

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

**ΠΑΝΤΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ
ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ**

**ΤΜΗΜΑ ΔΙΕΘΝΩΝ, ΕΥΡΩΠΑΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ**

Τομέας: Διεθνών και Ευρωπαϊκών Θεσμών

Διδακτορική Διατριβή:

**«Έρευνα και διάσωση - Ρυθμιστικό πλαίσιο και προβλήματα
εφαρμογής στο Αιγαίο και τη Νοτιοανατολική Μεσόγειο»**

του

Τρύφωνα Χαρ. ΚΟΡΟΝΤΖΗ (Α.Μ.1210Δ017)

Αθήνα, Σεπτέμβριος 2015

ΕΠΤΑΜΕΛΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

1.-Περράκης Στυλιανός, Καθηγητής, Πάντειο Πανεπιστήμιο Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών,

2.-Ραυτόπουλος Ευάγγελος, Καθηγητής, Πάντειο Πανεπιστήμιο Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών,

3.-Τσάλτας Γρηγόριος, Καθηγητής, Πάντειο Πανεπιστήμιο Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών

4.-Λιάκουρας Πέτρος, Αναπληρωτής Καθηγητής, Πανεπιστήμιο Πειραιώς,

5.-Σιούσιουρας Πέτρος, Καθηγητής, Πανεπιστήμιο Αιγαίου,

6.-Συρίγος Άγγελος, Επίκουρος Καθηγητής, Πάντειο Πανεπιστήμιο Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών,

7.-Καραγεώργου Βασιλική, Λέκτορας, Πάντειο Πανεπιστήμιο Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Τρύφωνας Χαρ. Κοροντζής: «Έρευνα και Διάσωση - Ρυθμιστικό Πλαίσιο και προβλήματα εφαρμογής στο Αιγαίο και τη Νοτιοανατολική Μεσόγειο».

(Με την επίβλεψη του κου Τσάλτα Γρηγορίου, Καθηγητή)

Στην παρούσα διατριβή εξετάζονται λεπτομερώς τα ζητήματα έρευνας και διάσωσης στο χώρο του Αιγαίου Πελάγους, έχοντας ως βάση το υφιστάμενο διεθνές και εθνικό νομικό πλαίσιο, εστιάζοντας στα σημεία σύμφωνα με τα οποία ανατέθηκε στην Ελλάδα η άσκηση αρμοδιότητας της έρευνας και διάσωσης στο FIR Αθηνών.

Επίσης εξετάζονται οι υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης που παρέχει η Ελλάδα στο χώρο του Αιγαίου Πελάγους, τα νέα συστήματα που έχουν αναπτυχθεί για τον έλεγχο της θαλάσσιας κυκλοφορίας, τα οποία συνδράμουν την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, τις αμφισβητήσεις της Τουρκίας στις αρμοδιότητες που ασκεί η Ελλάδα σε θέματα έρευνας και διάσωσης στο FIR Αθηνών, προβλήματα που δημιουργούνται από τις αμφισβητήσεις αυτές και οι εξελίξεις μετά την αναθεώρηση του Παραρτήματος 12 της Σύμβασης του Σικάγο.

Ακόμη θα περιγραφεί πως αναπτύσσεται η έρευνα και διάσωση από τις αρμόδιες αρχές των κρατών της Νοτιοανατολικής Μεσογείου και συγκεκριμένα από την Κύπρο.

Ιδιαίτερα η εξέταση εφαρμογής της έρευνας και διάσωσης από την Κύπρο είναι πολύ σημαντική. Αυτό γιατί από το 1974 το βόρειο τμήμα της Κύπρου είναι υπό κατοχή από την Τουρκία, και η τελευταία έχει οριοθετήσει ως ζώνη ευθύνης της για παροχή υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης σε αεροπορικά και ναυτικά ατυχήματα με δηλωσή της το 1989 στον IMO, μέρος της Μαύρης Θάλασσας, τμήμα του Αιγαίου ανατολικά του 25^{ου} Μεσημβρινού και μέρος της ανατολικής Μεσογείου, με το κατεχόμενο τμήμα της βόρειας Κύπρου και τμήμα του FIR Λευκωσίας (Nicosia).

Στο πλαίσιο αυτό η διατριβή αναπτύσσεται σε τρία μέρη τα οποία περιέχουν τα εξής κεφάλαια:

Στο πρώτο μέρος τα εξής τρία κεφάλαια:

A.- Τις δικαιοδοσίες και αρμοδιότητες στον εθνικό εναέριο χώρο.

B.- Την οριοθέτηση του εναέριου χώρου και ειδικότερα την αποτύπωση του ελληνικού εναέριου χώρου διεθνώς και τις αμφισβητήσεις της Τουρκίας στο συγκεκριμένο θέμα.

Γ.- Τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας και πιο συγκεκριμένα τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας στις περιοχές πληροφόρησης πτήσεων.

Στο δεύτερο μέρος τα εξής τέσσερα κεφάλαια:

A.-Την παροχή υπηρεσιών αεροπορικής και θαλάσσιας έρευνας και διάσωσης από την Ελλάδα.

B.-Την οργάνωση των υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης στην Ελλάδα.

Γ.- Την οργάνωση των υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης στην Τουρκία.

Δ.-Τις ελληνοτουρκικές σχέσεις τα τελευταία σαράντα χρόνια, έχοντας ως αφετηρία το έτος 1974, οπότε η Τουρκία άρχισε να εφαρμόζει αναθεωρητική πολιτική έναντι της Ελλάδας.

Στο τρίτο μέρος αναπτύσσεται το κεφάλαιο σχετικά με την παροχή υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης στη νοτιοανατολική Μεσόγειο, και ειδικότερα πως αυτές αναπτύσσονται στην Κύπρο καθώς και το καθεστώς για το FIR της Λευκωσίας.

Τέλος η παρούσα διατριβή ολοκληρώνεται με την παράθεση συμπερασμάτων που προέκυψαν από την ανάπτυξη της.

ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ: ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ

ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ: ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗ, ΕΝΑΕΡΙΟΣ ΧΩΡΟΣ, ΕΝΑΕΡΙΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ, ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ ΠΤΗΣΕΩΝ, ΕΘΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ, ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ, ΕΛΛΑΔΑ, ΤΟΥΡΚΙΑ, ΝΟΤΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ

ABSTRACT

Tryfon Char. Korontzis: «Search and Rescue – Regulatory Framework and Implementation problems in the Aegean and in the Southeastern Mediterranean».

(Under the supervision of Mr. Tsaltas Grigorios, Professor)

In the present study are examined in detail the search and rescue issues in the Aegean Sea, having as basis the existing international and national legal framework, focusing on points according to which was assigned to Hellas the exercise of jurisdiction on search and rescue in Athens FIR.

Also is examined search and rescue services provided by Hellas in the Aegean Sea, the new systems that have been developed concerning the control of maritime traffic which contribute safety of life at sea, the controversies of Turkey to the powers exercised by Hellas on search and rescue in Athens FIR, problems created by such disputes and developments after the revision of Annex 12 of Chicago Convention.

Also will be described how search and rescue is developed by the competent authorities of South-East Mediterranean countries, namely Cyprus.

Particularly the examination on search and rescue operations implemented by Cyprus is very important. That because from 1974, the northern part of Cyprus is occupied by Turkey, and the last has delimited a zone of responsibility for providing services on search and rescue for air and naval accidents according to its statement to IMO in 1989, in a part of the Black Sea, in a part of the Aegean east of the 25th meridian, and in a part of the eastern Mediterranean including the occupied area of Northern Cyprus and part of the Nicosia FIR.

In this context, thesis develops in three parts the following chapters:

In the first part the following three chapters:

A.-The competencies and responsibilities in the national airspace.

B.-The delimitation of airspace and particularly the depiction of Hellenic airspace internationally and the controversies of Turkey on this issue.

C.- Air traffic control and more specifically the control of air traffic in flight information regions.

In the second part the following four chapters:

A.-The providing of search and rescue services by Hellas.

B.-The organization of search and rescue services in Hellas.

C.- The organization of search and rescue services in Turkey.

D.-Hellenic-Turkish relations over the past forty years, having as starting year 1974, when Turkey began to implement revisionist policy towards Hellas.

In the third part is developing the chapter regarding the providing of search and rescue services in southeastern Mediterranean countries and more specifically in Cyprus and how these are developed as also and the situation in FIR Nicosia.

Finally, thesis is completed by citing the conclusions resulting from its development.

SUBJECT AREA: INTERNATIONAL LAW

KEY WORDS: AIR AND MARITIME SEARCH AND RESCUE, AIR SPACE, AIR TRAFFICKING, FLIGHT INFORMATION REGION, NATIONAL JOINT RESCUE COORDINATION CENTER, SYSTEMS OF IDENTIFICATION AND TRACKING OF SHIPS, HELLAS, TURKEY, SOUTHEASTERN MEDITERRANEAN

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ	σ.3
ABSTRACT	σ.5
ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ	σ.7
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΩΝ	σ. 13
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ	σ.16
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ	σ.18
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ - ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ	σ.19
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	σ.20

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ

ΕΘΝΙΚΟΣ ΕΝΑΕΡΙΟΣ ΧΩΡΟΣ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

ΔΙΚΑΙΟΛΟΣΙΕΣ ΚΑΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΣΤΟΝ ΕΘΝΙΚΟ ΕΝΑΕΡΙΟ ΧΩΡΟ

A.-Η έννοια του εναέριου χώρου	σ.27
B.- Το νομικό καθεστώς του εναέριου χώρου	σ.28
1. Η Σύμβαση του Παρισίου	σ.28
2.Η Σύμβαση της Μαδρίτης	σ. 31
3.Η Σύμβαση της Αβάνας	σ.31
4.Η Σύμβαση του Σικάγο	σ. 32
Γ. Το σύγχρονο καθεστώς της κυριαρχίας του κράτους στον εθνικό εναέριο χώρο	σ.35
Δ. Αρμοδιότητες των κρατών σε σχέση με τη διέλευση των αεροσκαφών	σ.37
1.Στον εθνικό εναέριο χώρο	σ.40
2.Στο διεθνή εναέριο χώρο	σ. 47
α. Ο διεθνής εναέριος χώρος στην ανοικτή θάλασσα	σ. 49

β.Ο διεθνής εναέριος χώρος της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης	σ. 50
γ. Ο διεθνής εναέριος χώρος της συνορεύουσας ζώνης	σ. 51
δ. Ο διεθνής εναέριος χώρος πάνω από τα υπερκείμενα ύδατα της υφαλοκρηπίδας	σ.52
ε. Η ελεύθερη υπέρπτηση των στενών διεθνούς ναυσιπλοΐας	σ.53

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΟΥ ΕΝΑΕΡΙΟΥ ΧΩΡΟΥ

A.Οριζόντια οριοθέτηση του εναέριου χώρου	σ. 55
1.Η αποτύπωση του ελληνικού εναέριου χώρου διεθνώς	σ. 57
2.Αμφισβήτηση του ελληνικού εναέριου χώρου από την Τουρκία	σ. 66
3.Το δικαίωμα της Ελλάδας για επέκταση των χωρικών της υδάτων και του εναέριου χώρου της	σ. 69
4.Το δικαίωμα διαφοροποιημένης οριοθέτησης του εθνικού εναέριου χώρου σε σχέση με τα θαλάσσια σύνορα	σ. 72
B.Κατακόρυφη οριοθέτηση του εναέριου χώρου	σ.75

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΗΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

A.Ο έλεγχος της εναέριας κυκλοφορίας	σ.77
1.Εισαγωγικά	σ.77
2.Εθνική δικαιοδοσία στον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας	σ. 79
B.Περιοχές πληροφόρησης πτήσεων	σ. 81
Γ. Προσδιορισμός της αρμόδιας Αρχής FIR	σ. 85
Δ.Αρμοδιότητες της αρμόδιας Αρχής FIR	σ. 86
1.Έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας	σ.86
2.Παροχή υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης	σ.86
3.Προσωρινή εκχώρηση εναέριου χώρου	σ.92

4.Περί αεροσκαφών –υποβολή σχεδίου πτήσεων	σ.93
α. Η έννοια του αεροσκάφους	σ.93
β. Η διάκριση μεταξύ πολιτικών και κρατικών αεροσκαφών	σ.93
γ.Η υποχρέωση υποβολής σχεδίων πτήσεως	σ.94
5.Προβλεπόμενες περιπτώσεις συνεργασίας μεταξύ των αρμοδίων Αρχών δύο γειτονικών περιοχών FIR	σ.99
6.Διεθνείς τυποποιήσεις και συνιστώμενη πρακτική	σ.101
7.Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός	σ.103

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΤΟΥΡΚΙΑ – ΕΛΛΗΝΟΤΟΥΡΚΙΚΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

A.Διεθνές νομικό πλαίσιο	σ.106
B.Εθνικό νομικό πλαίσιο	σ.109
Γ.Σύμβαση του Αμβούργου	σ.111
1. Βασικά σημεία της Σύμβασης του Αμβούργου	σ.111
2. Σύνοψη του κειμένου του νόμου	σ. 113
Δ.Οριοθέτηση FIR Αθηνών	σ. 117
Ε.FIR Αθηνών και τουρκικές αμφισβητήσεις – διεκδικήσεις	σ. 120
ΣΤ.Ναυτική έρευνα και διάσωση στο FIR Αθηνών και οι αμφισβητήσεις της Τουρκίας	σ.123
Ζ.Διεθνείς διαδικασίες σε περιπτώσεις αμφισβήτησης αρμοδιοτήτων έρευνας και διάσωσης εντός περιοχών έρευνας και διάσωσης	σ. 125

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

Η ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Α.Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης, μέσα, οργάνωση και επιχειρησιακές διαδικασίες

1.Η έρευνα και διάσωση στην Ελλάδα	σ.128
2.Εθνική σημασία Ενιαίου Κέντρου Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (Ε.Κ.Σ.Ε.Δ.)	σ.130
3.Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (Ε.Κ.Σ.Ε.Δ.)	σ.130
4.Ιδιαιτερότητες χώρου ευθύνης	σ.135
5.Λήψη και μετάδοση πληροφοριών	σ.135
6.Εναέρια διασωστικά μέσα	σ.138
7.Επίγεια διασωστικά μέσα	σ. 140
8.Ετοιμότητες μέσων έρευνας και διάσωσης	σ.140
9.Δυνατότητες μέσων έρευνας και διάσωσης	σ.141
10.Επικουρικά μέσα έρευνας και διάσωσης	σ.142
11.Επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης	σ. 144
12.Διαδικασίες ενεργοποίησης Ε.Κ.Σ.Ε.Δ.	σ.144
13.Παράγοντες που επηρεάζουν τις επιχειρήσεις	σ. 146
14.Ενέργειες Λιμενικών Αρχών για τη διάσωση κινδυνευόντων προσώπων, πλοίων ή αεροσκαφών στη θάλασσα	σ.147

Β.Συστήματα Διαχείρισης και Πληροφοριών Κυκλοφορίας Πλοίων

1.LRIT (Long Range Identification and Tracking of Ships - Σύστημα Αναγνώρισης και Εντοπισμού Πλοίων Μακράς Αποστάσεως)	σ.149
2.Υπηρεσίες Θαλάσσιας Κυκλοφορίας (Vessel Traffic Service-VTS)	σ.151
2.1 Vessel Traffic Management and Information System (VTMIS)	σ.152
3.EUROSUR (European Border Surveillance System)	σ. 153
3.1 Γενική περιγραφή	σ. 155

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

Η ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΚΙΑ

A.Οργάνωση Διοίκησης Ασφάλειας Ακτών (Sahil Guvenlik Komutanligi)	
σ.156	
B.Εξοπλιστικά προγράμματα Διοίκησης Ασφάλειας Ακτών	σ.158
Γ.Οι ασκήσεις έρευνας και διάσωσης από την Τουρκία	σ.162
1.Η πραγματοποίηση ασκήσεων	σ.163
2.Εκπαίδευση και οργάνωση του τουρκικού συστήματος έρευνας και διάσωσης	σ. 166
Δ.Στάση της Τουρκίας – αμφισβητήσεις, επιδιώξεις, θέσεις	σ. 179

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

ΟΙ ΕΛΛΗΝΟΤΟΥΡΚΙΚΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΟ 1974 ΕΩΣ ΣΗΜΕΡΑ

A. Οι διαφορές Ελλάδας και Τουρκίας στο Αιγαίο	
1.Το πρόβλημα της υφαλοκρηπίδας	σ. 189
2.Αιγιαλίτιδα ζώνη	σ. 192
3.Εναέριος χώρος και FIR Αθηνών	σ. 195
4.Η αποστρατιωτικοποίηση των νησιών του Αιγαίου	σ. 196
5.Η αμφισβήτηση της εδαφικής κυριαρχίας	σ. 198
B. Κριτική προσέγγιση ελληνοτουρκικών σχέσεων την περίοδο 1974-2013	
1.Η ελληνική στάση	σ. 202
2.Η τουρκική στάση	σ. 204
3.Θέματα ενδιαφέροντος Ελλάδας –Τουρκίας	σ. 206
Γ. Τρόποι επίλυσης ελληνοτουρκικών διαφορών	σ. 209
Δ..Οι σημαντικότερες κρίσεις στο Αιγαίο Πέλαγος από το 1974 έως σήμερα	
	σ. 212

ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ

Η ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗ ΣΤΗΝ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ

Α. Η οργάνωση των υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης στην Κυπριακή Δημοκρατία

1.Οριοθέτηση FIR Λευκωσίας	σ.219
2.Διεθνές και εθνικό νομικό πλαίσιο	σ.221
3.Τομείς επιχειρήσεων	σ.222
4.Τουρκικές αμφισβητήσεις στο FIR Λευκωσίας	σ.223
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	σ.226
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	σ. 230
Ι.Ελληνική	σ. 230
ΙΙ.Ξενόγλωσση	σ.237
ΙΙΙ.Εκθέσεις –Αναφορές –Ειδικές Εκδόσεις	σ. 238
VI.Ηλεκτρονικές Πηγές	σ.240
V. Νομοθεσία	σ.242
VI.Αρθρογραφία	σ.248

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΩΝ

A/Δ	Αεροδρόμιο
A.Δ.Σ.Ε.Ν.	Ανώτερες Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού
A.E.N.	Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού
A/Κ	Αλιευτικό Σκάφος
A.Λ.Σ.	Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος
A.N.	Αναγκαστικός Νόμος
A/N	Αεροναυαγοσωστικά Μέσα
A.O.Z.	Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη
A.T.A.	Αρχηγείο Τακτικής Αεροπορίας
B.Δ.	Βασιλικό Διάταγμα
Βλ.	Βλέπε
Γ.Γ.Α.Ν.	Γενική Γραμματεία Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας
Γ.Ε.Α.	Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας
Γ.Ε.Ε.Φ.	Γενικό Επιτελείο Εθνικής Φρουράς
Γ.Ε.Ν.	Γενικό Επιτελείο Ναυτικού
Γ.Γ.Π.Π.	Γενική Γραμματεία Πολιτικής Προστασίας
Γ.Ε.ΕΘ.Α.	Γενικό Επιτελείο Εθνικής Άμυνας
Γ.Σ.	Γενική Συνέλευση
Δ.Α.	Διεύθυνση Αεροπορίας
Δ.Α.Ν.	Διεύθυνση Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας
Δ.Δ.	Διδακτορική Διατριβή
Δδικ	Διεθνές Δικαστήριο
Δ.Ν.	Διοίκηση Ναυτικού
Δ.Σ.Δ.Θ.	Διεθνής Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας
Ε.Α.Π.	Εγχειρίδιο Αεροναυτικών Πληροφοριών
Ε.Α.Ν.	Εγχειρίδιο Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας
Ε/Γ	Επιβατηγό Σκάφος
Ε/Γ-Ο/Γ	Επιβατηγό Οχηματαγωγό
Ε.Ε.	Ευρωπαϊκή Ένωση
Ε.Ε.Ο.	Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός
Ε.Κ.	Ευρωπαϊκή Κοινότητα
Εκδ.	Εκδόσεις
Ε.Κ.Α.Ε.	Εθνικό Κέντρο Αεροπορικών Επιχειρήσεων
Ε.Κ.Σ.Ε.Δ.	Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης
Ε.Μ.Α.Κ.	Ειδική Μονάδα Αντιμετώπισης Καταστροφών
Η.Ε.	Ηνωμένα Έθνη
Θ.Ε.	Θάλαμος Επιχειρήσεων
Κ.Α.Δ.	Κώδικας Αεροπορικού Δικαίου
Κ.Δ.	Κυπριακή Δημοκρατία
Κ.Δ.Ν.Δ.	Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου
κ.ε.	και επόμενες
Κ.ΕΠΙΧ.	Κέντρο Επιχειρήσεων
Κ.Ι.Ν.Δ.	Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου
Κ-Μ	Κράτος - Μέλος
Κ.Ν.Π.	Κλάδος Ναυτιλιακής Πολιτικής
Κ.ΟΜ.Α.Κ.	Κινητή Ομάδα Αντιμετώπισης Καταστροφών
Κ.Σ.Ε.Δ.	Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης

Κ.τ.Ε.	Κοινωνία των Εθνών
Κ.Υ.Α.	Κοινή Υπουργική Απόφαση
Λ & ΝΑ	Λιμενική και Ναυτική Αστυνομία
Λ.Σ.	Λιμενικό Σώμα
Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.	Λιμενικό Σώμα – Ελληνική Ακτοφυλακή
Μ.Α.ΕΠ.	Μονάδα Αεροπορικών Επιχειρήσεων
Μ.Ε.Ε.	Μοίρα Επιχειρήσεων Έρευνας και Διάσωσης
Μ.Ο.Ε.Α.	Μέτρα Οικοδόμησης Εμπιστοσύνης και Ασφάλειας
Ν.	Νόμος
Ν.Α.Τ.Ο.	Βορειοατλαντική Συμμαχία (North Atlantic Treaty Organization)
Ν/Γ	Ναυαγοσωστικό Σκάφος
Ν.Δ.	Νομοθετικό Διάταγμα
ν.μ.	Ναυτικό Μίλι
Ο.Η.Ε.	Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών
ό.π.	Όπως παραπάνω
Ο.Τ.Ε.	Οργανισμός Τηλεπικοινωνιών της Ελλάδος
ΠΑΑΖΕΘ	Περί Ασφάλειας της Ανθρώπινης Ζωής εν Θαλάσση
Π.Δ.	Προεδρικό Διάταγμα
Π.Κ.	Ποινικός Κώδικας
Π/Κ	Πετρελαιοκίνητο Σκάφος
Π.Μ.	Πτέρυγα Μάχης
Π.Ν.	Πολεμικό Ναυτικό
Π.Υ.	Πτέρυγα Υποστήριξης
Ρ/Κ	Ρυμουλκό Σκάφος
σ.	Σελίδα
Σ.ΕΘ.Α.	Σχολή Εθνικής Άμυνας
σημ.	Σημείωση
ΣΜ	Σμηναρχία
Σ.Π.Κ.	Στρατιωτικός Ποινικός Κώδικας
σ.σ.	Σελίδες
Υ.Α.	Υπουργική Απόφαση
Υ.Ε.Ν.	Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας
Υ.Ν.Α.	Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου
Υ.Π.Α.	Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας
Υ.ΕΘ.Α.	Υπουργείο Εθνικής Άμυνας
ΥΠ.ΕΞ.	Υπουργείο Εξωτερικών
Φ/Γ	Φορτηγό Πλοίο
Φ.Ε.Κ.	Φύλλο Εφημερίδας της Κυβέρνησης
Υ.Π.τ.Π.	Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη
Υ.Υ.	Υδρογραφική Υπηρεσία
Υ.Φ.	Υπηρεσία Φάρων

ACC	Area Control Center
ADIZ	Air Defense Identification Zones
AIP	Aeronautical Information Publication
ATCC	Air Traffic Control Center
ATP	Allied Tactical Publication
ATS	Air Traffic Service

CAA	Civil Aviation Authority
CCIS	Command and Control Information System
CEAC	Committee for European Airspace Coordination
DOC	Document
HF	High Frequency
IATA	International Air Transportation Association
ICAN	International Commission for Air Navigation
ICAO	International Civil Aviation Organization
COSPAS	Cosmicheskaya Sistyma Poiska Avariynich Sudoc (Space System for the Search of Vessels in Distress)
EMSA	European Maritime Safety Agency
EPIRB	Emergency Position Indication Radionavigatio Beacon
EUROSUR	European Border Surveillance System
FAB	Functional Airspace Blocks
FIC	Flight Information Center
FIR	Flight Information Region
FM	Frequency Modulation
FUA	Flexible Use of Airspace
IALA	International Association of Lighthouses Authorities
IAMASARManual	International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual
IFR	Instrument Flight Rules
ICJ	International Court of Justice
IMO	International Maritime Organization
IMOSAR Mannual	IMO Search and Rescue Mannual
KHZ	Kilohertz
LRIT	Long Range Identification and Trafficking of Ships
JRCC	Joint Rescue Coordination Center
MARSAR	Maritime Search and Rescue
MERSAR	Merchant Ship Search and Rescue Mannual
MSC	Maritime Safety Committee
NAVTEX	Navigational Telex
NOTAM	Notice to Airmen
PIO	Programmed Input - Output
RAC	Regional Area Center
RSCs	Rescue Sub Centers
SAR	Search and Rescue
SARIS	Search and Rescue Information System
SARSAT	Search and Rescue Satelite Aided Tracking
SES	Single European Skys
SOLAS	Safety on Life at Sea
SSB	Single – Side band Modulation
SRR	Search and Rescue Region
UHF	Ultra High Frequency
VHF	Very High Frequency
VTs	Vessel Traffic Service
VTMIS	Vessel Trafficking Management and Information System

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ

Χάρτης 1: Εθνική Επικράτεια, Εναέριος Χώρος, Χωρική θάλασσα, Ανοικτή Θάλασσα, σ.66

Χάρτης 2: Περιοχή Δικαιοδοσίας FIR Αθηνών, σ.120

Χάρτης 3: Περιοχές δικαιοδοσίας Λιμενικών Αρχών για Έρευνα και Διάσωση, σ.133

Χάρτης 4: Διάταξη Ναυαγοσωστικών Σκαφών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., σ. 138

Χάρτης 5: Παρούσα Διάταξη Α/Ν, σ. 140

Χάρτης 6: Περιοχές κάλυψης με Εθνικό VTS, σ. 153

Χάρτης 7: Διοίκηση περιοχής Μαύρης Θάλασσας (Σαμψούντα), σ.159

Χάρτης 8: Διοίκηση περιοχής Μαρμαρά και Στενών (Κωνσταντινούπολη), σ.159

Χάρτης 9: Διοίκηση περιοχής Μεσογείου Θαλάσσης (Μερσίνη), σ.160

Χάρτης 10: Διοίκηση περιοχής Θάλασσας Αιγαίου (Σμύρνη), σ.160

Χάρτης 11: Χάρτης άσκησης έρευνας και διάσωσης Anadolu Yildizi -2013, σ. 165

Χάρτης 12: Ο παράνομος τουρκικός τομέας έρευνας και διάσωσης χωρισμένος σε τομείς και ο νόμιμος χάρτης τουρκικής περιοχής έρευνας και διάσωσης, σ.168

Χάρτης 13: Βοηθητικά Κέντρα Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης Διοίκησης Χερσαίων Δυνάμεων, σ.171

Χάρτης 14: Βοηθητικά Κέντρα Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης Διοίκησης Ναυτικών Δυνάμεων, σ.172

Χάρτης 15: Βοηθητικά Κέντρα Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης Διοίκησης Αεροπορικών Δυνάμεων, σ.173

Χάρτης 16: Βοηθητικά Κέντρα Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης Διοίκησης Ασφάλειας Ακτών, σ.174

Χάρτες 17, 18, 19, 20, 21: Περιοχών ερευνών και εκμετάλλευσης του τουρκικού υπουργείου ενέργειας και φυσικών πόρων, σ. 177-178

Χάρτης 22: Η επικινδυνότητα των θεμάτων έρευνας και διάσωσης, σ.179

Χάρτες 23 και 24: Εμφαίνεται η NOTAM 714, ο εναέριος χώρος των 10 ν.μ., και τα όρια του FIR Athinaï, σ.181

Χάρτης 25: Υφαλοκρηπίδα – Τουρκικές Διεκδικήσεις, σ.182

Χάρτης 26: Περιοχή Έρευνας και Διάσωσης σύμφωνα με τις Τουρκικές Αρχές, σ.187

Χάρτης 27: Περιοχή Έρευνας και Διάσωσης σύμφωνα με τις Τουρκικές Αρχές, σ.188

Χάρτης 28: Εθνική Επικράτεια, Εθνικός Εναέριος Χώρος, Διεθνής Εναέριος Χώρος, Υφαλοκρηπίδα, σ.192

Χάρτης 29: 12ν.μ. Αιγιαλίτιδα Ζώνη – Χωρικά Ύδατα, σ.194

Χάρτης 30: 6-12 ν.μ. Αιγιαλίτιδα Ζώνη- Χωρικά Ύδατα, σ.195

Χάρτης 31: FIR Λευκωσίας (Nicosia FIR), σ.221

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1: Μέρη και Κεφάλαια Σύμβασης του Σικάγο, σ. 33

Πίνακας 2: Επιδόσεις Μέσων SAR, σ.142

Πίνακας 3: Διάγραμμα Ροής Πληροφοριών Συστήματος LRIT, σ. 150

Πίνακας 4: Αεροπορικά, Ναυτικά Μέσα, σ.161

Πίνακας 5: Διατάξη Α/Ν Μέσων Τουρκίας, σ.162

Πίνακας 6: Οργάνωση Τουρκικού Συστήματος Έρευνας και Διάσωσης, σ.170

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ - ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Εικόνα 1: Ναυαγοσωστικό σκάφος Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. τύπου ARUN-HALMATIC, σ.137

Εικόνα 2: Αεροσκάφη C-130 Hercules, Canadair CL-415 και CL-215, σ.138

Εικόνα 3: Αεροσκάφη C-47 Dakota και Do-28, σ.139

Εικόνα 4: Ελικόπτερο AS-332 C1 Super Puma, σ.139

Εικόνα 5: Ελικόπτερο AB-205, σ.139

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1: ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΑΚΤΩΝ, σ.158

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η τεράστια και ταχύτατη ανάπτυξη των ναυτιλιακών αλλά και αεροπορικών μεταφορών που πραγματοποιήθηκε αλλά και πραγματοποιείται, λόγω της εξέλιξης της τεχνολογίας από το δεύτερο μισό του περασμένου αιώνα και εντεύθεν, οδήγησε αυτόματα και στην ανάγκη ανάπτυξης υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης [Search and Rescue (SAR)]¹. Οι τελευταίες οργανωμένες κατάλληλα, στελεχωμένες με εξειδικευμένα στελέχη και διαθέτοντας κατάλληλα μέσα, αποσκοπούν στη διάθεση αποτελεσματικών υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης σε όλες τις εναέριες και θαλάσσιες περιοχές του κόσμου.

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

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

Σύμφωνα με τα διεθνή κείμενα τα οποία έχουν ενσωματωθεί στην εθνική έννομη τάξη ως «έρευνα», ορίζεται μία επιχείρηση, συνήθως συντονισμένη από ένα κέντρο διάσωσης ή υποκέντρο διάσωσης, που χρησιμοποιεί επαρκές προσωπικό και μέσα για εντοπισμό ατόμων που κινδυνεύουν, ενώ ως «διάσωση» ορίζεται μία επιχείρηση για διάσωση ατόμων που κινδυνεύουν η οποία παρέχει αρχικά στους κινδυνεύοντες ιατρικές ή άλλες φροντίδες και μεταφέρει αυτούς σε ασφαλές μέρος.

Ως «υπηρεσία έρευνας και διάσωσης» ορίζεται η λειτουργία της παρακολούθησης του κινδύνου, η επικοινωνία, ο συντονισμός και οι διαδικασίες έρευνας και διάσωσης συμπεριλαμβανομένων και των διατάξεων για ιατρικές συμβουλές, ιατρική βοήθεια ή ιατρική αποβίβαση με τη χρήση δημοσίων και ιδιωτικών μέσων, εμπλεκόμενα συνεργαζόμενα αεροσκάφη, πλοία και άλλα σκάφη καθώς και εγκαταστάσεις.

Οι υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης, παρέχονται σε μία περιοχή με καθορισμένες διαστάσεις που συνδέεται με ένα κέντρο έρευνας και διάσωσης εντός

¹ Οι πρώτες επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης πραγματοποιήθηκαν στη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου και ειδικότερα κατά τη διάρκεια της μάχης της Αγγλίας. Περιελάμβαναν υδροπλάνα τα οποία συνοδεύα μαχητικών αεροσκαφών ανελάμβαναν τη διάσωση πληρωμάτων στη θάλασσα. Ακολούθως οι Γερμανοί στις επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης χρησιμοποίησαν και ελικόπτερα. Οι Αμερικάνοι στον πόλεμο της Κορέας σύστησαν υπηρεσία διάσωσης με τον τίτλο (Air Rescue Service), η συμβολή της οποίας οδήγησε στη σωτηρία χιλιάδων στρατιωτών, ενώ υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης διεξήχθησαν και στον πόλεμο του Βιετνάμ που επίσης οδήγησαν στη σωτηρία χιλιάδων στρατιωτών. Βλ. Λάζος Ε., Ελικόπτερα Ειδικών Αποστολών. Η ειδική διάσταση της Αεροπορίας Στρατού, Διπλωματία και Άμυνα, τεύχος 139, σ.σ. 80-87.

της οποίας παρέχονται υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης². Ως κέντρο συντονισμού διάσωσης ορίζεται μονάδα υπεύθυνη για την ανάπτυξη αποτελεσματικής οργάνωσης των υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης, και τον συντονισμό της διεξαγωγής επιχειρήσεων έρευνας και διάσωσης εντός της περιοχής έρευνας και διάσωσης.

Σε ότι αφορά την ελληνική περιοχή ευθύνης έρευνας και διάσωσης (SAR) όπως θα παρουσιαστεί κατωτέρω, συμπίπτει απόλυτα με τα όρια της περιοχής του FIR (Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης - Flight Information Region) Αθηνών, περιοχή στην οποία εκτός του ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας, η Ελλάδα είναι υπεύθυνη να εκτελεί αεροπορική και ναυτική έρευνα και διάσωση³.

Η έρευνα και διάσωση στο χώρο του Αιγαίου Πελάγους απασχολεί σε καθημερινή βάση τις πολιτικές αλλά και στρατιωτικές ηγεσίες τριών υπουργείων στην Ελλάδα [Υπουργείο Εξωτερικών (ΥΠ.ΕΞ.), Εθνικής Άμυνας (ΥΠ.ΕΘ.Α.), Ναυτιλίας και Αιγαίου (Υ.Ν.Α.) - πρώην Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν.)]⁴, λόγω των περιστατικών που συνεχώς λαμβάνουν χώρα στο Αιγαίο Πέλαγος και προκαλεί «τριβές» στις Ελληνοτουρκικές σχέσεις, καθώς η αρμοδιότητα και δικαιοδοσία της Ελλάδος στο FIR Αθηνών (FIR Athinai) αμφισβητείται από την Τουρκία.

Επιπρόσθετα κατά την εφαρμογή επιχειρησιακών διαδικασιών κατά τη διάρκεια έρευνας και διάσωσης⁵, ώστε να υλοποιηθούν εθνικοί σχεδιασμοί⁶ για

² Οι όροι και ορισμοί είναι βάσει του Κεφαλαίου 1 του Παραρτήματος του Β' Μέρους του Π.Δ. 201/2000 (Α' 181) με θέμα «Κύρωση τροποποιήσεων έτους 1998 της Διεθνούς Σύμβασης για τη Ναυτική Έρευνα και Διάσωση, 1979, όπως αυτές υιοθετήθηκαν με την Απόφαση 70 (69) της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτικού Οργανισμού», Φ.Ε.Κ. 181, τ. Α')]. Οι εν λόγω όροι και ορισμοί είναι παρεμφερείς και στο Κεφάλαιο V: Ασφάλεια ναυσιπλοΐας στους Κανονισμούς 2 και 7 του Ν. 1045/1980 (Α' 95) όπως τροποποιήθηκε και ισχύει. Βλ. γενικά Χούγιας Γ., Γενική Κωδικοποίηση των Διεθνών Συμβάσεων (SOLAS) για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (IMO 1974-1998), Ναυτιλιακή Νομοθεσία, Αθήνα 1998 και γενικά Δουμάνης Δ., Διεθνής Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, Πειραιάς, Εμμ. Σταυριδάκης, 1987, του ιδίου, Διεθνής Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, τροποποιήσεις 1990/1991, και του ιδίου Διεθνής Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, κείμενα τροποποιήσεων σχετικά με τα επιβατηγά/οχηματαγωγά πλοία, που υιοθετήθηκαν την 21^η Απριλίου και την 28^η Οκτωβρίου 1988, Άλλες τροποποιήσεις που υιοθετήθηκαν την 11^η Απριλίου 1989.

³ Σε ότι αφορά τη ναυτική έρευνα και διάσωση βλ. άρθρο 2 Ν. 1844/1989 (Α' 100) με θέμα «Κύρωση σύμβασης για τη ναυτική έρευνα και διάσωση και άλλες διατάξεις», γνωστή και ως Σύμβαση του Αμβούργου και άρθρο 25 του Ν. 211/1947 (Α' 35) με θέμα «Περί κυρώσεως της εν Σικάγο τη 7^η Δεκεμβρίου 1944 υπογραφείσης Συμβάσεως Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας», γνωστή και ως Σύμβαση του Σικάγο. Για την τελευταία βλ. σ.σ. 30-32.

⁴ Εφεξής όπου αναφέρεται Υ.Ε.Ν. εννοείται το Υ.Ν.Α.. Βλ. Π.Δ. 85/2012 (Α' 141) όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, Ν. 4150/2013 (Α' 102), με θέμα «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και άλλες διατάξεις» καθώς και Μεταδιδακτορική Έρευνα του Κοροντζή Τ., Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ως αυτόνομος διοικητικός κυβερνητικός θεσμός την περίοδο 1971-2013, τμήματος Δημόσιας Διοίκησης, Παντείου Πανεπιστημίου Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών, Αθήνα, 2014.

⁵ Βλ. Σπανός Ν., Η έρευνα και διάσωση στη θάλασσα, J και J Hellas, Πειραιάς, 1997, σ.σ. 62-67.

⁶ Βλ. αριθ. 3221.03/03/10 από 23/02/2010 εγκύκλιο Υ.Π.τ.Π./Γ.Γ.Α.Ν./Κ.Ν.Π./Δ.Α.Ν./Τμήμα Β' με θέμα «Μνημόνιο Ενεργειών Λιμενικού Σώματος για πλοίο σε δυσχερή θέση εντός περιοχής ευθύνης Έρευνας και Διάσωσης της Ελλάδας».

εντοπισμό και διάσωση ανθρώπων στο χώρο του Αιγαίου Πελάγους, έχει προκαλέσει και ενδέχεται να προκαλέσει και στο μέλλον συμβάν υψηλού κινδύνου ή και κρίση⁷.

Χαρακτηριστικά - ενδεικτικά αναφέρεται η διάσωση του τούρκου πιλότου μετά τη σύγκρουση με το αεροσκάφος του έλληνα πιλότου Ηλιάδη στις 23 Μαΐου του 2006⁸, η προσάραξη τουρκικού Φ/Γ σε νησίδα στην Κω λίγο καιρό πριν από την κρίση των Ιμίων τον Ιανουάριο του 1996, και η αμφισβήτηση της Ελληνικής δικαιοδοσίας από τον τούρκο πλοίαρχο για παροχή Υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης από την Ελλάδα⁹, η διατύπωση «κώδικα συμπεριφοράς» από την πλευρά της Τουρκίας ώστε να αποφευχθούν εντάσεις στο χώρο του Αιγαίου κ.λπ.¹⁰.

Επίσης πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι το συγκεκριμένο θέμα ήτοι η έρευνα και διάσωση, συνδέεται με λοιπά θέματα που άπτονται των ελληνοτουρκικών σχέσεων, όπως όρια εθνικού εναέριου χώρου, έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας στο Αιγαίο, επιχειρησιακός έλεγχος του Ν.Α.Τ.Ο. στο Αιγαίο, όρια αιγιαλίτιδας ζώνης (χωρικών υδάτων), οριοθέτηση υφαλοκρηπίδας κ.λπ..

Η Ελλάδα αναγνωρίζει επίσημα ως μόνη νομική διαφορά με την Τουρκία την οριοθέτηση της υφαλοκρηπίδας¹¹. Από πληροφορίες δευτερογενών πηγών

⁷ Βλ. *Ηλιάδης Ι.*, «Η επόμενη κρίση θα αφορά έρευνα και διάσωση», εφημερίδα Έθνος της Κυριακής, της 15/03/2009, σ.14. Συγκεκριμένα στο εν λόγω άρθρο αναγράφεται ότι [...«Η επόμενη ελληνοτουρκική κρίση θα αφορά θέματα έρευνας και διάσωσης», επιμένουν πολλοί έγκυροι αναλυτές στα ελληνοτουρκικά θέματα και επισημαίνουν ότι η χώρα μας καθυστερεί χαρακτηριστικά στα θέματα αυτά. Είναι δε χαρακτηριστικό ότι όταν εισέρχονται στο Αιγαίο μεγάλοι σχηματισμοί τουρκικών αεροσκαφών, συνοδεύονται πάντα από ελικόπτερο, ώστε αν συμβεί κάποιο ατύχημα να είναι οι πρώτοι που θα σπεύσουν για διάσωση στον τόπο του ατυχήματος....»].

⁸ Μετά τη σύγκρουση των δύο αεροσκαφών ο τούρκος πιλότος εκτινάχθηκε και έπεσε στη θάλασσα με αλεξίπτωτο (εντός του FIR Αθηνών σε διεθνή ύδατα νότια της νήσου Καρπάθου). Μετά την κινητοποίηση του Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. στην περιοχή έσπευσαν πλωτά και εναέρια μέσα του Π.Ν. και του Λ.Σ.. Ο τούρκος πιλότος περισυνελέγη από το εμπορικό πλοίο Gas Century με σημαία Παναμά. Οι έλληνες διασώστες που έφθασαν στην περιοχή με SUPER Puma καθώς και πλωτό περιπολικό του Λ.Σ., προσφέρθηκαν να παράσχουν βοήθεια στον τούρκο πιλότο ο οποίος αρνήθηκε επικαλούμενος την άρτια φυσική του κατάσταση. Μετά από αίτημα της τουρκικής πλευράς επετράπη η παραλαβή του από τουρκικό ελικόπτερο.

