψη και

⁷ Συνήγορος του Πολίτη – Ελληνική Ανεξάρτητη Αρχή, (03-02-2025), Δελτίο Τύπου, Πόρισμα του Συνηγόρου του Πολίτη για το ναυάγιο της Πύλου σελ.1. Διαθέσιμο στο: <https://www.synigoros.gr/el/category/default/post/deltio-typou-or-porisma-toy-synhgoroy-toy-polith-gia-to-navagio-ths-pyloy> (Τελευταία πρόσβαση 14-02-2025).

⁸ - Human Rights Watch, (13 December 2023), Greece: 6 Months On, No Justice for Pylos Shipwreck. Διαθέσιμο στο: <https://www.hrw.org/news/2023/12/14/greece-6-months-no-justice-pylos-shipwreck> (Τελευταία πρόσβαση 29-11-2024).

- Hannah Katz & Itamar Mann, (12-07-2023), From Farmakonisi to Pylos at the ECtHR, EJIL:Talk!, Blog of the European Journal of International Law. Διαθέσιμο στο: <https://www.ejiltalk.org/from-farmakonisi-to-pylos-at-the-ecthr/> (Τελευταία πρόσβαση 29-11-2024).

- Danai Angeli & Vassilis Papadopoulos, (2023), Saving lives at sea: Learning through failure or failing to learn? The Pylos shipwreck, Toronto Metropolitan University, Canada Excellence Research Chair in Migration & Integration, Policy Brief, p.1. Διαθέσιμο στο: DOI:[10.13140/RG.2.2.24795.34084](https://doi.org/10.13140/RG.2.2.24795.34084) (Τελευταία πρόσβαση 29-11-2024).

- Amnesty International, (03-10-2023), Ten years since the Lampedusa shipwreck, what lessons have been learned? Διαθέσιμο στο: <https://www.amnesty.org/en/latest/news/2023/10/ten-years-since-the-lampedusa-shipwreck-what-lessons-have-been-learned/> (Τελευταία πρόσβαση 29-11-2024).

- A. Papachristodoulou, (21-06-2023), Halfway Through 2023: A Year of Unparalleled, Avoidable Migrant Tragedies at Sea, EJIL:Talk!, Blog of the European Journal of International Law. Διαθέσιμο στο: <https://www.ejiltalk.org/halfway-through-2023-a-year-of-unparalleled-avoidable-migrant-tragedies-at-sea/> (Τελευταία πρόσβαση 29-11-2024).

⁹ Refugees Support Aegean, (14-06-2024), Δικαιοσύνη για το έγκλημα στην Πύλο. Διαθέσιμο στο: <https://rsaegean.org/el/dikaiosyni-gia-to-egklima-stin-pylo/> (Τελευταία πρόσβαση 29-11-2024). Διαθέσιμο στο: (Τελευταία πρόσβαση 29-11-2024).

οι απόψεις: της αρμόδιας αρχής, της Διεθνούς Αμνηστίας – του Παρατηρητηρίου Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων του Fundamental Rights Office of FRONTEX, του Ευρωπαίου Διαμεσολαβητή και του Συνηγόρου του Πολίτη ώστε να υπάρχει μια σφαιρική εικόνα επί του περιστατικού. Θεωρώ ότι αυτή η προσέγγιση θα δώσει μία ορθή αξιολόγηση επί του κρατικού μηχανισμού έρευνας και διάσωσης η οποία θα είναι απαλλαγμένη από ιδεοληψίες και υποκειμενικότητες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 : Η ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΗ

Στο κεφάλαιο αυτό θα συζητηθεί το πρόβλημα της παράτυπης μετανάστευσης και θα παρατεθούν σχετικά στατιστικά στοιχεία όπως, ο αριθμός των παράτυπων μεταναστών που ανιχνεύονται στα σύνορα της ΕΕ και που χάνουν τη ζωή τους στη προσπάθειά τους να διασχίσουν τη Μεσόγειο. Σκοπός του κεφαλαίου είναι να αναδειχθεί το πρόβλημα ώστε να κατανοηθούν καλύτερα οι δυσκολίες αντιμετώπισης και συγκεκριμένα οι προκλήσεις που αντιμετωπίζει η Ελλάδα κατά τη συμμόρφωσή της με το διεθνές νομικό πλαίσιο της ναυτικής έρευνας και διάσωσης καθώς και της προστασίας των θαλασσιών της συνόρων.

Οι μετανάστες, συμπεριλαμβανομένων των αιτούντων άσυλο και των προσφύγων, έχουν στραφεί εδώ και καιρό στη θάλασσα για να ξεφύγουν από τα βάνανυσα καθεστώτα, τις ανθρωπιστικές κρίσεις, την πείνα, τη φτώχεια και την ανεργία. Κατά καιρούς, και ιδιαίτερα όταν υπάρχουν συγκρούσεις, η κλίμακα αυτών των ανθρώπινων κινήσεων είναι αυξάνεται, με εκατοντάδες χιλιάδες ανθρώπους από μια χώρα ή περιοχή να χρησιμοποιούν τη θάλασσα για να αναζητήσουν καταφύγιο σε άλλο τόπο. Τα θαλάσσια ταξίδια για τους παράτυπους μετανάστες είναι συχνά επικίνδυνα αφού περιλαμβάνουν μακρά ταξίδια με υπερπλήρη και ελάχιστα αξιόπλοα πλοία, όπως αλιευτικά σκάφη, που δεν είναι καλά εξοπλισμένα για τις συνθήκες του ταξιδιού και τις φυσικές ανάγκες των πολλών επιβατών τους. Ο ιδιαίτερα υψηλός κίνδυνος που ενέχουν αυτά τα θαλάσσια ταξίδια έχει ως αποτέλεσμα πολλοί μετανάστες να γίνονται τα θύματα και να χάνουν τη ζωή τους από πνιγμό, ασφυξία, αφυδάτωση, πείνα και βία.¹⁰

Το πρόβλημα της μετανάστευσης στη Μεσόγειο γιγαντώθηκε το 2015 και προκάλεσε ακόμη και τη σύγκληση του Συμβουλίου Ασφαλείας του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών (ΣΑ/ΟΗΕ) και την έγκριση της Resolution 2240/09-10-2015. Σύμφωνα με την Απόφαση, το ΣΑ εκφράζει τη σοβαρή ανησυχία του για τον πολλαπλασιασμό του κινδύνου ανθρώπινων ζωών από την παράτυπη διακίνηση μεταναστών στη Μεσόγειο Θάλασσα, αλλά και τη λύπη του για τις συνεχιζόμενες θαλάσσιες τραγωδίες στην εν λόγω θαλάσσια περιοχή, που είχαν ως αποτέλεσμα εκατοντάδες θύματα που σε ορισμένες περιπτώσεις ήταν αποτέλεσμα εκμετάλλευσης και παραπληροφόρησης από διεθνικές εγκληματικές οργανώσεις παράνομης

¹⁰ Gallagher AT & David F, (2014), Migrant Smuggling by Sea: Interdiction and Rescue, in *The International Law of Migrant Smuggling*, Cambridge University Press, pp. 403-404.

διακίνησης μεταναστών για προσωπικό κέρδος και με σκληρή αδιαφορία για την ανθρώπινη ζωή.¹¹ Το ΣΑ, μέσω της παραπάνω απόφασης αλλά και των μετέπειτα¹² σκόπευε, μεταξύ των άλλων, να παρεμποδίσει τις οργανωμένες εγκληματικές επιχειρήσεις διακίνησης παράτυπων μεταναστών και να αποτρέψει την απώλεια ζωών, χωρίς να υπονομεύσει τα ανθρώπινα δικαιώματα των ατόμων.¹³ Πάρα ταύτα οι απώλειες ζωών συνεχίζονται έως σήμερα.

1.1 ΟΙ ΕΝΝΟΙΕΣ ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΗ ΚΑΙ ΜΕΤΑΝΑΣΤΗΣ

Η μετανάστευση αποτελεί σταθερό χαρακτηριστικό της ανθρώπινης ιστορίας. Σήμερα, οι άνθρωποι, όπως και οι πρόγονοι τους, μετακινούνται για να ξεφύγουν από πολέμους, τη φτώχεια, την πείνα, τα δυσμενή κλιματικά φαινόμενα, αναζητώντας καλύτερες συνθήκες για τη μελλοντική τους ζωή.¹⁴ Υπάρχουν διάφοροι ορισμοί της μετανάστευσης «migration», σύμφωνα με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, μετανάστευση είναι η μετακίνηση ανθρώπων από το ένα μέρος στο άλλο, για να εγκατασταθούν σε μια νέα τοποθεσία¹⁵ ενώ σύμφωνα με τον ΔΟΜ μετανάστευση είναι η μετακίνηση προσώπων μακριά από τον τόπο της συνήθους διαμονής τους, είτε μέσω διεθνών συνόρων είτε εντός κράτους.¹⁶ Ο όρος «migration» είναι γενικός και περιγράφει είτε τη μετανάστευση – μετεγκατάσταση πληθυσμού εντός της χώρας «emigration», είτε τη μετακίνηση και εγκατάσταση εκτός της χώρας καταγωγής «immigration». Η παρούσα εργασία προσεγγίζει την έννοια της μετανάστευσης ως

¹¹ Resolution 2240, (09-10-2015), United Nations, Security Council, p. 1. Διαθέσιμο στο: <https://documents.un.org/doc/undoc/gen/n15/307/07/pdf/n1530707.pdf>

¹² Resolution 2312/06-10-2016 και Resolution 2380/05-10-2017.

¹³ Resolution 2240, (09-10-2015), p. 5, par. 12. και Resolution 2312, (06-10-2016), United Nations, Security Council, p. 5, par. 9 και Resolution 2380, (05-10-2017), United Nations, Security Council, p. 4, par. 9. Διαθέσιμο στο: <https://documents.un.org/doc/undoc/gen/n16/313/20/pdf/n1631320.pdf> και <https://documents.un.org/doc/undoc/gen/n17/311/36/pdf/n1731136.pdf>

¹⁴ Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Μετανάστευση και άσυλο, Ενιαία ευρωπαϊκή απάντηση, Ένα πολύπλευρο ζήτημα. Διαθέσιμο στο: https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/promoting-our-european-way-of-life/migration-and-asylum_el#ref-%CF%83%CF%8D%CE%BC%CF%86%CF%89%CE%BD%CE%BF-%CE%B3%CE%B9%CE%B1-%CF%84%CE%B7-%CE%BC%CE%B5%CF%84%CE%B1%CE%BD%CE%AC%CF%83%CF%84%CE%B5%CF%85%CF%83%CE%B7-%CE%BA%CE%B1%CE%B9-%CF%84%CE%BF-%CE%AC%CF%83%CF%85%CE%BB%CE%BF (Τελευταία πρόσβαση 26-11-2024).

¹⁵ European Parliament, Article Exploring migration causes: why people migrate, 16-04-2024. Διαθέσιμο στο: https://www.europarl.europa.eu/pdfs/news/expert/2020/7/story/20200624STO81906/20200624STO81906_en.pdf (Τελευταία πρόσβαση 10-10-2024).

¹⁶ Sironi, A. C. Bauloz and M. Emmanuel (eds.), (2019), Glossary on Migration. International Migration Law, No. 34. International Organization for Migration (IOM), Geneva, p. 137.

«immigration». Έτσι, η μετανάστευση, από τη σκοπιά της χώρας άφιξης, είναι η πράξη μετακίνησης ατόμου σε χώρα διαφορετική από τη χώρα ιθαγένειας ή συνήθους διαμονής κάποιου, έτσι ώστε η χώρα προορισμού να γίνει ουσιαστικά η νέα χώρα συνήθους διαμονής του.¹⁷

Η μετανάστευση δύναται να είναι νόμιμη «regular migration» ή παράτυπη «irregular migration – illegal migration». Η νόμιμη μετανάστευση ορίζεται ως η μετανάστευση που πραγματοποιείται σύμφωνα με τους νόμους της χώρας προέλευσης, διέλευσης και προορισμού.¹⁸ Η παράτυπη μετανάστευση ορίζεται ως η μετακίνηση προσώπων που πραγματοποιείται εκτός των νόμων, κανονισμών ή διεθνών συμφωνιών που διέπουν την είσοδο ή την έξοδο από το κράτος προέλευσης, διέλευσης ή προορισμού. Αν και δεν υπάρχει καθολικά αποδεκτός ορισμός της παράτυπης μετανάστευσης, ο όρος χρησιμοποιείται γενικά για τον προσδιορισμό ατόμων που μετακινούνται εκτός καναλιών τακτικής μετανάστευσης. Επίσης, κατηγορίες μεταναστών που μπορεί να μην έχουν άλλη επιλογή από το να χρησιμοποιήσουν παράτυπα κανάλια μετανάστευσης είναι οι πρόσφυγες, τα θύματα εμπορίας ανθρώπων και τα ασυνόδευτα παιδιά μετανάστες. Το γεγονός ότι χρησιμοποιούν παράτυπες οδούς μετανάστευσης δε σημαίνει ότι τα κράτη δεν υποχρεούνται, σε ορισμένες περιπτώσεις, να τους παρέχουν ορισμένες μορφές προστασίας βάσει του διεθνούς δικαίου,¹⁹ συμπεριλαμβανομένης της πρόσβασης σε διεθνή προστασία για αιτούντες άσυλο που διαφεύγουν από διώξεις, συγκρούσεις ή γενικευμένη βία.²⁰

Αντίθετα με την έννοια του πρόσφυγα,²¹ η έννοια του μετανάστη δεν έχει προσδιοριστεί με ακρίβεια από κάποια Διεθνή Σύμβαση ή Πρωτόκολλο. Η Ελλάδα

¹⁷ Sironi, A. C. Bauloz and M. Emmanuel (eds.), (2019), p. 103.

¹⁸ Sironi, A. C. Bauloz and M. Emmanuel (eds.), (2019), p. 175.

¹⁹ Αι Συμβαλλόμενοι Χώροι δεν θα επιβάλλουν ποινικές κυρώσεις εις πρόσφυγας λόγω παρανόμου εισόδου ή διαμονής, εάν ούτοι προερχόμενοι απ' ευθείας εκ χώρας ένθα η ζωή ή η ελευθερία αυτών ηπειλείτο, εν τη εννοία του άρθρου 1, εισέρχονται ή ευρίσκονται ήδη επί του εδάφους αυτών άνευ αδείας, υπό την επιφύλαξιν πάντως ότι ούτοι απ' ενός μεν θα παρουσιαστούν αμελλητί εις τας αρχάς απ' ετέρου δε θα δώσουν επαρκείς εξηγήσεις περί της παρανόμου αυτών εισόδου ή διαμονής. [Σύμβαση του 1951 για το καθεστώς των προσφύγων, όπως κυρώθηκε με το Νομοθετικό Διάταγμα 3989/1959 (ΦΕΚ 201 τ. Α' /26-9-1959), άρθρο 31, παρ.1. Διαθέσιμο στο: <https://www.e-nomothesia.gr/kat-allodapoi/prosphuges-politiko-asulo/nomothetiko-diatagma-3989-1959.html>]

²⁰ Sironi, A. C. Bauloz and M. Emmanuel (eds.), (2019), pp. 116 – 117.

²¹ Πρόσφυγας είναι κάθε πρόσωπο όπερ συνεπεία γεγονότων επελθόντων προ της 1^{ης} Ιανουαρίου 1951 και δικαιολογημένον φόβου διώξεως λόγω φυλής, θρησκείας, εθνικότητας, κοινωνικής τάξης ή πολιτικών πεποιθήσεων ευρίσκεται εκτός της χώρας της οποίας έχει την υπηκοότητα και δεν δύναται ή, λόγω του φόβου τούτου, δεν επιθυμεί να απολαύη της προστασίας της χώρας ταύτης, ή εάν μη έχουν υπηκοότητα τινά και ευρισκόμενον συνεπεία τοιούτων γεγονότων εκτός της χώρας της προηγούμενης συνήθους αυτού διαμονής, δεν δύναται ή, λόγω του φόβου τούτου δεν επιθυμεί να επιστρέψη εις ταύτην. [Convention relating to the Status of Refugees (1951) όπως επικυρώθηκε από το ΝΔ 3989/1959 (ΦΕΚ 201 τ. Α' /26-9-1959), άρθρο 1 παρ.Α2].

θεωρεί ότι ο όρος μετανάστης/μετανάστρια αναφέρεται στο άτομο και τα μέλη της οικογένειας που μετακινούνται σε μια άλλη χώρα ή περιοχή για να αναζητήσουν καλύτερες υλικές και κοινωνικές συνθήκες καθώς και για να βελτιώσουν το προσδόκιμο των ίδιων και των μελών των οικογενειών τους. Σύμφωνα μάλιστα με τον ορισμό που δίνει ο Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών, απαραίτητη προϋπόθεση για να χαρακτηριστεί κάποιος ως μετανάστης/μετανάστρια είναι να διαβιεί μακριά από τη χώρα που γεννήθηκε ή τη χώρα της οποίας έχει την εθνικότητα, για περισσότερους από 12 μήνες.²² Τον ίδιο χρονικό περιορισμό θέτει και η Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) στην αντίστοιχη ερμηνεία του όρου.²³

1.2 ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΠΑΡΑΤΥΠΗΣ ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΗΣ

1.2.1. Η ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΗ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΣ

Στις περισσότερες συζητήσεις για τη μετανάστευση, το σημείο εκκίνησης είναι συνήθως οι αριθμοί. Ο εκτιμώμενος αριθμός διεθνών μεταναστών έχει αυξηθεί κατακόρυφα τις τελευταίες πέντε δεκαετίες. Σύμφωνα με τα στοιχεία του IOM, το 1970 οι μετανάστες ήταν παγκοσμίως περίπου 84 εκατομμύρια, το 2000 173 εκατομμύρια και το 2020 περίπου 280 εκατομμύρια.²⁴ Πρακτικά, ο αριθμός των μεταναστών από το 1970 έως σήμερα έχει υπερ-τριπλασιαστεί και σήμερα αποτελεί το 3,6% του παγκόσμιου πληθυσμού (βλέπε [Παράρτημα 1](#)). Εστιάζοντας στο πρόσφατο παρελθόν, το 2020 η Ευρώπη και η Ασία φιλοξένησαν αντίστοιχα περίπου 87 και 86 εκατομμύρια διεθνείς μετανάστες, που αποτελούσε το 61% του παγκόσμιου αριθμού διεθνών μεταναστών. Η Βόρεια Αμερική, σχεδόν 59 εκατομμύρια διεθνείς μετανάστες ή το 21 % του παγκόσμιου αριθμού μεταναστών, η Αφρική με 9%, η Λατινική Αμερική και η Καραϊβική με 5% και τέλος η Ωκεανία με 3%. Βέβαια, σε σύγκριση με το μέγεθος του

²² Εθνική Στρατηγική για την Ένταξη, (2019), Υπουργείο Μεταναστευτικής Πολιτικής, σελ. 8. Διαθέσιμο στο: http://www.opengov.gr/immigration/wp-content/uploads/downloads/2019/07/%CE%95%CE%B8%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CE%AE-%CE%A3%CF%84%CF%81%CE%B1%CF%84%CE%B7%CE%B3%CE%B9%CE%BA%CE%AE-%CE%B3%CE%B9%CE%B1-%CF%84%CE%B7%CE%BD-%CE%88%CE%BD%CF%84%CE%B1%CE%BE%CE%B7_final_.pdf (Τελευταία πρόσβαση 26-11-2024).

²³ European Commission, Migration and Home Affairs, Immigrant. Διαθέσιμο στο: https://home-affairs.ec.europa.eu/networks/european-migration-network-emn/emn-asylum-and-migration-glossary/glossary/immigrant_en (Τελευταία πρόσβαση 10-10-2024).

²⁴ McAuliffe, M. and A. Triandafyllidou (eds.), 2021. *World Migration Report 2022*. International Organization for Migration (IOM), Geneva, p. 23. (Τελευταία πρόσβαση 10-10-2024).

πληθυσμού σε κάθε περιοχή, τα ποσοστά των διεθνών μεταναστών το 2020 ήταν τα υψηλότερα στην Ωκεανία, τη Βόρεια Αμερική και την Ευρώπη, όπου οι διεθνείς μετανάστες αντιπροσώπευαν, αντίστοιχα, το 22%, το 16% και το 12% του συνολικού πληθυσμού. Αντίθετα, το μερίδιο των διεθνών μεταναστών είναι σχετικά μικρό στον υπόλοιπο κόσμο με την Ασία στο 1,8%, την Αφρική στο 1,9%, τη Λατινική Αμερική και την Καραϊβική στο 2,3%.²⁵ Ο IOM έχει αποτυπώσει τις κύριες παγκόσμιες μεταναστευτικές ροές²⁶ όπου παρατηρείται η κατεύθυνση αυτών στην πλειονότητά τους προς την Ευρώπη (βλέπε [Παράρτημα 2](#)).

Η παράτυπη μετανάστευση ενέχει σοβαρούς κινδύνους για τους ίδιους τους μετανάστες. Στη προσπάθειά τους να πετύχουν την εγκατάστασή τους σε ένα νέο τόπο και για να αποφύγουν τον κρατικό έλεγχο στα σύνορα, η μετακίνησή τους πραγματοποιείται εκτός θεσμοθετημένων τρόπων και οδών που καταλήγουν να είναι θανατηφόροι. Βλέποντας τη γενικότερη εικόνα, από το 2014 – 2024 οι θάνατοι μεταναστών παγκοσμίως ανέρχονταν σε 68.331, εκ των οποίων οι 30.491 σημειώθηκαν στην περιοχή της Μεσογείου, με την Αφρική να ακολουθεί στο ήμισυ του αριθμού με 15.737, την Αμερική με 9.824 και την Ασία με 8.094²⁷ (βλέπε [Παράρτημα 3β](#)). Οι αριθμοί αναδεικνύουν το γεγονός ότι στις μεταναστευτικές ροές προς την Ευρώπη συντελούνται οι περισσότεροι θάνατοι μεταναστών.

1.2.2. Η ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΗ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

Η παράτυπη μετανάστευση αποτελεί μείζον πρόβλημα για την ΕΕ και τα κράτη – μέλη (Κ–Μ). Η ασφάλεια και η κοινωνική σταθερότητα των Κ–Μ επηρεάζονται καθώς εισέρχονται στο έδαφος τους άτομα διαφορετικής κουλτούρας, ηθών και πεποιθήσεων όπου αρκετές φορές είναι δύσκολο να ενσωματωθούν στις τοπικές κοινωνίες. Επίσης, το διαφορετικό υγειονομικό υπόβαθρο των μεταναστών με τον ελλιπή εμβολιασμό που παρέχεται από το κράτος καταγωγής τους επηρεάζει και επιβαρύνει το υγειονομικό σύστημα των χωρών υποδοχής. Ταυτοχρόνως, υπάρχουν και άτομα με εξτρεμιστικές διαθέσεις τα οποία εκμεταλλευόμενα τις μεταναστευτικές

²⁵ IOM UN Migration, The vast majority of people continue to live in the countries in which they were born —only one in 30 are migrants. Διαθέσιμο στο: <https://worldmigrationreport.iom.int/wmr-2022-interactive/> (Τελευταία πρόσβαση 10-10-2024).

²⁶ IMO, UN migration, Blog. Διαθέσιμο στο: <https://weblog.iom.int/worlds-congested-human-migration-routes-5-maps> (Τελευταία πρόσβαση 10-10-2024).

²⁷ IOM, Missing migrants project. Διαθέσιμο στο: <https://missingmigrants.iom.int/> (Τελευταία πρόσβαση 10-10-2024).

ροές και τα κενά ασφάλειας ιδιαίτερα στα θαλάσσια σύνορα των κρατών, εισέρχονται στο έδαφος των Κ-Μ της ΕΕ με σκοπό να πλήξουν την εσωτερική ασφάλεια αυτών. Ο μεγάλος αριθμός των παράτυπων μεταναστών αλλά και ο τρόπος διέλευσης των ευρωπαϊκών εξωτερικών συνόρων δια θαλάσσης δυσκολεύουν τον έλεγχο και ταυτοποίηση αυτών παρά τα μέτρα που λαμβάνονται από τα Κ-Μ και την ΕΕ. Σύμφωνα με τα πρόσφατα στοιχεία του European Border and Coast Guard Agency (FRONTEX) ο συνολικός αριθμός των εντοπισμένων παράτυπων μεταναστών από όλες τις οδούς ανέρχονταν το 2021 σε 202.000 άτομα περίπου, ενώ το 2022 αυξήθηκαν σε 326.000 και το 2023 σε 380.000²⁸ (βλέπε [Παράρτημα 4](#)).

Οι περιοχές που διέρχονται οι παράτυποι μετανάστες στο δρόμο τους για τη γη της επαγγελίας, την Ευρώπη, είναι η Μεσόγειος Θάλασσα (Ανατολική, Κεντρική και Δυτικής Μεσόγειος), τα Δυτικά Βαλκάνια, τα Ανατολικά Σύνορα (Πολωνία) και η Δυτική Αφρική (Κανάρια νησιά). Οι περιοχές αυτές αποτυπώνονται στο χάρτη του [Παράρτηματος 5](#) με κύκλο μπλε χρώματος όπου το μέγεθος του κύκλου δείχνει αναλογικά τον όγκο των παράτυπων μεταναστών.²⁹

Διαχρονικά η Μεσόγειος Θάλασσα είναι η βασικότερη οδός εισόδου παράτυπων μεταναστών. Αυτό εξηγείται δεδομένου ότι η γεωγραφική θέση της Μεσογείου είναι τέτοια που αποτελεί το φυσικό σύνορο της Ευρώπης με την Αφρική και την Ασία. Στις δύο αυτές ηπείρους υπάρχουν αρκετά πτωχά κράτη, πολεμικές συγκρούσεις, φυλετικές διαμάχες αλλά και σημαντικές κλιματικές αλλαγές που επιβάλλουν στους ντόπιους πληθυσμούς να μεταναστεύσουν. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα μεγάλο μέρος των πληθυσμών τους να μετακινούνται προς την «πλούσια» Ευρώπη διασχίζοντας τη Μεσόγειο Θάλασσα και το Αιγαίο Πέλαγος. Τρεις είναι οι κυριότερες μεταναστευτικές οδοί της Μεσογείου η δυτική, η κεντρική και η ανατολική οδό³⁰ και οι συνηθέστερες χώρες από τις οποίες προέρχονται οι παράτυποι μετανάστες είναι η Συρία, το Αφγανιστάν, το Μπαγκλαντές, το Πακιστάν, η Τυνησία, η Αίγυπτο,

²⁸ FRONTEX, Monitoring and risk analysis, Migratory Routes. Διαθέσιμο στο: <https://www.frontex.europa.eu/what-we-do/monitoring-and-risk-analysis/migratory-routes/migratory-routes/> (Τελευταία πρόσβαση 10-10-2024).

²⁹ FRONTEX, Monitoring and risk analysis, Migratory Map. Διαθέσιμο στο: <https://www.frontex.europa.eu/what-we-do/monitoring-and-risk-analysis/migratory-map/> (Τελευταία πρόσβαση 10-10-2024).

³⁰ IMO, UN migration, Blog. Διαθέσιμο στο: <https://weblog.iom.int/worlds-congested-human-migration-routes-5-maps> (Τελευταία πρόσβαση 20-10-2024).

η Αλγερία, το Μαρόκο, το Μάλι, η Ερυθραία, η Γουινέα και άλλες³¹ (βλέπε [Παράρτημα 6^α](#) και [Παράρτημα 6^β](#)).

Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία του FRONTEX, ο αριθμός των παράτυπων μεταναστών που προσπάθησαν να εισέλθουν σε ευρωπαϊκό έδαφος και συνελήφθησαν στην περιοχή της Μεσογείου είναι υψηλότερος σε σχέση με άλλες ευρωπαϊκές οδούς. Ανατρέχοντας στα στοιχεία της περιόδου 2021 – 2023 (βλέπε [Παράρτημα 4](#)) παρατηρείται ότι Αθροιστικά στη Μεσόγειο το 2021 οι παράτυποι μετανάστες που συνελήφθησαν έφτασαν τους 108.983, το 2022 τους 159.385 και το 2023 τους 234.467, δηλαδή μέσα σε τρία έτη υπήρχε υπερ-διπλασιασμός των συλλήψεων.³² Λαμβάνοντας όμως υπόψιν το γεγονός ότι πολλοί παράτυποι μετανάστες δεν εντοπίζονται από τις κρατικές αρχές ή χάνουν τη ζωή τους στη Μεσόγειο κατά τη διάρκεια του μεταναστευτικού ταξιδιού, γίνεται αντιληπτό ότι αυτός ο αριθμός αυξάνεται περαιτέρω.

Όπως ειπώθηκε προηγούμενος, από το 2014 – 2024 οι θάνατοι μεταναστών στην περιοχή της Μεσογείου ανέρχονταν σε 30.491. Εστιάζοντας στις τρεις μεταναστευτικές οδούς της Μεσογείου παρατηρείται ότι οι 24.027 θάνατοι έλαβαν χώρα στην Κεντρικής Μεσογείου, οι 3.964 στη Δυτική Μεσόγειο και οι 2.498 στην Ανατολική Μεσόγειο.³³ (βλέπε [Παράρτημα 7](#)). Ένας λόγος που στην κεντρική οδό παρατηρούνται οι περισσότεροι θάνατοι είναι η μεγάλη απόσταση ανοιχτής θάλασσας που πρέπει να διασχίσουν τα πλοία των μεταναστών. Αυτό αυξάνει τον κίνδυνο του ταξιδιού σε αντίθεση με την ανατολική μεσογειακή οδό, όπου η απόσταση που απαιτείται είναι πολύ μικρή δεδομένης της ύπαρξης ελληνικών νησιών πλησίον των ασιατικών (τουρκικών) ακτών. Επίσης, παρατηρείται ότι μεγάλος αριθμός περιστατικών χωροταξικά έλαβαν χώρα στις ακτές της Τυνησίας και Λιβύης³⁴ (βλέπε [Παράρτημα 8](#)) αυτό αποδίδεται στο γεγονός ότι οι χώρες αυτές είναι χώρες αναχώρησης των δουλεμπορικών και οι πρώτες στιγμές του ταξιδιού είναι αυτές που φαίνεται η κατάσταση και η αντοχή του πλωτού μέσου.

³¹ FRONTEX, Monitoring and risk analysis, Migratory routes. Διαθέσιμο στο <https://www.frontex.europa.eu/what-we-do/monitoring-and-risk-analysis/migratory-routes/migratory-routes/> (Τελευταία πρόσβαση 10-10-2024).

³² FRONTEX, Monitoring and risk analysis, Migratory Routes. Διαθέσιμο στο: <https://www.frontex.europa.eu/what-we-do/monitoring-and-risk-analysis/migratory-routes/migratory-routes/> (Τελευταία πρόσβαση 10-10-2024).

³³ IOM, Missing migrants project, Recorded in Mediterranean. Διαθέσιμο στο: <https://missingmigrants.iom.int/region/mediterranean> (Τελευταία προβολή 10-10-2024).

³⁴ IOM, Missing migrants project, Recorded in Mediterranean. Διαθέσιμο στο: <https://missingmigrants.iom.int/region/mediterranean> (Τελευταία προβολή 10-10-2024).

Όσον αφορά την Ανατολική Μεσογειακή οδό, η οδός αυτή περιλαμβάνει κινήσεις προς την Κύπρο, τα ελληνικά θαλάσσια σύνορα και τα βουλγαρικά και ελληνικά χερσαία σύνορα με την Τουρκία³⁵ με τον κύριο όγκο μεταναστών να εντοπίζεται στην περιοχή των ελληνικών θαλασσών. Το 2015, τη χρονιά της προσφυγικής κρίσης οι μετανάστες που μετακινήθηκαν από τη μεταναστευτική οδό της Ανατολικής Μεσογείου (κυρίως από το Αιγαίο) ανήλθαν περίπου στις 885.386 ενώ τα επόμενα χρόνια περιορίστηκαν σημαντικά σε 182.277 (2016), 40.319 (2017), 56.561(2018), 83.333 (2019) και 20.280 (2020)³⁶ (βλέπε [Παράρτημα 9^α](#) και [Παράρτημα 9^β](#)). Στη συνέχεια και έπειτα από δύο συνεχόμενα χρόνια σταθεροποίησης των αριθμών (2021 και 2022), παρατηρήθηκε σαφής ανάκαμψη στις διελεύσεις μεταναστών με το 2023 να ανιχνεύονται περίπου 60.000 παράτυποι μετανάστες. Οι πιο συχνές εθνικότητες ήταν οι Σύριοι, οι Αφγανοί και οι Παλαιστίνιοι που έφυγαν από την Παλαιστίνη πριν από τις 7 Οκτωβρίου 2023 ενώ καταγράφηκαν σε μεγάλο αριθμό αφίξεις με πλοίαρια από το Λίβανο, τη Λιβύη και τη Συρία.³⁷ Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Συνοριοφυλακής και Ακτοφυλακής θεωρεί ότι η παράτυπη μετανάστευση στη διαδρομή της Ανατολικής Μεσογείου θα συνεχίσει να επηρεάζεται από γεωπολιτικούς παράγοντες, από τις διαρκείς εντάσεις, τις συγκρούσεις και την οικονομική ύφεση στις γειτονικές περιοχές. Η αστάθεια στη Μέση Ανατολή, οι οικονομικές δυσκολίες και η αβεβαιότητα στο Λίβανο, τη Συρία και το Ιράκ, που επιδεινώθηκαν από τον σκιώδη πόλεμο Ισραήλ-Ιράν, σε συνδυασμό με την αυξανόμενη ώθηση του Πακιστάν και του Ιράν να απομακρύνουν τους Αφγανούς, είναι βασικοί παράγοντες που θα μπορούσαν να αυξήσουν περεταίρω τις αφίξεις στην Ανατολική Μεσόγειο.³⁸

³⁵ FRONTEX, Migratory routes, Eastern Mediterranean route. Διαθέσιμο στο: <https://www.frontex.europa.eu/what-we-do/monitoring-and-risk-analysis/migratory-routes/migratory-routes/> (Τελευταία πρόσβαση 10-10-2024).

³⁶ European Council, Infographics, Migration flows: Eastern, Central and Western routes και FRONTEX, Migratory routes και Eastern Mediterranean route up until 2022. Διαθέσιμο στο: <https://www.consilium.europa.eu/en/infographics/migration-flows-to-europe/> και https://www.frontex.europa.eu/assets/Migratory_routes/2024_website_update/ANNEX_Eastern-Mediterranean_up-to-2022.pdf (Τελευταία προβολή 10-10-2024).

³⁷ FRONTEX, Migratory routes, Eastern Mediterranean route. Διαθέσιμο στο: <https://www.frontex.europa.eu/what-we-do/monitoring-and-risk-analysis/migratory-routes/migratory-routes/> (Τελευταία πρόσβαση 10-10-2024).

³⁸ FRONTEX, (May 2024), Annual Risk Analysis 2024/2025, Warsaw, p.11. Διαθέσιμο στο: https://www.frontex.europa.eu/assets/Publications/Risk_Analysis/Annual_Risk_Analysis_2024-2025.pdf (Τελευταία πρόσβαση 15-10-2024).

Η παράκτια χώρα της Ανατολικής Μεσογείου όπου διασχίζει ο μεγαλύτερος όγκος μεταναστευτικών ροών, είναι η Ελλάδα³⁹ δεδομένου ότι από εκεί διέρχονται οι περισσότερες μεταναστευτικοί οδοί (βλέπε [Παράρτημα 10](#)). Μία από τις συνέπειες του μεταναστευτικού αυτού κύματος είναι ο θάνατος ενός μεγάλου αριθμού μεταναστών. Οι θάνατοι προέρχονταν επί το πλείστον από ναυάγια των πλοιαρίων που μετέφεραν μετανάστες και διέσχισαν το Αιγαίο, το Ιόνιο ή το Λιβυκό Πέλαγος (βλέπε [Παράρτημα 11](#)). Από τους 2.498 θανάτους που έχουν σημειωθεί την τελευταία δεκαετία, οι 603 ήταν παιδιά ενώ αρκετές ήταν και οι γυναίκες⁴⁰ (βλέπε [Παράρτημα 12^a](#) και [Παράρτημα 12^b](#)). Οι αριθμοί αυτοί αναδεικνύουν το μεγάλο πρόβλημα που αντιμετωπίζει η Ελλάδα από την παράτυπη μετανάστευση δια θαλάσσης. Να σημειωθεί δε, ότι στα στοιχεία της Ανατολικής Μεσογείου δεν συμπεριλαμβάνεται το πολύνεκρο ναυάγιο που σημειώθηκε στην Πύλο στις 14-06-2023⁴¹ δεδομένου ότι έχει συμπεριληφθεί ως περιστατικό στην κεντρική μεσογειακή οδό.⁴² Αυτό το περιστατικό θα αναλυθεί παρακάτω ως case study για να αναδειχθούν οι δυσκολίες που αντιμετωπίζει η Ελλάδα στην προσπάθειά της να διασώσει τους μετανάστες.

Ανακεφαλαιώνοντας καταδεικνύεται ότι το μεταναστευτικό πρόβλημα είναι ένα παγκόσμιο και διαχρονικό φαινόμενο που έχει ως συνέπεια να χάνονται εκατοντάδες ανθρώπινες ζωές κάθε χρόνο, εκ των οποίων οι περισσότερες στη Μεσόγειο Θάλασσα, στην πόρτα δηλαδή της Ευρώπης. Η Ελλάδα ως χώρα που βρέχεται από τη Μεσόγειο είναι διαρκώς αντιμέτωπη με αυτό το πρόβλημα καθώς καταλαμβάνει μεγάλη σε έκταση θαλάσσια περιοχή της Ανατολικής και Κεντρικής

³⁹ Προς αντιμετώπιση και περιορισμό αυτών των ροών η ΕΕ μέσω του FRONTEX διεξάγει σε συνεργασία με την Ελλάδα την πολυετή επιχείρηση επιτήρησης και προστασίας των θαλάσσιων συνόρων «Poseidon». Η επιχείρηση καλύπτει τα ελληνικά θαλάσσια σύνορα με την Τουρκία και τα ελληνικά νησιά. Ο FRONTEX υποστηρίζει την Ελλάδα με αξιωματικούς που πραγματοποιούν επιτήρηση των συνόρων, βοηθούν στην αναγνώριση και καταγραφή των εισερχόμενων μεταναστών, καθώς και στην ενημέρωση και τον έλεγχο. Η επιχείρηση καλύπτει μια σειρά από πτυχές του διασυνοριακού εγκλήματος, καθώς και διάφορες λειτουργίες της ακτοφυλακής, όπως έρευνα και διάσωση. Οι υπάλληλοι που αναπτύσσονται από την υπηρεσία, συλλέγουν πληροφορίες σχετικά με δίκτυα λαθρεμπορίας ανθρώπων που λειτουργούν στην Τουρκία και στις χώρες προέλευσης των μεταναστών. Ο FRONTEX μοιράζεται αυτές τις πληροφορίες με τις ελληνικές αρχές και την EUROPOL για την επίτευξή του σκοπού που είναι η προστασία των συνόρων, η ασφάλεια, η έρευνα και διάσωση και η ανίχνευση του διασυνοριακού εγκλήματος. [FRONTEX, Operations. Διαθέσιμο στο: <https://www.frontex.europa.eu/what-we-do/operations/operations/> (Τελευταία πρόσβαση 15-10-2024)].

⁴⁰ IOM, Missing migrants project, 2.498 Missing Migrants, Recorded in Eastern Mediterranean (since 2014). Διαθέσιμο στο: https://missingmigrants.iom.int/region/mediterranean?region_incident=All&route=3891&month=All&incident_date%5Bmin%5D=&incident_date%5Bmax%5D= (Τελευταία προβολή 10-10-2024).

⁴¹ με απολογισμό 86 μετανάστες να χάσουν την ζωή τους και 560 να αγνοούνται.

⁴² IOM, Missing migrants project. Διαθέσιμο στο: https://missingmigrants.iom.int/migrant-incident-report?main_id=2023.MMP0412 (Τελευταία πρόσβαση 10-10-2024).

Μεσογείου. Κάθε άλλου παρά τυχαίο είναι το γεγονός ότι την τελευταία δεκαετία υπολογίζονται στις 2.498 και πλέον οι απώλειες ζώων στην περιοχή της Ελλάδας. Δεδομένου ότι η ανθρώπινη ζωή είναι το ύψιστο αγαθό η Ελλάδα καταβάλει προσπάθεια να αντιμετωπίσει την παράτυπη μετανάστευση δια θαλάσσης στο πλαίσιο της νομικής της υποχρέωσης περί προστασίας των θαλάσσιων συνόρων της και περί παροχής βοήθειας σε όσους μετανάστες την έχουν ανάγκη. Στο σημείο αυτό ανακύπτει σύγκρουση μεταξύ της υποχρέωσης των Κρατών να προστατεύσουν τα σύνορα τους και να αντιμετωπίσουν την παράτυπη μετανάστευση και της υποχρέωσης παροχής βοήθειας. Βέβαια, η δεύτερη υπερισχύει έναντι της πρώτης, καθώς πρώτα σώζεις και μετά εκκινεί ποινική διαδικασία. Το δίλημμα όμως είναι μία πραγματικότητα που δημιουργεί προβλήματα/προκλήσεις στα κράτη. Το δίλημμα αυτό παρατίθεται στο ακόλουθο κεφάλαιο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 : Η ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ ΤΟΥ ΝΟΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΣΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΠΑΡΑΤΥΠΗΣ ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΗΣ

Όπως είδαμε το πρόβλημα της παράτυπης μετανάστευσης δια θαλάσσης στην Ελλάδα την τελευταία δεκαετία είναι ιδιαιτέρως σοβαρό, με τη χώρα να αναζητεί τρόπους αντιμετώπισης αυτού. Στο παρόν κεφάλαιο θα ειπωθεί το πλαίσιο που υπάρχει και εφαρμόζεται από τις αρμόδιες ελληνικές αρχές για την αντιμετώπιση του προβλήματος. Τα στελέχη των αρμόδιων αρχών στη θέα ενός περιστατικού παράτυπης μετανάστευσης σε θαλάσσια περιοχή αρμοδιότητάς τους έρχονται αντιμέτωπα με το δίλημμα της υποχρέωσης να προστατεύσουν τα σύνορα της χώρας από την παράτυπη μετανάστευση και της υποχρέωσης να παρέχουν βοήθεια στους παράτυπους μετανάστες. Ειδικότερα, σύμφωνα με την κρατική κυριαρχία και το προνόμιο του συνοριακού ελέγχου, δικαιούται υπό ορισμένες συνθήκες να αναχαιτίζουν ή να εμποδίζουν πλοία που διακινούν παράτυπα μετανάστες στη θάλασσα προκειμένου να αποτρέψουν την είσοδο μη εξουσιοδοτημένων μεταναστών στο έδαφός τους. Ανεξάρτητα από την απαγόρευση, το δίκαιο της θάλασσας υποχρεώνει τους πλοιάρχους και τα κράτη να παρέχουν βοήθεια/διάσωση σε άτομα που βρίσκονται σε κίνδυνο στη θάλασσα, συμπεριλαμβανομένων των παράτυπων μεταναστών και των διακινητών. Οι υποχρεώσεις παροχής βοήθειας βάσει του δικαίου της θάλασσας, συμπεριλαμβανομένων των υποχρεώσεων έρευνας και διάσωσης ισχύουν ανά πάσα στιγμή για άτομα που βρίσκονται σε κίνδυνο στη θάλασσα.⁴³

Μέσω της ανάδειξης των δύο τρόπων αντιμετώπισης της παράτυπης μετανάστευσης δια θαλάσσης θα αντιληφθούμε τη δυσκολία/πρόκληση που αντιμετωπίζουν τα στελέχη των κρατικών αρχών στην επιλογή του τρόπου αντιμετώπισης ενός περιστατικού παράτυπης μετανάστευσης.

2.1 Η ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΟΥ ΠΑΡΑΤΥΠΗΣ ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΗΣ ΩΣ ΑΠΟΠΕΙΡΑ ΠΑΡΑΒΙΑΣΗΣ ΣΥΝΟΡΩΝ

Βάσει της Έκθεσης του Γενικού Γραμματέα του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών του 2008, η παράνομη μετανάστευση μαζί με έξι ακόμα απειλές, αποτελούν τις

⁴³ Gallagher AT, David F, (2014), p. 404.

επτά απειλές για την θαλάσσια ασφάλεια.⁴⁴ Τα δυτικά κράτη συμπεριλαμβανομένης και της Ελλάδας, που αντιμετωπίζουν έντονα το φαινόμενο την παράνομης διέλευσης των συνόρων τους από μετανάστες συμμερίζονται αυτή την άποψη και λαμβάνουν μέτρα προστασίας αυτών. Αντικειμενικά, τα μέτρα προστασίας και επιτήρησης των χερσαίων συνόρων είναι πιο ευκολά εφαρμόσιμα, εν αντιθέσει με τα θαλάσσια σύνορα.

Από διεθνή νομική σκοπιά, το ζήτημα της διακίνησης μεταναστών δια θαλάσσης παρουσιάζει ορισμένες ιδιαίτερες προκλήσεις σε σχέση με τη διακίνηση μέσω των χερσαίων συνόρων. Μερικές από αυτές τις προκλήσεις σχετίζονται με τη φύση του ίδιου του χώρου όπως το τεράστιο μέγεθος των θαλασσών και η απαίτηση σημαντικού προσωπικού και πόρους (περιπολικά πλοία και αεροσκάφη), για να τις εποπτεύσουν αποτελεσματικά. Επίσης, ο απομονωμένος χαρακτήρας των επιχειρήσεων στη θάλασσα καθιστά δύσκολη την αποτελεσματική παρακολούθηση των επιχειρήσεων επιβολής του νόμου.⁴⁵ Η Ελλάδα είναι ένα κράτος που διαθέτει συγκριτικά με το χερσαίο τμήμα της, πολύ μεγάλη έκταση θαλάσσιου χώρου που πρέπει να επιτηρεί, να ελέγχει και να προστατεύει. Αυτό γίνεται αντιληπτό αν ανατρέξουμε σε χάρτη που παρουσιάζονται τα όρια της ελληνικής περιοχής ευθύνης έρευνας και διάσωσης.⁴⁶

Στο πλαίσιο της λήψης κάποιων μέτρων από τα παράκτια κράτη που έχουν ως στόχο την παρεμπόδιση, διακοπή ή αποτροπή του ταξίδι ενός πλοιαρίου μεταφοράς παράτυπων μεταναστών στην περιοχή αρμοδιότητάς τους, προβάλλονται ενστάσεις κυρίως από ανθρωπιστικές οργανώσεις, μη κυβερνητικές οργανώσεις και μέσα μαζικής ενημέρωσης. Έτσι πολλές φορές τα κράτη κατηγορούνται για τις πρακτικές και τη συμπεριφορά που χρησιμοποιούν έναντι των πλοιαρίων. Το επιχείρημά τους είναι ότι οι παράτυποι μετανάστες κινδυνεύουν και χρίζουν βοήθειας και όχι παρεμπόδισης του ταξιδιού τους, λαμβάνοντας υπόψιν κυρίως την κακή ποιότητα των πλοιαρίων και τον συνωστισμό που επικρατεί σε αυτά. Όμως, οι αρμόδιες κρατικές αρχές για να

⁴⁴ United Nations, General Assembly, Report of the Secretary-General, Oceans and the law of the sea (10 March 2008) (A/63/63) pp. 18 – 33. Διαθέσιμο στο: <https://documents.un.org/doc/undoc/gen/n08/266/26/pdf/n0826626.pdf> (Τελευταία πρόσβαση 10-10-2024).

⁴⁵ Gallagher AT, David F, (2014), p. 405.

⁴⁶ Office of the United Nations High Commissioner for Human Rights (OHCHR) “*Lethal Disregard*” Search and rescue and the protection of migrants in the central Mediterranean Sea, May 2021, p. 4. Διαθέσιμο στο: <https://www.ohchr.org/sites/default/files/Documents/Issues/Migration/OHCHR-thematic-report-SAR-protection-at-sea.pdf> και Πολεμικό Ναυτικό Υδρογραφική Υπηρεσία, Έκδοση ΒΧ03, Χάρτης – Ελληνικές Λιμενικές Αρχές και Περιοχές Ευθύνης τους. Διαθέσιμος στο: <https://hnhhs.gr/nea-8533-ekdosi-bx03/> (Τελευταία πρόσβαση 10-10-2024).

χαρακτηρίσουν μια κατάσταση ενός σκάφους μεταφοράς παράτυπων μεταναστών επικίνδυνη, εκτιμούν πολλές παραμέτρους. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα αρκετές φορές οι κρατικές αρχές να θεωρούν τα σκάφη αξιόπλοα και να προβαίνουν σε μέτρα αποτροπής και διακοπής του ταξιδιού εφαρμόζοντας το νομικό πλαίσιο της χώρας τους περί προστασίας των θαλασσιών συνόρων και καταπολέμησης της παράνομης μετανάστευσης στα χωρικά τους ύδατα και τη συνορεύουσα ζώνη.

Σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας τα χωρικά ύδατα αποτελούν προέκταση του εδάφους των παράκτιων κρατών και έχουν πλήρη κυριαρχία. Όσον αφορά τη διέλευση ατόμων, το άρθρο 19 παρ. 2 αναφέρει: *«Η διέλευση ξένου πλοίου θεωρείται ότι διαταράσσει την ειρήνη, την τάξη ή την ασφάλεια του παράκτιου Κράτους εάν, ευρισκόμενο στη χωρική θάλασσα, προβεί σε οποιαδήποτε από τις ακόλουθες δραστηριότητες: ζ) Στην φόρτωση ή εκφόρτωση οποιουδήποτε εμπορεύματος, χρημάτων ή προσώπων κατά παράβαση των τελωνειακών, δημοσιονομικών, μεταναστευτικών ή υγειονομικών νόμων και κανονισμών του παράκτιου Κράτους»*. Αντίστοιχα το άρθρο 33 παρ. 1 που αφορά τη συνορεύουσα ζώνη, αναφέρει ότι: *«το παράκτιο Κράτος μπορεί να ασκεί τον έλεγχο που είναι απαραίτητος για να: α) εμποδίζει παραβίαση των τελωνειακών, δημοσιονομικών, μεταναστευτικών ή υγειονομικών του νόμων και κανονισμών στο έδαφος του ή στη χωρική του θάλασσα, β) τιμωρεί παραβιάσεις των παραπάνω νόμων και κανονισμών που διαπράχθηκαν στο έδαφος του ή στη χωρική του θάλασσα»*.⁴⁷

Η Ελλάδα ως χώρα που ανήκει στην ΕΕ είναι υποχρεωμένη να εφαρμόζει και τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 656/2014 ο οποίος αναφέρει τα μέτρα που δύναται ένα Κ-Μ της ΕΕ να λάβει σε περίπτωση που κάποιο σκάφος διενεργεί λαθραία μεταφορά μεταναστών δια θαλάσσης. Έτσι, σύμφωνα με τον Κανονισμό αυτό και τα άρθρα 6 – 8 σχετικά με τη σύλληψη στα χωρικά ύδατα, την ανοιχτή θάλασσα και τη συνορεύουσα ζώνη αναφέρεται ότι: *«όταν υπάρχουν εύλογες υπόνοιες ότι ένα σκάφος ενδέχεται να μεταφέρει πρόσωπα που επιδιώκουν να αποφύγουν τους ελέγχους στα σημεία διέλευσης των συνόρων ή ότι διενεργεί λαθραία μεταφορά μεταναστών διά θαλάσσης, το εν λόγω κράτος μέλος εξουσιοδοτεί τις συμμετέχουσες μονάδες να λάβουν ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα μέτρα: α) Κατάσχεση του σκάφους και σύλληψη των επιβαινόντων. β)*

⁴⁷ Νόμος 2321/1995 (ΦΕΚ 136 τ. 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, άρθρα 19 και 33. Διαθέσιμο στο: <https://www.e-nomothesia.gr/diethneis-sunthekes/nomos-2321-1995-phke-136-a-23-6-1995.html>

Προσαγωγή του σκάφους ή των επιβαινόντων στο παράκτιο κράτος μέλος σύμφωνα με το επιχειρησιακό σχέδιο. γ) (Σε περίπτωση που το σκάφος βρίσκεται στα χωρικά ύδατα) διαταγή προς το σκάφος να μεταβάλει πορεία για να βγει από τα χωρικά ύδατα ή να παύσει να κατευθύνεται προς αυτά ή τη συνορεύουσα ζώνη, καθώς και συνοδεία του σκάφους ή πλεύση δίπλα σε αυτό μέχρι να επιβεβαιωθεί ότι το σκάφος τηρεί τη δεδομένη πορεία. δ) (Σε περίπτωση που το σκάφος βρίσκεται στην ανοιχτή θάλασσα) προειδοποίηση και έκδοση διαταγής προς το σκάφος να μην εισέλθει στα χωρικά ύδατα ή στη συνορεύουσα ζώνη, και, εφόσον απαιτείται, έκκληση προς το σκάφος να αλλάξει την πορεία του προς προορισμό εκτός των χωρικών υδάτων ή της συνορεύουσας ζώνης».⁴⁸

Επιπρόσθετα, σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΕ) 2016/399 (κώδικας συνόρων Σένγκεν) είναι απαραίτητο να διενεργούνται έλεγχοι από όλες τις αρμόδιες κρατικές αρχές της ΕΕ στα εξωτερικά σύνορά της συμπεριλαμβανομένης της Ελλάδας. Ο έλεγχος των συνόρων δεν διεξάγεται μόνο προς το συμφέρον των Κ – Μ στα εξωτερικά σύνορα των οποίων ασκείται αλλά προς το συμφέρον όλων των Κ – Μ που έχουν καταργήσει τον έλεγχο στα εσωτερικά τους σύνορα. Ο έλεγχος θα πρέπει να συμβάλλει στην καταπολέμηση της παράνομης μετανάστευσης και της εμπορίας ανθρώπων, καθώς και στην πρόληψη κάθε απειλής κατά της εσωτερικής ασφάλειας, της δημόσιας τάξης, της δημόσιας υγείας και των διεθνών σχέσεων των Κ – Μ.⁴⁹ Ο Κανονισμός αναφέρει ότι: 1. «*Η επιτήρηση των εξωτερικών συνόρων*⁵⁰ έχει ως κύριο σκοπό να εμποδίσει τη μη επιτρεπόμενη διέλευση των συνόρων, να καταπολεμήσει τη διασυνοριακή εγκληματικότητα και να λάβει μέτρα κατά των ατόμων που διήλθαν τα σύνορα παρανόμως». 2. «*Οι συνοριοφύλακες χρησιμοποιούν σταθερές ή κινητές μονάδες για την επιτήρηση των συνόρων. Η επιτήρηση αυτή διεξάγεται κατά τρόπο ώστε να εμποδίζεται και να αποθαρρύνεται η παράκαμψη των ελέγχων στα συνοριακά σημεία διέλευσης*».⁵¹

⁴⁸ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 656/2014, (15-05-2014), L. 189, άρθρα 6 – 8, σελ. 101 – 103. Διαθέσιμο στο: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014R0656> (Τελευταία πρόσβαση 17-10-2024).

⁴⁹ Κανονισμός (ΕΕ) 2016/399 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, (9ης Μαρτίου 2016), Περί κώδικα της Ένωσης σχετικά με το καθεστώς διέλευσης προσώπων από τα σύνορα (κώδικας συνόρων του Σένγκεν), L. 77, σελ. 1 παρ. (6). Διαθέσιμο στο: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=celex%3A32016R0399>

⁵⁰ «εξωτερικά σύνορα»: τα χερσαία, ποτάμια, λιμναία και θαλάσσια σύνορα, καθώς και οι αερολιμένες και ποτάμιοι, θαλάσσιοι και λιμναίοι λιμένες των κρατών μελών, εφόσον δεν αποτελούν εσωτερικά σύνορα. [βλέπε άρθρο 2 παρ. 2 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/399, (9ης Μαρτίου 2016), L. 77].

⁵¹ Κανονισμός (ΕΕ) 2016/399, άρθρο 13 παρ. 1 & 2.

Επιπρόσθετα, τα ευρωπαϊκά κράτη διαθέτουν σημεία ελέγχου στα σύνορα, στους λιμένες και τα αεροδρόμιά τους (ασφαλείς οδοί), για όποιον επιθυμεί να εισέλθει νόμιμα στον ευρωπαϊκό χώρο, στα οποία όμως δεν επιτρέπεται η είσοδος στους μη έχοντες τα απαραίτητα ταξιδιωτικά έγγραφα ή την απαραίτητη άδεια και δεν πληρούν τις προϋποθέσεις που θεσπίζει το άρθρο 6 παρ. 1 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/399. Βέβαια υπάρχουν και κάποιες εξαιρέσεις και αφορούν τα άτομα που εμπίπτουν στο καθεστώς του πρόσφυγα⁵² και τους υπηκόους τρίτων χωρών αν υπάρχουν ανθρωπιστικοί λόγοι σύμφωνα με το άρθρο 6 παρ. 5 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/399.

Με βάση τα παραπάνω γίνεται αντιληπτό ότι είναι υποχρέωση της Ελλάδας να: α) επιτηρεί, να ελέγχει και να προστατεύει τα σύνορα από τους παράτυπους μετανάστες είτε μέσω σύλληψης και κατάσχεσης είτε μέσω απώθησης – διαταγής απαγόρευσης εισόδου, β) επιτρέπει κατ' εξαίρεση την είσοδο σε άτομα με ανθρωπιστικούς λόγους ή πρόσφυγες.

2.2 Η ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΟΥ ΠΑΡΑΤΥΠΗΣ ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΗ ΩΣ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ

Η αρμόδια κρατική αρχή, πρέπει να αξιολογεί «ad hoc» τα περιστατικά παράτυπης μετανάστευσης που αποπειρώνται να διασχίσουν τα θαλάσσια σύνορα διότι υπάρχει περίπτωση οι μετανάστες να βρίσκονται σε κίνδυνο. Στις περιπτώσεις όπου η αξιολόγηση διαβλέπει κίνδυνο για τη ζωή των παράτυπων μεταναστών το περιστατικό χαρακτηρίζεται ως έρευνα και διάσωση. Ο χαρακτηρισμός αυτός επιβάλλει στην Ελλάδα μέσω του διεθνούς και εθνικού νομικού πλαισίου την παροχή βοήθειας/διάσωσης των επιβαινόντων (θα αναλυθεί στο επόμενο κεφάλαιο). Η αξιολόγηση ενός περιστατικού ως έρευνα και διάσωση από την Ελλάδα, βασίζεται σε πληροφορίες και παρατηρήσεις σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΚ) 656/2014 άρθρο 9 παρ. 2 (στ) στις οποίες περιλαμβάνονται: ο αριθμός των επιβαινόντων, η ύπαρξη παιδιών και γυναικών, ο σωστικός εξοπλισμός, οι καιρικές συνθήκες και άλλα.

Η αξιολόγηση κάθε περιστατικού πραγματοποιείται από τις αρμόδιες αρχές με φυσική παρουσία των στελεχών της εκάστοτε ακτοφυλακής διαβιβάζοντας όλες τις

⁵² Convention Relating to the Status of Refugees, (1951), article 31, 32 & 33.

σχετικές πληροφορίες στο κέντρο συντονισμού διάσωσης. Στην Ελλάδα σε περιπτώσεις περιστατικών διακίνησης παράτυπων μεταναστών δια θαλάσσης, ενημερώνεται το Κέντρο Επιχειρήσεων της ελληνικής ακτοφυλακής από τα στελέχη που προσεγγίζουν το σκάφος των παράτυπων μεταναστών ώστε σε συνεργασία με το Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (ΕΚΣΕΔ) να αξιολογήσουν την κατάσταση και να κρίνουν εάν εμπίπτει το περιστατικό στο πλαίσιο της έρευνας και διάσωσης «Search and Rescue (SAR)».

Η αξιολόγηση, μπορεί να βασίζεται σε πληροφορίες και παρατηρήσεις αλλά δεν είναι εύκολο να διενεργηθεί. Κατά τη φάση της αξιολόγησης υπάρχουν δυσκολίες όπως η λήψη απόφασης αν οι επιβαίνοντες στο πλωτό μέσο εμπίπτουν σε κάποια ομάδα που επιτρέπεται να διασχίσει τα σύνορα ή αν πρέπει να διαταχθούν να επιστρέψουν πίσω. Η διετία 2015-2016 σηματοδότησε μια ριζική αλλαγή στη μετανάστευση στην Ελλάδα. Τα μεταναστευτικά ρεύματα ήταν πλέον μεικτά με αιτούντες διεθνούς προστασίας και παράτυπους μετανάστες να κινούνται μαζί.⁵³ Αυτό έχει ως αποτέλεσμα σε πλοίαρια παράτυπων μεταναστών να υπάρχουν άτομα που δικαιούνται διεθνούς προστασίας και άτομα που πρέπει να αποτραπεί η είσοδός τους. Επίσης, δυσκολία ανακύπτει στο να προσδιοριστεί η φάση που βρίσκεται το πλοιάριο, φάση αβεβαιότητας, συναγερμού, κινδύνου ή δεν διατρέχει κάποιον κίνδυνο και μπορεί να επιστρέψει στην αφετηρία του. Ναι μεν υπάρχουν πληροφορίες και παρατηρήσεις που λαμβάνονται υπόψιν,⁵⁴ αλλά κάποιες πληροφορίες είναι σχετικές, όπως για παράδειγμα το αξιόπλοο του σκάφους και η πιθανότητα το σκάφος να μη φθάσει στον τελικό του προορισμό ή ο αριθμός των επιβαινόντων σε συνάρτηση με τον τύπο και την κατάσταση του σκάφους. Μία ακόμη δυσκολία που ανακύπτει κατά τη φάση αξιολόγησης της αρμόδιας αρχής είναι η ψυχολογική κατάσταση των επιβαινόντων. Οι επιβαίνοντες μετανάστες διακατέχονται από το αίσθημα του φόβου και πανικού με αποτέλεσμα να μετακινούνται επί του πλοιαρίου τους και να υπάρχει μετατόπιση του κέντρου βάρους του. Ταυτοχρόνως, η αστυνομική αρχή που προσεγγίζει το πλοιάριο προκειμένου να διενεργήσει την αυτοψία πρέπει να εκτελεί ήρεμες κινήσεις με το περιπολικό σκάφος ώστε να μην υπάρξουν σημαντικά απόνερα – κυματισμός εξαιτίας των μηχανών. Η ύπαρξη μεγάλης μετατόπισης του κέντρου βάρους ή μεγάλης έντασης απόνερων ενδέχεται να προκαλέσει την ανατροπή του πλοιαρίου με αποτέλεσμα το

⁵³ Εθνική Στρατηγική για την Ένταξη, (2019), Υπουργείο Μεταναστευτικής Πολιτικής, σελ. 15.

⁵⁴ Κανονισμό (ΕΚ) 656/2014, άρθρο 9 παρ. 2 (στ).

περιστατικό από αστυνομικής φύσεως επιχείρηση να μετατραπεί σε επιχείρηση έρευνας και διάσωσης. Για να διασφαλιστεί η μη ύπαρξη μεγάλης έντασης απόνερων αλλά και για να μην υπάρξει πρόσκρουση περιπολικού σκάφους και του πλοιαρίου των παράτυπων μεταναστών η διεθνής πρακτική των ακτοφυλακών, επιτάσσει τη ρίψη κάποιου σχοινιού από το πλωτό σκάφος της ακτοφυλακής προς το σκάφος των παράτυπων μεταναστών ώστε η προσέγγιση των σκαφών να πραγματοποιηθεί με μεγαλύτερη ασφάλεια.

Βέβαια, υπάρχουν και περιστατικά όπου οι αρμόδιες αρχές δεν έχουν το χρόνο να εκτελέσουν αυτοψία, είτε λόγω του ότι στη θέα των αστυνομικών αρχών οι επιβαίνοντες διακατέχονται από φόβο και μετακινούνται βιαίως επί του σκάφους τους με αποτέλεσμα την ανατροπή του, είτε διότι οι διακινητές προκαλούν εσκεμμένα βλάβη στο σκάφος τους ώστε να υπάρξει εισροή υδάτων και το περιστατικό να χαρακτηριστεί ότι βρίσκεται σε φάση κινδύνου και άρα υπάρχει υποχρέωση παροχής βοήθειας/διάσωσης.

Συνοψίζοντας, όπως είδαμε οι ελληνικές αρμόδιες αρχές στη θέα ενός περιστατικού παράτυπης μετανάστευσης δια θαλάσσης μπορεί είτε να θεωρήσει ότι πρόκειται για ενέργεια παραβίασης των θαλασσίων συνόρων είτε πρόκειται για μετανάστες που διατρέχουν κίνδυνο. Στην πρώτη περίπτωση πρέπει να αποτρέψουν την παραβίαση των συνόρων ενώ στη δεύτερη να αγνοήσουν την παραβίαση και να παράσχουν βοήθεια στους κινδυνεύοντες. Η επιλογή του τρόπου αντιμετώπισης κάποιες φορές είναι εύκολη και κάποιες φορές δύσκολη. Δεν μπορεί να υπάρξει μια τυποποιημένη διαδικασία αντιμετώπισης των περιστατικών διότι το κάθε περιστατικό διαφέρει. Δε είναι σάφρον, επίσης όλα τα περιστατικά παράτυπης μετανάστευσης να θεωρούνται ότι βρίσκονται σε κίνδυνο και χρίζουν βοήθειας. Το ποια περιστατικά χρήζουν παροχή βοήθειας/διάσωσης από κρατικές αρχές και ιδιώτες – πλοιάρχους θα προσπαθήσουμε να τα προσδιορίσουμε στο επόμενο κεφάλαιο που αφορά το νομικό πλαίσιο διεθνές, ευρωπαϊκό και ελληνικό της ναυτικής έρευνας και διάσωσης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 : ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗ

Η παράνομη διακίνηση μεταναστών δια θαλάσσης ασκεί σημαντική πίεση στις υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης των εμπλεκόμενων παράκτιων κρατών.⁵⁵ Η Ελλάδα ως παράκτιο κράτος και πάνω σε σταυροδρόμι μεταναστευτικών ροών από την Ασία και την Αφρική ενεργοποιεί συχνά τις υπηρεσίες ναυτικής έρευνας και διάσωσης για πλοιάρια μεταναστών που βρίσκονται σε κίνδυνο. Στο κεφάλαιο αυτό θα συζητήσουμε το νομικό πλαίσιο της ναυτικής έρευνας και διάσωσης παραθέτοντας το διεθνές, ευρωπαϊκό και ελληνικό νομικό πλαίσιο. Επιπρόσθετα, λαμβάνοντας υπόψιν ότι τα κράτη δεν είναι τα μόνα που διενεργούν έρευνα και διάσωση, στην τελευταία ενότητα θα αναφέρουμε και το αντίστοιχο νομικό πλαίσιο που αφορά τους ιδιώτες, πλοιάρχους, κυβερνήτες, μη κρατικούς φορείς. Παράγοντες όπως η χρήση μη αξιόπλοων πλωτών μέσων, ο συνωστισμός μεταναστών, η μη ύπαρξη καταρτισμένου πληρώματος, οι καιρικές συνθήκες και άλλοι έχουν ως αποτέλεσμα αρκετές φορές να εκθέτουν σε κίνδυνο μετανάστες κατά τη διάρκεια του θαλάσσιου ταξιδιού τους προς την Ευρώπη. Χαρακτηριστικά είναι τα περιστατικά ελληνικής ναυτικής έρευνας και διάσωσης του Φαρμακονησίου (2014) και της Πύλου (2023)⁵⁶ με επιβαίνοντες παράτυπους μετανάστες που συγκλόνισαν τη διεθνή κοινότητα.

Σκοπός του κεφαλαίου είναι να αναδείξουμε από πού απορρέει η υποχρέωση της Ελλάδας και των πλοιάρχων/κυβερνητών να παρέχουν βοήθεια σε καταστάσεις κινδύνου στη θάλασσα.

3.1 ΔΙΕΘΝΕΣ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Η διεθνής υποχρέωση παροχής βοήθειας σε άτομα που βρίσκονται σε κίνδυνο έχει τις ρίζες της στην ηθική υποχρέωση προστασίας της ζωής των ναυτικών στη θάλασσα. Για αιώνες, η ναυτιλία θεωρούνταν ένα επικίνδυνο επάγγελμα. Ο πλοίαρχος και το πλήρωμα εκτελούσαν μακρινά ταξίδια, αντιμετωπίζοντας τους κινδύνους της θάλασσας, έχοντας συχνά ελάχιστη ή καθόλου επικοινωνία με ανθρώπους στη στεριά. Αυτό απαιτούσε από τους ναυτικούς να βοηθούν ο ένας τον άλλον όταν αντιμετώπιζαν

⁵⁵ Gallagher AT, David F, (2014), p. 404.

⁵⁶ Hannah Katz & Itamar Mann, (12-07-2023), From Farmakonisi to Pylos at the ECtHR, EJIL:Talk!, Blog of the European Journal of International Law. Διαθέσιμο στο: <https://www.ejiltalk.org/from-farmakonisi-to-pylos-at-the-ecthr/>

δυσκολίες στη θάλασσα. Πριν από το 1910, δεν υπήρχε διεθνής σύμβαση που να ρύθμιζε το καθήκον παροχής βοήθειας στη θάλασσα.⁵⁷ Οι συμβάσεις Salvage and Collisions του 1910, μαζί με τη SOLAS⁵⁸ του 1914, αντιπροσωπεύουν τις πρώτες προσπάθειες για την ανάπτυξη κανόνων σχετικά με την υποχρέωση παροχής βοήθειας στη θάλασσα. Οι διατάξεις τους παρείχαν τη βάση πάνω στην οποία διατυπώθηκαν οι σύγχρονοι κανόνες σχετικά με την υποχρέωση παροχής βοήθειας.⁵⁹ Καταλυτικός παράγοντας ήταν η αύξηση της ναυτιλίας στα μέσα του δέκατου ένατου αιώνα και δραματική αύξηση των θανάτων ναυτικών και επιβατών στη θάλασσα. Αυτή η δραματική απώλεια ζωών στη θάλασσα ενίσχυσε τη σημασία του καθήκοντος παροχής βοήθειας. Έτσι η διεθνής κοινότητα ένωσε την ανάγκη να υιοθετήσει κανόνες συνθήκης σχετικά με την υποχρέωση παροχής βοήθειας.⁶⁰

Μετά τη λήξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου η διεθνής κοινότητα εργάστηκε εντατικά προς τη θέσπιση εξειδικευμένων κανόνων στον τομέα της έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα. Ήταν αναγκαίο να υπάρξει ένα πλαίσιο ώστε οι άμεσα εμπλεκόμενοι δρώντες να έχουν την ίδια αντίληψη και βάση επ' αυτού του τομέα. Έτσι, το 1979, υιοθετήθηκε η Διεθνής Σύμβαση για τη Θαλάσσια Έρευνα και Διάσωση του Αμβούργου «Σύμβαση SAR» η οποία αποτελεί το βασικό νομικό πλαίσιο της έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα. Μέσω αυτής δόθηκαν απαντήσεις σε βασικά ερωτήματα όπως, ποιος είναι αρμόδιος – υπεύθυνος σε συμβάντα έρευνας και διάσωσης, ποιες είναι οι περιοχές ευθύνης των παράκτιων κρατών, πότε ένα άτομο θεωρείται ότι βρίσκεται σε κίνδυνο στη θάλασσα και άλλα. Πριν την κατάρτιση της Σύμβασης SAR υπήρχε η SOLAS η οποία περιέχει αναφορές στην έρευνα και διάσωση αλλά ο κύριος στόχος της είναι να θέτει το νομικό πλαίσιο για την ύπαρξη ασφάλειας στη ναυσιπλοΐα. Τέλος, η διεθνής κοινότητα στη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας που ρυθμίζει κατά βάση τον τρόπο οριοθέτησης των θαλασσίων ζωνών και συνόρων των παράκτιων κρατών συμπεριέλαβε αναφορά στην έρευνα και διάσωση

⁵⁷ Felicity G. Attard, (2020), "Chapter 3 The Duty to Render Assistance at Sea under International Law". In *The Duty of the Shipmaster to Render Assistance at Sea under International Law*. Leiden, The Netherlands: Brill | Nijhoff, pp. 18-19. Διαθέσιμο στο: https://doi.org/10.1163/9789004438255_005

⁵⁸ International Convention for the Safety of Life at Sea.

⁵⁹ Felicity G. Attard, (2020), p. 28.

⁶⁰ Felicity G. Attard, (2020), pp. 18-19.

όπου σύμφωνα με το άρθρο 98 κωδικοποιήθηκε το καθήκον παροχής βοήθειας σε άτομα που βρίσκονται σε κίνδυνο στη θάλασσα χωρίς καθυστέρηση.⁶¹

3.1.1 Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗ

Η διεθνής κοινότητα, μέσω του IMO, υιοθέτησε το 1979 τη Διεθνή Σύμβαση για τη Θαλάσσια Έρευνα και Διάσωση «International Convention on Maritime Search and Rescue» εφεξής «SAR Convention» η οποία ρυθμίζει αποκλειστικά θέματα ναυτικής έρευνα και διάσωσης.⁶² Η Σύμβαση υποχρεώνει τα συμβαλλόμενα κράτη, μεταξύ αυτών και η Ελλάδα,⁶³ να παρέχουν βοήθεια σε κάθε άτομο που κινδυνεύει στη θαλάσσια περιοχή αρμοδιότητάς τους.⁶⁴

Για να υπάρχει ένα κοινό πλαίσιο οργάνωσης και λειτουργίας των υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης των κρατών, η Σύμβαση υποχρεώνει τα συμβαλλόμενα Κ–Μ να ιδρύσουν και να διαθέτουν έναν εθνικό μηχανισμό για το συνολικό συντονισμό των υπηρεσιών SAR, ο οποίος θα διαθέτει τον κατάλληλο εξοπλισμό. Ο μηχανισμός αυτός αποτελείται από ένα κέντρο συντονισμού διάσωσης που θα πλαισιώνεται από τα υποκέντρα διάσωσης (αν είναι απαραίτητο) και θα διαθέτει: επαρκή μέσα λήψης επικοινωνιών κινδύνου, μονάδες διάσωσης κρατικές ή ιδιωτικές κατάλληλα χωροθετημένες και εξοπλισμένες και εξοπλισμό επιβίωσης για ρίψη – παροχή στους

⁶¹ A. Papachristodoulou, (21-06-2023), Halfway Through 2023: A Year of Unparalleled, Avoidable Migrant Tragedies at Sea, EJIL:Talk!, Blog of the European Journal of International Law. Διαθέσιμο στο: <https://www.ejiltalk.org/halfway-through-2023-a-year-of-unparalleled-avoidable-migrant-tragedies-at-sea/> (Τελευταία πρόσβαση 01-11-2024).

⁶² United Nations Treaty Collection, International Convention on Maritime Search and Rescue, (1979), Hamburg, No. 23489. Διαθέσιμο στο: <https://treaties.un.org/doc/publication/unts/volume%201405/volume-1405-i-23489-english.pdf> (Τελευταία πρόσβαση 20-08-2024).

⁶³ Η Ελλάδα επικύρωσε τη Σύμβαση με το Νόμος 1844/1989 (ΦΕΚ 100 τ. Α' /25-04-1989), Κύρωση σύμβασης για τη ναυτική έρευνα και διάσωση και άλλες διατάξεις.

⁶⁴ Σύμβασης SAR: παρ. 2.1.1 Τα μέρη θα εξασφαλίσουν τη διενέργεια των αναγκαίων ρυθμίσεων για την παροχή επαρκών υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης για άτομα σε κίνδυνο στη θάλασσα γύρω από τις ακτές τους, παρ. 2.1.8 Τα μέρη θα μεριμνήσουν ώστε οι υπηρεσίες τους έρευνας και διάσωσης να μπορούν να διασώσουν άμεση απάντηση σε σήματα κινδύνου, παρ. 2.1.9 Μετά τη λήψη πληροφορίας ότι ένα άτομο βρίσκεται σε κίνδυνο στη θάλασσα σε μία περιοχή όπου ένα Μέρος μεριμνά για τον συνολικό συντονισμό των επιχειρήσεων έρευνας και διάσωσης, οι υπεύθυνες αρχές αυτού του Μέρους αυτού θα λάβουν άμεσα μέτρα για να παράσχουν την καταλληλότερης διαθέσιμη βοήθεια, παρ. 2.1.10 Τα μέρη θα εξασφαλίζουν την παροχή βοήθειας σε κάθε άτομο που βρίσκεται σε κίνδυνο στη θάλασσα. Αυτό θα το πράττουν άσχετα από την εθνικότητα ή την κατάσταση του ατόμου αυτού ή των περιστάσεων στις οποίες το άτομο αυτό βρέθηκε, και παρ. 5.9.1 Κάθε μονάδα που λαμβάνει πληροφορίες για ένα περιστατικό κινδύνου θα κάνει οποιαδήποτε άμεση ενέργεια για να βοηθήσει στα πλαίσια των δυνατοτήτων της ή θα κινητοποιήσει άλλες μονάδες που θα μπορούσαν να βοηθήσουν και να ενημερώσουν το κέντρο συντονισμού διάσωσης ή το υποκέντρο διάσωσης στην περιοχή του οποίου έχει συμβεί το περιστατικό. [Νόμος 1844/1989 (ΦΕΚ 100 τ. Α' /25-04-1989), παρ. 2.1.1, 2.1.8, 2.1.9, 2.1.10, & 5.9.1σελ. 3203 και 3206].

επιζώντες.⁶⁵ Το κέντρο συντονισμού διάσωσης και τα υποκέντρα διάσωσης πρέπει να έχουν διαθέσιμα λεπτομερή σχέδια ή οδηγίες για τη διεξαγωγή επιχειρήσεων έρευνας και διάσωσης στην περιοχή του που να αναφέρουν τις ενέργειες που πρέπει να αναληφθούν από τους συμμετέχοντες σε αυτές.⁶⁶ Η Σύμβαση υπαγορεύει ότι «Οι δραστηριότητες των μονάδων που ασχολούνται με επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης, είτε αυτές είναι μονάδες διάσωσης ή άλλες βοηθητικές μονάδες, θα συντονίζονται ώστε να εξασφαλίζουν τα πιο αποδοτικά αποτελέσματα».⁶⁷

Τα κράτη μέλη της Σύμβασης SAR έχουν αναμφισβήτητη νομική ευθύνη να εφαρμόσουν ένα εθνικό σύστημα SAR, αλλά έχουν επίσης μεγάλη ελευθερία να αποφασίσουν πώς να απαλλάξουν τον εαυτό τους από αυτήν την ευθύνη. Η Σύμβαση SAR (και το τεχνικό της παράρτημα, που αναθεωρήθηκε το 1998 και τέθηκε σε ισχύ το 2000) απαιτεί από τα υπογράφοντα κράτη (1) να ορίσουν το SRR τους, (2) να θεσπίσουν ένα νομικό πλαίσιο για τη θαλάσσια SAR, (3) να ορίσουν μια υπεύθυνη αρχή, (4) να οργανώσουν τους «διαθέσιμους πόρους» (5) να δημιουργήσουν ένα δίκτυο κέντρων επικοινωνίας διάσωσης και υποκέντρων που λειτουργεί 24/7, έχουν την ικανότητα να συντονίζουν ναυτιλιακές και αεροπορικές μονάδες, και στελεχώνονται από προσωπικό με γνώσεις αγγλικής γλώσσας, (6) να καθορίζουν τον συντονισμό και τις επιχειρησιακές λειτουργίες του συστήματος και τα διάφορα στοιχεία του και (7) να εφαρμόζουν διαδικασίες για τη βελτίωση της υπηρεσίας, συμπεριλαμβανομένου του σχεδιασμού, εσωτερικών και διεθνών σχέσεων και εκπαίδευση (IMO 1979). Αυτές, ωστόσο, είναι ευρέως καθορισμένες ευθύνες χωρίς μηχανισμό επιβολής σε διεθνές επίπεδο: στο τέλος της ημέρας, τα υπογράφοντα κράτη αποφασίζουν πώς θα μοιάζει αυτό το σύστημα.⁶⁸

Εκτός από την οργάνωση και λειτουργία των Υπηρεσιών SAR η Σύμβαση περιγράφει και τον τρόπο ενεργοποίησης της έρευνας και διάσωσης. Έτσι, στο Κεφάλαιο 5. Επιχειρησιακές Διαδικασίες στην ενότητα 5.2 Φάσεις κατάστασης ανάγκης αναφέρονται τα τρία στάδια κατηγοριοποίησης ενός περιστατικού.⁶⁹ Η φάση

⁶⁵ Νόμος 1844/1989 (ΦΕΚ 100 τ. Α' /25-04-1989), παρ. 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, σελ. 3203

⁶⁶ Νόμος 1844/1989 (ΦΕΚ 100 τ. Α' /25-04-1989), παρ. 4.2.1, 4.2.3, σελ. 3204

⁶⁷ Νόμος 1844/1989 (ΦΕΚ 100 τ. Α' /25-04-1989), παρ. 5.6.1, σελ. 3206

⁶⁸ Luna Vives, Arnaud Banos, Camille Martel, Elizabeth Rose Hessek & Kira Williams (28 May 2024), Maritime Sar Systems in the EU: Convergence and Cooptation into the Anti-Immigration Border, *Journal of Borderlands Studies*, p. 8. Διαθέσιμο στο: <https://doi.org/10.1080/08865655.2024.2356775> (Τελευταία πρόσβαση 20-10-2024).

⁶⁹ Ένα περιστατικό αρχικά βρίσκεται σε φάση αβεβαιότητας: Όταν ένα σκάφος έχει αναφερθεί ότι έχει καθυστερήσει να φτάσει στον προορισμό του, ή όταν ένα σκάφος παρέλειψε να προβεί σε μια αναμενόμενη αναφορά θέσης ή ασφάλειας. Έπειτα το περιστατικό μπορεί να κλιμακωθεί σε φάση

του κινδύνου είναι η σημαντικότερη και πιο επικίνδυνη κατάσταση στην οποία οι αρμόδιες κρατικές αρχές και οι πλοίαρχοι/κυβερνήτες υποχρεούνται να παρέχουν βοήθεια. Τα κύρια κριτήρια βάσει της Σύμβασης SAR που πρέπει να εφαρμόζουν τα κράτη για τον καθορισμό και ερμηνεία μιας κατάστασης ως φάση κινδύνου είναι η «εύλογη βεβαιότητα» ότι ένα άτομο ή σκάφος (i) απειλείται από σοβαρό και άμεσο κίνδυνο και (ii) απαιτεί άμεση βοήθεια.⁷⁰ Ο ορισμός αυτός καλύπτει περιπτώσεις σοβαρού κινδύνου για το πλοίο και τα άτομα που βρίσκονται σε αυτό, καθώς και πιθανή έκθεση σε τέτοιους κινδύνους. Αυτές οι απαιτήσεις θα πληρούνται εύλογα σε περιπτώσεις στις οποίες τα πλοία μεταναστών βρίσκονται, για παράδειγμα, στο χείλος της βύθισης ή όταν οι μετανάστες που βρίσκονται στο πλοίο χρειάζονται επείγουσα ιατρική βοήθεια. Μπορεί να υποστηριχθεί ότι η χαμηλή κατανάλωση καυσίμων και προμήθειες ή οι προβλεπόμενες επικίνδυνες καιρικές συνθήκες αποτελούν επιβαρυντικούς παράγοντες κινδύνου.⁷¹

Η πρακτική των κρατών δείχνει ότι η ερμηνεία και η εφαρμογή της Σύμβασης SAR που ασχολείται με τον ορισμό του κινδύνου Κεφάλαιο 1, παρ. 1.3.11⁷² ποικίλλει. Ορισμένα κράτη ακολουθούν αυστηρά τον ορισμό του κινδύνου που προέρχεται απευθείας από τη Σύμβαση. Άλλα κράτη θεωρούν ότι μία κατάσταση κινδύνου είναι αυτή κατά την οποία τα άτομα αντιμετωπίζουν άμεσο κίνδυνο στη θάλασσα και χρειάζονται άμεση βοήθεια, και όπου η αποτυχία των Ενόπλων Δυνάμεων να επέμβουν με τον ταχύτερο δυνατό τρόπο θα οδηγούσε σε τραυματισμό ή θάνατο. Παρόμοια θέση

κινητοποίησης: Όταν, μετά τη φάση της αβεβαιότητας, οι απόπειρες για επίτευξη επαφής με το σκάφος έχουν αποτύχει και οι έρευνες που στράφηκαν προς άλλες κατάλληλες κατευθύνσεις αποδείχθηκαν ανεπιτυχείς ή όταν έχουν ληφθεί πληροφορίες που δείχνουν ότι η λειτουργική ικανότητα ενός σκάφους εξασθενεί αλλ' όχι σε έκταση που να είναι πιθανή μια κατάσταση κινδύνου. Τέλος, υπάρχει η πιθανότητα το περιστατικό να καταλήξει σε φάση κινδύνου: Όταν λαμβάνονται θετικές πληροφορίες ότι ένα σκάφος ή ένα άτομο βρίσκεται σε σοβαρό και επικείμενο κίνδυνο και έχουν ανάγκη άμεσης βοήθειας ή όταν, μετά τη φάση κινητοποίησης, οι περαιτέρω ανεπιτυχείς προσπάθειες για την επίτευξη επαφής με το σκάφος και οι περισσότεροι εκτεταμένες ανεπιτυχείς έρευνες υπογραμμίζουν την πιθανότητα ότι το σκάφος βρίσκεται σε κίνδυνο ή όταν λαμβάνονται πληροφορίες που δείχνουν ότι η λειτουργική ικανότητα ενός σκάφους εξασθενεί σε τέτοιο βαθμό ώστε να είναι πιθανή μια κατάσταση κινδύνου. [Νόμος 1844/1989 (ΦΕΚ 100 τ. Α' 25-04-1989), παρ. 5.2, σελ. 3205]

⁷⁰ Felicity G. Attard, (2020), p. 62.

⁷¹ Felicity G. Attard, (2020), p. 63.

⁷² Distress phase". A situation wherein there is a reasonable certainty that a vessel or a person is threatened by grave and imminent danger and requires immediate assistance. Στο πλαίσιο της Σύμβασης SAR (Annex, 1.3.13), it can be anticipated that a wooden, overloaded, and leaky vessel together with evidence generated by thermal imaging showing signs of bodies beyond the deck, indicates a reasonably foreseeable threat to human life which will qualify as distress. This is important to reconcile as identifying what is 'distress' remains pivotal at the policy as well as the operational level. (A. Papachristodoulou, (12-04-2023), Halfway Through 2023: A Year of Unparalleled, Avoidable Migrant Tragedies at Sea, EJIL:Talk!, Blog of the European Journal of International Law. Διαθέσιμο στο: <https://www.ejiltalk.org/the-croton-migrant-shipwreck-a-cat-and-mouse-blame-game-and-the-role-of-technologies-at-external-borders/> (Τελευταία πρόσβαση 01-11-2024).

επί του ορισμού έχει υιοθετήσει η Ελληνική Ακτοφυλακή⁷³ ενώ «the International Law Commission (ILC)» σημείωσε ότι μια κατάσταση αγωνίας μπορεί να περιλαμβάνει το πολύ μια κατάσταση σοβαρού κινδύνου, αλλά όχι απαραίτητα μια κατάσταση που θέτει σε κίνδυνο την ίδια την ύπαρξη των ενδιαφερομένων προσώπων. Έτσι, μπορεί να υποστηριχθεί ότι στο πλαίσιο της διάσωσης, μπορεί να προκύψει μια κατάσταση κινδύνου ακόμη και αν ο κίνδυνος για το σκάφος ή τα άτομα δεν είναι οξύς.⁷⁴ Επίσης «The US-Mexican General Claims Commission» ανέφερε ότι μπορεί να προκύψει κατάσταση κινδύνου ακόμη και αν το σκάφος δεν «χτυπηθεί στα βράχια», πράγμα που σημαίνει ότι ο κίνδυνος για το σκάφος ή το άτομο μπορεί να μην είναι οξύς, αλλά εξακολουθεί να πληροί τις προϋποθέσεις ως αξίωση δυστυχία. Περαιτέρω διευκρινίσεις έχουν δοθεί από «the Parliamentary Committee of the Council of Europe (PACE)», η οποία δημοσίευσε έκθεση το 2012 στην οποία καθορίζονται δείκτες που προσδιορίζουν την έννοια του κινδύνου. Μεταξύ αυτών ήταν: α) πόσο γεμάτο είναι ένα σκάφος; β) πόσο μεγάλη είναι η απόσταση από την ακτή και γ) πόσα άτομα στο πλοίο παρουσίασαν σαφή σημάδια κινδύνου.⁷⁵ Τους δείκτες αυτούς του εμπλούτισε η ΕΕ με τον Κανονισμό (ΕΚ) 656/2014 άρθρο 9 παρ. 2 (στ) που θα αναλύσουμε παρακάτω.

Τέλος, είναι γεγονός ότι τα περιστατικά SAR που προκύπτουν από τις παράτυπες θαλάσσιες μεταναστευτικές ροές γίνονται αντιληπτά από τις υπηρεσίες SAR συνήθως όταν βρίσκονται σε φάση κινητοποίησης ή κινδύνου. Αυτό συμβαίνει διότι οι παράτυποι μετανάστες μεταφέρουν την τελευταία στιγμή στις κρατικές υπηρεσίες συγκεχυμένες πληροφορίες περί μηχανικής βλάβης του σκάφους που επιβαίνουν αλλά όχι στο βαθμό που είναι πιθανή μια κατάσταση κινδύνου, ή μεταφέρουν πληροφορίες ότι ένα σκάφος ή κάποιο/α άτομο/α βρίσκονται σε κίνδυνο και χρειάζονται άμεσα βοήθεια. Αποτέλεσμα αυτού είναι να απομένει πολύ λίγος χρόνος για την κινητοποίηση και ανταπόκριση των υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης.

3.1.2 Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Η Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια στη Θάλασσα «International Convention for the Safety of Life at Sea – SOLAS» υιοθετήθηκε από τη διεθνή κοινότητα πριν τη

⁷³ Felicity G. Attard, (2020), p. 65.

⁷⁴ Felicity G. Attard, (2020), p. 62.

⁷⁵ A. Papachristodoulou, (21-06-2023), The Crotone Migrant Shipwreck: A Cat-and-Mouse Blame Game and the Role of Technologies at External Borders, EJIL:Talk!, Blog of the European Journal of International Law.

Σύμβαση SAR και έθετε τους κανόνες ώστε να υπάρχει περισσότερη ασφάλεια, με την έννοια του «Safety», στη θάλασσα. Αν και δεν ρυθμίζει θέματα έρευνας και διάσωσης είναι πολύ σημαντική διότι λειτουργεί προληπτικά στην ύπαρξη ατυχημάτων – ναυαγίων στη θάλασσα. Η Σύμβαση SOLAS στις διαδοχικές της μορφές θεωρείται γενικά ως η σημαντικότερη από όλες τις διεθνείς συνθήκες που αφορούν την ασφάλεια των εμπορικών πλοίων. Η πρώτη έκδοση εγκρίθηκε το 1914, λόγω του ναυαγίου του Τιτανικού, ενώ ακολούθησαν και άλλες εκδόσεις με τις σημαντικότερες να είναι αυτή του 1960 και του 1974. Η Σύμβαση του 1974 έχει επικαιροποιηθεί και τροποποιηθεί σε πολλές περιπτώσεις, ισχύει έως σήμερα και αναφέρεται μερικές φορές ως SOLAS, 1974, όπως τροποποιήθηκε.⁷⁶

Η παρούσα Σύμβαση εφαρμόζεται σε πλοία που δικαιούνται να φέρουν τη σημαία των κρατών που είναι συμβαλλόμενα κράτη ενώ υπάρχουν και εξαιρέσεις κάποιων τύπων πλοίων.⁷⁷ Η SOLAS παρόλο που αφορά την ασφάλεια των πλοίων ως προς τον εξοπλισμό, την κατασκευή, τα πιστοποιητικά των πλοίων κλπ, περιλαμβάνει και την ανάληψη ευθύνης από τα συμβαλλόμενα κράτη επί της έρευνας και διάσωσης. Συγκεκριμένα στον Κανονισμό 15 Υπηρεσίες Έρευνας και Διάσωσης αναφέρεται ότι: «Κάθε συμβαλλόμενο κράτος αναλαμβάνει να διασφαλίσει ότι γίνονται οι απαραίτητες ρυθμίσεις για την επιτήρηση ακτών και για τη διάσωση ατόμων που βρίσκονται σε κίνδυνο στη θάλασσα γύρω από τις ακτές του. Οι ρυθμίσεις αυτές θα πρέπει να περιλαμβάνουν τη δημιουργία, λειτουργία και συντήρηση τέτοιων εγκαταστάσεων θαλάσσιας ασφάλειας που κρίνονται εφικτές και απαραίτητες λαμβάνοντας υπόψιν την πυκνότητα της θαλάσσιας κυκλοφορίας και τους κινδύνους ναυσιπλοΐας και θα πρέπει, στο μέτρο του δυνατού, να παρέχουν επαρκή μέσα για τον εντοπισμό και τη διάσωση προσώπων. (β) Κάθε συμβαλλόμενο κράτος αναλαμβάνει να καταστήσει διαθέσιμες πληροφορίες σχετικά με τις υπάρχουσες εγκαταστάσεις διάσωσης του και τα σχέδια του με τις αλλαγές σε αυτά, εάν υπάρχουν».⁷⁸ Το 2000 ο σχετικός Κανονισμός τροποποιήθηκε με τον Κανονισμό 7 αλλά παρέμεινε στο ίδιο πνεύμα περί διασφάλισης των απαραίτητων ρυθμίσεων για τις επικοινωνίες κινδύνου, τον συντονισμό στην

⁷⁶ International Maritime Organization, International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), (1974). Διαθέσιμο στο: [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\).-1974.aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS).-1974.aspx) (Τελευταία πρόσβαση 20-08-2024).

⁷⁷ Εξαιρέσεις: (i) Ships of war and troopships, (ii) Cargo ships of less than 500 tons gross tonnage, (iii) Ships not propelled by mechanical means, (iv) Wooden ships of primitive build, (v) Pleasure yachts not engaged in trade, (vi) Fishing vessels. [SOLAS, (1974), Chapter I. General Provisions, Part A. Applications, Definitions, etc, Article II & Regulation 3 Exceptions, pp. 279 & 284].

⁷⁸ SOLAS, (1974), Chapter V. Safety and Navigation, Regulation 15 Search and Rescue, p. 416.

περιοχή ευθύνης των κρατών και τη διάσωση ατόμων που βρίσκονται σε κίνδυνο στη θάλασσα.⁷⁹

Τέλος να αναφερθεί ότι, όπως αρκετές Διεθνείς Συμβάσεις δύναται να αναθεωρηθούν ή να τροποποιηθούν έτσι και οι Συμβάσεις SOLAS και SAR το 2004 στην 78^η σύνοδο της Maritime Safety Committee «MSC» τροποποιήθηκαν. Αναγνωρίζοντας την ανάγκη αντιμετώπισης της μεταχείρισης των ατόμων που διασώθηκαν στη θάλασσα, η MSC 78 υιοθέτησε τις κατευθυντήριες γραμμές για τη μεταχείριση των ατόμων που διασώθηκαν στη θάλασσα.⁸⁰ Το Resolution MSC.167(78), Annex 34, που υιοθετήθηκε στις 20 May 2004 βοηθούσε να διασφαλιστεί ότι: α) Στους επιζώντες περιστατικών κινδύνου παρέχεται βοήθεια ανεξάρτητα από την εθνικότητα ή το καθεστώς ή τις συνθήκες στις οποίες βρίσκονται. β) Πλοία, τα οποία έχουν ανασύρει άτομα που βρίσκονται σε κίνδυνο στη θάλασσα, μπορούν να παραδώσουν τους επιζώντες σε ασφαλές μέρος και γ) Οι επιζώντες, ανεξαρτήτως εθνικότητας ή καθεστώτος, συμπεριλαμβανομένων των μεταναστών χωρίς έγγραφα, των αιτούντων άσυλο και των προσφύγων και των λαθρεπιβατών, τυγχάνουν μεταχείρισης, ενόσω βρίσκονται στο πλοίο, με τον τρόπο που ορίζεται στις σχετικές πράξεις του IMO και σύμφωνα με σχετικές διεθνείς συμφωνίες και μακροχρόνια ανθρωπιστική βοήθεια ναυτικές παραδόσεις.⁸¹

3.1.3 Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΩΝ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΕΘΝΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

Μία από τις σημαντικότερες διεθνής συμβάσεις είναι η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας «United Nations Convention on the

⁷⁹ Τροποποίηση: 1. Κάθε συμβαλλόμενο κράτος αναλαμβάνει να διασφαλίσει ότι γίνονται οι απαραίτητες ρυθμίσεις για τις επικοινωνίες κινδύνου και τον συντονισμό στην περιοχή ευθύνης του και για τη διάσωση ατόμων που βρίσκονται σε κίνδυνο στη θάλασσα γύρω από τις ακτές του. Οι ρυθμίσεις αυτές περιλαμβάνουν την εγκατάσταση, λειτουργία και συντήρηση εγκαταστάσεων έρευνας και διάσωσης που κρίνονται εφικτές και απαραίτητες, λαμβάνοντας υπόψη την πυκνότητα της θαλάσσιας κυκλοφορίας και τους κινδύνους ναυσιπλοΐας και, στο μέτρο του δυνατού, παρέχουν επαρκή μέσα εντοπισμού και διάσωση προσώπων σε κίνδυνο. 2. Κάθε συμβαλλόμενο κράτος αναλαμβάνει να καταστήσει διαθέσιμες πληροφορίες στον Οργανισμό σχετικά με τις υπάρχουσες εγκαταστάσεις έρευνας και διάσωσης και τα σχέδια για αλλαγές σε αυτά, εάν υπάρχουν. 3. Τα επιβατηγά πλοία για τα οποία ισχύει το κεφάλαιο I, πρέπει να διαθέτουν σχέδιο συνεργασίας με τις κατάλληλες υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης. Το σχέδιο θα αναπτυχθεί σε συνεργασία μεταξύ του πλοίου, της εταιρείας, όπως ορίζεται στον κανονισμό IX/1 και των υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης. Το σχέδιο περιλαμβάνει προβλέψεις για περιοδικές ασκήσεις που πρέπει να αναλαμβάνονται για τον έλεγχο της αποτελεσματικότητάς του. Το σχέδιο θα αναπτυχθεί με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές που αναπτύσσει ο Οργανισμός. [Resolution MSC.99(73), (2000), Regulation 7, pp. 120 – 121].

⁸⁰ International Maritime Organization, SAR Convention, IAMSAR Manual. Διαθέσιμο στο: <https://www.imo.org/en/ourwork/safety/pages/sarconvention.aspx> (Τελευταία πρόσβαση 20-08-2024).

⁸¹ Resolution MSC.167(78), Annex 34, (2004), p.3.

Law of the Sea (1982) – UNCLOS». Η UNCLOS έχει υιοθετηθεί σήμερα από 170 κράτη⁸² και ρυθμίζει θέματα που άπτονται κυρίως των οριοθετήσεων των θαλασσίων συνόρων των παράκτιων και νησιωτικών κρατών, των δικαιωμάτων τους και των υποχρεώσεων τους. Πάρα ταύτα, τα κράτη δεν παρέλειψαν να αναφερθούν στο θέμα της έρευνας και διάσωσης. Συγκεκριμένα στο άρθρο 98 παρ. 2 αναφέρεται: «Κάθε παράκτιο Κράτος πρέπει να μεριμνά για την ίδρυση, λειτουργία και συντήρηση επαρκούς και αποτελεσματικής υπηρεσίας έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα και, όπου το απαιτούν οι περιστάσεις, να συνεργάζεται με τα γειτονικά κράτη για τον σκοπό αυτό στο πλαίσιο περιφερειακών διευθετήσεων».⁸³ Η αναφορά αυτή είναι ιδιαίτερος σημαντική διότι υπενθυμίζει την ευθύνη των παράκτιων κρατών για την έρευνα και διάσωσης στην περιοχή αρμοδιότητάς τους.