Εφεξής όπου αναφέρεται Λ.Σ., εννοείται το Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.. Σχετικό σε ότι αφορά την μετονομασία του Λ.Σ. σε Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. είναι το άρθρο 1 του Ν. 3922/2011 (Α' 35). Για την υπαγωγή του στο Υ.Ν.Α. βλ. ανωτέρω παραπομπή 4. Γενικά για τον θεσμικό ρόλο του Λ.Σ. βλ. *Κοροντζής Τ.*, Ο θεσμικός ρόλος του Λιμενικού Σώματος, Δ.Δ., τμήματος Δημόσιας Διοίκησης, Παντείου Πανεπιστημίου Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών, Αθήνα, 2011.

⁹ Στις 25 Δεκεμβρίου 1995 νυχτερινές ώρες, το τουρκικό φορτηγό πλοίο «Φιγκέν Ακάτ» προσάραξε στις βραχονησίδες Ίμια του νομού Δωδεκανήσου. Ο πλοίαρχος του πλοίου αρνήθηκε την παρέμβαση του Λιμεναρχείου Καλύμνου ώστε το πλοίο να αποκολληθεί από ελληνικό ρυμουλκό, υποστηρίζοντας ότι το πλοίο προσάραξε σε τουρκική περιοχή και η αρμοδιότητα ρυμούλκησης ανήκε σε τουρκική αρχή. Τελικά μετά από διαβουλεύσεις, δύο ελληνικά ρυμουλκά πλοία αποκόλλησαν το πλοίο και το συνόδευσαν μέχρι τον λιμένα Κιουλούκ στην Τουρκία. Συμπτωματικά την ίδια μέρα τουρκικό μαχητικό αεροσκάφος πλήρως εξοπλισμένο έπεσε στη θαλάσσια περιοχή Λέσβου κατά τη διάρκεια αερομαχίας. Ο τούρκος πιλότος διασώθηκε με ελληνική βοήθεια.

¹⁰ Βλ. *Ανδρέου Α.*, «Κώδικα συμπεριφοράς» ζητά η Άγκυρα για τη Χάγη», εφημερίδα ΤΑ ΝΕΑ της 04/02/2009, σ. 10, και άρθρο της Cansu Camlibel στην αγγλόφωνη έκδοση της Hurriyet Daily News με τίτλο «Taking the fight out of dogfights», διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <http://www.hurriyet.com.tr/english/domestic/10912002.asp> (τελευταία επίσκεψη την 17/10/2013).

¹¹ Για τις ελληνοτουρκικές διαφορές και τις θέσεις της Ελλάδος υπάρχει μεγάλη βιβλιογραφία. Ενδεικτικά βλ. αναλυτικά *Γενικό Επιτελείο Εθνικής Άμυνας, Διεύθυνση Αμυντικής Πολιτικής*, «Μνημόνιο Εθνικών Θεμάτων», Αθήνα, Ιούνιος 2006. Ειδικότερα για την έρευνα και διάσωση, σ.σ.

πραγματοποιούνται για αρκετά χρόνια τώρα διαπραγματεύσεις μεταξύ Ελλάδας – Τουρκίας χωρίς το αντικείμενο αυτών να είναι γνωστό¹².

Σκοπός της παρούσας διατριβής είναι να εξετάσει λεπτομερώς τα ζητήματα έρευνας και διάσωσης στο χώρο του Αιγαίου Πελάγους¹³, έχοντας ως βάση το

16-17, *Ηρακλείδης Α.*, Άσπονδοι Γείτονες Ελλάδα – Τουρκία. Η διένεξη του Αιγαίου, Ι. Σίδερης, Αθήνα, 2007, σ. 74, *Κουλουμπής Θ., Υφαντής Κ.*, Μεταβάλλοντας το δίλημμα ασφαλείας στο Αιγαίο, σ.σ. 99-159, στο Σύγχρονη Ελληνική Εξωτερική Πολιτική, Μία συνολική προσέγγιση, Τόμος Β΄, Ι. Σίδερης, Αθήνα, 2003, *Τσάκωνας Π.*, «Κοινωνικοποιώντας τον Αντίπαλο». Η Ελληνική Στρατηγική Εξισορρόπησης της Τουρκίας και οι Ελληνοτουρκικές Σχέσεις», στο Σύγχρονη Ελληνική Εξωτερική Πολιτική, Μία συνολική προσέγγιση, Τόμος Β΄, Ι. Σίδερης, Αθήνα, 2003, σ.σ. 79-87, *Περράκης Στ.*, Ζητήματα εφαρμογής του Δικαίου της θάλασσας στο Αιγαίο. Πολιτικές διαστάσεις, σ.σ. 363- 370 στο Το Αιγαίο Πέλαγος και το νέο δίκαιο της θάλασσας, Αθήνα - Κομοτηνή, Α. Σάκουλας, 1996.

Σε ότι αφορά την υφαλοκρηπίδα βλ. *Τσάλτας Γρ., Κλάδη –Ευσταθοπούλου Μ.*, ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ "ΖΩΝΕΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑΣ", πανεπιστημιακές σημειώσεις, Παντείου Πανεπιστημίου, Αθήνα, 1986, σ.σ. 70-81.

¹² Βλ. *Λυγερός Σ.*, «Μυστικές και φανερές διπλωματικές υπερπτήσεις στο Αιγαίο», εφημερίδα Ο Κόσμος του Επενδυτή, της 15-16/1/2011, σ. 13, *Λυγερός Σ., -Κωνσταντακόπουλος Α.*, «Διαγεύσεις σαν ομολογίες ενοχής.....», εφημερίδα Ο Κόσμος του Επενδυτή, της 4-5/12/2010, σ. 14, *Αγγελόπουλος Κ.*, «Χαμηλός φωτισμός», εφημερίδα Ο Κόσμος του Επενδυτή, της 4-5/12/2010, σ. 13, *Λυγερός Σ., -Κωνσταντακόπουλος Α.*, «Στο φως οι μυστικές διαπραγματεύσεις», εφημερίδα Ο Κόσμος του Επενδυτή, της 27-28/11/2010, *Σπανός Α.*, «[Στον «πάγο» τα εθνικά]», εφημερίδα FREE SUNDAY, της 07/11/2010, σ. 13, σε τμήμα του οποίου αναφέρονται τα εξής: [«.....Στην τελευταία συνεδρίαση του τουρκικού υπουργικού συμβουλίου και στο πλαίσιο ενημέρωσης για την πρόσφατη συνάντηση Παπανδρέου – Ερντογάν στην Αθήνα συζητήθηκε, με βάση διαρροές στον τουρκικό Τύπο, το ενδεχόμενο κλιμακωτής επέκτασης των χωρικών υδάτων. Άλλωστε ο τούρκος υπουργός Επικρατείας Ε. Μπαγίς δήλωσε με νόημα ότι έχει επιτευχθεί σημαντική πρόοδος στο διάλογο, που θα ανακοινωθεί «όταν έρθει η ώρα»], *Αγγελόπουλος Κ.*, Κενά πολιτικής, ελλείμματα ενημέρωσης, εφημερίδα Ο Κόσμος του Επενδυτή, της 10-11/7/2010, σ. 18, *Σίδερης Σ.*, «Με.....manual από το παρελθόν οι διαπραγματεύσεις για το Αιγαίο», εφημερίδα VETO, της 2/5/2010, σ. 19, *του ιδίου* «Διαπραγματεύσεις σε θολά νερά», εφημερίδα VETO, της 18/4/2010, σ. 22, *Αγγελόπουλος Κ.*, «Τουρκικό μήνυμα αδιαλλαξίας: Το Αιγαίο δεν αποπλίζεται.....», εφημερίδα Ο Κόσμος του Επενδυτή, της 17-18/4/2010, σ. 18, *Λυγερός Σ.*, «Ο μακρύς διάλογος φτάνει ως τη Χάγη», εφημερίδα Ο Κόσμος του Επενδυτή, της 10-11/4/2010, σ. 13, *Αγγελόπουλος Κ.* «Το γοργόν του διαλόγου χάριν δεν έχει.....», εφημερίδα Ο Κόσμος του Επενδυτή, της 27-28/3/2010, σ. 17, *Καραμπάσης Ν.* «Κουβέντα (ελληνοτουρκική) να γίνεται», εφημερίδα Η ΣΦΗΝΑ, της 7/8/2009, σ. 21. Επίσης βλ. *Μελέτης Ν.*, ΕΠΙΚΑΙΡΑ, τεύχος 54, 27/10-3/11-2010, «Ελληνοτουρκικά και Κυπριακό ψηλά στην ατζέντα Ερντογάν», σ.σ. 76-77, στο ίδιο του *Αθανασίου Α.*, «Κίνδυνος Εθνικού ακρωτηριασμού», σ.σ. 78-79, και στο ίδιο «ΘΕΣΗ, Επιτακτική η ανάγκη ενημέρωσης της Βουλής και του λαού», σ.σ. 80-81, *Πελώνη Α.*, «Μυστικά ραντεβού για τις αερομαχίες. Η άγνωστη διαπραγμάτευση που νανάγησε», εφημερίδα ΤΑ ΝΕΑ, της 21/10/2010.

¹³ Τα γεωγραφικά όρια του Αιγαίου Αρχιπελάγους όπως έχουν συμφωνηθεί και στον Διεθνή Υδρογραφικό Οργανισμό ευρίσκονται μέσα στην θαλάσσια περιοχή που κλείνεται :

α) Δυτικά από την γραμμή που ενώνει το ακρωτήριο Μαλέας (Πελοπόννησος), το ακρωτήριο Μπλεμπάντα (Αντικύθηρα), το ακρωτήριο Απολυτάρες (Αντικύθηρα), με το ακρωτήριο Κοκκάλα (νοτ.δυτ. Κρήτης).

β) Νότιο-ανατολικά από την γραμμή που ενώνει το ακρωτήριο Πλάκα (νοτ.ανατ. Κρήτης), το ακρωτήριο Βροντή (ανατ. Κάρπαθος), με το ακρωτήριο Πράσο (νοτ. Ρόδος).

γ) Ανατολικά την γραμμή που ενώνει το ακρωτήριο Ζωνάρι (βορ. Ρόδος), με το ακρωτήριο Akyar (νοτ. Τουρκίας).

δ) Βορείως από την είσοδο των Στενών Δαρδανελίων.

Το προσωνύμιο «Αρχιπέλαγος», για το Αιγαίο χρησιμοποιείται μόνο για ιστορικούς λόγους, χωρίς να επάγεται από αυτό καμία νομική ωφέλεια, αφού στη Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας η οποία κυρώθηκε από την Ελλάδα με το Ν. 2321/1995 (Α΄ 136) δεν υπάρχει πρόβλεψη για τα κράτη που

υφιστάμενο διεθνές και εθνικό νομικό πλαίσιο, εστιάζοντας στα σημεία σύμφωνα με τα οποία ανατέθηκε στην Ελλάδα η άσκηση αρμοδιότητας της έρευνας και διάσωσης στο FIR Αθηνών, τις υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης που παρέχει η Ελλάδα στο χώρο του Αιγαίου Πελάγους, τα νέα συστήματα που έχουν αναπτυχθεί για τον έλεγχο της θαλάσσιας κυκλοφορίας τα οποία συνδράμουν την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, τις αμφισβητήσεις της Τουρκίας στις αρμοδιότητες που ασκεί η Ελλάδα σε θέματα έρευνας και διάσωσης στο FIR Αθηνών, προβλήματα που δημιουργούνται από τις αμφισβητήσεις αυτές και τις εξελίξεις που δρομολογούνται μετά την αναθεώρηση του Παραρτήματος 12 της Σύμβασης του Σικάγο¹⁴.

Επίσης θα περιγραφεί πως αναπτύσσεται η έρευνα και διάσωση από τις αρμόδιες αρχές των κρατών της νοτιοανατολικής Μεσογείου και συγκεκριμένα από την Κύπρο. Ιδιαίτερα η εξέταση εφαρμογής της έρευνας και διάσωσης από την Κύπρο είναι ιδιαίτερη σημαντική. Αυτό γιατί από το 1974 το βόρειο τμήμα της Κύπρου είναι κατεχόμενο από την Τουρκία¹⁵ και η τελευταία έχει οριοθετήσει ως ζώνη ευθύνης της για παροχή υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης σε αεροπορικά και ναυτικά ατυχήματα με δηλωσή της το 1989 στο Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (International Maritime Organization - IMO)¹⁶, μέρος της Μαύρης Θάλασσας, τμήμα

συγκροτούνται από κύριο ηπειρωτικό έδαφος αλλά διαθέτουν και νησιωτικά συμπλέγματα, δηλαδή δεν υπάρχει καμία ρύθμιση ειδική για τα μεικτά, παρά μόνο για τα αμιγώς αρχιπελαγικά.

Η επιφάνεια του Αιγαίου Αρχιπελάγους είναι διάσπαρτη από 2419 νησιά και βράχους (με εμβαδόν έως ένα στρέμμα). Από τα νησιά, τα 171 είναι κατοικημένα ενώ σε πολλά βρίσκονται εγκαταστάσεις καλλιέργειών, βοσκή, τεχνικά έργα, φάροι, φανοί, και άλλα είναι ιδιωτικά ανεκμετάλλετα. Σημειώνεται ότι ο εν λόγω νόμος που έχει κυρωθεί έχει την ισχύ που ορίζει το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος και υπερισχύει από κάθε άλλη διάταξη νόμου. Ερμηνευτικά αυτό μπορεί να επιλύσει θέματα που σχετίζονται με την ισχύ πολλών εθνικών διατάξεων σχετικά με τα όρια του εθνικού ενάεριου χώρου.

Σε ότι αφορά τις προβλέψεις της εν λόγω Σύμβασης για τα Αρχιπελαγικά Κράτη σχετικά είναι τα άρθρα 46-54. Βλ. *Ασωνίτης Γ.*, Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, Παπαζήσης, Αθήνα, 1994, σ.σ. 91-97 και *Τσάλλας Γρ.*, *Κλάδη –Ευσταθοπούλου Μ.*, ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ “ΖΩΝΕΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑΣ”, ό.π., σ.σ. 82-94. Επίσης σε ότι αφορά τη νέα σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας και η Ελλάδα: τα υπέρ και τα κατά βλ. *Οικονομίδης Κ.*, ΘΕΜΑΤΑ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΔΙΚΑΙΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ, β' έκδοση, Αντ. Ν. Σάκουλας, Αθήνα – Κομοτηνή, 1999, σ.σ. 43-62 και γενικά *Τσάλλας Γρ.*, Η Νέα Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας και οι Ζώνες Εθνικής Δικαιοδοσίας, εισήγηση στην επιστημονική ημερίδα του ΙΣΤΑΜΕ «Ανδρέας Παπανδρέου», Αθήνα, Απρίλιος 1998, του ιδίου The New Convention on the Law of Sea and the Zones of National Jurisdiction, εισήγηση στην επιστημονική ημερίδα του ΙΣΤΑΜΕ «Ανδρέας Παπανδρέου», Αθήνα, Απρίλιος 1998, του ιδίου Οι ζώνες θαλάσσιας κυριαρχίας των κρατών στη μεταψυχροπολεμική περίοδο εισήγηση στις Γ' Πελαγικές Συναντήσεις, Πρακτικά, 4-7 Μαΐου 2000, του ιδίου Η Εφαρμογή των Αρχών του Δικαίου της Θάλασσας και οι Ζώνες Εθνικής Δικαιοδοσίας των Κρατών στη Μαύρη Θάλασσα, στο Γεωπολιτική, τεύχος 13, Αθήνα, Δεκέμβριος 2000, του ιδίου Ο θεσμικός μηχανισμός αναφορικά με την εφαρμογή των διατάξεων και των ειδικών ρυθμίσεων της Σύμβασης του Μοντέγκο Μπαίν (1982) για το Δίκαιο της Θάλασσας, εισήγηση στο Συνέδριο για τα 20άχρονα του Μοντέγκο Μπαίν, Αθήνα, Πάντειο Πανεπιστήμιο Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών, 11-12 Νοεμβρίου 2002.

¹⁴ Βλ. παρακάτω παραπομπή 288 και σ. 85.

¹⁵ Για το Κυπριακό από το 1955 έως σήμερα βλ. *Συρίγος Α.*, Σχέσεις Ελλάδος – Τουρκίας: από τη Λαϊκή έως σήμερα, πανεπιστημιακές σημειώσεις, τμήματος Διεθνών και Ευρωπαϊκών Σπουδών, Παντείου Πανεπιστημίου Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών, Αθήνα, Μάρτιος 2012, σ.σ. 96-232.

¹⁶ Σε ότι αφορά τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό βλ. <http://www.imo.org/Pages/home.aspx>. (τελευταία επίσκεψη την 1/10/2013). Βλ. ακόμη *Ποδηματά Α.*, «Τι θέλει να διασώσει η Τουρκία στο Αιγαίο», εφημερίδα ΤΟ ΒΗΜΑ, της 23/01/2005, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <http://www.tovima.gr/relatedarticles/article/?aid=163763> (τελευταία επίσκεψη την 1/10/2013).

του Αιγαίου ανατολικά του 25^{ου} μεσημβρινού και μέρος της Ανατολικής Μεσογείου με το κατεχόμενο τμήμα της βόρειας Κύπρου και τμήμα του FIR Λευκωσίας (Nicosia)¹⁷.

Στο πλαίσιο αυτό η διατριβή αναπτύσσεται σε τρία μέρη και οκτώ κεφάλαια:

Πρώτο Μέρος: Στο πρώτο κεφάλαιο του εν λόγω μέρους αναπτύσσονται οι δικαιοδοσίες και αρμοδιότητες στον εθνικό εναέριο χώρο. Ειδικότερα περιγράφεται η έννοια του εναέριου χώρου, το νομικό πλαίσιο που ορίζει το καθεστώς στον εναέριο χώρο, το σύγχρονο καθεστώς της κυριαρχίας του κράτους στον εθνικό εναέριο χώρο και οι αρμοδιότητες των κρατών σε σχέση με τη διέλευση των αεροσκαφών.

Στο δεύτερο κεφάλαιο περιγράφεται η οριοθέτηση του εναέριου χώρου και ειδικότερα η αποτυπώση του ελληνικού εναέριου χώρου διεθνώς και οι αμφισβητήσεις της Τουρκίας στο συγκεκριμένο θέμα. Επίσης αναπτύσσονται τα νομικά κείμενα που καθορίζουν το δικαίωμα της Ελλάδας για επέκταση των χωρικών της υδάτων καθώς και του εναέριου χώρου της.

Το τρίτο κεφάλαιο πραγματεύεται τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας και πιο συγκεκριμένα τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας, τις περιοχές πληροφόρησης πτήσεων, πως προσδιορίζεται η αρμόδια Αρχή FIR και ποιες είναι οι αρμοδιότητές της, ενώ πραγματοποιείται και αναφορά στις εξελίξεις για το θέμα του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.

Στο τέταρτο κεφάλαιο αναπτύσσεται η παροχή υπηρεσιών αεροπορικής και θαλάσσιας έρευνας και διάσωσης από την Ελλάδα, με έμφαση στη Σύμβαση του Αμβούργου που αναφέρεται σε θέματα θαλάσσιας έρευνας και διάσωσης. Επίσης περιγράφονται οι αμφισβητήσεις της Τουρκίας, οι διεκδικήσεις της στο FIR Αθηνών και ποιες είναι οι διαδικασίες σε περιπτώσεις αμφισβήτησης αρμοδιοτήτων έρευνας και διάσωσης σε περιοχές έρευνας και διάσωσης. Το εν λόγω κεφάλαιο κλείνει με τις διεθνείς τυποποιήσεις και τη συνιστώμενη πρακτική που ακολουθείται βάσει του διεθνούς θεσμικού πλαισίου σε θέματα έρευνας και διάσωσης.

Δεύτερο Μέρος: Στο πρώτο κεφάλαιο αναπτύσσεται η οργάνωση των υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης στην Ελλάδα, και ειδικότερα πραγματοποιείται αναφορά στο Εθνικό Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (Ε.Κ.Σ.Ε.Δ.), στην οργάνωσή του, στα μέσα που χρησιμοποιεί - αξιοποιεί και τις επιχειρησιακές διαδικασίες που αναπτύσσει.

Τμήμα του εν λόγω κεφαλαίου απασχολούν τα Συστήματα Διαχείρισης και Πληροφοριών Κυκλοφορίας Πλοίων που έχουν αναπτυχθεί τα τελευταία χρόνια, και στα οποία υπάρχουν προβλέψεις για θέματα έρευνας και διάσωσης. Επίσης πραγματοποιείται αναφορά και στο υπό ανάπτυξη Ευρωπαϊκό Σύστημα Επιτήρησης Συνόρων (EUROSAR – European Border Surveillance System), του οποίου ο ένας κύριος βασικός στόχος είναι η έρευνα και διάσωση ατόμων (παράνομων μεταναστών) που προσπαθούν να εισέλθουν στον χώρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.).

Στη συνέχεια στο δεύτερο κεφάλαιο αναπτύσσεται η οργάνωση των υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης στην Τουρκία, εξετάζονται οι αμφισβητήσεις της, οι επιδιώξεις και οι θέσεις της σε θέματα αεροπορικής και ναυτικής έρευνας και διάσωσης, καθώς και η οργάνωση της Διοίκησης Ασφάλειας Ακτών (Sahil Guvenlik Korumanligi) στην Τουρκία η οποία παρέχει υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης.

¹⁷ Βλ. κατωτέρω χάρτες 26 και 27, όπου αναπαριστώνται οι περιοχές έρευνας και διάσωσης που κατά την άποψη της Τουρκίας συνιστούν τις περιοχές δικαιοδοσίας της. Παρεμφερής χάρτης είναι προσαρτημένος στο Παράρτημα 4 του Τουρκικού Κανονισμού 88/13559/1989.

Το τρίτο κεφάλαιο εξετάζει – περιγράφει τις ελληνοτουρκικές σχέσεις τα τελευταία σαράντα χρόνια, έχοντας ως αφετηρία το έτος 1974, οπότε η Τουρκία άρχισε να εφαρμόζει αναθεωρητική πολιτική έναντι της Ελλάδας σε πολλά θέματα στα οποία περιλαμβάνεται η έρευνα και διάσωση.

Στο τρίτο μέρος περιγράφεται η ανάπτυξη παροχής υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης σε χώρες της νοτιοανατολικής Μεσογείου και συγκεκριμένα στην Κύπρο. Η ανάπτυξη αυτή κρίνεται κρίσιμη λόγω της κατοχής μέρους της Κύπρου από την Τουρκία, κατοχή που μεταξύ των άλλων επηρεάζει και θέματα έρευνας και διάσωσης στο FIR Λευκωσίας.

Τέλος η παρούσα διατριβή ολοκληρώνεται με την παράθεση συμπερασμάτων που προέκυψαν από την αναπτύξη της, καθώς και την παρουσίαση προτάσεων για την αντιμετώπιση προβλημάτων που παρουσιάζονται στον τομέα αεροπορικής και ναυτικής έρευνας και διάσωσης, τα οποία προβλήματα είναι απόρροια της αναθεωρητικής πολιτικής που αναπτύσσει – εφαρμόζει η Τουρκία τα τελευταία σαράντα χρόνια στο χώρο του Αιγαίου Πελάγους.

Η ανάπτυξη της παρούσας διατριβής, στηρίχτηκε στο υπάρχον νομοθετικό πλαίσιο, διεθνές και εθνικό το οποίο συγκροτούν το ισχύον δημόσιο και ιδιωτικό ναυτικό δίκαιο, το δημόσιο διεθνές ναυτικό δίκαιο, το αεροπορικό δίκαιο, διεθνές και εθνικό, το ειδικότερο νομικό πλαίσιο που έχει αναπτυχθεί σε διεθνές και εθνικό επίπεδο και σχετίζεται με θέματα Διαχείρισης και Πληροφοριών Κυκλοφορίας Πλοίων, καθώς επίσης και στο ρόλο που θα διαδραματίσει το Ευρωπαϊκό Σύστημα Επιτήρησης Συνόρων.

Επίσης αξιοποιήθηκε η υπάρχουσα βιβλιογραφία που σχετίζεται με θέματα αεροπορικής και θαλάσσιας έρευνας και διάσωσης, στις ελληνοτουρκικές σχέσεις ενώ αξιοποιήθηκε αρθρογραφία στον περιοδικό και ημερήσιο τύπο, στην οποία περιγράφονται περιστατικά έρευνας και διάσωσης που έχουν συμβεί, ενώ επίσης αποτυπώνονται δηλώσεις, σχόλια, και ειδήσεις που αφορούν τον τομέα όχι μόνο της έρευνας και διάσωσης, αλλά και τις ελληνοτουρκικές σχέσεις και υπό αυτή την έννοια αποτελούν πρωτογενές υλικό, καθώς επίσης και υλικό που έχει αντληθεί από διαδικτυακούς τόπους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΕΣ ΚΑΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΣΤΟΝ ΕΘΝΙΚΟ ΕΝΑΕΡΙΟ ΧΩΡΟ

Α.Η έννοια του εναέριου χώρου

Ορισμός της έννοιας εναέριος χώρος (airspace) στο συμβατικό δίκαιο δεν υφίσταται, παρόλο που ο ορισμός είναι απαραίτητος αλλά και αναγκαίος, ώστε να αποφεύγονται προβλήματα σχετικά με την κυριαρχία των κρατών. Ελλείπει διάταξης στο συμβατικό δίκαιο, ακολουθείται η ερμηνεία που διατυπώθηκε στην απόφαση του Διαρκούς Δικαστηρίου Διεθνούς Δικαιοσύνης στην υπόθεση της Ανατολικής Γροιλανδίας το 1933¹⁸, σύμφωνα με την οποία ο όρος airspace πρέπει να χρησιμοποιείται με τη γεωφυσική του έννοια, με την έννοια δηλαδή του χώρου όπου υπάρχει αέρας.

Ο εναέριος χώρος είναι συνώνυμος των όρων ατμόσφαιρα, ή ατμοσφαιρικός αέρας ή ατμοσφαιρικός χώρος ή ατμοσφαιρικό διάστημα (atmosphere, atmospheric air, atmospheric space), και περιλαμβάνει όλα τα στρώματα της ατμόσφαιρας και ως ένα σημείο την εξώσφαιρα, η οποία βρίσκεται σε απόσταση 300-500 μιλίων πάνω από τη γη¹⁹.

Στη Σύμβαση του Παρισιού του 1919 για τη ρύθμιση της εναέριας κυκλοφορίας, με την οποία ουσιαστικά θεμελιώθηκε για πρώτη φορά το δίκαιο του εναέριου χώρου, όσο και στη Σύμβαση του Σικάγο του 1944 για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, η οποία αποτελεί το ισχύον σήμερα δίκαιο αλλά και στην εσωτερική νομοθεσία των κρατών, ο όρος εναέριος χώρος ισοδυναμεί με την γεωφυσική του έννοια²⁰.

Σε καμία από τις προαναφερόμενες συμβάσεις δεν έχει προσδιοριστεί η έννοια του εναέριου χώρου, με την ουσιαστική όμως διαφορά ότι η πρώτη σε σχέση με τη δεύτερη επεκτείνει τα όρια του εναέριου χώρου ενός κράτους. Ειδικότερα στη Σύμβαση του Παρισιού το 1919 με τον όρο έδαφος στο άρθρο 1, εννοείται το εθνικό μητροπολιτικό και αποικιοκρατικό έδαφος μαζί με τα χωρικά ύδατα, ενώ αντίθετα στη Σύμβαση του Σικάγο η έννοια του εδάφους περιλαμβάνει τις εδαφικές περιοχές μαζί με τα χωρικά ύδατα που τελούν κάτω από την κυριαρχία, επικυριαρχία, την προστασία ή την εντολή του κράτους²¹ σύμφωνα με το άρθρο 2.

Ο εναέριος χώρος διακρίνεται σε εθνικό και διεθνή. Εθνικός εναέριος χώρος είναι ο ατμοσφαιρικός χώρος που βρίσκεται πάνω από:

α.- το χερσαίο έδαφος ενός ηπειρωτικού (περίκλειστου) κράτους,

β.-το ηπειρωτικό ή και το νησιωτικό έδαφος, τα εσωτερικά νερά²² και την αιγιαλίτιδα ζώνη²³ ενός παράκτιου κράτους και

¹⁸ Βλ. Statut Juridique du Groenland Oriental, PCJI, Serie A/B, No 53, σ.σ. 45-47.

¹⁹ Βλ. Statut Juridique du Groenland Oriental, ό.π., σ. 52, *Cheng B.*, The Law of International Air Transport, London 1962, σ. 121 και *Cheng B.*, Studies in International Space Law, Clarendon Press, Oxford 1997, σ.σ. 5-7, 32-33.

²⁰ Βλ. *Cheng B.*, Studies in International Space Law, ό.π., σ. 7, υποσημείωση 37.

²¹ Η αναφορά της Σύμβασης του Σικάγο σε εδάφη υπό εντολή εξηγείται από το γεγονός ότι η εν λόγω Σύμβαση συντάχθηκε πριν από τον Χάρτη των Η.Ε., ο οποίος αντικατέστησε το σύστημα των εντολών με εκείνο της κηδεμονίας.

²² Βλ. *Ασωνίτης Γ.*, ό.π., σ. 69.

γ.-τα νησιωτικά χερσαία εδάφη, τα εσωτερικά και αρχιπελαγικά νερά καθώς και την αιγιαλίτιδα ζώνη ενός αρχιπελαγικού κράτους²⁴.

Ο εθνικός εναέριος χώρος δηλαδή καλύπτει το σύνολο της εδαφικής επικράτειας ενός κράτους, είτε πρόκειται για ηπειρωτικό ή νησιωτικό ή θαλάσσιο έδαφος. Με αυτή την έννοια ο εναέριος χώρος (ατμοσφαιρικός αέρας) περιλαμβάνεται στα τέσσερα βασικά γεωγραφικά στοιχεία του εδάφους ενός κράτους, και αποτελεί την κάθετη νοητή προεκτασή του. Το έδαφος περιλαμβάνει τα εξής στοιχεία:

α.-τη χερσαία περιοχή και νησιά μαζί με ποτάμια και λίμνες,

β.-θαλάσσια περιοχή (αιγιαλίτιδα ζώνη και εσωτερικά νερά),

γ.- υποθαλάσσιο βυθό και υπέδαφος (υφαλοκρηπίδα²⁵ ή και αποκλειστική οικονομική ζώνη²⁶) και

δ.- ατμοσφαιρικό αέρα.

Η παραπάνω διαπίστωση υποδηλώνει ότι δε νοείται εθνικός εναέριος χώρος δίχως χερσαίο έδαφος ή αιγιαλίτιδα ζώνη, οπότε και σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο δεν είναι παραδεκτή η αυτονόητη σύμφωνα με αυτό διαφορετική έκταση κατά πλάτος του εναέριου χώρου σε σχέση με το χερσαίο και το θαλάσσιο έδαφος.

Αντίθετα ο διεθνής εναέριος χώρος είναι ο ατμοσφαιρικός χώρος που βρίσκεται πάνω από:

α.- ανοιχτή θάλασσα²⁷,

β.-θαλάσσιες ζώνες εθνικής δικαιοδοσίας με την εξαίρεση όμως αυτών που αποτελούν εσωτερικά, χωρικά και αρχιπελαγικά νερά και

γ.- εδάφη που έχουν αποκλειστεί από κυριαρχική ιδιοποίηση και δεν ανήκουν στην κυριαρχία κανενός κράτους όπως η Ανταρκτική²⁸.

B. Το νομικό καθεστώς του εναέριου χώρου

1. Η Σύμβαση του Παρισιού

Μετά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο και στο πλαίσιο Συνδιάσκεψης Ειρήνης, υπογράφηκε στο Παρίσι στις 13 Οκτωβρίου 1919 με πρωτοβουλία των νικητριών δυνάμεων, η πρώτη διεθνής πολυμερής Σύμβαση για τη ρύθμιση της εναέριας κυκλοφορίας. Με την υπογραφή της εν λόγω Σύμβασης μετά του Πρωτοκόλλου της,

²³ Βλ. *Ασωνίτης Γ.*, ό.π., σ.σ. 67-69 και *Τσάλτας Γρ.*, *Κλάδη –Ευσταθοπούλου Μ.*, ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΄΄ΖΩΝΕΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑΣ΄΄, ό.π., σ.σ. 11-26.

²⁴ Βλ. *Ασωνίτης Γ.*, ό.π., σ.σ. 91-97.

²⁵ Βλ. *Ασωνίτης Γ.*, ό.π., σ.σ. 117-124.

²⁶ Βλ. *Ασωνίτης Γ.*, ό.π., σ.σ. 98-117.

²⁷ Βλ. *Ασωνίτης Γ.*, ό.π., σ.σ. 125-141.

²⁸ Βλ. Συνθήκη της Ουάσιγκτον 1959. Επίσης για το νομικό καθεστώς της Ανταρκτικής, βλ. *Τσάλτας Γρ.*, Το διεθνές καθεστώς των θαλασσών και των ωκεανών, Διεθνής πολιτική – Διεθνές δίκαιο – Διεθνής οργάνωση, τόμος δεύτερος, Ι. Σίδερης, Αθήνα, 2003, σ.σ. 193-217, *Γούναρης Ε.*, Η προστασία του περιβάλλοντος της Ανταρκτικής στα πλαίσια του Συστηματός της, στο *Τσάλτας Γ.*, *Κλάδη – Ευσταθοπούλου Μ.*, (επιμ.), Περιβάλλον και Θαλάσσιος Χώρος, Εξελίξεις και προοπτικές προστασίας και διαχείρισης του θαλάσσιου περιβάλλοντος, Διεθνής και Ευρωπαϊκή Διάσταση, Ι. Σίδερης, Αθήνα, 2006, σ.σ. 267-277.

κωδικοποιήθηκαν διεθνείς κανόνες αεροπορικού δικαίου²⁹, ενώ παράλληλα αποτέλεσε και πρότυπο για σύνταξη άλλων διεθνών, συναφών συμβάσεων. Η Ελλάδα την προαναφερόμενη Σύμβαση την κύρωσε με το Ν. 2569/1921 (Α' 68)³⁰.

Η Σύμβαση η οποία ίσχυε μόνο σε περίοδο ειρήνης, κυρώθηκε από 38 κράτη. Δεν αποτέλεσαν ποτέ συμβαλλόμενα της μέρη, η Γερμανία, η Βραζιλία, η πρώην Ε.Σ.Σ.Δ., η Κίνα, οι Η.Π.Α., η Κολομβία, η Ουγγαρία³¹ και η Τουρκία³². Ιδρύθηκε καθώς υπήρχε πρόβλεψη στη Σύμβαση η Διεθνής Επιτροπή Εναερίου Κυκλοφορίας [International Commission for Air Navigation (ICAN)]³³, η οποία ήταν μόνιμο διεθνές όργανο της Κ.τ.Ε. με ευρείες νομοθετικές και διοικητικές αρμοδιότητες σύμφωνα με το άρθρο 34 της Σύμβασης όπως τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο του 1923³⁴, ήτοι στις αρμοδιότητές της περιλαμβανόταν η επιτήρηση της Σύμβασης και υποβολή προτάσεων για μεταρρυθμιστή της, αναθεώρηση τεχνικών κανονισμών, γνωμοδοτήσεις, συγκέντρωση πληροφοριών κ.λπ..

Με τη Σύμβαση αυτή το προσχέδιο της οποίας είχε επεξεργαστεί από ειδική αεροναυτική επιτροπή, η σύσταση της οποίας είχε προβλεφθεί από τη Συνθήκη των Βερσαλιών το 1919, αναγνωρίστηκε ότι τα κράτη μέλη έχουν αποκλειστική κυριαρχία επί του εθνικού τους εναέριου χώρου. Ειδικότερα διακηρυσσόταν ότι «τα συμβαλλόμενα κράτη ασκούν πλήρη και αποκλειστική κυριαρχία στον εναέριο χώρο πάνω από το έδαφος και την αιγιαλίτιδα»³⁵.

²⁹ Βλ. Convention Relating to the Regulation of Air Navigation, Official Documents, 28 AJIL, 1934, σ.σ. 125-129.

³⁰ «Περί κυρώσεως της εν Παρισίοις υπογραφείσης την 30 Σεπτεμβρίου 1919 Διεθνούς Συμβάσεως περί αεροπλοΐας».

Επίσης για τη Σύμβαση των Παρισίων βλ. *Γιόκαρης Α., Κυριακόπουλος Γ.*, Διεθνές Δίκαιο Εναερίου Χώρου, Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα, 2013, σ.σ. 6-9.

³¹ Η πρώην Ε.Σ.Σ.Δ. αν και δεν προσχώρησε από την εσωτερική της νομοθεσία αναγνώριζε ότι «η πλήρης και αποκλειστική κυριαρχία του εναέριου χώρου της Ε.Σ.Σ.Δ. ανήκει στην Ε.Σ.Σ.Δ.», όπως οριζόταν στο άρθρο 2 του Αεροπορικού Σοβιετικού Κώδικα για θέματα αεροπλοΐας της 27ης Απριλίου 1932. Οι Η.Π.Α. παρόλο που διαδραμάτισαν σημαντικό ρόλο στη σύνταξη της Σύμβασης, δεν την επικύρωσαν και αυτό γιατί η Διεθνής Επιτροπή Εναερίου Κυκλοφορίας που ιδρύθηκε από την Σύμβαση, ήταν υπό την αιγίδα της Κ.τ.Ε. (άρθρο 24 του Συμφώνου της Κοινωνίας των Εθνών) στην οποία οι Η.Π.Α. δεν ήταν μέλος.

Οι Η.Π.Α. όμως στην εσωτερική τους νομοθεσία (Air Commerce Act της 20^{ης} Μαΐου 1926), αναγνώρισαν την αρχή της πλήρους και αποκλειστικής κυριαρχίας των κρατών στον εναέριο χώρο πάνω από το εδαφός τους. Βλ. *Oppenheim L., Lauterpacht H.*, International Law, A treatise Peace, vol. I, 7th ed., Longmans, Green and CO, London, N. York, Toronto, 1948, σ.σ. 20-23.

³² Βλ. *Παπακόστας Α., Β.Ν.*, Διεθνές Δίκαιο του ατμοσφαιρικού και εξωατμοσφαιρικού διαστήματος (Οι δορυφορικές τηλεπικοινωνίες), Α.Ν. Σάκκουλας, Αθήνα – Κομοτηνή, 1990, σ. 24.

³³ Βλ. *W.M. Gibson*, The International Commission for Air Navigation: structure and functions, Temple L.R. 1931, σ. 62 κ.ε..

³⁴ Πρωτόκολλο της 27^{ης} Οκτωβρίου 1922, Πρωτόκολλο της 30^{ης} Ιουνίου 1923, Πρωτόκολλα του Ιουνίου και του Δεκεμβρίου 1929 τα οποία επικύρωσαν αρκετά κράτη. Βλ. *Oppenheim L., Lauterpacht H.*, ό.π., σ. 470, υποσημείωση 6.

Με τις τροποποιήσεις επιτράπηκε η υπογραφή ειδικών συμφωνιών μεταξύ συμβαλλόμενων και μη συμβαλλόμενων κρατών και τροποποιήθηκαν οι προϋποθέσεις συμμετοχής στη Διεθνή Επιτροπή Εναερίου Κυκλοφορίας, βλ. *Καλογερόπουλος Στρατής Σ.*, Διεθνές Δημόσιον Δίκαιον, τεύχος β', εκδ. 2^η, Β. Παπαζήσης, Αθήνα 1963, σ. 22.

³⁵ Βλ. *Oppenheim L., Lauterpacht H.*, ό.π., σ. 195.

Η αναγνώριση αυτή είχε το χαρακτήρα διακήρυξης μίας Αρχής που ίσχυε ήδη σαν εθιμικά καθιερωμένη μεταξύ των κρατών, και που εξειδικευόταν στους ακόλουθους κανόνες του διεθνούς δικαίου:

Α.- την κυριαρχία επί του εναέριου χώρου υπεράνω του κρατικού εδάφους,

Β.- την κυριαρχία επί του εναέριου χώρου υπεράνω της αιγιαλίτιδας ζώνης και

Γ.- την ελευθερία υπερπτήσης πάνω από την ανοικτή θάλασσα³⁶.

Με τον τρόπο αυτό, αναγνωρίστηκε η Αρχή της κυριαρχίας για όλο το τμήμα του ατμοσφαιρικού χώρου πάνω από το εθνικό έδαφος, μόνο όμως για τα κράτη μέλη της και δεν δέσμευε το σύνολο των κρατών. Η Αρχή της κυριαρχίας που διακηρύχθηκε από την εν λόγω Σύμβαση δεν αμφισβητήθηκε ποτέ από τα κράτη και υιοθετήθηκε ως εθιμικός κανόνας³⁷.

Με ανεπαρκή τρόπο μάλιστα, για πρώτη φορά αναγνωρίστηκε συμβατικά ο συμβιβασμός της κυριαρχίας με τις ανάγκες της διεθνούς επικοινωνίας. Αυτό συνέβη γιατί η κυριαρχία έπρεπε να συμβαδίζει με το δικαίωμα υπέρπτησης των αλλοδαπών αεροσκαφών των συμβαλλομένων κρατών από τον εθνικό εναέριο χώρο.

Η απόλυτη απαγορευτικότητα της προαναφερόμενης Αρχής, αμβλύνεται με την καθιέρωση από τις πολυμερείς συμβάσεις της ελευθερίας διέλευσης των αεροσκαφών υπεράνω του εθνικού εναέριου χώρου του κάθε συμβαλλόμενου κράτους. Στον εναέριο χώρο όπως αναφέρθηκε, περιλαμβάνεται και εκείνος υπεράνω της αιγιαλίτιδας ζώνης αλλά η ελευθερία υπέρπτησης αφορά μόνο τα μη κρατικά³⁸ και τα μη στρατιωτικά αεροσκάφη των συμβαλλομένων κρατών.