3.2 ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Η πολιτική της ΕΕ στον τομέα των εξωτερικών συνόρων της Ένωσης έχει ως στόχο την αποτελεσματική εποπτεία της διέλευσης των εξωτερικών συνόρων μέσω και της επιτήρησης των συνόρων. Η επιτήρηση των συνόρων αποβλέπει μεταξύ των άλλων στην αποτροπή της παράνομης διέλευσης των συνόρων συμβάλλοντας στην προστασία και διάσωση ανθρωπίνων ζώων.⁸⁴ Για τον αποτελεσματικότερο εντοπισμό, πρόληψη και καταπολέμηση της παράνομης μετανάστευσης και του διασυνοριακού εγκλήματος και τη συμβολή στη διασφάλιση της προστασίας και της διάσωσης της ζωής μεταναστών η ΕΕ έχει συστήσει τον Οργανισμό για το ευρωπαϊκό σύστημα επιτήρησης των συνόρων (EUROSUR). Ο Οργανισμός ασχολείται με την ανταλλαγή πληροφοριών και τη συνεργασία μεταξύ των Κ-Μ και του Οργανισμού με στόχο την ενίσχυση της επίγνωσης της κατάστασης και της βελτίωσης της ικανότητας ανταπόκρισης στα εξωτερικά σύνορα των Κ-Μ της Ένωσης.⁸⁵

Με τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 656/2014 και το άρθρο 9 «Περιστατικά έρευνας και διάσωσης», η ΕΕ έθεσε το νομικό πλαίσιο για τον τομέα της έρευνας και διάσωσης

⁸² Oceans & Law of the Sea United Nations, Chronological lists of ratifications of, accessions and successions to the Convention and the related Agreements. Διαθέσιμο στο: https://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm

⁸³ Νόμος 2321/1995 (ΦΕΚ 136 τ. 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, άρθρο 98, παρ. 2.

⁸⁴ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 656/2014, (15-05-2014), L. 189, σελ. 93.

⁸⁵ Άρθρο 1, Κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1052/2013, (22-10-2013), L 295, σελ. 14. Διαθέσιμο στο: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:295:0011:0026:EL:PDF> (Τελευταία πρόσβαση 17-10-2024).

των Κ-Μ της. Το νομικό αυτό πλαίσιο υποχρέωνε τα Κ – Μ να παρέχουν βοήθεια σε κάθε πρόσωπο και σκάφος που κινδυνεύει και έδινε κατευθύνσεις σχετικά με τις φάσεις κινδύνου επεξηγώντας με αρκετή σαφήνεια τις πληροφορίες που πρέπει να λαμβάνονται υπόψιν για τον χαρακτηρισμό ενός περιστατικού ως φάση κινδύνου.⁸⁶

Επιπρόσθετα, σύμφωνα με τον Κανονισμό και το πλαίσιο της έρευνας και διάσωσης, στόχος του αρμόδιου κέντρου συντονισμού διάσωσης είναι να μεταφερθούν οι επιβαίνοντες του πλωτού μέσου που διατρέχει τον κίνδυνο, σε «ασφαλή τόπο». Ασφαλής τόπος είναι ο χώρος στον οποίο θεωρείται ότι οι επιχειρήσεις διάσωσης έχουν

⁸⁶ 1. Τα κράτη μέλη τηρούν την υποχρέωσή τους να παρέχουν βοήθεια σε κάθε σκάφος ή πρόσωπο σε κατάσταση κινδύνου στη θάλασσα και κατά τη διάρκεια θαλάσσιας επιχείρησης και εξασφαλίζουν ότι οι συμμετέχουσες μονάδες τους τηρούν την υποχρέωση αυτή σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο και με σεβασμό των θεμελιωδών δικαιωμάτων. Το πράττουν δε ανεξαρτήτως της ιθαγένειας ή του καθεστώτος του προσώπου αυτού ή των συνθηκών υπό τις οποίες βρίσκεται το πρόσωπο αυτό.

2. Το επιχειρησιακό σχέδιο για περιστατικά έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα, περιέχει, τουλάχιστον τις ακόλουθες διατάξεις: α) Όταν, κατά τη διάρκεια θαλάσσιας επιχείρησης, οι συμμετέχουσες μονάδες έχουν λόγους να πιστεύουν ότι αντιμετωπίζουν φάση αβεβαιότητας, συναγερμού ή κινδύνου για σκάφος ή κάποιον εκ των επιβαινόντων σε αυτό, τότε διαβιβάζουν ταχέως κάθε διαθέσιμη πληροφορία στο κέντρο συντονισμού διάσωσης το οποίο είναι αρμόδιο για την περιοχή έρευνας και διάσωσης. β) Ένα σκάφος ή οι επιβαίνοντες σε αυτό θεωρούνται ότι βρίσκονται σε φάση αβεβαιότητας ιδίως: i) όταν ένα πρόσωπο αναφερθεί ως αγνοούμενο ή ένα σκάφος παρουσιάζει καθυστέρηση, ή ii) όταν πρόσωπο ή σκάφος δεν έχει διαβιβάσει αναμενόμενη αναφορά θέσεως ή ασφαλείας. γ) Ένα σκάφος ή οι επιβαίνοντες σε αυτό θεωρούνται ότι βρίσκονται σε φάση συναγερμού ιδίως: i) όταν, ύστερα από κατάσταση αβεβαιότητας, έχουν αποτύχει οι προσπάθειες επικοινωνίας με πρόσωπο ή σκάφος και δεν ευδοχώθηκαν οι αναζητήσεις προς άλλες κατάλληλες πηγές, ή ii) όταν έχουν ληφθεί πληροφορίες που υποδηλώνουν ότι η λειτουργική αποτελεσματικότητα του σκάφους έχει υποστεί πλήγμα, αλλά όχι σε βαθμό που να είναι πιθανή η κατάσταση κινδύνου. δ) Ένα σκάφος ή οι επιβαίνοντες σε αυτό θεωρούνται ότι βρίσκονται σε φάση κινδύνου ιδίως: i) όταν λαμβάνονται θετικές πληροφορίες ότι πρόσωπο ή σκάφος είναι σε κίνδυνο και χρειάζεται άμεση βοήθεια, ή ii) όταν, μετά τη φάση συναγερμού, ακολουθούν περαιτέρω αποτυχημένες προσπάθειες επικοινωνίας με πρόσωπο ή σκάφος και ευρύτερες ανεπιτυχείς έρευνες δηλώνουν την πιθανότητα να υφίσταται κατάσταση κινδύνου, ή iii) όταν λαμβάνονται πληροφορίες που υποδεικνύουν ότι η λειτουργική αποτελεσματικότητα του σκάφους έχει υποστεί πλήγμα σε βαθμό που να είναι πιθανή η κατάσταση κινδύνου. ε) Οι συμμετέχουσες μονάδες, προκειμένου να εξετάσουν εάν το σκάφος είναι σε φάση αβεβαιότητας, συναγερμού ή κινδύνου, λαμβάνουν υπόψη και διαβιβάζουν όλες τις σχετικές πληροφορίες και παρατηρήσεις στο αρμόδιο κέντρο συντονισμού διάσωσης, περιλαμβανομένων και πληροφοριών σχετικά με: i) την ύπαρξη αιτήματος συνδρομής, μολοντί το αίτημα δεν αποτελεί τον μοναδικό παράγοντα απόφασης ότι υφίσταται κατάσταση κινδύνου, ii) το αξιόπλοο του σκάφους και την πιθανότητα το σκάφος να μη φθάσει στον τελικό του προορισμό, iii) τον αριθμό των επιβαινόντων σε συνάρτηση με τον τύπο και την κατάσταση του σκάφους, iv) την ύπαρξη επαρκών εφοδίων όπως καυσίμων, νερού και τροφίμων μέχρι να φθάσει το πλοίο στην ξηρά, v) την ύπαρξη καταρτισμένου πληρώματος και πλοιάρχου, vi) την ύπαρξη και το δυναμικό του εξοπλισμού ασφαλείας, πλοήγησης και επικοινωνίας, vii) την παρουσία επιβαινόντων που χρήζουν επείγουσας ιατρικής φροντίδας, viii) την παρουσία αποβιωσάντων επί του σκάφους, ix) την ύπαρξη εγκύων γυναικών ή παιδιών επί του σκάφους, x) τις καιρικές συνθήκες και την κατάσταση της θάλασσας, συμπεριλαμβανομένων των σχετικών προβλέψεων. στ) Εν αναμονή οδηγιών από το κέντρο συντονισμού διάσωσης, οι συμμετέχουσες μονάδες λαμβάνουν όλα τα δέοντα μέτρα για να εγγυηθούν την ασφάλεια των εν λόγω προσώπων. ζ) Όταν ένα σκάφος θεωρείται ότι βρίσκεται σε κατάσταση αβεβαιότητας, συναγερμού ή κινδύνου, αλλά οι επιβαίνοντες αρνούνται να δεχθούν συνδρομή, η συμμετέχουσα μονάδα ενημερώνει σχετικά το αρμόδιο κέντρο συντονισμού διάσωσης και ακολουθεί τις οδηγίες του. Η συμμετέχουσα μονάδα εξασφαλίζει να εκπληρώνει το καθήκον επιμέλειας παρακολουθώντας το σκάφος και λαμβάνοντας κάθε μέτρο που κρίνεται απαραίτητο για την ασφάλεια των σχετικών προσώπων, απέχοντας συγχρόνως από κάθε ενέργεια που θα μπορούσε να επιδεινώσει την κατάσταση ή να αυξήσει την πιθανότητα πρόκλησης σωματικής βλάβης ή απώλειας ζωής. [Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 656/2014, (15-05-2014), L. 189, σελ. 103 – 105].

περατωθεί και ότι η ζωή των επιζώντων δεν απειλείται, όπου οι βασικές ανθρώπινες ανάγκες τους μπορούν να ικανοποιούνται και από τον οποίο μπορούν να γίνουν διευθετήσεις για τη μεταφορά τους στον επόμενο ή τον τελικό τους προορισμό, λαμβάνοντας υπόψη την προστασία των θεμελιωδών δικαιωμάτων τους σύμφωνα με την αρχή της μη επαναπροώθησης.⁸⁷ Τέλος, ο Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 656/2014 είναι ιδιαίτερος σημαντικός διότι έδωσε πιο σαφείς κατευθυντήριες οδηγίες στα Κ-Μ για το επιχειρησιακό σχέδιο έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα κάτι που οι άλλες διεθνείς συμβάσεις περιέγραφαν πολύ γενικά.

3.3 ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Το ελληνικό πλαίσιο έρευνας και διάσωσης πλαισιώνεται από τις διεθνείς συμβάσεις, Σύμβαση SAR, SOLAS και UNCLOS, το ευρωπαϊκό πλαίσιο ως Κ-Μ της ΕΕ, καθώς και τα σχετικά ελληνικά νομοθετήματα. Η Ελλάδα αποτελεί συμβαλλόμενο μέρος στις προαναφερθείσες διεθνείς συμβάσεις όπου με αντίστοιχα νομοθετήματα τις επικύρωσε και τις ενσωμάτωσε στο νομικό της πλαίσιο. Ειδικότερα, με το Νόμο 1844/1989 (ΦΕΚ 100 τ. Α' /25-04-1989) η Ελλάδα επικύρωσε τη Σύμβαση SAR, με το Νομοθετικό Διάταγμα 4258/1962 (ΦΕΚ 183 τ. Α' /12-11-1962) επικύρωσε τη SOLAS και με το Νόμο 2321/1995 (ΦΕΚ 136 τ. Α' /23-6-1995) ενσωμάτωσε τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας και τη Συμφωνία που αφορά την εφαρμογή του μέρους XI της Σύμβασης.

Ο Νόμος 1844/1989 «Κύρωση σύμβασης για τη ναυτική έρευνα και διάσωση και άλλες διατάξεις», αποτελεί το βασικό νομοθετικό κείμενο σχετικό με το πλαίσιο της ναυτικής έρευνας και διάσωσης στην Ελλάδα. Ο Νόμος περιέχει μεταξύ των άλλων, το πρωτότυπο κείμενο της Σύμβασης SAR, την επίσημη μετάφραση αυτής στην ελληνική γλώσσα, το όριο της περιοχής ευθύνης και τις αρμόδιες αρχές του ελληνικού κράτους σε περιστατικά έρευνας και διάσωσης.⁸⁸ Το ελληνικό πλαίσιο συμπληρώνεται με τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ) που κυρώθηκε με το ΝΔ 187/1973 το οποίο στο άρθρο 195 επιβάλλει στις αρμόδιες αρχές να παρέχουν βοήθεια

⁸⁷ Άρθρο 2 παρ. 12, Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 656/2014, (15-05-2014), L. 189, σελ. 98.

⁸⁸ Νόμος 1844/1989 (ΦΕΚ 100 τ Α' /25-04-1989), άρθρα 1 – 2 και 4 – 5.

σε πλοίο και ναυαγό που κινδυνεύει.⁸⁹ Το ίδιο ισχύει και για τα ξένα πλοία που ναυαγούν ή κινδυνεύουν.⁹⁰

3.4 ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ/ΚΥΒΕΡΝΗΤΩΝ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΩΝ ΜΗ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΦΟΡΕΩΝ

Πολλές φορές συμμετέχουν στην έρευνα και διάσωση· ιδιώτες, μη κρατική φορείς και μη κυβερνητικές οργανώσεις. Η βοήθεια τους είναι πολύ σημαντική και κάποιες φορές καθοριστική για τη διάσωση ανθρώπινων ζώων στη θάλασσα. Δεν είναι λίγα τα συμβάντα πλοίων που βυθίζονται ή βρίσκονται σε κίνδυνο στην ανοιχτή θάλασσα και οι πρώτοι που λαμβάνουν το σήμα κινδύνου, οπτικό ή ακουστικό, είναι παραπλέοντα μη κρατικά σκάφη και τα οποία προστρέχουν να παράσχουν βοήθεια. Οι τρέχουσες νομικές υποχρεώσεις που επιβάλλονται στη ναυτιλία δεν είχαν ποτέ σκοπό τη διάσωση μεγάλου αριθμού μεταναστών και προσφύγων. Αλλά η παροχή βοήθειας σε οποιοδήποτε άτομο που βρίσκεται σε κίνδυνο στη θάλασσα είναι μια σαφής νομική απαίτηση βάσει του διεθνούς ναυτικού δικαίου, το οποίο επίσης βασίζεται σταθερά σε μια βαθιά ριζωμένη ηθική υποχρέωση την οποία η ναυτιλία αποδεχόταν πάντα χωρίς αμφιβολία.⁹¹

Η υποχρέωση των ιδιωτών να προσφέρουν βοήθεια σε περίπτωση που κάποιο πλοίο ή ναυαγός βρίσκεται σε κίνδυνο αναφέρεται σε διεθνείς συμβάσεις. Η πρώτη σχετική αναφορά υπήρξε το 1910 στην International Convention for the unification of certain rules of law with regard to Assistance and Salvage at Sea, όπου στο άρθρο 11 αναφέρεται: *«Every master is bound, so far as lie can do so without serious danger to his vessel, her crew and her passengers, to render assistance to everybody, even though*

⁸⁹ ΝΔ 187 (ΦΕΚ.261, τ.Α'/03-10-73), άρθρο 195 περί Βοήθεια εις ναυαγήσαντα ή κινδυνεύοντα ελληνικά πλοία, παρ.1.: «Αι Λιμενικαί Αρχαί, λαμβάνουσαι γνώσιν ότι πλοίον εναυάγησεν ή ευρίσκεται εν κινδύνω εν τη περιφερεία αυτών, επιλαμβάνονται αμελλητί της παροχής εις αυτό βοηθείας προς διάσωσιν των επιβαινόντων». παρ. 6. «Το Υπουργείον λαβόν γνώσιν ότι πλοίον εναυάγησεν ή ευρίσκεται εν κινδύνω, συντονίζει και κατευθύνει τας υπό της οικείας Λιμενικής Αρχής, αναληφθείσας ως άνω ενεργείας προς διάσωσιν των επιβαινόντων, παρέχει δε αυτή άσαν δυνατήν συνδρομήν».

⁹⁰ ΝΔ 187 (ΦΕΚ.261, τ.Α'/03-10-73), άρθρο 196 περί Βοήθεια εις ναυαγήσαντα ή κινδυνεύοντα ξένα πλοία.

⁹¹ International Chamber of Shipping, Large Scale Rescue Operations at Sea, Second Edition 2015, p.3. Διαθέσιμο στο: <https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Facilitation/Documents/large-scale-rescue-at-sea.pdf> (Τελευταία πρόσβαση 15-09-2024).

an enemy, found at sea in danger of being lost».⁹² Επιπρόσθετα, υπάρχουν αναφορές στη SOLAS που σύμφωνα με τον Κανονισμό 10 Σήματα Κινδύνου: Υποχρεώσεις και Διαδικασίες αναφέρεται ότι: «(α) Ο πλοίαρχος ενός πλοίου στη θάλασσα, όταν λάβει σήμα από οποιαδήποτε πηγή ότι ένα πλοίο ή αεροσκάφος ή σκάφος επιβίωσης βρίσκεται σε κίνδυνο, είναι υποχρεωμένος να προχωρήσει με όλη την ταχύτητα στη βοήθεια των ατόμων που βρίσκονται σε κίνδυνο ενημερώνοντας εάν δύναται να το κάνει. Εάν αδυνατεί ή, σε ειδικές περιστάσεις, θεωρεί παράλογο ή περιττό να προχωρήσει στη βοήθειά τους, πρέπει να καταχωρήσει στο ημερολόγιο τον λόγο για τον οποίο δεν προσέφερε βοήθεια στα άτομα που βρίσκονται σε κίνδυνο. (β) Ο πλοίαρχος ενός πλοίου που βρίσκεται σε κίνδυνο, μετά από συνεννόηση, στο μέτρο του δυνατού, με τους πλοιάρχους των πλοίων που ανταποκρίνονται στην έκκλησή του για βοήθεια, έχει το δικαίωμα να ζητήσει ένα ή περισσότερα από αυτά τα πλοία που τα θεωρεί ότι είναι σε καλύτερη θέση να του παράσχουν βοήθεια και είναι καθήκον του πλοιάρχου ή των πλοιάρχων του πλοίου ή των πλοίων στα οποία έχει ζητηθεί να παράσχουν βοήθεια, να συμμορφωθούν και να προχωρούν με όλη την ταχύτητα προς την βοήθεια σε άτομα που βρίσκονται σε κίνδυνο.⁹³ Στο ίδιο πνεύμα κινείται και η τροποποίηση αυτού του Κανονισμού που επήλθε το 2000.⁹⁴

Η κύρια διάταξη της Σύμβαση SAR που ρυθμίζει το καθήκον των πλοιάρχων/κυβερνητών βρίσκεται στο Κεφάλαιο 2, παρ. 2.1.10 όπου αναφέρει: «*Τα Μέρη θα εξασφαλίσουν την παροχή βοήθειας σε κάθε άτομο που βρίσκεται σε κίνδυνο στη θάλασσα. Αυτό θα το πράττουν άσχετα από την εθνικότητα ή την κατάσταση του*

⁹² International Convention for the unification of certain rules of law with regard to Assistance and Salvage at Sea, (1910), article 11, p. 67. Διαθέσιμη στο: <https://treaties.fcdo.gov.uk/awweb/pdfopener?md=1&did=63899> (Τελευταία πρόσβαση 15-09-2024).

⁹³ SOLAS, (1974), Chapter V. Safety and Navigation, Regulation 10 Distress Messages – Obligations and Procedures, pp. 414-415.

⁹⁴ Resolution MSC.99(73), (2000), Regulation 33, p. 143. Regulation 33 Distress Messages: Obligations and Procedures: «*1 The master of a ship at sea which is in a position to be able to provide assistance on receiving a signal from any source that persons are in distress at sea, is bound to proceed with all speed to their assistance, if possible informing them or the search and rescue service that the ship is doing so. If the ship receiving the distress alert is unable or, in the special circumstances of the case, considers it unreasonable or unnecessary to proceed to their assistance, the master must enter in the log-book the reason for failing to proceed to the assistance of the persons in distress, taking into account the recommendation of the Organization, to inform the appropriate search and rescue service accordingly. 2 The master of a ship in distress or the search and rescue service concerned, after consultation, so far as may be possible, with the masters of ships which answer the distress alert, has the right to requisition one or more of those ships as the master of the ship in distress or the search and rescue service considers best able to render assistance, and it shall be the duty of the master or masters of the ship or ships requisitioned to comply with the requisition by continuing to proceed with all speed to the assistance of persons in distress*».

ατόμου αυτού ή των περιστάσεων στις οποίες το άτομο αυτό βρέθηκε».⁹⁵ Βέβαια, εδώ να ειπωθεί ότι η Σύμβαση SAR δεν απευθύνεται απευθείας στον πλοίαρχο όταν ρυθμίζει την υποχρέωση παροχής βοήθειας, αλλά γενικότερα τα κράτη μέλη.⁹⁶

Επίσης, και η UNCLOS αναφέρει στο άρθρο 98 την υποχρέωση του πλοίαρχου να παρέχει βοήθεια σε πλοίο ή άνθρωπο που κινδυνεύει στη θάλασσα, ως εξής: «1.Κάθε Κράτος πρέπει να απαιτεί από τον πλοίαρχο οποιουδήποτε πλοίου που φέρει τη σημαία του, εφόσον μπορεί να πράξει αυτό χωρίς να εκθέσει σε σοβαρό κίνδυνο το πλοίο, το πλήρωμα ή τους επιβάτες. (α) να παρέχει βοήθεια σε οποιοδήποτε πρόσωπο που είναι στη θάλασσα και κινδυνεύει να πνιγεί. (β) να πλέει με όσο το δυνατόν μεγαλύτερη ταχύτητα για τη διάσωση ατόμων που βρίσκονται σε κίνδυνο, εφόσον ήθελε πληροφορηθεί ότι αυτοί χρειάζονται βοήθεια και εφόσον η παροχή τέτοιας βοήθειας μπορεί λογικά να αναμένεται απ' αυτόν. (γ) σε περίπτωση σύγκρουσης, να παρέχει βοήθεια στο άλλο πλοίο, στο πλήρωμα του και στους επιβάτες του και, αν είναι δυνατό, να πληροφορεί το άλλο πλοίο για το όνομα του δικού του πλοίου, το λιμάνι νηολόγησής του καθώς και το πλησιέστερο λιμάνι στο οποίο θα προσεγγίσει αυτό».⁹⁷ Όπως αντιλαμβάνεται κανείς η διατύπωση του άρθρου 98 ως προς το καθήκον παροχής βοήθειας είναι πολύ γενική και αόριστη. Για παράδειγμα παραλείπει να διευκρινίσει τι είδους πράξη συνιστά παροχή βοήθειας. Όσον αφορά τα σκάφη των μεταναστών βοήθεια μπορεί να περιλαμβάνει οτιδήποτε, από την παροχή βοηθημάτων ναυσιπλοΐας, προμηθειών, φαρμάκων ή καυσίμων σε σκάφος μεταναστών έως τη συνοδεία του μεταναστευτικού σκάφους για ένα μέρος του ταξιδιού του.⁹⁸ Επίσης, μπορεί να υπάρξουν περιπτώσεις όπου το καθήκον παροχής βοήθειας δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί επειδή οι ίδιοι οι μετανάστες αρνούνται τη βοήθεια. Δεν είναι σαφές σύμφωνα με τη σύμβαση εάν σε τέτοιες περιπτώσεις το καθήκον θα τερματιστεί ή εάν είναι απαραίτητο το πλοίο διάσωσης να παραμείνει κοντά σε αυτό το σκάφος που κινδυνεύει και να βοηθήσει μόνο εάν ζητηθεί.⁹⁹ Επιπρόσθετα, σύμφωνα με το άρθρο 98 παρ. 1 α το καθήκον του πλοίαρχου να παρέχει βοήθεια υπάρχει στο βαθμό που μπορεί να το πράξει χωρίς σοβαρό κίνδυνο για το πλοίο, το πλήρωμα ή τους επιβάτες. Ωστόσο, η Σύμβαση δεν προσδιορίζει το μέτρο για τον προσδιορισμό της σοβαρότητας

⁹⁵ Νόμος 1844/1989 (ΦΕΚ 100 τ. Α' /25-04-1989), παρ. 2.1.10, σελ. 3203.

⁹⁶ Felicity G. Attard, (2020), p. 61.

⁹⁷ Νόμος 2321/1995 (ΦΕΚ 136 τ. Α' /23-6-1995), άρθρο 98, παρ. 1.

⁹⁸ Felicity G. Attard, (2020), p. 44. «On the other hand, it may be argued that the language was intentionally left in general terms, as it allows the shipmaster broader discretion, which enables him to take the most appropriate action according to the circumstances of each case».

⁹⁹ Felicity G. Attard, (2020), p. 48.

του κινδύνου για το σκάφος, το πλήρωμα ή τους επιβάτες του.¹⁰⁰ Τέλος, είναι σημαντικό να ειπωθεί ότι η UNCLOS στο άρθρο 98 παρ. 1 σιωπά σχετικά με το τι αναμένεται από τον πλοίαρχο σε περιπτώσεις που δεν μπορεί να παράσχει βοήθεια.¹⁰¹ Συνοψίζοντας επί του διεθνούς νομικού πλαισίου της παροχής βοήθειας σε άτομο ή πλοίο που κινδυνεύει, μπορεί να ειπωθεί ότι το διεθνές νομικό πλαίσιο υποχρεώνει τους πλοιάρχους/κυβερνήτες να παρέχουν βοήθεια αλλά υπό προϋποθέσεις και βάση της κρίσης τους περί ασφάλειας του δικού τους πλοίου.

Εστιάζοντας, στο ελληνικό νομικό πλαίσιο περί καθήκοντος παροχής βοήθειας σε πλοίο ή άνθρωπο που κινδυνεύει στη θάλασσα υπάρχουν διάφορα νομοθετήματα που αναφέρονται στο ζήτημα όπως ο ΚΔΝΔ στο άρθρο 120 παρ. α,¹⁰² το άρθρο 134 παρ. β¹⁰³ και το άρθρο 227.¹⁰⁴ Στο ελληνικό πλαίσιο εντάσσεται και το άρθρο 307 Παράλειψη λύτρωσης από κίνδυνο ζωής του Ποινικού Κώδικα το οποίο αναφέρει: *«Όποιος με πρόθεση παραλείπει να σώσει άλλον από κίνδυνο ζωής αν και μπορεί να το πράξει χωρίς κίνδυνο της δικής του ζωής ή υγείας, τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι ενός έτους»*.¹⁰⁵

Ένα ακόμη νομοθέτημα ο Στρατιωτικός Ποινικός Κώδικας (ΣΠΚ) που εμπίπτουν τα στελέχη της ελληνικής ακτοφυλακής και των στρατιωτικών σωμάτων αναφέρει ότι τα στελέχη αυτά είναι υποχρεωμένα να χρησιμοποιούν κάθε μέσο που έχουν στη διάθεσή τους για τη διάσωση πλοίου από την καταστροφή – ναυάγιο.¹⁰⁶ Ομοίως, σύμφωνα με το άρθρο 122 Παράλειψη παροχής βοήθειας του ΣΠΚ, ο

¹⁰⁰ Felicity G. Attard, (2020), p. 45.

¹⁰¹ Felicity G. Attard, (2020), p. 48.

¹⁰² «Ο πλοίαρχος παρέχει πάσαν δυνατήν βοήθειαν εις πλοία ή αεροσκάφη ή πρόσωπα κινδυνεύοντα εν θαλάσση, εφ' όσον δεν δημιουργείται σοβαρός κίνδυνος δια το πλοίον ή τους επιβαίνοντας» [Ν.Δ. 187 (ΦΕΚ.261, τ. Α' /03-10-73) άρθρο 120 περί Αρωγή εις κινδυνεύοντας εν θαλάσση].

¹⁰³ Εν περιπτώσει ναυαγίου τα μέλη του πληρώματος, καλούμενα υπό του πλοιάρχου ή της αρμοδίας Αρχής, υποχρεούνται εις άμεσον παροχήν αρωγής προς τους ναυαγήσαντας και περισυλλογήν των ναυαγημάτων, μεθ' ο οδηγούνται υπό του πλοιάρχου ενώπιον της πλησιεστέρας Λιμενικής ή Προξενικής αρχής δια την διενέργειαν προανακρίσεως. [Ν.Δ. 187 (ΦΕΚ 261, τ. Α' /03-10-73), άρθρο 134 περί Παράλειψης βοήθειας εις κινδυνεύοντα πρόσωπα].

¹⁰⁴ Πλοίαρχος, μη παρέχων βοήθειαν εις πρόσωπον κινδυνεύον εν θαλάσση, καίπερ δυνάμενος να πράξη τούτο άνευ κινδύνου του πλοίου, του πληρώματος ή των επιβατών, τιμωρείται διά φυλακίσεως τουλάχιστον τριών μηνών και χρηματικής ποινής [Ν.Δ. 187 (ΦΕΚ 261, τ. Α' /03-10-73), άρθρο 227 περί Καθήκοντα πληρώματος εν περιπτώσει ναυαγίου].

¹⁰⁵ Νόμος 4619/2019, (ΦΕΚ 95/Α/11-6-2019), Κύρωση του Ποινικού Κώδικα. Διαθέσιμο στο: <https://www.ministryofjustice.gr/wp-content/uploads/2019/10/%CE%A0%CE%BF%CE%B9%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CF%8C%CF%82-%CE%9A%CF%8E%CE%B4%CE%B9%CE%BA%CE%B1%CF%82.pdf>

¹⁰⁶ Νόμος 2287 (ΦΕΚ 20 τ. Α' /01-02-1995), Στρατιωτικός Ποινικός Κώδικας, άρθρο 114: Κυβερνήτης, ο οποίος σε περίπτωση πυρκαγιάς, προσάραξης σύγκρουσης ή ναυαγίου από αμέλεια δεν χρησιμοποιεί κάθε μέσο που έχει στη διάθεσή του για τη διάσωση του πλοίου από την καταστροφή, τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι τριών ετών, αν η πράξη δεν τιμωρείται βαρύτερα με άλλη διάταξη.

κυβερνήτης πλοίου, παραλείπει να παράσχει βοήθεια σε οποιοδήποτε πλοίο που βρίσκεται σε κίνδυνο, τιμωρείται με κάθειρξη μέχρι δέκα ετών.¹⁰⁷

3.5 ΑΣΑΦΕΙΕΣ ΝΟΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ

Όπως είδαμε η διεθνής κοινότητα αλλά και η Ελλάδα έχουν διαμορφώσει ένα νομικό πλαίσιο για την παροχή βοήθειας και την έρευνα και διάσωση σε άτομα ή πλοία που κινδυνεύουν στη θάλασσα. Αυτό το πλαίσιο περιέχει κάποιες ασάφειες που αφορούν τη δράση των συμβαλλόμενων κρατών αλλά και τους πλοιάρχους/κυβερνήτες. Για παράδειγμα μία ασάφεια προκύπτει κατά το χαρακτηρισμό ενός περιστατικού σε κατάσταση κινδύνου. Σύμφωνα με τη Σύμβαση SAR κεφάλαιο 5 παρ. 5.2, κατάσταση κινδύνου υπάρχει όταν λαμβάνονται θετικές πληροφορίες ότι ένα σκάφος ή ένα άτομο βρίσκεται σε σοβαρό και επικείμενο κίνδυνο και έχουν ανάγκη άμεσης βοήθειας. Ποιος όμως θεωρείται σοβαρός και επικείμενος κίνδυνος; Ο ευρωπαϊκός Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 656/2014 δίνει μία πιο σαφή ερμηνεία αλλά δε παύει να παραμένει η ασάφεια. Σύμφωνα με το άρθρο 9στ του Κανονισμού οι συμμετέχουσες μονάδες προκειμένου να εξετάσουν εάν το σκάφος είναι σε φάση αβεβαιότητας, συναγερμού ή κινδύνου, λαμβάνουν υπόψη κάποιες πληροφορίες και παρατηρήσεις. Οι παρατηρήσεις αυτές όμως μπορεί να ερμηνευθούν διαφορετικά όπως για παράδειγμα το αξιόπλοο του σκάφους και η πιθανότητα του σκάφους να μη φθάσει στον τελικό του προορισμό. Κάποιος ενδέχεται να το χαρακτηρίσει αξιόπλοο κάποιος άλλος όχι. Θεωρώ ότι σε κίνδυνο βρίσκεται ένα πρόσωπο όταν πέσει στη θάλασσα και ένα σκάφος όταν ανατραπεί. Η φάση του κινδύνου πρέπει να λάβει αυτό τον ορισμό ώστε τα παράκτια κράτη να μην βρίσκονται στο δίλημμα του συναγερμού ή του κινδύνου.

Ασάφεια επίσης υπάρχει και στον καθορισμό κατάλληλων μονάδων SAR σε κάποιο περιστατικό. Σύμφωνα με τη Σύμβαση SAR κεφάλαιο 5 παρ. 5.7.4.4, τα συμβαλλόμενα κράτη θα πρέπει να καθορίσουν κατάλληλες μονάδες για την επίτευξη διάσωσης όταν εντοπιστεί το αντικείμενο της έρευνας. Ποιες όμως είναι οι κατάλληλες μονάδες – επιχειρησιακά μέσα; Ποιος είναι ο αριθμός και ποιες οι ικανότητες αυτών; Επιπρόσθετα σύμφωνα με τη Σύμβαση SAR κεφάλαιο 2 παρ. 2.1.9 οι υπεύθυνες αρχές

¹⁰⁷ Πλήρες άρθρο: Αρχηγός, κυβερνήτης πλοίου ή αεροσκάφους ή χειριστής αεροσκάφους, ο οποίος χωρίς εύλογη αιτία ή αντίθετη διαταγή, παραλείπει να παράσχει βοήθεια σε στρατιωτικό τμήμα ή σε οποιοδήποτε αεροσκάφος ή πλοίο που βρίσκεται σε κίνδυνο, τιμωρείται με κάθειρξη μέχρι δέκα ετών.

θα λάβουν άμεσα μέτρα για να παράσχουν την καταλληλότερη διαθέσιμη βοήθεια. Πως όμως κρίνεται η καταλληλότερη βοήθεια; Επίσης, σύμφωνα με το άρθρο 98 παρ. 2 της UNCLOS κάθε παράκτιο κράτος πρέπει να μεριμνά για την ίδρυση, λειτουργία και συντήρηση επαρκούς και αποτελεσματικής υπηρεσίας έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα. Τι κρίνει την επάρκεια και την αποτελεσματικότητα αυτής; Για παράδειγμα η διάσωση δέκα ναυαγών παράτυπων μεταναστών και ο θάνατος πέντε στο ίδιο περιστατικό SAR πως κρίνεται; Σύμφωνα με την Συμβουλευτική Γνώμη του Διεθνούς Δικαστηρίου για το Δίκαιο της Θάλασσας τα συμβαλλόμενα κράτη της UNCLOS οφείλουν να επιδείξουν τη δέουσα επιμέλεια «due diligence» ως προς τις υποχρεώσεις της Σύμβασης. Το περιεχόμενο των υποχρεώσεων δέουσας επιμέλειας δεν είναι εύκολο να περιγράψει διότι είναι μια μεταβλητή έννοια. Μπορεί να αλλάξει με την πάροδο του χρόνου καθώς τα μέτρα που θεωρούνται επαρκώς επιμελή σε μια ορισμένη στιγμή μπορούν να μην γίνουν αρκετά επιμελή στο μέλλον. Το άρθρο 153, παρ. 4, της UNCLOS ορίζει ότι η υποχρέωση του συμβαλλόμενου κράτους σύμφωνα με το άρθρο 139 της Σύμβαση συνεπάγεται με τη «λήψη όλων των απαραίτητων μέτρων για τη διασφάλιση» της συμμόρφωσης. Με το Παράρτημα ΙΙΙ, άρθρο 4, παράγραφος 4, της Σύμβασης καθιστά σαφές ότι η «ευθύνη διασφάλισης» των συμβαλλόμενων κρατών ισχύει «εντός του νομικού τους συστήματος». Έτσι για να διασφαλιστεί το περιεχόμενο των υποχρεώσεων δέουσας επιμέλειας απαιτείται το συμβαλλόμενο κράτος να θεσπίσει «νόμους και κανονισμούς» και να λάβει «διοικητικά μέτρα εύλογα κατάλληλα για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης από πρόσωπα υπό τη δικαιοδοσία του». Ο κύριος σκοπός αυτών των διατάξεων είναι να εξαιρέσει τα συμβαλλόμενα κράτη που έλαβε ορισμένα μέτρα από την ευθύνη.¹⁰⁸ Συσχετίζοντας την έννοια της δέουσας επιμέλειας με το άρθρο 98 της UNCLOS θεωρώ ότι η Ελλάδα εκπληρώνει την υποχρέωση αυτή δεδομένου ότι έχει θεσπίσει νομοθετήματα περί παροχής βοήθειας σε άτομο ή πλοίο που κινδυνεύει και διαθέτει κρατικό μηχανισμό SAR με κατάλληλο εκπαιδευμένο προσωπικό και επιχειρησιακά μέσα που θα δούμε παρακάτω.

Μία τρίτη ασάφεια ανακύπτει στο πλαίσιο της βοήθειας. Τι περιλαμβάνει η βοήθεια; Ποιες ενέργειες βοήθειας κατοχυρώνουν ότι έχει ολοκληρωθεί η υποχρέωση του πλοιάρχου/κυβερνήτη που έχει προστρέχει για παροχή βοήθειας σε σκάφος που

¹⁰⁸ Responsibilities and Obligations of States with respect to Activities in the Area, Case No. 17, Advisory Opinion of 1 February 2011, *ITLOS Reports 2011*, p.10, par. 117 – 119, p. 43. Διαθέσιμο στο: https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_17/17_adv_op_010211_en.pdf

κινδυνεύει; Σύμφωνα με το άρθρο 98 παρ. 1α της UNCLOS κάθε κράτος πρέπει να απαιτεί από τον πλοίαρχο οποιουδήποτε πλοίου που φέρει τη σημαία του, εφόσον μπορεί να πράξει αυτό χωρίς να εκθέσει σε σοβαρό κίνδυνο το πλοίο, το πλήρωμα ή τους επιβάτες: να παρέχει βοήθεια σε οποιοδήποτε πρόσωπο που είναι στη θάλασσα και κινδυνεύει να πνιγεί. Βλέπουμε ότι στην UNCLOS δεν διευκρινίζεται τι θεωρείται βοήθεια. Για παράδειγμα η παροχή τροφής και νερού εμπίπτει στην παροχή βοήθειας αλλά, αρκεί μόνον αυτό; Επίσης βλέπουμε ότι στο άρθρο αναφέρεται ότι ο πλοίαρχος παρέχει βοήθεια χωρίς να εκτεθεί σε κίνδυνο το πλοίο, το πλήρωμα ή οι επιβαίνοντες¹⁰⁹. Γνώμη μου είναι ότι η παροχή βοήθειας σε ναυαγό ή σκάφος που ανετράπη θα πρέπει να λογίζεται η ρίψη ατομικών σωσιβίων και σωστικών λέμβων όπως και η ανάσυρση των ναυαγών.

Τέλος, ασάφεια υπάρχει και κατά την άρνηση βοήθειας από μεριάς των ατόμων που βρίσκονται σε φάση συναγερμού ή κινδύνου. Σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 656/2014, άρθρο 9 όταν ένα σκάφος θεωρείται ότι βρίσκεται σε κατάσταση αβεβαιότητας, συναγερμού ή κινδύνου, αλλά οι επιβαίνοντες αρνούνται να δεχθούν συνδρομή, η συμμετέχουσα μονάδα εξακολουθεί να εκπληρώνει το καθήκον επιμέλειας παρακολουθώντας το σκάφος και λαμβάνοντας κάθε μέτρο που κρίνεται απαραίτητο για την ασφάλεια των σχετικών προσώπων, απέχοντας συγχρόνως από κάθε ενέργεια που θα μπορούσε να επιδεινώσει την κατάσταση ή να αυξήσει την πιθανότητα πρόκλησης σωματικής βλάβης ή απώλειας ζωής. Ποια είναι όμως τα μέτρα που κρίνεται απαραίτητο για την ασφάλεια των προσώπων και ποιες ενέργειες θα μπορούσαν να επιδεινώσουν την κατάσταση;

Συνοψίζοντας, στο κεφάλαιο αυτό είδαμε ότι το νομικό πλαίσιο, διεθνές, ευρωπαϊκό και εγχώριο, περί αρωγής σε άτομα ή πλοία που κινδυνεύουν στις ελληνικές θάλασσες υποχρεώνει τους πλοίαρχους/κυβερνήτες να ανταποκριθούν και να παρέχουν βοήθεια υπό την προϋπόθεση όμως ότι δεν απειλείται η ασφάλεια του πλοίου τους. Δηλαδή, οι πλοίαρχοι θα πρέπει να αξιολογούν τα περιστατικά και να λαμβάνουν την απόφασή τους κατά περίπτωση και στο μέτρο του δυνατού. Όσον αφορά τις αρμόδιες ελληνικές αρχές το νομικό πλαίσιο τις υποχρεώνει να παρέχουν βοήθεια και να χρησιμοποιούν όλα τα απαραίτητα μέσα που διαθέτουν προς επίτευξη αυτού του σκοπού. Τα μέσα και το ανθρώπινου δυναμικού που εργάζεται προς το σκοπό αυτό αναλύονται στο κεφάλαιο που ακολουθεί.

¹⁰⁹ Όμοια αναφορά υπάρχει και στο άρθρο 120 παρ. α του ΚΑΝΔ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 : ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ & ΔΙΑΣΩΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Όπως είδαμε στο προηγούμενο κεφάλαιο η Ελλάδα είναι υποχρεωμένη βάση του νομικού πλαισίου να παρέχει βοήθεια σε άτομα και πλοία που βρίσκονται σε κίνδυνο. Οι δυνατότητες παροχής βοήθειας, η ταχύτητα και η αποτελεσματικότητα εξαρτώνται αρκετές φορές από τα μέσα και το σχεδιασμό που διαθέτει η αρμόδια χώρα. Στο παρόν κεφάλαιο θα αναφερθούμε στις ελληνικές αρχές που επωμίζονται το δύσκολο έργο της έρευνας και διάσωσης, θα αναδείξουμε την μεγάλη σε έκταση περιοχή έρευνας και διάσωσης, τα μέσα που διαθέτει καθώς και το σχέδιο που εφαρμόζουν κατά τη διάρκεια των περιστατικών. Βέβαια παρόλο που μπορεί να υπάρχουν τα μέσα, το προσωπικό και τα σχέδια έρευνας και διάσωσης υπάρχουν παράγοντες όπως η δυνατότητες ανθρώπινης επιβίωσης στη θάλασσα που επηρεάζουν δυσμενώς την αποτελεσματικότητα των επιχειρήσεων. Σκοπός του κεφαλαίου είναι να αναδειχθεί το ελληνικό επιχειρησιακό πλαίσιο της έρευνας και διάσωσης, οι δυνατότητές του, ο τρόπος λειτουργίας του αλλά και να κατανοήσουμε ότι οι αρμόδιες αρχές δεν έχουν άπλετο χρόνο σε μία επιχείρηση έρευνας και διάσωσης σε κάποιες περιπτώσεις ο χρόνος είναι ανύπαρκτος.

4.1 ΑΡΜΟΔΙΕΣ ΑΡΧΕΣ

Σύμφωνα με τη Σύμβαση SAR τα κράτη πρέπει να διαθέτουν φορείς που είναι αρμόδιοι για τη ναυτική έρευνα και διάσωση στην επικράτειά τους. Στην Ελλάδα ο Νόμος 1844/1989 εξουσιοδότησε ως αρμόδιες αρχές για την έρευνα και διάσωση, τις υπηρεσίες του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (ΥΕΝ)¹¹⁰ με τις εμπλεκόμενες υπηρεσίες του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής (ΛΣ – ΕΛ.ΑΚΤ) και της Πολεμικής Αεροπορίας (ΠΑ). Τον συντονισμό των επιχειρήσεων SAR τον αναλαμβάνει το ΕΚΣΕΔ του ΥΝΑΝΠ με τα δύο Αρχηγεία να διαθέτουν πλωτά και εναέρια μέσα κατάλληλα εξοπλισμένα για έρευνα και διάσωση. Βέβαια, εφ' όσον απαιτηθεί μπορούν να συμμετάσχουν στις επιχειρήσεις και μέσα των Ενόπλων Δυνάμεων έπειτα από αίτημα του ΕΚΣΕΔ και με συντονισμό αυτού. Το ΕΚΣΕΔ είναι η κεντρική υπηρεσία που ασκεί τον επιχειρησιακό έλεγχο των πλωτών και εναέριων

¹¹⁰ Σημερινό Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (ΥΝΑΝΠ).

μέσων σε μία επιχείρηση έρευνας και διάσωσης¹¹¹ και υπάγεται στον Α΄ Κλάδο, Ασφάλειας και Αστυνόμευσης στη Διεύθυνση Επιχειρήσεων, στο Τμήμα Επιχειρήσεων Έρευνας – Διάσωσης του ΥΝΑΝΠ.¹¹² Το ΕΚΣΕΔ λειτουργεί βάσει του σχετικού Κανονισμού Οργάνωσης και Λειτουργίας¹¹³ ενώ το ΥΕΝ με ΥΑ¹¹⁴ ενέκρινε το Σχέδιο με τίτλο «Οδηγίες – διαδικασίες για αντιμετώπιση περιστατικών πλοίων που βρίσκονται σε κατάσταση ανάγκης ή κινδύνου» όπου στο Παράρτημα ΙΙ περιέχονται οι ενέργειες του ΕΚΣΕΔ για πλοία που ευρίσκονται σε κατάσταση ανάγκης ή κινδύνου. Επίσης, περιγράφεται ο πρωταρχικός σκοπός του ΕΚΣΕΔ που είναι να θέσει σε ετοιμότητα και συναγερμό τα κατάλληλα μέσα και να συντονίσει αποτελεσματικά τις επιχειρήσεις παροχής συνδρομής σε πλοία που βρίσκονται σε δυσχερή θέση¹¹⁵ και τις επιχειρήσεις διάσωσης για πλοία σε κίνδυνο.¹¹⁶ Επικουρικά του ΕΚΣΕΔ έχουν ιδρυθεί υποκέντρα διάσωσης που διαθέτουν κατάλληλα εξοπλισμένα πλωτά μέσα και δίκτυο εθελοντών ναυαγοσωστών. Τα υποκέντρα αποτελούν οι κατά τόπους Λιμενικές Αρχές οι οποίες, συνεργαζόμενες και κατευθυνόμενες από το ΕΚΣΕΔ, αποτελούν, σε τοπικό επίπεδο, τον αρμόδιο φορέα παροχής υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης.¹¹⁷ Τα υποκέντρα – Λιμενικές Αρχές εποπτεύονται από εννέα (09) Περιφερειακές Διοικήσεις¹¹⁸ που διαθέτουν τα δικά τους όρια αρμοδιότητας (βλέπε [Παράρτημα 13](#)).

¹¹¹ Νόμος 1844/1989 (ΦΕΚ 100 τ Α΄), άρθρα 4 – 6.

¹¹² Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος Ελληνικής Ακτοφυλακής, Κλάδοι Λ.Σ. – Ελλ. Ακτ., Κλάδος Α΄, Ασφάλειας και Αστυνόμευσης. Διαθέσιμο στο: <https://www.hcg.gr/el/organwsh/kladoi-ls-elakt/> (Τελευταία πρόσβαση 19-09-2024).

¹¹³ Υπουργική Απόφαση αριθμ.: 1432.52/93/26-07-93 (ΦΕΚ 647 τ Β΄). Διαθέσιμο στο: https://www.hcg.gr/documents/12/_%CE%92_647_1993.pdf

¹¹⁴ ΥΑ αριθ.: 2411.1/07/03/27-06-2003 (ΦΕΚ 850 τ Β΄).

¹¹⁵ Δυσχερή θέση: α) Ο Πλοίαρχος ή Κυβερνήτης, δηλώνει ότι υπάρχει πρόβλημα ασφάλειας στο πλοίο, πλην όμως όχι σε τέτοια έκταση που θα μπορούσε να εξελιχθεί σε κατάσταση κινδύνου. β) Εκδηλώνεται πρόβλημα υγείας του Πλοιάρχου ή του Κυβερνήτη χωρίς αυτό να επηρεάζει την ασφάλεια των επιβαινόντων, γ) Λαμβάνονται πληροφορίες που οδηγούν στο συμπέρασμα ότι η λειτουργική ικανότητα του πλοίου ή του σκάφους έχει μειωθεί, όχι όμως σε έκταση που να εξελιχθεί σε κατάσταση κινδύνου. δ) Εκδηλώνεται ή απειλείται πειρατεία στο πλοίο ή ένοπλη επίθεση. (Υ.Α. αριθ.: 2411.1/07/03/27-06-2003 (ΦΕΚ 850 τ Β΄), σελ. 11924. Διαθέσιμη στο: https://www.elinyae.gr/sites/default/files/2019-07/850b_03.1113307088773.pdf)

¹¹⁶ ΥΑ αριθ.: 2411.1/07/03/27-06-2003 (ΦΕΚ 850 τ Β΄), σελ. 11924 – 11925.

¹¹⁷ Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος Ελληνικής Ακτοφυλακής, Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας & Διάσωσης (Ε.Κ.Σ.Ε.Δ.). Διαθέσιμο στο: <https://www.hcg.gr/el/istoria-organosi/armodiotites/ereyna-kai-diaswsh/eksed-eniaio-kentro-syntonismoy-ereynas-diaswshs/> Τελευταία πρόσβαση 19-09-2024).

¹¹⁸ Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος Ελληνικής Ακτοφυλακής, Περιφερειακές Διοικήσεις Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ. Διαθέσιμο στο: <https://www.hcg.gr/el/organwsh/perifereiakes-dioikhseis-ls-elakt/> (Τελευταία πρόσβαση 19-09-2024).

4.2 Η ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΥΘΥΝΗΣ

Τα θεμέλια του ορίου της περιοχής ευθύνης έρευνας και διάσωσης (Search and Rescue Region – SRR) της Ελλάδας τέθηκαν στο πλαίσιο της Σύμβασης του Σικάγο με βάση τις περιφερειακές συμφωνίες αεροναυτιλίας όπου οριοθετήθηκαν οι τομείς ευθύνης κάθε Κ–Μ του, για τους σκοπούς ελέγχου του εναέριου χώρου (Flight Information Region – FIR). Το FIR Αθηνών, όπως αποκαλείται, οριοθετήθηκε στο πλαίσιο των ευρωπαϊκών περιφερειακών συναντήσεων αεροναυτιλίας το 1950, 1952 και 1958. Το FIR Αθηνών καλύπτει τον ελληνικό εθνικό εναέριο χώρο συν ορισμένες περιοχές του διεθνούς εναέριου χώρου δεδομένου ότι δεν αφορά θέματα κυριαρχίας αλλά θέματα δικαιοδοσίας.¹¹⁹ Με βάση το όριο του FIR Αθηνών η Ελλάδα προσδιόρισε το όριο της SRR. Το 1975 δήλωσε την περιοχή ευθύνης της για ναυτική έρευνα και διάσωση και στον Διακυβερνητικό Ναυτιλιακό Συμβουλευτικό Οργανισμό (IMCO),¹²⁰ η οποία ταυτίζονταν με την περιοχή του FIR Αθηνών. Επίσης, τόσο κατά την υπογραφή όσο και κατά την επικύρωση της Σύμβασης SAR, η Ελλάδα δήλωσε ότι η περιοχή ευθύνης της συμπίπτει με το FIR Αθηνών,¹²¹ δήλωση που συμπεριλήφθηκε και στο Ν. 1844/1989.¹²² Έτσι σύμφωνα με το άρθρο 2 του Ν. 1844/1989 η SRR της Ελλάδας καθορίζεται από τη Σύμβαση του Σικάγο για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία (1944)¹²³ και τα περιοχικά σχέδια του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας «International Civil Aviation Organization – ICAO» καθώς και τον Κανονισμό 15 του Κεφαλαίου V της SOLAS (1960). Η περιοχή αυτή ανακοινώθηκε στον IMO με το

¹¹⁹ Hellenic Republic, Ministry of Foreign Affairs, Athens FIR, Issues of Greek – Turkish Relations – Relevant Documents. Διαθέσιμο στο: <https://www.mfa.gr/en/issues-of-greek-turkish-relations/relevant-documents/athens-fir.html> (Τελευταία πρόσβαση 12-09-2024).

¹²⁰ Προγενέστερος Οργανισμός του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO).

¹²¹ SAR Convention, (1979), p. 185, Ακριβής δήλωση: Reservation made upon signature Greece. «As far as Greece is concerned, the search and rescue region referred to in paragraphs 2.1.4 and 2.1.5 of the Annex to the present Convention is the region within which Greece has already assumed the responsibility for search and rescue purposes, established in accordance with the relevant Chicago Convention on International Civil Aviation of 7 December 1944 and the regulation 15 of Chapter V of the International Convention for Safety of Life at Sea of 17 June 1960 (SOLAS 1960). Such region was notified to the InterGovernmental Maritime Consultative Organization by the document No. 44/7- 1-1975 of the Greek Ministry of Mercantile Marine and Greece has been continuously carrying out within its search and rescue operations».

¹²² Ελληνική Δημοκρατία, Υπουργείο Εξωτερικών, Έρευνα και Διάσωση, Ζητήματα Ελληνοτουρκικών Σχέσεων – Ειδικότερα Κείμενα. Διαθέσιμο στο: <https://www.mfa.gr/zitimata-ellinotourkikon-sheseon/eidikotera-keimena/erevna-kai-diasosi.html> (Τελευταία πρόσβαση 16-09-2024).

¹²³ Νόμος 211/1947 (ΦΕΚ 35 τ Α' 28-2-1947), Περί κυρώσεως της εν Σικάγο τη 7^η Δεκεμβρίου 1947 υπογραφείσης Συμβάσεως Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας. Διαθέσιμο στο: <https://www.e-nomothesia.gr/kat-aerodromia-aeroporia/nomos-211-1947-phkek-35-a-28-2-1947.html> (Τελευταία πρόσβαση 12-09-2024).

έγγραφο υπ' αριθμ.:44/7-1-1975 του YEN και σ' αυτή την περιοχή (βλέπε [Παράρτημα 14](#)) η Ελλάδα διενεργεί αδιαλείπτως επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης.¹²⁴

Σύμφωνα με το Κεφάλαιο 2 «Chapter 2. ORGANIZATION» της Σύμβασης SAR παρ. 2.1.4. «*Each search and rescue region shall be established by agreement among Parties concerned*» τα συνορεύοντα παράκτια κράτη οφείλουν να συνομολογούν επί του ορίου των SRR. Στο πλαίσιο αυτό, η Ελλάδα έχει υπογράψει συμφωνίες με συνορεύοντα κράτη για συνεργασία σε θέματα ναυτικής έρευνας και διάσωσης όπως με την Ιταλία (2000), τη Μάλτα (2008) και την Κύπρο (2014), στις οποίες ρητά ορίζεται ότι η εν λόγω ελληνική περιοχή ευθύνης συμπίπτει με το FIR Αθηνών. Αντίστοιχη συμφωνία δεν υπάρχει με την Τουρκία στην περιοχή του Αιγαίου Πελάγους και της Ανατολικής Μεσογείου. Αν και η Ελλάδα έχει ενημερώσει και δηλώσει περί του ορίου της SRR της από τη δεκαετία του 50'ανευ αντίρρησης της Τουρκίας, η τελευταία, το 1988 εξέδωσε τον Κανονισμό 1988/13559 (όπως αυτός τροποποιήθηκε από τον Κανονισμό 2001/3275), με τον οποίο όρισε ως SRR,¹²⁵ περιοχή που πέραν των FIRs Κωνσταντινούπολης και Άγκυρας, περιλαμβάνει τμήμα του FIR Αθηνών μέχρι το μέσον περίπου του Αιγαίου, εγκλωβίζοντας μεγάλο τμήμα της ελληνικής επικράτειας εντός τουρκικής περιοχής έρευνας και διάσωσης. Τον Οκτώβριο του 2020, η Τουρκία με τον Κανονισμό 3095/2020, ο οποίος αναφέρεται ρητά σε έρευνα και διάσωση για ατυχήματα τόσο θαλασσίων όσο και εναερίων μέσων, επέκτεινε την SRR της στη Μεσόγειο – εντός του FIR Αθηνών – προς δυσμάς μέχρι τον 26° Μεσημβρινό αγγίζοντας τα εξωτερικά χωρικά ύδατα των ανατολικών ακτών της Κρήτης, καταλαμβάνοντας έτι μεγαλύτερο τμήμα ελληνικής επικράτειας (π.χ. νησιά Κάσου και Καρπάθου) και ελληνικής περιοχής έρευνας και διάσωσης.¹²⁶ Τέλος, παρόλο που η Σύμβαση SRR στο Κεφάλαιο 3 αναφέρεται στη συνεργασία μεταξύ συνορευόντων κρατών¹²⁷ αυτό δε συμβαίνει στην εν λόγω περιοχή με ότι προβλήματα μπορεί να συνεπάγεται αυτό.

¹²⁴ Νόμος 1844/1989 (ΦΕΚ 100 τ Α' /25-04-1989), άρθρο 2.

¹²⁵ χωρίς να διευκρινίζει εάν πρόκειται για ναυτικά ή και για αεροπορικά ατυχήματα

¹²⁶ Ελληνική Δημοκρατία, Υπουργείο Εξωτερικών, Έρευνα και Διάσωση, Ζητήματα Ελληνοτουρκικών Σχέσεων – Ειδικότερα Κείμενα. Διαθέσιμο στο: <https://www.mfa.gr/zitimata-ellinotourkikon-sheseon/eidikotera-keimena/erevna-kai-diasosi.html> (Τελευταία πρόσβαση 16-09-2024).

¹²⁷ Σύμβαση SAR, (1979), σελ. 3203: «3.1.1 Τα Μέρη συντονίζουν τους Οργανισμούς τους έρευνας και διάσωσης και θα πρέπει, όταν είναι αναγκαίο, να συντονίζουν τις επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης με τις ανάλογες επιχειρήσεις των γειτονικών Κρατών».

4.3 ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΚΑΙ ΜΕΣΑ

Το ΛΣ – ΕΛ.ΑΚΤ. είναι ένοπλο σώμα ασφαλείας, στρατιωτικά οργανωμένο με το ένστολο προσωπικό του να φέρει την ιδιότητα του στρατιωτικού και να υπάγεται στις διατάξεις του ΣΠΚ. Το προσωπικό που απασχολούνταν στις τάξεις του, το 2020 ανέρχονταν σε 7.370 στελέχη¹²⁸ εκ των οποίων τα στελέχη των πλωτών και εναερίων μέσων συμμετέχουν ενεργά στον τομέα της έρευνας και διάσωσης καθώς και στην αποτροπή της παράτυπης διέλευσης των συνόρων.

Ο στόλος του ΛΣ – ΕΛ.ΑΚΤ. αποτελείται από σύνολο πλοίων-σκαφών διαφόρων κατηγοριών: α) περιπολικά πλοία ανοιχτής θαλάσσης (άνω των 45m), β) περιπολικά πλοία (άνω των 28m), γ) παράκτια ταχέα περιπολικά σκάφη (άνω των 24m, άνω των 16m και άνω των 13m), δ) ταχύπλοα περιπολικά σκάφη, ε) ναυαγοσωστικά, πλοία πολλαπλής χρήσης (άνω των 25m), στ) φουσκωτοί λέμβοι ειδικού σκοπού (βλέπε [Παράρτημα 15](#)). Αποστολή των πλωτών μέσων μεταξύ των άλλων είναι: α) η παροχή βοήθειας, σε κινδυνεύοντα στη θάλασσα άτομα, πλοία, πλοίαρια, λέμβους ή άλλα θαλάσσια μέσα και αεροσκάφη, σύμφωνα με τους κανόνες της ναυτικής τέχνης και εμπειρίας και των σχετικών εγχειριδίων και κανονισμών έρευνας και διάσωσης, λαμβανομένων πάντοτε υπόψη των επικρατουσών καιρικών συνθηκών και β) η αντιμετώπιση της προσφυγικής κρίσης, ιδιαίτερα στο Ανατολικό Αιγαίο.¹²⁹

Τα εναέρια επιχειρησιακά μέσα απαρτίζονται από αεροπλάνα μονοκινητήρια και δικινητήρια και ελικόπτερα (βλέπε [Παράρτημα 16](#))¹³⁰ εκ των οποίων σήμερα είναι ενεργά τα δύο μονοκινητήρια και δύο δικινητήρια αεροπλάνα καθώς και τα τέσσερα ελικόπτερα. Τα εναέρια μέσα συμμετέχουν ενεργά τόσο σε εθνικό όσο και σε ευρωπαϊκό πλαίσιο¹³¹ στην έρευνα και εντοπισμό αγνοουμένων στη θάλασσα καθώς και στην επιτήρηση στον εντοπισμό και την αποτροπή των παράτυπα εισερχόμενων ατόμων στον ελληνικό θαλάσσιο χώρο.

Τέλος, σημαντικό έργο στον τομέα της έρευνας και διάσωσης επιτελείται από την ΠΑ η οποία διαθέτει εναέρια μέσα κυρίως ελικόπτερα για το σκοπό αυτό (βλέπε

¹²⁸ Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος Ελληνικής Ακτοφυλακής, Ανθρώπινο Δυναμικό. Διαθέσιμο στο: <https://www.hcg.gr/el/istoria-organosi/an8rwpino-dynamiko/> (Τελευταία πρόσβαση 01-10-2024).

¹²⁹ Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος Ελληνικής Ακτοφυλακής, Πλωτά Μέσα ΛΣ – ΕΛ ΑΚΤ Διαθέσιμο στο: <https://www.hcg.gr/el/istoria-organosi/epixeirhsiaka-mesa/plwta-mesa/> (Τελευταία πρόσβαση 01-10-2024).

¹³⁰ Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος Ελληνικής Ακτοφυλακής, Εναέρια Μέσα ΛΣ – ΕΛ.ΑΚΤ. Διαθέσιμο στο: <https://www.hcg.gr/el/istoria-organosi/epixeirhsiaka-mesa/enaeria-mesa/> (Τελευταία πρόσβαση 01-10-2024).

¹³¹ μέσω της επιχείρησης «Poseidon»

Παράρτημα 16). Το Super Puma έχει τη δυνατότητα να μεταφέρει 19 επιβάτες/ναυαγούς ή εναλλακτικά 10 ασθενείς εκ των οποίων τα 4 άτομα αποτελούν το πλήρωμα (2 χειριστές, 1 μηχανικός και 1 διασώστης)¹³² ενώ το Agusta Bell δύναται να επιβαίνουν 5 άτομα με διαμόρφωση Αεροναυαγοσωστικού απ' τα οποία τα 4 άτομα αποτελούν το πλήρωμα (2 χειριστές, 1 μηχανικός και 1 διασώστης) ή 9 άτομα σε κανονική διαμόρφωση με τα 3 άτομα να αποτελούν το πλήρωμα (2 χειριστές και 1 μηχανικός).¹³³ Το πλήρωμα των ελικοπτέρων Super Puma απαρτίζεται από στελέχη της ΠΑ και του ΛΣ – ΕΛ.ΑΚΤ. και των Agusta Bell μόνον από της ΠΑ. Για την ταχύτερη ανταπόκριση των ελικοπτέρων στα περιστατικά που ανακύπτουν, τα ελικόπτερα σταθμεύουν σε διασπορά ώστε να καλύπτεται όλη η SRR. Έτσι υπάρχουν ελικόπτερα στη Ρόδο, στη Λήμνος, στη Χίο, στη Σύρο, στην Καλαμάτα, στο Άκτιο, στην Ελευσίνα στο Βόλο κλπ.

4.4 ΣΧΕΔΙΟ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω όλες οι Λιμενικές Αρχές της χώρας αποτελούν παράκτιους σταθμούς έρευνας και διάσωσης και έχουν αποστολή την παροχή βοήθειας για τη διάσωση κινδυνεύοντων προσώπων, πλοίων ή αεροσκαφών στη θάλασσα υπό τον συντονισμό του ΕΚΣΕΔ.¹³⁴ Σύμφωνα με τη Σύμβαση SAR¹³⁵ αλλά και την αριθμ. πρωτ: 1431.5/93/20-12-1993 Διαταγή κ. ΥΕΝ (ΕΑΝ - 10) κάθε Λιμενική Αρχή οφείλει να εκπονεί και να τηρεί επικαιροποιημένο Τοπικό Σχέδιο Αντιμετώπισης Ναυτικών Ατυχημάτων ανάλογα με τις ιδιαιτερότητες της περιοχής δικαιοδοσίας της.¹³⁶ Στο πλαίσιο αυτού υπάρχει το μνημόνιο με τίτλο Τοπικό Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης για Περιστατικά Έρευνας και Διάσωσης, το οποίο αποτελείται από τρία Κεφάλαια. Στο Κεφάλαιο 1 αναλύεται το σχέδιο δράσης της εκάστοτε Λιμενικής Αρχής σε περιπτώσεις ναυτικών ατυχημάτων λαμβάνοντας υπόψιν το ευρύ πλαίσιο των πόρων που μπορούν να συνδράμουν σε περιστατικά SAR όπως ομάδα αντιμετώπισης περιστατικού SAR λιμενικής αρχής, λιμενικές εγκαταστάσεις, εθελοντές,

¹³² Πολεμική Αεροπορία, Οπλοστάσιο, AS 332 A2 Super Puma, Περιγραφή. Διαθέσιμο στο: <https://www.haf.gr/arsenal/as-332c1-super-puma/> (Τελευταία πρόσβαση 27-10-2024).

¹³³ Πολεμική Αεροπορία, οπλοστάσιο, AB-205. Διαθέσιμο στο: <https://www.haf.gr/arsenal/ab-205/> (Τελευταία πρόσβαση 27-10-2024).

¹³⁴ Εγχειρίδιο Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας (ΕΑΝ - 10), σελ 23.

¹³⁵ Σύμβαση SAR, (1979), παρ. 4.2, σελ. 3204.

¹³⁶ Διαταγή ΥΕΝΑΠ/Κλάδος Ναυτιλιακής Πολιτικής/Διεύθυνση Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας, αριθμ. πρωτ.: 3222.07/01/08/04-02-2008, σελ. 1.

ναυαγосώστες, δύτες, ρυμουλκά λιμένος, καταδυτικά κέντρα, χώροι συγκέντρωσης ναυαγών, νοσοκομεία, αεροδρόμια, φορείς τοπικής αυτοδιοίκησης κλπ. Στο Κεφάλαιο 2 περιέχονται στοιχεία αναφορικά με περιοχές ασφαλούς προσγειώσεως πλοίων/σκαφών που βρίσκονται σε κατάσταση κινδύνου όπως στίγμα, απόσπασμα ναυτικού χάρτη ή ψηφιακές φωτογραφίες της περιοχής κλπ. Στο Κεφάλαιο 3 περιέχεται το Σχέδιο Αντιμετώπισης Πτώσης Αεροσκάφους και Ελικοπτέρου καθώς και Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης Αεροδρομίου της περιοχής αν υπάρχει¹³⁷

Οι ενέργειες των Λιμενικών Αρχών για διάσωση κινδυνεύοντων προσώπων, πλοίων ή αεροσκαφών στη θάλασσα περιγράφονται στο EAN-10. Επειδή η φύση των κινδύνων στη θάλασσα ή το είδος του ναυτικού ατυχήματος κάθε φορά ποικίλλει, οι ενέργειες των αρμοδίων Λιμενικών Αρχών δεν είναι δυνατόν να τυποποιηθούν όλες. Ενδεικτικά μερικές βασικές ενέργειες είναι: α) Η διασταύρωση της πληροφορίας από διαφορές πηγές. β) Η ταχεία συλλογή των απαραίτητων στοιχείων για τη σύνταξη της αρχικής αναφοράς. γ) Η επιδίωξη επικοινωνίας με τον πλοίαρχο/κυβερνήτη του κινδυνεύοντος σκάφους και τήρηση συνεχούς επαφής. δ) Η κινητοποίηση άμεσα του προσωπικού και των διαθέσιμων μέσων της υπηρεσίας. ε) Η αναφορά αμέσως του συμβάντος στο ΕΚΣΕΔ. στ) Η αποστολή χωρίς καθυστέρηση πλωτού σκάφους ΛΣ με ανάλογη δύναμη και εξοπλισμό στο σημείο του συμβάντος, ζ) Η συνδρομή αεροπορικών μέσων. η) Η κινητοποίηση, ανάλογα με τη σοβαρότητα του συμβάντος, των ορμούντων πλοίων (ρυμουλκά, ναυαγοσωστικά, αλιευτικά, κλπ), των εθελοντών, των ναυαγοσωστών. θ) Η ενημέρωση τοπικών αρχών και υπηρεσιών (Στρατιωτικών Μονάδων, Αστυνομίας, Πυροσβεστικής, Αυτοδιοικητικών Αρχών, ΕΚΑΒ, Νοσοκομείων, Εισαγγελικών Αρχών).¹³⁸ Η σημασία των Λιμενικών Αρχών και του Τοπικού Σχεδίου Έκτακτης Ανάγκης για Περιστατικά Έρευνας και Διάσωσης είναι ιδιαίτερος μεγάλη. Οι Λιμενικές Αρχές βρίσκονται στην πρώτη γραμμή του τομέα SAR με τα στελέχη και τα επιχειρησιακά τους μέσα να προσεγγίζουν πρώτα τα περιστατικά και τα Σχέδια αυτά να είναι κρίσιμα για την άμεση κινητοποίηση όλων των εμπλεκομένων.

Παρά το γεγονός ότι η Ελλάδα διαθέτει ένα πλήρως οργανωμένο και εξοπλισμένο φορέα έρευνας και διάσωσης η αποτελεσματικότητά του εξαρτάται και από άλλους παράγοντες όπως είναι η επιβίωση ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα.

¹³⁷ Αρίθμ. πρωτ.: 3222.07/01/08/04-02-2008, Διαταγή ΥΕΝΑΝΠ/Κλάδος Ναυτιλιακής Πολιτικής/ΔΑΝ σελ. 2.

¹³⁸ EAN - 10, Μέρος IV, παρ. 3, σελ. 24 – 26.

4.5 ΕΠΙΒΙΩΣΗ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Όλες οι μεταναστευτικές οδοί χερσαίες και θαλάσσιες εγκυμονούν κινδύνους για αυτούς που προσπαθούν να τις διασχίσουν. Αντικειμενικά όμως, οι θαλάσσιες μεταναστευτικές οδοί ενέχουν υψηλότερο βαθμό κινδύνου. Τα χρόνια της μεταναστευτικής κρίσης στην Ευρώπη σηματοδεύτηκαν από πολύνεκρα ναυάγια πλοιαρίων που επέβαιναν μετανάστες στην προσπάθεια τους να διασχίσουν τη Μεσόγειο Θάλασσα. Όπως είδαμε στην αρχή ο συνολικός αριθμός μεταναστών που έχασαν τη ζωή τους στη Μεσόγειο από το 2014 έως το 2024 αγγίζει τις 30.491, μέρος των οποίων σημειώθηκε στη περιοχή δικαιοδοσίας της Ελλάδας.

Το υγρό στοιχείο που πρέπει να διασχίσουν οι παράτυποι μετανάστες ώστε να μεταβούν από τις τουρκικές, αιγυπτιακές και λιβυκές ακτές, στις ελληνικές είναι άκρως επικίνδυνο ιδιαίτερα του χειμερινούς και καλοκαιρινούς μήνες. Τους χειμερινούς μήνες πνέουν συχνά ισχυροί άνεμοι που συνοδεύονται με έντονο κυματισμό και τους καλοκαιρινούς μήνες εκδηλώνεται το τοπικό μετεωρολογικό φαινόμενο του Αιγαίου Πελάγους, γνωστό ως ετήσιες. Το φαινόμενο αυτό συνοδεύεται με ανέμους που φτάνουν και ξεπερνούν τα 8 Μποφόρ με μέση χρονική διάρκεια από 2 έως 4 ημέρες.¹³⁹ Οι μετεωρολογικές συνθήκες σε συνδυασμό με την παλαιότητα, την ακαταλληλότητα των πλευστών μέσων που χρησιμοποιούνται αλλά και την ύπαρξη υπεράριθμων επιβατών έχει ως αποτέλεσμα την ανατροπή των πλεούμενων και την πτώση των επιβαινόντων στη θάλασσα.

Η έκθεση του ανθρώπινου σώματος στη θάλασσα είναι δυνατόν να επιφέρει ακόμη και το θάνατο, από πνιγμό ή καρδιακή ανακοπή στα πρώτα λεπτά της βύθισης και από υποθερμία έπειτα από μεγαλύτερο χρονικό διάστημα παραμονής στο νερό.¹⁴⁰ Οι παράτυποι μετανάστες που ναυαγούν και δεν διασώζονται, συνήθως χάνουν τη ζωή

¹³⁹ Γεώργιος Κασσιμίδης, (2011), σελ. 147.

¹⁴⁰ Death during an immersion can result from a range of physiological responses including cold shock, neuromuscular cooling and hypothermia: these responses result in drowning and/or cardiac arrest. Many cold-water immersion-related deaths occur in the first minutes of submersion of the airways due to the cold shock response. With longer immersions, death occurs when superficial neuromuscular cooling or unconsciousness due to hypothermia incapacitate individuals to the point that they can no longer exercise to stay afloat and, therefore, drown. [Michael Tipton et al, (2022), p. 1.]

τους άμεσα από πνιγμό¹⁴¹ (τα πρώτα 4 – 6 λεπτά που βρίσκονται στη θάλασσα) ή έπειτα από λίγες ώρες εξαιτίας της υποθερμίας.¹⁴²

Η πρόβλεψη του χρόνου επιβίωσης για τους ναυαγούς αποτελεί ένα σημαντικό στοιχείο στη λειτουργία των Υπηρεσιών Ερευνάς και Διάσωσης διότι βοηθάει τις αρχές να συνεγείρουν το μηχανισμό έρευνας και διάσωσης κατά τον αποδοτικότερο τρόπο. Από το χρόνο αυτό εξαρτάται και η διάρκεια της κρατικής επιχείρησης. Επίσης, η σωστή πρόβλεψη του χρόνου επιβίωσης ελαχιστοποιεί τον κίνδυνο για τους διασώστες και το κόστος των επιχειρήσεων SAR, ενώ ταυτόχρονα μεγιστοποιεί τη διαθεσιμότητα των επιχειρησιακών μέσων SAR. Έτσι, η ακριβής πρόβλεψη του χρόνου επιβίωσης για όσους βυθίζονται στο νερό παραμένει ένας κρίσιμος παράγοντας για τη βέλτιστη λειτουργία των φορέων έρευνας και διάσωσης σε όλο τον κόσμο.¹⁴³

Η Σύμβαση SAR θέτει το πλαίσιο διάρκειας μιας επιχείρησης έρευνας και διάσωσης αλλά με όχι ξεκάθαρο τρόπο. Ειδικότερα αναφέρει: «Η έρευνα θα πρέπει να τερματίζεται μόνο όταν δεν υπάρχει πια εύλογη ελπίδα για διάσωση επιζώντων».¹⁴⁴ Λόγω της ασάφειας προσδιορισμού της ακριβούς διάρκειας των επιχειρήσεων SAR, τα συμβαλλόμενα κράτη περατώνουν τις επιχειρήσεις SAR κατά το δοκούν συνήθως ακολουθώντας επιστημονικές μελέτες όπου προσδιορίζουν την πιθανή – λογική διάρκεια επιβίωσης των ναυαγών.

Σύμφωνα με επιστημονικές μελέτες ο χρόνος επιβίωσης του ανθρώπου στη θάλασσα εξαρτάται από πολλούς παράγοντες. Οι πέντε πιο σημαντικοί είναι: η

¹⁴¹ Ο ορισμός του πνιγμού «Drowning» αποδίδεται από την επιστημονική κοινότητα ως εξής: «*the process of experiencing respiratory impairment from submersion or immersion in liquid*». [David Szpilman *et al.* (2016), p. 349]. Εάν η βύθιση παραταθεί πάνω από τέσσερα έως έξι λεπτά χωρίς έγκαιρη ανάνηψη, επέρχεται ο θάνατος. [Erica Armstrong *et al.* (2018), pp. 14-15]. Παρά το μικρό χρονικό διάστημα που απαιτείται για να επέλθει ο πνιγμός ενός ατόμου, είναι σημαντικό να ειπωθεί ότι μέσα σε 2 λεπτά τα περισσότερα θύματα χάνουν τις αισθήσεις τους. [Janelle D. McCall & Britni T. Stenard, Drowning, Pathophysiology, *StatPearls Publishing LLC*, National Library of Medicine, 2024. Διαθέσιμο στο: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/books/NBK430833/> (Τελευταία πρόσβαση 03-08-2024)]. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να αυξάνεται υπέρμετρα η δυσκολία διάσωσης ενός ναυαγού που έχει χάσει τις αισθήσεις του δεδομένου ότι δεν αντιδρά (δεν καλεί σε βοήθεια ώστε να εντοπιστεί εύκολα και δε βοηθάει στη φάση της ανάνηψής του από τους διασώστες) αλλά και απαιτείται χρόνος για την ανάνηψή του που θα μπορούσε να διασωθεί κάποιος άλλος ναυαγός.

¹⁴² Ορισμός υποθερμίας «Hypothermia»: οποιαδήποτε κατάσταση μειώνει την ικανότητα παραγωγής ή διατήρησης θερμικής ενέργειας στο ανθρώπινο σώμα. Η κλινική υποθερμία εμφανίζεται όταν η θερμοκρασία του πυρήνα του σώματος πέσει κάτω από τους 35°C και ταξινομείται σε ήπια, μέτρια, βαθιά και βαθιά κλινική υποθερμία. Τα συμπτώματα και οι συνέπειες της υποθερμίας ποικίλλουν αλλά γενικά περιλαμβάνουν μεταξύ των άλλων: σύγχυση, αποπροσανατολισμό, αδυναμία ανταπόκρισης σε λεκτικές εντολές, απώλεια εκούσιας κίνησης, θάνατος και άλλα. [Jodie Stocks *et al.* (2004), p. 451].

¹⁴³ The prediction is an objective and accurate tool for guiding SAR activity will optimize this objective, whilst minimizing the risk to rescuers and costs, and maximizing the availability of SAR assets. Thus, the accurate prediction of survival time for those immersed in water remains a critical foundation for the optimal function of search and rescue organizations around the globe. [Michael Tipton *et al.* (2022), p.1].

¹⁴⁴ Νόμος 1844/1989 (ΦΕΚ 100 τ. Α'/25-04-1989), παρ. 2.1.10, σελ. 3207

θερμοκρασία του νερού, η θαλάσσια περιοχή π.χ. παράκτια/υπεράκτια ύδατα, κ.λ.π., η ηλικία του ατόμου, τα ρούχα που φοράει και η χρήση σωσιβίου.¹⁴⁵ Ενδεικτικά, κάποιιοι άλλοι παράγοντες είναι: μέγεθος/σωματότυπος, ηλικία, φύλο, φυσική κατάσταση, πάχος.¹⁴⁶

Πάρα ταύτα υπάρχουν ιατρικές μελέτες όπως των Jodie Stocks *et al* (2004) όπου έχει υπολογιστεί ο εκτιμώμενος χρόνος επιβίωσης ενός ατόμου στο νερό σε θερμοκρασίες νερού 0°C – 20°C. Χρησιμοποιώντας τη μελέτη αυτή και υπολογίζοντας τις ελάχιστες θερμοκρασίες που επικρατούν στη θάλασσα τους χειμερινούς και θερινούς μήνες με βάση τέσσερις περιοχές του Αιγαίου Πελάγους¹⁴⁷ εξάγεται το συμπέρασμα ότι για τις θερμοκρασίες νερού της ευρύτερης περιοχής του Αιγαίου ο εκτιμώμενος χρόνος επιβίωσης στη θάλασσα ενός μέσου ατόμου είναι περίπου 2 ώρες κατά τους χειμερινούς μήνες και περίπου 10 ώρες τους θερινούς (βλέπε [Παράρτημα 17](#))

Οι διαφορές όμως που υπάρχουν μεταξύ ατόμων και περιστατικών περιπλέκουν την πρόβλεψη του χρόνου επιβίωσης στο νερό και κατ' επέκταση τον ακριβή προσδιορισμό του χρόνου αναζήτησης τους. Ως αποτέλεσμα, οι αρχές που είναι αρμόδιες για τη δραστηριότητα SAR επεκτείνουν τους χρόνους αναζήτησης πέρα από εκείνους που εύλογα περιμένουν να επιβιώσουν οι ναυαγοί. Γενικά προτείνεται, ως κάπως αυθαίρετος κανόνας, οι χρόνοι αναζήτησης να είναι τουλάχιστον 3–6 φορές από τους προβλεπόμενους χρόνους επιβίωσης 50% (βλέπε [Παράρτημα 19](#)). Για παράδειγμα, η σύσταση σε νερό μεταξύ 20°C και 30°C είναι ότι θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι χρόνοι αναζήτησης που υπερβαίνουν τις 24 ώρες.¹⁴⁸ Εφαρμόζοντας αυτόν τον κανόνα στο Αιγαίο Πέλαγος που επικρατούν θερμοκρασίες υδάτων 13,1°C έως 21,4°C (χαμηλότερες τους καλοκαιρινούς και χειμερινούς μήνες) η σύσταση για τη διάρκεια της επιχείρησης έρευνας και διάσωσης είναι ότι θα πρέπει να διαρκεί από 12 έως και 24 ώρες τουλάχιστον.

Έως σήμερα δεν υπάρχει κάποιος κανονισμός – διαταγή που να καθορίζει το χρονικό πλαίσιο διάρκειας μία επιχείρηση έρευνας και διάσωσης στην Ελλάδα. Επ' αυτού το ΕΚΣΕΔ λαμβάνει υπόψιν τις υποδείξεις του International Aeronautical and

¹⁴⁵ Michael Tipton *et al*, (2022), p. 4.

¹⁴⁶ Michael Tipton *et al*, (2022), p. 2.

¹⁴⁷ Οι περιοχές που χρησιμοποιούνται είναι η Λέσβος, η Χίος, η Κως και η Κρήτη δεδομένου ότι υπάρχουν αυξημένες ροές παράτυπων μεταναστών και τα περισσότερα συμβάντα ναυαγίων, πνιγμών και διασώσεων στις περιοχές αυτές. Οι χαμηλότερες θερμοκρασίες νερού που έχουν παρατηρηθεί το χειμώνα και το καλοκαίρι αντίστοιχα κυμαίνονται 13,1°C – 21,4°C (βλέπε [Παράρτημα 18](#))

¹⁴⁸ Michael Tipton *et al*. (2022), p. 2.

Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR Manual) σε συνδυασμό με την παροχή συμβουλευτικών οδηγιών της Ιατροδικαστικής Υπηρεσίας. Σύμφωνα με το IAMSAR Manual ο συντονιστής σκηνής «on-scene coordinator (OSC)» θα πρέπει να συνεχίσει την έρευνα έως ότου παρέλθει κάθε εύλογη ελπίδα για διάσωση επιζώντων. Το Manual παραθέτει ένα σχεδιάγραμμα ρεαλιστικού χρόνου επιβίωσης για ναυαγό που βρίσκεται στο νερό σε διάφορες θερμοκρασίες (βλέπε [Παράρτημα 20](#)) και αναφέρει ότι εάν υπάρχει πιθανότητα οι επιζώντες να έχουν εξοπλισμό επιβίωσης ή να έχουν καταφέρει να βγουν από το νερό, οι χρόνοι αναζήτησης πρέπει να παραταθούν. Το γράφημα είναι ενδεικτικό, η πρόβλεψη των χρόνων επιβίωσης ναυαγού δεν είναι ακριβής διότι δεν υπάρχει τύπος που να καθορίζει ακριβώς πόσο καιρό θα επιβιώσει κάποιος ή πόσο καιρό θα πρέπει να συνεχιστεί η αναζήτηση. Σε θερμοκρασίες νερού πάνω από 20°C θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι χρόνοι αναζήτησης που υπερβαίνουν τις 24 ώρες.¹⁴⁹ Λαμβάνοντας υπόψη ότι μία επιχείρηση έρευνας και διάσωσης εκτός από το σκοπό να διασώσει τους ναυαγούς έχει και σκοπό να περισυνελλέξει τα σώματα αυτών που έχασαν τη ζωή τους, επεκτείνει το χρόνο της SAR στις 72 ώρες διότι σύμφωνα με την Ιατροδικαστική Υπηρεσία ζωτικός παράγοντας για τη βύθιση ενός σώματος είναι η διάτρηση του σπλήνα η οποία επέρχεται περίπου στις 72 ώρες μετά την απώλεια ζωής στη θάλασσα. Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω το ΕΚΣΕΔ εφαρμόζει ως πρακτική λήξης μίας επιχείρησης SAR τις 72 ώρες από τη στιγμή του συμβάντος.

Συνοψίζοντας εξάγεται το συμπέρασμα ότι η Ελλάδα διαθέτει ένα πλήρως οργανωμένο και εξοπλισμένο φορέα έρευνας και διάσωσης που είναι το ΛΣ – ΕΛ.ΑΚΤ, το οποίο δύναται να επιχειρεί σε ολόκληρη την SRR που εκτείνεται σε μεγάλο μέρος την Μεσογείου. Βέβαια ο παράγοντας της επιβίωσης της ανθρώπινης ζωής στις ελληνικές θάλασσες περίπου 2 ώρες κατά τους χειμερινούς μήνες και περίπου 10 ώρες τους θερινούς περιορίζει πολύ το χρόνο δράσης των αρμόδιων αρχών έρευνας και διάσωσης δεδομένου διότι η κινητοποίηση των κρατικών μονάδων απαιτεί χρόνο ο οποίος αυξάνεται αναλογικά της απόστασης του συμβάντος από τις ακτές. Για να αντιληφθούμε στην πράξη τις δυσκολίες που ανακύπτουν στις επιχειρήσεις SAR στο επόμενο κεφάλαιο αναλύεται ένα από τα σημαντικότερα ναυάγια της Μεσογείου με θύματα εκατοντάδες παράτυπους μετανάστες που συγκλόνησε τη διεθνή κοινότητα τον Ιούνιο του 2023.

¹⁴⁹ IAMSAR Manual, (2016), IMO/ICAO, Volume III Mobile Facilities, p. 3-41.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 : CASE STUDY ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ & ΔΙΑΣΩΣΗΣ ΠΥΛΟΥ – ADRIANA

Το κεφάλαιο αυτό αναφέρεται στο πιο πολύνεκρο ναυάγιο που έχει συμβεί σε περιοχή ελληνικής ευθύνης έρευνας και διάσωσης και ένα από τα πιο πολύνεκρα στη Μεσόγειο¹⁵⁰ με θύματα παράτυπους μετανάστες, στη προσπάθεια τους να φτάσουν στην Ευρώπη. Το περιστατικό συνέβη στις 14 Ιουνίου 2023 στα διεθνή ύδατα, 47 νμ νοτιοδυτικά της Πύλου και αφορούσε τη βύθιση ενός αλιευτικού σκάφους – τύπου τράτα με όνομα «Adriana» (βλέπε φωτογραφία [Παράρτημα 21](#)). Το Adriana είχε ξεκινήσει το ταξίδι του από τις ακτές της Λιβύης πέντε ημέρες νωρίτερα με προορισμό την Ιταλία και επέβαιναν περίπου 750 παράτυποι μετανάστες από τη Συρία, το Πακιστάν και την Αίγυπτο.¹⁵¹ Το ναυάγιο αποτέλεσε αφορμή για να αναδειχθεί ακόμα μια φορά το πρόβλημα της παράτυπης μετανάστευσης στη Μεσόγειο, η ανταπόκριση των κρατών σε περιστατικά SAR αλλά και οι ασάφειες του νομικού πλαισίου SAR που αναφέρθηκαν προηγουμένως. Παρόλο που γράφτηκαν αρκετά άρθρα και διατυπώθηκαν απόψεις¹⁵² περί ευθύνης των αρχών λόγω ολιγωρίας ή ακόμη και εσκεμμένης ενέργειας – μαζικής απερίσκεπτης δολοφονίας, στο πλαίσιο προστασίας των θαλασσίων συνόρων, δεν επισημάνθηκαν οι πτυχές που αφορούν το επιχειρησιακό σκέλος της εν λόγω επιχείρησης SAR. Πόσο εύκολο είναι να διασωθεί ένας τόσο μεγάλος αριθμός ατόμων που επέβαιναν σε μη αξιόπλοο σκάφος, βρίσκονταν σε

¹⁵⁰ Refugees Support Aegean, (14-06-2024), Δικαιοσύνη για το έγκλημα στην Πύλο. Διαθέσιμο στο: <https://rsaegean.org/el/dikaiosyni-gia-to-egklima-stin-pylo/>

¹⁵¹ Amnesty International, (13 June 2024), Greece: One year on from the Pylos shipwreck, the Coast Guard's role must be investigated. Διαθέσιμο στο: <https://www.amnesty.org/en/latest/news/2024/06/greece-one-year-on-from-the-pylos-shipwreck-the-coast-guards-role-must-be-investigated/>

¹⁵² - Human Rights Watch, (13 December 2023), Greece: 6 Months On, No Justice for Pylos Shipwreck,. Διαθέσιμο στο: <https://www.hrw.org/news/2023/12/14/greece-6-months-no-justice-pylos-shipwreck>
- Hannah Katz & Itamar Mann, (12-07-2023), From Farmakonisi to Pylos at the ECtHR, EJIL:Talk!, Blog of the European Journal of International Law. Διαθέσιμο στο: <https://www.ejiltalk.org/from-farmakonisi-to-pylos-at-the-ecthr/>

- Danai Angeli & Vassilis Papadopoulos, (2023), Saving lives at sea: Learning through failure or failing to learn? The Pylos shipwreck, Toronto Metropolitan University, Canada Excellence Research Chair in Migration & Integration, Policy Brief, p.1. Διαθέσιμο στο: DOI: [10.13140/RG.2.2.24795.34084](https://doi.org/10.13140/RG.2.2.24795.34084)

- Amnesty International, (03-10-2023), Ten years since the Lampedusa shipwreck, what lessons have been learned? Διαθέσιμο στο: <https://www.amnesty.org/en/latest/news/2023/10/ten-years-since-the-lampedusa-shipwreck-what-lessons-have-been-learned/>

- Refugees Support Aegean, (14-06-2024), Δικαιοσύνη για το έγκλημα στην Πύλο. Διαθέσιμο στο: <https://rsaegean.org/el/dikaiosyni-gia-to-egklima-stin-pylo/>

- A. Papachristodoulou, (21-06-2023), Halfway Through 2023: A Year of Unparalleled, Avoidable Migrant Tragedies at Sea, EJIL:Talk!, Blog of the European Journal of International Law. Διαθέσιμο στο: <https://www.ejiltalk.org/halfway-through-2023-a-year-of-unparalleled-avoidable-migrant-tragedies-at-sea/>

μεγάλη απόσταση από τις ακτές, δεν διέθεταν σωστικό εξοπλισμό και πολλοί επιβαίνοντες δεν γνώριζαν κολύμβηση;

Στο Κεφάλαιο αυτό θα παρατεθούν αρχικά οι έξι κύριες απόψεις που υπήρξαν αναφορικά με το περιστατικό, του ΛΣ – ΕΛ.ΑΚΤ., της Διεθνούς Αμνηστίας – του Παρατηρητήριου Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων, του Fundamental Rights Office of FRONTEX, του Ευρωπαϊού Διαμεσολαβητή, της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και της Ανεξάρτητης Αρχής του Συνηγόρου του Πολίτη και εν συνεχεία θα υπάρξει ανάλυση του περιστατικού, τόσο από νομικής πλευράς, όσο και από επιχειρησιακής. Με βάση την ανάλυση θα υπάρξει η δυνατότητα να απαντηθούν καίρια ερωτήματα όπως: Η αρμόδια αρχή ακολούθησε το νομικό πλαίσιο και τις υποχρεώσεις που απορρέουν από αυτό, στο περιστατικό του Adriana; Υπήρξε η απαιτούμενη παροχή βοήθειας από την Ελλάδα με βάση το νομικό πλαίσιο; Υπάρχει διεθνής ευθύνη της Ελλάδας για τις ενέργειες των κρατικών οργάνων; Είναι τελικά το νομικό και επιχειρησιακό πλαίσιο εξίσου σημαντικά και αλληλένδετα;

5.1 Η ΑΠΟΨΗ ΤΗΣ ΑΡΜΟΔΙΑΣ ΚΡΑΤΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ

Το αλιευτικό Adriana είχε αποπλεύσει από το λιμάνι του Τομπρούκ της Λιβύης με προορισμό την Ιταλία. Η πορεία πλεύσης του θα επηρέαζε αρχικά την SRR της Λιβύης και στη συνέχεια της Ελλάδας και της Ιταλίας. Πάρα ταύτα το σκάφος των μεταναστών δεν έφτασε ποτέ στον προορισμό του διότι βυθίστηκε 47 νμ νοτιοδυτικά της Πύλου (βλέπε [Παράρτημα 22](#)). Αδιαμφισβήτητα αρμόδιο παράκτιο κράτος για την SAR ήταν η Ελλάδα και οι υπηρεσίες του ΛΣ – ΕΛ.ΑΚΤ. Κατά το ΥΝΑΝΠ, το ΛΣ – ΕΛ.ΑΚΤ. ενήργησε όπως προβλέπονταν από τους διεθνείς κανόνες και παρείχε βοήθεια ενώ για το ιστορικό της επιχείρησης εκδόθηκε επίσημη ανακοίνωση.¹⁵³

¹⁵³ - Το πρωί 13/6 γύρω στις 11:00 από το Κέντρο Επιχειρήσεων Ρώμης ενημερώθηκε το Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ. ότι υπάρχει ένα αλιευτικό σκάφος με μεγάλο αριθμό μεταναστών (στα διεθνή ύδατα νοτιοδυτικά της Πελοποννήσου) σύμφωνα με πληροφορία που ελήφθη στις ιταλικές αρχές έπειτα από κλήση ακτιβίστριας ΜΚΟ.

- Το Λιμενικό Σώμα πρόβη στη διαδικασία επαλήθευσης. Ελικόπτερο του Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ. απογειώθηκε περί τις 13:50 από Μυτιλήνη με προορισμό το αλιευτικό σκάφος.

- Στις 15:35 εντοπίστηκε το αλιευτικό σκάφος από το ελικόπτερο του Λιμενικού να πλέει με σταθερή πορεία και ταχύτητα έχοντας ικανό αριθμό ατόμων στα εξωτερικά καταστρώματα αυτού.

- Αμέσως μετά τον εντοπισμό από το ελικόπτερο, ενημερώθηκαν τα παραπλέοντα στην περιοχή πλοία και τους ζητήθηκε να αλλάξουν πορεία και να ενημερώνουν το ΕΚΣΕΔ για τις κινήσεις και την εν γένει κατάσταση του αλιευτικού σκάφους.

Υπήρξαν συνολικά 19 Δελτία Τύπου από το ΛΣ – ΕΛ.ΑΚΤ. όπου ενημερώνονταν το κοινό για την έκβαση του περιστατικού. Σύμφωνα με το 2^ο Δελτίο Τύπου κατά τον εντοπισμό του αλιευτικού διαπιστώθηκε ότι κανένας εκ των διασωθέντων δεν έφερε σωστικό εξοπλισμό (σωσίβιο).¹⁵⁴ Τέλος, ο απολογισμός της επιχείρησης έρευνας και διάσωσης ήταν η διάσωση 104 αλλοδαπών και η ανασυρθεί 82 σορών.¹⁵⁵

- Ταυτόχρονα δόθηκε εντολή σε πλοίο 40 μέτρων του Λιμενικού Σώματος να αποπλεύσει από τα Χανιά Κρήτης προς το Ιόνιο και την περιοχή του αλιευτικού.

- Η πρώτη επικοινωνία με το αλιευτικό σκάφος μετά από δυσκολία επετεύχθη περί τις 14:00.

- Το αλιευτικό σκάφος δεν ζήτησε καμία συνδρομή από το Λιμενικό Σώμα και την Ελλάδα.

- Δεύτερη απογείωση του ελικοπτέρου περί τις 18:00, όπου πάλι διαπιστώθηκε ότι το σκάφος πλέει με σταθερή πορεία και ταχύτητα.

- Επετεύχθη επικοινωνία του ΕΚΣΕΔ με το σκάφος μέσω δορυφορικού τηλεφώνου περί ώρα 18:30. Ο χρήστης του δορυφορικού τηλεφώνου που επέβαινε στο σκάφος, ο οποίος μιλούσε αγγλικά, απάντησε ότι το σκάφος δεν κινδυνεύει, δεν επιθυμούν βοήθεια πλην τροφίμων και νερού και ότι επιθυμούν να συνεχίσουν με προορισμό την Ιταλία.

- Το ΕΚΣΕΔ απέστειλε ένα παραπλέον πλοίο με σημαία Μάλτας το οποίο προσέγγισε περί τις 18:00 το αλιευτικό, και αφού το αλιευτικό σταμάτησε - όπως του ζητήθηκε από το εμπορικό πλοίο - του προμήθευσε τρόφιμα και νερό.

- Επανειλημμένως ρωτήθηκε το αλιευτικό από το εμπορικό πλοίο αν επιθυμεί επιπλέον συνδρομή ή αν κινδυνεύει ή αν θέλει κάτι άλλο από την Ελλάδα. Απάντησαν «δεν θέλουμε τίποτα άλλο από το να συνεχίσουμε για Ιταλία».

- Στη συνέχεια βρέθηκε και δεύτερο παραπλέον, ελληνικό αυτή τη φορά πλοίο, που απεστάλη στο αλιευτικό γύρω στις 21:00 προκειμένου να δοθούν επιπλέον τροφοεφόδια και οποιαδήποτε άλλη συνδρομή. Έλαβαν μόνον το νερό, ενώ τα λοιπά εφόδια τα πέταξαν στη θάλασσα.

- Από τις 15:30 μέχρι τις 21:00 ο θάλαμος επιχειρήσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας είχε επανειλημμένως επικοινωνία με το αλιευτικό μέσω δορυφορικού τηλεφώνου. Σε όλες επαναλάμβαναν σταθερά ότι επιθυμούν να πλεύσουν προς Ιταλία και δεν ήθελαν καμία συνδρομή από την Ελλάδα.

- Στις 22:40 κατέπλευσε πλησίον του αλιευτικού το σκάφος του Λιμενικού Σώματος από την Κρήτη. Παρέμεινε σε απόσταση και το παρατηρούσε διακριτικά, χωρίς να διαπιστώνει πρόβλημα στην πλεύση του, καθώς είχε σταθερή πορεία και ταχύτητα.

- Αυτό συνεχίστηκε μέχρι τις 01:40 της 14ης Ιουνίου. Την ως άνω ώρα ο επιβαίνων στο αλιευτικό ενημέρωσε το Κέντρο Επιχειρήσεων του Αρχηγείου ότι παρουσιάστηκε βλάβη στη μηχανή του σκάφους και έπαψε να κινείται.

- Το συγκεκριμένο γεγονός επιβεβαιώθηκε και από το παραπλέον πλωτό του Λιμενικού.

- Άμεσα το πλωτό του Λ.Σ. προσπάθησε να προσεγγίσει το αλιευτικό για να διαπιστώσει το πρόβλημα.

- Στις 02:04 πμ ο Κυβερνήτης του παραπλέοντος σκάφους του Λ.Σ. ενημέρωσε το Κέντρο Επιχειρήσεων ότι είδε το αλιευτικό να παίρνει μια δεξιά στη συνέχεια μια απότομη αριστερά κλίση και μετά άλλη μια δεξιά κλίση τόσο μεγάλη που είχε ως αποτέλεσμα την ανατροπή του αλιευτικού (ναυτ. Ορολογία «παλάντζο»).

- Σε δέκα με δεκαπέντε λεπτά αργότερα το σκάφος βυθίστηκε ολοσχερώς. Πλήθος επιβαινόντων που βρίσκονταν στα εξωτερικά καταστρώματα έπεσαν στη θάλασσα.

- Έναρξη ευρείας επιχείρησης έρευνας – διάσωσης.

[Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος Ελληνικής Ακτοφυλακής, 3^ο Δελτίο Τύπου, Ευρεία επιχείρηση έρευνας και διάσωσης αλλοδαπών σε διεθνή ύδατα στη θαλάσσια περιοχή 47 ν.μ. νοτιοδυτικά Πύλου, 14/06/2023 8:36 μμ. Διαθέσιμο στο: <https://www.hcg.gr/el/drasthriothtes/synexeia-enhmerwshs-anaforika-me-eyreia-epixeirhsh-ereynas-kai-diaswshs-allodapwn-se-die8nh-ydata-sth-8alassia-perioxh-47-nm-notiodytika-pyloy/> (Τελευταία πρόσβαση 20-10-2024)].