Εδώ παρατηρείται διαχωρισμός του νομικού καθεστώτος του εναέριου χώρου από εκείνον της αιγιαλίτιδας ζώνης, καθώς στην τελευταία ισχύει το καθεστώς της αβλαβούς διέλευσης³⁹, ενώ η ελεύθερη διέλευση μέσα από τον εθνικό εναέριο χώρο

³⁶ Η Αρχή που έθεσε η Σύμβαση των Παρισίων αναγνωρίστηκε και από άλλες διεθνείς περιφερειακές συμβάσεις, την Ιβηρο-Αμερικανική Σύμβαση της Μαδρίτης για την αναερίο κυκλοφορία (1926, άρθρο 1) και την Παναμερικανική Σύμβαση της Αβάνας για την εμπορική αεροπολοία (1928, άρθρο 1).

³⁷ Βλ. ό.π. παραπομπή 31.

³⁸ Βλ. άρθρο 1 του Α.Ν. 2597/1940 (Α' 335) με τίτλο «Δικαίωμα πτήσεως υπέρ το ελληνικόν έδαφος», στο οποίο ορίζεται:

«Είναι ελεuthέρα η υπεράνω του ελληνικού εδάφους πτήσις η δι' αυτού δίοδος άνευ προσγειώσεως, ως και η εις αυτό προσγειώσις αστικών αεροσκαφών εχόντων την εθνικότητα των κρατών, άτινα μετέχουσι της Διεθνούς Συμβάσεως της 13^{ης} Οκτ. 1919, εφ' όσον ταύτα τηρούσι τας διατάξεις της Συμβάσεως της ελληνικής νομοθεσίας και των εσωτερικών κανονισμών.

Η πτήσις, η δίοδος και η προσγειώσις αστικών αεροσκαφών εχόντων την εθνικότητα κράτους μη μετέχοντος της Συμβάσεως δεν επιτρέπεται εν Ελλάδι ειμή δυνάμει συμβάσεως μετά του κράτους τούτου, η δυνάμει ειδικής άδειας του υπουργείου της Αεροπορίας.

Η υπεράνω του Ελληνικού εδάφους πτήσις, η δι' αυτού δίοδος άνευ προσγειώσεως, ως και προσγειώσις εις αυτό ξένου στρατιωτικού αεροσκάφους απαγορεύεται άνευ ειδικής προσωρινής άδειας, διδόμενης υπό του Υπουργείου της Αεροπορίας δια της διπλωματικής οδού. Εν τη άδεία δύνανται να θεθώσιν όροι, ιδίως όσον αφορά το ακολουθητέον δρομολόγιον και τον χρόνο παραμονής εν τω ελληνικώ εδάφει».

³⁹ Βλ. *Ασωνίτης Γ.*, ό.π., σ. 73. Ειδικότερα σχετικό είναι το άρθρο 17 στη Δ.Σ.Δ.Θ. με τίτλο «Δικαίωμα αβλαβούς διέλευσης» στο οποίο ορίζεται ότι «Με την επιφύλαξη των διατάξεων της παρούσας Σύμβαςης, τα πλοία όλων των Κρατών, παρακτίων ή περικλείστων, απολαύουν του δικαιώματος της αβλαβούς διέλευσης από την αιγιαλίτιδα ζώνη».

και κατά συνέπεια και από την αιγιαλίτιδα ζώνη καλύπτει μόνο τα μη κρατικά αεροσκάφη των συμβαλλόμενων κρατών.

Με την καθιέρωση ιδίου νομικού καθεστώτος για τον εναέριο χώρο και την εναέρια κυκλοφορία, η Σύμβαση των Παρισίων οδήγησε το δίκαιο του αέρα προς μία σχετική αυτονομία, καθώς μέχρι τότε υπήρχε διχογνωμία για την αναλογική εφαρμογή στο δίκαιο του εναέριου χώρου των κανόνων δικαίου της θάλασσας⁴⁰.

Σε περίοδο πολέμου σύμφωνα με το άρθρο 38 της Σύμβασης αναγνωρίστηκε ελευθερία δράσης των κρατών είτε επρόκειτο για εμπόλεμα ή για ουδέτερα κράτη.

Στην περιοχή των Βαλκανίων την 24/1/1936, τα κράτη που συμμετείχαν στο Βαλκανικό Σύμφωνο ήτοι η Ελλάδα, Ρουμανία, Τουρκία και Γιουγκοσλαβία, υπέγραψαν τη Σύμβαση του Βουκουρεστίου περί εναέριας κυκλοφορίας, η οποία περιείχε διατάξεις ανάλογες με εκείνη της Συμβάσεως του Παρισιού 1919. Σημειώνεται ότι πλην της Τουρκίας τα υπόλοιπα κράτη ήταν μέλη της Κ.τ.Ε..

2. Η Σύμβαση της Μαδρίτης

Η Ιβηρο – Αμερικανική Σύμβαση της Μαδρίτης για την εναέρια κυκλοφορία του 1926, που συνήφθηκε μεταξύ της Ισπανίας και ορισμένων κρατών της Λατινικής Αμερικής, ήταν ανοιχτή στην προσχώρηση και μη ιβηρο – αμερικανικών κρατών (οι ΗΠΑ δεν προσχώρησαν).

Η σημασία της εν λόγω Σύμβασης έγκειται στο πρώτο άρθρο της, στο οποίο επαναλαμβάνει την Αρχή της κυριαρχίας του κράτους στον εναέριο χώρο πάνω από το εθνικό – ηπειρωτικό και θαλάσσιο έδαφος. Η Σύμβαση κυρώθηκε από περιορισμένο αριθμό κρατών, ενώ οι διαφορετικές στάσεις της Ισπανίας και της Αργεντινής έναντι της Διεθνούς Επιτροπής Εναερίου Κυκλοφορίας, είχαν σαν αποτέλεσμα η Σύμβαση της Μαδρίτης να μην τεθεί τελικά ποτέ σε ισχύ⁴¹.

3. Η Σύμβαση της Αβάνας

Η Παναμερικανική Σύμβαση της Αβάνας για την εμπορική αεροπλοΐα του 1928 που υπογράφηκε από αμερικανικά κράτη μεταξύ των οποίων και οι ΗΠΑ, περιλαμβάνει διατάξεις ανάλογες με της Σύμβασης του Παρισιού, ενώ σε ορισμένα θέματα καινοτομεί. Συγκεκριμένα, υιοθετεί την Αρχή της κυριαρχίας στο άρθρο 1, αλλά δεν περιορίζει την αναγνώριση του δικαιώματος αυτού μόνο στα συμβαλλόμενα κράτη όπως είχε συμβεί με τη Σύμβαση του Παρισιού.

Με τη Σύμβαση της Αβάνας αναγνωρίζεται ότι η Αρχή της κυριαρχίας ισχύει για όλα τα κράτη ανεξαιρέτως συμβαλλόμενα και μη, πρόβλεψη πρωτοποριακή για το

Για την εφαρμογή του εν λόγω άρθρου, εκδηλώθηκαν πολλές αντιδράσεις από την πλευρά πολλών κρατών, τα οποία έχουν καθιερώσει στην εθνική τους νομοθεσία διατάξεις με τις οποίες σε ότι αφορά την αναγνώριση του δικαιώματος αβλαβούς διέλευσης για τα πολεμικά πλοία τρίτων κρατών μέσα από την αιγιαλιτιδα τους ζώνη, απαιτούν την προηγούμενη γνωστοποίηση ή την υποβολή σχετικής άδειας παροχής άδειας.

Βλ. ακόμη *Γιόκαρης Α.*, Οι δικαιοδοσίες του παράκτιου κράτους στον εναέριο χώρο, εθνικό και διεθνή, Α. Σάκκουλας, Αθήνα – Κομοτηνή 1991, σ. 27, παραπομπή 12.

⁴⁰ Βλ. *Γιόκαρης Α.*, Διεθνές Δίκαιο Εναερίου Χώρου – Διαστήματος, Αντ. Σάκκουλας, 1996, Αθήνα, σ.σ. 26-29.

⁴¹ Βλ. *Κλάδη –Ευσταθοπούλου Μ.*, Θέματα Δικαίου του Εναερίου Χώρου, Ι. Σίδερης, Αθήνα, 2007, σ. 54 και Hudson M.O., «Aviation and International Law», 24 AJIL, 1930, σ. 230.

διεθνές δίκαιο καθώς κάθε σύμβαση δεσμεύει κύρια τα συμβαλλόμενα σε αυτήν μέρη. Δεν προέβλεπε τη συγκρότηση κάποιου διεθνούς οργανισμού για ζητήματα αεροπλοΐας και επικυρώθηκε από 21 περίπου κράτη. Η εν λόγω Σύμβαση καταργήθηκε οριστικά από τη Σύμβαση του Σικάγου⁴².

4.Η Σύμβαση του Σικάγο

Η διεθνής συνδιάσκεψη που πραγματοποιήθηκε το 1944 στο Σικάγο, αποσκοπούσε στην κατάρτιση ενός νέου νομικού κειμένου το οποίο θα αντικαταστούσε τα προγενέστερα, αλλά παράλληλα θα ανταποκρινόταν στις εξελίξεις που είχαν πραγματοποιηθεί στον τομέα της εναέριας κυκλοφορίας αλλά και στο αίτημα των κρατών για συνεργασία.

Αποτέλεσμα της συνδιάσκεψης ήταν η σύνταξη τριών αυτοτελών κειμένων, ήτοι μίας Σύμβασης με 96 άρθρα⁴³ που αναφερόταν στη «διεθνή πολιτική αεροπορία»⁴⁴ και δύο Συμφώνων που αναφέρονταν στις «διεθνείς αεροπορικές υπηρεσίες διαμετακομίσεως» και στις «διεθνείς αεροπορικές μεταφορές»⁴⁵.

⁴² Βλ. Κλάδη –Ευσταθοπούλου Μ., ό.π., σ. 54.

⁴³ Βλ. Ν. 211/1947 (Α' 35). Η Σύμβαση διαιρείται σε 4 Μέρη: Αεροναυτιλία, Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας, Διεθνείς Αεροπορικές Μεταφορές, Τελικές Διατάξεις και 22 Κεφάλαια.

Σήμερα η Σύμβαση του Σικάγου συνοδεύεται συνολικά από 18 Παραρτήματα, που καλύπτουν πρακτικά προβλήματα της κυκλοφορίας και των μεταφορών στον αέρα. Συγκεκριμένα τα εν λόγω παραρτήματα είναι τα ακόλουθα:

Annex 1- Personnel Licensing.

Annex 2 - Rules of Air.

Annex 3- Meteorological Service for International Air Navigation.

Annex 4- Aeronautical Charts.

Annex 5- Units of Measurement to be used in Air and Ground Operations.

Annex 6- Operation on Aircraft- Aeroplanes.

Annex 7- Aircraft Nationality and Registration Marks.

Annex 8- Airworthiness of Aircraft.

Annex 9- Facilitation.

Annex 10- Aeronautical Telecommunications –Digital Data Communication Systems.

Annex 11- Air Traffic Services.

Annex 12- Search and Rescue.

Annex 13- Aircraft Accident and Incident Investigation.

Annex 14- Aerodromes –Aerodromes Design and Operations, Heliports.

Annex 15- Aeronautical Information Services.

Annex 16- Environmental Protection –Aircraft Noise.

Annex 17- Security: Safeguarding International Civil Aviation against Acts of Unlawful Interference.

Annex 18- The Safe Transport of Dangerous Goods by Air.

Βλ. επίσης <http://store1.icao.int/index.php/publications.html> και <http://busybee.dvn.org:8000/icaodocs/> (τελευταία επίσκεψη την 10/10/2013). Επίσης βλ. Γιόκαρης Α., Κυριακόπουλος Γ., ό.π., σ.σ. 9-11.

⁴⁴ Βλ. Ν. 210/1947 (Α' 34), [Περί κυρώσεως της εν Σικάγο τη 7^η δεκεμβρίου 1944 υπογραφείσης Συμφωνίας «περί διαμετακομίσεως των Διεθνών Αεροπορικών Υπηρεσιών»].

⁴⁵ Βλ. Ν. 212/1947 (Α' 36), «Περί προσχωρήσεως της Ελλάδος εις την Συμφωνία του Σικάγου περί Διεθνών Αεροπορικών Μεταφορών».

Η Σύμβαση του Σικάγο που τέθηκε σε ισχύ το 1947, αντικατέστησε τις προγενέστερες Συμβάσεις των Παρισίων (1919)⁴⁶, της Μαδρίτης⁴⁷ και της Αβάνας (1928)⁴⁸ όπως άλλωστε προβλεπόταν στο άρθρο 80 της, αποτελεί το βασικό θεσμικό πλαίσιο της διεθνούς εναέριας κυκλοφορίας σήμερα σε συνδυασμό με διμερείς διακρατικές Συμβάσεις⁴⁹. Μέχρι το 2006 στη Σύμβαση είχαν προσχωρήσει 191 κράτη. Σημειώνεται ότι η εν λόγω Σύμβαση έχει αναθεωρηθεί επτά φορές με τελευταία αναθεώρηση το έτος 2000⁵⁰ και αποτελείται από τέσσερα μέρη και 22 κεφάλαια.

Πίνακας 1: Μέρη και Κεφάλαια Σύμβασης του Σικάγο

ΜΕΡΟΣ I: ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑ

Το προαναφερόμενο Μέρος αποτελείται από τα εξής Κεφάλαια:

Κεφάλαιο I: Γενικά Αρχαί και εφαρμογές της Συμβάσεως.

Κεφάλαιο II: Πτήσεις υπέρθεν του εδάφους συμβαλλόμενων κρατών.

Κεφάλαιο III: Εθνικότης των αεροσκαφών.

Κεφάλαιο IV: Μέτρα διευκόλυνσεως της αεροναυτιλίας.

Κεφάλαιο V: Όροι τηρητέοι υπό των αεροσκαφών.

Κεφάλαιο VI: Διεθνείς τυποποιήσεις και συνιστώμενοι κανόνες.

ΜΕΡΟΣ II: ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΙΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

Κεφάλαιο VII: Οργάνωσις.

Κεφάλαιο VIII: Συνέλευσις.

Κεφάλαιο IX: Συμβούλιον.

Κεφάλαιο X: Επιτροπή αεροναυτιλίας.

Κεφάλαιο XI: Προσωπικόν.

Κεφάλαιο XII: Οικονομικά.

Κεφάλαιο XIII: Έτεροι διεθνείς Συμφωνίαι.

ΜΕΡΟΣ III: ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΕΝΑΕΡΙΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

Κεφάλαιο XIV: Πληροφορία και εκθέσεις.

Κεφάλαιο XV: Ευκολία αερολιμένων και αεροναυτιλίας.

Κεφάλαιο XVI: Κοινά οργανώσεις εκμεταλλεύσεως και υπηρεσίαι κοινοπραξίας.

⁴⁶ Βλ., ό.π. παραπομπές 29-40.

⁴⁷ Βλ. ό.π. παραπομπή 41.

⁴⁸ Βλ. ό.π. παραπομπή 42.

⁴⁹ Βλ. Κλάδης – Ευσταθοπούλου Μ., ό.π., σ.σ. 233-240.

⁵⁰ Βλ. Eighth edition 2000, Doc 7300/8. Βλ. επίσης: First edition 1944, Doc 7300 (Amendments, 12 December 1956), Second edition 1959, Doc 7300/2 (Addendum no.1, 15 September 1961), Third edition 1963, Doc 7300/3, Fourth edition 1969, Doc 7300/4. Fifth edition 1975, Doc 7300/5, Sixth edition 1980, Doc 7300/6, Seventh edition 1997, Doc 7300/7.

ΜΕΡΟΣ IV: ΤΕΛΙΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Κεφάλαιο XVII: Έτεροι συμφωνίες και συμβάσεις περί αεροναυτιλίας.

Κεφάλαιο XVII: Διαφορές και παραβάσεις.

Κεφάλαιο XIX: Πόλεμος.

Κεφάλαιο XX: Παραρτήματα.

Κεφάλαιο XXI: Επικυρώσεις, προσχωρήσεις, τροποποιήσεις και καταγγελίες.

Κεφάλαιο XXII: Ορισμοί.

Πηγή: Σύμβαση του Σικάγο, Ν. 212/1947 (Α' 36).

Από τα σημαντικότερα άρθρα της Σύμβασης σε ότι αφορά την παρούσα διατριβή είναι το άρθρο 1, με τίτλο «Κυριαρχία», στο οποίο ορίζεται ότι «Τα συμβαλλόμενα Κράτη αναγνωρίζουν ότι έκαστον Κράτος έχει την πλήρη και αποκλειστική κυριαρχία επί της υπεράνω του εδάφους του ατμοσφαιρικής εκτάσεως».

Με την διατύπωση του εν λόγω άρθρου, εξειδικεύεται ότι τα κυριαρχικά δικαιώματα των κρατών εκτείνονται ακαθόριστα καθ' ύψος στον εναέριο χώρο, και ότι δεν υπάρχει μία γενικά καθιερωμένη ελευθερία υπερπτήσης μέσω του εθνικού εναέριου χώρου, με εξαίρεση το δικαίωμα διέλευσης «εν διαμετακομίσει» που αναγνωρίζεται στη Σύμβαση και στα δύο Σύμφωνα, αλλά μόνο για τα συμβαλλόμενα σε αυτή κράτη και μόνο για πολιτικά αεροσκάφη.

Απόλυτη ελευθερία πτήσης για όλες τις κατηγορίες αεροσκαφών, υπάρχει μόνο στο διεθνή εναέριο χώρο πάνω από την ανοικτή θάλασσα, εφόσον τηρούνται οι διεθνείς αεροναυτικοί κανονισμοί, η εφαρμογή των οποίων ανήκει στην αρμοδιότητα των παράκτιων κρατών για τις περιοχές υπό την δικαιοδοσία τους γνωστές ως «Περιοχές Πληροφόρησης Πτήσεων»⁵¹.

Επίσης το άρθρο 2 με τίτλο «Εδαφικά όρια» στο οποίο ορίζεται ότι «Δια τους σκοπούς της παρούσης Συμβάσεως, ως εδαφικά όρια Κράτους τινός εννοούνται οι εκτάσεις του εδάφους αυτού μετά των προσκειμένων εις ταύτας χωρικών υδάτων υπό την κυριαρχίαν, ηγεμονίαν, προστασίαν ή εντολήν του Κράτους τούτου».

Επίσης το άρθρο 3 με τίτλο «Πολιτικά και Κρατικά Αεροσκάφη» στο οποίο ορίζεται ότι:

«(α) Η παρούσα Σύμβασις θα εφαρμόζεται μόνο εις τα πολιτικά αεροσκάφη και ουχί εις τα κρατικά αεροσκάφη.

(β) Αεροσκάφη χρησιμοποιούμενα δια στρατιωτικής, τελωνειακής και αστυνομικής υπηρεσίας θεωρούνται ως κρατικά αεροσκάφη.

(γ) Ουδέν κρατικόν αεροσκάφος θα υπερίπταται του εδάφους ετέρου Κράτους ή θα προσγειούται επ' αυτού άνευ της δι' ειδικής συμφωνίας ή άλλως χορηγήσεως άδειας προς τούτο και συμφώνως προς τους όρους ταύτης.

(δ) Τα συμβαλλόμενα Κράτη υποχρεούνται κατά την έκδοσιν των κανονισμών δια τα κρατικά των αεροσκάφη να λαμβάνωσι δεόντως υπ' όψιν την ασφάλειαν της ναυτιλίας των πολιτικών αεροσκαφών».

⁵¹ Για τις Περιοχές Πληροφόρησης Πτήσεων (Flight Information Region), βλ. κατωτέρω σ. 81.

Γ. Το σύγχρονο καθεστώς της κυριαρχίας του κράτους στον εθνικό εναέριο χώρο.

Από τις θεωρίες που έχουν διατυπωθεί σχετικά με το νομικό καθεστώς του εναέριου χώρου, η επικρατέστερη στη θεωρία του διεθνούς δικαίου είναι η θεωρία της κυριαρχίας⁵². Ειδικότερα τόσο στη Σύμβαση του Παρισίου, στη Σύμβαση του Σικάγο αλλά και σε άλλες διεθνείς συμβάσεις για την αεροπλοΐα, έχει υιοθετηθεί η Αρχή της πλήρους και αποκλειστικής κυριαρχίας στον αέρα, ήτοι πάνω από το εθνικό έδαφος δηλαδή ηπειρωτικό και θαλάσσιο. Η Αρχή αυτή έχει υιοθετηθεί και από τις εσωτερικές νομοθεσίες των κρατών με εσωτερικές μονομερείς κρατικές πράξεις.

Και στο διεθνές συμβατικό δίκαιο της θάλασσας όπως εκφράζεται από τη Δ.Σ.Δ.Θ., έχει καθιερωθεί ρητά η Αρχή της κυριαρχίας του κράτους τόσο πάνω από την ηπειρωτική επικράτεια και τα εσωτερικά νερά, όσο και στον εναέριο χώρο πάνω από την αιγιαλίτιδα ζώνη.

Τονίζεται ότι σήμερα το νομικό καθεστώς του ατμοσφαιρικού χώρου, είτε πρόκειται για αέρα που βρίσκεται πάνω από κρατικό έδαφος, ή για αέρα πάνω από ανοιχτή θάλασσα συνδέεται πάντοτε με το νομικό καθεστώς που διέπει την έκταση, χερσαία ή θαλάσσια που ο ατμοσφαιρικός χώρος καλύπτει⁵³.

Στον εθνικό εναέριο χώρο ένα κράτος ασκεί πλήρη, απόλυτη και αποκλειστική κυριαρχία όπως ακριβώς στο ηπειρωτικό έδαφος και τα χωρικά ύδατα. Η σύνδεση της κυριαρχίας του εδάφους με την αντίστοιχη υπερκείμενη ατμοσφαιρική έκταση, προβλέπεται ρητά στη Σύμβαση του Σικάγο όπως ήδη έχει αναφερθεί και συγκεκριμένα στο άρθρο 1 όπου καθορίζεται ότι «Τα συμβαλλόμενα Κράτη αναγνωρίζουν ότι έκαστον Κράτος έχει την πλήρη και αποκλειστική κυριαρχία επί της υπεράνω του εδάφους του ατμοσφαιρικής εκτάσεως». Η εν λόγω πρόβλεψη υπήρχε και στο άρθρο 1 της Σύμβασης του Παρισίου.

Τα περισσότερα κράτη έχουν περιλάβει παρόμοια διάταξη στις αεροπορικές τους νομοθεσίες, για να τονιστεί από τον εκάστοτε νομοθέτη η κυριαρχία του κράτους στον εναέριο χώρο του. Σε ότι αφορά την Ελλάδα στο Ν. 1815/1988 (Α' 250) «Κύρωση του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου» [εφεξής Κ.Α.Δ.], στο άρθρο 2 (1), Κεφάλαιο Δεύτερο με τίτλο «Όροι κυκλοφορίας» ορίζεται ότι «Το ελληνικό κράτος ασκεί πλήρη και αποκλειστική κυριαρχία στον ελληνικό εναέριο χώρο».

Τονίζεται ότι όπως έχει επισημανθεί από τους καθηγητές Αντάπαση Α. και Γιόκαρη Α., στον Κ.Α.Δ. έχει υιοθετηθεί κακώς ο όρος εναέριος χώρος και όχι ατμοσφαιρικός, καθώς έτσι έχει αποδοθεί ο όρος *air space* στον κυρωτικό νόμο της Σύμβασης του Σικάγο (Ν. 211/1947), διότι ο όρος ατμοσφαιρικός θεωρείται ευρύτερος του πρώτου και εκφράζει τις τάσεις για επέκταση της πλήρους και αποκλειστικής κυριαρχίας του κράτους, που αναγνωρίζεται από τη Σύμβαση του Σικάγο στον εναέριο χώρο στο σύνολό του, και όχι πλέον μέχρι τα ανώτατα όρια της ατμόσφαιρας και σε αναφορά με οποιαδήποτε πτητική συσκευή του άρθρου 1 του Κ.Α.Δ.⁵⁴.

⁵² Βλ. *Stowell E.*, *International Law. A restatement of principles in conformity with actual practice*, N. York, 1931, σ. 58.

⁵³ Βλ. *Cheng B.*, ό.π., σ. 19.

⁵⁴ Βλ. *Αντάπασης Α., Γιόκαρης Α.*, *Κώδικας Αεροπορικού Δικαίου και σχετικές ειδικές διατάξεις και Διεθνείς Συμβάσεις*, Α. Σάκκουλας, Αθήνα – Κομοτηνή, 1995, σ. 591.

Επίσης σαφές είναι και το καθεστώς στη Δ.Σ.Δ.Θ., όπου στο άρθρο 2 με τίτλο «Νομικό καθεστώς της αιγιαλίτιδας ζώνης, του υπερκείμενου εναέριου χώρου, του βυθού και του υπεδάφους της» ορίζεται ότι:

«1. Η κυριαρχία του παράκτιου Κράτους εκτείνεται πέραν του εδάφους και των εσωτερικών του υδάτων και στη περίπτωση αρχιπελαγικού Κράτους πέραν των αρχιπελαγικών του υδάτων – σε μια παρακείμενη θαλάσσια ζώνη που ονομάζεται αιγιαλίτιδα ζώνη.

2. Η κυριαρχία αυτή εκτείνεται στον εναέριο χώρο πάνω από την αιγιαλίτιδα ζώνη, καθώς επίσης και στο βυθό και στο υπεδάφός της.

3. Η κυριαρχία στην αιγιαλίτιδα ζώνη ασκείται σύμφωνα με τους όρους που προβλέπονται από τις διατάξεις της παρούσας Σύμβασης και τους λοιπούς κανόνες του διεθνούς δικαίου»⁵⁵.

Διευκρινίζεται ότι η σύνδεση της κυριαρχίας του εδάφους με τον αντίστοιχο υπερκείμενο ατμοσφαιρικό χώρο, συνεπάγεται ότι δεν μπορεί να υπάρξει κυριαρχία στον ατμοσφαιρικό χώρο πάνω από *Terra nullius*⁵⁶ ή ανοιχτή θάλασσα, ούτε διεκδίκηση κυριαρχίας στον ατμοσφαιρικό χώρο πάνω από πλοίο ή αεροπλάνο στην ανοικτή θάλασσα.

Πρόκειται για τη θεωρία της εξωεδαφικότητας του πλοίου, που αποτελεί καταχρηστική διεύρυνση της έννοιας του εδάφους του κράτους, σύμφωνα με την οποία πλοίο στην ανοικτή θάλασσα εξομοιώνεται με το έδαφος του κράτους. Η εν λόγω θεωρία έχει εγκαταληφθεί διότι οδηγούσε σε απαράδεκτες νομικές συνέπειες⁵⁷.

Η απόλυτη απόρριψη της θεωρίας ότι τα πλοία αποτελούν κινούμενα τμήματα του εδάφους του κράτους της σημαίας, υποστηρίχτηκε και στην υπόθεση *Chung Chi Cheung v. The King*, 1939, A.C. 160⁵⁸. Ωστόσο από τον ιταλικό κώδικα ναυσιπλοΐας (άρθρα 3 και 4) του 1942, διεκδικείται κυριαρχία στον ατμοσφαιρικό χώρο πάνω από ιταλικό πλοίο ή αεροπλάνο σε περιοχές ανοιχτής θάλασσας ή *terra nullius*. Παρόμοια διάταξη έχει περιληφθεί και στο προσχέδιο του αεροναυτικού κώδικα και ειδικότερα στα άρθρα 4 και 5 της Χιλής.

Στην περίπτωση που τμήμα εδάφους της επικράτειας ενός κράτους αποτελέσει αντικείμενο κατοχής από ξένη επιτιθέμενη δύναμη, δηλαδή το καθεστώς εναέριου χώρου εδαφών που βρίσκονται υπό στρατιωτική κατοχή⁵⁹, η στρατιωτική κατοχή από νομική άποψη δεν εξαφανίζει το κατεχόμενο κράτος ή τμήμα αυτού, και κατά συνέπεια σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο καμία εδαφική μεταβολή ως συνέπεια παράνομης χρήσης βίας δεν είναι νόμιμη. Επισημαίνεται ότι η παράνομη χρήση βίας για την κατάκτηση εδαφών απαγορεύθηκε ρητά από τον Χάρτη των Η.Ε., όπου σχετικό τυγχάνει το άρθρο 2 παράγραφος 4.

⁵⁵ Βλ. *Ασωνίτης Γ.*, ό.π., σ.σ. 66-67.

⁵⁶ Γη που δεν ανήκει σε κανέναν.

⁵⁷ Βλ. *Ρούκουνας Ε.*, Διεθνές Δίκαιο II, Το κράτος και το έδαφος – Δίκαιο της Θάλασσας, Α. Σάκκουλας, Αθήνα, 1982, σ. 12.

⁵⁸ Βλ. *Cheng B.*, ό.π., σ. 4.

⁵⁹ Τέτοιες περιπτώσεις αποτελούν η κατάληψη της Δυτικής Όχθης του Ιορδάνη ποταμού από τον στρατό του Ισραήλ στο πόλεμο του 1967, η παράνομη προσάρτηση της Ιερουσαλήμ και του αεροδρομίου της, η παράνομη προσάρτηση των υψωμάτων του Γκολάν από το Ισραήλ καθώς και η παράνομη κατοχή εδάφους της Κύπρου από Τουρκικές Ένοπλες Δυνάμεις. Βλ. *Ρούκουνας Ε.*, ό.π., σ. 35.

Ο τρόπος κτήσης του εδάφους με χρήση βίας, δεν εξαφανίζει από νομική άποψη το κατεχόμενο κράτος ή κατεχόμενο τμήμα του, και βάσει του διεθνούς δικαίου καμία εδαφική μεταβολή ως συνέπεια βίας δεν είναι νόμιμη. Η Αρχή αυτή διακηρύχθηκε από την Απόφαση της 3^{ης} Δεκεμβρίου 1970 «περί των Αρχών του Διεθνούς Δικαίου που διέπουν τις φιλικές σχέσεις και τη συνεργασία μεταξύ των Κρατών» της Γ.Σ. των Η.Ε., με την οποία επιβεβαιώθηκε η μη νομιμότητα εδαφικής κτήσης με την απειλή ή τη χρήση βίας.

Διακηρύχθηκε ακόμη και από τη Σύμβαση της Βιέννης «περί του Δικαίου των Συνθηκών» του 1969, αλλά επίσης και από τις Αποφάσεις των αρμοδίων οργάνων των Η.Ε., όπως οι Αποφάσεις 242/1967, και 252/1968 του Σ.Α., στη διάρκεια του Αραβο- Ισραηλινού Πολέμου, καθώς από τις Αποφάσεις του Δεκεμβρίου του 1981 του Σ.Α. και του Φεβρουαρίου 1982 της Γ.Σ., μετά την εξαγγελία του Ισραήλ για την παράνομη προσάρτηση των κατεχόμενων εδαφών της Συρίας⁶⁰.

Το κράτος δε χάνει τη δικαιοδοσία του στον εθνικό εναέριο χώρο, πάνω από τα κατεχόμενα εδάφη που βρίσκονται υπό την κατοχή ξένης στρατιωτικής δύναμης.

Όταν οι Η.Π.Α. θέλοντας να ακολουθήσουν το πρότυπο της Ταιβάν ζήτησαν τον Μάιο του 2004 από τον ICAO να πραγματοποιήσουν απευθείας πτήσεις στην κατεχόμενη Κύπρο, ο εν λόγω οργανισμός απέρριψε το αίτημα των Η.Π.Α. με το επιχείρημα ότι «πτήσεις προς ένα κράτος δεν μπορούν να πραγματοποιούνται χωρίς τη συναίνεση της Κυβέρνησης που έχει την κυριαρχία στον εναέριο χώρο πάνω από το έδαφος του συγκεκριμένου κράτους»⁶¹.

Η κυριαρχία που αναγνωρίζεται στο υποκείμενο του ατμοσφαιρικού χώρου χερσαίο και θαλάσσιο έδαφος κράτους, έχει ως δικαιολογητικό λόγο την ασφάλεια του κράτους η οποία εξηγεί και το ειδικό νομικό καθεστώς του εναέριου χώρου. Για ορισμένους συγγραφείς σήμερα η έννοια της ασφάλειας θεωρείται ότι εκφράζει περισσότερο οικονομική προστασία παρά άμυνα⁶².

Πιστεύω ότι κύρια εκφράζει άμυνα, παρόλο που οι τεχνολογικές εξελίξεις μπορούν εύκολα να εισχωρήσουν τόσο στις θαλάσσιες όσο και στις εναέρια ζώνες. Σε κάθε περίπτωση όμως η κυριαρχία του κράτους στον εναέριο χώρο του παραμένει⁶³.

Δ. Αρμοδιότητες των κρατών σε σχέση με τη διέλευση των αεροσκαφών

Η έννοια της κυριαρχίας στον εθνικό εναέριο χώρο σημαίνει ότι:

α.- Κάθε κράτος είναι κυρίαρχο σε ολόκληρο το τμήμα του εναέριου χώρου πάνω από το εθνικό έδαφος.

β.- Δεν υφίσταται ελευθερία αεροπλοΐας γενικά στον εναέριο χώρο πάνω από το εθνικό έδαφος του κράτους.

γ.-Μόνο το κράτος έχει το δικαίωμα να ορίζει την εναέρια διέλευση στον εναέριο χώρο του.

⁶⁰ Βλ. Ρούκουνας Ε., ό.π., σ. 76.

⁶¹ Βλ. Συρίγος Α., Σχέδιο Ανάν. Οι κληρονομίες του παρελθόντος και οι προοπτικές του μέλλοντος, Πατάκης, Αθήνα, 2005, σ.σ. 457-459.

⁶² Βλ. Κλάδη – Ευσταθοπούλου Μ., ό.π., σ. 62, παραπομπή 166.

⁶³ Βλ. Τενεκίδης Γ., Το διεθνές νομικό καθεστώς του Αιγαίου, στο Ροζάκης Χρ., (επιμ.) Το Αιγαίο και η ελληνοτουρκική κρίση, ΜΕΤΟΠΗ ΕΠΕ, 1979, σ. 177.

Αποτέλεσμα της Αρχής της κυριαρχίας στον εναέριο χώρο, είναι ο κανόνας ότι μόνο στα πολιτικά σε αντιδιαστολή με τα στρατιωτικά αεροσκάφη ισχύει το δικαίωμα της διέλευσης και κατά συνέπεια των ελευθεριών στον εναέριο χώρο. Επιπρόσθετα σε καιρό πολέμου τα κράτη ανακτούν πλήρη εξουσία στα υπερκείμενα του εθνικού εδάφους ατμοσφαιρικά στρώματα⁶⁴.

Το δικαίωμα της υπερπτήσης στον εθνικό εναέριο χώρο όπου το κράτος ασκεί κυριαρχία, σημαίνει ότι το κράτος θα προβεί σε συμβιβασμό. Στον εθνικό εναέριο χώρο το κράτος ασκεί κυριαρχία, με την επιφύλαξη της αβλαβούς διέλευσης και της ίσης μεταχείρισης των αεροσκαφών όλων των συμβαλλομένων κρατών. Κατά συνέπεια η κυριαρχία του κράτους συμβιβάζεται με τη διέλευση των ξένων αεροσκαφών από τον εναέριο χώρο του.

Όπως είναι γνωστό και ήδη έχει αναφερθεί, στη Δ.Σ.Δ.Θ. και ειδικότερα σε ότι αφορά την αιγιαλίτιδα ζώνη αναγνωρίζονται συμβατικοί κανόνες δικαίου, οι οποίοι προκειμένου να εξυπηρετηθούν οι διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές, επιβάλλουν το συμβιβασμό της κυριαρχίας του κράτους με τις αρχές της διεθνούς ναυσιπλοΐας. Το ίδιο συμβαίνει και στον εθνικό εναέριο χώρο. Προκειμένου να εξυπηρετηθούν οι διεθνείς εναέριας συγκοινωνίες και μεταφορές, συμβιβάζεται η κρατική κυριαρχία με τις ανάγκες της διεθνούς αεροπλοΐας.

Αποτελεί κανόνα του διεθνούς δικαίου η διέλευση ξένων αεροσκαφών από τον εθνικό εναέριο χώρο για να εξυπηρετηθούν οι διεθνείς εναέριας επικοινωνίες. Άλλωστε αν δεν υπήρχε το δικαίωμα διέλευσης των ξένων αεροσκαφών από τον εθνικό εναέριο χώρο, δεν θα υπήρχε αεροπλοΐα, καθώς η τελευταία δεν μπορεί να περιοριστεί στα σύνορα ενός κράτους⁶⁵.

Στον εθνικό εναέριο χώρο η κυριαρχία του κράτους συμβιβάζεται με το δικαίωμα της υπερπτήσης, προκειμένου να εξυπηρετηθούν οι ανάγκες της διεθνούς εναέριας επικοινωνίας, όπως αντίστοιχα συμβαίνει και στην αιγιαλίτιδα ζώνη, όπου η κυριαρχία του κράτους προκειμένου να εξυπηρετηθούν οι ανάγκες της διεθνούς ναυσιπλοΐας, συμβιβάζεται με το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης.

Από την μελέτη όμως των σχετικών διατάξεων, προκύπτει ότι υπάρχει αυτονομία των κανόνων που εφαρμόζονται στο εναέριο συγκοινωνιακό χώρο, σε σχέση με τους κανόνες που εφαρμόζονται και προβλέπονται από το δίκαιο της θάλασσας. Αυτό συμβαίνει γιατί ενώ στην αιγιαλίτιδα ζώνη το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης αναγνωρίζεται αδιακρίτως σε όλα τα πλοία, το αντίστοιχο δεν συμβαίνει στον εναέριο χώρο για τα αεροσκάφη. Αυτό είναι και αυτονόητο γιατί οι κίνδυνοι από τις διελεύσεις αυτές διαφέρουν για την ασφάλεια ενός κράτους.

Διευκρινίζεται όμως ότι το δικαίωμα της υπερπτήσης δε συνεπάγεται και ελευθερία υπέρπτησης. Η τελευταία ισχύει για όλα τα αεροσκάφη αλλά μόνο στο διεθνή εναέριο χώρο, και αφού σε κάθε περίπτωση τηρούνται οι διεθνείς κανονισμοί που αφορούν την εναέρια κυκλοφορία.

Στον εθνικό εναέριο χώρο αντίθετα δεν υφίσταται καθιερωμένη ελευθερία υπέρπτησης (διέλευσης), καθώς η διέλευση από τον εθνικό εναέριο χώρο κάθε κράτους επιτρέπεται μόνο αφού έχει χορηγηθεί προηγουμένως η συγκαταθεσή του ή σε ορισμένες κατηγορίες αεροσκαφών ή άδεια του κράτους. Εξαίρεση στον κανόνα αυτόν, συνιστά το δικαίωμα της διέλευσης σε «διαμετακόμιση», ήτοι το δικαίωμα πτήσεων με ή χωρίς στάθμευση μη τακτικών αεροπορικών δηλαδή υπηρεσιών, πάνω

⁶⁴ Βλ. Τενεκίδης Γ., ό.π., σ. 177.

⁶⁵ Βλ. Παπακόστα Α., ό.π., σ. 45.

από το έδαφος συμβαλλόμενων κρατών που καταρχάς αναγνωρίζεται από τη Σύμβαση του Σικάγο και συγκεκριμένα το άρθρο 5⁶⁶, αλλά και τις δύο πρόσθετες σε αυτή Συμφωνίες.

Το δικαίωμα της υπέρπτησης πάνω από το εθνικό έδαφος κράτους, αναγνωρίζεται κάτω από συγκεκριμένες προϋποθέσεις που προβλέπονται στο ισχύον συμβατικό δίκαιο και αυτές είναι:

α.- Σε ότι αφορά τα πολιτικά ή ιδιωτικά αεροσκάφη των συμβαλλόμενων κρατών, οι τακτικές αεροπορικές πτήσεις σύμφωνα με το άρθρο 6⁶⁷ της Σύμβασης του Σικάγο, λειτουργούν με τη συγκατάθεση του κράτους, ενώ οι μη τακτικές πτήσεις πραγματοποιούνται χωρίς προηγούμενη άδεια, με εξαίρεση την περίπτωση που το κράτος μπορεί να απαιτήσει άδεια για λόγους ασφάλειας των πτήσεων όπως προβλέπεται στο άρθρο 5 της Σύμβασης του Σικάγο.

β.- Σε ότι αφορά στα κρατικά αεροσκάφη των συμβαλλόμενων κρατών, η υπέρπτηση αναγνωρίζεται μόνο μετά από ειδική συμφωνία και χορήγηση ειδικής άδειας όπως προβλέπεται στο άρθρο 3 της Σύμβασης του Σικάγο.

γ.- Σε ότι αφορά τα πολιτικά αεροσκάφη των μη συμβαλλόμενων κρατών, συνάγεται ερμηνευτικά ότι οι τακτικές αεροπορικές πτήσεις τους λειτουργούν μόνο με τη συγκατάθεση του κράτους (άρθρο 6 της Σύμβασης του Σικάγο). Αντίθετα πολιτικά αεροσκάφη μη συμβαλλόμενων κρατών, δεν έχουν δικαίωμα να πραγματοποιήσουν μη τακτικές αεροπορικές υπηρεσίες πάνω από το έδαφος συμβαλλόμενων κρατών (άρθρο 5 της Σύμβασης του Σικάγο).

δ.- Επίσης ερμηνευτικά συνάγεται ότι κρατικά αεροσκάφη μη συμβαλλόμενων κρατών, δεν έχουν κανένα δικαίωμα υπέρπτησης πάνω από το έδαφος συμβαλλόμενου κράτους, παρά μόνο εάν αυτό επιτρέπεται διαφορετικά από τη νομοθεσία του κράτους ή άλλη συμφωνία. Τέτοια πτήση μπορεί να πραγματοποιηθεί μόνο μετά από ειδική συμφωνία και χορήγηση σχετικής άδειας.

Το δικαίωμα της υπέρπτησης των ξένων αεροσκαφών από τον εθνικό εναέριο χώρο ενός κράτους, αποτελεί κανόνα του διεθνούς δικαίου που αποσκοπεί στην

⁶⁶ Στο άρθρο 5 με τίτλο «Δικαίωμα ουχί τακτικών πτήσεων» ορίζεται ότι:

«Έκαστον συμβαλλόμενον Κράτος συμφωνεί όπως άπαντα τα αεροσκάφη των ετέρων συμβαλλόμενων Κρατών άτινα δεν χρησιμοποιούνται δια τακτικής διεθνείς αεροπορικής υπηρεσίας δικαιούνται, υπό την επιφύλαξιν της τηρήσεως των όρων της παρούσης Συμβάσεως, να εκτελώσι πτήσεις προς το εδαφός των ή διαπτήσεις εν διαμετακομείσι άνευ σταθμεύσεως ή και να σταθμεύωσι δι ουχί εμπορικούς σκοπούς άνευ ανάγκης της εκ των προτέρων αποκτήσεως άδειας και υπό την επιφύλαξιν του Κράτους ύπεθεν του οποίου ίπρानται όπως απαιτήση στάθμευσιν. Έκαστον συμβαλλόμενον Κράτος επιφυλάσσει, πάντως εις εαυτό το δικαίωμα όπως, δια λόγους ασφαλείας των πτήσεων, απαιτήση ίνα τα αεροσκάφη τα προτιθέμενα να διέλθουν υπεράνω περιοχών απροσίτων ή άνευ κατάλληλων διευκολύνσεων δια την ναυτιλίαν ακολουθήσωσι καθωρισμένης γραμμής ή τύχωσιν ειδικής άδειας δια τοιαύτας πτήσεις.

Τοιαύτα αεροσκάφη, εφόσον χρησιμοποιούνται δια την μεταφοράν επιβατών, φορτίου ή ταχυδρομείου επί πληρωμή ή ενοικίω εις μη τακτικής Διεθνείς Αεροπορικής υπηρεσίας, θα απολαμβάνωσιν επίσης, υπό την επιφύλαξιν των διατάξεων του άρθρου 7, του προνομίου της παραλαβής και αποβοβνάσεως επιβατών, φορτίου ή ταχυδρομείου, επιφυλασσόμενου του δικαιώματος παντός Κράτους ένθα τοιαύται παραλαβαί και επιβιβάσεις λαμβάνουσι χώραν να επιβάλη κανονισμούς, όρους ή περιορισμούς, ους ήθελε κρίνει ως αναγκαίους».

⁶⁷ Στο άρθρο 6 με τίτλο «Τακτικά αεροπορικά Υπηρεσία» ορίζεται ότι «Ουδεμία τακτική Διεθνής Αεροπορική Υπηρεσία δύναται να λειτουργήση υπερθεν ή προς το έδαφος συμβαλλόμενου Κράτους άνευ ειδικής άδειας ή ετέρας εξουσιοδοτήσεως του Κράτους τούτου και συμφώνως προς τους όρους της τοιαύτης αδείας ή εξουσιοδοτήσεως».

εξυπηρέτηση των συμφερόντων των κρατών και επιβάλλεται με τον όρο της αμοιβαιότητας.

1. Στον εθνικό εναέριο χώρο

Η Αρχή της πλήρους και αποκλειστικής κυριαρχίας του κράτους στον εθνικό του εναέριο χώρο, εκδηλώνεται είτε με το δικαίωμα του κράτους να μην επιτρέπει τη διέλευση και να απαγορεύει την είσοδο ξένων αεροσκαφών στον εναέριο χώρο του, είτε με το δικαίωμα του κράτους να επιτρέπει τη διέλευση και να παρέχει άδεια εισόδου ξένων αεροσκαφών στον εναέριο χώρο του, υπό την προϋπόθεση ότι τηρούνται οι κανονισμοί εναέριας κυκλοφορίας που το ίδιο το κράτος έχει θεσπίσει.

Σε ότι αφορά στρατιωτικό αεροσκάφος ξένης χώρας, προκειμένου αυτό να διέλθει πάνω από το εθνικό έδαφος κράτους ή να προσγειωθεί στο έδαφος κράτους, είναι η απαραίτητη η προηγούμενη χορήγηση διπλωματικής άδειας διέλευσης ή η υπογραφή άλλης ειδικής συμφωνίας όπως προβλέπεται και στο άρθρο 3, παράγραφος γ' της Σύμβασης του Σικάγο⁶⁸.

Σε ότι αφορά την Ελλάδα σύμφωνα με τον Α.Ν. 2597/1940 (Α' 335), «Περί κινήσεως αεροσκαφών υπεράνω της Ελληνικής Επικράτειας» και ειδικότερα με το άρθρο 1, προβλέπεται ότι η πτήση πάνω από το Ελληνικό έδαφος, η δίοδος πάνω από αυτό άνευ προσγείωσης καθώς και η προσγείωση σε αυτού ξένου στρατιωτικού αεροσκάφους απαγορεύεται «χωρίς ειδική προσωρινή άδεια», η οποία δίδεται από το αρμόδιο ΥΠ.ΕΞ. δια της διπλωματικής οδού⁶⁹.

Κάθε κράτος έχει δικαίωμα να εκδίδει μονομερείς κρατικές πράξεις, ήτοι νόμους, προεδρικά διατάγματα, υπουργικές αποφάσεις κ.λπ., ώστε να καθορίζει θέματα ρύθμισης και ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας εντός των ορίων του εθνικού του εναέριου χώρου, αλλά σε καμία περίπτωση αυτά δεν πρέπει να αντίκειται στο διεθνές δίκαιο.

Σε ότι αφορά την Ελλάδα όπως ήδη έχει αναφερθεί ισχύει ο Κ.Α.Δ., ενώ παραμένουν σε ισχύ ρυθμίσεις του Ν. 5017/1931 (Α' 158) που περιλαμβάνονται σε Β.Δ. ή Π.Δ. και δεν είναι αντίθετες στον Κ.Α.Δ.. Στην πιο πάνω πρόβλεψη υπάγεται και το Π.Δ. 14-08-1931 (Α' 273) «Περί Κανονισμού της Εναερίου Κυκλοφορίας».

Άλλωστε σχετική πρόβλεψη υπάρχει και στη Σύμβαση του Σικάγο για την έκδοση από κάθε κράτος σχετικών νομικών κειμένων, που σχετίζονται με την είσοδο και έξοδο αεροσκαφών από το έδαφός του, ή την κίνηση αυτών στο εθνικό του έδαφος για όσο χρόνο παραμένουν σε αυτό. Όλα τα αεροσκάφη έχουν υποχρέωση να τηρούν τα σχετικά νομικά κείμενα όπως προβλέπεται και στο άρθρο 11⁷⁰ της Σύμβασης του Σικάγο.

⁶⁸ Βλ. ανωτέρω σ. 33.

⁶⁹ Βλ. ό.π. παραπομπή 38.

⁷⁰ Στο άρθρο 11 με τίτλο «Εφαρμογή των κανονισμών αέρος» ορίζεται ότι:

«Υπό την επιφύλαξιν των διατάξεων της παρούσης Συμβάσεως, οι νόμοι και κανονισμοί συμβαλλόμενου Κράτους περί εισόδου και εξόδου εκ του εδάφους του αεροσκαφών εκτελούντων διεθνείς αεροπορικούς πλόας ή περί κινήσεως και πλόων τοιούτων αεροσκαφών, καθ' ον χρόνον ευρίσκονται εντός του εδάφους του, θα εφαρμόζονται εις τα αεροσκάφη πάντων των συμβαλλόμενων Κρατών αδιακρίτως εθνικότητας και τα τοιαύτα αεροσκάφη οφείλουν, κατά την είσοδον ή αναχωρησίν των, ή και καθ' ον χρόνον ευρίσκονται εντός του εδάφους του ειρηνένου Κράτους, να συμμορφούνται προς τούτους».

Οι νόμοι και οι κανονισμοί του κράτους αναφορικά με την είσοδο και την αναχώρηση επιβατών, αποσκευών και εμπορευμάτων που μεταφέρονται από αεροσκάφη έχουν εφαρμογή και στους επιβάτες, στις αποσκευές και στα εμπορεύματα των αεροσκαφών που διέρχονται από τον εναέριο χώρο, όπως προβλέπεται και στο άρθρο 13 της Σύμβασης του Σικάγο⁷¹.

Τονίζεται ότι το κράτος κατά την έκδοση κανονισμών που αναφέρονται στα κρατικά αεροσκάφη του, υποχρεούται να λαμβάνει υπόψη την ασφάλεια της αεροπλοΐας των πολιτικών αεροσκαφών όπως προβλέπεται στο άρθρο 3, παράγραφος δ της Σύμβασης του Σικάγο⁷². Η συγκεκριμένη διάταξη καλύπτει τις δραστηριότητες των κρατικών αεροσκαφών (στα οποία πάντα περιλαμβάνονται και τα στρατιωτικά αεροσκάφη), όχι μόνο στον εθνικό εναέριο χώρο αλλά και σε Περιοχή Πληροφόρησης Πτήσεων⁷³ καθώς επίσης και σε διεθνή εναέριο χώρο.

Επίσης σύμφωνα με τη Σύμβαση του Σικάγου, το κράτος έχει το δικαίωμα να καθορίζει τους αεροδιαδρόμους που οφείλει να ακολουθεί κάθε διεθνής αεροπορική πτήση μέσα στο εδάφους του⁷⁴, δηλαδή την πορεία που κάθε αεροσκάφος οφείλει να ακολουθεί και τα αεροδρόμια που μπορεί να χρησιμοποιεί⁷⁵. Το κράτος έχει το δικαίωμα να καθορίζει τους τελωνειακούς αερολιμένες υποχρεωτικής προσγείωσης και απογείωσης για τον τελωνειακό ή άλλο έλεγχο κάθε αεροσκάφους που εισέρχεται στον εθνικό εναέριο χώρο.

Το δικαίωμα διέλευσης χωρίς προσγείωση, ή μετά από ειδική άδεια του κράτους που αναγνωρίζεται σε ένα αεροσκάφος με τη Σύμβαση του Σικάγο δεν αποκλείει την υποχρεωσή του αν οι κανονισμοί του κράτους το απαιτούν, να προσγειωθεί σε αερολιμένα που του υποδεικνύεται από το κράτος για τελωνειακό ή άλλο έλεγχο σύμφωνα με το άρθρο 10 της Σύμβασης του Σικάγο⁷⁶.

⁷¹ Στο άρθρο 13 με τίτλο «Κανονισμοί εισόδου και ελευθέρως επικοινωνίας» ορίζεται ότι:

«Οι Νόμοι και κανονισμοί ενός συμβαλλόμενου Κράτους αναφορικά προς την είσοδο εις ή την αναχώρησιν εκ του εδάφους του επιβατών, πληρωμάτων ή φορτίου αεροσκαφών, ως λόγου χάριν, κανονισμοί αφορώντες είσοδον, ελευθεροκοινωνίαν, μετανάστευσιν, διαβατήρια, τελωνεία και κάθαρσιν θα εκτελούνται υπό των ειρημένων επιβατών, πληρωμάτων ή φορτίων είτε αμέσως είτε υπό τρίτων ενεργούντων δια λογαριασμών των, κατά την εισοδόν των, ή την αναχωρήσιν των, ή διαρκούσης της παραμονής των επί του εδάφους του Κράτους εκείνου».

⁷² Βλ. ανωτέρω σ. 33.

⁷³ Βλ. κατωτέρω ενότητα Περιοχές Πληροφόρησης Πτήσεων, σ.σ. 79-82. Επίσης βλ. *Γιόκαρης Α.*, Οι δικαιοδοσίες του παράκτιου κράτους.....ό.π., σ.σ. 133-150.

⁷⁴ Σε ότι αφορά την Ελλάδα στο άρθρο 6 του Κ.Α.Δ. με τίτλο «Κρατική εποπτεία» στην παράγραφο 2 ορίζεται ότι «Με απόφαση του Υπουργού καθορίζονται οι αεροπορικοί διάδρομοι».

⁷⁵ Στο άρθρο 68 της Σύμβασης του Σικάγο με τίτλο «Καθορισμός Γραμμών και Αερολιμένων» ορίζεται ότι «Εκαστον συμβαλλόμενον Κράτος δύναται, υπό την επιφύλαξιν των διατάξεων της παρούσης Συμβάσεως, να καθορίζη την επί του εδάφους του ακολουθητέαν γραμμήν παρά πάσης Διεθνούς αεροπορικής Υπηρεσίας ως και τους Αερολιμένας, οίτινες δύνανται να χρησιμοποιηθώσι υπό πάσης τοιαύτης Υπηρεσίας».

⁷⁶ Στο άρθρο 10 με τίτλο «Προσγείωσις εις Τελωνειακούς Αερολιμένας» ορίζονται τα εξής:

«Εξαίρεσει της περιπτώσεως καθ' ην, συμφώνως προς τας διατάξεις της παρούσης Συμβάσεως ή κατόπιν ειδικής άδειας, επιτρέπεται εις αεροσκάφος ή άνευ προσγείωσεως διάπτησις ύπερθεν του εδάφους συμβαλλόμενου Κράτους, παν αεροσκάφος εισερχόμενον εις το έδαφος συμβαλλόμενου Κράτους δέον όπως, εφόσον οι κανονισμοί του Κράτους τούτου το απαιτώσι, προσγειούται εις αερολιμένα καθοριζόμενον υπό του Κράτους τούτου δια Τελωνειακόν ή έτερον έλεγχον. Κατά την αναφώρησιν εκ του εδάφους συμβαλλόμενου Κράτους, τοιούτον αεροσκάφος θέλει ομοίως αναχωρήσει εξ ορισθέντος τελωνειακού αερολιμένος. Λεπτομέρειαι παντων των οριζομένων

Το κράτος επίσης σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος β⁷⁷ της Σύμβασης του Σικάγο, έχει το δικαίωμα να απαιτήσει την προσγείωση σε κάποιο καθορισμένο αεροδρόμιο, ενός πολιτικού αεροσκάφους που πετάει πάνω από την επικρατεία του, αν υπάρχουν βάσιμοι λόγοι από τους οποίους συνάγεται ότι αυτό χρησιμοποιείται για επιδιώξεις ασυμβίβαστες προς τους σκοπούς της Σύμβασης του Σικάγο.

Σε κάθε περίπτωση αναχαίτισης πολιτικού αεροσκάφους, θα πρέπει να αποφεύγεται η χρήση των όπλων και να τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια των επιβαινόντων και του αεροσκάφους, όπως άλλωστε προβλέπεται στο άρθρο 3 παράγραφος α της Σύμβασης του Σικάγο⁷⁸.

Επίσης σύμφωνα με το άρθρο 7 της Σύμβασης του Σικάγο⁷⁹, κάθε συμβαλλόμενο κράτος δικαιούται να αρνηθεί την χορήγηση άδειας σε αεροσκάφη από άλλα συμβαλλόμενα κράτη για να παραλαμβάνουν από το εδαφός του επιβάτες, ταχυδρομείο και φορτίο με πληρωμή ή με ενοίκιο που προορίζονται για άλλο σημείο στο εδαφός του. Ακόμη κάθε συμβαλλόμενο κράτος υποχρεούται να μη συνάψει συμφωνία με άλλο κράτος ή με αεροπορική εταιρεία άλλου κράτους, με την οποία χορηγείται ειδικά αποκλειστικά προνόμιο, όπως επίσης και να μην απαιτεί να του παραχωρείται το προνόμιο αυτό από άλλο κράτος. Συμπερασματικά να μην υπάρχει από το κράτος μονοπώλιο του συγκεκριμένου προνομίου.

Σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος α της Σύμβασης του Σικάγο⁸⁰ για λόγους ασφάλειας ή στρατιωτικής ανάγκης, το κράτος μέσα στον εθνικό του εναέριο χώρο μπορεί να ορίζει «απαγορευμένες ζώνες» ή να απαγορεύει στις περιοχές αυτές την πτήση όλων αδιακρίτως των αεροσκαφών, εθνικών και συμβαλλόμενων κρατών⁸¹. Σε

τελωνειακών Αερολιμένων θα δημοσιεύονται υπό του Κράτους και θα διαβιβάζονται εις την Διεθνήν Οργάνωσιν Πολιτικής αεροπορίας, την Συσταθείσαν συμφώνως προς το Μέρος II της παρούσης συμβάσεως, ίνα κοινοποιούνται εις πα'ντα τα έτερα συμβαλλόμενα Κράτη».

⁷⁷ Βλ. ανωτέρω σ. 33.

⁷⁸ Βλ. ανωτέρω σ. 33.

⁷⁹ Με τίτλο «Ακτοπλοΐα (Cabotage)» ορίζονται τα εξής:

«Έκαστον συμβαλλόμενον Κράτος δικαιούται να αρνηθή την χορήγησιν αδειάς εις τα αεροσκάφη ετέρων συμβαλλόμενων Κρατών όπως παραλάβωσιν επί του εδάφους τους επιβάτας, ταχυδρομείων και φορτίον επί πληρωμή ή επ' ενοικίω, προοριζόμενα δι' έτερον σημείον επί του εδάφους του. Έκαστον συμβαλλόμενον Κράτος υποχρεούται να μη συνάψη συμφωνίαν χορηγούσαν ειδικώς οιονδήποτε τοιούτον αποκλειστικόν προνόμιον μεθ' οιοιδήποτε ετέρου Κράτους ή αεροπορικής Γραμμής ετέρου Κράτους, ως και να μη επιτύχη οιονδήποτε τοιούτον αποκλειστικόν προνόμιον παρ' οιοιδήποτε ετέρου Κράτους».

⁸⁰ Στο άρθρο 9 με τίτλο «Απγορευμένα Ζώναι» στην παράγραφο (α) ορίζονται τα εξής:

«Έκαστον συμβαλλόμενον Κράτος δύναται, δια λόγους στρατιωτικής ανάγκης ή τοιούτους δημοσίας ασφάλειας, να περιορίση ή ν' απαγορεύση ομοιομόρφως εις τα αεροσκάφη ετέρων Κρατών την πτήσιν υπέρθεν ωρισμένων ζωνών του εδάφους του, εφ' όσον ουδεμία ως προς τούτο θα γίνηται διάκρισις μεταξύ των αεροσκαφών της εθνικοτητός του των εκτελούντων τακτικάς υπηρεσίας Αεροπορικών Γραμμών και των αεροσκαφών των ετέρων συμβαλλόμενων Κρατών, των εκτελούντων ομοίας υπηρεσίας. Τοιαύται απγορευμένα ζώναι θα ώσιν λογικής εκτάσεως και τοποθετημένα εις τρόπον ώστε να μη ενοχλήται ασκόπως η αεροναυτιλία. Περιγραφαί τοιούτων απγορευμένων ζωνών εις το έδαφος συμβαλλόμενου Κράτους, ως και πάσα μεταγενεστέρα τροποποίησις των, θα γνωστοποιούνται το ταχύτερο δυνατόν εις τα έτερα συμβαλλόμενα Κράτη ως και την Διεθνήν Οργάνωσιν πολιτικής Αεροπορίας».

⁸¹ Αντίστοιχο δικαίωμα προβλέπεται και στη Δ.Σ.Δ.Θ. και ειδικότερα το άρθρο 25 με τίτλο «Δικαιώματα προστασίας του παρακτίου Κράτους» στο οποίο ορίζεται ότι:

«1. Το παράκτιο κράτος δύναται να λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα στη χωρική θάλασσα προκειμένου να εμποδίσει διέλευση η οποία δεν είναι αβλαβής.

ότι αφορά την Ελλάδα η ανακήρυξη απαγορευμένων περιοχών προβλέπεται στον Α.Ν. 2597/1940 και ειδικότερα στα άρθρα 3⁸², 4⁸³ και 5⁸⁴, το Β.Δ. 170/1969 (Α' 59) και ειδικότερα τα άρθρα 1⁸⁵, 6⁸⁶ και 17⁸⁷, το Π.Δ. 396/1984 (Α' 139) το άρθρο 1⁸⁸, στο

2. Στην περίπτωση πλοίων που εισέρχονται στα εσωτερικά ύδατα ή προσεγγίζουν σε λιμενική εγκατάσταση που κείται έξω από τα εσωτερικά ύδατα, το παράκτιο κράτος έχει επίσης το δικαίωμα να λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για την πρόληψη οποιασδήποτε παραβίασης των όρων στους οποίους υπόκειται η είσοδος αυτών των πλοίων στα εσωτερικά ύδατα ή η παραπάνω προσέγγισή του σε λιμενική εγκατάσταση.

3. Το παράκτιο κράτος δύναται, χωρίς να προβαίνει σε οποιαδήποτε διάκριση τύποις ή ουσία μεταξύ των ξένων πλοίων, να αναστέλει προσωρινά εντός καθορισμένων περιοχών της χωρικής θάλασσας, την αβλαβή διέλευση των ξένων πλοίων, εάν η αναστολή αυτή είναι απαραίτητη για την προστασία της ασφάλειάς του, συμπεριλαμβανομένων των ασκήσεων όπλων. Η παραπάνω αναστολή θα αποκτά ισχύ μόνο μετά την προσήκουσα δημοσίευση αυτής». Βλ. *Ασωνίτης Γ.*, ό.π., σ. σ. 78-79.

⁸² Στο άρθρο 3 ορίζεται ότι:

«Ωρισμένοι ζώναι του ελληνικού εδάφους δύνανται να κηρυχθώσιν απαγορευμένοι εις την εναέριον κυκλοφορίαν. Η πτήσις παντός αεροσκάφους υπεράνω των ζωνών τούτων απαγορεύεται απολύτως.

Προς διευκόλυνση της εναερίου κυκλοφορίας καθορίζονται εντός των απαγορευμένων ζωνών ελεύθεροι διάδρομοι, υπεράνω των οποίων επιτρέπεται η πτήσις. Οι διάδρομοι ούτοι θεωρούνται πάντως τμήματα των απαγορευμένων ζωνών».

⁸³ Στο άρθρο 4 ορίζονται τα εξής :

«Παν αεροσκάφος προερχόμενον εκ του εξωτερικού, προτιθέμενον να προσγειωθή εις το ελληνικό έδαφος δέον να ίπταται κατ' ευθείαν προς το αεροδρόμιον του προορισμού βτου, απερχόμενον δε της Ελληνικής Επικράτειας δέον να εξέρχεται υπεράνω του προς το δρομολόγιον αυτού εγγυτέρου διαδρόμου υποχρεωτικής διαβάσεως της μεθορίου.

Κατά την υπέρ το ελληνικόν έδαφος διόδον άνευ προσγειώσεως, ως και τας υπεράνω αυτού εν γένει πτήσεις του, δέον να ακολουθή την συντομωτέραν οδόν, παρακάμπτον τας απαγορευμένας ζώνας ή ιπτάμενον υπεράνω των ελευθέρων διαδρόμων των ζωνών τούτων».

⁸⁴ Στο άρθρο 5 ορίζεται ότι:

«Παν αεροσκάφος δέον να προσγειούται αποκλειστικώς εις τα δημόσια, πλην των καθαρώς στρατιωτικών, ή ιδιωτικά αεροδρόμια και να απογειούται εξ αυτών.

Τα εκ του εξωτερικού προερχόμενα αστικά αεροσκάφη υποχρεούνται να προσγειούνται το πρώτον εις τελωνειακόν αεροδρόμιον, ένθσα θα υφίστανται τον τελωνειακόν και διοικητικόν έλεγχον».

⁸⁵ Στο άρθρο 1 με τίτλο «Γενικοί ορισμοί» στη παράγραφο 19 με θέμα «Απαγορευμένη περιοχή» ορίζεται ότι «Εναέριος χώρος καθωρισμένων διαστάσεων άνωθεν του εδάφους περιλαμβανομένων και των χωρικών υδάτων, εντός του οποίου η πτήσις αεροσκαφών απαγορεύεται».

⁸⁶ Στο άρθρο 6 με τίτλο «Προστασία Προσώπων και Ιδιοκτησιών» στην παράγραφο 8 με θέμα «Περιορισμοί Εναερίου Χώρου» ορίζεται ότι:

«Απαγορεύεται η πτήσις αεροσκαφών εντός Εναερίου Χώρου, εις τον οποίον ισχύουν περιορισμοί πτήσεων, εκτός εάν αυτή εκτελήται συμφώνως προς τους σχετικούς ισχύοντας περιορισμούς ή κατόπιν αδείας της Υ.Π.Α. ή του Γ.Ε.Α., προκειμένου περί στρατιωτικών αεροσκαφών.

Απαγορεύονται πτήσεις εκτός των πλευρικών ορίων Ελεγχόμενου ή Συμβουλευτικού εναερίου χώρου άνωθεν της Ελληνικής Επικρατείας, άνευ ειδικής αδείας της Υ.Π.Α. ή του Γ.Ε.Α. ή των εξουσιοδοτημένων υπ' αυτών Υπηρεσιών».

⁸⁷ Στο άρθρο 17 ορίζονται τα εξής:

«Ορατά σήματα χρησιμοποιούμενα προς ειδοποίησιν αεροσκάφους ότι ίπταται ή πρόκειται να εισέλθη εις περιορισμένην απαγορευμένην ή επικίνδυνον περιοχήν.

Προς ειδοποίησιν αεροσκάφους ότι ίπταται ή πρόκειται να ιπταθή εντός απαγορευμένης, επικινδύνου ή περιορισμένης περιοχής εκτοξεύεται, τόσον κατά την ημέραν, όσον και κατά την νύκταν, σειρά κατευθυνόμενων φωτοβολίδων, προβαλλουσών κατά την έκρηξιν ερυθρόν και πράσινον φως ή αστέρα

N. 1815/1988 (Α΄) στο άρθρο 4⁸⁹ και στο AIP Greece (Aeronautical Information Publication), Εγχειρίδιο Αεροναυτικών Πληροφοριών της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, ΕΑΠ⁹⁰.

Σύμφωνα με το Παράρτημα 2 της Σύμβασης του Σικάγο⁹¹ πτήσεις αεροσκαφών πάνω από απαγορευμένες περιοχές μπορούν να πραγματοποιούνται μόνο κάτω από προϋποθέσεις ή με την άδεια του κράτους στο έδαφος του οποίου αυτές έχουν εγκαθιδρυθεί. Ειδικότερα στο Κεφάλαιο 3, 3.1.10 ορίζεται ότι «Τα αεροσκάφη δεν πρέπει να ίπτανται πάνω από απαγορευμένες περιοχές ή περιορισμένες περιοχές, οι συντεταγμένες των οποίων έχουν δημοσιευτεί σύμφωνα με το Παράρτημα 15 Περί Αεροναυτικών Πληροφοριών, εκτός αν η υπέρπτηση γίνεται με τους περιορισμούς ή την άδεια του κράτους πάνω από το έδαφος του οποίου οι περιοχές αυτές έχουν εγκαθιδρυθεί».

Το κράτος επίσης σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος β της Σύμβασης του Σικάγο⁹², έχει το δικαίωμα σε εξαιρετικές περιστάσεις, ή κατά την διάρκεια περιόδου ανάγκης ή για το συμφέρον της δημόσιας ασφάλειας, να περιορίζει ή να απαγορεύει προσωρινά και με άμεση εφαρμογή την πτήση πάνω από όλο ή μέρος του εδάφους του, με τον όρο όπως ο περιορισμός αυτός ή το μέτρο εφαρμόζεται χωρίς διακρίσεις εθνικότητας σε όλα τα αεροσκάφη όλων των κρατών. Για το συγκεκριμένο θέμα υπάρχει και γνωμοδότηση του Δ.Δ. της Χάγης στην Αποφασή του, Νικαράγουα κατά ΗΠΑ της 27/06/1986⁹³.

Σύμφωνα με το Κεφάλαιο 3 (3.3. Flight Plans)⁹⁴ του Παραρτήματος 2 της Σύμβασης του Σικάγο, είναι αρμοδιότητα του κράτους να απαιτεί από τα αεροσκάφη αλλοδαπής εθνικότητας όταν διέρχονται από τον εναέριο χώρο του, να καταθέτουν Σχέδια Πτήσης (Flight Plans), ώστε να μπορεί να τα υπάγει στον έλεγχο εναέριας

κατά διαστήματα δέκα δευτερολέπτων, του εν λόγω αεροσκάφους υποχρεούμενου να ενεργήσει δεόντως».

⁸⁸ Στο άρθρο 1 με τίτλο «Ορισμοί» στην παράγραφο ιδ ορίζεται ότι «Απαγορευμένη Περιοχή (PROHIBITED AREA): είναι ο εναέριος χώρος καθορισμένων διαστάσεων μέσα στα όρια της επικράτειας, μέσα στο οποίο ηπτήση των αεροσκαφών απαγορεύεται».

⁸⁹ Στο άρθρο 4 με τίτλο «Απαγορευμένες περιοχές» ορίζεται:

«Με την επιφύλαξη των διατάξεων διεθνών συμβάσεων και των ειδικών νόμων για την εθνική άμυνα και τη δημόσια ασφάλεια, ο Υπουργός μπορεί να προτείνει διάταγμα στο οποίο να ορίζεται με ποιες προϋποθέσεις περιορίζεται ή απαγορεύεται σε ελληνική ή ξένα αεροσκάφη η πτήση πάνω από ορισμένες περιοχές».

⁹⁰ Vol. 1, RAC 5-1, σημ. 2.1,2.2,2.3,2.4 CAA.

⁹¹ Με τίτλο «Rules of Air» και επίσης βλ. <http://busybee.dvv.org:8000/icaodocs/> (τελευταία επίσκεψη την 12/10/2013).

⁹² Στο άρθρο 9 με τίτλο «Απαγορευμένοι Ζώναι» και ειδικότερα στην παράγραφο 9 (β) ορίζεται:

«Εκαστον συμβαλλόμενον Κράτος επιφυλάσσει εις εαυτό επί πλέον το δικαίωμα όπως, εις εξαιρετικές περιστάσεις ή κατά την διάρκειαν περιόδου ανάγκης ή προς το συμφέρον της δημόσιας ασφάλειας, περιορίζει ή απαγορεύει προσωρινώς και με άμεσον εφαρμογήν την υπέρθεον ολοκλήρου ή μέρους του εδάφους αυτού πτήσιν υπό τον όρον όπως ο τοιούτος περιορισμός ή απαγόρευσις εφαρμόζεται άνευ διακρίσεως εθνικότητος εις τα αεροσκάφη απάντων των λοιπών Κρατών».

⁹³ Βλ. Δίπλα Χ., Το Διεθνές Δικαστήριο των Ηνωμένων Εθνών, Η θέση του στο Διεθνές Δικαιοδοτικό Στερέωμα και η Συμβολή του στο Σύγχρονο Δίκαιο της Θάλασσας, τόμος Α΄, Α. Σάκκουλας, Αθήνα – Κομοτηνή, 2003, σ.σ. 199-200. Το δικαστήριο αναγνώρισε ότι «πλην αντίθετης συμβατικής διευθέτησης, το κράτος μπορεί ακόμα και να απαγορεύσει την υπέρπτηση πάνω από το εδαφός του».

⁹⁴ Βλ. Annex 2, Chapter 3, 3.31.2 Note.

κυκλοφορίας των αρμοδίων εθνικών αρχών σύμφωνα με τα Παραρτήματα 2 και 11 της Σύμβασης του Σικάγου.

Σχέδια πτήσης οι αρμόδιες αρχές του FIR απαιτούν και εκ μέρους στρατιωτικών αεροσκαφών εντός του FIR ευθύνης τους. Σε ότι αφορά την Ελλάδα για το συγκεκριμένο θέμα σχετικό είναι το άρθρο 2 παράγραφος 2⁹⁵ και 6 παράγραφος 1⁹⁶ του Κ.Α.Δ., το άρθρο 10 παράγραφοι 1 και 2 του Β.Δ. 170/1969 (Α' 50)⁹⁷, το Β.Δ. 509/1963 (Α' 144), τα άρθρα 2 παράγραφος 2.1 και 8 παράγραφος 8.1⁹⁸, ο Α.Ν. 2597/1940 το άρθρο 1⁹⁹, το Π.Δ. 533/1981 (Α' 139)¹⁰⁰, το Π.Δ. 1/1985 (Α' 1)¹⁰¹, ο Κανονισμός της Ε.Ο.Κ. 2408/1992 (L 240/8)¹⁰², ο κανονισμός Υ.Π.Α. Δ1/Α/50112/3155¹⁰³. Παράλληλα προβλέπονται διοικητικές κυρώσεις στα άρθρα 152

⁹⁵ Στο άρθρο 2 με τίτλο «Όροι Κυκλοφορίας» και ειδικότερα στην παράγραφο 2 ορίζεται:

«2. Η κυκλοφορία των ελληνικών και ξένων αεροσκαφών στον ελληνικό χώρο επιτρέπεται σύμφωνα με τους όρους του Κώδικα αυτού και των σχετικών ειδικών νόμων ή διεθνών συμβάσεων ή ειδικών αδειών. Οι αρμοδιότητες του ελληνικού Κράτους για τη ρύθμιση της εναέριας κυκλοφορίας πάνω από περιοχές ειδικής, κατά το διεθνές δίκαιο, δικαιοδοσίες προσδιορίζονται με διάταγμα».

⁹⁶ Στο άρθρο 6 με τίτλο «Κρατική εποπτεία» και ειδικότερα στην παράγραφο 1 ορίζεται ότι:

«1. Το ελληνικό κράτος ασκεί δια του Υπουργού εποπτεία και έλεγχο της κυκλοφορίας μέσα στον ελληνικό εναέριο χώρο, κατά τους όρους που προβλέπει ο Κώδικας αυτός και οι κείμενες διατάξεις».

⁹⁷ Στο άρθρο 10 με τίτλο «Έλεγχος Εναερίου Κυκλοφορίας (Ε.Ε.Κ.)» στις παραγράφους 1 και 2 ορίζονται τα εξής: «1. Παν αεροσκάφος υποχρεούται, όπως ίπταται συμφώνως προς τας αδείας Ελέγχου Εναερίου Κυκλοφορίας.

2. Προ της εκτελέσεως πάσης ελεγχόμενης πτήσεως ή τμήματος αυτής, δέον όπως λαμβάνηται άδεια Ελέγχου Εναερίου Κυκλοφορίας, δια της υποβολής σχεδίου πτήσεως, εις την αρμόδιαν Υπηρεσίαν Ελέγχου Εναερίου Κυκλοφορίας».

⁹⁸ Στο άρθρο 2 με τίτλο «Πτήσεις εντός του ελληνικού αεροπορικού χώρου» και ειδικότερα στην παράγραφο 2.1 ορίζεται ότι:

«Η εντός του ελληνικού αεροπορικού χώρου πτήσις παντός αεροσκάφους ως τούτο ειδικότερον καθορίζεται δια της παραγράφου 1.1. του άρθρου 1 του παρόντος, επιτρέπεται μόνον εφ'όσον τούτο συμμορφούται προς τους εκάστοτε ειδικούς όρους τεχνικής εκμεταλλεύσεως ξένων πολιτικών αεροσκαφών τους εκδιδομένους παρά της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.) του Υπουργείου Συγκοινωνιών».

Στο άρθρο 8 με τίτλο «Εναέριος κυκλοφορία» και ειδικότερα στην παράγραφο 8.1 ορίζεται:

«8.1. Παν ξένον αεροσκάφος εντός του Ελληνικού αεροπορικού χώρου δέον, όπως συμμορφούται επακριβώς προς τας εκάστοτε εν ισχύι διατάξεις περί εναερίου κυκλοφορίας και τας εις τας αεροναυτικές εκδόσεις της Υ.Π.Α. διαλαμβανομένας ειδικάς διατάξεις και διαδικασίας».

⁹⁹ Βλ. ό.π., παραπομπή 38.

¹⁰⁰ Με θέμα «Περί Κανονισμού διευκολύνσεων αεροπορικών μεταφορών».

¹⁰¹ Με θέμα «Προσαρμογή προς τις διατάξεις της Οδηγίας 83/416/ΕΟΚ του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων σχετικά με τις διαπεριφερειακές αεροπορικές υπηρεσίες και τη μεταφορά επιβατών, ταχυδρομείου και εμπορευμάτων μεταξύ κρατών μελών».

¹⁰² Με θέμα «Για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών».

¹⁰³ Της 28/12/1992 με θέμα : «Εκτέλεσης ναυλωμένων πτήσεων από κοινοτικούς αερομεταφορείς».

και 153 του Κ.Α.Δ.¹⁰⁴ και ποινικές κυρώσεις στα άρθρα 161 και 164 επίσης του Κ.Α.Δ.¹⁰⁵.

Με την εφαρμογή της Δ.Σ.Δ.Θ. και ειδικότερα με το άρθρο 37¹⁰⁶ που αναφέρεται στα διεθνή στενά, οι αρμοδιότητες των κρατών σε σχέση με το δικαίωμα υπέρπτησης των αεροσκαφών έχουν μειωθεί σημαντικά. Τα αλλοδαπά κρατικά αεροσκάφη σύμφωνα με το νέο καθεστώς της transit διέλευσης, υποχρεώνονται απλά να κατέχουν σχέδιο πτήσης και όχι σε προηγούμενη παροχή διπλωματικής άδειας διέλευσης όπως με το καθεστώς αβλαβούς διέλευσης.

Σε περίπτωση που ένα αεροσκάφος παραβιάσει¹⁰⁷ τον εθνικό εναέριο χώρο όπως αποφασίστηκε ομόφωνα στην 25^η έκτακτη Σύνοδο της Γενικής Συνέλευσης του ICAO, υιοθετήθηκε το Πρωτόκολλο του Μόντρεαλ της 10/5/1984¹⁰⁸, με το οποίο προστέθηκε στη Σύμβαση του Σικάγο το άρθρο 3 δις στην παράγραφο α του οποίου ορίζεται ότι «Τα Συμβαλλόμενα Κράτη αναγνωρίζουν ότι κάθε Κράτος πρέπει να αποφεύγει να καταφεύγει στη χρήση εναντίον αεροσκαφών σε πτήση και σε περίπτωση αναχαίτισης δεν πρέπει να τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια του αεροσκάφους και οι ζωές των ανθρώπων που επιβαίνουν σε αυτό. Η διάταξη αυτή δεν πρέπει να ερμηνευθεί, ότι τροποποιεί κατά οποιαδήποτε τρόπο, τα δικαιώματα και υποχρεώσεις των Κρατών που εκτίθενται στο Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών».

Με την εν λόγω πρόβλεψη του διεθνούς δικαίου η οποία περιλαμβάνεται στο Χάρτη των Η.Ε. και δη στο άρθρο 2 παράγραφος 4 παράλληλα αναγνωρίζεται και ως

¹⁰⁴ Άρθρο 152 με τίτλο «Κράτηση του αεροσκάφους για παραβάσεις του κυβερνήτη» και 153 με τίτλο «Πρόστιμο».

¹⁰⁵ Άρθρο 161 με τίτλο «Παράνομη πτήση», 162 με τίτλο «Κυβερνήτης χωρίς άδεια», 163 με τίτλο «Παραβάσεις υπηρεσιακών καθηκόντων του κυβερνήτη» και 164 με τίτλο «Παράβαση κανονισμών εναέριας κυκλοφορίας».

¹⁰⁶ Άρθρο 37 με τίτλο «Πεδίο εφαρμογής του παρόντος τμήματος» στο οποίο ορίζεται ότι:

«Το παρόν τμήμα εφαρμόζεται στα στενά διεθνούς ναυσιπλοΐας μεταξύ ενός τμήματος ανοικτής θάλασσας ή αποκλειστικής οικονομικής ζώνης και ενός άλλου τμήματος ανοικτής θάλασσας ή αποκλειστικής οικονομικής ζώνης».

¹⁰⁷ Η παραβίαση εναερίου χώρου αφορά την άνευ άδειας πτήση αεροσκάφους άλλου κράτους σε ελληνικό εθνικό εναέριο χώρο.

Παράβαση των κανόνων εναέριας κυκλοφορίας λαμβάνει κατεξοχήν χώρα όταν αεροσκάφος εισέρχεται στο FIR Αθηνών χωρίς να έχει καταθέσει σχέδιο πτήσεως, ήτοι κατά παράβαση των κανόνων εναέριας κυκλοφορίας. Οι κανόνες εναέριας κυκλοφορίας έχουν θεσπισθεί από τις εντεταλμένες από τον ICAO ελληνικές αρχές εναέριας κυκλοφορίας εντός του FIR Αθηνών με βάση τις προβλέψεις και τις σχετικές συστάσεις του ICAO, καθώς και τη διεθνή πρακτική και αποσκοπούν στην εξασφάλιση ασφαλών συνθηκών πτήσεως σε όλον τον εναέριο χώρο του FIR Αθηνών. Βλ. *Γιόκαρης Α., Κυριακόπουλος Γ.*, ό.π., σ. 239 κ.ε..

Στατιστικά στοιχεία για παραβάσεις – παραβάσεις του ελληνικού εναερίου χώρου είναι διαθέσιμα στην ιστοσελίδα http://www.geetha.mil.gr/index.asp?a_id=2735 (τελευταία επίσκεψη την 14/10/2013).

Για τα σημαντικότερα περιστατικά παραβίασης σε διεθνές επίπεδο, βλ. *Κλάδη –Ευσταθοπούλου Μ.*, ό.π., σ. 70, παραπομπή 196.

¹⁰⁸ Η Ελλάδα το κύρωσε με το Ν. 1710/1987 (Α' 109), «Περί κυρώσεως του τροποποιητικού της Συμβάσεως Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας (άρθρο δις) Πρωτοκόλλου που υπογράφηκε στο Μέντραλ στις 10-5-1984».

ανθρωπιστική Αρχή¹⁰⁹. Η συγκεκριμένη ρύθμιση αφορά μόνο τα πολιτικά και όχι τα στρατιωτικά αεροσκάφη. Από τη θεωρία όμως γίνεται δεκτό, ότι η Αρχή της μη προσφυγής στη βία καλύπτει και τα στρατιωτικά αεροσκάφη, τα οποία είναι κατεξοχήν επιδεκτικά σε προσφυγή χρήσης όπλων κατά τη διαδικασία της αναγνώρισης/αναχαίτισης των πολιτικών αεροσκαφών¹¹⁰.