¹⁵⁴ Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος Ελληνικής Ακτοφυλακής, 2^ο Δελτίο Τύπου, Ευρεία επιχείρηση έρευνας και διάσωσης αλλοδαπών σε διεθνή ύδατα στη θαλάσσια περιοχή 47 ν.μ. νοτιοδυτικά Πύλου, 14/06/2023 10:37 πμ. Διαθέσιμο στο: <https://www.hcg.gr/el/drasthriothtes/synexeia-enhmerwshs-anaforika-me-eyreia-epixeirhsh-ereynas-kai-diaswshs-allodapwn-se-die8nh-ydata-sth-8alassia-perioxh-47-nm-notiodytika-pyloy/>

¹⁵⁵ Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος Ελληνικής Ακτοφυλακής, 19^ο Δελτίο Τύπου, Ευρεία επιχείρηση έρευνας και διάσωσης αλλοδαπών σε διεθνή ύδατα στη θαλάσσια περιοχή 47 ν.μ. νοτιοδυτικά Πύλου, 26/06/2023 2:27 μμ. Διαθέσιμο στο: <https://www.hcg.gr/el/drasthriothtes/synexeia-enhmerwshs->

Συνοψίζοντας την άποψη του ΛΣ – ΕΛ.ΑΚΤ μπορεί να ειπωθεί ότι: μόλις ενημερώθηκε το ΕΚΣΕΔ για ύπαρξη σκάφους με μεγάλο αριθμό μεταναστών ενήργησε αποστέλλοντας εναέριο μέσο προς επαλήθευση της πληροφορίας. Μόλις εντοπίστηκε το αλιευτικό το ΕΚΣΕΔ ενημέρωσε τα παραπλέοντα σκάφη να το προσεγγίσουν και να δώσουν πληροφορίες επ’ αυτού ενώ ταυτόχρονα δόθηκε εντολή να αποπλεύσει πλωτό μέσο του ΛΣ – ΕΛ.ΑΚΤ. Υπήρξαν προσπάθειες επικοινωνίας του ΕΚΣΕΔ με το Adriana και σε επικοινωνία, ο επιβαίνων μετανάστης ανέφερε ότι δεν κινδυνεύουν και θα συνεχίσουν την πορεία τους προς την Ιταλία, αλλά χρειάζονται νερό και τρόφιμα. Επίσης, οι μετανάστες ανέφεραν σε παραπλέοντα σκάφη που τους προσέγγισαν ότι δεν κινδυνεύουν. Σκάφος του ΛΣ – ΕΛ.ΑΚΤ προσέγγισε το Adriana, το οποίο κινείτο με σταθερή πορεία και ταχύτητα ώσπου μετά από τρεις ώρες έπαψε να κινείται. Το περιπολικό σκάφος προσέγγισε το Adriana για να διαπιστώσει το πρόβλημα και έπειτα απομακρύνθηκε. Μετά την απομάκρυνση και αφού πέρασαν κάποια λεπτά, παραπλέον πλοίο παρατήρησε ότι το Adriana ανετράπη και οι επιβαίνοντες έπεσαν στη θάλασσα. Το ΕΚΣΕΔ κήρυξε το περιστατικό ως SAR και ενεργοποίησε επιπλέον πλωτά μέσα που βρίσκονταν όμως πολλά μίλια μακριά.

Αναλύοντας την άποψη των κρατικών αρχών γεννάται το ερώτημα γιατί δεν κήρυξε κατάσταση κινδύνου αμέσως μετά την προσέγγιση του περιπολικού σκάφους και την ολοκλήρωση της αυτοψίας; Επιπρόσθετα, εκτός των άλλων, κρίσιμα και προβληματικά στοιχεία του περιστατικού αποτελούν η ύπαρξη άρνησης της βοήθειας (κρατικής και ιδιωτικής) από τους επιβαίνοντες παράτυπους μετανάστες¹⁵⁶ καθώς και οι πληροφορίες από τους μετανάστες ότι δεν κινδυνεύουν.

5.2 Η ΑΠΟΨΗ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΑΜΝΗΣΤΙΑ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟΥ ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ

Η Διεθνής Αμνηστία και το Παρατηρητήριο Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων διαπίστωσαν ότι μεσολάβησαν 15 ώρες από τη λήψη της πρώτης ειδοποίησης ότι το Adriana βρισκόταν στην περιοχή έρευνας και διάσωσης και ότι όταν ανατράπηκε οι

[anaforika-me-eyreia-epixeirhsh-ereynas-kai-diaswshs-allodapwn-se-die8nh-ydata-sth-8alassia-perioxh-47-nm-notiodytika-pyloy- - /](#) (Τελευταία πρόσβαση 20-10-2024).

¹⁵⁶ Problematic, in such cases, is the frequent resistance to being ‘rescued’, particularly if the problem has been alleviated and migrants wish to proceed to their destination. (Felicity G. Attard, (2020), pp. 46 - 47).

ελληνικές αρχές δεν κατάφεραν να κινητοποιήσουν τους κατάλληλους πόρους για τη διάσωση των μεταναστών. Επίσης, οι αρχές γνώριζαν σαφώς τους δείκτες κινδύνου του Adriana, όπως ο συνωστισμός, η ανεπαρκής τροφή και νερό, η ύπαρξη πτωμάτων στο καθώς και το αιτήματα για διάσωση. Οι μαρτυρίες των επιζώντων αμφισβητούν τον ισχυρισμό των αρχών ότι οι άνθρωποι στο Adriana δεν ήθελαν να διασωθούν, κάτι βέβαια που σε καμία περίπτωση δεν απαλλάσσει το ΛΣ – ΕΛ.ΑΚΤ. από την υποχρέωσή του να λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα για την ασφάλεια στη θάλασσα. Οι επιζώντες δήλωναν με συνέπεια ότι παρακάλεσαν επανειλημμένα για διάσωση, συμπεριλαμβανομένου του ίδιου του Λιμενικού Σώματος. Οι επιζώντες ανέφεραν ότι ένα περιπολικό σκάφος του Λιμενικού Σώματος προσάρτησε ένα σχοινί στο Adriana και τράβηξε, με αποτέλεσμα το σκάφος να ανατραπεί. Ισχυρίστηκαν επίσης ότι, μετά την ανατροπή του αλιευτικού, το σκάφος του Λιμενικού Σώματος άργησε να ενεργοποιήσει τις επιχειρήσεις διάσωσης, δεν κατάφερε να μεγιστοποιήσει τον αριθμό των ανθρώπων που διασώθηκαν και συμμετείχε σε επικίνδυνους ελιγμούς.¹⁵⁷

Επίσης άποψή τους είναι ότι: «*Amnesty International and Human Rights Watch contend that Frontex should have continued its monitoring of the Adriana and issued a mayday call*». Οι ελληνικές αρχές έχουν υποχρέωση βάσει της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα και της Διεθνούς Σύμβασης για τη Ναυτική Έρευνα και Διάσωση να ενεργούν σε καταστάσεις κινδύνου στη θάλασσα. Ο κανονισμός της ΕΕ για την επιτήρηση των θαλάσσιων συνόρων απαριθμεί παράγοντες που σχετίζονται με τον προσδιορισμό μιας κατάστασης αβεβαιότητας, συναγερμού ή κινδύνου – συμπεριλαμβανομένου του αιτήματος για βοήθεια, της αξιοπλοΐας του σκάφους, του αριθμού των επιβαινόντων σε σχέση με τον τύπο του σκάφους και παρουσία νεκρών. Ακόμη και αν ορισμένοι άνθρωποι στο Adriana απέρριψαν τη βοήθεια, αυτό δεν απαλλάσσει τις αρμόδιες αρχές στη σκηνή από το καθήκον τους να προστατεύουν ζωές στη θάλασσα. Ο κανονισμός δηλώνει ότι η υποχρέωση λήψης «οποιοδήποτε απαραίτητου μέτρου για την ασφάλεια των ενδιαφερομένων προσώπων» παραμένει ακόμη και «όταν ... τα άτομα που βρίσκονται στο πλοίο αρνούνται να δεχτούν βοήθεια».¹⁵⁸

¹⁵⁷ Human Rights Watch, Greece: 6 Months On, No Justice for Pylos Shipwreck, 13 December 2023. Διαθέσιμο στο: <https://www.hrw.org/news/2023/12/14/greece-6-months-no-justice-pylos-shipwreck>

¹⁵⁸ Human Rights Watch, Greece: 6 Months On, No Justice for Pylos Shipwreck, 13 December 2023.

Η Judith Sanderland, διευθύντρια Ευρώπης και Κεντρικής Ασίας στο Human Rights Watch δήλωσε ότι «*The Pylos shipwreck appears to be another tragic example of Greek authorities' abdication of responsibility for saving lives at sea*».¹⁵⁹

Αναλύοντας την άποψη αυτή φαίνεται να είναι προβληματική η μαρτυρία των επιζώντων ότι περιπολικό σκάφος του Λιμενικού Σώματος προσάρτησε ένα σχοινί στο Adriana και τράβηξε, με αποτέλεσμα το σκάφος να ανατραπεί λόγω μεγέθους του δουλεμπορικού. Αν είχε υπάρξει κάτι τέτοιο και δεδομένου ότι οι κάβοι ρυμούλκησης είναι ειδικά σχοινιά θα υπήρχε ζημιά στο περιπολικό σκάφος ακόμη και κίνδυνος ανατροπής του. Επίσης, εάν υπήρχε αυτή η πρόθεση από το ΕΚΣΕΔ, θα εφαρμόζονταν ο σχετικός Κανονισμός περί ρύθμισης θεμάτων των ρυμουλκών πλοίων που δίνει τις κατευθυντήριες οδηγίες ρυμούλκησης, αναφέρει τα κριτήρια ευστάθειας, τη δύναμη έλξης και άλλα.¹⁶⁰ Ωστόσο, το σενάριο της ρυμούλκησης απομακρύνεται διότι η μαρτυρία του παραπλέοντος σκάφους δεν αναφέρει κάτι τέτοιο, παρά μόνο ότι παρατήρησε το σκάφος να παίρνει κλίση και να ανατρέπεται.

5.3 ΑΠΟΨΗ ΤΟΥ ΓΡΑΦΕΙΟΥ ΘΕΜΕΛΙΩΔΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ ΤΟΥ FRONTEX

Το Γραφείο Θεμελιωδών Δικαιωμάτων του FRONTEX διενήργησε έρευνα επί του ναυαγίου του αλιευτικού και της ανταπόκρισης της αρμόδιας κρατικής αρχής. Σύμφωνα με το πόρισμα του η πρώτη παρατήρηση και εντοπισμός του αλιευτικού Adriana πραγματοποιήθηκε από επιχειρησιακό εναέριο μέσο μισθωμένο από τον FRONTEX το οποίο επιχειρούσε από αεροδρόμιο της Κρήτης. Το εναέριο μέσο ήταν Unmanned Aerial Vehicle (UAV) το οποίο με τον εντοπισμό του αλιευτικού σκάφους ενημέρωσε τις Ελληνικές Αρχές. Η εμπλοκή του FRONTEX ήταν άμεση και δεδομένης της εξέλιξης του περιστατικού ο Οργανισμός διενήργησε έρευνα και εξέδωσε πόρισμα. Η έρευνα αφορούσε την πιθανή παραβίαση των θεμελιωδών δικαιωμάτων που αφορούσε το δικαίωμα στη ζωή, απαγόρευση απάνθρωπης ή εξευτελιστικής μεταχείρισης, σεβασμός της ανθρώπινης αξιοπρέπειας (άρθρο 2, 4 και

¹⁵⁹ Human Rights Watch, Greece: 6 Months On, No Justice for Pylos Shipwreck, 13 December 2023.

¹⁶⁰ ΠΔ 83/2022, (ΦΕΚ 229 τ. Α'/12-12-2022), Κανονισμός περί ρύθμισης θεμάτων των ρυμουλκών πλοίων αναφορικά με τις τεχνικές προδιαγραφές σχεδίασης και κατασκευής, τη δύναμη έλξης, την ευστάθεια (...). Διαθέσιμο στο: https://www.e-nomothesia.gr/kat-naytilia-nausiploia/pd-83-2022.html#google_vignette

1 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της ΕΕ αντίστοιχα).¹⁶¹ Η έρευνα βασίστηκε σε στοιχεία του FRONTEX και βιντεοληπτικό υλικό από το UAV, στα Δελτία Τύπου (14-06-2023) του ΛΣ – ΕΛ.ΑΚΤ., σε «media reports» καθώς και σε απόψεις εμπειρογνομόνων σε θέματα ναυτιλίας.

Σύμφωνα με το βιντεοληπτικό υλικό που λήφθηκε από το UAV και στάλθηκε στο ΛΣ – ΕΛ.ΑΚΤ. περιέχονταν οι εξής πληροφορίες:

Οι εικόνες που επισυνάπτονταν έδειχναν μια μπλε τράτα με τα δύο καταστρώματα να είναι πλήρως γεμάτα με άτομα και πιθανώς το ίδιο συνέβαινε και κάτω από το κατάστρωμα. Το σκάφος των μεταναστών απείχε περίπου 51 νμ από την πλησιέστερη ελληνική ακτή, είχε καλή πλευση, το AIS¹⁶² ήταν απενεργοποιημένο και δε φαίνονταν η ύπαρξη σωσιβίων. Στις πληροφορίες δεν υπήρχε κάποια ειδοποίησης Mayday.¹⁶³

Επιπρόσθετα, σύμφωνα με τους εμπειρογνώμονες ναυτικών θεμάτων που μελέτησαν την περίπτωση σχετικά με την πορεία και ευστάθεια του Adriana, εξήχθησαν τα εξής συμπεράσματα: (Α) Σχετικά με την πορεία – κίνηση: «...Η παρακολούθηση του σκάφους δείχνει ότι για το μεγαλύτερο μέρος αυτής της περιόδου ήταν πιθανότατα ακίνητο ή κινούνταν με εξαιρετικά χαμηλή ταχύτητα (λιγότερο από 1 κόμβο). Αυτό έρχεται σε αντίθεση με τον ισχυρισμό της ελληνικής ακτοφυλακής ότι το Adriana έπλεε κανονικά μέχρι τις 22:40 UTC.¹⁶⁴ (Β) Σχετικά με την ευστάθεια: Οι εμπειρογνώμονες σε θέματα ναυτιλίας σχετικά με τη σταθερότητα του Adriana όταν είναι υπερφορτωμένο με ανθρώπους και υποθετικά υπάρχουν απόπειρες εφοδιασμού από πολύ μεγαλύτερα σκάφη (με ή χωρίς ρίψη σκοινιού) ή επιχειρείται ρυμούλκηση ανέφεραν ότι: Πρώτων σε ορισμένες περιπτώσεις, το ανθρώπινο φορτίο θα συμπεριφέρεται παρόμοια με το φορτίο επιφανείας ελεύθερου υγρού, επιδεινώνοντας κάθε πλευρική κίνηση του πλοίου. Τέτοιες δυνάμεις θα ενισχύονταν περαιτέρω, εάν τα

¹⁶¹ Fundamental Rights Office of FRONTEX, (01/12/2023), Final SI Report, SIR 12595/2023, Warsaw, p. 1. Διαθέσιμο στο: <https://rsaegean.org/wp-content/uploads/2024/02/Pylos-Frontex-Incident-Report.pdf> (Τελευταία πρόσβαση 20-10-2024). Επιπρόσθετα, σύμφωνα με το Χάρτη των θεμελιωδών δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, (07-06-2016), C 202, σελ. 394, τα άρθρα 1,2,4 αναφέρουν: Άρθρο 1 Ανθρώπινη αξιοπρέπεια Η ανθρώπινη αξιοπρέπεια είναι απαραβίαστη. Πρέπει να είναι σεβαστή και να προστατεύεται. Άρθρο 2 Δικαίωμα στη ζωή 1. Κάθε πρόσωπο έχει δικαίωμα στη ζωή. Άρθρο 4 Απαγόρευση των βασανιστηρίων και των απάνθρωπων ή εξευτελιστικών ποινών ή μεταχείρισης Κανείς δεν μπορεί να υποβληθεί σε βασανιστήρια ούτε σε απάνθρωπες ή εξευτελιστικές ποινές ή μεταχείριση. Διαθέσιμο στο: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:12016P/TXT> (Τελευταία πρόσβαση 17-10-2024).

¹⁶² Automatic Identification System.

¹⁶³ Fundamental Rights Office of FRONTEX, (01/12/2023), p. 7.

¹⁶⁴ Fundamental Rights Office of FRONTEX, (01/12/2023), p. 8.

άτομα που επέβαιναν στο σκάφος κινούνταν ταυτόχρονα όλα προς την ίδια κατεύθυνση στο καταστρώματα του σκάφους (π.χ. οι επιβαίνοντες τρέχουν προς το νερό ή το φαγητό που πετάχτηκε ή ως αποτέλεσμα ενός ξαφνικού τραβήγματος από ένα σχοινί οι επιβαίνοντες κατευθύνονται προς ένα σημείο). Δεύτερων η διανομή του φορτίου έχει θεμελιώδη επίδραση στη σταθερότητα του σκάφους. Όσο πιο ψηλά τοποθετείται το φορτίο σε μια τράτα τύπου Adriana, τόσο πιο εύκολο είναι το σκάφος να ανατραπεί και το Adriana ήταν υπερπλήρες στο ψηλότερο κατάστρωμά του. Προς επίρρωση των παραπάνω, ένα διαθέσιμο βίντεο δείχνει το Adriana να ταλαντεύεται κατά τη διάρκεια μιας προσπάθειας παροχής νερού από παραπλέον πλοίο. Αυτό αποτελεί ξεκάθαρη επιβεβαίωση των κινδύνων που υπογράμμισαν οι ειδικοί.¹⁶⁵

Το συμπέρασμα που κατέληξε η έκθεση του Fundamental Rights Office είναι:

- α) Ο FRONTEX κατηγοριοποίησε το Adriana ως περίπτωση μη κινδύνου και απλώς διαβίβασε τις σχετικές πληροφορίες στις ελληνικές αρχές.
- β) θεωρεί ότι, στο εξής θα πρέπει να αξιολογεί διεξοδικότερα παρόμοιες περιπτώσεις σε σχέση με την ανάγκη έκδοσης προειδοποίησης Mayday.
- γ) οι ελληνικές αρχές δεν κατάφεραν να κηρύξουν έγκαιρα έρευνα και διάσωση και να αναπτύξουν εγκαίρως επαρκή αριθμό κατάλληλων μέσων για τη διάσωση των μεταναστών.¹⁶⁶

Τέλος, το Γραφείο Θεμελιωδών Δικαιωμάτων του FRONTEX αναφέρει ότι το περιστατικό αυτό ήταν αφορμή να αναδειχθούν οι ελλείψεις και τα κενά που υπάρχουν σε αντίστοιχα περιστατικά και να υπάρξουν προτάσεις βελτίωσης των λειτουργιών όλων των εμπλεκόμενων φορέων σε αντίστοιχα μελλοντικά περιστατικά. Μία από τις προτάσεις της έκθεσης προς τον FRONTEX ήταν να προσδιοριστεί ένα σύνολο δεικτών που θα πληροφορεί για τη λήψη αποφάσεων έκδοσης Mayday με βάση τους κινδύνους που προσδιορίζονται από το Fundamental Rights Office στις περιοχές όπου παρέχεται η υπηρεσία Multipurpose Aerial Surveillance (MAS). Αυτοί οι δείκτες μπορεί να περιλαμβάνουν τον τύπο και τις συνθήκες των σκαφών, την απόσταση από την ακτογραμμή ή τα ειδικά χαρακτηριστικά των μεταναστευτικών ροών της περιοχής και πρέπει να είναι αρκετά περιεκτικοί και ευέλικτοι ώστε να ανταποκρίνονται σε ποικίλα σενάρια. Τέλος, η έκθεση περιείχε κάποιες προτάσεις και προς τις Ελληνικές Αρχές μεταξύ των οποίων ήταν, να υιοθετήσει σαφείς και διαφανείς διαδικασίες για τον τρόπο αντιμετώπισης του κινδύνου στη θάλασσα, συμπεριλαμβανομένων των

¹⁶⁵ Fundamental Rights Office of FRONTEX, (01/12/2023), pp. 8-9.

¹⁶⁶ Fundamental Rights Office of FRONTEX, (01/12/2023), p. 1.

περιπτώσεων όπου τα άτομα αντιτίθενται στη διάσωση και να διασφαλιστεί η επανεξέταση των υφιστάμενων διαδικασιών για το SAR υπό το φως της τραγωδίας του Adriana.¹⁶⁷

5.4 ΑΠΟΨΗ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΙΟΥ ΔΙΑΜΕΣΟΛΑΒΗΤΗ

Το ναυάγιο του Adriana κίνησε το ενδιαφέρον του Ευρωπαίου Διαμεσολαβητή «European Ombudsman» ο οποίος θεώρησε ότι το περιστατικό προκάλεσε τη δημόσια ανησυχία για το ρόλο και τις ευθύνες της ΕΕ στην προστασία ζωών και στην έρευνα και διάσωση στο πλαίσιο των μεταναστευτικών και συνοριακών πολιτικών της.¹⁶⁸ Ο Διαμεσολαβητής διεξήγαγε αυτεπάγγελτη έρευνα για να εξετάσει τα γεγονότα σχετικά με τις ενέργειες του FRONTEX¹⁶⁹ στη τραγωδία, καθώς και πώς αντέδρασε σε άλλες θαλάσσιες καταστάσεις έκτακτης ανάγκης στις οποίες ενεπλάκη. Επίσης, η έρευνα εξέτασε τη σχέση μεταξύ του FRONTEX και των αρχών των Κ – Μ στο πλαίσιο θαλάσσιων καταστάσεων έκτακτης ανάγκης καθώς και την ισορροπία των ευθυνών μεταξύ της ΕΕ και των Κ – Μ στις επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης και πώς αυτό επηρεάζει τα αποτελέσματα τέτοιων επιχειρήσεων.¹⁷⁰

Η εκτίμηση του Διαμεσολαβητή είναι ότι ο FRONTEX πρέπει να συμμορφώνεται με τα θεμελιώδη δικαιώματα σε όλες τις δραστηριότητές του, συμπεριλαμβανομένης της άμεσης ή έμμεσης εμπλοκής του σε επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης. Στο πλαίσιο αυτό, πρέπει επίσης να συμμορφώνεται με τη Σύμβαση του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας και να λαμβάνει υπόψη τη Σύμβαση SAR και τη SOLAS, επιπλέον των κατευθυντήριων γραμμών του IMO και του δικαίου της ΕΕ. Ο

¹⁶⁷ Fundamental Rights Office of FRONTEX, (01-12-2023), pp. 16-17.

¹⁶⁸ European Ombudsman, (26-02-2024), Case OI/3/2023/MHZ, Decision on how the European Border and Coast Guard Agency (Frontex) complies with its fundamental rights obligations with regard to search and rescue in the context of its maritime surveillance activities, in particular the Adriana shipwreck, par.12. Διαθέσιμο στο: <https://www.ombudsman.europa.eu/en/decision/en/182665> (Τελευταία πρόσβαση 14-02-2025).

¹⁶⁹ Είναι προφανές ότι η έρευνα κατά του FRONTEX διενεργήθηκε διότι εμπλέκεται συχνά, σε κάποιο βαθμό στην αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης στη θάλασσα μέσω των κοινών επιχειρήσεων και δραστηριοτήτων επιτήρησης.

¹⁷⁰ European Ombudsman, (26-02-2024), Case OI/3/2023/MHZ, Conclusions of the European Ombudsman on EU search and rescue following her inquiry into how the European Border and Coast Guard Agency (Frontex) complies with its fundamental rights obligations in the context of its maritime surveillance activities, in particular the Adriana shipwreck, Introduction. Διαθέσιμο στο: <https://www.ombudsman.europa.eu/en/doc/correspondence/en/182671> (Τελευταία πρόσβαση 19-02-2025).

Ευρωπαϊός Διαμεσολαβητής θεωρεί βάσει του νομικού πλαισίου ότι όπως τα Κ-Μ υποχρεούνται να παρέχουν βοήθεια σε κάθε σκάφος ή πρόσωπο που κινδυνεύει στη θάλασσα, έτσι και ο FRONTEX έχει την ίδια υποχρέωση όπου παρέχει τεχνική και επιχειρησιακή βοήθεια στο πλαίσιο κοινών επιχειρήσεων.¹⁷¹

Σύμφωνα με την έρευνα διαπιστώθηκε ότι ο FRONTEX: α) Ακολουθεί τους ισχύοντες κανόνες και πρωτόκολλα, αλλά έδειξε ελλείψεις στον τρόπο με τον οποίο αντιδρά σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης στη θάλασσα στις οποίες εμπλέκεται. β) Υπάρχει ανεπαρκής καθοδήγηση σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο οι μονάδες του πρέπει να αντιδρούν όταν εντοπίζουν σκάφη σε πιθανές καταστάσεις έκτακτης ανάγκης συμπεριλαμβανομένης της έκδοσης σημάτων έκτακτης ανάγκης. γ) Υπάρχει αποτυχία να διασφαλιστεί ότι οι επόπτες των θεμελιωδών δικαιωμάτων του FRONTEX συμμετέχουν επαρκώς στη λήψη αποφάσεων για καταστάσεις έκτακτης ανάγκης στη θάλασσα που εντοπίστηκαν κατά τις δραστηριότητες επιτήρησης του FRONTEX.¹⁷² Για την αντιμετώπιση αυτών των ελλείψεων ο Διαμεσολαβητής έκανε μια σειρά από προτάσεις, ωστόσο τόνισε ότι αυτές οι προτάσεις για συγκεκριμένες πτυχές του έργου του FRONTEX δεν επαρκούν να καλύψουν το μεγάλο κενό που αφήνει η απουσία προληπτικού SAR στην ΕΕ. Τέλος, πρότεινε ο εκτελεστικός διευθυντής να επανεξετάσει εάν ο FRONTEX πρέπει να συνεχίζει τις δραστηριότητές του σε Κ-Μ όταν οι εθνικές αρχές Κ-Μ αδυνατούν να εκπληρώσουν επαρκώς τις υποχρεώσεις τους SAR ή εμπλέκονται με άλλο τρόπο σε παραβιάσεις των θεμελιωδών δικαιωμάτων ή/και όταν οι εθνικές αρχές περιορίζουν το ρόλο και την ικανότητα έρευνας και διάσωσης του FRONTEX.¹⁷³

Βέβαια, όσον αφορά την Απόφαση και την Έκθεση Συμπερασμάτων του Ευρωπαϊού Διαμεσολαβητή στο ναυάγιο Adriana παρατηρείται ότι δεν υπάρχουν αναφορές στο επιχειρησιακό πλαίσιο, σε τεχνικά θέματα και σε μελέτες εμπειρογνομόνων όπως συμβαίνει στο Πόρισμα του Γραφείου Θεμελιωδών Δικαιωμάτων του FRONTEX. Ο Ευρωπαϊός Διαμεσολαβητής περιορίζεται σε θέματα σχετικά με την επικοινωνία και το συντονισμό μεταξύ του FRONTEX και των ελληνικών αρχών, τις διαδικαστικές ενέργειες του FRONTEX, τη μη λειτουργία των καμερών του σκάφους που βρέθηκε στο σημείο του ναυαγίου, στο γιατί το UAV του FRONTEX επιχειρούσε σε άλλο περιστατικό SAR, στις δυσκολίες που αντιμετωπίζει

¹⁷¹ European Ombudsman, (26-02-2024), Decision, par 45 – 46.

¹⁷² European Ombudsman, (26-02-2024), Decision, Introduction.

¹⁷³ European Ombudsman, (26-02-2024), Decision, Introduction.

η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στην επικοινωνία με τις ελληνικές δικαστικές αρχές για να ενημερωθεί και στους ισχυρισμούς ορισμένων επιζώντων ότι οι ελληνικές αρχές τους απέσπασαν τα κινητά τηλέφωνα.¹⁷⁴

Επ' αυτών θεωρώ ότι το UAV ορθός βρίσκονταν σε έτερο περιστατικό διότι η μόνη εργασία που επιτελεί είναι η επιτήρηση και ο εντοπισμός ανθρώπων και πλοίων που βρίσκονται σε κίνδυνο. Δεδομένου ότι το Adriana είχε εντοπιστεί και υπήρχαν παραπλέοντα σκάφη στο σημείο, είναι σοφότερο να επιτηρήσει άλλες θαλάσσιες περιοχές ώστε να βοηθήσει σε εντοπισμό κάποιου άλλου στόχου. Επιπρόσθετα, η ύπαρξη UAV σε επιχειρήσεις SAR που δραστηριοποιούνται εναέρια μέσα ελικόπτερα – αεροπλάνα δημιουργεί κάποια προβλήματα και αυξάνει τον κίνδυνο αεροπορικού ατυχήματος. Ειδικότερα, κατά την εκτέλεση μια επιχείρησης SAR δεσμεύεται ο εναέριος χώρος του συμβάντος αποκλειστικά για τα αεροπορικά μέσα που συμμετέχουν στην επιχείρηση. Η ύπαρξη ενός UAV μπορεί να προκαλέσει ατύχημα διότι δεν διαθέτει ασύρματο ώστε να είναι σε άμεση επικοινωνία με τον ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας και με τα έτερα αεροπορικά μέσα που συμμετέχουν στην επιχείρηση. Οι χειριστές των εναέριων μέσων είναι σε συνεχή επικοινωνία με τον ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας αλλά και τους χειριστές των άλλων μέσων και ενημερώνουν συνεχώς για τη θέση τους και τις προθέσεις τους κάτι που δεν δύναται να πράξει το UAV. Επιπρόσθετα, η παρατήρηση ενός UAV από τους χειριστές των ελικοπτέρων και αεροπλάνων είναι πολύ δύσκολη λόγω μεγέθους με αποτέλεσμα να αυξάνεται ο κίνδυνος σύγκρουσης. Αδιαμφισβήτητα η αεροπορική ασφάλεια προέχει από τη λήψη ενός βίντεο. Όσον αφορά τους ισχυρισμούς των ναυαγών περί αρπαγής των κινητών τηλεφώνων θα ήθελα να αναρωτηθούμε πόσο λειτουργικό είναι ένα κινητό τηλέφωνο που έχει εμβαπτιστεί σε θαλασσινό νερό για αρκετά λεπτά και πόση είναι η διάρκεια λειτουργίας μιας μπαταρίας κινητού τηλεφώνου άνευ φόρτισης για 5 ημέρες, όσες ήταν και το ταξίδι του Adriana; Γίνεται αντιληπτό ότι η Απόφαση και τα Συμπεράσματα του Ευρωπαίου Διαμεσολαβητή δεν εμβαθύνουν στο επιχειρησιακό και πρακτικό σκέλος της επιχείρησης SAR αλλά περιορίζονται σε διαπιστώσεις, προτάσεις και καταλογισμό ευθυνών.

¹⁷⁴ European Ombudsman, (26-02-2024), Conclusions, Accountability for the shipwreck.

5.5 ΑΠΟΨΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή κλήθηκε να εκφράσει την άποψη της επί του ναυαγίου του Adriana έπειτα από σχετική ερώτηση ευρωβουλευτή. Το έγγραφο της ερώτησης που κατατέθηκε 02-02-2024 βασίζεται στο Πόρισμα του Γραφείου Θεμελιωδών Δικαιωμάτων του FRONTEX και αναφέρει μεταξύ των άλλων ότι υπάρχει πολύωρη αδράνεια του Ελληνικού Λιμενικού, οι ελληνικές αρχές δεν ξεκίνησαν την επιχείρηση έρευνας και διάσωσης μόλις ενημερώθηκαν από τον FRONTEX, η άμεση εστίαση των αρχών πριν από το ναυάγιο δεν ήταν η διάσωση, οι πόροι που κινητοποιήθηκαν δεν ήταν επαρκείς και τέλος αφήνει ανοιχτό το ενδεχόμενο η βύθιση να προήλθε από την απόπειρα ρυμούλκησης¹⁷⁵. Στο έγγραφο της ερώτησης τέθηκαν και τα εξής ερωτήματα προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή: α) Θα ζητήσει εξηγήσεις και ενημέρωση από τις ελληνικές αρχές; β) Πώς σχολιάζει την καθυστέρηση στις έρευνες των δικαστικών αρχών και τον κίνδυνο συγκάλυψης;¹⁷⁶

Στην απάντηση του ο Ευρωπαίος Επίτροπος ανέφερε αντίστοιχα: α)...Σε περίπτωση που το αποτέλεσμα των εθνικών ερευνών επιβεβαιώσει το Πόρισμα του Γραφείου Θεμελιωδών Δικαιωμάτων του FRONTEX, η Επιτροπή αναμένει από τις ελληνικές αρχές να διώξουν πλήρως, τυχόν διαπιστωθείσες παραβάσεις, καθώς αυτό εμπίπτει στην ευθύνη τους. β) Η Επιτροπή βρίσκεται σε τακτική επαφή με τις ελληνικές αρχές και συνεχίζει να ζητά την ταχεία και ολοκληρωμένη διεξαγωγή των εν εξελίξει

¹⁷⁵ Δράττοντας της ευκαιρίας είναι χρήσιμο να ειπωθεί περί ανοιχτού ενδεχόμενου ρυμούλκησης, ότι για να ρυμουλκηθεί ένα σκάφος απαιτούνται ειδικά σκάφη με συγκεκριμένες προδιαγραφές και ιπποδυνάμεις στις μηχανές τους που περιγράφονται στο Προεδρικό Διάταγμα 83/2022, (ΦΕΚ 229 τ. Α' /12-12-2022), Κανονισμός περί ρύθμισης θεμάτων των ρυμουλκών πλοίων αναφορικά με τις τεχνικές προδιαγραφές σχεδίασης και κατασκευής, τη δύναμη έλξης, την ευστάθεια (...). Αν εξετάσουμε πρακτικά το ενδεχόμενο ρυμούλκησης θα παρατηρήσουμε τα εξής: α) Το Adriana είναι ένα αλιευτικό σκάφος μεγάλου μήκους, με υπεράριθμους επιβαίνοντες, αρκετά βαρύ και σύμφωνα με μαρτυρίες είχε μηχανική βλάβη. β) Το σκάφος του ΛΣ – ΕΛ.ΑΚΤ. δεν είναι κατάλληλο για να εκτελέσει ρυμούλκηση, δεν διαθέτει ενισχυμένη πλήμνη, ειδικές δέστρες, ειδικούς κάβους, κατάλληλη ιπποδύναμη κλπ και γ) Η απόσταση από την ακτή είναι 50 νμ που απαιτεί πολλές ώρες πλου δεδομένου ότι οι ταχύτητες ρυμούλκησης είναι πολύ χαμηλές περίπου 5νμ. Το ρητορικό ερώτημα που τίθεται είναι: Υπάρχει πλοίαρχος – κυβερνήτης που θα έθετε το σκάφος του σε κίνδυνο βύθισης; Εάν χανόταν η ευστάθεια του αλιευτικού που υπήρχε πολύ μεγάλη πιθανότητα (αν όχι βεβαιότητα), όπως άλλωστε το Πόρισμα του Γραφείου Θεμελιωδών Δικαιωμάτων του FRONTEX ανέφερε ότι οι άνθρωποι συμπεριφέρονται σαν την κίνηση ενός υγρού, η συνέπεια θα ήταν να συμπαρασυρθεί και να ανατραπεί και το σκάφος του ΛΣ – ΕΛ.ΑΚΤ διότι οι δυνάμεις που ασκούνται είναι υπέρμετρες, ταχύτατες και οι κάβοι έχουν μεγάλη αντοχή. Ως εκ τούτου θεωρώ ότι δεν τίθεται θέμα ρυμούλκησης διότι θα υπήρχαν πολύ σοβαρές ζημιές στην πρύμνη του του σκάφους της ακτοφυλακής ή θα είχε βυθιστεί.

¹⁷⁶ European Parliament, Parliamentary question E-000366/2024, (02-02-2024), Frontex reveals rescue was not objective of Greek authorities in Pylos shipwreck. Διαθέσιμο στο: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/E-9-2024-000366_EN.html (Τελευταία πρόσβαση 19-02-2025).

εθνικών ερευνών και δικαστικών διαδικασιών. Η Επιτροπή θα συνεχίσει να παρακολουθεί στενά τις εξελίξεις σε αυτό το πλαίσιο.¹⁷⁷

5.6 ΑΠΟΨΗ ΤΟΥ ΣΥΝΗΓΟΡΟΥ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ

Ο Συνήγορος του Πολίτη ως Ανεξάρτητη Αρχή διενήργησε έρευνα επί του ναυαγίου της Πύλου και εξέδωσε Πόρισμα το οποίο επέκρινε το χειρισμό των ελληνικών αρχών έρευνας και διάσωσης. Σύμφωνα με το Δελτίο Τύπου το Πόρισμα επεσήμανε μια σειρά σοβαρών και επίμεπτων παραλείψεων στα καθήκοντα έρευνας και διάσωσης εκ μέρους ανώτερων αξιωματικών του Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ., που συνιστούν σαφείς ενδείξεις για τη στοιχειοθέτηση της θανατηφόρου έκθεσης, καθώς και της έκθεσης σε κίνδυνο ζωής, υγείας και σωματικής ακεραιότητας των επιβαινόντων στο αλιευτικό Adriana, κατά το άρθρο 306 Π.Κ, κατά τη διαχείριση του περιστατικού την 13^η και 14^η Ιουνίου 2023.¹⁷⁸ Το Πόρισμα δεν έχει δοθεί στη δημοσιότητα αλλά έχει περιληφθεί στη σχηματισθείσα δικογραφία.

Σχετικά με το Πόρισμα του Συνηγόρου του Πολίτη εκδόθηκε από το ΥΝΑΝΠ ανακοίνωση όπου αναφέρει ότι το Πόρισμα αντικειμενικά επιχειρεί να μεταθέσει τη συζήτηση από τα εγκληματικά δίκτυα των διακινητών στα στελέχη του Λιμενικού Σώματος και δε βασίζεται σε αξιόπιστα και τεκμηριωμένα στοιχεία αλλά σε εικασίες ως προς τον τρόπο διαχείρισης μιας κατάστασης κρίσης εκ μέρους του Λιμενικού Σώματος. Επισημαίνει επίσης ότι ο Συνήγορος του Πολίτη, βάσει του νόμου, είναι αρμόδιος για «τη συλλογή, την καταγραφή, την αξιολόγηση, τη διερεύνηση ή την περαιτέρω προώθηση προς άσκηση πειθαρχικού ελέγχου στις αρμόδιες υπηρεσίες, καταγγελιών για πράξεις, ενέργειες ή παραλείψεις», σε αντίθεση με το παρόν Πόρισμα όπου καταλήγει σε αυθαίρετα συμπεράσματα που κινδυνεύουν να προκαταλάβουν τη δικαστική αξιολόγηση. Τέλος, το ΥΝΑΝΠ αναφέρει ότι η Κυβέρνηση παραμένει αταλάντευτα προσηλωμένη σε μια αυστηρή αλλά δίκαιη πολιτική φύλαξης των συνόρων της χώρας και εμπιστεύεται απολύτως το Λιμενικό Σώμα, τόσο για την

¹⁷⁷ European Parliament, Parliamentary question E-000366/2024 (ASW), (07-05-2024), Answer given by Ms Johansson on behalf of the European Commission
Διαθέσιμο στο: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/E-9-2024-000366-ASW_EN.html (Τελευταία πρόσβαση 19-02-2025).

¹⁷⁸ Συνήγορος του Πολίτη – Ελληνική Ανεξάρτητη Αρχή, (03-02-2025), Δελτίο Τύπου, Πόρισμα του Συνηγόρου του Πολίτη για το ναυάγιο της Πύλου σελ.1.

αποτελεσματική προστασία των συνόρων της χώρας και της ΕΕ, όσο και για την άσκηση των καθηκόντων έρευνας και διάσωσης, με τρόπο που σέβεται και προστατεύει τα θεμελιώδη δικαιώματα όσων βρίσκονται σε κίνδυνο.¹⁷⁹

5.7 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΑΠΟΨΕΩΝ

Όπως διαπιστώσαμε υπάρχουν διάφορες απόψεις επί του ναυαγίου της Πύλου, αυτό που παρατηρούμε είναι ότι η άποψη του ΛΣ – ΕΛ.ΑΚΤ είναι περιγραφική και αρκείται στην παράθεση των γεγονότων, η άποψη του Συνηγόρου του Πολίτη, του Ευρωπαϊού Διαμεσολαβητή και της Διεθνούς Αμνηστία – του Παρατηρητηρίου Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων βασίζονται στο νομικό πλαίσιο και στις γραφειοκρατικές διαδικασίες και η άποψη του Γραφείου Θεμελιωδών Δικαιωμάτων του FRONTEX λαμβάνει υπόψη το νομικό πλαίσιο αλλά και κάποια στοιχεία επιχειρησιακού πλαισίου (γνώμη πραγματογνωμόνων). Γνώμη μου είναι ότι για να εκφραστεί μια αντικειμενική και ορθή άποψη επί του περιστατικού θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψιν το νομικό πλαίσιο, το επιχειρησιακό πλαίσιο και οι γνώμες – μελέτες ειδικών πραγματογνωμόνων και τεχνικών συμβούλων (ναυπηγών, πλοιάρχων εμπορικού ναυτικού, ατόμων που έχουν συμμετάσχει επαγγελματικά σε επιχειρήσεις SAR κλπ). Η συνεργασία όλων των ειδικών και η συσχέτιση όλων των στοιχείων θα αποδώσει μία ορθή κρίση. Τέλος, θεωρώ ότι το υπόβαθρο αυτού που εκδίδει ένα Πόρισμα διαδραματίζει μεγάλο ρόλο στην αντίληψη και κατανόηση ενός περιστατικού SAR. Είναι αναγκαίο να υπάρχει οικειότητα με το αντικείμενο SAR τόσο θεωρητική όσο και επιχειρησιακή – πρακτική.

5.8 ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΟΥ ADRIANA

Η ανάλυση του περιστατικού SAR Adriana χωρίζεται σε δύο μέρη, το νομικό και το επιχειρησιακό. Το νομικό μέρος περιλαμβάνει τις διεθνείς συμβάσεις, τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς και τα νομοθετήματα που έχει υιοθετήσει η Ελλάδα ενώ το επιχειρησιακό πλαίσιο περιλαμβάνει στοιχεία από την ικανότητα ανθρώπινης

¹⁷⁹ ΥΝΑΝΠ, (04-02-2025) Ανακοίνωση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής σχετικά με το Δελτίο Τύπου του Συνηγόρου του Πολίτη (04.02.2025). Διαθέσιμο στο: <https://www.ynanp.gr/el/gr-epikoinwnias-enhmerwshs/anakoinwsh-toy-ypoyrgeiou-naytilias-kai-nhsiwthks-politikhs-sxetika-me-to-deltio-tytoy-toy-synhgoroy-toy-polith-04022025/> (Τελευταία πρόσβαση 19-02-2025).

επιβίωσης στη θάλασσα, τις ιδιαιτερότητες και δυσκολίες που ανακύπτουν σε όμοιες επιχειρήσεις καθώς και τις απόψεις που παρατέθηκαν.¹⁸⁰ Με βάση τα παραπάνω μπορεί να ειπωθεί γενικά ότι: α) Το αλιευτικό βρισκόταν στα διεθνή ύδατα σε SRR της Ελλάδας. β) Κάποιοι επιβαίνοντες του αλιευτικού επικοινωνήσαν τηλεφωνικά και ζήτησαν βοήθεια και κάποιοι άλλοι αρνήθηκαν την βοήθεια διότι επιθυμούσαν να συνεχίσουν να πλέουν στον προορισμό τους. γ) Στο Adriana υπήρχαν υπεράριθμοι επιβάτες με τον αριθμό τους να υπολογίζεται σε 750 μετανάστες εκ των οποίων πολλοί βρίσκονταν στο ψηλότερο σημείο (επίστεγο) και στα αμπάρια του σκάφους. δ) Οι επιβαίνοντες του αλιευτικού αλλά και το αλιευτικό δεν διέθεταν σωστικό εξοπλισμό – σωσίβια. ε) Οι χώρες προέλευσης των επιβαινόντων ήταν η Συρία, η Αίγυπτος και το Πακιστάν, όπου σημαντικό ποσοστό του πληθυσμού δεν γνωρίζει κολύμβηση. στ) Η απόσταση του Adriana από την πλησιέστερη ακτή ήταν περίπου 47 νμ ή 85 κμ. δηλαδή, αρκετά απομακρυσμένο. ζ) Το πλοiάριο κινούνταν με μικρή ταχύτητα. η) Η επιχείρηση εξελίχθηκε βραδινές ώρες. θ) Οι καιρικές συνθήκες χαρακτηρίζονται από ανέμους 4 – 5 bf και ύπαρξη καταιγίδας κάποιες ώρες νωρίτερα. Μέσω της ανάλυσης του νομικού και επιχειρησιακού σκέλους θα απαντηθούν τα ερωτήματα: Η αρμόδια αρχή ακολούθησε το νομικό πλαίσιο και τις υποχρεώσεις που απορρέουν από αυτό, στο περιστατικό του Adriana; Υπήρξε η απαιτούμενη παροχή βοήθειας από την Ελλάδα με βάση το νομικό πλαίσιο; Υπάρχει διεθνής ευθύνη της Ελλάδας για τις ενέργειες των κρατικών οργάνων; Είναι το νομικό και επιχειρησιακό πλαίσιο εξίσου σημαντικά και αλληλένδετα; Ταυτοχρόνως, θα απαντηθούν τα υποερωτήματα: το αλιευτικό έπλεε νόμιμα; Οι αρμόδιες αρχές είχαν την υποχρέωση να επέμβουν; Υπήρχε κατάσταση «distress» από τη στιγμή που ενημερώθηκαν οι ελληνικές αρχές και ας αρνήθηκαν την βοήθεια οι επιβαίνοντες; Οι πλοiάρχοι των παραπλεόντων πλοiων εκτέλεσαν το καθήκον τους σχετικά με την παροχή βοήθειας; Μπορούσε να αποφευχθεί το ναυάγιο;

5.8.1 ΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ

Η Ελλάδα ενημερώθηκε από τον FRONTEX για την ύπαρξη σκάφους που επιβαίνουν μετανάστες περίπου 50 νμ νότια της Πελοποννήσου. Με βάση το γεωγραφικό στίγμα και λαμβάνοντας υπόψιν το υπ' αριθμ.:44/7-1-1975 έγγραφο του YEN στον IMO και τις σχετικές Συμφωνίες με τα συνορεύοντα κράτη Μάλτας και

¹⁸⁰ Από την αρμόδια κρατική αρχή, τη Διεθνή Αμνηστία – το Παρατηρητήριο Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων και το Fundamental Rights Office of FRONTEX

Ιταλίας, το σκάφος έπλεε σε διεθνή ύδατα πέραν της συνορεύουσας ζώνης σύμφωνα με την UNCLOS και εντός περιοχής δικαιοδοσίας έρευνας και διάσωσης της Ελλάδας.

Στη θέα των παράτυπων μεταναστών το ελληνικό κράτος βρίσκεται σε δίλημμα, είτε να αναγνωριστεί το Adriana ως εν δυνάμει προσπάθεια εισόδου στα χωρικά ύδατα με σκοπό την παράτυπη μεταφορά μεταναστών, είτε να αξιολογήσει το αλιευτικό ως μη ασφαλές μέσο και επικίνδυνο για την ασφάλεια των επιβαινόντων και να παρέχει βοήθεια/διάσωση. Στη πρώτη περίπτωση ο κρατικός μηχανισμός είναι υποχρεωμένος με βάση τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 656/2014 άρθρο 7 παρ. 2 να εξουσιοδοτήσει τις συμμετέχουσες μονάδες να λάβουν ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα μέτρα: α) Κατάσχεση του σκάφους και σύλληψη των επιβαινόντων. β) Προειδοποίηση και έκδοση διαταγής προς το σκάφος να μην εισέλθει στα χωρικά ύδατα ή στη συνορεύουσα ζώνη, και, εφόσον απαιτείται, έκκληση προς το σκάφος να αλλάξει την πορεία του με προορισμό εκτός των χωρικών υδάτων ή της συνορεύουσας ζώνης. Επιπρόσθετα, σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΕ) 2016/399 το άρθρο 13 παρ. 1 και 2 είναι απαραίτητο να διενεργηθεί έλεγχος από τις ελληνικές αρχές στα εξωτερικά σύνορα για την καταπολέμηση της παράνομης μετανάστευσης. Έτσι με βάση το νομικό πλαίσιο και το σκεπτικό της αποτροπής παραβίασης των συνόρων οι αρχές οφείλουν είτε να συλλάβουν το Adriana, είτε να το διατάξουν να αλλάξει πορεία και να μην εισέλθει στη συνορεύουσα ζώνη και τα χωρικά ύδατα. Στη δεύτερη περίπτωση είναι αναγκαίο η αρμόδια αρχή, δηλαδή το ΛΣ – ΕΛ.ΑΚΤ να προβεί σε αξιολόγηση του περιστατικού του Adriana σχετικά με το εάν υπάρχει «Emergency phase» ώστε το περιστατικό να χαρακτηριστεί ως έρευνα και διάσωση. Εάν η αξιολόγηση έχει θετικό αποτέλεσμα τότε το ΛΣ – ΕΛ.ΑΚΤ. είναι υποχρεωμένη από το διεθνές,¹⁸¹ ευρωπαϊκό¹⁸² και εγχώριο¹⁸³ νομικό πλαίσιο να παρέχει βοήθεια/διασώσει τους παράτυπους μετανάστες που επιβαίνουν στο Adriana. Η δυσκολία έγκειται αρχικά στην αξιολόγηση της κατάστασης που βρίσκεται το σκάφος. Σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 656/2014 τα στελέχη που προσέγγισαν το σκάφος των μεταναστών έπρεπε να διαβιβάσουν όλες τις σχετικές πληροφορίες και παρατηρήσεις τους στο Κέντρο Επιχειρήσεων και το ΕΚΣΕΔ τα οποία κρίνουν αν είναι περιστατικό SAR ή αν αποτελεί απλά περιστατικό εν δυνάμει παραβίασης των θαλασσιών συνόρων συνεχίζοντας την πορεία του. Στο περιστατικό του Adriana το πόρισμα της αξιολόγησης έπρεπε εξ'

¹⁸¹ Άρθρο 98 της UNCLOS.

¹⁸² Άρθρο 9 του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 656/2014.

¹⁸³ Άρθρο 195 του ΝΔ 187/1973.