Σε περίπτωση πολέμου ή κατάστασης εθνικού συναγερμού σύμφωνα με το άρθρο 89 της Σύμβασης του Σικάγο¹¹¹, δεν επηρεάζεται από τις διατάξεις της Σύμβασης αυτής η ελευθερία δράσης οιασδήποτε εκ των ενδιαφερομένων συμβαλλόμενων κρατών, είτε εμπόλεμων είτε ουδέτερων.

Αυτό σημαίνει ότι ο εθνικός εναέριος χώρος των συμβαλλόμενων εμπόλεμων κρατών, όπως και ο διεθνής εναέριος χώρος εντός των ορίων των FIRs, μετατρέπεται σε ζώνη πολεμικών επιχειρήσεων με ευνόητες συνέπειες για τις πολιτικές χρήσεις του εναέριου χώρου.

Με το εν λόγω άρθρο, δίνεται η δυνατότητα στο ενδιαφερόμενο κράτος, εμπόλεμο ή ουδέτερο να αποδεσμευτεί από τις υποχρεώσεις που απορρέουν από αυτήν και τα παραρτηματά της, και να δράσει ελεύθερα σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο και το δίκαιο του πολέμου, επιβάλλοντας περιοριστικά μέτρα στη διεθνή αεροπλοΐα.

2. Στο διεθνή εναέριο χώρο

Σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, τα δικαιώματα και οι αρμοδιότητες του κράτους δεν περιορίζονται μόνο μέσα στα όρια του εθνικού του εναέριου χώρου, αλλά επεκτείνονται και έξω από αυτόν. Ήτοι αναφερόμαστε σε αρμοδιότητες του κράτους σε περιοχή διεθνούς εναέριου χώρου. Ο διεθνής εναέριος χώρος που έχει υπό την ευθύνη του ονομάζεται όπως ήδη έχει αναφερθεί Περιοχή Πληροφόρησης Πτήσεων (FIR), και στην οποία περιοχή ασκεί έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας¹¹².

Σε περιοχή εκτός ορίων εθνικού εναέριου χώρου ένα κράτος καταρχήν δεν έχει δικαιοδοσία. Όταν όμως το κράτος είναι παράκτιο και λαμβάνοντας υπόψη τη Σύμβαση του Σικάγο και τα Παραρτηματά της, του ανατίθεται ο έλεγχος της εναέριας κυκλοφορίας σε τμήμα διεθνούς εναέριου χώρου που είναι σε συνέχεια του εδάφους του. Σε αυτή μόνο ειδικά την περίπτωση και έχοντας σαν βάση λειτουργικά κριτήρια, ένα κράτος μπορεί να ασκήσει νόμιμα αρμοδιότητες σε περιοχή διεθνούς εναέριου χώρου.

Έχουν όμως υπάρξει και περιπτώσεις κρατών που επιχείρησαν να ασκήσουν διεθνή δικαιοδοσία έξω από τα όρια της αιγιαλίτιδας τους ζώνης, ήτοι εκτός των διεθνών συνόρων. Τέτοιες μονομερείς κρατικές πράξεις που αντίκειται στο διεθνές δίκαιο είναι η ανακήρυξη απαγορευμένων ζωνών ή εναέριων αμυντικών ζωνών

¹⁰⁹ Βλ. υποθέσεις Garcia and Garza 1926, The I'm Alone, 1933, Στενό της Κέρκυρας 1933, The Red Crusader case, 1962, M/V Saiga, No1, No2, 1997, 1999. Βλ. Κλάδη – Ευσταθοπούλου Μ., ό.π., σ. 72, παραπομπές 200-204.

¹¹⁰ Βλ. Γιόκαρης Α., Διεθνές Δίκαιο....., ό.π., σ. 110.

¹¹¹ Το άρθρο 89 με τίτλο «Πόλεμος και κατάσταση εθνικού συναγερμού» ορίζει :

«Εν περιπτώσει πολέμου αι διατάξεις της παρούσης Συμβάσεως δεν θα επηρεάζουν την ελευθερία δράσεως οιασδήποτε εκ των ενδιαφερομένων συμβαλλόμενων Κρατών, είτε εμπόλεμων είτε ουδέτερων. Η ίδια αυτή αρχή θα εφαρμόζεται και εις περίπτωσιν καθ' ην συμβαλλόμενον τι Κράτος ήθελε κηρύξει κατάστασιν εθνικού συναγερμού και ανακοινώσει το γεγονός εις το Συμβούλιον».

¹¹² Βλ. κατωτέρω ενότητα «Έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας», σ.σ. 75-101.

αναγνώρισης (Air Defense Identification Zones, ADIZ)¹¹³. Πρόκειται για αρμοδιότητα η οποία ασκείται εκτός του εθνικού εναέριου χώρου παράνομα.

Ιδιαίτερα η ανακήρυξη τέτοιων ζωνών πραγματοποιήθηκε από ορισμένα κράτη την περίοδο του Ψυχρού Πολέμου. Τα κράτη αυτά όπως οι Η.Π.Α., ο Καναδάς, το Η.Β., η πρώην Ε.Σ.Σ.Δ., επικαλούμενα λόγους νόμιμης άμυνας και προστασίας από αιφνιδιαστικές προσβολές αλλά και για στρατιωτικούς λόγους, καθιέρωσαν τέτοιες ζώνες.

Οι ζώνες αυτές είναι αντίθετες στο διεθνές δίκαιο, καθώς δεν μπορούν να δικαιολογηθούν με το δικαίωμα της νόμιμης άμυνας, διότι αυτό σύμφωνα με το άρθρο 51 του Χάρτη των Η.Ε. ασκείται κάτω από συγκεκριμένες προϋποθέσεις, ενώ παράλληλα οδηγούν σε επέκταση δικαιοδοσιών σε διεθνή χώρο όπου υπάρχει ελευθερία υπέρπτησης και απαγορεύεται η άσκηση κρατικής δικαιοδοσίας εκτός και αν πρόκειται για περιοχή FIR.

Μονομερής πράξη αντίθετη στο διεθνές δίκαιο, αποτελεί και η περίπτωση μονομερούς επέκτασης της εθνικής δικαιοδοσίας σε θέματα ελέγχου κυκλοφορίας εκτός των διεθνών συνόρων. Παράδειγμα τέτοιας μονομερούς επέκτασης διεθνούς δικαιοδοσίας σε θέματα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας σε τμήματα διεθνούς εναέριου χώρου αλλά και εθνικού εναέριου χώρου τρίτου κράτους, αποτελεί η έκδοση NOTAM¹¹⁴ το 1974 από την Τουρκία, διχοτομώντας τον εναέριο χώρο του Αιγαίου, θέτοντας τμήμα του FIR Αθηνών υπό τον έλεγχό της.

Σε τμήματα του διεθνούς εναέριου χώρου μπορούν να διεξάγονται στρατιωτικές αεροπορικές ασκήσεις αλλά εντός μίας περιοχής πτήσεων ενός άλλου κράτους, καθώς η αρχή χρήσης του διεθνούς εναέριου χώρου έχει κατοχυρωθεί από απόφασεις της Γ.Σ. του ICAO. Απαραίτητη προϋπόθεση είναι η εξασφάλιση της ασφάλειας της πολιτικής αεροπλοΐας.

Σχετικά για το προαναφερόμενο θέμα είναι οι ρυθμίσεις του Παραρτήματος 11 της Σύμβασης του Σικάγο, που καθορίζει τον συντονισμό μεταξύ της Πολιτικής Αρχής που είναι υπεύθυνη για τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας, και της Στρατιωτικής Αρχής που είναι υπεύθυνη για την άσκηση (Annex 11, Chapter 2, 2.16 και 2.17).

Σύμφωνα με πρόβλεψη στο συγκεκριμένο Παράρτημα, η υποχρέωση για την αποκατάσταση του πολιτικού-στρατιωτικού συντονισμού είναι ευθύνη των Αρχών του Κράτους που πρόκειται να διεξάγει την άσκηση εντός περιοχής FIR υπό την

¹¹³ Βλ. *Cuarda E.*, Air Defense Identification Zones: Creeping Jurisdiction in the airspace: Virginia J. of I.L., 1978, σ.σ. 485-490. Σε ότι αφορά την Ελλάδα ο εθνικός εναέριος χώρος των 10 ν.μ. δεν υπάγεται σε αυτή την κατηγορία και το δικαίωμα της για διαφοροποιημένη οριοθέτηση εθνικού εναέριου χώρου σε σχέση με τα θαλάσσια σύνορα αναλύεται εκτενώς στο Κεφάλαιο Δεύτερο του Πρώτου Μέρους στην Ενότητα Α4.

¹¹⁴ Με τη λέξη NOTAM (Notices to Airmen) [Αγγελία προς Ναυτιλλομένους], ένα Κέντρο Ελέγχου επικοινωνεί για θέματα ελέγχου και συντονισμού με τους χρήστες του FIR. Στους ορισμούς του Κεφαλαίου 2 του Παραρτήματος 15 ορίζεται ότι «NOTAM είναι μία αναγγελία που περιλαμβάνει πληροφόρηση – ενημέρωση που αφορά στην καθιέρωση, τις προϋποθέσεις ή τις αλλαγές ως προς οποιεδήποτε αεροναυτικές διευκολύνσεις, υπηρεσίες, διαδικασίες ή κινδύνους, η έγκαιρη γνώση των οποίων είναι βασική για το προσωπικό που ασχολείται με πτητικές επιχειρήσεις γενικότερα» (Annex 15, Chapter 2, Definitions).

Με τη NOTAM ειδοποιούνται οι εμπλεκόμενοι όταν για κάποιο λόγο έχουν αλλάξει οι γνωστοί κανόνες εναέριας κυκλοφορίας, π.χ. περιοχές όπου εκτελούνται στρατιωτικές ασκήσεις. Για διεθνή εναέριο χώρο τη NOTAM εκδίδει το κράτος που έχει την ευθύνη της περιοχής και όχι αυτό που πραγματοποιεί ασκήσεις.

δικαιοδοσία γειτονικού κράτους. Σε κάθε περίπτωση πρέπει να τηρούνται κάποιες προϋποθέσεις όπως η έκδοση NOTAM από την αρμόδια Πολιτική Αρχή σύμφωνα με το Παράρτημα 15 της Σύμβασης του Σικάγο (Περί Αεροναυτικών Πληροφοριών).

Το νομικό καθεστώς μίας περιοχής είναι εκείνο που προσδιορίζει το νομικό καθεστώς του ατμοσφαιρικού χώρου πάνω από αυτήν. Το δικαίωμα αεροπλοΐας στο διεθνή εναέριο χώρο είναι καθολικό με την τήρηση των διεθνών κανονισμών του ICAO. Η ελευθερία πτήσεων στον διεθνή εναέριο χώρο συνάγεται έμμεσα από το άρθρο 12¹¹⁵ της Σύμβασης του Σικάγο, που καθορίζει την υποχρέωση εφαρμογής κανόνων εναέριας κυκλοφορίας στην ανοικτή θάλασσα, ενώ αντίθετα στο δίκαιο της θάλασσας και δη με το άρθρο 87¹¹⁶, καθιερώνεται ρητά η αρχή της αεροπλοΐας για όλα ανεξαιρέτως τα κράτη.

α. Ο διεθνής εναέριος χώρος στην ανοικτή θάλασσα

Κύριο χαρακτηριστικό στις ανοιχτές θάλασσες¹¹⁷ (τμήματα της θάλασσας που δεν περιλαμβάνονται στην αποκλειστική οικονομική ζώνη, στην αιγιαλίτιδα ζώνη, στα εσωτερικά ύδατα Κράτους ή στα αρχιπελαγικά ύδατα αρχιπελαγικού Κράτους), είναι η απουσία κρατικής κυριαρχίας και η κυριαρχία της Αρχής της ελευθερίας των θαλασσών. Η ανοιχτή θάλασσα είναι ελεύθερη για όλα τα κράτη¹¹⁸, είτε παράκτια

¹¹⁵ Στο άρθρο 12 με τίτλο «Κανονισμοί του αέρος», ορίζονται τα εξής:

«Έκαστον συμβαλλόμενον Κράτος αναλαμβάνει να υιοθετήσει μέτρα εξασφαλίζοντα όπως παν αεροσκάφος ιπτάμενον υπέρθεν ή χειρίζον εντός του εδάφους του ως και παν αεροσκάφος φέρον το σήμα της εθνικότητός του, οπουδήποτε και αν ευρίσκεται τούτο, συμμορφούται προς τους εν ισχύι νόμους και Κανονισμούς του Κράτους τούτου περί πτήσεως και χειρισμού αεροσκαφών. Έκαστον συμβαλλόμενον Κράτος δέχεται να διατηρήσει τους σχετικούς ιδίους αυτού κανονισμούς ομοιόμορφους κατά το μέγιστον δυνατόν προς τους καταρτιζόμενους από καιρού εις καιρόν εις εφαρμογήν της παρούσης Συμβάσεως τοιούτους.

Εις τας ανοικτάς θαλάσσας ισχύοντες νόμοι θα ώσιν οι εις εφαρμογήν της παρούσης συμβάσεως καταρτιζόμενοι Έκαστον συμβαλλόμενον Κράτος αναλαμβάνει να εξασφαλίση την δίωξιν παντός προσώπου παραβιάζοντας τους ισχύοντας κανονισμούς.

¹¹⁶ Βλ. *Ασωνίτης Γ.*, ό.π., σ.σ. 125-126. Στο άρθρο 87 με τίτλο «Ελευθερία της ανοικτής θάλασσας» ορίζονται τα εξής:

«1. Η ανοικτή θάλασσα είναι ελεύθερη για όλα τα κράτη, παράκτια ή άνευ ακτών. Η ελευθερία της ανοικτής θάλασσας ασκείται σύμφωνα με τους όρους που αναφέρονται στην παρούσα σύμβαση, καθώς επίσης και στους λοιπούς κανόνες του διεθνούς δικαίου. Η ελευθερία αυτή περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, τόσο για τα παράκτια όσο και για τα άνευ ακτών κράτη:

α) την ελευθερία ναυσιπλοΐας,

β) την ελευθερία υπέρπτησης,

γ) την ελευθερία τοποθέτησης υποβρυχίων καλωδίων και σωληναγωγών τηρουμένων των διατάξεων του μέρους VI,

δ) την ελευθερία κατασκευής τεχνητών νήσων και άλλων εγκαταστάσεων που επιτρέπονται κατά το διεθνές δίκαιο, τηρουμένων των διατάξεων του μέρους VI,

ε) την ελευθερία αλιείας, τηρουμένων των όρων που αναφέρονται στο τμήμα 2,

στ) την ελευθερία επιστημονικής έρευνας, τηρουμένων των διατάξεων των μερών VI και XIII».

¹¹⁷ *Τσάλτας Γρ.*, *Κλάδη –Ευσταθοπούλου Μ.*, ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ “ΖΩΝΕΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑΣ”, ό.π., σ.σ. 58-69.

¹¹⁸ Βλ. παραπομπή 116. Ειδικότερα στη Δ.Σ.Δ.Θ. στο Τμήμα 2, Με τίτλο «ΔΙΕΛΕΥΣΗ ΕΝ ΠΟΡΕΙΑ» εκτός του άρθρου 37 περιλαμβάνονται και τα εξής άρθρα: 38 «Δικαίωμα διέλευσης εν πορεία», 39 «Υποχρεώσεις πλοίων και αεροσκαφών κατά τη διέλευση εν πορεία», 40 «Έρευνα και υδρογραφικές

είναι αυτά είτε περικλειστα, και κανένα τμήμα της με κανέναν τρόπο δεν μπορεί να υπαχθεί σε κρατική εξουσία ή κατοχή.

Κατά συνέπεια το νομικό καθεστώς στον ατμοσφαιρικό χώρο πάνω από αυτήν, προσδιορίζεται από το νομικό καθεστώς της ανοιχτής θάλασσας¹¹⁹. Ειδικότερα στο χώρο αυτό εφαρμόζεται η Αρχή της ελευθερίας της υπέρπτησης κάτι το οποίο μνημονεύεται και στο άρθρο 87 της Δ.Σ.Δ.Θ.. Η ελευθερία όμως αυτή είναι σχετική και όχι απόλυτη, για τον λόγο ότι σε κάθε περίπτωση όπως συμβαίνει και με την ελευθερία της ναυσιπλοΐας στα διεθνή ύδατα, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα συμφέροντα των υπολοίπων κρατών¹²⁰.

Το δικαίωμα όμως άσκησης της ελευθερίας της υπέρπτησης υπόκεινται στη ρυθμιστική παρέμβαση ενός διεθνούς οργανισμού. Όπως προβλέπεται και στο άρθρο 12 της Σύμβασης του Σικάγο¹²¹ η αεροπλοΐα πάνω από την ανοικτή θάλασσα υπόκειται σε διεθνείς κανονισμούς.

Σε κάθε περίπτωση η ελεύθερη διέλευση των αεροσκαφών πραγματοποιείται εφόσον τηρούνται οι κανόνες διεθνούς εναέριας κυκλοφορίας οι οποίοι εκδίδονται από τον ICAO, και πάντα σύμφωνα με τις διαδικασίες της Σύμβασης του Σικάγο.

Η ελευθερία της υπέρπτησης επεκτείνεται επίσης και πάνω από τον εναέριο χώρο από εδάφη που δεν ανήκουν σε κανέναν. Το άρθρο VII, παράγραφος 4 της Σύμβασης για την Ανταρκτική που καταρτίστηκε την 1/12/1959 στην Ουάσιγκτον¹²², επιτρέπει στα αεροσκάφη των συμβαλλόμενων μερών να προβαίνουν, οποτεδήποτε σε εναέρια παρατηρήσεις, σε οποιαδήποτε ή σε όλες τις περιοχές της Ανταρκτικής.

β.Ο διεθνής εναέριος χώρος της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης

Η Α.Ο.Ζ¹²³, που καθιερώθηκε από τη Δ.Σ.Δ.Θ.¹²⁴ αποτελεί μία αυτόνομη ζώνη το νομικό καθεστώς της οποίας διαφέρει και από το καθεστώς κυριαρχίας στην αιγιαλίτιδα ζώνη όσο και από το καθεστώς της ελευθερίας στην ανοιχτή θάλασσα¹²⁵.

Στο άρθρο 58 παράγραφος 1 της Δ.Σ.Δ.Θ.¹²⁶ ορίζεται ότι τα κράτη απολαμβάνουν ορισμένες ελευθερίες της ανοικτής θάλασσας, στις οποίες

ανιχνεύσεις», 41 «Θαλάσσιες οδοί και σχέδια διαχωρισμού της κυκλοφορίας στα στενά διεθνούς ναυσιπλοΐας», 42 «Νόμοι και κανονισμοί των παρακτίων στα στενά Κρατών σχετικοί με την διέλευση εν πορεία», 43 «Εγκαταστάσεις ασφαλείας, βοηθήματα ναυσιπλοΐας και λοιπός εξοπλισμός και πρόληψη, μείωση και έλεγχος ρύπανσης», 44 «Υποχρεώσεις των παρακτίων στα στενά Κρατών». Βλ. *Ασωνίτης Γ.*, ό.π., σ.σ. 85-90.

¹¹⁹ Βλ. *Carroz J.*, International legislation ion air navigation over the high seas, 26 JALC, 1959, σ.σ. 160-165.

¹²⁰ Βλ. *Churchill R.R.M*, Law, A.V., The law of the sea, 2nd ed., revised and enlarged, University Press, Manchester, 1988, σ.σ. 166-167.

¹²¹ Βλ. ό.π. παραπομπή 115.

¹²² Η εν λόγω Σύμβαση κυρώθηκε από την Ελλάδα με το Ν. 1629/1986 (Α' 99), «Κύρωση Συνθήκης για την Ανταρκτική».

¹²³ *Τσάλλας Γρ.*, *Κλάδη –Ευσταθοπούλου Μ.*, ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ “ΖΩΝΕΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑΣ”, ό.π., σ.σ. 50-57.

¹²⁴ Οι σχετικές διατάξεις στη Δ.Σ.Δ.Θ. περιλαμβάνονται στα άρθρα της 55-75. Βλ. *Ασωνίτης Γ.*, ό.π., σ.σ. 98-117.

¹²⁵ Βλ. *Charney J.I.*, The Exclusive Economic Zone and Public International Law, 15 ODIL, 1985, σ.σ. 233-288, *Churchill, R.R.* LAW, A.V., ό.π., σ.σ. 133-152, *Attard D.J.*, The Exclusive Economic Zone in International Law, Oxford University Press, Oxford, 1987.

περιλαμβάνεται και το δικαίωμα της υπέρπτησης, όπως ρητά προκύπτει ρητά από τη Σύμβαση. Στην παράγραφο όμως 2 του ιδίου άρθρου ορίζεται ότι κατά την άσκηση ελευθερίας της υπέρπτησης στην περιοχή Α.Ο.Ζ.¹²⁷ θα εφαρμόζονται και άλλοι προσήκοντες κανόνες του διεθνούς δικαίου, από τη στιγμή που δεν έρχονται σε αντίθεση με τις διατάξεις της Δ.Σ.Δ.Θ. για την εν λόγω περιοχή¹²⁸.

Στον ατμοσφαιρικό της χώρο ισχύουν οι κανόνες της ανοιχτής θάλασσας, ήτοι έχει εφαρμογή η ελευθερία της υπέρπτησης με βάση ότι ισχύει στο διεθνή εναέριο χώρο. Στην έννοια των προσήκοντων κανόνων, περιλαμβάνονται και οι διεθνείς αεροναυτικοί κανονισμοί των Παραρτημάτων της Σύμβασης του Σικάγο για την κίνηση των αεροσκαφών πάνω από την ανοιχτή θάλασσα¹²⁹.

γ. Ο διεθνής εναέριος χώρος της συνορεύουσας ζώνης

Στη Δ.Σ.Δ.Θ. στο άρθρο 86¹³⁰ ορίζεται ότι οι ρυθμίσεις της Συμβάσεως για την ανοιχτή θάλασσα, εφαρμόζονται στα τμήματα της θάλασσας που δεν περιλαμβάνονται ούτε στην Α.Ο.Ζ., ούτε στην αιγιαλίτιδα ζώνη, ούτε στα εσωτερικά ύδατα. Κατά συνέπεια εφαρμόζονται στη συνορεύουσα ζώνη¹³¹. Επιπρόσθετα στο άρθρο 33¹³² καθορίζονται τα δικαιώματα που μπορεί να ασκήσει το παράκτιο κράτος

¹²⁶ Στο άρθρο 58 με τίτλο «Δικαιώματα και υποχρεώσεις των άλλων Κρατών στην αποκλειστική οικονομική ζώνη» στην παράγραφο 1 ορίζονται τα εξής:

«1. Στην αποκλειστική οικονομική ζώνη, όλα τα Κράτη, παράκτια ή περικόλιστα, απολαύουν, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που προβλέπονται από τις σχετικές διατάξεις της παρούσας Σύμβασης, των ελευθεριών της ναυσιπλοΐας και υπέρπτησης, και της ελευθερίας τοποθέτησης υποβρυχίων καλωδίων και σωληναγωγών όπως προβλέπει το άρθρο 87, καθώς επίσης και της ελευθερίας χρήσης της θάλασσας για άλλους διεθνώς νόμιμους σκοπούς που συνδέονται με την άσκηση των ελευθεριών αυτών και είναι σύμφωνοι με τις λοιπές διατάξεις της παρούσας Σύμβασης, ειδικότερα στα πλαίσια της εκμετάλλευσης πλοίων, αεροσκαφών και υποβρυχίων σωληναγωγών και καλωδίων». Βλ. *Ασωνίτης Γ.*, ό.π., σ. 99.

¹²⁷ Βλ. *Στρατή Α.*, Η αποκλειστική οικονομική ζώνη, στο *Δίπλα Χ., Ροζάκης Χ.*, (Επιμ.), Το δικαίο της θάλασσας και η εφαρμογή του στην Ελλάδα, Ι. Σίδερης, 2004, Αθήνα, σ.σ. 145-208.

¹²⁸ Στην παράγραφο 2 του άρθρου 58 ορίζεται:

«Τα άρθρα 88 μέχρι και 115 καθώς και οι λοιποί σχετικοί κανόνες του διεθνούς δικαίου, εφαρμόζονται στην αποκλειστική οικονομική ζώνη εφόσον δεν αντίκειται στις διατάξεις του παρόντος μέρους», βλ. *Ασωνίτης Γ.*, ό.π., σ. 100.

¹²⁹ Βλ. *Γλόκαρης Α.*, Διεθνές Δίκαιο....., ό.π., σ. 47.

¹³⁰ Στο εν λόγω άρθρο με τίτλο «Πεδίο εφαρμογής των διατάξεων του παρόντος μέρους» ορίζονται τα εξής:

«Οι διατάξεις του παρόντος μέρους εφαρμόζονται σε όλα τα τμήματα της θάλασσας που δεν περιλαμβάνονται στην αποκλειστική οικονομική ζώνη, στην αιγιαλίτιδα ζώνη, στα εσωτερικά ύδατα Κράτους ή στα αρχιπελαγικά ύδατα αρχιπελαγικού Κράτους. Το παρόν άρθρο δεν περιορίζει κατ' ουδένα τρόπο τις ελευθερίες που απολαύουν όλα τα Κράτη στην αποκλειστική οικονομική ζώνη, δυνάμει του άρθρου 58», βλ. *Ασωνίτης Γ.*, ό.π., σ. 125.

¹³¹ *Τσάλτας Γρ.*, *Κλάδη –Ευσταθοπούλου Μ.*, ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ “ΖΩΝΕΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑΣ”, ό.π., σ.σ. 27-30.

¹³² Στο εν λόγω άρθρο με τίτλο «Συνορεύουσα ζώνη» ορίζονται τα εξής:

«1. Σε μια ζώνη που συνορεύει με την αιγιαλίτιδα ζώνη του και ονομάζεται συνορεύουσα ζώνη, το παράκτιο Κράτος μπορεί να ασκεί τον έλεγχο που είναι απαραίτητος για:

α) την πρόληψη παρανβιάσεων των τελωνειακών, φορολογικών, υγειονομικών ή μεταναστευτικών νόμων και κανονισμών επί του εδάφους του ή στην αιγιαλίτιδα ζώνη του,

στη συνορεύουσα ζώνη. Από τα ανωτέρω συνάγεται ότι η προαναφερόμενη ζώνη αποτελεί τμήμα της ανοικτής θάλασσας και επομένως ο υπερκείμενος εναέριος χώρος είναι διεθνής¹³³.

δ. Ο διεθνής εναέριος χώρος πάνω από τα υπερκείμενα ύδατα της υφαλοκρηπίδας

Η υφαλοκρηπίδα¹³⁴ αφορά αποκλειστικά και μόνο στο βυθό και το υπέδαφος του βυθού των υποθαλάσσιων περιοχών, που βρίσκονται πέρα από το εξωτερικό όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης του κράτους και ως κάποιο σημείο του βυθού, ανάλογα με το κριτήριο που προβλέπεται από το συμβατικό δίκαιο και δη το άρθρο 76 της Δ.Σ.Δ.Θ.¹³⁵.

Σύμφωνα με το άρθρο 77 της Δ.Σ.Δ.Θ.¹³⁶ μόνο λειτουργικού χαρακτήρα, περιορισμένα, αποκλειστικά και άλλα συναφή δικαιώματα του κράτους αναγνωρίζονται στη ζώνη αυτή. Στο άρθρο 78 επίσης της Δ.Σ.Δ.Θ.¹³⁷ ορίζεται στην παράγραφο 1 ότι «1. Τα δικαιώματα του παρακτίου Κράτους στην υφαλοκρηπίδα του δεν θίγουν το νομικό καθεστώς των υπερκείμενων υδάτων ή του εναέριου χώρου επάνω από τα ύδατα αυτά»¹³⁸.

Τα ύδατα πάνω από την υφαλοκρηπίδα αποτελούν ανοιχτή θάλασσα και ο εναέριος χώρος πάνω από τα ύδατα είναι διεθνής. Το τμήμα του ατμοσφαιρικού χώρου πάνω από την υφαλοκρηπίδα, αποτελεί τμήμα του εναέριου χώρου της ανοιχτής θάλασσας, και στο τμήμα αυτό ισχύει η αρχή της ελευθερίας υπέρπτησης με τους ίδιους όρους που αυτή ασκείται στην ανοιχτή θάλασσα.

Σε περίπτωση που το κράτος έχει καθιερώσει Α.Ο.Ζ. και τα ύδατα πάνω από την υφαλοκρηπίδα ανήκουν σε Α.Ο.Ζ., δεν υπάρχει διαφοροποίηση του καθεστώτος στις δύο ζώνες που ενδεχομένως να συμπίπτουν σε ολόκληρη την έκταση του εύρους τους. Αυτό γιατί ο εναέριος χώρος των δύο αυτών ζωνών, διέπεται από την ελευθερία της υπέρπτησης για όλα ανεξαιρέτως τα κράτη με τους περιορισμούς και δεσμεύσεις που ισχύουν γι αυτήν.

β) την καταστολή παραβιάσεων των παραπάνω νόμων και κανονισμών, που διαπράχθηκαν επί του εδάφους του ή στην αιγιαλίτιδα ζώνη του.

2. Η συνορεύουσα ζώνη δεν μπορεί να εκτείνεται πέραν των 24 ναυτικών μιλίων από τις γραμμές βάσης από τις οποίες μετρείται το πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης». Βλ. *Ασωνίτης Γ.*, ό.π., σ. 83.

¹³³ Για το συγκεκριμένο θεσμό βλ. *Calkins N.*, The contiguous air space zone in international law, JALC, σ. 223, *Τσάλλας Γ.*, *Κλάδη - Ευσταθοπούλου Μ.*, ό.π., σ.σ. 254-268, *Λιάκουρας Π.*, Η συνορεύουσα ζώνη στη Σύμβαση του 1982 για το δίκαιο της θάλασσας και η εφαρμογή της στις Ελληνικές θάλασσες, ό.π. στο *Δίπλα Χ.*, *Ροζάκης Χ.*, (Επιμ.), Το δίκαιο της....., σ.σ. 109-144.

¹³⁴ Βλ. *Ροζάκης Χ.*, Η ελληνική ηπειρωτική υφαλοκρηπίδα: Διεθνείς και εσωτερικές νομικές παράμετροι, σ.σ. 209-234, ό.π. στο *Δίπλα Χ.*, *Ροζάκης Χ.*, (Επιμ.), Το δίκαιο της..... σ.σ. 209-234.

¹³⁵ Με τίτλο «Ορισμός της υφαλοκρηπίδας». Βλ. *Ασωνίτης Γ.*, ό.π., σ.σ. 117-120.

¹³⁶ Με τίτλο «Δικαιώματα του παρακτίου κράτους στην υφαλοκρηπίδα». Βλ. *Ασωνίτης Γ.*, ό.π., σ. 120.

¹³⁷ Με τίτλο «Νομικό καθεστώς των υπερκείμενων υδάτων και του υπερκείμενου εναέριου χώρου και δικαιώματα και ελευθερίες των άλλων Κρατών». Βλ. *Ασωνίτης Γ.*, ό.π., σ. 121.

¹³⁸ Βλ. επίσης *Γιόκαρης Α.*, Διεθνές Δίκαιο.....ό.π., σ.σ. 47 και 49, παραπομπές 34 γ και 37.

ε. Η ελεύθερη υπέρπτηση των στενών διεθνούς ναυσιπλοΐας

Στη Δ.Σ.Δ..Θ και ειδικότερα στο άρθρο 38, καθιερώθηκε για πρώτη φορά το δικαίωμα της ελεύθερης διέλευσης εν πορεία όλων των πλοίων και αεροσκαφών πάνω από τα στενά διεθνούς ναυσιπλοΐας¹³⁹. Ειδική πρόβλεψη για την ελευθερία της αεροπλοΐας υπήρχε στη Συνθήκη της Λωζάννης του 1923 για το καθεστώς των Στενών¹⁴⁰, αλλά η Σύμβαση αυτή καθιέρωσε ειδικό συμβατικό καθεστώς που δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι αποτελεί έστω και ένδειξη για την αναγνώριση γενικότερου εθιμικού κανόνα σχετικού με το δικαίωμα υπέρπτησης πάνω από στενά διεθνούς ναυσιπλοΐας.

Το ίδιο ισχύει και για την πρόβλεψη που υπάρχει στη Συνθήκη του Μοντρέ (Montreux) του 1936¹⁴¹ για το νομικό καθεστώς των Στενών (άρθρο 23)¹⁴², η οποία αντικατέστησε τη Συνθήκη της Λωζάννης¹⁴³.

¹³⁹ Στο άρθρο 38 με τίτλο «Δικαίωμα διέλευσης εν πορεία», ορίζονται τα εξής:

«1. Στα στενά που αναφέρονται στο άρθρο 37, όλα τα πλοία και τα αεροσκάφη απολαύουν του δικαιώματος της ελεύθερης διέλευσης χωρίς να παρεμποδίζονται. Το δικαίωμα όμως αυτό δεν εφαρμόζεται σε στενά που σχηματίζονται από το ηπειρωτικό έδαφος ενός Κράτους και ένα νησί που ανήκει στο εν λόγω Κράτος, εφόσον υπάρχει ανοικτά του νησιού μια οδός ανοικτής θάλασσας ή μια οδός που διέρχεται από μια αποκλειστική οικονομική ζώνη, ανάλογης καταλληλότητας από πλευράς ναυσιπλοΐας και υδρογραφικών συνθηκών.

2. “Διέλευση εν πορεία” είναι η άσκηση, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος τμήματος, της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας και της υπέρπτησης με μόνο σκοπό τη συνεχή και ταχεία διέλευση από το στενό που συνδέει ένα τμήμα της ανοικτής θάλασσας ή μιας αποκλειστικής οικονομικής ζώνης. Η απαίτηση όμως για συνεχή και ταχεία διέλευση δεν απαγορεύει τη διέλευση από το στενό με σκοπό την είσοδο, την αναχώρηση ή την επιστροφή στο έδαφος ενός παρακτίου Κράτους, με την επιφύλαξη των όρων εισόδου στο έδαφος του Κράτους αυτού.

3. Οποιαδήποτε δραστηριότητα δεν αφορά στην άσκηση του δικαιώματος διέλευσης εν πορεία από τα στενά, υπόκειται στις λοιπές εφαρμοστέες διατάξεις της παρούσας Σύμβασης». Βλ. *Ασωνίτης Γ.*, ό.π., σ.σ. 85-86.

Στο άρθρο 37 με τίτλο «Πεδίο εφαρμογής του παρόντος τμήματος» ορίζεται ότι «Το παρόν τμήμα εφαρμόζεται στα στενά διεθνούς ναυσιπλοΐας μεταξύ ενός τμήματος ανοικτής θάλασσας ή αποκλειστικής οικονομικής ζώνης και ενός άλλου τμήματος ανοικτής θάλασσας ή αποκλειστικής οικονομικής ζώνης». Βλ. *Ασωνίτης Γ.*, ό.π., σ. 85.

Επίσης για το ίδιο θέμα βλ. *P. de Vries Lentsch*, *The right of overflight over straits States and Archipelagic States*, NYBIL 1983, σ. 165 κ.ε., και *Τσάλτας Γρ., Κλάδη –Ευσταθοπούλου Μ.*, ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ “ΖΩΝΕΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑΣ”, ό.π., σ.σ. 40-49.

¹⁴⁰ Βλ. Ν.Δ. «Περί κυρώσεως της εν Λωζάνη συννομολογηθείσης Συνθήκης περί Ειρήνης», 25-08-1923 (Α’ 238) και ειδικότερα τα άρθρα 1, 2 και το Παράρτημα.

¹⁴¹ Βλ. Α.Ν. υπ. Αριθ. 2. 1936 «Περί κυρώσεως της από 20 Ιουλίου 1936 εν Μοντρέ υπογραφείσης Συμβάσεως της αφορώσης εις το καθεστώς των Στενών», (Α’ 333).

¹⁴² Στο άρθρο 23 με τίτλο «Αεροσκάφη» της Συμβάσης του Μοντρέ ορίζεται:

«Επί τω σκοπώ να εξασφαλίση την διέλευσιν των πολιτικών αεροσκαφών μεταξύ της Μεσογείου και του Ευξείνου Πόντου η Τουρκική Κυβέρνησις θα καθορίση εκτός των απαγορευμένων ζωνών των Στενών, τας εναερίους οδούς τας προοριζόμενας δια την διέλευσιν ταύτην τα πολιτικά αεροσκάφη δύνανται να χρησιμοποιώσι τας οδούς ταύτας κατόπιν προειδοποιήσεως τριών ημερών προς την Τουρκικήν Κυβέρνησιν δια τας εκτάκτους πτήσεις, και δια τας πτήσεις τακτικών συγκοινωνιών κατόπιν γενικής προειδοποιήσεως περιεχούσης τας ημερομηνίας διελεύσεως.

Αφ’ ετέρου, παρά την επανοχύρωση των Στενών, η Τουρκική Κυβέρνησις θα παρέχη τας αναγκαίας ευκολίας δια την διέλευσιν εν πάση ασφαλεία των πολιτικών αεροσκαφών εις α επετράπη, συμφώνως προς τον αεροπορικών κανονισμόν τον ισχύοντα εν Τουρκία, να υπερίπτανται του τουρκικού εδάφους

Όπως ήδη έχει περιγραφεί για τη διέλευση μέσω του εθνικού εναερίου χώρου αεροσκαφών δεν υφίσταται δικαίωμα αβλαβούς διελεύσεως όπως αυτό είναι και εθιμικά και συμβατικά καθιερωμένο για την αβλαβή διέλευση των πλοίων και των κρατικών ιδίως των πολεμικών μέσα από την αιγιαλίτιδα ζώνη ενός κράτους. Για τα αεροσκάφη ισχύει συμβατικό δικαίωμα διέλευσης αλλά μόνο για τα πολιτικά και ύστερα από κατάθεση σχεδίου πτήσεως, ενώ για τα κρατικά και τα στρατιωτικά απαιτείται και διπλωματική άδεια διέλευσης. Στις περιπτώσεις όμως που το πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης επιτρέπει την ύπαρξη λωρίδων ανοικτής θάλασσας μέσα στη ζώνη των στενών, το δικαίωμα υπέρπτησης υφίσταται και για τα κρατικά – στρατιωτικά-αεροσκάφη ύστερα από κατάθεση σχεδίου πτήσεως στην αρμόδια Αρχή Περιοχής FIR.

Η τάση όμως των κρατών να επεκτείνουν την αιγιαλίτιδα ζώνη στα δώδεκα ναυτικά μίλια καθώς τέτοιο δικαίωμα παρέχεται από τη Δ.Σ.Δ.Θ., θα έχει σαν αποτέλεσμα τη μετατροπή πολλών στενών που περιλάμβαναν με ζώνη έξι ναυτικών μιλίων λωρίδες ανοικτής θάλασσας σε τμήματα αιγιαλίτιδας ζώνης. Για τον λόγο αυτό εκτός της καθιέρωσης του δικαιώματος της ελεύθερης διέλευσης (transit passage) για τα πλοία, καθιερώθηκε και η ελεύθερη υπέρπτηση για τα αεροσκάφη, τα οποία μπορούν να ασκούν αυτό το δικαίωμα ύστερα από κατάθεση σχεδίου πτήσεως.

Αυτό ισχύει ακόμη και αν το στενό διεθνούς ναυσιπλοΐας πάνω από το οποίο θα ασκηθεί αυτό το δικαίωμα, καλύπτεται από αιγιαλίτιδα ζώνη και συνεπώς και εναέριο χώρο για την υπέρπτηση του οποίου από κρατικά – στρατιωτικά αεροσκάφη, απαιτείται η προηγούμενη παροχή διπλωματικής άδειας διέλευσης. Στη Δ.Σ.Δ.Θ. στο άρθρο 39 καθορίζονται οι υποχρεώσεις πλοίων και αεροσκαφών κατά τη διέλευση εν πορεία¹⁴⁴ ενώ στο άρθρο 42¹⁴⁵ καθορίζεται η αρμοδιότητα των παρακτίων κρατών να εκδίδουν νόμους και κανονισμούς σχετικούς με τη διέλευση εν πορεία¹⁴⁶.

μεταξύ Ευρώπης και Ασίας. Δια την περίπτωση καθ' ην άδεια πτήσεως ήθελε παρασχεθή ή ακολουθητέα οδός εν τη ζώνη των Στενών θα καθορίζεται περιοδικώς».

¹⁴³ Βλ. *Δίπλα Χ.*, Η ελληνική αιγιαλίτιδα ζώνη και τα στενά διεθνούς ναυσιπλοΐας, ό.π., στο *Δίπλα Χ.*, *Ροζάκης Χ.*, (Επιμ.), Το δίκαιο της..... σ.σ. 13-50.

¹⁴⁴ Στο άρθρο 39 με τίτλο «Υποχρεώσεις πλοίων και αεροσκαφών κατά τη διέλευση εν πορεία» ορίζονται τα εξής: «1. Κατά την άσκηση του δικαιώματος διέλευσης εν πορεία, τα πλοία και τα αεροσκάφη:

α) διαπλέουν ή υπερίπτανται του στενού χωρίς καθυστέρηση,

β) απέχουν από κάθε άλλη απειλή ή χρήση βίας κατά της κυριαρχίας, της εδαφικής ακεραιότητας ή της πολιτικής ανεξαρτησίας των παρακτίων στο στενό Κρατών ή κάθε άλλη ενέργεια αντίθετη με τις αρχές του διεθνούς δικαίου που περιέχονται στον Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών,

γ) απέχουν από κάθε δραστηριότητα, εκτός εκείνων που χαρακτηρίζουν τη συνεχή και ταχεία διέλευση, σύμφωνα με τον συνήθη τρόπο ναυσιπλοΐας, πλην των περιπτώσεων ανωτέρας βίας ή κινδύνου,

δ) συμμορφώνονται με τις λοιπές σχετικές διατάξεις του παρόντος μέρους.