αρχής να είχε χαρακτηριστεί ως περιστατικό κινδύνου. Ο χαρακτηρισμός αυτός προκύπτει βάση των κριτηρίων που θέτει ο Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 656/2014 στο άρθρο 9 παρ. 2 (στ). Συσχετίζοντας τον Κανονισμό με τα στοιχεία του περιστατικού προκύπτει ότι: i) υπήρχε αίτημα συνδρομής από κάποιους επιβαίνοντες, ii) το σκάφος δεν ήταν αξιόπλοο και η πιθανότητα να μη φθάσει στον τελικό του προορισμό ήταν πολύ μεγάλη, iii) ο αριθμός των επιβαινόντων σε συνάρτηση με τον τύπο και την κατάσταση του σκάφους ήταν πολύ μεγαλύτερος του επιτρεπτού, περίπου 750 άτομα, iv) δεν υπήρχαν εφόδια, όπως νερού και τροφίμων μέχρι να φθάσει το Adriana στον προορισμό του και για αυτό παραπλέοντα σκάφη του παρείχαν τρόφιμα και νερό, v) δεν υπήρχε καταρτισμένο πλήρωμα και πλοίαρχος, vi) από αεροφωτογραφίες φαίνονταν ότι δεν υπήρχε σωστικός εξοπλισμός, vii) δεν υπήρχε δυνατότητα πλοήγησης δεδομένου ότι υπήρχε μηχανική βλάβη και χαμηλή ταχύτητα, viii) δεν υπήρχε καλή επικοινωνίας δεδομένης της απόστασης του σκάφους από τις ακτές αλλά και του ανεπαρκούς τηλεπικοινωνιακού εξοπλισμού, ix) σύμφωνα με μαρτυρίες υπήρχε παρουσία επιβαινόντων που έχριζαν επείγουσας ιατρικής φροντίδας ενώ υπήρχαν επίσης γυναικόπαιδα και αποβιώσαντες επί του σκάφους, και τέλος x) οι καιρικές συνθήκες δεν ήταν ιδανικές διότι σύμφωνα με την Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία (ΕΜΥ) στις 13-06-2023 η κατάσταση της θάλασσας στην περιοχή ενδιαφέροντος χαρακτηρίζονταν από νεφώσεις παροδικά αυξημένες και πιθανότητα βροχής ή καταιγίδας τις μεσημβρινές ώρες και άνεμοι δυτικοί βορειοδυτικοί 4 – 5 Μποφόρ (Bf). Επισημαίνεται ότι η καταιγίδα είναι έντονο ατμοσφαιρικό φαινόμενο, το οποίο συνοδεύεται από μεγάλα ποσά υετού σε πολύ μικρό χρονικό διάστημα, ηλεκτρικές εκκενώσεις (κεραυνούς) και ενισχυμένους ριπαίους ανέμους, η ένταση των οποίων μπορεί να φτάσει ή να ξεπεράσει τους θυελλώδεις (8 bf) (βλέπε [Παράρτημα 23](#)).

Με βάση τα παραπάνω θεωρώ ότι το Κέντρο Επιχειρήσεων και το ΕΚΣΕΔ όφειλαν να χαρακτηρίσουν άμεσα την κατάσταση του Adriana τουλάχιστον ως κατάσταση συναγερμού αν όχι κατάσταση κινδύνου – distress. Ο χαρακτηρισμός αυτός θα παρήγαγε την υποχρέωση του κράτους να κινητοποιήσει το μηχανισμό SAR με τα απαραίτητα μέσα διάσωσης ώστε να συνδράμουν το Adriana ως όφειλαν σύμφωνα με το νομικό πλαίσιο. Ακόμα και η δήλωση των μεταναστών περί άρνησης της βοήθειας από την κρατική αρχή και συνέχισης του ταξιδιού τους προς τον τελικό προορισμό, την Ιταλία, δεν απαλλάσσει την ελληνική ακτοφυλακή από την παροχή βοήθεια/διάσωση του Adriana δεδομένου ότι η UNCLOS στο άρθρο 98 δεν παρέχει καμία εξαίρεση από

το καθήκον παροχής βοήθειας/διάσωσης ατόμων που βρίσκονται σε κίνδυνο στη θάλασσα.

Με βάση τα στοιχεία που υπάρχουν προκύπτει ότι ο μηχανισμός κινητοποιήθηκε. Το Κέντρο Επιχειρήσεων Ρώμης στις 13-06-2023 περί ώρα 11:00πμ ενημέρωσε το ΕΚΣΕΔ το οποίο διέταξε την Υπηρεσία Εναερίων Μέσων να αποστείλει ελικόπτερο προς επιβεβαίωση της πληροφορίας και λήψη πληροφοριών (ταυτότητα, κατάσταση, θέση και πορεία πλοιαρίου, εκτίμηση αριθμού επιβαινόντων κ.α.). Με την επιβεβαίωση της πληροφορίας διατάχθηκαν πλοία που έπλεαν πλησίον του Adriana να κατευθυνθούν και να βοηθήσουν το αλιευτικό, παρασχέθηκαν τροφοεφόδια και νερό ενώ ταυτόχρονα το πλησιέστερο πλοίο ανοιχτής θαλάσσης του ΛΣ – ΕΛ.ΑΚΤ. απέπλευσε προς την περιοχή για να αξιολογήσει την κατάσταση. Επί της αρχής προκύπτει ότι υπήρξε η πρόθεση και η ενεργοποίηση του μηχανισμού. Με την ανατροπή και βύθιση του αλιευτικού το ΠΛΣ προέβη σε παροχή βοήθειας και διάσωση μέρους των ναυαγών σύμφωνα με την υποχρέωση που απορρέει από το νομικό πλαίσιο. Παρόλο που δεν κατάφερε να διασώσει όλους τους μετανάστες, αλλά το γεγονός ότι έλαβε ορισμένα μέτρα σύμφωνα με τη Συμβουλευτική Γνώμη του Δικαστηρίου και την έννοια της δέουσας επιμέλειας¹⁸⁴ θεωρώ ότι η Ελλάδα απαλλάσσεται από την ευθύνη του άρθρου 98 παρ. 2 της UNCLOS. Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, φρονώ ότι η Ελλάδα συμμορφώθηκε με το καθήκον της παροχής βοήθειας/διάσωσης σε πρόσωπα και πλοία που κινδυνεύουν στη θάλασσα, άρα δεν προκύπτει διεθνής ευθύνη του κράτους. Ομοίως, όσον αφορά το καθήκον των πλοιάρχων/κυβερνητών των παραπλεόντων πλοίων, σύμφωνα με μαρτυρίες, πρόσφεραν βοήθεια υπό τη μορφή τροφοεφοδίων και νερού, ενώ το πλοίο Mayan Queen IV διέσωσε και 15 ναυαγούς¹⁸⁵. Ως εκ τούτου θεωρώ ότι το πλήρωμα των παραπλεόντων πλοίων εκτέλεσε το καθήκον του σύμφωνα με το άρθρο 98 παρ. 1 της UNCLOS.

Τέλος, στο ερώτημα εάν οι ελληνικές αρχές κατάφεραν να κινητοποιήσουν τους κατάλληλους πόρους για τη διάσωση των μεταναστών, η απάντηση με βάση το αποτέλεσμα της μη διάσωσης των περισσότερων παράτυπων μεταναστών, είναι αρνητική. Πάρα ταύτα αν ληφθεί υπόψιν ο μεγάλος αριθμός των παράτυπων μεταναστών και περιστατικών που λαμβάνουν χώρα στην ελληνική SRR και η

¹⁸⁴ Responsibilities and Obligations of States with respect to Activities in the Area, Case No. 17, Advisory Opinion of 1 February 2011, *ITLOS Reports 2011*, p.10, par. 117 – 119, p. 43.

¹⁸⁵ The Washington Post, (05-July-2023), Tracing a tragedy: How hundreds of migrants drowned on Greece's watch. Διαθέσιμο στο: <https://www.washingtonpost.com/world/interactive/2023/greece-migrant-boat-coast-guard/>

διασπορά των επιχειρησιακών μέσων στο χώρο, πιστεύω ότι ο αριθμός των μέσων ήταν ικανοποιητικός.¹⁸⁶

5.8.2. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ

Η επιχειρησιακή ανάλυση του περιστατικού χωρίζεται σε τρεις φάσεις, τη φάση κινητοποίησης της αρμόδιας αρχής, τη φάση όπου διενεργείται η επιτόπια αυτοψία για το εάν εμπίπτει σε περιστατικό SAR και τέλος, τη φάση SAR όπου υπάρχει ανατροπή του Adriana και οι μετανάστες βρίσκονται στη θάλασσα.

(Α) Φάση κινητοποίησης αρμόδιας αρχής: Όπως προέκυψε από τις καταγραφές που είδαμε προηγουμένως, το ΕΚΣΕΔ ενημερώθηκε από το Rescue Co-ordination Centre (RCC) ROME στις 13-06-2023 περί ώρα 11:00 πμ ότι η ιταλική ακτοφυλακή έλαβε κλήση από ακτιβίστρια ΜΚΟ η οποία πληροφορούσε για ύπαρξη αλιευτικού σκάφους με μεγάλο αριθμό μεταναστών (στα διεθνή ύδατα νοτιοδυτικά της Πελοποννήσου). Η πρώτη ενέργεια του ΕΚΣΕΔ ήταν να ελέγξει την πληροφορία το συντομότερο δυνατό και να επιβεβαιώσει την εγκυρότητά της. Έτσι στάλθηκε το ελικόπτερο του ΛΣ – ΕΛ.ΑΚΤ. το οποίο μεταστάθμευε στο αεροδρόμιο Μυτιλήνης συμμετέχοντας σε αποστολή επιτήρησης των ανατολικών θαλασσιών συνόρων. Ο εντοπισμός κατέστη δυνατός στις 15:35, τεσσεράμισι περίπου ώρες από τη στιγμή που υπήρξε ενημέρωση από τις ιταλικές αρχές. Αυτό αιτιολογείται δεδομένου ότι: α) Το αεροπορικό μέσο απαιτεί ένα χρόνο προετοιμασίας για μία έκτακτη πτήση σε μη προγραμματισμένο μέρος.¹⁸⁷ β) Η απόσταση του ελικοπτέρου από την περιοχή του αλιευτικού ήταν αρκετά μεγάλη. γ) Το ελικόπτερο ήταν αναγκασμένο να διέλθει διαμέσου συγκεκριμένων νοητών σημείων¹⁸⁸ και υψών για την αποφυγή αεροπορικών

¹⁸⁶ Κινητοποιήθηκαν δύο (02) περιπολικά και ένα (01) ναυαγοσωστικό σκάφος Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., μία (01) Φρεγάτα του Πολεμικού Ναυτικού, επτά (07) παραπλέοντα πλοία, ένα (01) ελικόπτερο του Πολεμικού Ναυτικού, ένα (01) του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. και ένα (01) μη επανδρωμένο αεροσκάφος (UAV) του FRONTEX. (Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος Ελληνικής Ακτοφυλακής, 2^ο Δελτίο Τύπου, Ευρεία επιχείρηση έρευνας και διάσωσης αλλοδαπών σε διεθνή ύδατα στη θαλάσσια περιοχή 47 ν.μ. νοτιοδυτικά Πύλου, 14/06/2023 10:37 πμ.)

¹⁸⁷ Όπως προετοιμασία πληρώματος επί της διαδρομής και της περιοχής έρευνας, υποβολή flight plan, έλεγχος καιρικών συνθηκών, έλεγχος κινητήρων και οργάνων ελικοπτέρου μόλις δοθεί η άδεια εκκίνησης από τον πύργο ελέγχου του αεροδρομίου, έλεγχος ύπαρξης κάποιας NOTAM που επηρεάζει την πτήση, κ.α. Το NOTAM είναι μια ειδοποίηση που περιέχει πληροφορίες απαραίτητες για το προσωπικό που ασχολείται με τις πτήσεις αλλά δεν είναι αρκετά γνωστές εκ των προτέρων ώστε να δημοσιοποιηθούν με άλλα μέσα. Δηλώνει τη μεταβολή κατάστασης ενός στοιχείου του National Airspace System (NAS) – όχι την κανονική κατάσταση. Τα NOTAM υποδεικνύουν την κατάσταση σε πραγματικό χρόνο και την μεταβαλλόμενη κατάσταση του NAS που επηρεάζει κάθε χρήστη. United State, Department of Transportation, Federal Aviation Administration, What is a NOTAM? Διαθέσιμο στο: https://www.faa.gov/about/initiatives/notam/what_is_a_notam (Τελευταία πρόσβαση 02-11-2024).

¹⁸⁸ Visual Flight Routes points (VFR) και Instrument Flight Routes points (IFR).

κινδύνων και σύγκρουσης που μεγαλώνουν το χρόνο πτήσης από μία απευθείας πτήση.

δ) Δεν υπήρχε ακριβές στίγμα της τοποθεσίας του Adriana ενώ ταυτόχρονα βρισκόταν εν κινήσει. Κατά τον εντοπισμό του λήφθηκε φωτογραφικό υλικό και υπήρξε μια πρώτη ενημέρωση του πληρώματος προς το ΕΚΣΕΔ. Αφού επιβεβαιώθηκε η πληροφορία ύπαρξης αλιευτικού με ικανό αριθμό παράτυπων μεταναστών το ΕΚΣΕΔ καλεί¹⁸⁹ τα παραπλέοντα πλοία να σπεύσουν προς βοήθεια του αλιευτικού. Ταυτόχρονα διατάζει το πλησιέστερο Πλοίο Ανοιχτής Θαλάσσης (ΠΑΘ) τύπο P355 CPV του ΛΣ – ΕΛ.ΑΚΤ. (βλέπε [Παράρτημα 24^α](#)) να αποπλεύσει προς την περιοχή του Adriana για να διενεργήσει αυτοψία και να ενημερώσει το ΕΚΣΕΔ εάν πληροί τα κριτήρια ώστε να χαρακτηριστεί το περιστατικό έρευνα και διάσωση.¹⁹⁰ Η απόσταση που έπρεπε να διανύσει το ΠΑΘ ήταν 162 νμ (βλέπε [Παράρτημα 25Α](#)) ή 300 κμ¹⁹¹ δεδομένου ότι βρίσκονταν στο λιμένα Χανίων, ενώ η ταχύτητα που κινείται όταν διανύει μεγάλες αποστάσεις είναι περίπου 29 κόμβοι¹⁹². Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να απαιτούνται τουλάχιστον 6 ώρες πλεύσης του ΠΑΘ ώστε να διανύσει περίπου 300κμ και να προσεγγίσει το Adriana.¹⁹³ Με βάση τα στοιχεία, το ΠΑΘ κατέπλευσε πλησίον του αλιευτικού 22:40 στις 13-06-2023, δηλαδή χρειάστηκε κάτι λιγότερο από 7 ώρες. Αυτό δείχνει ότι η κινητοποίησή του με βάση το χρόνο θαλάσσιου ταξιδιού ήταν άμεση.

(Β) Φάση διενέργειας επιτόπιας αυτοψίας: Η συνήθης πρακτική της διενέργειας αυτοψίας έχει ως εξής: Με την άφιξη του ΠΑΘ στο σημείο, εκπέμπεται ηχητικό μήνυμα στην αγγλική, που καλεί τους παράτυπους μετανάστες να είναι ήρεμοι και να μην εκτελούν βίαιες κινήσεις. Το ΠΑΘ όπως και κάθε περιπολικό σκάφος χρησιμοποιεί ένα σκοινί ή ένα κοντάρι ανάλογα το μέγεθος του σκάφους που πρέπει να πλευρίσουν ώστε να υπάρξει ήρεμη προσέγγιση των δύο σκαφών και να αποφευχθεί η ύπαρξη απόνερων από τις μηχανές ή κάποιος απότομος χειρισμός που θα επέφερε πρόσκρουση. Οι κινήσεις ήταν προσεκτικές για να μην επηρεαστεί αρνητικά η ευστάθεια του Adriana. Αφού διενεργηθεί η αυτοψία λύνεται το σκοινί και

¹⁸⁹ Για να υπάρξει κινητοποίηση του μηχανισμού πρέπει να επιβεβαιωθεί μία πληροφορία διότι η άσκοπη κινητοποίηση μπορεί να επηρεάσει άλλη επιχείρηση SAR.

¹⁹⁰ Να σημειωθεί ότι τα ΠΑΘ που διαθέτει το ΛΣ – ΕΛ.ΑΚΤ. είναι ελλιμενισμένα σε διάφορα μέρη σε όλη την επικράτεια της χώρας για την ταχύτερη μετάβαση σε συμβάντα παραβίασης συνόρων και SAR, με τον κύριο όγκο αυτών να βρίσκεται σε μεγάλα λιμάνια (Πειραιά, Θεσσαλονίκη, Πάτρα) και στο ανατολικό Αιγαίο (Μυτιλήνη, Χίο, Κω, Ρόδο) λόγω της παράτυπης μετανάστευση δια θαλάσσης.

¹⁹¹ 1 ναυτικό μίλι είναι ίσο με 1,852 μέτρα.

¹⁹² Με ταχύτητα 29 κόμβων διανύονται 53,7 κμ την ώρα.

¹⁹³ Σε αυτό το χρόνο πρέπει να προστεθεί και ο χρόνος προετοιμασίας του πληρώματος (εντοπισμός του στίγματος, έλεγχος καιρικών συνθηκών περιοχής κ.α.).

απομακρύνεται το ΠΑΘ ώστε να υπάρξει ενημέρωση του ΕΚΣΕΔ και να ληφθεί απόφαση χαρακτηρισμού της κατάστασης. Η απομάκρυνση του ΠΛΣ καταδεικνύεται και από τις μαρτυρίες. Αυτό το σκοινί μπορεί να παρερμηνευτεί από τους μετανάστες ως κάβος ρυμούλκησης, όπως πιθανών θεωρήθηκε και στο Adriana. Για να υπάρξει ρυμούλκηση απαιτούνται ειδικά σκάφη με συγκεκριμένες προδιαγραφές και υποδυνάμεις στις μηχανές τους,¹⁹⁴ που δε διέθετε το ΠΑΘ.

Επιπρόσθετα, ως προς την ευστάθεια του Adriana, το γεγονός ότι ο τύπος του αλιευτικού διακρίνεται από ψηλή υπερκατασκευή¹⁹⁵ και μεγάλο μέρος των παράτυπων μεταναστών βρισκόταν σε ψηλά σημεία αυτού (βλέπε [Παράρτημα 21](#)), είχε σαν αποτέλεσμα τη μετατόπιση του κέντρου βάρους¹⁹⁶ του σκάφους σε ψηλότερο σημείο. Αυτό καθιστούσε το Adriana πιο ευαίσθητο/ευάλωτο σε κλίσεις και ανατροπή. Ως προς τις καιρικές συνθήκες που επικρατούσαν στην περιοχή, οι άνεμοι 4 – 5 bf αλλά και η ύπαρξη καταιγίδας και ενισχυμένων ριπαίων ανέμων νωρίτερα επέφερε έντονη ανατάραξη των υδάτων και εμφάνιση κυμάτων swell¹⁹⁷ – βουβά κύματα. Η κατάσταση αυτή επιδεινώνει την ευστάθεια του πλοίου δεδομένου ότι προκαλεί μεγάλες ανυψώσεις και βυθίσεις κατά την πλευση του σκάφους ενώ γίνεται άκρως επικίνδυνη σε περιπτώσεις ακινησίας του σκάφους. Δεν είναι τυχαίο ότι η ανατροπή του Adriana επήλθε κατά τη στιγμή μηχανικής βλάβης και ακινησία του σκάφους.

¹⁹⁴ Προεδρικό Διάταγμα 83/2022, (ΦΕΚ 229 τ. Α΄/12-12-2022), Κανονισμός περί ρύθμισης θεμάτων των ρυμουλκών πλοίων αναφορικά με τις τεχνικές προδιαγραφές σχεδίασης και κατασκευής, τη δύναμη έλξης, την ευστάθεια (...). Διαθέσιμο στο: https://www.e-nomothesia.gr/kat-naytilia-nausiploia/pd-83-2022.html#google_vignette

¹⁹⁵ Ως υπερκατασκευή (Superstructure) νοείται κάθε κατασκευή του πλοίου που βρίσκεται πάνω από το ανώτερο συνεχές υδατοστεγανό κατάστρωμα που εκτείνεται σε όλο το πλάτος του αλλά όχι σε όλο το μήκος του. Σχηματική απεικόνιση υπερκατασκευής:



Ιωάννη Εμ. Κολλινατή, (2005), Ευστάθεια – Φόρτωσης, Ίδρυμα Ευγενίδου, Βιβλιοθήκη του Ναυτικού, Αθήνα, σελ. 3 και 7. Διαθέσιμο στο: <https://captainslog.gr/wp-content/uploads/2021/03/%CE%95%CE%A5%CE%A3%CE%A4%CE%91%CE%98%CE%95%CE%99%CE%91-%CE%A6%CE%9F%CE%A1%CE%A4%CE%A9%CE%A3%CE%97.pdf>

¹⁹⁶ Κέντρο βάρους (Center of gravity): Το σημείο στο πλοίο επενεργεί η συνισταμένη όλων των βαρών που συνθέτουν το πλοίο καθώς και εκείνων που μεταφέρονται από αυτό. [Ιωάννη Εμ. Κολλινατή, (2005), σελ. 7].

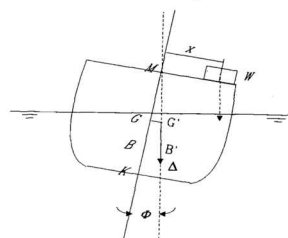
¹⁹⁷ «Swell waves are the long wavelength components resulting from previous or distant wind-generation events. They can propagate over long distances with minimal dissipation and also travel in different directions relative to local winds. Climatologically it is clear that swell waves dominate the local wave field during periods of light winds and they frequently coexist and dominate over local wind-generated waves». [Lichuan Wu, Erik Sahlée, Erik Nilsson, Anna Rutgersson, (2024), A review of surface swell waves and their role in air-sea interactions, Ocean Modelling, Elsevier, Vol. 190, no 102397, p. 1. Διαθέσιμο στο: <https://doi.org/10.1016/j.ocemod.2024.102397>].

Επίσης, οι επιβαίνοντες μετανάστες έπειτα από πέντε ημέρες στη θάλασσα με έλλειψη τροφής και νερού αλλά και εκτεθειμένοι στα καιρικά φαινόμενα, στον ήλιο τις ημέρες και στην υγρασία τα βράδια, διέθεταν μία άσχημη ψυχολογική και σωματική κατάσταση. Αυτή η κατάσταση των μεταναστών σε συνδυασμό με την ύπαρξη νεκρών και τη διαφωνία μεταξύ των παράτυπων μεταναστών σχετικά με τη διάσωσή τους ή τη συνέχιση του ταξιδιού τους στον τελικό προορισμό, δημιούργησαν νευρικότητα και φόβο επί του Adriana. Η νευρικότητα και ο φόβος σε συνδυασμό με κάποιο παράγοντα όπως ο κυματισμός ή η ύπαρξη κάποιας έντονης διαμάχης επί του Adriana προκάλεσαν βίαιη μετακίνηση κάποιων μεταναστών. Η μετακίνηση είχε ως αποτέλεσμα το κέντρο βάρους να μετατοπιστεί και να χαθεί η ισορροπία των δυνάμεων που επενεργούν θετικά στο σκάφος.¹⁹⁸ Η έλλειψη ισορροπίας προκάλεσε την ανατροπή του Adriana και τη βύθισή του. Τέλος, ακόμα και το γεγονός ότι το Adriana ήταν αλιευτικό δημιουργούσε ακόμη πιο ευνοϊκές συνθήκες για την ύπαρξη ανισορροπίας επ' αυτού δεδομένου ότι σύμφωνα με τη μελέτη ευστάθειας, δυναμικής και ασφάλειας των *Igor Bačkalov et al* (2016), στα αλιευτικά σκάφη, ιδιαίτερα αυτά που υπερβαίνουν τα 24 μέτρα, υπάρχει ένα γνωστό ρυθμιστικό παράδοξο: παρά το γεγονός ότι η αλιεία αναγνωρίζεται ως ένα από τα πιο επικίνδυνα επαγγέλματα, οι σημαντικότεροι διεθνείς κανονισμοί που αφορούν διάφορες πτυχές σταθερότητας και ασφάλειας δεν είναι υποχρεωτικοί για αυτόν τον τύπο πλοίων.¹⁹⁹

(Γ) Φάση SAR έπειτα από την ανατροπή του Adriana: Ο χρόνος που απαιτήθηκε για την ανατροπή του Adriana ήταν λίγα δευτερόλεπτα και για τη βύθιση

¹⁹⁸ Αποτύπωση δυνάμεων που επενεργούν επί του πλοίου κατόπιν μίας μετακίνησης βάρους (εν προκειμένω των μεταναστών).

The shift in G for a weight move



Όπου: **W** το βάρος (βάρος επιβαινόντων), **X** η απόσταση μετακίνησης του βάρους (επιβαινόντων), **G** το αρχικό σημείο κέντρου βάρους όλου του σκάφους, **G'** το τελικό σημείο κέντρου βάρους όλου του σκάφους μετά τη μετακίνηση των μεταναστών, **Φ** η κλίση που επιφέρει η μετακίνηση των μεταναστών στην υπερκατασκευή. (Vincent Wilczynski, William J. Diehl, (1995), An Alternative approach to determine a vessel's center of gravity: the center of buoyancy method, *Ocean Engineering*, Vol. 22, Issue 6, pp. 563 – 564. Διαθέσιμο στο: [https://doi.org/10.1016/0029-8018\(94\)00028-6](https://doi.org/10.1016/0029-8018(94)00028-6)

¹⁹⁹ Igor Bačkalov, Gabriele Bulian, Jakub Cichowicz, Eleftheria Eliopoulou, Dimitris Konovessis, Jean-François Leguen, Anders Rosén, Nikolaos Themelis, (2016), Ship stability, dynamics and safety: Status and perspectives from a review of recent STAB conferences and ISSW events, *Ocean Engineering*, Vol. 116, p. 329. Διαθέσιμο στο: <https://doi.org/10.1016/j.oceaneng.2016.02.016>.

10 – 15 λεπτά.²⁰⁰ Με την ανατροπή του σκάφους οι μετανάστες που βρίσκονταν στο εξωτερικό μέρος έπεσαν στη θάλασσα. Οι μετανάστες που βρίσκονταν στο εσωτερικό του πλοιαρίου (στο αμπάρι, στις ενδαιτιήσεις κλπ) δεν είχαν το χρόνο αλλά και τη δυνατότητα να εξέλθουν δεδομένου ότι η κατασκευή του σκάφους εξυπηρετεί αλιευτικό σκοπό με απλή διαρρύθμιση²⁰¹ και όχι επιβατηγούς σκοπούς. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα το μεγαλύτερο μέρος των μεταναστών να εγκλωβιστεί στο αμπάρι του Adriana και να χάσει τη ζωή του. Όσον αφορά τους εκατοντάδες μετανάστες που βρέθηκαν στη θάλασσα, επιχειρησιακά η διάσωσή όλων ήταν μη εφικτή. Οι παράγοντες που επηρεάζουν συνήθως τέτοιες επιχειρήσεις είναι: α) ο μεγάλος αριθμός των ναυαγών, β) η μη χρήση σωσιβίου, γ) η μη καθολική γνώση κολύμβησης σε συνδυασμό με τις ανθρώπινες δυνατότητες επιβίωσης, δ) το αίσθημα πανικού που δημιουργείται στους ναυαγούς, ε) τα μη κατάλληλα παραπλέοντα πλοία, και στ) το σκοτάδι.

Ειδικότερα, υπολογίζεται ότι στο εξωτερικό μέρος του Adriana βρίσκονταν περίπου 250 άτομα τα οποία σύμφωνα με τις αεροφωτογραφίες που υπάρχουν δεν διέθεταν σωσίβιο. Με βάση την καταγωγή τους (Αιγύπτιοι, Σύριοι και Πακιστανοί) αρκετοί δεν γνώριζαν κολύμβηση και σύμφωνα με τις ιατρικές έρευνες περίπου στα 2 λεπτά οι μη γνώστες κολύμβησης έχασαν τις αισθήσεις τους ελλείψει οξυγόνου ενώ στα 4 – 6 λεπτά έχασαν τη ζωή τους. Ο πανικός που επικρατεί μεταξύ των ναυαγών κατά τη βύθιση του σκάφους τους έχει ως αποτέλεσμα πολλοί να αντιλαμβάνονται ως σανίδα σωτηρίας κάποιον άλλο ναυαγό και να γαντζώνονται πάνω του με αποτέλεσμα να χάνουν τη ζωή τους. Τα παραπλέοντα εμπορικά πλοία δεν μπορούν να εκτελέσουν κινήσεις εύκολα ώστε να πλησιάσουν τους ναυαγούς λόγω του όγκου τους, και σε περίπτωση που πλησιάσουν έχουν πολύ υψηλά έξαλα ώστε να παρέχουν εύκολα υπηρεσίες διάσωσης. Ταυτοχρόνως, το ΠΑΘ που βρίσκονταν πλησίον των ναυαγών μπορούσε να επιβιβάσει μόλις 20 διασωθέντες σύμφωνα με τον κατασκευαστή (βλέπε [Παράρτημα 24^α](#)). Η ενδεχόμενη επιβίβαση περισσότερων θα έθετε σε κίνδυνο το ΠΑΘ και τους επιβαίνοντες αυτού. Η Φρεγάτα Κανάρης που είχε ενεργοποιηθεί από το ΕΚΣΕΔ βρίσκονταν στην περιοχή της Σαλαμίνας σε μία απόσταση 220 νμ ή 407 κμ από το σημείο του συμβάντος (βλέπε [Παράρτημα 25B](#)). Η μέγιστη ταχύτητά της

²⁰⁰ Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος Ελληνικής Ακτοφυλακής, 3^ο Δελτίο Τύπου, Ευρεία επιχείρηση έρευνας και διάσωσης αλλοδαπών σε διεθνή ύδατα στη θαλάσσια περιοχή 47 ν.μ. νοτιοδυτικά Πύλου, 14/06/2023 8:36 μμ.

²⁰¹ με ελάχιστο αριθμό θυρών μικρού μεγέθους και χωρίς εξόδους διαφυγής.

υπολογίζεται σε 20 κόμβους λόγω της παλαιότητάς της, παρόλο που ο κατασκευαστή την υπολογίζει σε 30 κόμβους (βλέπε [Παράρτημα 24^B](#)). Αυτό έχει ως αποτέλεσμα η Φρεγάτα να χρειάζεται τουλάχιστον 6 ώρες πλεύσης ώστε να προσεγγίσει το σημείο του ναυαγίου. Επιπρόσθετα, να αναφερθεί ότι το σκοτάδι δυσκολεύει πολύ τα πληρώματα διάσωσης να εντοπίσουν τους ναυαγούς και για να αποφευχθεί κάποιο ατύχημα οι κινήσεις των σκαφών είναι ήρεμες και αργές. Βέβαια οι ναυαγοί που παρατηρούσαν τις αργές κινήσεις του ΠΑΘ δεν είναι σε θέση να αντιληφθούν ότι οι κινήσεις είναι αργές για να προστατευθούν οι ίδιοι οι ναυαγοί από παράσυρση.

Τέλος, αναλογιζόμενοι την υπερφόρτωση, την κατάσταση αξιοπλοΐας και τις μηχανικές βλάβες του Adriana σε συνδυασμό με την ύπαρξη καταιγίδας στην ευρύτερη περιοχή αλλά και τη μεγάλη απόσταση που έπρεπε να διανύσει ώστε να φτάσει στον προορισμό του (ιταλικές ακτές), γίνεται κατανοητό ότι το Adriana είχε πολύ λίγες πιθανότητες να ολοκληρώσει το ταξίδι του χωρίς να ναυαγήσει ενώ δεν υπήρχε ουδεμία περίπτωση να διασωθούν όλοι οι μετανάστες μετά την ανατροπή του. Δεν είναι τυχαίο ότι και άλλες ευρωπαϊκές αρχές²⁰² που συμμετέχουν σε επιχειρήσεις SAR δεν μπορούν να διασώσουν όλους τους ναυαγούς παρόλο που είναι παρούσες στο συμβάν. Είναι οι δυσκολίες των συγκεκριμένων επιχειρήσεων SAR που καθιστούν αδύνατη τη διάσωση όλων των επιβαινόντων. Χαρακτηριστικό είναι το περιστατικό «Lampedusa shipwreck (2013)» όπου οι ιταλικές και μαλτέζικες αρχές δεν μπόρεσαν να διασώσουν 200 περίπου μετανάστες²⁰³ αν και σύμφωνα με τη Διεθνή Αμνηστία οι θάνατοι μεταναστών ξεπερνούν τους 368.²⁰⁴ Επίσης, το ναυάγιο πλησίον του Φαρμακονησίου όπου ένα αλιευτικό μετέφερε 27 παράτυπους μετανάστες και ανετράπη με αποτέλεσμα 11 άτομα να χάσουν τη ζωή τους και 16 να διασωθούν.²⁰⁵ Για το περιστατικό αυτό ακόμα και το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων δείχνει κατανόηση και αποδέχεται τις δυσκολίες του επιχειρησιακού σκέλους SAR των κρατικών αρχών.²⁰⁶

²⁰² Ισπανικές, Ιταλικές, Μαλτέζικες

²⁰³ Marko Milanovic, (16-03-2021), Drowning Migrants, the Human Rights Committee, and Extraterritorial Human Rights Obligations, EJIL:Talk!, Blog of the European Journal of International Law. Διαθέσιμο στο: <https://www.ejiltalk.org/drowning-migrants-the-human-rights-committee-and-extraterritorial-human-rights-obligations/> (Τελευταία πρόσβαση 09-11-2024).

²⁰⁴ Amnesty International, (03-10-2023), Ten years since the Lampedusa shipwreck, what lessons have been learned? Διαθέσιμο στο: <https://www.amnesty.org/en/latest/news/2023/10/ten-years-since-the-lampedusa-shipwreck-what-lessons-have-been-learned/> (Τελευταία πρόσβαση 09-11-2024).

²⁰⁵ Hannah Katz & Itamar Mann, (12-07-2023), From Farmakonisi to Pylos at the ECtHR, EJIL:Talk!, Blog of the European Journal of International Law. Διαθέσιμο στο: <https://www.ejiltalk.org/from-farmakonisi-to-pylos-at-the-ecthr/> (Τελευταία πρόσβαση 09-11-2024).

²⁰⁶ Case of Safi and others v. Greece, par. 164: « The Court naturally does not overlook the fact that, as the Government submitted, at the time when the applicants and their family members made their attempt to reach Greece, seaborne refugee arrivals were on the rise. It reiterates in this connection that,

5.8.3 ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Μετά την ανάλυση των δύο πλαισίων γίνεται αντιληπτό ότι η αντικειμενική άποψη πρέπει να λαμβάνει υπόψιν τόσο το νομικό και όσο και το επιχειρησιακό πλαίσιο διότι είναι αλληλένδετα. Αυτή η προσέγγιση θα δώσει μία σωστή αξιολόγηση επί του κρατικού μηχανισμού έρευνας και διάσωσης απαλλαγμένη από ιδεοληψίες και υποκειμενικότητες. Ναι μεν το νομικό πλαίσιο υποχρεώνει την Ελλάδα να παρέχει βοήθεια και υπηρεσίες διασώσεις σε όσους τις έχουν ανάγκη εντός SRR αρμοδιότητάς της, αλλά οι παράμετροι στο περιστατικό Adriana όπως: η μεγάλη απόσταση από την πλησιέστερη ακτή και από τα σκάφη της ακτοφυλακής, η κακή κατάσταση του σκάφους των μεταναστών, ο συνωστισμός επί του αλιευτικού, η ύπαρξη μεταναστών στο αμπάρι του σκάφους, η ψυχολογική κατάσταση των μεταναστών, η έλλειψη σωστικού εξοπλισμού, η μη γνώση κολύμβησης, οι περιορισμένες δυνατότητες επιβίωσης του ανθρώπου στη θάλασσα και οι δυσκολίες που ανακύπτουν εξαιτίας του υγρό στοιχείο, δεν επιτρέπουν σε επιχειρησιακό πλαίσιο την επίτευξη της υποχρέωσης παροχής βοήθειας/διάσωσης σε όλους τους ναυαγούς. Θεωρώ ότι, η θεωρία απέχει παρασάγγας από την πραγματικότητα, αυτό όμως μπορεί να δικαιολογηθεί αν αναλογιστούμε το γεγονός ότι όταν διαμορφωνόταν το νομικό πλαίσιο της UNCLOS οι συντάκτες της δεν είχαν υπόψη τους τις μαζικές μεταναστευτικές κινήσεις ή τις τραγωδίες ναυαγίων που βλέπουμε την τελευταία δεκαετία.²⁰⁷ Επιπρόσθετα, η Σύμβαση SOLAS διαμορφώθηκαν κυρίως με πρόθεση να θέσει κανόνες για την ασφάλεια των εμπορικών πλοίων και ναυτικών σε περιπτώσεις κινδύνου εμπορικών πλοίων²⁰⁸.

considering the difficulty of the task that fell to the maritime authorities in such circumstances, the unpredictability of human conduct and the operational choices that had to be made in terms of priorities and resources, the scope of the national authorities' positive obligation must be interpreted in a way which does not impose an impossible burden on them». Διαθέσιμο στο: <https://hudoc.echr.coe.int/eng?i=001-218512>

²⁰⁷ A. Papachristodoulou, (21-06-2023), Halfway Through 2023: A Year of Unparalleled, Avoidable Migrant Tragedies at Sea, EJIL:Talk!, Blog of the European Journal of International Law. Διαθέσιμο στο: <https://www.ejiltalk.org/halfway-through-2023-a-year-of-unparalleled-avoidable-migrant-tragedies-at-sea/> (Τελευταία πρόσβαση 01-11-2024).

²⁰⁸ Τα εμπορικά πλοία σε αντίθεση με τα σκάφη των παράτυπων μεταναστών διαθέτουν σωστικό και τηλεπικοινωνιακό εξοπλισμό, ο αριθμός των επιβαινόντων των πλοίων είναι σε επιτρεπτό πλαίσιο, το πλήρωμα είναι εκπαιδευμένο για περιστατικά εγκατάλειψης πλοίου και διαδικασία SAR, τα εμπορικά πλοία έχουν εξόδους διαφύγεις, διαθέτουν δορυφορικά συστήματα γεωεντοπισμού με μεγάλη ακρίβεια και υπάρχει ενημέρωση περί της πορείας διαδρομής καθώς και των ωρών άφιξης στους λιμένες

Τέλος, άποψη μου είναι ότι άποψεις που διατυπώνονται περί αδράνειας, απάθειας, εχθρότητας, απροθυμία, παραίτησης των ελληνικών και ευρωπαϊκών αρχών από την ευθύνη για τη διάσωση μεταναστών στη θάλασσα²⁰⁹ δεν ευσταθούς διότι δεν λαμβάνουν υπόψιν τις επιχειρησιακές συνθήκες SAR.

²⁰⁹ - Human Rights Watch, (13 December 2023), Greece: 6 Months On, No Justice for Pylos Shipwreck,.
- Hannah Katz & Itamar Mann, (12-07-2023), From Farmakonisi to Pylos at the ECtHR, EJIL:Talk!, Blog of the European Journal of International Law.
- Danai Angeli & Vassilis Papadopoulos, (2023), Saving lives at sea: Learning through failure or failing to learn? The Pylos shipwreck, Toronto Metropolitan University, Canada Excellence Research Chair in Migration & Integration, Policy Brief, p.1.
- Amnesty International, (03-10-2023), Ten years since the Lampedusa shipwreck, what lessons have been learned?
- Refugees Support Aegean, (14-06-2024), Δικαιοσύνη για το έγκλημα στην Πύλο.
- A. Papachristodoulou, (21-06-2023), Halfway Through 2023: A Year of Unparalleled, Avoidable Migrant Tragedies at Sea, EJIL:Talk!, Blog of the European Journal of International Law.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Αναμφίβολα η μετανάστευση είναι ένα παγκόσμιο φαινόμενο που οφείλεται συνήθως σε οικονομικούς, κοινωνικοπολιτικούς και κλιματολογικούς παράγοντες που με την πάροδο των ετών οξύνεται. Στην προσπάθεια αναζήτησης ενός καλύτερου επιπέδου ζωής χρησιμοποιούν επικίνδυνες οδούς, τρόπους και μέσα με αποτέλεσμα πολλοί να χάνουν τη ζωή τους. Τρεις από τις πιο επικίνδυνες μεταναστευτικές οδούς παγκοσμίως αποδεικνύονται η δυτική, η κεντρική και η ανατολική μεσογειακή οδός στις οποίες τη χρονική περίοδο 2014 έως 2024 καταγράφηκαν 30.491 θάνατοι, που είναι οι περισσότεροι από κάθε άλλο σημείο του πλανήτη.

Η προσφυγική κρίση συνεχίζει να δοκιμάζει τα μεσογειακά ευρωπαϊκά κράτη όπως η Ελλάδα όπου εξαιτίας του κομβικού της σημείου επωμίζεται δυσανάλογο βάρος. Η γεωγραφικής της θέση, στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων ωθεί μεγάλο όγκο μεταναστών να μετακινούνται από την ανατολική και κεντρική μεσογειακή μεταναστευτική οδό, μέρος της οποίας ελέγχει η Ελλάδα. Στην προσπάθεια τους να διασχίσουν τα θαλάσσια σύνορα ανακύπτει το δίλημμα της προστασίας των θαλασσιών συνόρων που επιβάλει ο Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 656/2014 σε συνδυασμό με τον Κανονισμό (ΕΕ) 2016/399, ή η παροχή βοήθειας/διάσωσης στο πλαίσιο έρευνας και διάσωσης, που επιβάλει το διεθνές νομικό πλαίσιο η International Convention for the unification of certain rules of law with regard to Assistance and Salvage at Sea στο άρθρο 11, η UNCLOS στο άρθρο 98, η Σύμβαση SAR στις παραγράφους, 2.1.9, 2.1.10, και 5.9.1, ο Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 656/2014 στο άρθρο 9 και η SOLAS όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.

Το γεγονός ότι τις περισσότερες φορές χρησιμοποιούν μη αξιόπλοα πλευστά μέσα έχει ως αποτέλεσμα, τα σκάφη των μεταναστών μετά την αξιολόγηση από το ΛΣ – ΕΛ.ΑΚΤ βάσει του άρθρου 9 του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 656/2014, να αντιμετωπίζονται κατά κόρων ως περιστατικά έρευνας και διάσωσης. Κριτήρια όπως, η αξιοπλοΐμότητα του σκάφους, ο συνωστισμός μεταναστών, η μη ύπαρξη σωστικού εξοπλισμού, η ύπαρξη ευπαθών ομάδων, οι καιρικές συνθήκες και άλλα δεν αφήνουν περιθώριο στις ελληνικές αρχές στο χαρακτηρισμό της κατάσταση ως SAR. Το έργο των αρμόδιων αρχών δυσκολεύεται ακόμη περισσότερο όταν επιβαίνοντας μετανάστες προκαλούν με πρόθεση δολιοφθορές στο σκάφος τους με αποτέλεσμα οι επιβαίνοντες να βρίσκονται στη θάλασσα σε μικρό χρονικό διάστημα. Αυτές οι καταστάσεις σε συνδυασμό με το δύσκολο επιχειρησιακό τερέν που εξελίσσονται, έχουν ως

αποτέλεσμα κάποιες φορές να υπάρχουν ναυάγια με μετανάστες που χάνουν τη ζωή τους. Η αποτυχία του ΛΣ – ΕΛ.ΑΚΤ. να διασώσει όλους τους παράτυπων μεταναστών εντός ελληνικής SRR στο περιστατικό της Πύλου (2023) αποτέλεσε την αφορμή για κατακραυγή της Ελλάδας διεθνώς. Με βάση την ανάλυση του νομικού πλαισίου η Ελλάδα όφειλε να παρέχει βοήθεια/διάσωση στο πλοιάριο *Adriana* και τους επιβαίνοντες παράτυπους μετανάστες του και εκπλήρωσε την υποχρέωση αυτή αφού κινητοποίησε παραπλέοντα σκάφη και παρείχε μέσα και προσωπικό για βοήθεια και διάσωση. Βέβαια, όπως αναδείχθηκε στην ανάλυση του επιχειρησιακού πλαισίου η διάσωση όλων των επιβαινόντων ήταν ακατόρθωτη.

Απορίας άξιων αποτελούν οι πολύ επικριτικές απόψεις μεγάλης μερίδας του τύπου, κάποιων ΜΚΟ και αρθρογράφων που καταλογίζουν αδράνειας, απάθειας, εχθρότητας, απροθυμία κ.α. σε τέτοιου είδους συμβάντα χωρίς να λάβουν υπόψη τα ανυπέρβλητα εμπόδια που δημιουργούνται από τις παραμέτρους και τις ιδιαιτερότητες μιας επιχείρησης SAR. Ακόμα και το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων σε αντίστοιχη υπόθεση *Safi and others v. Greece*, έχει δείξει κατανόηση ως προς τις δυσκολίες που αντιμετωπίζουν οι αρμόδιες κρατικές αρχές στις επιχειρήσεις SAR. Σε αυτό συνηγορεί και η παρούσα εργασία στο ότι δηλαδή η αντικειμενική άποψη πρέπει να λαμβάνει υπόψη τόσο το νομικό και όσο και το επιχειρησιακό πλαίσιο διότι είναι αλληλένδετα. Αυτή η προσέγγιση διασφαλίζει μία σωστή αξιολόγηση επί του κρατικού μηχανισμού έρευνας και διάσωσης η οποία είναι απαλλαγμένη από ιδεοληψίες και υποκειμενικότητες. Ναι μεν το νομικό πλαίσιο υποχρεώνει την Ελλάδα να παρέχει βοήθεια και υπηρεσίες διασώσεις σε όσους τις έχουν ανάγκη εντός SRR αρμοδιότητάς της, αλλά κάποιοι παράγοντες επιδρούν αρνητικά.

Θεωρώ ότι είναι ανάγκη να υπάρξει μια ολιστική αναθεώρηση του διεθνούς νομικού πλαισίου ως προς την απόδοση ευθυνών σε αποτυχημένες επιχειρήσεις SAR. Δεν είναι ορθό να καταλογίζεται η ευθύνη μόνο στο εκάστοτε παράκτιο κράτος που δε μερίμνησε να διασώσει τους παράτυπους μετανάστες. Πρώτα απ' όλα επιβάλλεται να αναζητούνται ευθύνες στα παράκτια κράτη που επιτρέπουν την επιβίβαση των μεταναστών σε μη αξιόπλοα πλοιάρια που δεν διαθέτουν σωστικό εξοπλισμό. Δευτερευόντως, θα πρέπει να εξεταστεί το ενδεχόμενο της ύπαρξης κάποιας στοιχειώδους ευθύνης των ίδιων των μεταναστών οι οποίοι επιβιβάζονται σε μη αξιόπλοα πλευστά μέσα, χωρίς να γνωρίζουν κολύμβηση και χωρίς να διαθέτουν σωστικό εξοπλισμό. Η απόδοση κάποιας ευθύνης θα οδηγήσει τα παράκτια κράτη που

αφήνουν να επιβιβάζονται ελεύθερα οι μετανάστες να αυστηροποιήσουν τους ελέγχους και να περιορίσουν τον αριθμό αυτών που επιλέγουν τις θαλάσσιες μεταναστευτικές οδούς. Αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση των μεταναστών που χάνουν τη ζωή τους.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Α. Ξενόγλωσση

International Conventions

1. Convention on International Civil Aviation, (1944), Chicago. Διαθέσιμο στο: https://www.icao.int/publications/documents/7300_orig.pdf
2. Convention Relating to the Status of Refugees, (1951), Geneva. Διαθέσιμο στο: <https://www.unhcr.org/media/convention-and-protocol-relating-status-refugees>
3. International Convention for the Safety of Life at Sea, (1974), London. Διαθέσιμο στο: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201184/volume-1184-I-18961-English.pdf>
4. International Convention on Maritime Search and Rescue, (1979), Hamburg. Διαθέσιμο στο: <https://treaties.un.org/doc/publication/unts/volume%201405/volume-1405-i-23489-english.pdf>
5. International Convention for the unification of certain rules of law with regard to Assistance and Salvage at Sea, (1910). Διαθέσιμη στο: <https://treaties.fcdo.gov.uk/awweb/pdfopener?md=1&did=63899>
6. United Nations Convention on the Law of the Sea, (1982). Διαθέσιμο στο https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf

Resolutions

1. Resolution MSC.99(73), (2000). Διαθέσιμο στο: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MSCResolutions/MS.99\(73\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MSCResolutions/MS.99(73).pdf)
2. Resolution MSC.167(78), (2004). Διαθέσιμο στο: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Facilitation/Documents/MS.167%20\(78\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Facilitation/Documents/MS.167%20(78).pdf)
3. Resolution 2240, (09-10-2015), United Nations, Security Council. Διαθέσιμο στο: <https://documents.un.org/doc/undoc/gen/n15/307/07/pdf/n1530707.pdf>
4. Resolution 2312, (06-10-2016), United Nations, Security Council. Διαθέσιμο στο: <https://documents.un.org/doc/undoc/gen/n16/313/20/pdf/n1631320.pdf>
5. Resolution 2380, (05-10-2017), United Nations, Security Council. Διαθέσιμο στο: <https://documents.un.org/doc/undoc/gen/n17/311/36/pdf/n1731136.pdf>

Articles

1. Amnesty International, (13 June 2024), Greece: One year on from the Pylos shipwreck, the Coast Guard's role must be investigated. Διαθέσιμο στο: <https://www.amnesty.org/en/latest/news/2024/06/greece-one-year-on-from-the-pylos-shipwreck-the-coast-guards-role-must-be-investigated/>
2. Amnesty International, (14 December 2023), Greece: 6 months on, no justice for Pylos shipwreck. Διαθέσιμο στο: <https://www.amnesty.org/en/latest/news/2023/12/greece-6-months-on-no-justice-for-pylos-shipwreck/>
3. Amnesty International, (03 October 2023), Ten years since the Lampedusa shipwreck, what lessons have been learned? Διαθέσιμο στο: <https://www.amnesty.org/en/latest/news/2023/10/ten-years-since-the-lampedusa-shipwreck-what-lessons-have-been-learned/>
4. Amnesty International, (13 June 2024), Demand justice for Greek shipwreck victims. Διαθέσιμο στο: <https://www.amnesty.org/en/petition/demand-justice-for-greek-shipwreck-victims/>

5. Carlo Amenta, Paolo Di Betta, Calogero Ferrara, (2021), The migrant crisis in the Mediterranean Sea: Empirical evidence on policy interventions, *Socio-Economic Planning Sciences*, Vol. 78. Διαθέσιμο στο: <https://doi.org/10.1016/j.seps.2021.101038>
6. David Szpilman & James P. Orlowski, (2016). Sports related to drowning. *European respiratory review: an official journal of the European Respiratory Society*, 25(141), 348–359. Διαθέσιμο στο: <https://doi.org/10.1183/16000617.0038-2016>
7. D. Ghezelbash, V. Moreno-Lax & N. Klein, (2018), Securitization of Search and Rescue at Sea: The Response to Boat Migration in the Mediterranean and Offshore Australia, ICLQ. Διαθέσιμο στο: <https://doi.org/10.1017/S0020589317000562>
8. Ed. Beeck, Christine Branche, David Szpilman, J.H. Modell & Joost Bierens, (2005), A new definition of drowning: Towards documentation and prevention of a global public health problem. *Bulletin of the World Health Organization*, 83, 853-6. Διαθέσιμο στο: DOI: [10.1590/S0042-96862005001100015](https://doi.org/10.1590/S0042-96862005001100015)
9. Erica J. Armstrong & Kevin L. Erskine, (2018), Investigation of Drowning Deaths: A Practical Review. *Academic forensic pathology*, 8(1), 8–43. Διαθέσιμο στο <https://doi.org/10.23907/2018.002>
10. Felicity G. Attard, (2020), "Chapter 3 The Duty to Render Assistance at Sea under International Law". In *The Duty of the Shipmaster to Render Assistance at Sea under International Law*. Leiden, The Netherlands: Brill | Nijhoff. Διαθέσιμο στο: https://doi.org/10.1163/9789004438255_005
11. Gallagher, A.T. and David, F, (2014), ‘Migrant Smuggling by Sea: Interdiction and Rescue’, in *The International Law of Migrant Smuggling*. Cambridge: Cambridge University Press, pp. 403–489.
12. Hein de Haas, (2011), Mediterranean migration futures: Patterns, drivers and scenarios, *Global Environmental Change*, Vol. 21, Supplement 1, Pages S59-S69. Διαθέσιμο στο: <https://doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2011.09.003>
13. Human Rights Watch, (12 June 2024), Greece: On Pylos Shipwreck Anniversary, Still No Justice. Διαθέσιμο στο: <https://www.hrw.org/news/2024/06/12/greece-pylos-shipwreck-anniversary-still-no-justice>
14. Human Rights Watch, (13 December 2023), Greece: 6 Months On, No Justice for Pylos Shipwreck,. Διαθέσιμο στο: <https://www.hrw.org/news/2023/12/14/greece-6-months-no-justice-pylos-shipwreck>
15. Igor Bačkalov, Gabriele Bulian, Jakub Cichowicz, Eleftheria Eliopoulou, Dimitris Konovessis, Jean-François Leguen, Anders Rosén, Nikolaos Themelis, (2016), Ship stability, dynamics and safety: Status and perspectives from a review of recent STAB conferences and ISSW events, *Ocean Engineering*, Vol. 116, Pages 312-349. Διαθέσιμο στο: <https://doi.org/10.1016/j.oceaneng.2016.02.016>.
16. International Chamber of Shipping, Large Scale Rescue Operations at Sea, Second Edition 2015. Διαθέσιμο στο: <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Facilitation/Documents/large-scale-rescue-at-sea.pdf>
17. Janelle D. McCall & Britni T. Sternard, (2024), Drowning, Pathophysiology, *StatPearls Publishing LLC*, National Library of Medicine. Διαθέσιμο στο: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/books/NBK430833/>
18. Jodie M. Stocks, Nigel A.S. Taylor, Michael J. Tipton & John E. Greenleaf, (2004), Human Physiological Responses to Cold Exposure, *Aviation, space, and environmental medicine*, Vol. 75, 444-57. Διαθέσιμο στο: https://www.researchgate.net/publication/8553221_Human_Physiological_Responses_to_Cold_Exposure
19. Lichuan Wu, Erik Sahlée, Erik Nilsson, Anna Rutgersson, (2024), A review of surface swell waves and their role in air–sea interactions, *Ocean Modelling*, *Elsevier*, Vol. 190, no 102397. Διαθέσιμο στο: <https://doi.org/10.1016/j.ocemod.2024.102397>.
20. Luna Vives, Arnaud Banos, Camille Martel, Elizabeth Rose Hessek & Kira Williams (28 May 2024), Maritime Sar Systems in the EU: Convergence and Co-optation into

- the Anti-Immigration Border, *Journal of Borderlands Studies*. Διαθέσιμο στο: <https://doi.org/10.1080/08865655.2024.2356775>
21. Michael Tipton, Elizabeth McCormack, Graham Elliott, Monica Cisternelli, Arthur Allen, Arden C. (2022). Turner, Survival time and search time in water: Past, present and future, *Journal of Thermal Biology*. Volume 110, 103349. Διαθέσιμο στο: <https://doi.org/10.1016/j.jtherbio.2022.103349>
 22. Richard Barnes, (2010), The international law of the sea and migration control. 21. 103-150. Διαθέσιμο στο: DOI: <https://doi.org/10.1163/ej.9789004172333.i-441.26>
 23. Sofia Galani, (2020), Assessing Maritime Security and Human Rights: The Role of the EU and its Member States in the Protection of Human Rights in the Maritime Domain, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 35(2), 325-347. Διαθέσιμο στο: <https://doi.org/10.1163/15718085-23441006>
 24. Vincent Wilczynski, William J. Diehl, (1995), An Alternative approach to determine a vessel's center of gravity: the center of buoyancy method, *Ocean Engineering*, Vol. 22, Issue 6, Pages 563 – 570. Διαθέσιμο στο: [https://doi.org/10.1016/0029-8018\(94\)00028-6](https://doi.org/10.1016/0029-8018(94)00028-6)

Reports

1. Abouelhassan R, (2024), *Middle East and North Africa: Migrants Deaths and Disappearances in 2023*, International Organization for Migration. Διαθέσιμο στο: <https://missingmigrants.iom.int/sites/g/files/tmzbd1601/files/publication/file/2023%20MMP%20MENA%20Annual%20Briefing.pdf>
2. European Ombudsman, (26-02-2024), Case OI/3/2023/MHZ, Decision on how the European Border and Coast Guard Agency (Frontex) complies with its fundamental rights obligations with regard to search and rescue in the context of its maritime surveillance activities, in particular the Adriana shipwreck. Διαθέσιμο στο: <https://www.ombudsman.europa.eu/en/decision/en/182665>
3. European Ombudsman, (26-02-2024), Case OI/3/2023/MHZ, Conclusions of the European Ombudsman on EU search and rescue following her inquiry into how the European Border and Coast Guard Agency (Frontex) complies with its fundamental rights obligations in the context of its maritime surveillance activities, in particular the Adriana shipwreck. Διαθέσιμο στο: <https://www.ombudsman.europa.eu/en/doc/correspondence/en/182671>
4. FRONTEX, (May 2024), Annual Risk Analysis 2024/2025, Warsaw. Διαθέσιμο στο: https://www.frontex.europa.eu/assets/Publications/Risk_Analysis/Annual_Risk_Analysis_2024-2025.pdf
5. Fundamental Rights Office of FRONTEX, (01/12/2023), Final SI Report, SIR 12595/2023, Warsaw. Διαθέσιμο στο: <https://rsaeean.org/wp-content/uploads/2024/02/Pylos-Frontex-Incident-Report.pdf>
6. McAuliffe, M. and A. Triandafyllidou (eds.), (2021), *World Migration Report 2022*, International Organization for Migration (IOM), Geneva.
7. Office of the United Nations High Commissioner for Human Rights (OHCHR), (May 2021), ‘‘Lethal Disregard’’ Search and rescue and the protection of migrants in the central Mediterranean Sea. Διαθέσιμο στο: <https://www.ohchr.org/sites/default/files/Documents/Issues/Migration/OHCHR-thematic-report-SAR-protection-at-sea.pdf>
8. United Nations General Assembly, (10 March 2008), Report of the Secretary-General, Oceans and the law of the sea (A/63/63). Διαθέσιμο στο: <https://documents.un.org/doc/undoc/gen/n08/266/26/pdf/n0826626.pdf>

Court Decisions – Advisory Opinions

1. European Court of Human Rights, Judgment, Case of Safi and others v. Greece, Application no. 5418/15 (07-07-2022). Διαθέσιμο στο: <https://hudoc.echr.coe.int/eng?i=001-218512>
2. Responsibilities and Obligations of States with respect to Activities in the Area, Case No. 17, Advisory Opinion of 1 February 2011, *ITLOS Reports 2011*, p.10. Διαθέσιμο στο: https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_17/17_adv_op_010211_en.pdf

European Journals of International Law

1. A. Papachristodoulou, (21-06-2023), Halfway Through 2023: A Year of Unparalleled, Avoidable Migrant Tragedies at Sea, EJIL:Talk!, Blog of the European Journal of International Law. Διαθέσιμο στο: <https://www.ejiltalk.org/halfway-through-2023-a-year-of-unparalleled-avoidable-migrant-tragedies-at-sea/>
2. A. Papachristodoulou, (12-04-2023), Halfway Through 2023: A Year of Unparalleled, Avoidable Migrant Tragedies at Sea, EJIL:Talk!, Blog of the European Journal of International Law. Διαθέσιμο στο: <https://www.ejiltalk.org/the-crotone-migrant-shipwreck-a-cat-and-mouse-blame-game-and-the-role-of-technologies-at-external-borders/>
3. E. Papastavridis, (31-05-2011), Rescuing ‘Boat People’ in the Mediterranean Sea: The Responsibility of States under the Law of the Sea, EJIL:Talk!, Blog of the European Journal of International Law. Διαθέσιμο στο: <https://www.ejiltalk.org/rescuing-boat-people-in-the-mediterranean-sea-the-responsibility-of-states-under-the-law-of-the-sea/>
4. Hannah Katz & Itamar Mann, (12-07-2023), From Farmakonisi to Pylos at the ECtHR, EJIL:Talk!, Blog of the European Journal of International Law. Διαθέσιμο στο: <https://www.ejiltalk.org/from-farmakonisi-to-pylos-at-the-ecthr/>
5. Marko Milanovic, (16-03-2021), Drowning Migrants, the Human Rights Committee, and Extraterritorial Human Rights Obligations, EJIL:Talk!, Blog of the European Journal of International Law. Διαθέσιμο στο: <https://www.ejiltalk.org/drowning-migrants-the-human-rights-committee-and-extraterritorial-human-rights-obligations/>

Λοιπά

1. Anita Orav, (2022). Search and rescue efforts for Mediterranean migrants, Briefing PE 733.712, European Parliament Research Service. Διαθέσιμο στο: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2022/733712/EPRS_BRI\(2022\)733712_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2022/733712/EPRS_BRI(2022)733712_EN.pdf)
2. Danaï Angeli & Vassilis Papadopoulos, (2023), Saving lives at sea: Learning through failure or failing to learn? The Pylos shipwreck, Toronto Metropolitan University, Canada Excellence Research Chair in Migration & Integration, Policy Brief. Διαθέσιμο στο: DOI: [10.13140/RG.2.2.24795.34084](https://doi.org/10.13140/RG.2.2.24795.34084)
3. European Parliament, Parliamentary question E-000366/2024, (02-02-2024), Frontex reveals rescue was not objective of Greek authorities in Pylos shipwreck. Διαθέσιμο στο: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/E-9-2024-000366_EN.html
4. European Parliament, Parliamentary question E-000366/2024 (ASW), (07-05-2024), Answer given by Ms Johansson on behalf of the European Commission. Διαθέσιμο στο: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/E-9-2024-000366-ASW_EN.html
5. IAMSAR Manual, (2016), IMO/ICAO, Volume III Mobile Facilities. Διαθέσιμο στο: <https://maritimesafetyinnovationlab.org/wp-content/uploads/2021/02/Doc.9731-EN->

[IAMSAR-Manual-International-Aeronautical-and-Maritime-Search-and-Rescue-Manual-Volume-III-Mobile-Facilities.pdf](#)

6. Rescue at sea: A guide to principles and practice as applied to refugees and migrants, (January 2015), International Maritime Organization, International Chamber of Shipping and the Office of the United Nations High Commissioner for Refugees. Διαθέσιμο στο: <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/RescueatSeaGuideENGLISH.pdf>
7. Sironi, A. C. Bauloz and M. Emmanuel (eds.), (2019), Glossary on Migration. International Migration Law, No. 34. International Organization for Migration (IOM), Geneva.
8. Novotný, Vít, (2019), Rescue Operations in the Mediterranean Towards a Reliable EU Policy, Wilfried Martens Center for European Studies. Διαθέσιμο στο: DOI: [10.1177/1781685820920120](https://doi.org/10.1177/1781685820920120)

B. Ελληνόγλωσση

Κανονισμοί – Νομοθετήματα

1. Κανονισμός (ΕΕ) 2016/399 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, (9ης Μαρτίου 2016), Περί κώδικα της Ένωσης σχετικά με το καθεστώς διέλευσης προσώπων από τα σύνορα (κώδικας συνόρων του Σένγκεν), L. 77. Διαθέσιμο στο: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=celex%3A32016R0399>
2. Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 656/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, (15ης Μαΐου 2014), Περί κανόνων επιτηρήσεως των εξωτερικών θαλάσσιων συνόρων στο πλαίσιο της επιχειρησιακής συνεργασίας που συντονίζεται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για τη Διαχείριση της Επιχειρησιακής Συνεργασίας στα Εξωτερικά Σύνορα των Κρατών Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, L. 189. Διαθέσιμο στο: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014R0656>
3. Κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1052/2013, (22ας Οκτωβρίου 2013), Για τη θέσπιση του Ευρωπαϊκού Συστήματος Επιτήρησης των Συνόρων (Eurosir) L 295. Διαθέσιμο στο: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:295:0011:0026:EL:PDF>
4. Νόμος 4619/2019, (ΦΕΚ 95/Α/11-6-2019), Κύρωση του Ποινικού Κώδικα. Διαθέσιμο στο: <https://www.ministryofjustice.gr/wp-content/uploads/2019/10/%CE%A0%CE%BF%CE%B9%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CF%8C%CF%82-%CE%9A%CF%8E%CE%B4%CE%B9%CE%BA%CE%B1%CF%82.pdf>
5. Νόμος 2321/1995 (ΦΕΚ 136 τ. 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. Διαθέσιμο στο: <https://www.e-nomothesia.gr/diethneis-sunthekeis/nomos-2321-1995-phek-136-a-23-6-1995.html>
6. Νόμος 2287 (ΦΕΚ 20 τ. Α' /01-02-1995), Στρατιωτικός Ποινικός Κώδικας, Διαθέσιμο στο: Υπουργείο Δικαιοσύνης, ΙΣΟΚΡΑΤΗΣ, Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών ΔΣΑ <https://www.ministryofjustice.gr/wp-content/uploads/2019/10/%CE%A3%CF%84%CF%81%CE%B1%CF%84%CE%B9%CF%89%CF%84%CE%B9%CE%BA%CF%8C%CF%82-%CE%A0%CE%BF%CE%B9%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CF%8C%CF%82-%CE%9A%CF%8E%CE%B4%CE%B9%CE%BA%CE%B1%CF%82.pdf>
7. Νόμος 1844/1989 (ΦΕΚ 100 τ. Α' /25-04-1989), Κύρωση σύμβασης για τη ναυτική έρευνα και διάσωση και άλλες διατάξεις. Διαθέσιμο στο:

- https://www.ynanp.gr/media/documents/%CE%A6%CE%95%CE%9A_%CE%9110_0_1989.pdf
8. Νόμος 211/1947 (ΦΕΚ 35 τ. Α'/28-2-1947), Περί κυρώσεως της εν Σικάγω τη 7^η Δεκεμβρίου 1947 υπογραφείσης Συμβάσεως Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας. Διαθέσιμο στο: <https://www.e-nomothesia.gr/kat-aerodromia-aeroporia/nomos-211-1947-phek-35-a-28-2-1947.html>
 9. Νομοθετικό Διάταγμα 187 (ΦΕΚ 261, τ. Α'/03-10-73), Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου. Διαθέσιμο στο: Υπουργείο Δικαιοσύνης, ΙΣΟΚΡΑΤΗΣ, Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών ΔΣΑ <https://www.ministryofjustice.gr/wp-content/uploads/2019/10/%CE%9A%CF%8E%CE%B4%CE%B9%CE%BA%CE%B1%CF%82-%CE%94%CE%B7%CE%BC%CF%8C%CF%83%CE%B9%CE%BF%CF%85-%CE%9D%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CF%8D-%CE%94%CE%B9%CE%BA%CE%B1%CE%AF%CE%BF%CF%85.pdf>
 10. Νομοθετικό Διάταγμα 4258/1962 (ΦΕΚ 183 τ. Α'/12-11-1962), Περί κυρώσεως της υπογραφείσης εν Λονδίνω Διεθνούς Συμβάσεως «περί ασφαλείας της ανθρωπίνης ζωής εν θαλάσση» και περί άλλων τινών διατάξεων αφορώσων εις την μεταφοράν μεταναστών. Διαθέσιμο στο: https://www.elinyae.gr/sites/default/files/2019-07/183a_1962.1465809178998.pdf
 11. Νομοθετικό Διάταγμα 3989/1959 (ΦΕΚ 201 τ' Α/26-9-1959), Περί κυρώσεως της πολυμερούς Συμβάσεως περί της νομικής καταστάσεως των προσφύγων. Διαθέσιμο στο: <https://www.e-nomothesia.gr/kat-allodapoi/prosphuges-politiko-asulo/nomothetiko-diatagma-3989-1959.html>
 12. Προεδρικό Διάταγμα 83/2022, (ΦΕΚ 229 τ. Α'/12-12-2022), Κανονισμός περί ρύθμισης θεμάτων των ρυμουλκών πλοίων αναφορικά με τις τεχνικές προδιαγραφές σχεδίασης και κατασκευής, τη δύναμη έλξης, την ευστάθεια (...). Διαθέσιμο στο: https://www.e-nomothesia.gr/kat-naytilia-nausploia/pd-83-2022.html#google_vignette
 13. Υπουργική Απόφαση αριθ.: 2411.1/07/03/27-06-2003 (ΦΕΚ 850 τ Β'), Οδηγίες/ διαδικασίες για την αντιμετώπιση περιστατικών πλοίων που βρίσκονται σε κατάσταση ανάγκης ή κινδύνου. Διαθέσιμη στο: https://www.elinyae.gr/sites/default/files/2019-07/850b_03.1113307088773.pdf
 14. Υπουργική Απόφαση αριθμ.: 1432.52/93/26-07-93 (ΦΕΚ 647 τ Β'). Κανονισμός Οργάνωσης και Λειτουργίας ΕΚΣΕΔ. Διαθέσιμο στο: https://www.hcg.gr/documents/12/%CE%92_647_1993.pdf
 15. Χάρτης των θεμελιωδών δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, (07-06-2016), C 202, Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Διαθέσιμο στο: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:12016P/TXT>

Άρθρα

1. Γ. Ανεψιού & Αργυρόπουλος, Το νομικό πλαίσιο της ναυτικής και αεροπορικής/αεροναυτικής έρευνας και διάσωσης (Ε-Δ). Η περίπτωση της Ελλάδας, *Civitas Gentium* – 7:2 (2019) 181 – 215.
2. Refugees Support Aegean, (14-06-2024), Δικαιοσύνη για το έγκλημα στην Πύλο. Διαθέσιμο στο: <https://rsaegean.org/el/dikaiosisyni-gia-to-egklima-stin-pylo/>
3. Παρατηρητηρίου Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων «Human Rights Watch», (3 Αυγούστου 2023), Ελλάδα: Οι αποκλίσεις στις αφηγήσεις για το ναυάγιο της Πύλου υπογραμμίζουν την ανάγκη για έρευνα σύμφωνη με τα ανθρώπινα δικαιώματα. Διαθέσιμο στο: <https://www.hrw.org/el/news/2023/08/03/greece-disparities-accounts-pylos-shipwreck-underscore-need-human-rights-compliant>

Βιβλία

1. Γεώργιος Κασσιμίδης, (2011), Ναυτική Μετεωρολογία, *Εκδόσεις Sea Waves*, Αθήνα.

2. Ιωάννη Εμ. Κολλινιατη, (2005), Ευστάθεια – Φόρτωσης, Ίδρυμα Ευγενίδου, Βιβλιοθήκη του Ναυτικού, Αθήνα, σελ. 7. Διαθέσιμο στο: <https://captainslog.gr/wp-content/uploads/2021/03/%CE%95%CE%A5%CE%A3%CE%A4%CE%91%CE%98%CE%95%CE%99%CE%91-%CE%A6%CE%9F%CE%A1%CE%A4%CE%A9%CE%A3%CE%97.pdf>

Δελτία Τύπου – Ανακοινώσεις

1. Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος Ελληνικής Ακτοφυλακής, 1^ο Δελτίο τύπου, Ευρεία επιχείρηση έρευνας και διάσωσης αλλοδαπών σε διεθνή ύδατα στη θαλάσσια περιοχή 47 ν.μ. νοτιοδυτικά Πύλου, 14/06/2023 8:55 πμ. Διαθέσιμο στο: <https://www.hcg.gr/el/drasthriothtes/eyreia-epixeirhsh-ereynas-kai-diaswshs-allodapwn-se-die8nh-ydata-sth-thalassia-perioch-47-nm-notiodytika-pyloy/>
2. Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος Ελληνικής Ακτοφυλακής, 2^ο Δελτίο Τύπου, Ευρεία επιχείρηση έρευνας και διάσωσης αλλοδαπών σε διεθνή ύδατα στη θαλάσσια περιοχή 47 ν.μ. νοτιοδυτικά Πύλου, 14/06/2023 10:37 πμ. Διαθέσιμο στο: <https://www.hcg.gr/el/drasthriothtes/synexeia-enhmerwshs-anaforika-me-eyreia-epixeirhsh-ereynas-kai-diaswshs-allodapwn-se-die8nh-ydata-sth-thalassia-perioch-47-nm-notiodytika-pyloy/>
3. Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος Ελληνικής Ακτοφυλακής, 3^ο Δελτίο Τύπου, Ευρεία επιχείρηση έρευνας και διάσωσης αλλοδαπών σε διεθνή ύδατα στη θαλάσσια περιοχή 47 ν.μ. νοτιοδυτικά Πύλου, 14/06/2023 8:36 μμ. Διαθέσιμο στο: <https://www.hcg.gr/el/drasthriothtes/synexeia-enhmerwshs-anaforika-me-eyreia-epixeirhsh-ereynas-kai-diaswshs-allodapwn-se-die8nh-ydata-sth-thalassia-perioch-47-nm-notiodytika-pyloy/>
4. Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος Ελληνικής Ακτοφυλακής, 4^ο Δελτίο τύπου, Ευρεία επιχείρηση έρευνας και διάσωσης αλλοδαπών σε διεθνή ύδατα στη θαλάσσια περιοχή 47 ν.μ. νοτιοδυτικά Πύλου, 15/06/2023 2:02 μμ.. Διαθέσιμο στο: <https://www.hcg.gr/el/drasthriothtes/synexeia-enhmerwshs-anaforika-me-eyreia-epixeirhsh-ereynas-kai-diaswshs-allodapwn-se-die8nh-ydata-sth-thalassia-perioch-47-nm-notiodytika-pyloy/>
5. Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος Ελληνικής Ακτοφυλακής, 5^ο Δελτίο τύπου, Ευρεία επιχείρηση έρευνας και διάσωσης αλλοδαπών σε διεθνή ύδατα στη θαλάσσια περιοχή 47 ν.μ. νοτιοδυτικά Πύλου, 16/06/2023 12:42 πμ. Διαθέσιμο στο: <https://www.hcg.gr/el/drasthriothtes/synexeia-enhmerwshs-anaforika-me-eyreia-epixeirhsh-ereynas-kai-diaswshs-allodapwn-se-die8nh-ydata-sth-thalassia-perioch-47-nm-notiodytika-pyloy/>
6. Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος Ελληνικής Ακτοφυλακής, 6^ο Δελτίο τύπου, Ευρεία επιχείρηση έρευνας και διάσωσης αλλοδαπών σε διεθνή ύδατα στη θαλάσσια περιοχή 47 ν.μ. νοτιοδυτικά Πύλου, 17/06/2023 12:51 μμ. Διαθέσιμο στο: <https://www.hcg.gr/el/drasthriothtes/synexeia-enhmerwshs-anaforika-me-eyreia-epixeirhsh-ereynas-kai-diaswshs-allodapwn-se-die8nh-ydata-sth-thalassia-perioch-47-nm-notiodytika-pyloy/>
7. Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος Ελληνικής Ακτοφυλακής, 7^ο Δελτίο τύπου, Ευρεία επιχείρηση έρευνας και διάσωσης αλλοδαπών σε διεθνή ύδατα στη θαλάσσια περιοχή 47 ν.μ. νοτιοδυτικά Πύλου, 18/06/2023 09:17 πμ. Διαθέσιμο στο: <https://www.hcg.gr/el/drasthriothtes/synexeia-enhmerwshs-anaforika-me-eyreia-epixeirhsh-ereynas-kai-diaswshs-allodapwn-se-die8nh-ydata-sth-thalassia-perioch-47-nm-notiodytika-pyloy/>
8. Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος Ελληνικής Ακτοφυλακής, 8^ο Δελτίο τύπου, Ευρεία επιχείρηση έρευνας και διάσωσης αλλοδαπών σε διεθνή ύδατα στη θαλάσσια περιοχή 47 ν.μ. νοτιοδυτικά Πύλου, 19/06/2023 10:13 μμ. Διαθέσιμο στο: <https://www.hcg.gr/el/drasthriothtes/synexeia-enhmerwshs-anaforika-me-eyreia-epixeirhsh-ereynas-kai-diaswshs-allodapwn-se-die8nh-ydata-sth-thalassia-perioch-47-nm-notiodytika-pyloy/>

9. Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος Ελληνικής Ακτοφυλακής, 9^ο Δελτίο τύπου, Ευρεία επιχείρηση έρευνας και διάσωσης αλλοδαπών σε διεθνή ύδατα στη θαλάσσια περιοχή 47 ν.μ. νοτιοδυτικά Πύλου, 20/06/2023 09:01 πμ. Διαθέσιμο στο: https://www.hcg.gr/el/drasthriothtes/synexeia-enhmerwshs-anaforika-me-eyreia-epixeirhsh-ereynas-kai-diaswshs-allodapwn-se-die8nh-ydata-sth-8alassia-perioch-47-nm-notiodytika-pyloy-_____/
10. Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος Ελληνικής Ακτοφυλακής, 10^ο Δελτίο τύπου, Ευρεία επιχείρηση έρευνας και διάσωσης αλλοδαπών σε διεθνή ύδατα στη θαλάσσια περιοχή 47 ν.μ. νοτιοδυτικά Πύλου, 21/06/2023 09:27 πμ. Διαθέσιμο στο: https://www.hcg.gr/el/drasthriothtes/synexeia-enhmerwshs-anaforika-me-eyreia-epixeirhsh-ereynas-kai-diaswshs-allodapwn-se-die8nh-ydata-sth-8alassia-perioch-47-nm-notiodytika-pyloy-_____/
11. Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος Ελληνικής Ακτοφυλακής, 19^ο Δελτίο Τύπου, Ευρεία επιχείρηση έρευνας και διάσωσης αλλοδαπών σε διεθνή ύδατα στη θαλάσσια περιοχή 47 ν.μ. νοτιοδυτικά Πύλου, 26/06/2023 2:27 μμ. Διαθέσιμο στο: https://www.hcg.gr/el/drasthriothtes/synexeia-enhmerwshs-anaforika-me-eyreia-epixeirhsh-ereynas-kai-diaswshs-allodapwn-se-die8nh-ydata-sth-8alassia-perioch-47-nm-notiodytika-pyloy-_____-_____/
12. Συνήγορος του Πολίτη – Ελληνική Ανεξάρτητη Αρχή, Δελτίο Τύπου, Πόρισμα του Συνηγόρου του Πολίτη για το ναυάγιο της Πύλου, 03/02/2025. Διαθέσιμο στο: <https://www.synigoros.gr/el/category/default/post/deltio-typoy-or-porisma-toy-synhgoroy-toy-polith-gia-to-nayagio-ths-pyloy>
13. ΥΝΑΝΠ, (04-02-2025), Ανακοίνωση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής σχετικά με το Δελτίο Τύπου του Συνηγόρου του Πολίτη (04.02.2025). Διαθέσιμο στο: <https://www.ynanp.gr/el/gr-epikoinwnias-enhmerwshs/anakoinwsh-toy-ypoyrgeioy-naytilias-kai-nhsiwtkhs-politikhs-sxetika-me-to-deltio-typoy-toy-synhgoroy-toy-polith-04022025/>

Διάφορα

1. Εθνική Στρατηγική για την Ένταξη, (2019), Υπουργείο Μεταναστευτικής Πολιτικής. Διαθέσιμο στο: http://www.opengov.gr/immigration/wp-content/uploads/downloads/2019/07/%CE%95%CE%B8%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CE%AE-%CE%A3%CF%84%CF%81%CE%B1%CF%84%CE%B7%CE%B3%CE%B9%CE%BA%CE%AE-%CE%B3%CE%B9%CE%B1-%CF%84%CE%B7%CE%BD-%CE%88%CE%BD%CF%84%CE%B1%CE%BE%CE%B7_final_.pdf
2. Διαταγή ΥΕΝΑΝΠ / Κλάδος Ναυτιλιακής Πολιτικής / Διεύθυνση Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας, αριθμ. πρωτ.: 3222.07/01/08/04-02-2008.
3. Διαταγή κ. Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, (ΕΑΝ - 10), αριθμ. πρωτ: 1431.5/93/20-12-1993.
4. Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία, (20-11-2024), Διεύθυνση Μετεωρολογικών Υπηρεσιών (Ε'), Τμ. Μετεωρολογικών Πιστοποιητικών και Δεδομένων (Ε2), αριθμ. πρωτ: 6506/07-10-2024/ΕΜΥ/Ε1.

Γ. Διαδίκτυο

Ξενόγλωσσες Ιστοσελίδες

1. European Commission, Migration and Home Affairs, Immigrant. Διαθέσιμο στο: https://home-affairs.ec.europa.eu/networks/european-migration-network-emn/emn-asylum-and-migration-glossary/glossary/immigrant_en

2. European Council, Infographics, Migration flows: Eastern, Central and Western routes. Διαθέσιμο στο <https://www.consilium.europa.eu/en/infographics/migration-flows-to-europe/>
3. European Parliament, (16-04-2024), Article Exploring migration causes: why people migrate. Διαθέσιμο στο: https://www.europarl.europa.eu/pdfs/news/expert/2020/7/story/20200624STO81906/20200624STO81906_en.pdf
4. FRONTEX, What we do, Monitoring and Risk, Migratory Routes. Διαθέσιμο στο: <https://www.frontex.europa.eu/what-we-do/monitoring-and-risk-analysis/migratory-routes/migratory-routes/>
5. FRONTEX, Migratory routes, Eastern Mediterranean route up until 2022. Διαθέσιμο στο: https://www.frontex.europa.eu/assets/Migratory_routes/2024_website_update/ANNE_X_Eastern-Mediterranean_up-to-2022.pdf
6. FRONTEX, Operations, Poseidon, Διαθέσιμο στο: <https://www.frontex.europa.eu/what-we-do/operations/operations/>
7. Hellenic Republic, Ministry of Foreign Affairs, Athens FIR, Issues of Greek – Turkish Relations – Relevant Documents. Διαθέσιμο στο: <https://www.mfa.gr/en/issues-of-greek-turkish-relations/relevant-documents/athens-fir.html>
8. International Maritime Organization, International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974. Διαθέσιμο στο: [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx)
9. International Maritime Organization, SAR Convention, IAMSAR Manual. Διαθέσιμο στο: <https://www.imo.org/en/ourwork/safety/pages/sarconvention.aspx>
10. International Organization for Migration, Missing migrants project, 2,498 Missing Migrants, Recorded in Eastern Mediterranean (since 2014) (update 10-10-2024). Διαθέσιμο στο: https://missingmigrants.iom.int/region/mediterranean?region_incident=All&route=3891&month=All&incident_date%5Bmin%5D=&incident_date%5Bmax%5D=
11. International Organization for Migration, UN Migration, The vast majority of people continue to live in the countries in which they were born — only one in 30 are migrants. Διαθέσιμο στο: <https://worldmigrationreport.iom.int/wmr-2022-interactive/>
12. NPR, (15-06-2023), Dozens are dead and hundreds feared missing from migrant ship sinking off Greece. Διαθέσιμο στο: <https://www.npr.org/2023/06/15/1182373326/dozens-are-dead-and-hundreds-feared-missing-from-migrant-ship-sinking-off-greece>
13. Oceans & Law of the Sea United Nations, Chronological lists of ratifications of, accessions and successions to the Convention and the related Agreements. Διαθέσιμο στο: https://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm
14. Seatemperature.org, Mytilíni Sea Temperature, Monthly average max / min water temperatures. Διαθέσιμο στο: <https://www.seatemperature.org/europe/greece/mytilini.htm>
15. Seatemperature.org, Chíos Sea Temperature, Monthly average max / min water temperatures. Διαθέσιμο στο: <https://www.seatemperature.org/europe/greece/chios.htm>
16. Seatemperature.org, Kos Sea Temperature, Monthly average max / min water temperatures. Διαθέσιμο στο: <https://www.seatemperature.org/europe/greece/kos.htm>
17. Seatemperature.org, Irakleion Sea Temperature, Monthly average max / min water temperatures. Διαθέσιμο στο: <https://www.seatemperature.org/europe/greece/irkleion.htm>
18. SkyVector Aeronautical Charts. Διαθέσιμο στο: <https://skyvector.com/>
19. The Washington Post, (05-July-2023), Tracing a tragedy: How hundreds of migrants drowned on Greece's watch. Διαθέσιμο στο:

- <https://www.washingtonpost.com/world/interactive/2023/greece-migrant-boat-coast-guard/>
20. United Nations Convention on the Law of the Sea, CHAPTER XXI, Law of the Sea. Διαθέσιμο στο: https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=en#EndDec
 21. United Nations, Peace, dignity and equality on a healthy planet, Global issues, International migration. Διαθέσιμο στο: <https://www.un.org/en/global-issues/migration>
 22. United State, Department of Transportation, Federal Aviation Administration, What is a NOTAM? Διαθέσιμο στο: https://www.faa.gov/about/initiatives/notam/what_is_a_notam

Ελληνόγλωσσες Ιστοσελίδες

1. Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος Ελληνικής Ακτοφυλακής, Ανθρώπινο Δυναμικό. Διαθέσιμο στο: <https://www.hcg.gr/el/istoria-organosi/an8rwpino-dynamiko/>
2. Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος Ελληνικής Ακτοφυλακής, Εναέρια Μέσα ΛΣ – Ελ Ακτ. Διαθέσιμο στο: <https://www.hcg.gr/el/istoria-organosi/epixeirhsiaka-mesa/enaeria-mesa/>
3. Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος Ελληνικής Ακτοφυλακής, Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας & Διάσωσης (Ε.Κ.Σ.Ε.Δ.). Διαθέσιμο στο: <https://www.hcg.gr/el/istoria-organosi/armodiothtes/ereyna-kai-diaswsh/eksed-eniaio-kentro-syntonismoy-ereynas-diaswshs/>
4. Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος Ελληνικής Ακτοφυλακής, Κλάδοι Λ.Σ. – Ελλ. Ακτ., Κλάδος Α΄, Ασφάλειας και Αστυνόμευσης. Διαθέσιμο στο: <https://www.hcg.gr/el/organwsh/kladoi-ls-elakt/>
5. Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος Ελληνικής Ακτοφυλακής, Περιφερειακές Διοικήσεις Λ.Σ. – Ελλ. Ακτ.. Διαθέσιμο στο: <https://www.hcg.gr/el/organwsh/perifereiakes-dioikhseis-ls-elakt/>
6. Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος Ελληνικής Ακτοφυλακής, Πλωτά Μέσα ΛΣ – Ελ Ακτ. Διαθέσιμο στο: <https://www.hcg.gr/el/istoria-organosi/epixeirhsiaka-mesa/plwta-mesa/>
7. Ελληνική Δημοκρατία, Υπουργείο Εξωτερικών, Έρευνα και Διάσωση, Ζητήματα Ελληνοτουρκικών Σχέσεων – Ειδικότερα Κείμενα. Διαθέσιμο στο: <https://www.mfa.gr/zitimata-ellinotourkikon-sheseon/eidikotera-keimena/erevna-kai-diasosi.html>
8. Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Μετανάστευση και άσυλο, Ενιαία ευρωπαϊκή απάντηση, Ένα πολύπλευρο ζήτημα. Διαθέσιμο στο: https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/promoting-our-european-way-life/migration-and-asylum_el#ref-%CF%83%CF%8D%CE%BC%CF%86%CF%89%CE%BD%CE%BF-%CE%B3%CE%B9%CE%B1-%CF%84%CE%B7-%CE%BC%CE%B5%CF%84%CE%B1%CE%BD%CE%AC%CF%83%CF%84%CE%B5%CF%85%CF%83%CE%B7-%CE%BA%CE%B1%CE%B9-%CF%84%CE%BF-%CE%AC%CF%83%CF%85%CE%BB%CE%BF
9. Πολεμική Αεροπορία, Οπλοστάσιο, AS 332 A2 Super Puma, Περιγραφή. Διαθέσιμο στο: <https://www.haf.gr/arsenal/as-332c1-super-puma/>
10. Πολεμική Αεροπορία, οπλοστάσιο, AB-205. Διαθέσιμο στο: <https://www.haf.gr/arsenal/ab-205/>
11. Πολεμικό Ναυτικό, Στόλος Φρεγάτες Τύπου S, Φ/Γ Κανάρης. Διαθέσιμο στο: <https://hellenicnavy.gr/o-stolos-mas/fregates/f-g-kanaris-f-464/>
12. skopia@gr – Ελληνικός Στρατός. Διαθέσιμο στο: <https://www.ellinikos-stratos.com/naytiko/aktofylakh#Watercat>

13. skopia@gr – Ελληνικός Στρατός. Διαθέσιμο στο: <https://www.ellinikos-stratos.com/naytiko/p355-cpv>

Δ. Χάρτες

1. International Organization for Migration, Missing migrants project, reordered in Mediterranean, (updated 10-10-2024). Διαθέσιμο στο: <https://missingmigrants.iom.int/region/mediterranean>
2. International Organization for Migration, Missing migrants project, (updated 10-10-2024). Διαθέσιμο στο: <https://missingmigrants.iom.int/>
3. International Organization for Migration, UN migration, Blog. Διαθέσιμο στο: <https://weblog.iom.int/worlds-congested-human-migration-routes-5-maps>
4. FRONTEX, Monitoring and risk analysis, Migratory Map. Διαθέσιμο στο: <https://www.frontex.europa.eu/what-we-do/monitoring-and-risk-analysis/migratory-map/>
5. FRONTEX, Monitoring and risk analysis, Migratory routes. Διαθέσιμο στο <https://www.frontex.europa.eu/what-we-do/monitoring-and-risk-analysis/migratory-routes/migratory-routes/>
6. Πολεμικό Ναυτικό Υδρογραφική Υπηρεσία, Έκδοση ΒΧ03, Χάρτης – Ελληνικές Λιμενικές Αρχές και Περιοχές Ευθύνης τους. Διαθέσιμο στο: <https://hnhs.gr/nea-8533-ekdosi-bx03/>

Ε. Φωτογραφικό υλικό

1. Aeolos TV, (φωτογραφία πλωτού σκάφους ΛΣ – ΕΛ ΑΚΤ). Διαθέσιμο στο: <https://aeolos.tv/16691/entasi-metaxy-chiou-kai-samou-anakoinosi-tou-limenikou-gia-ta-skafi-me-peripou-600-metanastes/> (Τελευταία πρόσβαση 07-10-2024).
2. Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος Ελληνικής Ακτοφυλακής, Εναέρια Μέσα ΛΣ – ΕΛ ΑΚΤ, (φωτογραφίες αεροπορικών μέσων). Διαθέσιμο στο: <https://www.hcg.gr/el/istoria-organosi/epixeirhsiaka-mesa/enaeria-mesa/> (Τελευταία πρόσβαση 07-10-2024).
3. Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος Ελληνικής Ακτοφυλακής, Πλωτά Μέσα ΛΣ – ΕΛ ΑΚΤ, (φωτογραφίες πλωτών μέσων ΛΣ – ΕΛ ΑΚΤ). Διαθέσιμο στο: <https://www.hcg.gr/el/istoria-organosi/epixeirhsiaka-mesa/plwta-mesa/> (Τελευταία πρόσβαση 07-10-2024).
4. Πολεμική Αεροπορία, Οπλοστάσιο, AS 332 A2 Super Puma, (Φωτογραφία ελικοπτέρου). Διαθέσιμο στο: <https://www.haf.gr/arsenal/as-332c1-super-puma/> (Τελευταία πρόσβαση 27-10-2024).
5. Φωνή του ΛΣ, (φωτογραφία πλωτού σκάφους ΛΣ – ΕΛ ΑΚΤ). Διαθέσιμο στο: <https://www.voicels.gr/2021/03/fake-news-511.html> (Τελευταία πρόσβαση 07-10-2024).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Παράρτημα 1

International migrants 1970–2020

Year	Number of international migrants	Migrants as a % of the world's population
1970	84 460 125	2.3
1975	90 368 010	2.2
1980	101 983 149	2.3
1985	113 206 691	2.3
1990	152 986 157	2.9
1995	161 289 976	2.8
2000	173 230 585	2.8
2005	191 446 828	2.9
2010	220 983 187	3.2
2015	247 958 644	3.4
2020	280 598 105	3.6

Πηγή: McAuliffe, M. and A. Triandafyllidou (eds.), 2021. *World Migration Report 2022*. International Organization for Migration (IOM), Geneva, p. 23. (Τελευταία πρόσβαση 10-10-2024).

Παράρτημα 2

Παγκόσμιες οδοί μεταναστών

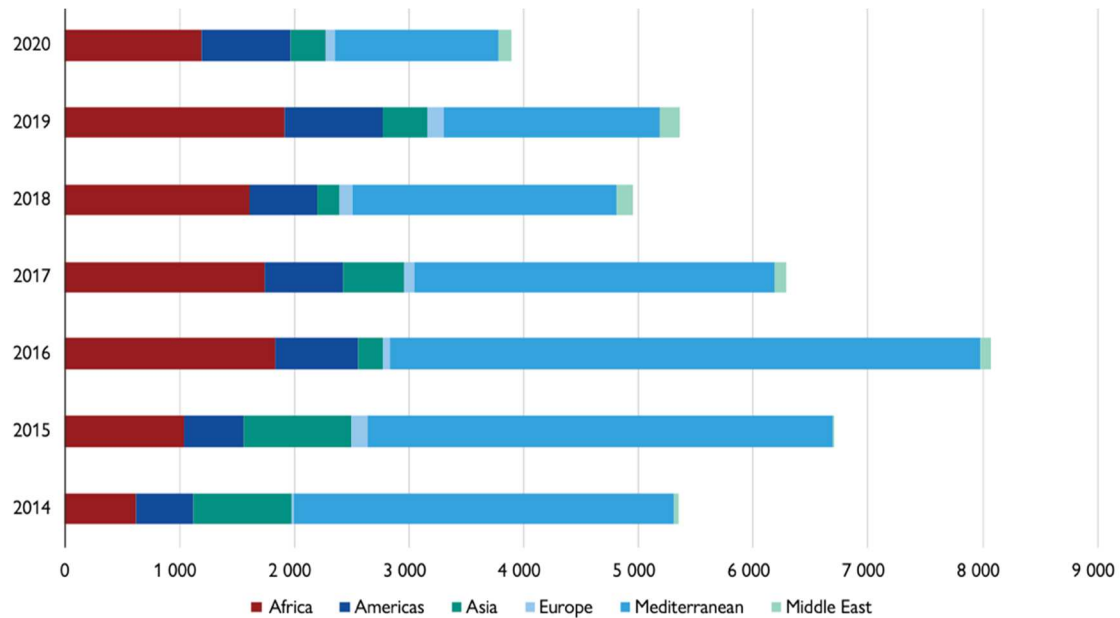


Πηγή: IMO, UN migration, Blog. Διαθέσιμο στο: <https://weblog.iom.int/worlds-congested-human-migration-routes-5-maps> (Τελευταία πρόσβαση 10-10-2024).

Παράρτημα 3

Παράρτημα 3^α

Migrant deaths by region 2014 – 2020



Πηγή: McAuliffe, M. and A. Triandafyllidou (eds.), 2021. *World Migration Report 2022*. International Organization for Migration (IOM), Geneva, p. 31. (Τελευταία πρόσβαση 10-10-2024).

Παράρτημα 3^β

Σύνολο θανάτων ανά μεταναστευτική οδό 2014 – 2024



Πηγή: IOM, Missing migrants project. Διαθέσιμο στο: <https://missingmigrants.iom.int/> (Τελευταία πρόσβαση 10-10-2024).

Παράρτημα 4

Detections of illegal border-crossing at the EU's external borders

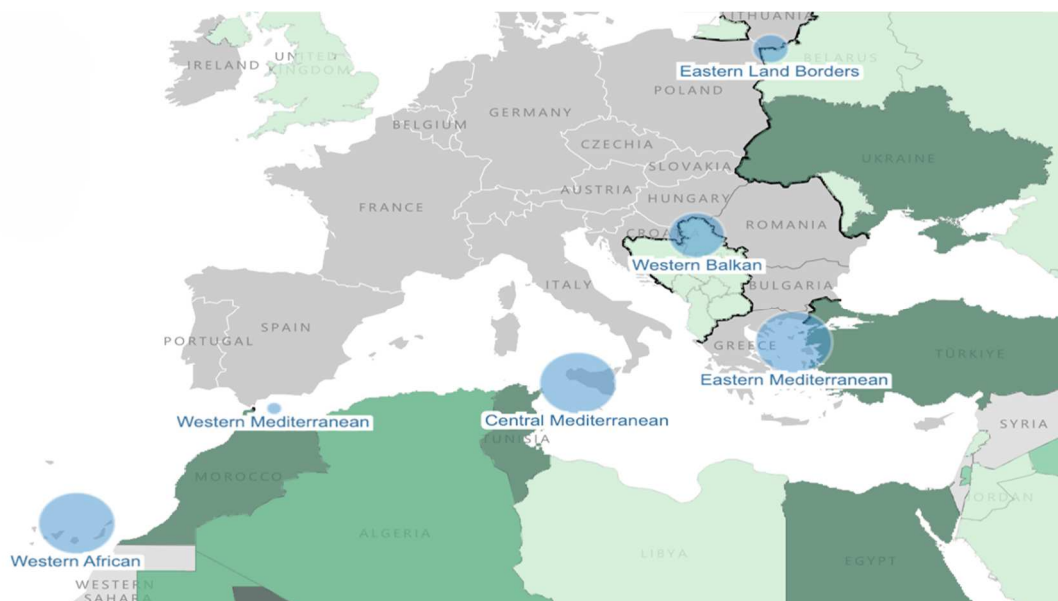
	2021	2022	2023	% change over 2023
Central Mediterranean	67 724	105 561	157 479	49%
Eastern Mediterranean	22 793	38 690	60 073	55%
Western African Route	22 351	15 463	40 403	161%
Western Balkan Route	61 735	144 197	99 068	-31%
Eastern Borders Route	8 160	6 373	5 608	-12%
Western Mediterranean	18 466	15 134	16 915*	12%
Other routes	1 093	917	681*	-26%
Total EU – Detections	202 322	326 335	380 227*	17%

*including estimates

Πηγή: FRONTEX, Monitoring and risk analysis, Migratory Routes. Διαθέσιμο στο: <https://www.frontex.europa.eu/what-we-do/monitoring-and-risk-analysis/migratory-routes/migratory-routes/> (Τελευταία πρόσβαση 10-10-2024).

Παράρτημα 5

Map of the current migratory situation in Europe (January – June 2024)

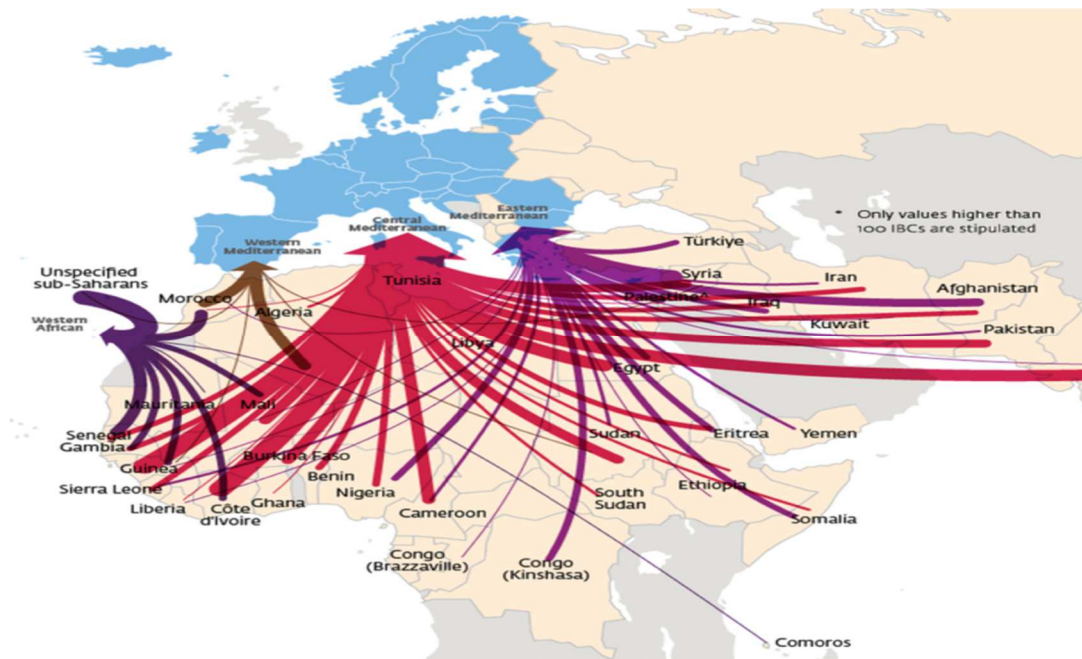


Πηγή: FRONTEX, Monitoring and risk analysis, Migratory Map. Διαθέσιμο στο <https://www.frontex.europa.eu/what-we-do/monitoring-and-risk-analysis/migratory-map/> (Τελευταία πρόσβαση 10-10-2024).

Παράρτημα 6

Παράρτημα 6^α

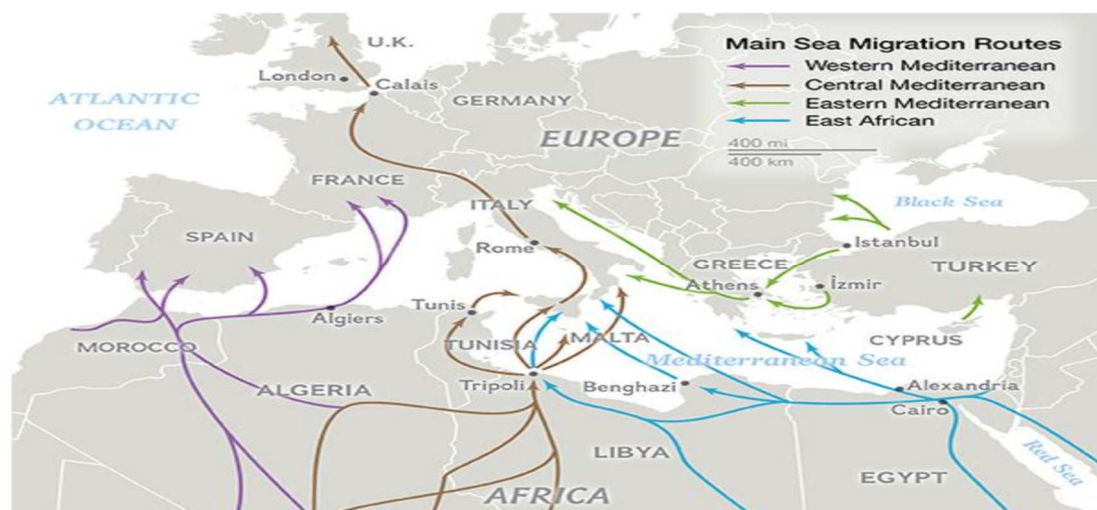
Map of migratory routes to EU



Πηγή: FRONTEX, Monitoring and risk analysis, Migratory routes. Διαθέσιμο στο <https://www.frontex.europa.eu/what-we-do/monitoring-and-risk-analysis/migratory-routes/migratory-routes/> (Τελευταία πρόσβαση 10-10-2024).