2. Πλοία σε διέλευση εν πορεία συμμορφώνονται:

α) με τους γενικώς αποδεκτούς διεθνείς κανονισμούς, τις διαδικασίες και τις πρακτικές σχετικά με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, και ειδικότερα με τον Διεθνή Κανονισμό Πρόληψης των Συγκρούσεων στη θάλασσα,

β) με τους γενικώς αποδεκτούς διεθνείς κανονισμούς, τις διαδικασίες και τις πρακτικές που αφορούν στην πρόκληση, στη μείωση και στον έλεγχο της ρύπανσης από τα πλοία.

3. Αεροσκάφη σε διέλευση εν πορεία:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΟΥ ΕΝΑΕΡΙΟΥ ΧΩΡΟΥ

Α.Οριζόντια οριοθέτηση του εναέριου χώρου

Σε ότι αφορά τον διεθνή εναέριο χώρο, ο προβληματισμός που τίθεται είναι πως προσδιορίζονται τα συννορά του και δη σε τι πλάτος (οριζόντια) και σε ύψος (κάθετα) εκτείνονται.

Η οριζόντια οριοθέτηση δεν παρουσιάζει ιδιαίτερες δυσκολίες. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι η σε πλάτος έκταση του διεθνούς εναέριου χώρου, εξαρτάται από την αντίστοιχη σε οριζόντιο επίπεδο οριοθέτηση του εθνικού εναέριου χώρου των κρατών. Η τελευταία ρυθμίζεται βάσει των κανόνων του διεθνούς

α) συμμορφώνονται με τους κανονισμούς εναέριας κυκλοφορίας που θεσπίζονται από το διεθνή οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας όπως εφαρμόζονται στα πολιτικά αεροσκάφη. Τα κρατικά αεροσκάφη συμμορφώνονται κανονικά με τα μέτρα ασφαλείας που προβλέπονται από τους ανωτέρω κανονισμούς και ίπτανται λαμβάνοντας δεόντως υπόψη τους ανά πάσα στιγμή την ασφάλεια της αεροπλοΐας,

β) συντονίζονται συνεχώς στην ραδιοσυχνότητα που τους έχει ορίσει η διεθνώς καθορισμένη αρμόδια Αρχή ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας ή στη διεθνή ραδιοσυχνότητα κινδύνου». Βλ. *Ασωνίτης Γ.*, ό.π., σ.σ. 86-87.

¹⁴⁵ Στο άρθρο 42 με τίτλο «Νόμοι και κανονισμοί παρακτίων σε στενά κρατών σχετικοί με τον πλου διέλευσης εν πορεία» ορίζονται τα εξής:

«1. Τηρουμένων των διατάξεων του παρόντος τμήματος, τα παράκτια των στενών κράτη μπορούν να υιοθετούν νόμους και κανονισμούς σχετικούς με τον πλου διέλευσης, από τα στενά, αναφορικά με τα ακόλουθα:

α) την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και τη ρύθμιση της θαλάσσιας κυκλοφορίας, όπως προβλέπονται στο άρθρο 41,

β) την αποφυγή, μείωση και έλεγχο της ρύπανσης, εφαρμόζοντας τους σχετικούς διεθνείς κανονισμούς που αφορούν στην απόρριψη πετρελαίου, καταλοίπων πετρελαιοειδών και άλλων βλαβερών ουσιών στα στενά,

γ) την παρεμπόδιση της αλιείας, συμπεριλαμβανομένης και της στοίβασης αλιευτικού εξοπλισμού, επί αλιευτικών σκαφών,

δ) τη φόρτωση ή εκφόρτωση οποιουδήποτε εμπορεύματος, χρημάτων ή προσώπων κατά παράβαση των τελωνειακών, δημοσιονομικών, μεταναστευτικών ή υγειονομικών νόμων και κανονισμών των παράκτιων στα στενά κρατών.

2. Αυτοί οι νόμοι και κανονισμοί δεν διακρίνουν, τύποις ή ουσία, μεταξύ ξένων πλοίων, ούτε κατά την εφαρμογή τους έχουν ως αποτέλεσμα την παρεμπόδιση, παρακώλυση, ή περιορισμό του δικαιώματος του πλου διέλευσης, όπως καθορίζεται στο παρόν τμήμα.

3. Παράκτια των στενών κράτη δίνουν την δέουσα δημοσιότητα σε όλους αυτούς τους νόμους και κανονισμούς.

4. Ξένα πλοία που ασκούν το δικαίωμα πλού διέλευσης, συμμορφώνονται με αυτούς τους νόμους και κανονισμούς. 5. Σε περίπτωση παραβάσεως των νόμων και κανονισμών αυτών ή των διατάξεων του παρόντος τμήματος από πλοίο ή αεροσκάφος που απολαύει ετεροδικίας, το κράτος της σημαίας του πλοίου ή το κράτος όπου είναι καταγεγραμμένο το αεροσκάφος φέρει διεθνή ευθύνη για οποιαδήποτε απώλεια ή βλάβη που μπορεί να έχει προκληθεί στα παράκτια των στενών κράτη». Βλ. *Ασωνίτης Γ.*, ό.π., σ.σ. 88-89.

¹⁴⁶ Βλ. *Γιοκαρης Α.*, Διεθνές Δίκαιο....., ό.π., σ.σ. 50-51.

συμβατικού ναυτικού και αεροπορικού δικαίου. Όταν οριοθετηθεί ο εθνικός εναέριος χώρος, ο υπόλοιπος εναέριος χώρος συγκροτεί το διεθνή εναέριο χώρο.

Πρόβλημα δε δημιουργείται και στην περίπτωση της οριζόντιας οριοθέτησης του εθνικού εναέριου χώρου. Και σε αυτήν την περίπτωση το πλάτος της έκτασης του εθνικού εναέριου χώρου, προσδιορίζεται από τους συμβατικούς κανόνες του διεθνούς δικαίου. Ειδικότερα σύμφωνα με τα άρθρα 1 και 2 της Συμβάσεως του Σικάγο¹⁴⁷, αναγνωρίζεται ότι το κράτος έχει πλήρη και αποκλειστική κυριαρχία στην ατμοσφαιρική έκταση που βρίσκεται πάνω από το εδαφός του. Ως εδαφός του εννοούνται οι εκτάσεις του εδάφους αυτού μετά των προσκείμενων σε αυτές χωρικών υδάτων.

Επίσης στο άρθρο 2 της Δ.Σ.Δ.Θ.¹⁴⁸ επαναλαμβάνεται ο ίδιος κανόνας, σύμφωνα με τον οποίο ο εθνικός εναέριος χώρος καλύπτει και τον εναέριο χώρο πάνω από την χωρική θάλασσα. Ακόμη στο άρθρο 49 παράγραφος 2 της Δ.Σ.Δ.Θ.¹⁴⁹, ορίζεται ότι ο εθνικός εναέριος χώρος καλύπτει και τον εναέριο χώρο πάνω από τα αρχιπελαγικά νερά στην περίπτωση ενός αρχιπελαγικού κράτους.

Από τα ανωτέρω συνάγεται το συμπέρασμα ότι ο εθνικός εναέριος χώρος συνδέεται με την κυριαρχία που αυτό ασκεί στην χερσαία και θαλάσσια έκταση. Σε περίπτωση που τα σύνορα του κράτους, χερσαία και θαλάσσια, δεν αμφισβητούνται η οριοθέτηση σε πλάτος του εθνικού εναέριου χώρου δεν παρουσιάζει προβλήματα ή δυσκολίες, καθώς εθνικός εναέριος χώρος είναι ο εναέριος χώρος υπέρθεν του χερσαίου και θαλασσίου χώρου (αιγιαλίτιδα ζώνη).

Στα ανωτέρω έχει διατυπωθεί και διαφορετική άποψη. Συγκεκριμένα στο διεθνές εθιμικό δίκαιο δεν έχει διαμορφωθεί εθιμικός κανόνας, σύμφωνα με τον οποίο το καθεστώς του εναέριου χώρου σε οριζόντιο επίπεδο να είναι το ίδιο με εκείνο της υποκείμενης θαλάσσιας έκτασης, ώστε να υπάρχει και η απαίτηση της αλληλεξάρτησης των ορίων τους, και συνεπώς ο εναέριος χώρος υπεράνω της υποκειμένης θάλασσας, διατηρεί την ατομικότητά του και την ιδιαιτεροτητά του και δεν είναι δυνατόν να θεωρηθεί ως παράρτημα της υποκείμενης θαλάσσιας έκτασης¹⁵⁰. Την άποψη αυτή έχει εκφράσει και ο καθηγητής Γιόκαρης Α.¹⁵¹ στηριζόμενος στη διατύπωση του Κ.Α.Δ. και ειδικότερα στο άρθρο 2 παράγραφος 1¹⁵².

Η οριοθέτηση τόσο του εθνικού θαλασσίου όσο και του εθνικού εναέριου χώρου, τα όρια των οποίων συνιστούν σύνορα πραγματοποιείται με μονομερή δικαιοπραξία του κράτους. Σε κάθε περίπτωση όμως μία τέτοια ενέργεια ήτοι της οριοθέτησης σε πλάτος του εθνικού εναέριου χώρου, έχει διεθνή χαρακτήρα¹⁵³ και για να επιφέρει έννομα αποτελέσματα έναντι τρίτων θα πρέπει:

¹⁴⁷ Βλ. ανωτέρω σ. 33.

¹⁴⁸ Βλ. ό.π. παραπομπή 55.

¹⁴⁹ Στο άρθρο 49 με τίτλο «Νομικό καθεστώς των αρχιπελαγικών υδάτων και του υπερκείμενου εναερίου χώρου καθώς και του αντίστοιχου θαλασσίου βυθού και του υπεδαφούς του» ορίζεται ότι «2. Η κυριαρχία αυτή εκτείνεται στον υπερκείμενο των αρχιπελαγικών υδάτων εναέριο χώρο και στο βυθό των υδάτων αυτών καθώς και στο αντίστοιχο υπεδαφός του και στους εκεί υπάρχοντες πόρους». Βλ. *Ασωνίτης Γ.*, ό.π., σ. 93.

¹⁵⁰ Βλ. *Κλάδη – Ευσταθοπούλου Μ.*, ό.π., σ.σ 34-35 και *Γιόκαρης Α.*, *Διεθνές Δίκαιο.....*, ό.π., σ. 44.

¹⁵¹ Βλ. *Γιόκαρης Α.*, *Διεθνές Δίκαιο.....*, ό.π., σ. 44, υποσημείωση 45.

¹⁵² Στο άρθρο 2 (1), Κεφάλαιο Δεύτερο με τίτλο «Όροι κυκλοφορίας» ορίζεται ότι «Το ελληνικό κράτος ασκεί πλήρη και αποκλειστική κυριαρχία στον ελληνικό εναέριο χώρο».

¹⁵³ Βλ. *Colombos C.J.*, *The International Law of the Sea*, 6th ed. London, 1967, σ. 87.

- α) να είναι σύμφωνη προς το διεθνές δίκαιο¹⁵⁴ και
β) να έχει γνωστοποιηθεί διεθνώς σύμφωνα με τις σχετικές διαδικασίες της Σύμβασης του Σικάγο και των αεροναυτικών κανονισμών.

Ειδικότερα σύμφωνα με το Παράρτημα 15 της Σύμβασης του Σικάγο «περί Αεροναυτικών Πληροφοριών», η Υπηρεσία Αεροναυτικών Πληροφοριών κάθε συμβαλλόμενου κράτους έχει την υποχρέωση να εκδίδει Εγχειρίδιο Αεροναυτικών Πληροφοριών με τους εθνικούς κανονισμούς αεροπλοΐας (Annex 15, 5.2) και τους σχετικούς αεροναυτικούς χάρτες, στους οποίους σύμφωνα με το Παράρτημα 4 της Σύμβασης του Σικάγο «περί αεροναυτικών Χαρτών», αποτυπώνονται με ακρίβεια τα εθνικά σύνορα κάθε κράτους (Annex 4, 2.10.1).

1.Η αποτύπωση του ελληνικού εναέριου χώρου διεθνώς

Σε ότι αφορά τον ελληνικό εναέριο χώρο¹⁵⁵ η Ελλάδα διατηρεί δύο αιγιαλίτιδες ζώνες, οι οποίες έχουν διαφοροποιημένα όρια. Μία αιγιαλίτιδα ζώνη 6 ν.μ.¹⁵⁶, γενικής μορφής με πλήρες καθεστώς κυριαρχίας κάθετα και οριζόντια, για όλες τις χρήσεις ως προς τα ύδατα, το έδαφος, το υπέδαφος του βυθού, τον εναέριο χώρο που καθιερώθηκε το 1936 με τον Α.Ν. 230/1936 (Α' 450) και μία αιγιαλίτιδα ζώνη 10 ν.μ., ειδικής μορφής¹⁵⁷, με πλήρες καθεστώς μόνο ως προς τον εναέριο χώρο, για την άσκηση συγκεκριμένων λειτουργιών σε θέματα αστυνομίας και αεροπορίας που καθιερώθηκε το 1931.

Συγκεκριμένα στο Ν. 5017/1931 (Α' 158)¹⁵⁸ που καταργήθηκε από τον Ν. 1815/1988 (Α' 250) [Κ.Α.Δ.], με τον οποίο η Ελλάδα εναρμόνισε το εθνικό της δίκαιο με τη Σύμβαση των Παρισίων¹⁵⁹, εκδόθηκε αρχικά το Π.Δ. της 6/18-9-1931(Α' 325)¹⁶⁰ με το οποίο καθορίστηκε ότι το πλάτος της ζώνης των χωρικών υδάτων που

¹⁵⁴ Βλ. Ρούκουνας Ε., ό.π., σ. 99.

¹⁵⁵ Για την οριοθέτηση του εναέριου χώρου βλ. Κλάδη – Ευσταθοπούλου Μ., ό.π., σ. 33-35.

¹⁵⁶ ν.μ.= ναυτικό μίλι, 1852 μέτρα. Στην θαλάσσια επιφάνεια του Αιγαίου η Ελλάδα με 6 ναυτικά μίλια (ν.μ.), χωρική θάλασσα, κατέχει κυριαρχικώς το 43%, έναντι 7,5 % της Τουρκίας και ο εναπομένον θαλάσσιος χώρος είναι ανοικτή θάλασσα.

¹⁵⁷ Βλ. Οικονομίδης Κ., ΘΕΜΑΤΑ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΔΙΚΑΙΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ, ό.π., σ.σ. 71-72.

¹⁵⁸ Στο άρθρο 2 του εν λόγω νόμου προβλεπόταν ότι:

«Το Κράτος εξασκεί πλήρη και απόλυτον κυριαρχία επί του ατμοσφαιρικού χώρου, όστις υπερκείται του εδάφους του. Εν τη έννοια του εν τω παρόντι νόμου ή τοις κανονισμοίς απαντωμένου «Ελληνικόν έδαφος» περιλαμβάνονται τα χωρικά ύδατα και ο υπερκείμενος κατά τα ανωτέρω ατμοσφαιρικός χώρος».

Επίσης στο άρθρο 9 του ιδίου νόμου προβλεπόταν ότι:

«Επιτρέπεται εις την Κυβέρνησιν, εισηγήσει του Υπουργού της Αεροπορίας, να εξασφαλίζει δια Προεδρικών Διαταγμάτων τον κανονισμόν και την Αστυνομίαν της Αεροπορίας».

Βλ. επίσης Γιόκαρης Α., Οι δικαιοδοσίες του παράκτιου κράτους, ό.π., σ. 36 και Δίπλα Χ., Ροζάκης Χ., (επιμ.), Το δίκαιο της θάλασσας και η εφαρμογή του στην Ελλάδα, Ινστιτούτο Αιγαίου της Θάλασσας και του Ναυτικού Δικαίου, Ι. Σίδερης, Αθήνα, 2004, σ. 18.

¹⁵⁹ Βλ. ό.π. παραπομπές 29-40.

¹⁶⁰ Με τίτλο «Περί καθορισμού πλάτους χωρικών υδάτων, όσον αφορά τα ζητήματα της Αεροπορίας και Αστυνομίας αυτής». Στο εν λόγω Π.Δ. ορίζονται τα εξής:

«Έχοντες υπ' όψει τα άρθρα 2 και 9 του νόμου 5017 «περί Πολιτικής Αεροπορίας» δημοσιευθέντος εις το υπ. Αρ. 158 της 13-6-31 φύλλον της Εφημερίδος της Κυβερνήσεως (Τεύχος Α'), ως και το άρθρον 1

αναφέρονται στο άρθρο 2 του νόμου 5017 είναι 10 ν.μ. από τις ακτές της επικράτειας. Όπως σαφώς προκύπτει από την εν λόγω διάταξη η ρύθμιση αναφέρεται αποκλειστικά στον εναέριο χώρο των χωρικών υδάτων.

Ακολούθως με τον Α.Ν. 230/1936 (Α' 450)¹⁶¹ ορίστηκε με το άρθρο μόνον ότι «Η έκτασις της αιγιαλίτιδος ζώνης, καθορίζεται εις εξ ναυτικά μίλλια από της ακτής μη θιγομένων των εν ισχύι διατάξεων των αφορωσών εις ειδικάς περιπτώσεις, καθ' ας η αιγιαλίτις ζώνη ορίζεται μείζων ή ελάσσων των εξ ναυτικών μιλίων».

Από τα προαναφερόμενα γίνεται αντιληπτό ότι με τη διακήρυξη της αιγιαλίτιδας ζώνης γενικού χαρακτήρα, παρέμεινε σε ισχύ η διάταξη ειδικού χαρακτήρα, η οποία εμπίπτει στο πεδίο των ειδικών περιπτώσεων (εξαιρέσεων) και η οποία προβλέπει αιγιαλίτιδα ζώνη μεγαλύτερη των 6 ν.μ. ως προς την άσκηση συγκεκριμένων λειτουργιών.

Ειδικότερα στο τμήμα των 6 ν.μ. της αιγιαλίτιδας ζώνης η κυριαρχία του κράτους είναι πλήρης, ενώ για το τμήμα μεταξύ των 6 και 10 ν.μ. το καθεστώς της πλήρης κυριαρχίας περιορίζεται μόνο στον εναέριο χώρο. Όπως όμως καθορίζεται στο Π.Δ. του 1931 που αναφέρθηκε προηγούμενα η ζώνη αυτή είναι αιγιαλίτιδα ζώνη.

Η ερμηνεία περί αιγιαλίτιδας ζώνης πρέπει να γίνεται δεκτή, ως προς το ερμηνευτικό πρόβλημα που μπορεί να δημιουργούν οι ρυθμίσεις του 1931 και 1936, καθώς σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, δεν είναι επιτρεπτή η κατοχή εθνικού εναέριου χώρου πέρα από την αιγιαλίτιδα ζώνη, οπότε δεν είναι παραδεκτή ή αυτονόητη η διαφορετική έκταση κατά πλάτος του εναέριου χώρου, σε σχέση με το θαλάσσιο και χερσαίο έδαφος.

Κατ'εξαίρεση εθνικός εναέριος χώρος πέρα από την αιγιαλίτιδα ζώνη των 6 ν.μ. αλλά όχι των 12 ν.μ. θα μπορούσε να υπάρξει στην περίπτωση που ειδική

του νόμου 2569 της 19-4-21 «περί κυρώσεως της Διεθνούς Συμβάσεως αεροπορίας» δημοσιευθέντος εις το υπ. Αριθ. 68 φύλλον της Εφημερίδος της Κυβερνήσεως της 26-4-21, προτάσει του Ημετέρου επί της Αεροπορίας Υπουργού, αποφασίσασμεν και διατάσσομεν:

Ορίζομεν το πλάτος της ζώνης των χωρικών υδάτων της αναφερομένης εν τω άρθρω 2 του νόμου 5017 εις 10 ναυτικά μίλλια από των ακτών της Επικρατείας».

¹⁶¹ Με τίτλο «Περί καθορισμού αιγιαλίτιδας ζώνης της Ελλάδας». Ο εν λόγω νόμος ήταν η πρώτη νομοθετική πράξη της οποίας οι ρυθμίσεις αναφέρονται αποκλειστικά στη ρύθμιση του πλάτους της αιγιαλίτιδας ζώνης. Η επιφύλαξη που διατυπώθηκε με την συγκεκριμένη διάταξη αναφέρεται και στο ΠΔ του 1931 σχετικά με τον καθορισμό των ορίων του εθνικού εναέριου χώρου σε συνάρτηση με την οριοθέτηση ειδικής υποκείμενης αιγιαλίτιδας ζώνης 10 ν.μ., αλλά και στον καθορισμό με προγενέστερες νομοθετικές πράξεις, ειδικών ζωνών «τελωνειακής επιτήρησης» 10 χιλιομέτρων (Τελωνειακός Κανονισμός Ελλάδας – Αιγύπτου της 21 Μαρτίου 1985), 10 ν.μ. ζώνης χαρακτηριζόμενης ως «ελληνικής θάλασσας» εντός της οποίας δύναται να απαγορευθεί ο διάπλους και η παραμονή εμπορικών πλοίων ελληνικών ή ξένων «όταν τα συμφέροντα εθνικής αμύνης αιτώσι την τοιαύτην απαγόρευσιν» (Ν. ΔΡΜΑ/1913), ζώνης τριών χιλιομέτρων «τελωνειακού ελέγχου» (Ν. 1165/1918, άρθρο 85 παράγραφος 1) και ζώνης 3 ν.μ. για την δικαιοδοσία επί ρυμουλκήσεως πλοίων η οποία βάσει του ΑΝ 19/20 Νοεμβρίου 1935 (άρθρο 1) χαρακτηρίζεται ως αιγιαλίτιδα ζώνη της Ελλάδας. Στον νόμο αυτό περιλαμβάνεται επιφύλαξη υπέρ των περιπτώσεων στις οποίες με ειδικούς νόμους ή διεθνείς συμβάσεις ορίζεται έκταση χωρικών υδάτων «μείζων ή ελάσσων των τριών ναυτικών μιλίων».

Επιπρόσθετα ο εν λόγω νόμος εκδόθηκε προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι επεκτατικές βλέψεις της Ιταλίας κατά της Ελλάδας. Βλ. Γεωργακόπουλος Γ., Η αιγιαλίτιδα ζώνη της Ελλάδας, Αντ. Σάκκουλας, Αθήνα 1988, σ. 32 κ.ε..

ρύθμιση – συμφωνία ή ακόμα ειδικό έθιμο¹⁶² φανερώνει τη συναίνεση των ενδιαφερομένων κρατών για το αντίθετο¹⁶³.

Η προαναφερόμενη ρύθμιση συνιστά ένα παράδοξο και μοναδικό φαινόμενο αλλά δεν είναι παράνομο. Όπως έχει αναπτυχθεί από έλληνες νομικούς¹⁶⁴ η νομιμότητα των 10 ν.μ. στηρίζεται στη αρχή του μείζονος και του ελάσσονος, σύμφωνα με την οποία ο δυνάμενος το μείζον δύναται και το ελάσσων.

Η Ελλάδα το 1931 αν και είχε δικαίωμα δεν καθιέρωσε 10 ν.μ. αιγιαλίτιδα ζώνη για όλες τις εκδηλώσεις και λειτουργίες που ασκούνται σε αυτήν, και περιορίστηκε μόνο σε μία ήτοι στην άσκηση κυριαρχίας μόνο στον αέρα για ζητήματα αεροπλοΐας. Όπως τονίζει και ο καθηγητής Ροζάκης Χ., σε μία εποχή (1931) που ακόμα δεν υπήρχε το καθεστώς της ελεύθερης διέλευσης για τα διεθνή στενά, για μην προκαλεί προβλήματα στη ελεύθερη ναυσιπλοΐα στο Αιγαίο, η Ελλάδα, προτίμησε να περιορίσει την άσκηση της κυριαρχίας της στον αέρα¹⁶⁵. Και αφού σήμερα μπορεί η επέκταση της αιγιαλίτιδας ζώνης να εκτείνεται μέχρι τα 12 ν.μ., η Ελλάδα δεν παρανομεί όταν διατηρεί μικρότερη αιγιαλίτιδα ζώνη των 10 ν.μ. και στην οποία ασκεί περιορισμένες λειτουργίες.

Τα διαφοροποιημένα εξωτερικά όρια εξακολουθούν να ισχύουν και σήμερα, αφού κανένα από τα μεταγενέστερα νομοθετήματα δε ρύθμιζε διαφορετικά το συγκεκριμένο ζήτημα. Ειδικότερα στο Ν.Δ. 187/1973 (Α' 261)¹⁶⁶ στο άρθρο 139 με τίτλο «Εκτασις χωρικών υδάτων» ορίζεται ότι «Τα χωρικά ύδατα περιλαμβάνουν θαλάσσιαν ζώνη, της οποίας το πλάτος ορίζεται εις εξ ναυτικά μίλια, δυνάμενον να ορισθή και διαφόρως δια Π. Διαταγμάτων εκδιδομένων προτάσει του Υπουργικού Συμβουλίου»¹⁶⁷. Παρότι δεν επαναλαμβάνει την επιφύλαξη του Α.Ν. 230/1936,

¹⁶² Βλ. *D' Amato A.*, The cocept of custom in International Law, Ithaca, 1971.

¹⁶³ Βλ. *Κλάδη – Ευσταθοπούλου Μ.*, ό.π., σ.σ. 36-37, *Ιωάννου Κ., Στρατή Α.*, Δίκαιο της Θάλασσας, β' έκδοση, Αντ. Σάκκουλας, Αθήνα – Κομοτηνή, 2000, σ.σ. 97-98, *Ιωάννου Κ., Οικονομίδης Κ., Ροζάκης Χ., Φατούρος Α.*, Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο, Οι φορείς δικαιωμάτων και υποχρεώσεων στη διεθνή έννομη τάξη, πανεπιστημιακές σημειώσεις, Α. Σάκκουλας, Αθήνα - Κομοτηνή, 1990, σ.σ. 22-23, *Ιωάννου Κ., Στρατή Α.*, ό.π., σ.σ. 97-98, *Οικονομίδης Κ.*, ΘΕΜΑΤΑ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΔΙΚΑΙΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ, ό.π., σ. 71, *Ροζάκης Χ.*, Το διεθνές νομικό καθεστώς και η ελληνοτουρκική κρίση στο Οι ελληνοτουρκικές Σχέσεις, 1923-1987, ΕΛΙΑΜΕΠ, Γνώση, Αθήνα, 1988, σ. 365.

¹⁶⁴ Βλ. *Οικονομίδης Κ.*, ό.π., σ. 72 και *Ροζάκης Χ.*, ό.π., σ. 364.

¹⁶⁵ Βλ. *Ροζάκης Χ.*, ό.π., σ. 364.

¹⁶⁶ «Περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου».

¹⁶⁷ Στην εισηγητική έκθεση του εν λόγω Ν.Δ. ορίζεται:

«Δια τον καθορισμόν της εκτάσεως των χωρικών υδάτων (αιγιαλίτιδας ζώνης) το παρόν Σχέδιον έλαβε υπ' όψιν ότι αυτή δια του Α.Ν. 230/1936 «περί αιγιαλίτιδος ζώνης» είχε ορισθεί εις εξ ναυτικά μίλια, χωρίς εκ τούτου να θίγονται αι αφορώσαι εις ειδικάς περιπτώσεις εν ισχυι διατάξεις, καθ' ας η αιγιαλίτις ζώνη ορίζεται μείζων ή ελάσσων των εξ ναυτικών μιλίων. Τοιαύται διατάξεις ήσαν ο νόμος ΔΡΜΑ/1913 «περί διάπλου και παραμονής εμπορικών πλοίων παρά τας ελληνικάς ακτάς και περί αστυνομίας λιμένων και όρμων εν καιρώ πολέμου», όστις όριζε το εύρος της αιγιαλίτιδος ζώνης εις 10 ναυτικά μίλια, ο Α.Ν. 370/1936 «περί μέτρων ασφαλείας οχυρών θέσεων» καθ' ον «τα όρια των αμυντικών περιοχών και των ναυτικών οχυρών καθορίζονται δια Β. Διατάγματος προκαλούμενου υπό του Υπουργού των Στρατιωτικών ή του Υπουργού των Ναυτικών», ο Α.Ν. της 19/11/1935 «περί ρυμουλκήσεως εντός της αιγιαλίτιδος ζώνης» όστις όριζε το πλάτος αυτής εις τρία ναυτικά μίλια και ο νόμος 1165/1916 «περί τελωνειακού Κώδικος» όστις όριζε την τελωνειακήν ζώνην εις πλάτος μέχρι πέντε χιλιομέτρων. Δεδομένου ότι δεν υπάρχει διεθνής σύμβασης περί αιγιαλίτιδος ζώνης καθορίζουσας ενιαίον πλάτος εις πάσαν περίπτωσιν και ότι η απόστασις των εξ ναυτικών μιλίων αποτελεί σήμεραν λογικόν όριον ασκήσεως των κυριαρχικών δικαιωμάτων του Κράτους υπό ομαλές

διατηρείται σε ισχύ ως διάταξη που δεν έρχεται σε αντίθεση με τις διατάξεις του, ήτοι άρθρο 1¹⁶⁸ και 273 παράγραφος 2¹⁶⁹ του ιδίου Ν.Δ..

Επίσης στον Κ.Α.Δ. στο άρθρο 191 με τίτλο «Καθορισμός ελληνικού εναέριου χώρου» ορίζεται ότι:

«1. Για τον καθορισμό του ελληνικού εναέριου χώρου η έκταση των χωρικών υδάτων ορίζεται με διάταγμα, που εκδίδεται ύστερα από πρόταση του Υπουργικού Συμβουλίου.

2. Μέχρι την εκδοσή του κατά την προηγούμενη παράγραφο διατάγματος ισχύει το διάταγμα της 6/18 Σεπτεμβρίου 1931 «περί καθορισμού πλάτους χωρικών υδάτων, όσον αφορά τα ζητήματα της αεροπορίας και της αστυνομίας αυτής»¹⁷⁰. Με την εν λόγω διατύπωση καθίσταται προφανές ότι και ο Κ.Α.Δ. διατηρεί το ίδιο καθεστώς. Διαφορά συνίσταται στο ότι στο διάταγμα του 1931 ρητά αναφέρεται σαν αρχή μετρήσεως «οι ακτές της Επικράτειας», δηλαδή η φυσική γραμμή βάσεως της κατωτάτης «ρηχείας», στο προαναφερόμενο άρθρο δεν επαναλαμβάνεται το κριτήριο αυτό μετρήσεως με αποτέλεσμα να υπάρχει δυνατότητα υιοθετήσεως άλλων συστημάτων μετρήσεως της εκτάσεως της αιγιαλίτιδας ζώνης.

Τονίζεται ότι το σύνθετο αυτό καθεστώς ισχύει και εφαρμόζεται συνεχώς από την δεκαετία του 1930, χωρίς διαμαρτυρίες ή επιφυλάξεις από τη διεθνή κοινότητα και χωρίς να αμφισβητηθεί η νομιμοτητά του με βάση τις διαδικασίες του ICAO ή και από τα ίδια τα όργανα του¹⁷¹.

συνθήκας, το παρόν Σχέδιον καθιεροί κατ' αρχήν το πλάτος τούτο ως γενικόν όριον, προβλέπεται όμως εν αυτώ η δυνατότης όπως ειδικάς περιπτώσεις μεταβάλλεται το όριον τούτον δια Β. Διατάγματος εκδιδόμενου προτάσει του Υπουργικού Συμβουλίου».

Βλ. *Ο ΚΩΔΙΚΑΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ όπως ισχύει σήμερα*, Έκδοση του ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ, ΑΘΗΝΑ, 1988, σ. 161.

¹⁶⁸ Στο άρθρο 1 ορίζεται ότι «Τα της Ναυτιλίας διέπονται, εξ απόψεως Δημοσίου Δικαίου, υπό των διατάξεων του παρόντος Κώδικος και των ειδικών περί αυτής νόμων». Βλ. *Ο ΚΩΔΙΚΑΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ* ό.π., σ. 13.

¹⁶⁹ Στο άρθρο 273 παράγραφος 2 ορίζεται:

«Από της ενάρξεως της ισχύος των διατάξεων του παρόντος Κώδικος, καταργείται πάσα άλλη διάταξις αναγομένη εις θέματα ρυθμιζόμενα υπ αυτών ή αντικειμένη εις ταύτας, εξαιρέσει των θεμάτων περί φορολογίας πλοίων».

¹⁷⁰ Βλ. *Ανταπάσης Α., Γιόκαρης Α.*, Κώδικας αεροπορικού Δικαίου και....ό.π., σ. 591.

¹⁷¹ Βλ. *Γιόκαρης Α.*, Διεθνές Δίκαιο Εναέριου Χώρου – Διαστήματος, Αντ. Σάκκουλας, Αθήνα, 1996, Σ. σ. 39-40, *Κλάδη – Ευσταθοπούλου Μ.*, ό.π., σ. 39.

Ειδικότερα στη Σύμβαση του Σικάγο προβλέπονται τα εξής:

Στο άρθρο 54 με τίτλο «Κατ' εντολήν καθήκοντα Συμβουλίου» στην παράγραφο (ι) προβλέπεται ότι το Συμβούλιο «θα αναφέρει εις τα συμβαλλόμενα Κράτη πάσαν παράβαση της παρούσης Συμβάσεως, ως και πάσα παράλειψιν εφαρμογής των συστάσεων ή αποφάσεων του Συμβουλίου και στην παράγραφο (κ) ότι «θα αναφέρει εις την Συνέλευσιν πάσαν παράβαση της παρούσης Συμβάσεως, εις ας περιπτώσεις συμβαλλόμενον Κράτος παρέλειπεν την λήψιν κατάλληλων μέτρων εντός λογικού χρονικού διαστήματος από της κοινοποιήσεως της παραβάσεως.

Στο άρθρο 84 με τίτλο «Διευθέτησις Διαφορών» προβλέπεται ότι:

«Εφ' όσον διαφωνία τις μεταξύ δύο ή και περισσότερων συμβαλλόμενων Κρατών αφορώσα την ερμηνείαν ή την εφαρμογήν της παρούσης συμβάσεως και των παραρτημάτων αυτής, δεν δύναται να διευθετηθή δια διαπραγματεύσεων, θέλει διακανονιστή δι' αποφάσεως του Συμβουλίου, τη αιτήσει οιοδήποτε Κράτους θιγόμενου εκ διαφωνίας ταύτης. Ουδέν μέλος του Συμβουλίου θέλει ψηφίσει κατά την εξέτασιν υπό του Συμβουλίου οιασδήποτε διαφοράς, εις ην είναι διάδικον.

Ο προαναφερόμενος οργανισμός από το 1947 οπότε και τέθηκε σε ισχύ η Σύμβαση του Σικάγο, δεν ανέλαβε καμία ενέργεια στο πλαίσιο των υποχρεωτικών αρμοδιοτήτων του κατά της Ελλάδας για παραβίαση της Συνθήκης του Σικάγο¹⁷². Τονίζεται ότι στους αεροναυτικούς χάρτες πρέπει να εμφανίζονται με ακρίβεια όχι μόνο τα εθνικά σύνορα, τα όρια δηλαδή του εθνικού εναέριου χώρου και τα όρια των Περιοχών Πληροφόρησης Πτήσεων (FIR), αλλά επίσης οι απαγορευμένες περιοχές για την αεροπλοΐα του εθνικού εναέριου χώρου αν υπάρχουν καθώς και όλοι οι αεροδιάδρομοι διεθνείς και εσωτερικοί.

Μοναδική εξαίρεση στα αναφερόμενα αποτέλεσε η Μεγάλη Βρετανία, η οποία εξέφρασε διαμαρτυρία με ρηματική διακοίνωση στην Ελλάδα το 1932 αλλά και αυτή στη συνέχεια ήρθη¹⁷³.

Το πλάτος της έκτασης του εθνικού εναέριου χώρου προσδιορίζεται σύμφωνα με τους κανόνες του διεθνούς δικαίου. Σύμφωνα με τα άρθρα 1 και 2 της Σύμβασης του Σικάγο¹⁷⁴, αναγνωρίζεται ότι ο εθνικός εναέριος χώρος καλύπτει όχι μόνο την ατμοσφαιρική έκταση πάνω από το έδαφος του κράτους, αλλά και πάνω από τα προσκείμενα στις εκτάσεις του εδάφους χωρικά νερά¹⁷⁵ τα οποία συμπεριλαμβάνονται μέσα στα εδαφικά όρια του κράτους. Επίσης ο ίδιος κανόνας προβλέπεται και στο άρθρο 2 της Δ.Σ.Δ.Θ.¹⁷⁶, ενώ επιπρόσθετα στο άρθρο 49 παράγραφος 2 της ίδιας Σύμβασης¹⁷⁷, ορίζεται ότι ο εθνικός εναέριος χώρος καλύπτει και τον εναέριο χώρο πάνω από τα αρχιπελαγικά νερά στην περίπτωση ενός αρχιπελαγικού κράτους.

Συμβαλλόμενον τι Κράτος δύναται, υπό την επιφύλαξιν του άρθρου 85 να εφεσιβάλλη την απόφασιν του Συμβουλίου ενώπιον ειδικού Διαιτητικού Δικαστηρίου εφόσον τούτο γίνεται δεκτόν υπό των ετέρων μερών ή ενώπιον του Διαρκούς Δικαστηρίου Διεθνούς Δικαιοσύνης. Πάσα τοιαύτη έφεσις θέλει κοινοποιηθή εις το Συμβούλιον εντός εξήκοντα ημερών από της λήψεως της κοινοποιήσεως της αποφάσεως του Συμβουλίου.

Τέλος σύμφωνα με το άρθρο 88 υπό τίτλο «Κύρωσις δια την μη συμμόρφωσιν Κράτους» προβλέπεται ότι:

«Η Συνέλευσις θέλει αναστείλει το δικαίωμα ψήφου εν τη Συνελεύσει και εν τω Συμβουλίω παντός συμβαλλόμενου Κράτους παραβαίνοντας τας διατάξεις του παρόντος Κεφαλαίου».

Γενικότερα για τους μηχανισμούς επίλυσης διαφορών, βλ. *Γιόκαρης Α., Κυριακόπουλος Γ., ό.π., σ.σ. 271-288.*

Η Τουρκία ισχυρίζεται ότι έλαβε για πρώτη φορά γνώση του ΠΔ του 1931 όταν αυτό δημοσιεύτηκε το 1974 (AIP Greece, vol. I, RAC 0-1.2.1: «In connection with Civil Aviation and air Police the territorial waters extend up to ten (10) NM from the coast»).

¹⁷² Βλ. *Γιόκαρης Α.*, Ο ελληνικός εναέριος χώρος και το FIR Αθηνών. Οι επιπτώσεις από τη νέα Σύμβαση των ΗΕ (1982) για το Δίκαιο της Θάλασσας, στο *Περράκης Σ.*, (επιμ.), Το Αιγαίο Πέλαγος και το νέο Δίκαιο της Θάλασσας, Πρακτικά Συμποσίου, ΕΚΕΜ, Αντ. Σάκκουλας, Αθήνα – Κομοτηνή 1996, σ.σ. 26-31.

¹⁷³ Βλ. *Ροζάκης Χ.*, Ο εναέριος χώρος και οι παράγωγες διαφορές με την Τουρκία, Οικονομία και Κοινωνία, 1979, σ. 67, υποσημείωση 6 και *Γιόκαρης Α.*, Αμφισβήτηση από Τουρκία οριοθετήσεων και μέτρων διαχείρισης με αμυντικό προσανατολισμό, στο *Περράκης Σ.*, (Επιμ.), Αιγαίο, Εξελιξίεις και προοπτικές επίλυσης των ελληνοτουρκικών διενέξεων, Πρακτικά Ημερίδας, ΕΕΔΔΔΣ, Αντ. Σάκκουλας, Αθήνα – Κομοτηνή, 2003, σ.77.

¹⁷⁴ Βλ. ανωτέρω σ. 33.

¹⁷⁵ Άρθρο 1 (2) της Σύμβασης της Αβάνας του 1928 και άρθρο 1 (2) της Σύμβασης του Παρισιού.

¹⁷⁶ Βλ. ό.π. παραπομπή 55.

¹⁷⁷ Βλ. ό.π. παραπομπή 149.

Η οριζόντια έκταση του εθνικού εναέριου χώρου ενός κράτους, συνδέεται με την κυριαρχία που αυτό ασκεί στην υποκείμενη χερσαία ή θαλάσσια έκταση, και καλύπτει το σύνολο του εθνικού εδάφους στο οποίο συμπεριλαμβάνεται και η αιγιαλίτιδα ζώνη¹⁷⁸. Ο κανόνας του διεθνούς δικαίου που καθορίζει ότι η κυριαρχία ασκείται στον εναέριο χώρο πάνω από το έδαφος και την αιγιαλίτιδα ζώνη, καθορίζει και τα όρια στα οποία εκτείνεται ο εθνικός εναέριος χώρος¹⁷⁹.

Υπάρχει ωστόσο και η αντίθετη άποψη. Ειδικότερα υποστηρίζεται ότι στο διεθνές εθιμικό δίκαιο δεν έχει διαμορφωθεί εθιμικός κανόνας, σύμφωνα με τον οποίο το καθεστώς του εναέριου χώρου, σε οριζόντιο επίπεδο να είναι το ίδιο με εκείνο της υποκείμενης θαλάσσιας έκτασης, ώστε να υπάρχει και η απαίτηση της αλληλεξάρτησης των ορίων τους, και συνεπώς ο εναέριος χώρος υπεράνω της υποκείμενης θάλασσας, διατηρεί την ατομικότητά του και την ιδιαιτεροτητά του και δεν είναι δυνατόν να θεωρηθεί ως παράρτημα της υποκείμενης θαλάσσιας έκτασης¹⁸⁰.

Σημειώνεται ότι ο Ν. 1815/1988 στο άρθρο 2 παράγραφος 1 ορίζει ότι «Το ελληνικό κράτος ασκεί πλήρη και αποκλειστική κυριαρχία στον ελληνικό εναέριο χώρο», και όπως υποστηρίζεται¹⁸¹ τούτο εκλαμβάνεται ως αυτοτελές συστατικό στοιχείο του εδάφους του κράτους, και όχι σε αναφορά με την υποκείμενη θαλάσσια έκταση ή τμήμα του ηπειρωτικού εδάφους.

Ο καθορισμός της οριζόντιας έκτασης του εθνικού εναέριου χώρου, όπως και η οροθεσία των θαλασσίων συνόρων του κράτους, συνιστούν μονομερή δικαιοπραξία του κράτους αφού το ίδιο το κράτος μπορεί να προβεί σε αυτές. Αλλά η μονομερής αυτή κρατική πράξη έχει διεθνή χαρακτήρα και δεν εξαρτάται μόνο από την θέληση του εκδίδοντος κράτους.

Για να έχει έννομα αποτελέσματα η οριοθέτηση των εναέριων συνόρων στο διεθνές πεδίο όπως ήδη έχει αναφερθεί προγενέστερα θα πρέπει:

Α.- Να είναι σύμφωνη προς το διεθνές δίκαιο¹⁸² και

Β.- να έχει γνωστοποιηθεί διεθνώς με τις σχετικές διαδικασίες της Σύμβασης του Σικάγου και των διεθνών αεροναυτικών κανονισμών¹⁸³.

¹⁷⁸ Βλ. Κοροντζής Τ., Ο θεσμικός ρόλος του Α.Σ., ό.π., σ.σ. 239-242.

Σύμφωνα με το άρθρο 3 της Δ.Σ.Δ.Θ. με τίτλο «Πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης», «Κάθε Κράτος έχει το δικαίωμα να καθορίσει το πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης του το πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης δεν υπερβαίνει τα 12 ναυτικά μίλια και μετρείται από τις γραμμές βάσης που καθορίζονται σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση».

¹⁷⁹ Στο άρθρο 2 της Δ.Σ.Δ.Θ. με τίτλο «Νομικό καθεστώς της αιγιαλίτιδας ζώνης, του υπερκείμενου εναέριου χώρου, του βυθού και του υπεδάφους της» ορίζεται ότι:

«1. Η κυριαρχία ενός παράκτιου Κράτους εκτείνεται πέραν του εδάφους και των εσωτερικών του υδάτων – και στην περίπτωση αρχιπελαγικού Κράτους Κράτους πέραν των αρχιπελαγικών του υδάτων – σε μία παρακείμενη θαλάσσια ζώνη που ονομάζεται αιγιαλίτιδα ζώνη.

2. Η κυριαρχία αυτή εκτείνεται στον εναέριο χώρο πάνω από την αιγιαλίτιδα ζώνη, καθώς επίσης και στο βυθό και στο υπεδάφος της.

3. Η κυριαρχία στην αιγιαλίτιδα ζώνη ασκείται σύμφωνα με τους όρους που προβλέπονται από τις διατάξεις της παρούσας Σύμβασης και τους λοιπούς κανόνες του διεθνούς δικαίου».

Βλ. επίσης Γιόκαρης Α., Κυριακόπουλος Γ., ό.π., σ.σ. 51-56.

¹⁸⁰ Βλ. Γιόκαρης Α., Διεθνές Δίκαιο Εναέριου Χώρου – Διαστήματος, ό.π., σ. 44.

¹⁸¹ Βλ. Γιόκαρης Α., Διεθνές Δίκαιο Εναέριου Χώρου – Διαστήματος, ό.π., σ. 44, υποσημείωση 32.

¹⁸² Βλ. Ρούκουνας Ε., Διεθνές Δίκαιο ΙΙ, ... ό.π., σ. 99.

Η πρακτική των χωρών υποδηλώνει ότι η οριζόντια έκταση του εθνικού εναέριου χώρου, δεν μπορεί να υπερβαίνει τα όρια του εδάφους και της αιγιαλίτιδας ζώνης.

Τονίζεται ότι τα εξωτερικά όρια του ελληνικού εναέριου χώρου, αποτυπώθηκαν στους αεροναυτικούς χάρτες και γνωστοποιήθηκαν διεθνώς όπως προβλέπεται στο διεθνές δίκαιο. Όπως είναι γνωστό στους αεροναυτικούς χάρτες πρέπει να απεικονίζονται με ακρίβεια όχι μόνο τα εθνικά σύνορα, ήτοι τα όρια του εθνικού εναέριου χώρου καθώς επίσης και τα όρια των Περιοχών Πληροφόρησης Πτήσεων (Flight Information Regions-FIRs), αλλά επίσης οι απαγορευμένες περιοχές για την αεροπλοΐα του εθνικού εναέριου χώρου, αν υπάρχουν καθώς και όλοι οι αεροδιάδρομοι, διεθνείς και εσωτερικοί. Τα εν λόγω όρια έγιναν αποδεκτά από τα γειτονικά κράτη, χωρίς να εκδηλωθεί κάποια αντίδραση ή διαμαρτυρία¹⁸⁴.

Ακολουθώντας τις διεθνείς διαδικασίες, η Ελλάδα και όπως προβλεπόταν στις διατάξεις της Σύμβασης του Παρισιού, προέβη στην γνωστοποίηση του καθορισμού του ελληνικού εθνικού εναέριου χώρου των 10 ν.μ., προκειμένου να έχει έννομες συνέπειες σε διεθνές επίπεδο έναντι των γειτονικών κρατών.

Ειδικότερα με τον Α.Ν. 602/1937 (Α' 136), «Περί κινήσεως αεροσκαφών άνωθεν της Ελληνικής Επικρατείας» ο οποίος αντικαταστάθηκε από το Ν. 2597/1940 (Α' 335), και με βάση τη σχετική υποχρέωση όπως προέκυπτε από το Παράρτημα F «περί αεροναυτικών χαρτών» της Σύμβασης Παρισιού, η Ελλάδα γνωστοποίησε στη Διεθνή Επιτροπή Αεροναυτιλίας (International Commission for Air Navigation – CINA)¹⁸⁵ που είχε ιδρυθεί σύμφωνα με τη Συνθήκη των Παρισίων, αεροναυτικούς χάρτες με τις εναέριες οδούς και τα σημεία διάβασης των συνόρων από βορρά και από ανατολάς¹⁸⁶ οι οποίοι δημοσιεύτηκαν για πρώτη φορά στο Παράρτημα I του Π.Δ. 7/14 Αυγούστου 1931 (Α' 273), «Περί Κανονισμού Εναέριας Κυκλοφορίας».

Δηλαδή από τη δεκαετία του 1930, είχαν αποτυπωθεί στους διεθνείς αεροναυτικούς χάρτες όλοι οι αεροδιάδρομοι καθώς και όλα τα σημεία transit στα βορειοανατολικά σύνορα μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας, χωρίς από την τελευταία να εκδηλωθεί καμία αντίδραση¹⁸⁷.

Επιπρόσθετα στη Σύμβαση του Βουκουρεστίου της 24/01/1936 περί αεροναυτιλίας¹⁸⁸, με συμβαλλόμενα κράτη τη Ρουμανία, τη Γιουγκοσλαβία, την

¹⁸³ Βλ. Παράρτημα 15 της Σύμβασης του Σικάγο «περί Υπηρεσιών Αεροναυτικών Πληροφοριών». Ειδικότερα η Υπηρεσία Αεροναυτικών Πληροφοριών κάθε συμβαλλόμενου κράτους έχει την υποχρέωση να εκδίδει Εγχειρίδιο αεροναυτικών Πληροφοριών με τους εθνικούς κανονισμούς αεροπλοΐας (Annex 15, 5.2) και τους σχετικούς αεροναυτικούς χάρτες, στους οποίους σύμφωνα με το Παράρτημα 4 της Σύμβασης του Σικάγο «περί Αεροναυτικών Χαρτών», αποτυπώνονται με ακρίβεια τα εθνικά σύνορα κάθε κράτους (Annex 4, 2.10.1).

¹⁸⁴ Μοναδική διαμαρτυρία εκδηλώθηκε από την Μεγάλη Βρετανία το 1932 με ρηματική διακοίνωση η οποία και αναιρέθηκε στη συνέχεια. Βλ. Ροζάκης Χ., Ο εναέριος χώρος και ό.π., σ. 67, υποσημείωση 6, Γιόκαρης Α., Αμφισβήτηση από Τουρκία οριοθετήσεων και μέτρων διαχείρισης με αμυντικό ό.π. στο Πετράκης Σ., (επιμ.) Αιγαίο. Εξελιξίσεις και προοπτικές επίλυσης των ελληνοτουρκικών διενέξεων, σ. 77.

¹⁸⁵ Πρόδρομος οργανισμός του ICAO που ιδρύθηκε από τη Διεθνή Σύμβαση των Παρισίων του 1919. Γενικά για τους Διεθνείς Οργανισμούς για την Πολιτική Αεροπορία βλ. Γιόκαρης Α., Κυριακόπουλος Γ, ό.π., σ.σ. 16-36.

¹⁸⁶ Βλ. Γιόκαρης Α., Διεθνές Δίκαιο Εναέριου Χώρου – Διαστήματος, ό.π., σ.σ. 37.

¹⁸⁷ Βλ. Κλάδη –Ευσταθοπούλου Μ., Θέματα δικαίου του εναέριου χώρου, ό.π., σ. 40.

¹⁸⁸ Βλ. ανωτέρω σ. 30.

Τουρκία και την Ελλάδα, έγινε αποδεκτή η Αρχή της εθνικής κυριαρχίας επί του εναέριου χώρου, με βάση το υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο των συμβαλλόμενων κρατών, στο οποίο περιλαμβάνεται και το Π.Δ. του 1931 χωρίς να διατυπωθεί καμία επιφύλαξη εκ μέρους της Τουρκίας.

Με τη θέση σε ισχύ του Παραρτήματος 4 της Σύμβασης του Σικάγο «περί Αεροναυτικών Χαρτών», η πρώτη δημοσίευση των αεροναυτικών χαρτών που έγινε το 1949¹⁸⁹, βασίστηκε στους χάρτες του CINA, ενώ και η δεύτερη δημοσίευση που πραγματοποιήθηκε το 1955, βασίστηκε στους αεροναυτικούς χάρτες της Ελλάδας, οι οποίοι περιλαμβάνουν σαφή απεικόνιση και περιγραφή των εξωτερικών ορίων του εθνικού εναέριου χώρου των 10 ν.μ., ως διεθνούς συνόρου μεταξύ της περιοχής των Βαλκανίων και της Ευρωπαϊκής Τουρκίας.

Στον επίσημο Τουρκικό Αεροναυτικό Χάρτη με αριθμό 2342 του 1953¹⁹⁰, που κατατέθηκε στον ICAO, περιλαμβάνεται επίσης σαφής απεικόνιση των εξωτερικών ορίων του ελληνικού εναέριου χώρου, σε συμμόρφωση με την υποχρέωση της διάταξης του Παραρτήματος 4 (Annex 4, 2.10.1) στον οποίο ορίζεται ότι τα διεθνή σύνορα των κρατών πρέπει να εμφανίζονται στους αεροναυτικούς χάρτες.

Γνωστοποίηση της οροθέτησης των εναέριων συνόρων, δηλαδή των εξωτερικών ορίων του εθνικού εναέριου χώρου, όπως ορίζονται στο Π.Δ. του 1931 (Α' 273), περιλαμβάνεται και στο Ελληνικό Εγχειρίδιο Αεροναυτικών Πληροφοριών (AIP Greece, 1.2.1, Areas Responsibility) του 1974 που τηρείται σύμφωνα με το Παράρτημα 15¹⁹¹ της Σύμβασης του Σικάγο από τις αρμόδιες Αρχές αεροναυτικών πληροφοριών (Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας), στο οποίο προβλέπεται ρητά «Σε σχέση με την Πολιτική Αεροπορία και την Εναέρια Αστυνόμευση, τα χωρικά ύδατα εκτείνονται μέχρι 10 ν.μ. από τις ακτές»¹⁹².

Κατά τις οροθετήσεις των FIRs των Περιοχών Αεροναυτιλίας, που πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο των δύο Περιοχικών Συνδιασκέψεων Αεροναυτιλίας

¹⁸⁹ Το Παράρτημα 4 περιέχει «Κανόνες Τυποποίησης (Standards)» και «Συνιστώμενες Πρακτικές (Recommended Practises)» σχετικά με τις κατηγορίες των αεροναυτικών χαρτών, τα τεχνικά τους χαρακτηριστικά και τη διαδικασία εκδόσής τους, που αποβλέπουν στην αποκατάσταση όσον το δυνατόν μεγαλύτερης ομοιομορφίας, για τη διευκόλυνση της αεροπλοΐας.

Το Παράρτημα 4 (Annex 4 – Aeronautical Charts) υιοθετήθηκε από το Συμβούλιο του ICAO, σύμφωνα με το άρθρο 37 της Σύμβασης του Σικάγου στις 16-04-1948 και τέθηκε σε ισχύ την 1/3/1949. Μέχρι σήμερα έχει αναθεωρηθεί τέσσερις φορές, με τελευταίο αναθεωρημένο κείμενο του εν λόγω Παραρτήματος το 2001. Η Ελλάδα εναρμόνισε τη νομοθεσία της με το Π.Δ. 295/1985 (Α' 109), «Αεροναυτικοί Χάρτες». Βλ. http://www.google.nl/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CC8QFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.bazl.admin.ch%2Fexperten%2Fregulation%2F03080%2F03081%2Findex.html%3Flang%3Dit%26download%3DnHzLpZeg7t%2Clnp6I0NTU042I2Z6ln1ah2oZn4Z2qZpnO2Yuq2Z6gpJCDDeoB7fGym162epYbg2c_JjKbNoKS6A--&ei=fTCuUeTGGMaJPfa3gKgF&usg=AFQjCNEsBK8wWCJqBb783rJ01fZO9GZyQ&sig2=8qVUwf0nmPaVDJK_ibmIcw&bvm=bv.47244034,d.ZWU (τελευταία επίσκεψη την 14/10/2013).

¹⁹⁰ Βλ. «Turkish map 2342», Ege, Adalari, Ankara, ICAO, 1953, (1:1.000.000). Ο εν λόγω χάρτης έχει κατατεθεί στη Διεύθυνση αεροναυτικών Χαρτών του ICAO, σύμφωνα με το Παράρτημα 4 της Σύμβασης του Σικάγου «Αεροναυτικοί Χάρτες», που ορίζει στο σημείο 2.10.1: «International boundaries shall be shown».

¹⁹¹ Βλ. http://busybee.dvv.org:8000/icaodocs/Annex%2015%20-%20Aeronautical%20Information%20Services/an15_11ed_sup_apr04.pdf (τελευταία επίσκεψη την 14/10/2013).

¹⁹² Βλ. AIP Greece, VOL. 1, RAC 0-1, 1.2.1, Areas Responsibility, CAA.

στο Παρίσι (1952) και στη Γενεύη (1958), οι αντίστοιχες οροθετήσεις των FIRs Αθηνών (Athinaï) και Κωνσταντινούπολης (Istanbul), βασίζονται στα εξωτερικά όρια της αιγιαλίτιδας ζώνης και του εναέριου χώρου των όμορων κρατών.

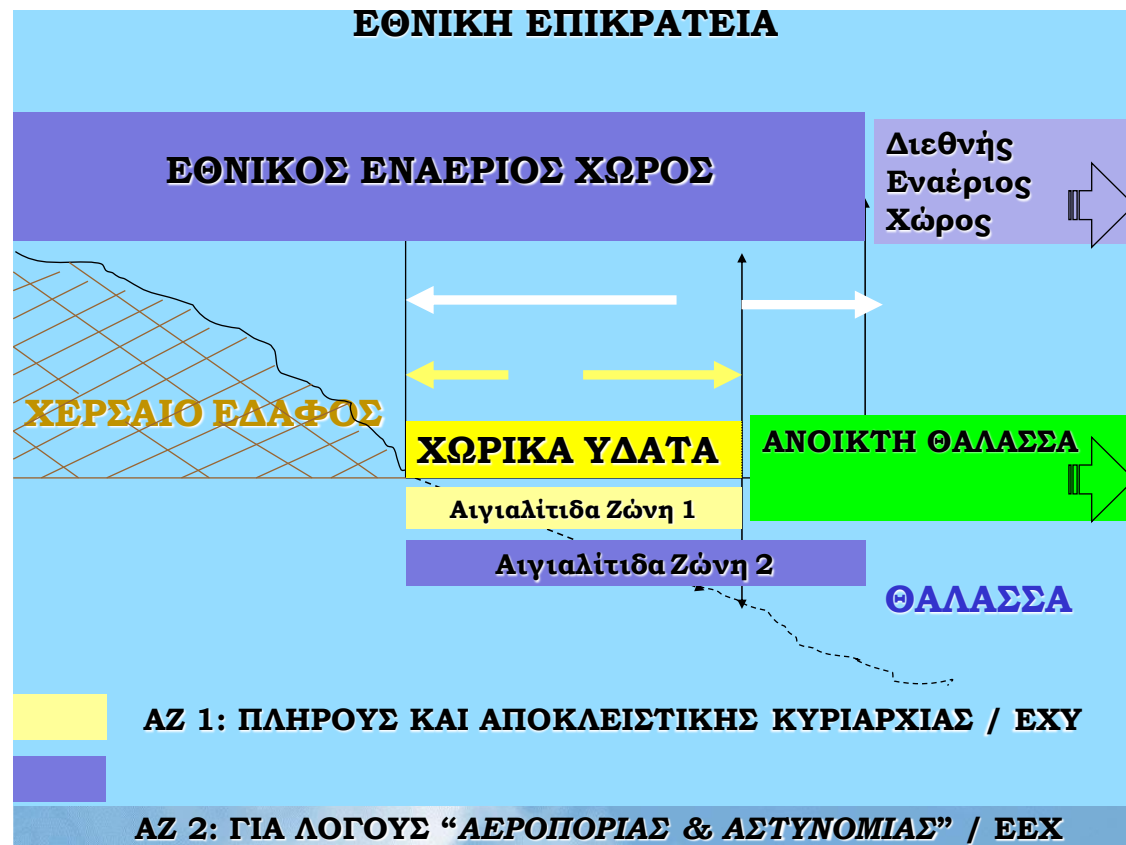
Από το 1952 η Τουρκία συμφωνεί με τις οροθετήσεις Athinaï και Istanbul, αποδεχόμενη τα όρια τους που συμπίπτουν με τα προϋφιστάμενα ελληνοτουρκικά θαλάσσια σύνορα στο Ανατολικό Αιγαίο, τα οποία όπως προαναφέρθηκε εμφανίζονται στον τουρκικό χάρτη Πολιτικής Αεροπορίας 2342/1953. Η Τουρκία κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες για την οροθέτηση των FIRs Athinaï και Istanbul, δεν εκδήλωσε καμία πρόθεση ανάληψης ευθύνης σε τμήματα του εναέριου χώρου πέρα από την αιγιαλίτιδα ζώνη της¹⁹³.

Η Τουρκία επίσης συμμετείχε στην τέταρτη Περιοχική Συνδιάσκεψη Αεροναυτιλίας του 1958, στην οποία και αποδέχθηκε την οροθέτηση των FIRs Αθηνών και Κωνσταντινούπολης, όπως διαμορφώθηκαν με τα 10 ν.μ. ελληνικού εναέριου χώρου. Στα πρακτικά της προαναφερόμενης Συνδιάσκεψης, περιλαμβάνεται σαφή αναφορά στους ελληνικούς αεροναυτικούς χάρτες που γνωστοποιήθηκαν στον ICAO το 1952, στους οποίους τα 10 ν.μ. απεικονίζονται όχι μόνο ως όριο του ελληνικού εναέριου χώρου αλλά και ως διεθνές σύνορο μεταξύ της περιοχής των Βαλκανίων και της Ευρωπαϊκής Τουρκίας¹⁹⁴.

¹⁹³ Βλ. *Γιόκαρης Α.*, Αμφισβήτηση από Τουρκία οριοθετήσεων και μέτρων διαχείρισης με αμυντικό προσανατολισμό, ό.π., 78-80. Επίσης βλ. *Γιόκαρης Α.*, *Κυριακόπουλος Γ.*, ό.π., σ.σ. 56-59.

¹⁹⁴ Βλ. *Κλάδη – Ευσταθοπούλου Μ.*, ό.π., σ. 41 και *Γιόκαρης Α.*, *Διεθνές Δίκαιο* ό.π., σ. 39. Βλ. επίσης υπουργείο Εξωτερικών / Ζητήματα Ελληνοτουρκικών Σχέσεων/Ειδικότερα Κείμενα <http://www.mfa.gr/zitimata-ellinotourkikon-sheseon/eidikotera-keimena/fir-athinon.html>. (τελευταία επίσκεψη την 14/10/2013).

Χάρτης 1: Εθνική Επικράτεια, Εναέριος Χώρος, Χωρική θάλασσα, Ανοικτή Θάλασσα στην Ελλάδα



Πηγή: Σχολή Εθνικής Άμυνας, 06/2010 διάλεξη με θέμα «Δίκαιο του Αέρα –ICAO-FIR» από τον Ασμχο (Ι) Γεώργιο Ανεψιού

2.Αμφισβήτηση του ελληνικού εναέριου χώρου από την Τουρκία

Από τη στιγμή που η Τουρκία έλαβε γνώση για την οροθέτηση των θαλασσίων και εναερίων συνόρων της Ελλάδας¹⁹⁵, δεν προέβαλε απολύτως καμία διαμαρτυρία, αποδεχόμενη το καθεστώς της ελληνικής αιγιαλίτιδας ζώνης, το οποίο σεβόταν και εφαρμόζε για μεγάλο χρονικό διάστημα χωρίς ποτέ να το αμφισβητήσει¹⁹⁶. Παράλληλα όπως αναφέρθηκε και προγενέστερα δεν έγινε χρήση καμία των διατάξεων της Σύμβασης του Σικάγο, με προσφυγή σε διεθνείς διαδικασίες όπως προβλέπονται από αυτήν.

Σημαντική σημασία στο συγκεκριμένο θέμα, έχει η πρακτική στο πλαίσιο του Ν.Α.Τ.Ο. που ακολουθήθηκε από τη Στρατιωτική Επιτροπή και τις Επιτροπές

¹⁹⁵ Η Τουρκία γνώριζε από το 1931 τουλάχιστον, την επίσημη γνωστοποίηση βάσει των διεθνών κανονισμών της Σύμβασης των Παρισίων του 1919 και της Συμβάσεως του Σικάγο του 1944, της οριοθέτησης του ελληνικού εναέριου χώρου στα 10 ν.μ. από το 1931. Βλ. κατωτέρω παραπομπή 196.

¹⁹⁶ Σύμφωνα με το International Court of Justice (ICJ), στην Anglo-Iranian Oil Co. (ICJ, 1952, s. 107), ότι «η γνώση της πράξης τεκμαίρεται από τη δημοσίευσή της στην Επίσημη Εφημερίδα της Κυβέρνησης», σημειώνεται ότι η Τουρκία έλαβε γνώση για την ελληνική οριοθέτηση με την δημοσίευση του Π.Δ. του 1931 στο ΦΕΚ (Α' 325/1931) και όχι όπως ισχυρίζεται με τη δημοσίευσή της στο AIP Greece (vol. 1, RAC 0-1, 1.2.1, Areas Responsibility CAA) το 1974.

Βλ. ακόμη Γιοκαρης Α., Κυριακόπουλος Γ., ό.π., .σ.σ. 59-62.

Αμυντικού Σχεδιασμού και Συντονισμού του Ευρωπαϊκού Εναερίου Χώρου (Committee for European Airspace Coordination CEAC). Κατά πάγια πρακτική μετά την επανένταξη της Ελλάδας στο Ν.Α.Τ.Ο. το 1980, ο σχεδιασμός των ασκήσεων, οι διαδικασίες συντονισμού των αεροναυτικών επιχειρήσεων που διεξάγονται στο Αιγαίο και εντός του FIR Αθηνών, και οι σχετικές διαταγές διεξαγωγής τους αποσαφηνίζουν ότι αυτές θα γίνουν στα διεθνή ύδατα και το διεθνή εναέριο χώρο του Αιγαίου και ότι δεν πρέπει να παραβιασθούν τα χωρικά ύδατα και ο εναέριος χώρος της Ελλάδας¹⁹⁷.

Σημειώνεται σχετικά με τον καθορισμό του εθνικού εναερίου χώρου σε επίπεδο διεθνούς δικαίου και του αντιτάξιμου αυτού έναντι τρίτων κρατών, συνηγορεί και η Απόφαση της Στρατιωτικής Επιτροπής του Ν.Α.Τ.Ο. του 1960¹⁹⁸, που υιοθετήθηκε και από το Συμβούλιο της Συμμαχίας στις 23/09/1960, σύμφωνα με την οποία τα κράτη της Συμμαχίας συμφώνησαν ότι κατά τη διάρκεια της διεξαγωγής συλλογικών ασκήσεων του Ν.Α.Τ.Ο., τα όρια της αιγιαλίτιδας ζώνης αλλά και του εθνικού τους εναερίου χώρου θα συμπίπτουν, αλλά μόνο κατά τη διάρκεια των ασκήσεων και μόνο για τους σκοπούς της Συμμαχίας.

Με την Απόφαση αυτή, αναγνωρίστηκε από τα κράτη της Συμμαχίας έμμεσα το νόμιμο δικαίωμα της Ελλάδας να διαφοροποιεί την οριοθέτηση της έκτασης του εναερίου χώρου της των 10 ν.μ. σε σχέση με την έκταση της αιγιαλίτιδας ζώνης των 6 ν.μ.. Ο περιορισμός που εισάγεται με την Απόφαση, είναι της σύμπτωσης των ορίων των εναερίων με τα θαλάσσια σύνορα ενός κράτους (6 ν.μ.), όριο κοινό για τα υπόλοιπα κράτη, αλλά μόνο κατά τη διάρκεια της διεξαγωγής συλλογικών ασκήσεων και μόνο για τους σκοπούς της Συμμαχίας.

Οι συνέπειες από αυτή την Απόφαση για τη Τουρκία ήταν, ότι σε περιόδους εκτός συλλογικών ασκήσεων του Ν.Α.Τ.Ο., όφειλε να σέβεται τον ελληνικό εθνικό εναέριο χώρο των 10 ν.μ.. Η Τουρκία έως το 1974 σεβάστηκε κατά την πραγματοποίηση εθνικών αεροναυτικών της ασκήσεων στο διεθνή χώρο του Αιγαίου τον εθνικό εναέριο χώρο των 10 ν.μ.. Κάτι το οποίο επιβεβαιώνεται και από τις σχετικές NOTAMs που είχαν εκδόσει οι αρμόδιες τουρκικές Αρχές¹⁹⁹.

Η συμπεριφορά της Τουρκίας άρχισε να αλλάζει από το 1974, και ειδικότερα να αμφισβητεί τον ελληνικό εναέριο χώρο των 10 ν.μ., επικαλούμενη νομικά επιχειρήματα για την ασυμμετρία μεταξύ θαλάσσιου και εναερίου χώρου²⁰⁰. Από τότε ξεκίνησαν παραβιάσεις²⁰¹ και παραβιάσεις²⁰² του ελληνικού εναερίου χώρου, με τις

¹⁹⁷ Σχετικό είναι το υπόμνημα του Προέδρου CEAC Klette προς τη Γενική Γραμματεία του NATO, doc. LK/84-144, 16-11-1984, σημ. 5, subject: Aispace over the Aegean Sea – Implications for NATO – CEAC.

¹⁹⁸ MC 66/1/1960, Rules for interrogation, intention and engagement for air defence forces of Allied Command Europe in peacetime, σημ. 9.

¹⁹⁹ Βλ. Γεωργακόπουλος Γ., ό.π., σ. 55.

²⁰⁰ Βλ. Γιόκαρης Α., Κυριακόπουλος Γ., ό.π., σ.σ. 113-119.

²⁰¹ Η παραβίαση εναερίου χώρου αφορά την άνευ αδείας πτήση αεροσκάφους άλλου κράτους σε ελληνικό εθνικό εναέριο χώρο. Βλ. επίσης γενικά Σαζανίδης Χ., Ελλάδα, Τουρκία, NATO και ο Εναέριος Χώρος του Αιγαίου 1974-1986, Θεσσαλονίκη, 1987 και επίσης βλ. http://www.geetha.mil.gr/index.asp?a_id=2735 (τελευταία επίσκεψη την 14/10/2013).

²⁰² Παράβαση των κανόνων εναέριας κυκλοφορίας λαμβάνει κατεξοχήν χώρα όταν αεροσκάφος εισέρχεται στο FIR Αθηνών, χωρίς να έχει καταθέσει σχέδιο πτήσεως, ήτοι κατά παράβαση των κανόνων εναέριας κυκλοφορίας. Οι κανόνες εναέριας κυκλοφορίας έχουν θεσπισθεί από τις εντεταλμένες από τον ICAO ελληνικές αρχές εναέριας κυκλοφορίας εντός του FIR Αθηνών, με βάση τις προβλέψεις και τις σχετικές συστάσεις του ICAO, καθώς και τη διεθνή πρακτική και αποσκοπούν

οποίες η Τουρκία αποσκοπεί στην αναθεώρηση του status quo στο Αιγαίο, μεταξύ των άλλων του εθνικού εναέριου χώρου, των Περιοχών Πληροφόρησης Πτήσεων (FIRs) και των περιοχών ευθύνης σχετικά με την έρευνα και διάσωση (SAR) μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας.

Μετά την υπογραφή συμφωνίας του 2003 μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας για τους νέους αεροδιαδρόμους στο Αιγαίο²⁰³ (τελική συνεδρίαση του ICAO της 26-28 Αυγούστου 2003 στο Παρίσι και ακολούθησε η τεχνική συμφωνία (Letter of Agreement την 10-12-2003), η Τουρκία εξέδωσε την αριθ. A2420/03 NOTAM σε απάντηση της ελληνικής με αριθ. A2412/03²⁰⁴, στην δεύτερη παράγραφο της οποίας αναφερόταν ότι «η επέκταση του Ελληνικού εναέριου χώρου πέραν των 6 ν.μ. αντίκειται στο διεθνές δίκαιο και τις συμβάσεις και κατά συνέπεια δεν αναγνωρίζεται από την Τουρκία». Οι εν λόγω NOTAM δεν είναι πλέον σε ισχύ.

Το ζήτημα της αιγιαλίτιδας ζώνης κατέχει πολύ σημαντική θέση στις ελληνοτουρκικές σχέσεις ιδιαίτερα μετά τη θέση σε ισχύ της Δ.Σ.Δ.Θ.. Ειδικότερα η ασυμμετρία των 10 ν.μ. μπορεί να λυθεί με την επέκταση στα 12 ν.μ., όπου θα περιλαμβάνεται ενιαία θαλάσσια και εναέρια ζώνη, αλλά η Τουρκία καταφεύγει στην απειλή πολεμικής σύγκρουσης, το γνωστό casus belli²⁰⁵.

Σύμφωνα με τη θεωρία και τη νομολογία²⁰⁶, η αποχή εκ μέρους της Τουρκίας αλλά και των άλλων Νατοϊκών κρατών από κάθε αμφισβήτηση νομική ή έμπρακτη έως το 1974, καθώς επίσης και η έλλειψη οποιαδήποτε διαμαρτυρίας συνιστούν σιωπηρή αποδοχή της οριοθέτησης του ορίου των 10 ν.μ., καθώς όπως αναλύθηκε πρωτότερα βρίσκεται εντός του νομίμου ορίου των 12 ν.μ.. Επιπρόσθετα η επί χρόνια αποχή της Τουρκίας έχει ενεργοποιήσει τη λειτουργία της θεωρίας της δικονομικής

στην εξασφάλιση ασφαλών συνθηκών πτήσεως σε όλο τον εναέριο χώρο του FIR Αθηνών. Η Τουρκία διατείνεται τα τελευταία χρόνια ότι η Σύμβαση του Σικάγου του 1944 και οι κανόνες και συστάσεις του ICAO, δεν εφαρμόζονται έναντι των κρατικών αεροσκαφών, παραβλέποντας την υποχρέωση των κρατών να εξασφαλίζουν ότι τα αεροσκάφη τους σέβονται τις βασικές αρχές και τους κανόνες που είναι απαραίτητοι για την ασφάλεια της εναέριας κυκλοφορίας.

Ο συντονισμός των πτήσεων, τόσο των πολιτικών όσο και των στρατιωτικών αεροσκαφών, σε διεθνή εναέριο χώρο είναι απαραίτητος για την ασφαλή διεξαγωγή της εναέριας κυκλοφορίας, και συνίσταται στην ανταλλαγή κάθε πληροφορίας περί των πτήσεων σε μία περιοχή. Στο πλαίσιο αυτό εντάσσεται και η προβλεπόμενη από τον ICAO υποβολή των πληροφοριών πτήσεων υπό τη μορφή του σχεδίου πτήσης (Flight Plan). Βλ. επίσης γενικά *Σαζανίδης Χ.*, ό.π., και http://www.geetha.mil.gr/index.asp?a_id=2735 (τελευταία επίσκεψη την 14/10/2013), *Ηλιάδης Ι.*, «Η ημισέληνος πάνω από το Αιγαίο», εφημερίδα ΕΘΝΟΣ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΚΗΣ, της 26/7/2009, σ. 22., *Καρβουνόπουλος Π.*, «Πάσχα με τουρκικά «Φάντομ» στο Αιγαίο», εφημερίδα Η ΣΦΗΝΑ, της 16/4/2009, σ. 20, *Καρβουνόπουλος Π.*, «Βόλτες αξίας δύο δις. Ευρώ», εφημερίδα Η ΣΦΗΝΑ, της 30/4/2009, σ. 20.

²⁰³ Βλ. «Historic Agreement on the Air Traffic Services Route Network in the Aegean Sea», ICAO, News Release, PIO 15/03.

²⁰⁴ Βλ. *Ηλιάδης Μ.*, «Η Τουρκία διεκδικεί τώρα νέες περιοχές», εφημερίδα Ο Κόσμος του Επενδυτή, 2004.

²⁰⁵ Βλ. *Βερέμης Θ.*, *Ιστορία των Ελληνοτουρκικών Σχέσεων, 1453-2005*, Δ' έκδοση, ΕΛΙΑΜΕΠ, Ι. Σίδερης, Αθήνα, 2005, σ.σ. 193-194.

²⁰⁶ Βλ. *Cheng B.*, *The right to fly*, 42 *Transactions of the Grotious Society*, 1956, σ. 102, *Anglo – Norwegian Fisheries Case*, ICJ Reports, σ.σ. 138-139, *Γιόκαρης Α.*, *Αμφισβήτηση από Τουρκία οριοθετήσεων και μέτρων διαχείρισης με αμυντικό προσανατολισμό*, ό.π., σ. 77.

ένστασης του estoppel²⁰⁷, βάσει της οποίας η Τουρκία δε νομιμοποιείται στην προβολή τόσο καθυστερημένης αμφισβήτησης.

Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, η Τουρκία σήμερα δε νομιμοποιείται να αμφισβητεί ένα όριο που επί σειρά ετών έχει επιφέρει έννομα αποτελέσματα σε διεθνές επίπεδο, και μπορεί να αντισταχθεί έναντι της ίδιας αλλά και άλλων κρατών²⁰⁸.

3. Το δικαίωμα της Ελλάδας για επέκταση των χωρικών της υδάτων και του εναέριου χώρου της

Στο άρθρο 3 της Δ.Σ.Δ.Θ. όπως ήδη έχει αναφερθεί, ορίζεται ότι το κάθε κράτος έχει δικαίωμα να καθορίσει το πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης του μέχρι τα 12 ν.μ., με σημείο αφετηρίας τις γραμμές βάσεως²⁰⁹. Ο εν λόγω καθορισμός αποτελεί μία μονομερή κρατική πράξη, η οποία για να επιφέρει νόμιμα αποτελέσματα θα πρέπει να είναι σύμφωνη με το διεθνές δίκαιο²¹⁰.

Πριν την Δ.Σ.Δ.Θ. πολλά κράτη είχαν υιοθετήσει πλάτος αιγιαλίτιδας ζώνης τα 12 ν.μ., έτσι ώστε να θεωρείται ότι η μονομερής οριοθέτηση των 12 ν.μ. να συνιστά σύμπτωση της διεθνούς πρακτικής, και έχει γίνει δεκτή ως κανόνας του διεθνούς δικαίου. Σημειώνεται ότι ήταν και η θέση της Τουρκίας στην πρώτη συνδιάσκεψη για το δίκαιο της θάλασσας στη Γενεύη το 1956²¹¹.

Ο μόνος περιορισμός στη Δ.Σ.Δ.Θ. προβλέπεται στο άρθρο 15²¹² στο οποίο καθορίζονται τα εξής: «Όταν οι ακτές δύο Κρατών είναι παρακείμενες ή βρίσκονται η μία απέναντι στην άλλη, κανένα από τα δύο Κράτη δεν δικαιούται, εκτός αν υπάρχει συμφωνία περί του αντιθέτου μεταξύ τους, να εκτείνει την αιγιαλίτιδα ζώνη του πέραν της μέσης γραμμής, της οποίας κάθε σημείο ισαπέχει από τα πλησιέστερα σημεία των γραμμών βάσης από τα οποία μετρείται το πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης καθενός από τα δύο Κράτη. Η διάταξη αυτή δεν εφαρμόζεται ωστόσο στις περιπτώσεις ύπαρξης ιστορικών τίτλων ή άλλων ειδικών περιστάσεων που καθιστά αναγκαία την οριοθέτηση της αιγιαλίτιδας ζώνης των δύο Κρατών με διαφορετικό τρόπο».

Η τελευταία αυτή διάταξη υπήρχε και στο άρθρο 12 της Σύμβασης της Γενεύης του 1958, η οποία όμως ερμηνεύθηκε στενά από το Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης στην Αποφασή του το 1969, για την υφαλοκρηπίδα της Βόρειας Θάλασσας, το οποίο δέχθηκε στο σημ. 57 ότι παρέκλιση από την αρχή της μέσης γραμμής μπορεί να γίνει λόγω ειδικών γεωγραφικών συνθηκών, μόνο στην περίπτωση βραχονησίδων όχι

²⁰⁷ Όταν ένα κράτος λαμβάνει θέση σε διεθνές επίπεδο και ένα άλλο στηριζόμενο σε αυτήν ενεργήσει, το πρώτο κράτος δεν δικαιούται να μεταβάλλει την στάση του, διότι έχει διεθνή ευθύνη. Βλ. επίσης *Γιόκαρης Α., Κυριακόπουλος Γ.*, ό.π., σ.σ. 59-62 και σ.σ. 70-72.

²⁰⁸ Βλ. *Κλάδη – Ευσταθοπούλου Μ.*, ό.π., σ. 43, *Γιόκαρης Α.*, Διεθνές Δίκαιο Εναέριου Χώρου – Διαστήματος, ό.π., σ.σ. 42-43, *Κλάδη – Ευσταθοπούλου Μ.*, Ελληνική Αιγιαλίτιδα ζώνη: Ισχύον καθεστώς και δικαίωμα επέκτασης στα 12 ν.μ. σύμφωνα με τη Σύμβαση του 1982, σ.σ. 65-93 στο *Το Αιγαίο Πέλαγος και το νέο δίκαιο της θάλασσας*, Αθήνα - Κομοτηνή, Α. Σάκκουλας, 1996.

²⁰⁹ Βλ. *Ασωνίτης Γ.*, ό.π., σ. 67.

²¹⁰ Βλ. και την Απόφαση του Διεθνούς Δικαστηρίου της Χάγης στην *Anglo-Norwegian Fisheries Case*, ICJ Reports 1951, σ. 115.

²¹¹ Βλ. *Year book on the ILC 1956*, τ. II, σ. 74 και Τουρκική Δήλωση doc.A/CN.4/99.

²¹² Με τίτλο «Οριοθέτηση της αιγιαλίτιδας ζώνης μεταξύ Κρατών των οποίων οι ακτές είναι παρακείμενες ή βρίσκονται η μία απέναντι στην άλλη» βλ. *Ασωνίτης Γ.*, ό.π., σ. 75.

όμως και νησιών²¹³. Παραμένει συνεπώς ως γενικός κανόνας το δικαίωμα της μονομερούς οριοθέτησης, ακόμη και στην περίπτωση γειτονικών κρατών, υπό την προϋπόθεση να τηρείται το ανώτατο όριο των 12 ν.μ. και η αρχή της μέσης γραμμής²¹⁴.

Σημειώνεται ότι η θέση αυτή με βάση τη Σύμβαση της Γενεύης του 1958 είχε γίνει δεκτή και από τη Τουρκία με το Ν. 476/25-05-1964, σύμφωνα με τον οποίο και ειδικότερα το άρθρο 3 αν η απόσταση των τουρκικών εδαφών από τα εδάφη γειτονικής χώρας είναι μικρότερη του συνολικού πλάτους των χωρικών υδάτων και των δύο χωρών, εφόσον δεν υπάρχει αντίθετη συμφωνία, η μέση γραμμή αποτελεί το σύνορο των τουρκικών χωρικών υδάτων.

Η πρακτική αυτή της Τουρκίας σύμφωνα με τη Σύμβαση του 1958 αλλά και τη Δ.Σ.Δ.Θ. του 1982, κάλυπτε το δικαίωμα μονομερούς οριοθέτησης της αιγιαλίτιδας ζώνης ενός γειτονικού κράτους όπως η Ελλάδα. Στον ίδιο νόμο οριζόταν στο άρθρο 1 ότι η αιγιαλίτιδα ζώνη της Τουρκίας είναι 6 ν.μ., αλλά στο άρθρο 2 ορίζεται ότι το πλάτος των χωρικών υδάτων, απέναντι από κράτη των οποίων η αιγιαλίτιδα ζώνη έχει πλάτος μεγαλύτερο από το πλάτος της τουρκικής αιγιαλίτιδας ζώνης, καθορίζεται με βάση την αρχή της αμοιβαιότητας²¹⁵, δηλαδή πάλι μονομερώς αλλά και πέραν των 6 ν.μ. με αποτέλεσμα η αιγιαλίτιδα ζώνη της Τουρκίας με την πρώην Σοβιετική Ένωση, τη Βουλγαρία και την Κύπρο να έχει επεκταθεί στα 12 ν.μ..