Παράρτημα 6^β

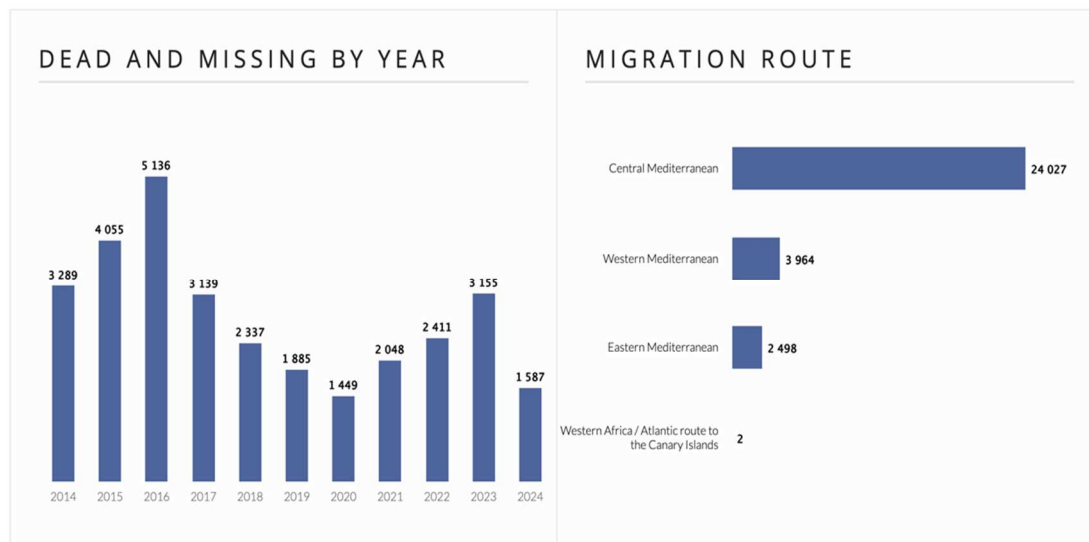
Κατεύθυνση μεταναστευτικών ροών μέσω Δυτικής, Κεντρικής και Ανατολικής Μεσογειακής οδού



Πηγή: IOM, UN migration, Blog. Διαθέσιμο στο: <https://weblog.iom.int/worlds-congested-human-migration-routes-5-maps> (Τελευταία πρόσβαση 20-10-2024).

Παράρτημα 7

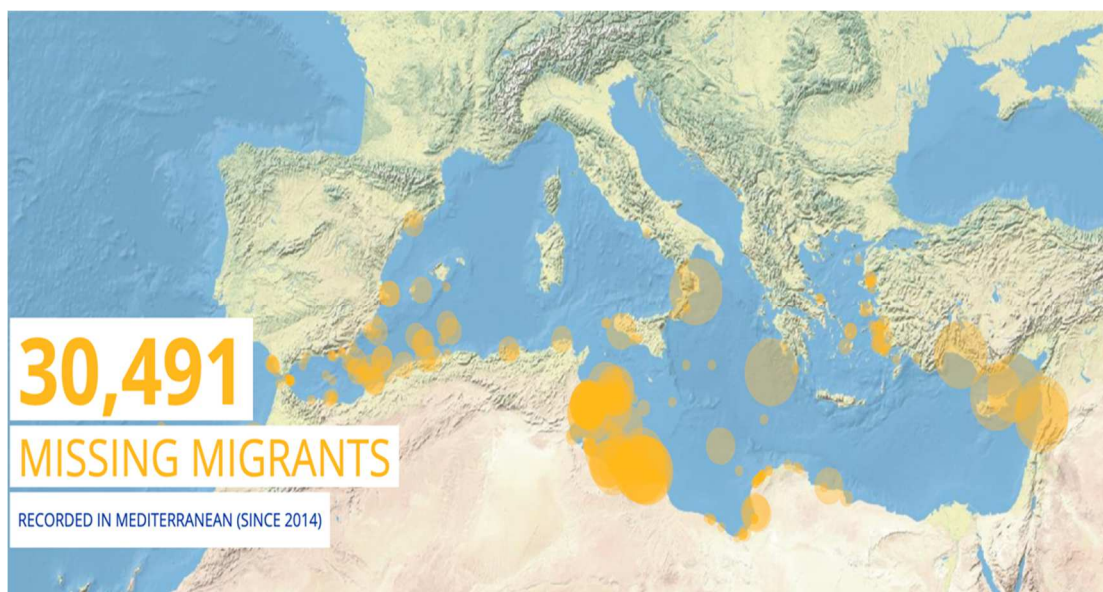
Αριθμός συνολικά θανόντων και αγνοουμένων μεταναστών στη Μεσόγειο ανά έτος (2014 – 2024) και αθροιστικά ανά μεσογειακή οδό



Πηγή: IOM, Missing migrants project, Recorded in Mediterranean. Διαθέσιμο στο: <https://missingmigrants.iom.int/region/mediterranean> (Τελευταία προβολή 10-10-2024).

Παράρτημα 8

Χάρτης περιστατικών με νεκρούς και αγνοούμενους μετανάστες στη Μεσόγειο, όπου με κίτρινο κυκλικό χρωματισμό είναι οι περιοχές των συμβάντων

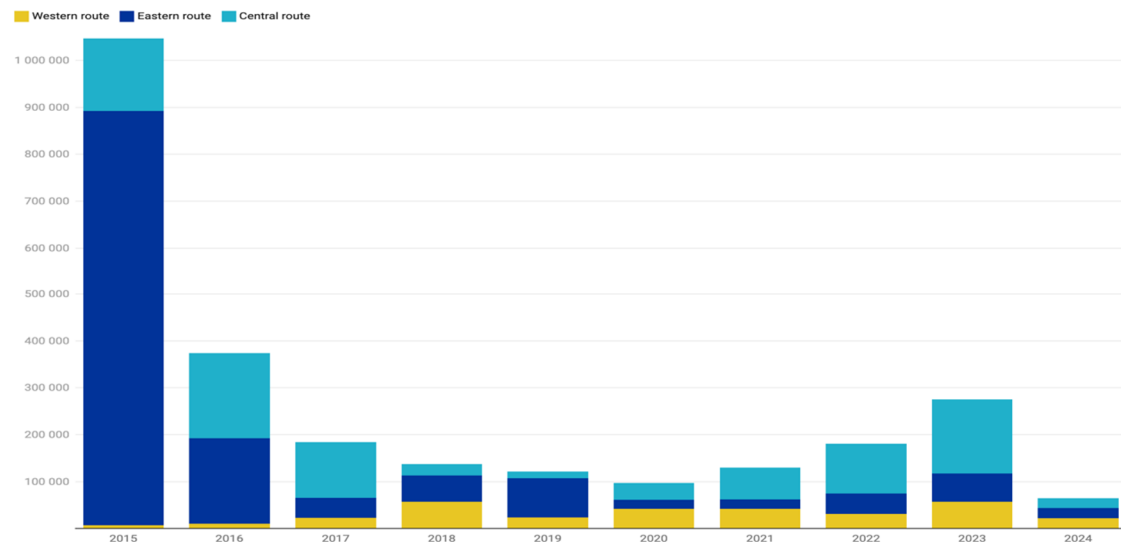


Πηγή: IOM, Missing migrants project, Recorded in Mediterranean. Διαθέσιμο στο: <https://missingmigrants.iom.int/region/mediterranean> (Τελευταία προβολή 10-10-2024).

Παράρτημα 9

Παράρτημα 9^α

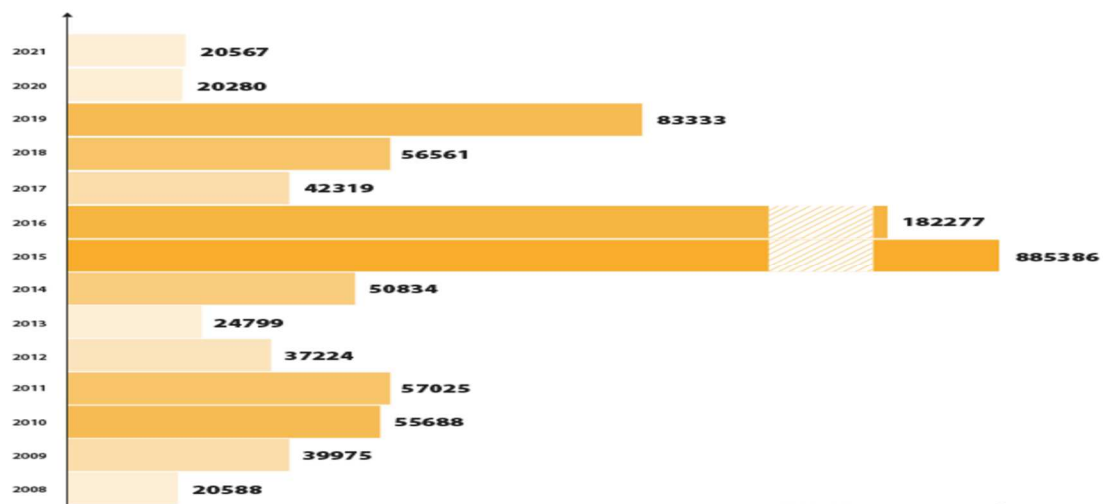
Yearly irregular arrivals (2015 – 2024) Eastern, Central and Western routes



Πηγή: European Council, Infographics, Migration flows: Eastern, Central and Western routes. Διαθέσιμο στο <https://www.consilium.europa.eu/en/infographics/migration-flows-to-europe/> (Τελευταία πρόσβαση 10-10-2024).

Παράρτημα 9^β

Illegal border crossings on the Eastern Mediterranean route in numbers



Πηγή: FRONTEX, Migratory routes, Eastern Mediterranean route up until 2022. Διαθέσιμο στο: [https://www.frontex.europa.eu/assets/Migratory_routes/2024_website_update/ANNEX Eastern-Mediterranean_up-to-2022.pdf](https://www.frontex.europa.eu/assets/Migratory_routes/2024_website_update/ANNEX_Eastern-Mediterranean_up-to-2022.pdf) (Τελευταία προβολή 10-10-2024).

Παράρτημα 10

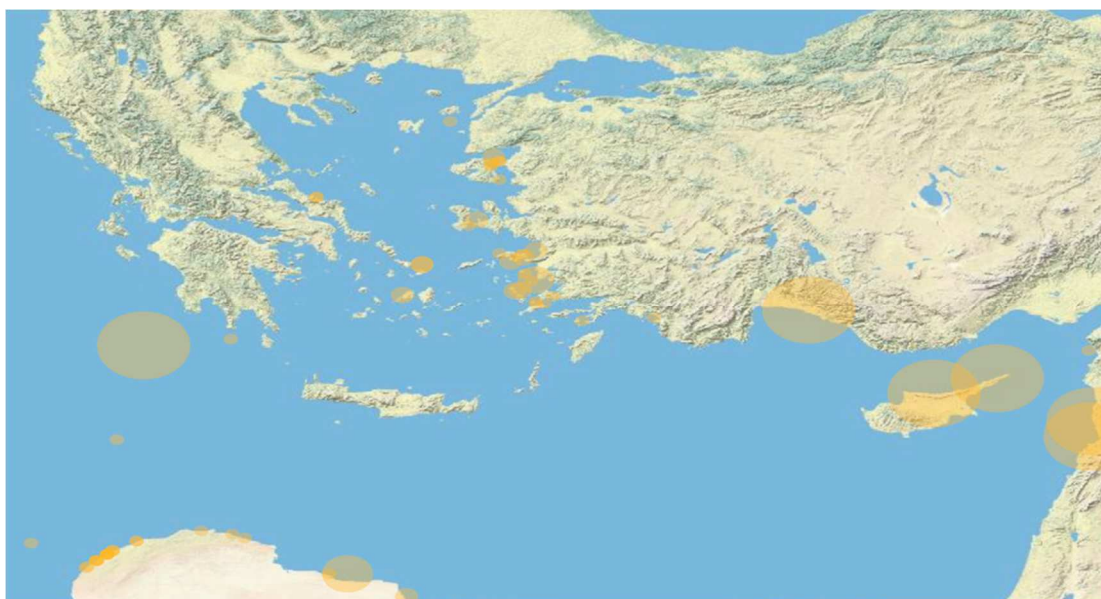
Κατεύθυνση μεταναστευτικών ροών μέσω Ανατολικής Μεσογειακής οδού



Πηγή: IOM, UN migration, Blog. Διαθέσιμο στο: <https://weblog.iom.int/worlds-congested-human-migration-routes-5-maps> (Τελευταία πρόσβαση 20-10-2024).

Παράρτημα 11

Χάρτης γεωροταξικής αποτύπωσης περιστατικών ναυαγίων με θανάτους και αγνοούμενους μετανάστες, όπου τα συμβάντα εμφανίζονται με κίτρινη κυκλική απόγρωση

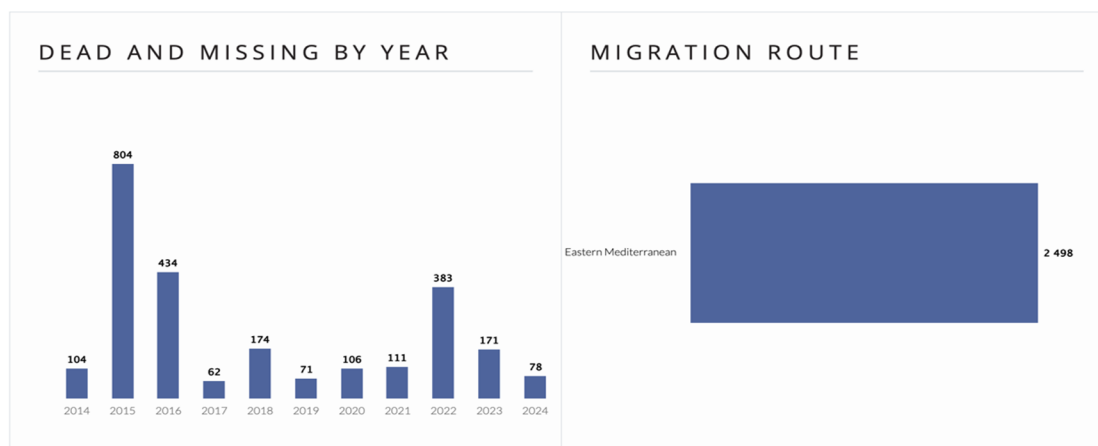


Πηγή: IOM, Missing migrants project, Recorded in Mediterranean. Διαθέσιμο στο: <https://missingmigrants.iom.int/region/mediterranean> (Τελευταία προβολή 10-10-2024).

Παράρτημα 12

Παράρτημα 12^α

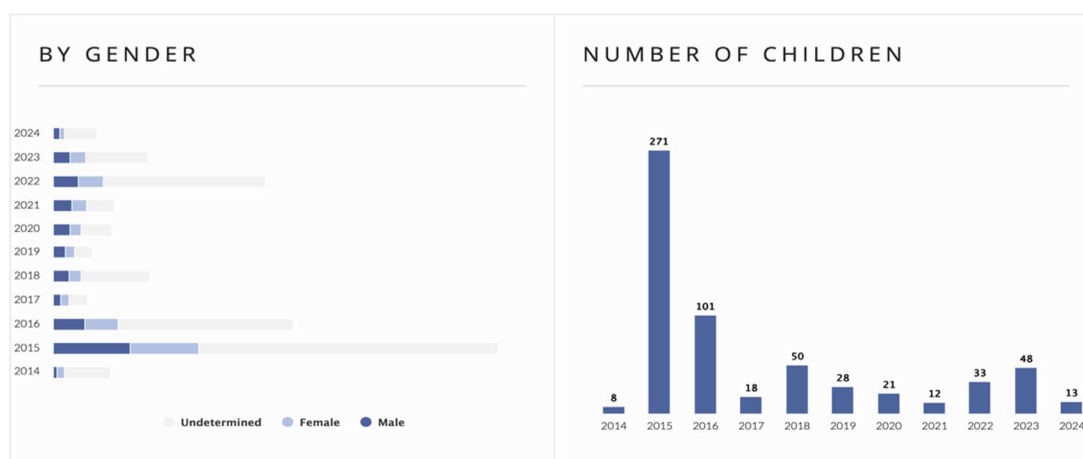
Αριθμός θανούντων και αγνοουμένων μεταναστών στην Ανατολική Μεσόγειο ανά έτος (2014 – 2024) και συνολικά



Πηγή: IOM, Missing migrants project, 2,498 Missing Migrants, Recorded in Eastern Mediterranean (since 2014). Διαθέσιμο στο: https://missingmigrants.iom.int/region/mediterranean?region_incident=All&route=3891&month=All&incident_date%5Bmin%5D=&incident_date%5Bmax%5D= (Τελευταία προβολή 10-10-2024).

Παράρτημα 12^β

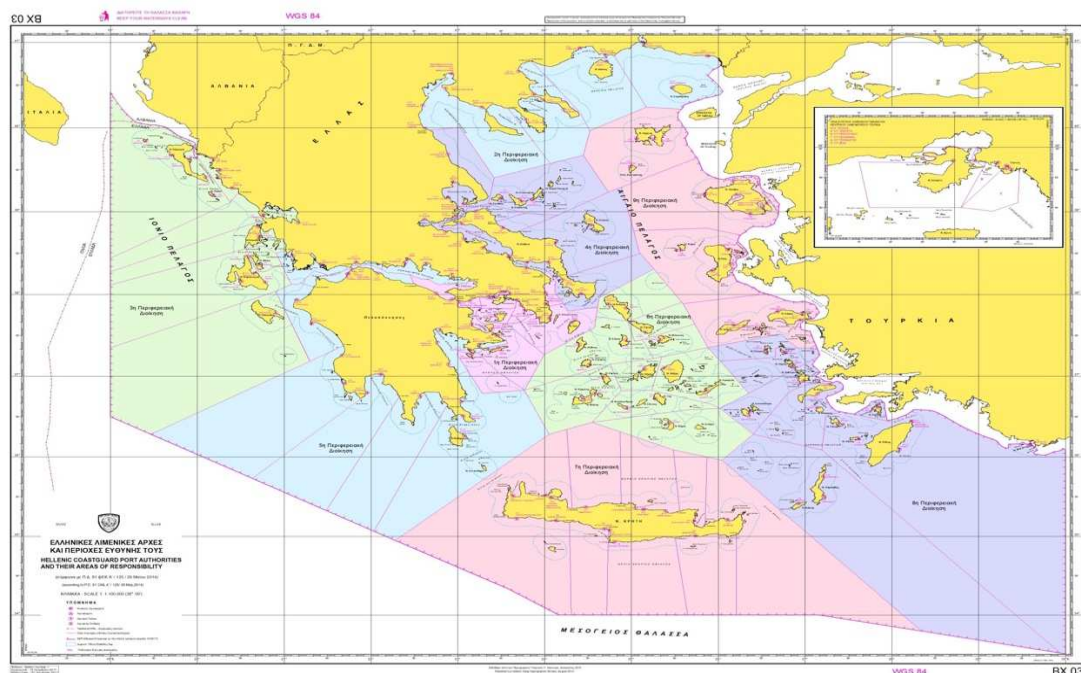
Αριθμός θανούντων και αγνοουμένων παιδιών μεταναστών στην Ανατολική Μεσόγειο ανά έτος (2014 – 2024) και ανά φύλο



IOM, Missing migrants project, 2,498 Missing Migrants, Recorded in Eastern Mediterranean (since 2014). Διαθέσιμο στο: https://missingmigrants.iom.int/region/mediterranean?region_incident=All&route=3891&month=All&incident_date%5Bmin%5D=&incident_date%5Bmax%5D= (Τελευταία προβολή 10-10-2024).

Παράρτημα 13

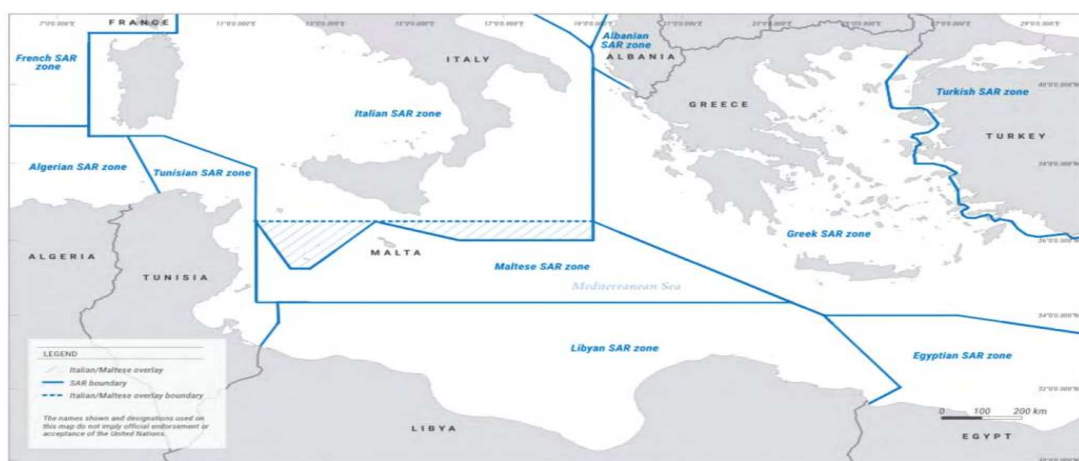
Χάρτης με τις Ελληνικές Λιμενικές Αρχές και τις περιοχές ευθύνης τους



Πηγή: Πολεμικό Ναυτικό Υδρογραφική Υπηρεσία, Έκδοση BX03, Χάρτης – Ελληνικές Λιμενικές Αρχές και Περιοχές Ευθύνης τους. Διαθέσιμος στο: <https://hnhs.gr/nea-8533-ekdosi-bx03/> (Τελευταία πρόσβαση 10-10-2024).

Παράρτημα 14

Χάρτης SRR χωρών Κεντρικής και μέρος της Ανατολικής Μεσογείου



Πηγή: Office of the United Nations High Commissioner for Human Rights (OHCHR) “*Lethal Disregard*” Search and rescue and the protection of migrants in the central Mediterranean Sea, May 2021,
π. 4. Διαθέσιμο στο: <https://www.ohchr.org/sites/default/files/Documents/Issues/Migration/OHCHR-thematic-report-SAR-protection-at-sea.pdf>

Παράρτημα 15

Τύποι πλωτών ΛΣ – ΕΛ ΑΚΤ αστυνόμευσης συνόρων & επιχειρήσεων SAR

Περιπολικά Ανοιγτής Θαλάσσης

ΣΚΑΦΟΣ

ΤΥΠΟΣ

ΠΑΡΑΛΑΒΗ



ΛΣ-930

P355 CPV

2021

ΛΣ-920 "Υποκελευστής Ά ΛΣ Γρ. Μουρμούρης"

P355 CPV

2021

ΛΣ-910 "Υποπλοίαρχος Κωτούλας Γεώργιος"

P355 CPV

2020

ΛΣ-900 "Λιμενοφύλακας Ζαμπάτης Μαρίνος"

P355 CPV

2020



ΛΣ-090 Γαύδος

DAMEN STAN PATROL

2016



ΛΣ-080 Άγιος Ευστράτιος

SAAR 4.5 OPV

2004

ΛΣ-070 Ρω

SAAR 4.5 OPV

2004

ΛΣ-060 Φούρνοι

SAAR 4.5 OPV

2003

ΛΣ-050 Αρκοί

Vosper Europatrol 250 Mk1

2002

Πηγή: skopia@gr – Ελληνικός Στρατός. Διαθέσιμο στο: <https://www.ellinikos-stratos.com/naytiko/aktofylakh#Watercat> (Τελευταία πρόσβαση 27-10-2024).

Παράκτια Περιπολικά

ΣΚΑΦΟΣ – ΤΥΠΟΣ

ΜΟΝΑΔΕΣ

ΕΤΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ



Leiftur 1100 Cabin Patrol Rafnar

10

2020



Lambro-57 Panther Mk II

16

2002/2003

Lambro-57 Panther Mk I

19

1998/1999

Lambro-53 Guardian

11

1992/1994

Πηγή: skopia@gr – Ελληνικός Στρατός. Διαθέσιμο στο: <https://www.ellinikos-stratos.com/naytiko/aktofylakh#Watercat>

Ναυαγοσωστικά

ΤΥΠΟΣ

ΜΟΝΑΔΕΣ

ΣΧΟΛΙΑ



Halmatic Lambro - 60

10

1999

Arun Halmatic

1

1992

Πηγή: skopia@gr – Ελληνικός Στρατός. Διαθέσιμο στο: <https://www.ellinikos-stratos.com/naytiko/aktofylakh#Watercat>

Παράρτημα 16

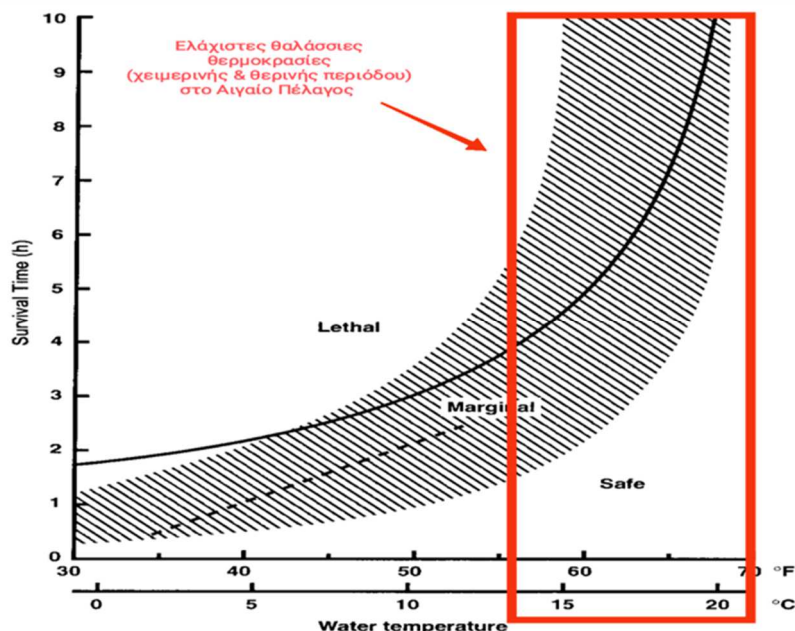
Τύποι εναέριων μέσων ΛΣ – ΕΛ ΑΚΤ και Πολεμικής Αεροπορίας

ΤΥΠΟΣ	ΜΟΝΑΔΕΣ	ΣΧΟΛΙΑ
 AS 332 A2 Super Puma	4	SAR
 AB – 205	-	SAR
 AS 365 N3 Dauphin 2	5	Επιτήρηση - Έρευνα
 REIMS F-406 Caravan II	2	Επιτήρηση - Έρευνα
 Socata TB20 Trinidad	2	Παράκτια επιτήρηση - Έρευνα

Πηγή: skopia@gr – Ελληνικός Στρατός, Διαθέσιμο στο: <https://www.ellinikos-stratos.com/naytiko/aktofylakh#Watercat> , Πολεμική Αεροπορία, οπλοστάσιο, AB-205. Διαθέσιμο στο: <https://www.haf.gr/arsenal/ab-205/> και Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος Ελληνικής Ακτοφυλακής, Εναέρια Μέσα ΛΣ – ΕΛ.ΑΚΤ. Διαθέσιμο στο: <https://www.hcg.gr/el/istoria-organosi/epixeirhsiaka-mesa/enaeria-mesa/>

Παράρτημα 17

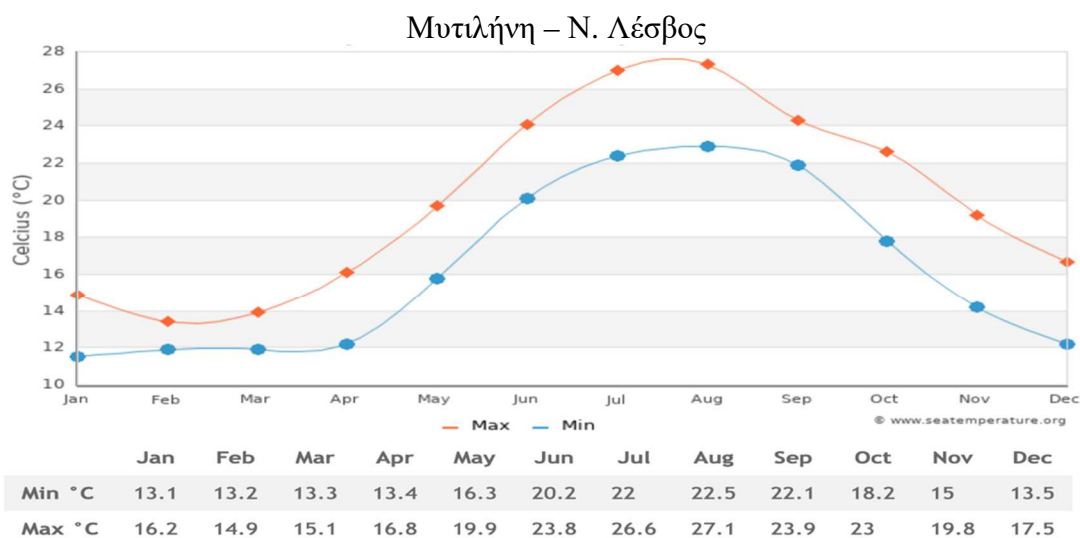
Διάγραμμα: Calculated survival time during water immersion indicating safe, 50% mortality (marginal), and 99% (lethal) mortality areas.



Πηγή: Jodie Stocks *et al*, (2004), p. 452.

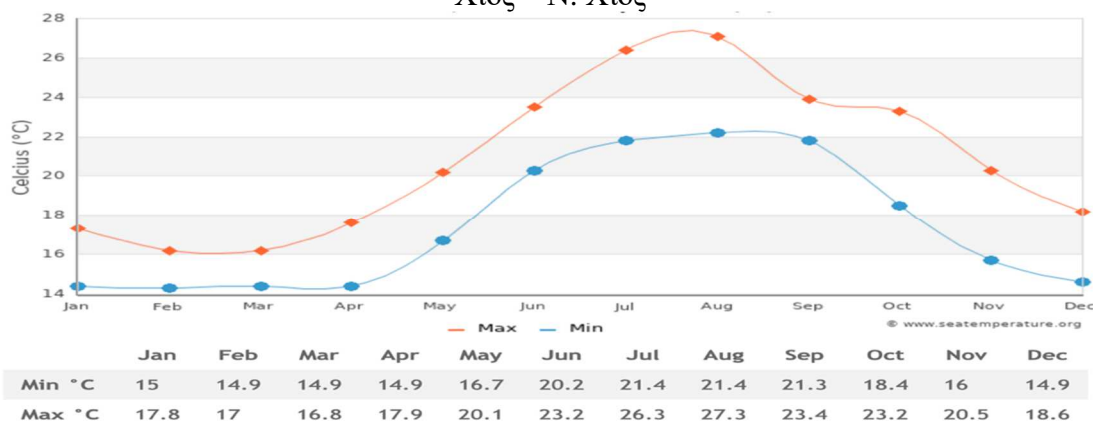
Παράρτημα 18

Διαγράμματα αποτύπωσης Maximum & Minimum Water Temperatures (Celsius) για νησιά Αιγαίου Πελάγους



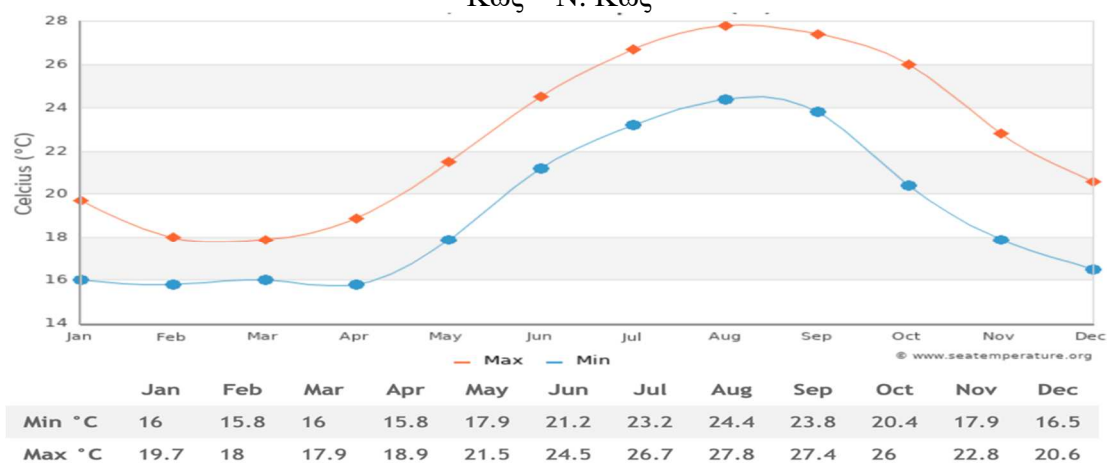
Πηγή: Seatemperature.org, Mytilíni Sea Temperature, Monthly average max / min water temperatures. Διαθέσιμο στο: <https://www.seatemperature.org/europe/greece/mytilini.htm> (Τελευταία πρόσβαση 02-08-2024).

Χίος – Ν. Χίος



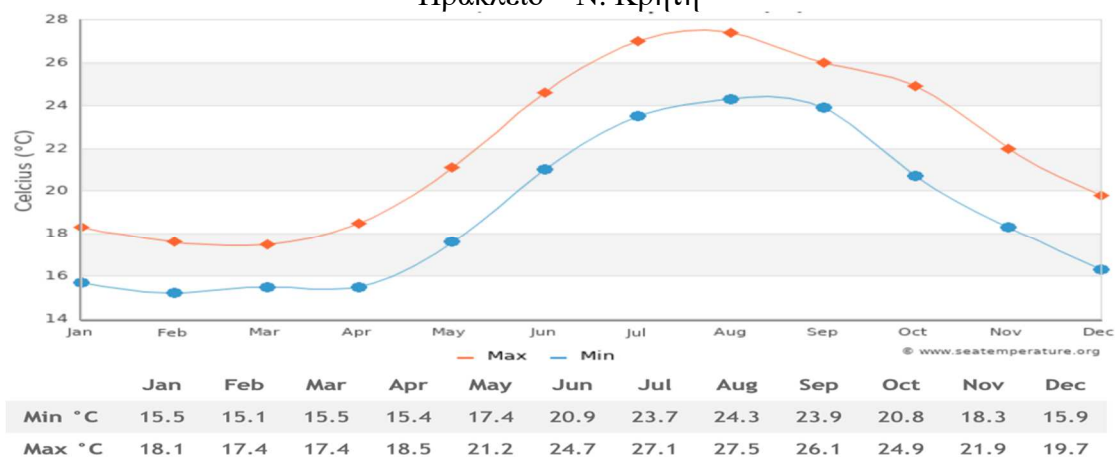
Πηγή: Seatemperature.org, Chios Sea Temperature, Monthly average max / min water temperatures.
 Διαθέσιμο στο: <https://www.seatemperature.org/europe/greece/chios.htm> (Τελευταία πρόσβαση 02-08-2024).

Κως – Ν. Κως



Πηγή: Seatemperature.org, Kos Sea Temperature, Monthly average max / min water temperatures.
 Διαθέσιμο στο: <https://www.seatemperature.org/europe/greece/kos.htm> (Τελευταία πρόσβαση 02-08-2024).

Ηράκλειο – Ν. Κρήτη



Πηγή: Seatemperature.org, Irakleion Sea Temperature, Monthly average max / min water temperatures.
 Διαθέσιμο στο: <https://www.seatemperature.org/europe/greece/irkleion.htm> (Τελευταία πρόσβαση 02-08-2024).

Παράρτημα 19

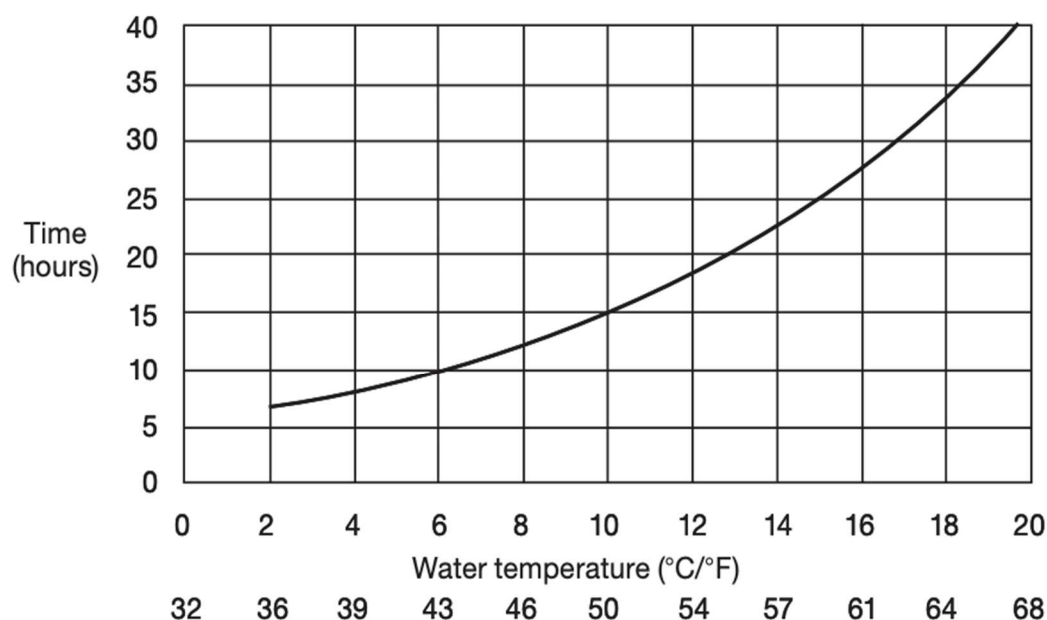
Πίνακας: Range of estimated survival times (hours) for lightly clad males and recommended search times (hours) for a range of water temperatures power of the environment

Water Temp	50% Survival times	Immersion time resulting in a “likely death”	Recommended search time
5 °C	1.0–2.2	0.9–2.3	6
10 °C	2.0–3.6	2.5–4.0	12
15 °C	4.8–7.7	3.0–9.0	18

Πηγή: Michael Tipton, Elizabeth McCormack, Graham Elliott, Monica Cisternelli, Arthur Allen, Arden C. (2022). Turner, Survival time and search time in water: Past, present and future, *Journal of Thermal Biology*. Volume 110, 103349, p. 2. Διαθέσιμο στο: <https://doi.org/10.1016/j.jtherbio.2022.103349>

Παράρτημα 20

Σχεδιάγραμμα χρόνου επιβίωσης ανθρώπου στο νερό



Graph on realistic upper limit of survival time for people in the water wearing normal clothing, from time of entry into the water

Πηγή: IAMSAR Manual, (2016), IMO/ICAO, Volume III Mobile Facilities, p. 3-41. Διαθέσιμο στο: <https://maritimesafetyinnovationlab.org/wp-content/uploads/2021/02/Doc.9731-EN-IAMSAR-Manual-International-Aeronautical-and-Maritime-Search-and-Rescue-Manual-Volume-III-Mobile-Facilities.pdf>

Παράρτημα 21

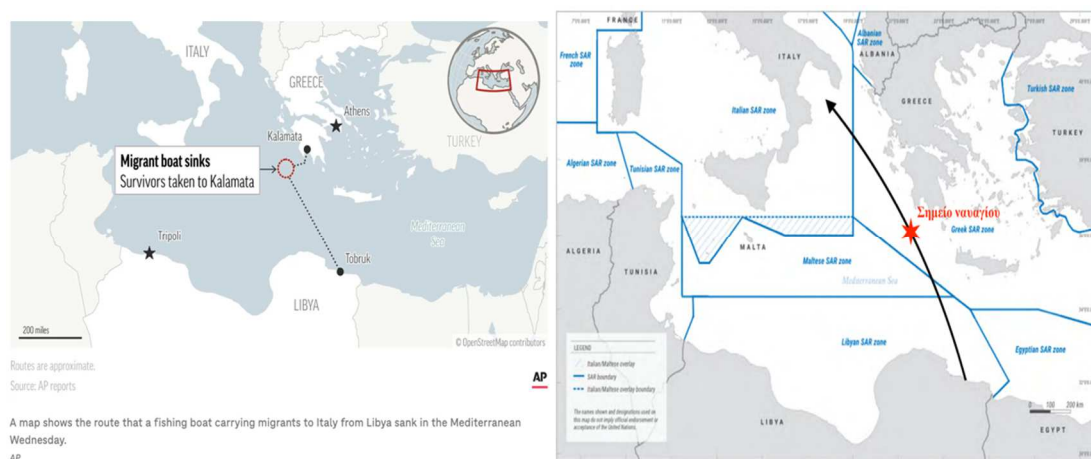
Εικόνα αλιευτικού σκάφους «Adriana»



Πηγή: Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος Ελληνικής Ακτοφυλακής, 3ο Δελτίο Τύπου, Ευρεία επιχείρηση έρευνας και διάσωσης αλλοδαπών σε διεθνή ύδατα στη θαλάσσια περιοχή 47 ν.μ. νοτιοδυτικά Πύλου, 14/06/2023 8:36 μμ. Διαθέσιμο στο: <https://www.hcg.gr/el/drasthriothtes/synexeia-enhmerwshs-anaforika-me-eyreia-epixeirhsh-ereynas-kai-diaswshs-allodapwn-se-die8nh-ydata-sth-8alassia-perioxh-47-nm-notiodytika-pyloy/>

Παράρτημα 22

Ίχνος πορείας αλιευτικού σκάφους «Adrianna»



Πηγή: NPR, (15-06-2023), Dozens are dead and hundreds feared missing from migrant ship sinking off Greece. Διαθέσιμο στο: <https://www.npr.org/2023/06/15/1182373326/dozens-are-dead-and-hundreds-feared-missing-from-migrant-ship-sinking-off-greece> (Τελευταία πρόσβαση 20-10-2024).σε συνδυασμό με το Office of the United Nations High Commissioner for Human Rights (OHCHR) *‘Lethal Disregard’ Search and rescue and the protection of migrants in the central Mediterranean Sea*, May 2021, p. 4. Διαθέσιμο στο: <https://www.ohchr.org/sites/default/files/Documents/Issues/Migration/OHCHR-thematic-report-SAR-protection-at-sea.pdf>

Παράρτημα 23

ΕΘΝΙΚΗ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ
Διεύθυνση Παροχής Μετεωρολογικών
Υπηρεσιών (Ε')
Τμήμα Μετεωρολογικών
Πιστοποιητικών και Δεδομένων (Ε2)
Τηλ.: 210 9699052
Αρ.Πρωτ. : 6506/07-10-2024/ΕΜΥ/Ε1
Ελληνικό, 20 Νοεμβρίου 2024

Π Ι Σ Τ Ο Π Ο Ι Η Τ Ι Κ Ο

1. Σας γνωρίζουμε ότι, όπως προκύπτει από τη γενική ατμοσφαιρική κατάσταση, τα άλλα διαθέσιμα στοιχεία και τις παρατηρήσεις των πλησιέστερων Μετεωρολογικών Σταθμών, εκτιμούμε ότι στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή **περί τα 50 ν.μ. νότια του Ακρωτηρίου Ακρίτας Μεθώνης Πύλου Μεσσηνίας**, επικράτούσαν οι κάτωθι καιρικές συνθήκες:

13 Ιουνίου 2023

Καιρός: Νεφώσεις παροδικά αυξημένες με πιθανή βροχή ή καταιγίδα τις μεσημβρινές ώρες.

Ανεμοί: Δυτικοί βορειοδυτικοί σχεδόν μέτριοι ή μέτριοι (4-5).

14 Ιουνίου 2023

Καιρός: Γενικά αίθριος με λίγες πρόσκαιρες νεφώσεις.

Ανεμοί: Βόρειοι βορειοδυτικοί ασθενείς έως μέτριοι (3-5) και βαθμιαία από το μεσημέρι νοτίων διευθύνσεων έως ισχυροί (6).

2. **Επισημαίνεται** ότι η καταιγίδα είναι έντονο ατμοσφαιρικό φαινόμενο, το οποίο συνοδεύεται από μεγάλα ποσά υετού σε πολύ μικρό χρονικό διάστημα, ηλεκτρικές εκκενώσεις (κεραυνούς) και ενισχυμένους ριπαίους ανέμους, η ένταση των οποίων μπορεί να φτάσει ή και να ξεπεράσει τους θυελλώδεις (8 Μποφόρ).

3. Οι αριθμοί που είναι στις παρενθέσεις για τον άνεμο, αναφέρονται στη διεθνή κλίμακα Μποφόρ.

4. Τυχόν διαφοροποιήσεις λόγω τοπικών αιτίων ή καιρικά φαινόμενα πολύ μικρής κλίμακας χώρου και χρόνου δεν μπορούν να εκτιμηθούν, γιατί δε διαθέτουμε τόσο πυκνό δίκτυο παρατήρησης καιρού.

5. Το παρόν χορηγείται στον ενδιαφερόμενο ύστερα από αίτησή του, για κάθε νόμιμη χρήση σύμφωνα με το Π.Δ. 529/30-7-75 (ΦΕΚ 173/75).

Μ.Υ. Α' (ΠΕ ΠΕΡΙΒΑΛΛΜΕΤ) Αγγελική Μαρινάκη
Αναπλ. Διευθύντρια ΕΜΥ/Ε



Παράρτημα 24

Παράρτημα 24^α

Περιπολικό Ανοικτής Θαλάσσης P355 CPV

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ



Πλήρωμα	32 άτομα (12 μέλη πλήρωμα + 20 επιβάτες/διασωθέντες)
Διαστάσεις	36,3 x 7,45 μέτρα
Εκτόπισμα	160 τόνοι
Ταχύτητα	37 κόμβοι
Εμβέλεια	1.000 ναυτικά μίλια με ταχύτητα 29 κόμβων
Επιχειρησιακή Ικανότητα	κατάσταση θαλάσσης 5 κατά Douglas
Πρόωση	δύο κινητήρες diesel MTU

Πηγή: skopia@gr – Ελληνικός Στρατός. Διαθέσιμο στο: <https://www.ellinikos-stratos.com/naytiko/p355-cpv> (Τελευταία πρόσβαση 27-10-2024).

Παράρτημα 24^β

Φρεγάτα Κανάρης

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

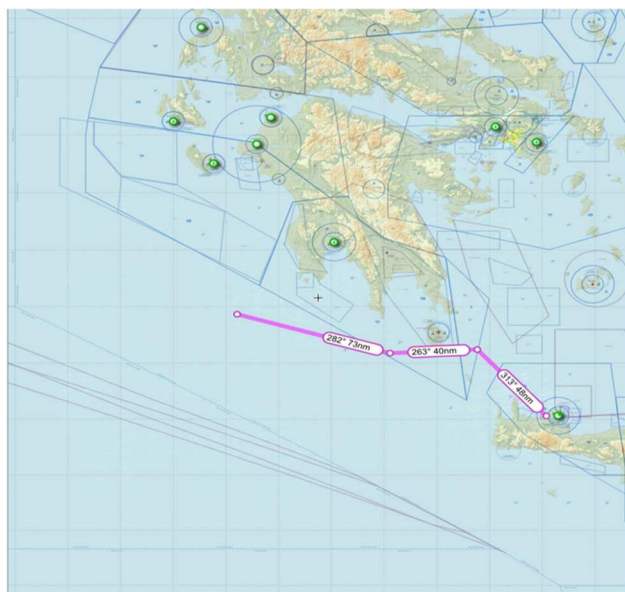


Πλήρωμα	Δυνατότητα ενδιαιτήσεως 198 ατόμων
Διαστάσεις	130,5 x 14,6 μέτρα
Εκτόπισμα	3630 τόνοι
Ταχύτητα	30 κόμβοι
Εμβέλεια	-
Επιχειρησιακή Ικανότητα	-
Πρόωση	δύο κινητήρες (2 RR Olympus 56.800 HR, 2 RR Tyne 10)

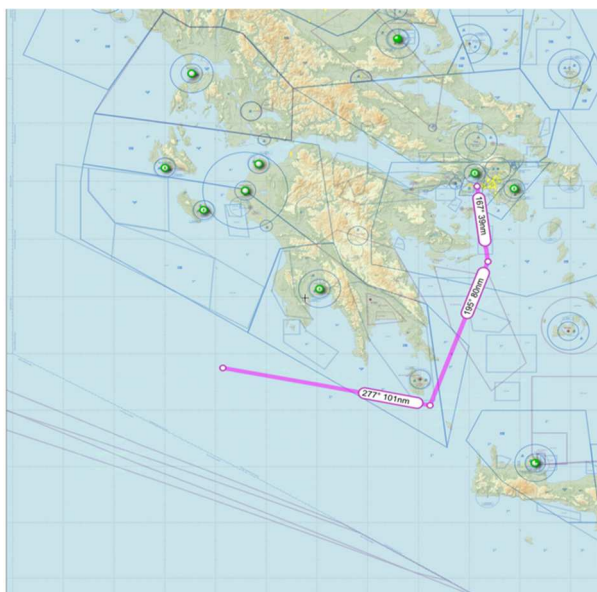
Πηγή: Πολεμικό Ναυτικό, Στόλος Φρεγάτες Τύπου S, Φ/Γ Κανάρης. Διαθέσιμο στο: <https://hellenicnavy.gr/o-stolos-mas/fregates/f-g-kanaris-f-464/> (Τελευταία πρόσβαση 27-10-2024)

Παράρτημα 25

Παράρτημα Α: Πορεία Περιπολικά Ανοικτής Θαλάσσης P355 CPV



Παράρτημα Β: Πορεία Φρεγάτας Κανάρης



Πηγή: Υπολογισμός απόστασης σε ν.μ. μέσω SkyVector Aeronautical Charts. Διαθέσιμο στο: <https://skyvector.com/>

*

*

*