Η Τουρκία στην τρίτη Συνδιάσκεψη για το δίκαιο της θάλασσας όπου και προετοιμάστηκε η Δ.Σ.Δ.Θ. του 1982, αναπροσάρμοσε τις θέσεις της και κατά συνέπεια και την εθνική της νομοθεσία, προκειμένου να περιορίσει το δικαίωμα της Ελλάδας για μονομερή επέκταση των υδάτων της στα 12 ν.μ.. Υποστήριξε ότι η οριοθέτηση θαλασσιών συνόρων γειτονικών κρατών των οποίων οι ακτές είναι παρακείμενες, ή βρίσκονται η μία απέναντι στην άλλη, θα πρέπει να γίνεται με συμφωνία των κρατών αυτών, αφού ληφθούν υπόψη όλες οι ειδικές γεωγραφικές συνθήκες και με βάση την Αρχή της επιείκειας.

Οι Αρχές που αναγνωρίζονται ως επιεικείς οι οποίες είναι Αρχές και κανόνες του διεθνούς δικαίου όπως έχει τονίσει το Διεθνές Δικαστήριο²¹⁶, συνιστούν αντικείμενο επίκλησης τόσο από τα αντιτιθέμενα κράτη όσο και στα πλαίσια της δικαστηριακής πρακτικής, είναι γενικής φύσης ως προς τον χαρακτήρα αρχές και οι πιο συχνά διατυπωμένες είναι οι εξής²¹⁷:

α.- Η οριοθέτηση θα πρέπει να λαμβάνει χώρα με συμφωνία στη βάση του διεθνούς δικαίου²¹⁸.

²¹³ Βλ. Γιόκαρης Α., Οι δικαιοδοσίες του παράκτιου, ό.π., σ. 82.

²¹⁴ Βλ. Γιόκαρης Α., Οι δικαιοδοσίες του παράκτιου, ό.π., σ. 82, παραπομπή 52.

²¹⁵ Η Αρχή της αμοιβαιότητας σύμφωνα με την οποία ένα κράτος αναγνωρίζει σε ένα άλλο δικαιώματα ή υποχρεώσεις, με την προϋπόθεση όμως ότι και το άλλο κράτος θα του αναγνωρίσει αντίστοιχα δικαιώματα ή υποχρεώσεις. Η Αρχή της αμοιβαιότητας δεν ισχύει όμως και αρνητικά. Για παράδειγμα το γεγονός ότι κάποιο κράτος παραβιάζει τα ανθρώπινα δικαιώματα δεν νομιμοποιεί και τα υπόλοιπα να το κάνουν.

²¹⁶ Υπόθεση Υφαλοκρηπίδας της Βόρειας Θάλασσας, ICJ Reports 1969, σ.σ. 48-49.

²¹⁷ Βλ. I. Brownlie, The Rule of Law in International Affairs, M. Nijhoff, I. Preliminary Topics, σ. 216.

²¹⁸ Βλ. άρθρο 83 παράγραφος 1 της Δ.Σ.Δ.Θ., Ασωνίτης Γ., ό.π., σ. 123, Υπόθεση Βόρειας Θάλασσας, ICJ Reports (1969), σ.σ. 46-48, παραπομπές 85-87, σ. 53, παραπομπή 101, Υπόθεση για την Οριοθέτηση του Κόλπου του Maine, ICJ Reports (1984), σ.σ. 292-293, παραπομπή 90, σ. 299, παραπομπή 112, Υπόθεση Λιβύης – Μάλτας (1985) ICJ Report 1985, σ. 39, παραπομπή 46.

β.- Η αρχή της μη καταπάτησης από το ένα μέρος της φυσικής προέκτασης του άλλου²¹⁹.

γ.- Η αρχή της αποφυγής στα πλαίσια του εφικτού κάθε αποκοπής της θαλάσσιας πρόσβασης των ακτών καθενός από τα αφορούντα κράτη²²⁰.

δ.- Η οριοθέτηση θα πρέπει να λαμβάνει χώρα με εφαρμογή των κριτηρίων της επιείκειας και με τη χρήση πρακτικών μεθόδων που είναι σε θέση να διασφαλίσουν σε συσχετισμό με τη γεωλογική διαμόρφωση της περιοχής και άλλες σχετικές περιστάσεις ένα δίκαιο αποτέλεσμα²²¹.

ε.- Υφίσταται η υπόθεση ότι η λύση της επιείκειας είναι ένας ίσος διαχωρισμός μεταξύ των περιοχών υφαλοκρηπίδας των διάδικων κρατών που αλληλοκαλύπτονται²²².

Επίσης αμφισβήτησε την πρακτική της επέκτασης των χωρικών υδάτων στα 12 ν.μ., πρακτική που σύμφωνα με την Τουρκία δεν έχει αποκτήσει χαρακτήρα κανόνων εθιμικού δικαίου και εμφανίζεται ως κατάχρηση δικαιώματος, καθώς και τη γενικευμένη αρχή της μέσης γραμμής λόγω των δυσκολιών εφαρμογής της όταν μεταξύ δύο κρατών επικρατούν ειδικές γεωγραφικές συνθήκες²²³.

Λόγω όμως της περιοριστικής ερμηνείας που είχε πραγματοποιηθεί από το Δικαστήριο της Χάγης επί του όρου «ειδικές συνθήκες», αλλά και των διατάξεων της Σύμβασης του 1958 οι προτάσεις της Τουρκίας δεν έγιναν δεκτές και για τον λόγο αυτό υφίσταται και το άρθρο 15 της Δ.Σ.Δ.Θ..

Η Τουρκία επέμεινε στις θέσεις της αυτές και στο Ν. 2674/20-05-1982, ο οποίος αντικατέστησε το Ν. 476. Στο νέο νόμο η Τουρκία όρισε σε αντίθεση με την πρόβλεψη του άρθρου 15 της Δ.Σ.Δ.Θ., ότι η αιγιαλίτιδα ζώνη της Τουρκίας και κρατών με συνεχόμενες ακτές με αυτή ή ακτές που βρίσκονται απέναντι αλλήλων οριοθετούνται με συμφωνίες. Οι συμφωνίες αυτές συνάπτονται αφού ληφθούν υπόψη οι ιδιομορφίες και οι γεωγραφικές συνθήκες κατά τρόπο σύμφωνο με την αρχή της επιείκειας. Από τη στιγμή που η διάταξη αυτή αντίκειται στο διεθνές δίκαιο, η μονομερής αυτή πράξη δεν μπορεί να επιφέρει έννομα αποτελέσματα.

Αποτέλεσμα αυτού ήταν με την Απόφαση του Τουρκικού Υπουργικού Συμβουλίου 8/4762 την 06/06/1982 διατηρήθηκαν σε ισχύ, παρά το γεγονός ότι καταργήθηκε ο Ν. 476/1964, οι οριοθετήσεις της τούρκικης αιγιαλίτιδας ζώνης στη Μαύρη Θάλασσα κι έναντι της Κύπρου στα 12 ν.μ.. Στο άρθρο 1 του Ν. 2674/1982,

²¹⁹ Βλ. Υπόθεση Βόρειας Θάλασσας, ICJ Reports (1969), σ.σ. 46-47, παραπομπή 8, Υπόθεση για την Οριοθέτηση του Κόλπου του Maine, ICJ Reports (1984), σ.σ. 312-313, παραπομπή 157, Υπόθεση Λιβύης – Μάλτας (1985), ICJ Reports (1985), σ. 39, παραπομπή 46.

²²⁰ Βλ. Υπόθεση της Βόρειας Θάλασσας, ICJ Reports (1969), σ.σ. 17-18, παραπομπή 8, Υπόθεση για την Οριοθέτηση του Κόλπου του Maine, ICJ Reports (1984), σ.σ. 298-299, παραπομπή 110, σ.σ. 312-313, παραπομπή 157, σ. 328, παραπομπή 196, σ. 335, παραπομπή 219, Υπόθεση Γουινέας και Γουινέας – Μπισάου, 77 ILR, σ.σ. 635-681, παραπομπή 103.

²²¹ Βλ. Υπόθεση για την Οριοθέτηση του Κόλπου του Maine, ICJ Reports (1984), σ.σ. 299-300, παραπομπή 112, Υπόθεση Λιβύης – Μάλτας (1985), σ.σ. 38-39, παραπομπή 45, σ. 57, παραπομπή 79.

²²² Βλ. Υπόθεση Βόρειας Θάλασσας, ICJ Reports (1969), σ. 36, παραπομπή 57, σ. 52, παραπομπή 99, σ. 53, παραπομπή 101, Υπόθεση για την Οριοθέτηση του Κόλπου του Maine, ICJ Reports (1984), σ.σ. 300-301, παραπομπή 115, σ.σ. 312-313, παραπομπή 157, σ.σ. 327-332, παραπομπές 195-210, Υπόθεση Λιβύης - Μάλτας (1985), ICJ Reports (1985), σ. 47, παραπομπές 62-63.

²²³ Βλ. Τρίτη Συνδιάσκεψη, official records, τ. II, σ.σ. 104, 277 και XVII, σ. 78. Για το πρόβλημα των «συμφωνημένων» ελληνοτουρκικών θαλασσιών συνόρων, βλ. Γιόκαρης Α., Κυριακόπουλος Γ., ό.π., σ.σ. 119-127.

ορίζεται ότι η αιγιαλίτιδα ζώνη της Τουρκίας έχει έκταση 6 ν.μ. και ότι το Υπουργικό Συμβούλιο είναι αρμόδιο να καθορίζει την αιγιαλίτιδα ζώνη και πέραν των 6 ν.μ., υπό τον όρο ότι θα λαμβάνονται υπόψη όλες οι ιδιομορφίες και γεωγραφικές συνθήκες όπως επίσης η αρχή της επιείκειας.

Η εν λόγω διάταξη όπως σημειώνει και ο καθηγητής Γιόκαρης Α., αποτελεί μία αυτοδέσμευση της Τουρκίας, και δεν μπορεί να προδικάσει κατ' ουδένα τρόπο τη στάση στο θέμα αυτό γειτονικού κράτους όπως της Ελλάδας²²⁴.

Από τα ανωτέρω συνάγεται το συμπέρασμα ότι με βάση τη Δ.Σ.Δ.Θ. η Ελλάδα μπορεί να επεκτείνει μονομερώς τα χωρικά της ύδατα στα 12 ν.μ., με μόνο τον περιορισμό της μέσης γραμμής. Μία τέτοια οριοθέτηση επισύρει και την επέκταση του εναέριου χώρου στα 12 ν.μ. και έτσι οποιαδήποτε αμφισβήτηση εγείρεται από τη Τουρκία εξουδετερώνεται²²⁵.

4.Το δικαίωμα διαφοροποιημένης οριοθέτησης του εθνικού εναέριου χώρου σε σχέση με τα θαλάσσια σύνορα

Στο άρθρο 1 της Σύμβασης του Σικάγο²²⁶ όπως έχει αναφερθεί, ορίζεται ότι τα συμβαλλόμενα μέρη αναγνωρίζουν ότι το κάθε κράτος έχει πλήρη και αποκλειστική κυριαρχία επί του υπεράνω του εδάφους του εναέριου χώρου, ενώ στο άρθρο 2 της εν λόγω Σύμβασης²²⁷ ως έδαφος ενός κράτους εννοούνται οι εκτάσεις του ηπειρωτικού εδάφους του και τα προσκείμενα σε αυτές ύδατα.

Με τις προαναφερόμενες διατάξεις, αφήνεται να εννοηθεί ότι κατά τον καθορισμό της έκτασης σε πλάτος του εθνικού εναέριου χώρου, τα όρια του θα πρέπει να ταυτίζονται με τα εξωτερικά όρια της αιγιαλίτιδας ζώνης, και ότι σε κάθε περίπτωση η κυριαρχία του κράτους επί του υπερκείμενου εναέριου χώρου δεν μπορεί να εκτείνεται πέραν των ορίων του υπερκείμενου της αιγιαλίτιδας ζώνης εναέριου χώρου.

Στα αξιοσημείωτα των ανωτέρω ερμηνείων όπως συνάγονται από τις διατάξεις των εν λόγω άρθρων, είναι το γεγονός ότι πουθενά όπως αναφέρθηκε και πρωτύτερα δεν υπάρχει ορισμός της έννοιας εναέριος χώρος²²⁸. Στο άρθρο 2 της Σύμβασης του Σικάγο παρατηρείται μία εννοιολογική σύγχυση, γιατί ορίζεται ότι στο έδαφος του κράτους επί του οποίου ασκείται η κυριαρχία, περιλαμβάνονται τα χωρικά ύδατα αλλά παραλείπεται ο εναέριος χώρος ως αυτοτελές στοιχείο του εδάφους του κράτους. Δηλαδή δεν γίνεται διάκριση μεταξύ του εδάφους του κράτους, της αιγιαλίτιδας ζώνης και του εναέριου χώρου ως αυτοτελών στοιχείων του εδάφους του κράτους όπου ασκείται κυριαρχία.

Τα στοιχεία αυτά όμως υπάγονται σε διαφορετικό νομικό καθεστώς από άποψη κυριαρχίας και για το λόγο αυτό είναι απαραίτητη η διακρισή τους. Ειδικότερα στο άρθρο 27 παράγραφος 2 του Συντάγματος²²⁹ ορίζεται ότι «Χωρίς

²²⁴ Βλ. Γιόκαρης Α., Οι δικαιοδοσίες του παράκτιου, ό.π., σ. 84.

²²⁵ Βλ. Οικονομίδης Κ., ΘΕΜΑΤΑ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΔΙΚΑΙΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ, ό.π., σ.σ. 73-75.

²²⁶ Βλ. ανωτέρω σ. 33.

²²⁷ Βλ. ανωτέρω σ. 33.

²²⁸ Βλ. ό.π. παραπομπές 18-28.

²²⁹ Βλ. <http://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/8c3e9046-78fb-48f4-bd82-bbba28ca1ef5/SYNTAGMA.pdf> (τελευταία επίσκεψη την 14/10/2013).

νόμο, που ψηφίζεται με την απόλυτη πλειοψηφία του όλου αριθμού των βουλευτών, δεν είναι δεκτή στην Ελληνική Επικράτεια ξένη στρατιωτική δύναμη ούτε μπορεί να διαμένει σ' αυτή ή να περάσει μέσα από αυτή».

Αντίθετα επιτρέπεται η αβλαβής διέλευση ξένων πολεμικών πλοίων από την αιγιαλίτιδα ζώνη ενός κράτους σύμφωνα με το άρθρο 17 της Δ.Σ.Δ.Θ.²³⁰. Η διέλευση όμως ξένων στρατιωτικών αεροσκάφων μέσω του εθνικού εναέριου χώρου, απαγορεύεται χωρίς την προηγούμενη διπλωματική άδεια του κράτους υπέρπτησης.

Διαφοροποίηση παρατηρείται ακόμη σε ότι αφορά το καθεστώς της ανοικτής θάλασσας, σε σχέση με αυτό του διεθνούς εναέριου χώρου, αλλά και σε ότι αφορά τις δικαιοδοσίες και τα δικαιώματα των κρατών επί των θαλασσιών εκτάσεων της συνορεύουσας ζώνης, της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης, της υφαλοκρηπίδας και των στενών διεθνούς ναυσιπλοΐας σε σχέση με τον υπερκείμενο σε αυτά εναέριο χώρο.

Για παράδειγμα η ελευθερία της ναυσιπλοΐας στην ανοικτή θάλασσα, με εξαίρεση ορισμένους περιορισμούς όπως το δικαίωμα δέσμευσης περιοχών για τη διεξαγωγή ναυτικών ασκήσεων, είναι απόλυτη και η ασκησή της δεν υπόκειται στη ρυθμιστική παρέμβαση κανενός διεθνούς οργανισμού με αρμοδιότητες αποφασιστικού χαρακτήρα. Δεν συμβαίνει όμως το ίδιο με την αεροπλοΐα στο διεθνή εναέριο χώρο, καθώς η αεροπλοΐα υπάγεται στους διεθνείς κανονισμούς του ICAO, σε συνεργασία με τα κράτη στα οποία ανατίθενται αρμοδιότητες διαχείρισης των Περιοχών Πληροφόρησης Πτήσεων (FIRs) και κατά συνέπεια η ελεύθερη αεροπλοΐα έχει χαρακτήρα σχετικό.

Στη διεθνή θεωρία έχει υποστηριχθεί ότι ο εναέριος χώρος είναι παράρτημα της υποκείμενης θαλάσσιας έκτασης, και έτσι τα όρια αυτών των δύο ζωνών βρίσκονται σε θέση αλληλεξάρτησης. Επίσης στην πρακτική των κρατών κυριαρχεί να ταυτίζονται τα όρια στον εθνικό τους εναέριο χώρο με αυτά στην αιγιαλίτιδα ζώνη.

Ο εναέριος χώρος όμως θεωρείται αυτοτελές στοιχείο της εδαφικής επικράτειας για τον οποίο δεν υπάρχει ορισμός στη Σύμβαση του Σικάγο, αλλά ούτε σε άλλο διεθνές κείμενο και του οποίου σαφέστατα το διεθνές νομικό καθεστώς δεν συμπίπτει με εκείνο της υποκείμενης θαλάσσιας έκτασης.

Επίσης ούτε έχει διαμορφωθεί εθιμικός κανόνας δικαίου, σύμφωνα με τον οποίο το καθεστώς του εναέριου χώρου σε οριζόντιο επίπεδο πρέπει να είναι το ίδιο με εκείνο της υποκείμενης θαλάσσιας έκτασης ώστε να υπάρχει και η απαίτηση της αλληλεξάρτησης των ορίων τους.

Ο Κ.Α.Δ. στο άρθρο 2 παράγραφος 1²³¹ ορίζει ότι το ελληνικό κράτος ασκεί αποκλειστική και πλήρη κυριαρχία στον ελληνικό εναέριο χώρο, λαμβάνοντας έτσι ως αυτοτελές συστατικό στοιχείο του εδάφους του κράτους τον εναέριο χώρο, και όχι σε σχέση με την υποκείμενη θαλάσσια έκταση ή τμήμα του ηπειρωτικού εδάφους.

Με βάση το ανωτέρω σκεπτικό ο καθορισμός από την Ελλάδα εθνικού εναέριου χώρου 10 ν.μ., είναι συνεπής με αυτό και έχοντας υπόψη και τα δεδομένα της εποχής εκείνης, όπως η μη κωδικοποίηση του δικαίου της θάλασσας, η διάσπαρτη πρακτική οριοθέτησης χωρικών υδάτων μεταξύ 3 και 12 ν.μ. κ.λπ..

²³⁰ Βλ. ό.π. παραπομπή 39.

²³¹ Βλ. ό.π. παραπομπή 152.

Για παράδειγμα η Κολομβία την ίδια περίοδο με νόμο το 1938, είχε καθορίσει 20 ν.μ. εναέριο χώρο από τις ακτές βάσεως. Η Βραζιλία στον αεροπορικό της κώδικα, είχε ορίσει ότι ασκεί πλήρη και αποκλειστική κυριαρχία επί του υπερκείμενου της υφαλοκρηπίδας της χώρας, δηλαδή σε απόσταση 200 ν.μ.. Η Σομαλία είχε ορίσει αιγιαλίτιδα ζώνη 200 ν.μ. με αντίστοιχα κυριαρχικά δικαιώματα στον εναέριο χώρο, ο Ισημερινός επίσης 200 ν.μ. από το 1955, η Αργεντινή από το 1966 κ.λπ.²³². Σημειώνεται ότι η νομιμότητα αυτών των ενεργειών αμφισβητήθηκε έντονα, και περισσότερο αποσκοπούσε στην κατοχύρωση κυριαρχικών δικαιωμάτων οικονομικής εκμετάλλευσης του θαλάσσιου πλούτου, και όχι κυριαρχίας στον εναέριο χώρο.

Η τάση επίσης για άσκηση κυριαρχικών δικαιωμάτων σε μία διευρυμένη ζώνη πέραν των 6 ν.μ. για τη αιγιαλίτιδα ζώνη, έχει γίνει παραδεκτή σήμερα με την αναγνώριση της κυριαρχίας των αρχιπελαγικών κρατών επί των αρχιπελαγικών υδάτων και του υπερκείμενου σε αυτών εναέριου χώρου²³³. Ειδικότερα σύμφωνα με το άρθρο 46 της Δ.Σ.Δ.Θ.²³⁴, αρχιπελαγικά είναι τα κράτη που αποτελούνται καθ' ολοκληρία από ένα ή περισσότερα αρχιπέλαγα και άλλα ενδεχομένως νησιά. Σύμφωνα με τα άρθρα 47 και 49 της Δ.Σ.Δ.Θ.²³⁵, αρχιπελαγικά ύδατα είναι η θαλάσσια έκταση που οριοθετείται με τη χάραξη ευθείων αρχιπελαγικών γραμμών βάσεως που ενώνουν τα ακρότατα σημεία των πιο απομακρυσμένων νήσων του αρχιπελάγους. Με καμιά διάταξη της Δ.Σ.Δ.Θ. η θαλάσσια αυτή έκταση – τα αρχιπελαγικά ύδατα- δεν χαρακτηρίζεται ως αιγιαλίτιδα ζώνη.

Εντούτοις όμως σύμφωνα με το άρθρο 49, το αρχιπελαγικό κράτος ασκεί πλήρη κυριαρχία και επί των αρχιπελαγικών υδάτων (παράγραφος 1) αλλά και επί του υπερκείμενου εναέριου χώρου (παράγραφος 2), με αποτέλεσμα να φαίνεται το φαινόμενο αποδοχής από το διεθνές δίκαιο ασκήσεως κρατικής κυριαρχίας επί εναέριου χώρου κάτω από τον οποίο δεν υφίσταται αιγιαλίτιδα ζώνη, κάτι το οποίο έρχεται σε αντίθεση με τα άρθρα 1 και 2 της Σύμβασης του Σικάγο. Δηλαδή η άσκηση κυριαρχίας σε τμήμα εναέριου χώρου υπεράνω θαλάσσιας έκτασης, που πρόκειται στις ακτές παράκτιου ή αρχιπελαγικού κράτους δεν προϋποθέτει την ύπαρξη υποκείμενης αιγιαλίτιδας ζώνης με την έννοια που αποδίδεται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 της Δ.Σ.Δ.Θ.²³⁶.

Σε ότι αφορά τη μη επέκταση του εναέριου χώρου πέραν των ορίων της υποκείμενης αιγιαλίτιδας ζώνης, όπως συνάγεται από τις διατάξεις των άρθρων 1 και 2 της Σύμβασης του Σικάγο και το άρθρο 2 της Δ.Σ.Δ.Θ., σημειώνεται ότι αυτές αποσκοπούν στην αποτροπή από την άσκηση εκ μέρους των παράκτιων κρατών αυθαίρετης και παράτυπης δικαιοδοσίας²³⁷ ή επέκτασης των κυριαρχικών δικαιωμάτων στην ανοικτή θάλασσα και στο διεθνή χώρο, αλλά και στην καθιέρωση ενός περιορισμένου θεσμικού πλαισίου για τη δυνατότητα άσκησης περιορισμένης δικαιοδοσίας και δικαιωμάτων στην ανοικτή θάλασσα με την αναγνώριση ειδικών ζωνών, όπως η συνορεύουσα ή αποκλειστική οικονομική ζώνη.

²³² Βλ. Γιόκαρης Α., Κυριακόπουλος Γ., ό.π., σ.σ. 55-56 και Γιόκαρης Α., ό.π., Οι δικαιοδοσίες.....σ.σ. 70, παραπομπή 29.

²³³ Βλ. άρθρο 49 της Δ.Σ.Δ.Θ., Ασωνίτης Γ., ό.π., σ.σ. 93-94.

²³⁴ Βλ. Ασωνίτης Γ., ό.π., σ. 91.

²³⁵ Βλ. Ασωνίτης Γ., ό.π., σ.σ. 91-94.

²³⁶ Βλ. ό.π. παραπομπή 55.

²³⁷ Βλ. Γιόκαρης Α., Οι δικαιοδοσίες του παράκτιου κράτους....., ό.π., σ.σ. 183-209 και Γιόκαρης Α., Κυριακόπουλος Γ., ό.π., σ.σ. 160-163.

Επιπρόσθετα η Δ.Σ.Δ.Θ. κωδικοποίησε σε ότι αφορά την αιγιαλίτιδα ζώνη το ανώτατο όριο του πλάτους των χωρικών υδάτων στα 12 ν.μ., αναγνωρίζοντας με αυτόν τον τρόπο τις τάσεις που ήδη είχαν εκδηλωθεί στην πρακτική των κρατών. Κατά τον καθηγητή Γιόκαρη Α., «.....το πρόβλημα του δικαιώματος του παράκτιου κράτους στην διαφοροποιημένη οριοθέτηση του εθνικού του εναέριου χώρου σε σχέση με τα όρια της αιγιαλίτιδας ζώνης του μόνο θεωρητικό χαρακτήρα πλέον μπορεί να έχει, αφού στην πράξη το πρόβλημα δεν τίθεται αν το παράκτιο κράτος κάνοντας μερική χρήση ενός υφιστάμενου δικαιωμάτος του μπορεί να οριοθετεί διαφοροποιημένα το πλάτος του εθνικού του εναέριου χώρου και των χωρικών του υδάτων εντός όμως των ορίων των 12 ν.μ.»²³⁸.

Β.Κατακόρυφη οριοθέτηση του εναέριου χώρου

Η κατακόρυφη οριοθέτηση του εναέριου χώρου, εθνικού και διεθνούς δημιουργεί ασάφειες και ερωτηματικά.Ενώ το πλάτος που καλύπτει ο εναέριος χώρος εθνικός και διεθνής καθορίζεται με γραπτούς κανόνες του διεθνούς δικαίου δεν υφίσταται αντίστοιχος προσδιορισμός της σε ύψος έκτασης γενικά του εναέριου χώρου. Η οριοθέτηση σε ύψος του εθνικού εναέριου χώρου αποτελεί από τα πιο σημαντικά ζητήματα του διεθνούς δικαίου του αέρα, διότι ταυτίζεται με την έννοια κυριαρχίας του κράτους, ιδίως στην περίπτωση προσδιορισμού του ορίου μέχρι του οποίου η κυριαρχία μπορεί να επεκτείνεται σε ύψος πάνω από το εθνικό έδαφος, αλλά και με την παραβίαση της κυριαρχίας από τα τρίτα κράτη που διαθέτουν σήμερα την τεχνολογία.

Μέχρι το 1957 όταν ο Σοβιετικός δορυφόρος Σπούτνικ εκτοξεύθηκε και τέθηκε σε τροχιά γύρω από τη Γη, τέθηκε το πρόβλημα της οριοθέτησης σε ύψος μεταξύ εθνικού εναέριου χώρου και διαστήματος. Μέχρι εκείνη τη στιγμή γινόταν αποδεκτό ότι ο εναέριος χώρος και κατά συνέπεια η κυριαρχία σε αυτόν πάνω από το έδαφος των κρατών έφθανε μέχρι το άπειρο.

Από τότε η συνεχής εξέλιξη της τεχνολογίας και η χρήση των αεροσκαφών και των διαστημικών οχημάτων, κατέστησαν δυνατή την παραβίαση της κρατικής κυριαρχίας και δημιούργησαν σειρά νομικών ζητημάτων, σχετικά με το ύψος που μπορεί να φθάσει η εθνική κυριαρχία. Μέχρι σήμερα δεν υπάρχει καμία διεθνής ρύθμιση που να καθορίζει τα όρια μεταξύ ατμοσφαιρικού και εξωατμοσφαιρικού χώρου²³⁹.

Προσπάθειες που καταβλήθηκαν από επιστήμονες να καθορίσουν το ύψος του εθνικού εναέριου χώρου σε 25, 50, 75 ή 90 μίλια, ήταν εντελώς αυθαίρετες και καμία θεωρία οριοθέτησης μεταξύ των δύο χώρων δεν έχει επικρατήσει²⁴⁰. Προσπάθεια των Η.Π.Α. για επίτευξη συμφωνίας στην απόσταση των 10.000 μιλίων δεν είχε θετικά αποτελέσματα. Παράλληλα προσπάθεια της πρώην Σοβιετικής Ένωσης να υπολογισθεί το ύψος των 100 ή 110 χιλιάδων μέτρων από την επιφάνεια της γης, ύψος όπου μπορούν να ίπτανται αεροσκάφη και όχι δορυφόροι, συνάντησε την αντίδραση των περισσότερων δυτικών χωρών. Το ύψος των 100 χιλ. λήφθηκε έχοντας υπόψη την αεροδυναμική αντίδραση που χρησιμοποιούν τα αεροσκάφη για

²³⁸ Βλ. Γιόκαρης Α., Οι Δικαιοδοσίες του παράκτιου κράτους,.....ό.π., σ. 74.

²³⁹ Βλ. Treaty on principles governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies, 1967.

²⁴⁰ Βλ. Τζανέτος Γ., Η στρατιωτικοποίηση του διαστήματος σε σχέση με το δικαίωμα της άμυνας, Αντ. Σάκκουλας, Αθήνα – Κομοτηνή, 1995, σ. 82.

να ίπτανται στην ατμόσφαιρα, σε αντίθεση με τους δορυφόρους που δεν μπορούν να τεθούν σε τροχιά κάτω από αυτό το όριο.

Επίσης διεκδικήσεις ομάδας κρατών κοντά στον παράλληλο του Ισημερινού για να υπολογισθεί η γεωστατική τροχιά στο ύψος των 35.800 χιλ., από την επιφάνεια της γης ως χώρος εθνικής κυριαρχίας, δεν λήφθησαν καν υπόψη από την πλειονότητα των κρατών²⁴¹.

Θεωρία και πρακτική ως προς τα όρια κυριαρχίας των κρατών υποστηρίζουν τα εξής: η σε ύψος έκταση του εθνικού εναέριου χώρου δεν μπορεί να φθάνει στο άπειρο, αλλά μπορεί να εκτείνεται μέχρι το σημείο όπου η εκάστοτε τεχνολογία καθιστά δυνατή τη θέση τεχνητών δορυφόρων και άλλων αντικειμένων σε τροχιά γύρω από τη γη, χωρίς οπιαδήποτε διαμαρτυρία τρίτων κρατών²⁴². Η μέχρι σήμερα θέση σε τροχιά και τη διέλευση δορυφόρων όπως Sputnik I., Discoveres I, II, V, VII, XI, κ.λπ. δεν επηρεάζει την αρχή της κρατικής κυριαρχίας στον εθνικό εναέριο χώρο.

Σήμερα γίνεται δεκτό ότι το εξωατμοσφαιρικό διάστημα αρχίζει από το κατώτατο σημείο στο οποίο κινούνται μόνο δορυφόροι²⁴³.

²⁴¹ Βλ. *Ιωάννου Κ., Οικονομίδης Κ. Ποζάκης Χ., Φατούρος Α.*, Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο.....ό.π., σ. 37.

²⁴² Βλ. *Παπακόστας Α.*, ό.π., σ. 41.

²⁴³ Βλ. *Κλάδη – Ευσταθοπούλου Μ.*, ό.π., σ.σ. 44-46.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΗΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

Α.Ο έλεγχος της εναέριας κυκλοφορίας

1. Εισαγωγικά

Η Σύμβαση του Σικάγου του 1944 που κυρώθηκε με το Ν. 211/1947,²⁴⁴ τα Παραρτήματα της και τα δύο πρόσθετα σε αυτή Σύμφωνα που κυρώθηκαν αντίστοιχα με τους Ν. 210/1947 και Ν. 211/1947, περιέχουν το βασικό πλαίσιο για το διεθνές νομικό καθεστώς του εναέριου χώρου και για την ανάπτυξη διεθνών επικοινωνιών με δίκτυα αεροπορικών συνδέσεων.

Ο εναέριος χώρος, εθνικός και διεθνής έχει καταταμηθεί σε εννέα (09) περιοχές αεροναυτιλίας²⁴⁵ κάθε μία από τις οποίες περιλαμβάνει Περιοχές Πληροφόρησης Πτήσεων (FIRs)²⁴⁶, η διαχείριση των οποίων κυρίως για τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας έχει ανατεθεί στη δικαιοδοσία των γειτονικών προς κάθε FIR κρατών, των οποίων οι αρμόδιες Αρχές έχουν την ευθύνη για την ασφάλεια της εναέριας κυκλοφορίας πολιτικών και στρατιωτικών αεροσκαφών.

Η κατάτμηση του συνολικού εναέριου χώρου σε Περιοχές Αεροναυτιλίας και η οριοθέτηση αυτών ανήκει στην ευθύνη του ICAO και πραγματοποιείται με δεσμευτική απόφαση του Συμβουλίου του οργανισμού από την Επιτροπή Αεροναυτιλίας²⁴⁷ και τη Γραμματεία του εν λόγω οργανισμού.

Με πρόταση της Επιτροπής Αεροναυτιλίας συγκαλούνται επίσης οι λεγόμενες «Περιοχικές Διασκέψεις Αεροναυτιλίας» (Regional Air Navigation Meetings –RAN meetings), στο πλαίσιο των οποίων διαμορφώνονται τα «Περιοχικά Σχέδια Αεροναυτιλίας» (Regional Air Navigation Plans). Τα σχέδια αυτά είναι εννέα (09) στον αριθμό, όσα και οι περιοχές Αεροναυτιλίας και περιλαμβάνουν συμπληρωματικές στα Παραρτήματα της Σύμβασης του Σικάγο ρυθμίσεις σχετικά με τις διευκολύνσεις, υπηρεσίες και διαδικασίες της διεθνούς αεροναυτιλίας.

²⁴⁴ Βλ. ό.π. παραπομπή 43 και ανωτέρω σ.σ. 31-33.

²⁴⁵ Οι εννέα περιοχές είναι της Ευρώπης, Μέσης Ανατολής, Ασίας/Ειρηνικού, Αφρικής, Λατινικής Αμερικής και Καραϊβικής, Νότιας Αμερικής, Βορείου Ατλαντικού και Βορειοαμερικανικής Περιοχής. Βλ. *Κλάδη – Ευσταθοπούλου Μ.*, ό.π., σ. 131, παραπομπές 388-392.

²⁴⁶ Για τις Περιοχές Πληροφόρησης Πτήσεων προβλέπουν τα Παραρτήματα 2 (Κανόνες Εναέριας Κυκλοφορίας- Rules of Air) και 11 (Υπηρεσίες Εναέριας Κυκλοφορίας-Air traffic Services) της Σύμβασης του Σικάγου.

²⁴⁷ Η Επιτροπή Αεροναυτιλίας (Air Navigation Commission) προβλέπεται από το άρθρο 56 της Σύμβασης του Σικάγου και αποτελείται από δεκαπέντε μέλη που προτείνονται από τα κράτη μέλη και διορίζονται από το Συμβούλιο. Έχει συμβουλευτικό χαρακτήρα και είναι αρμόδια να εξετάζει όλα τα θέματα που αφορούν την εναέρια κυκλοφορία και να προτείνει λύσεις. Κύριο της έργου είναι η κατάρτιση Παραρτημάτων της Σύμβασης και η υποβολή γνωμοδοτήσεων στο Συμβούλιο σχετικά με τεχνικά θέματα.

Ειδικότερα στο άρθρο 56 της Σύμβασης του Σικάγου με τίτλο «Ονομασία και διορισμοί της Επιτροπής», ορίζεται ότι: «Η Επιτροπή Αεροναυτιλίας θα αποτελείται εκ δώδεκα μελών διοριζομένων υπό του Συμβουλίου μεταξύ προσώπων υποδειχθήσομεν υπό των συμβαλλομένων Κρατών. Τα πρόσωπα ταύτα θα έχωσι τα κατάλληλα προσόντα και πείραν εις την επιστήμην και τας μεθόδους της αεροπορίας. Το Συμβούλιον θα ζητήσει παρά πάντων των συμβαλλομένων Κρατών όπως υποδείξωσι υποψηφίους. Ο Πρόεδρος της Επιτροπής Αεροναυτιλίας θα διορίζεται υπό του Συμβουλίου».

Οι ρυθμίσεις αυτές που προτείνονται στις Περιοχικές Διασκέψεις Αεροναυτιλίας από τα Κράτη, εφόσον εγκριθούν από το Συμβούλιο του ICAO, ισχύουν ως «Συστάσεις» (Recommendations) προς όλους τους Συμβαλλομένους που ανήκουν στην ίδια περιοχή Αεροναυτιλίας και στο ίδιο Περιοχικό Σχέδιο²⁴⁸.

Για την ασφάλεια και τον αποτελεσματικότερο έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας το σύνολο του εναέριου χώρου, ήτοι οι εναέριες Περιοχές Αεροναυτιλίας κατανέμονται σε μικρότερες εναέριες περιοχές – ζώνες τις Περιοχές Πληροφόρησης Πτήσεων (FIRs). Κάθε μία από τις Περιοχές Αεροναυτιλίας περιλαμβάνει και ένα συγκεκριμένο αριθμό Περιοχών Πληροφόρησης Πτήσεων. Για τις Περιοχές Πληροφόρησης Πτήσεων, προβλέπουν τα Παραρτήματα 11 «Υπηρεσίες Εναέριας Κυκλοφορίας» (Annex 11, Air Traffic Services) και 2 «Κανόνες Εναέριας Κυκλοφορίας» (Annex 2, Rules of air) της Σύμβασης του Σικάγο και ειδικότερα το Κεφάλαιο 2 αυτών²⁴⁹.

Η οριοθέτηση γίνεται με βάση τεχνικά και λειτουργικά κριτήρια, ώστε να εξασφαλίζεται η μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα κατά την άσκηση του ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας²⁵⁰. Οι διεθνείς κανονισμοί σε συνδυασμό με ότι αφορά την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας σε συνδυασμό με τους αντίστοιχους εθνικούς κανονισμούς, ρυθμίζουν τη διακίνηση και τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας στον εθνικό και διεθνή χώρο.

Όλοι οι εθνικοί και αεροναυτικοί νόμοι και κανονισμοί πρέπει να είναι σε αρμονία με τις διατάξεις της Σύμβασης του Σικάγο και με τους αεροναυτικούς κανονισμούς που εκδίδει με μορφή παραρτημάτων ο ICAO²⁵¹.

Σύμφωνα με το Παράρτημα 11 (Annex 11, Chapter 1, Definitions) ως Περιοχή Πληροφόρησης Πτήσεων (FIR), ορίζεται μία εναέρια περιοχή προσδιορισμένης έκτασης, μέσα στην οποία παρέχονται υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας και υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης. Δηλαδή το κράτος ευθύνης στη συγκεκριμένη περιοχή παρέχει όλες τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας.

Σε μία Περιοχή Πληροφόρησης Πτήσεων ασκείται έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας, με αντικειμενικό σκοπό την ασφαλή και κανονική διακίνηση των πτήσεων, υπηρεσίες παροχής πληροφοριών πτήσης καθώς και έρευνας και διάσωσης για αεροσκάφη που βρίσκονται σε κίνδυνο (Annex 11, 2.3.).

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι ο εναέριος χώρος της Περιοχής FIR διακρίνεται από τον εναέριο εθνικό χώρο του κράτους. Ειδικότερα στον εθνικό εναέριο χώρο του, το κράτος ασκεί κυριαρχία ενώ στον εναέριο χώρο ευθύνης του ασκεί μόνο περιορισμένες δικαιοδοσίες οι οποίες ορίζονται ρητά από το διεθνές δίκαιο και τη Σύμβαση του Σικάγο, με εξαίρεση το εναέριο τμήμα της Περιοχής FIR που συμπίπτει με εθνικό εναέριο χώρο.

Το FIR το οποίο περιλαμβάνει τμήμα διεθνούς εναέριου χώρου δεν θεωρείται κυρίαρχος εθνικός χώρος. Παραμένει διεθνής χώρος ο οποίος δεν παραχωρείται και του οποίου απλώς τη διαχείριση αναλαμβάνει το εκάστοτε κράτος ευθύνης ως προς τον έλεγχο και το συντονισμό της εναέριας κυκλοφορίας.

²⁴⁸ Βλ. Γιόκαρης Α., Διεθνές Δίκαιο....., ό.π., σ. 55.

²⁴⁹ Βλ. Κλάδη – Ευσταθοπούλου Μ., ό.π., σ.σ. 131 -132.

²⁵⁰ Βλ. Γιόκαρης Α., Το διεθνές νομικό καθεστώς του Athenai FIR, στο Σημεία τριβής στις Ελληνοτουρκικές σχέσεις, ΕΛΙΑΜΕΠ, Ι. Σίδερης, Αθήνα 1994, σ.σ. 5-8.

²⁵¹ Βλ. Κλάδη – Ευσταθοπούλου Μ., ό.π., σ.σ. 132 -133 και Γιόκαρης Α., Κυριακόπουλος Γ., ό.π., σ.σ. 51-55.

2.Εθνική δικαιοδοσία στον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας

Στη Σύμβαση του Σικάγο καθώς και στα πρόσθετα σε αυτήν Σύμφωνα, καθιερώνεται το δικαίωμα διέλευσης (υπέρπτωσης) καθώς και της τεχνικής στάθμευσης για σκάφη τα οποία είναι νηολογημένα σε ένα από τα συμβαλλόμενα μέρη, αμβλύνοντας έτσι το περιεχόμενο της πλήρους και αποκλειστικής κυριαρχίας που προβλέπεται στο άρθρο 1 της Σύμβασης²⁵² που ασκεί το κράτος στον εθνικό του εναέριο χώρο. Αυτό όμως εξισσοροπείται από την αναγνώριση στη Σύμβαση, διευρυμένων δικαιοδοσιών των κρατών και ιδίως των παράκτιων στον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας στον εθνικό τους εναέριο χώρο.

Σημειώνεται ότι οι ελευθερίες του αέρα που συνιστούν η διέλευση και η τεχνική στάθμευση αναγνωρίζονται μόνο στα κράτη – μέλη του ICAO και μόνο στα πολιτικά αεροπλάνα. Εξαιρούνται τα κρατικά και τα στρατιωτικά αεροπλάνα σε αντίθεση με το δικαίωμα της «αβλαβούς διέλευσης» των πλοίων στην αιγιαλίτιδα ζώνη ενός κράτους, δικαίωμα που ισχύει για ιδιωτικά και κρατικά πλοία (συμπεριλαμβάνονται και τα πολεμικά).

Αυτό άλλωστε προβλέπεται και στο άρθρο 3 της Σύμβασης του Σικάγο²⁵³ στο οποίο γίνεται διάκριση μεταξύ πολιτικών και κρατικών αεροσκαφών, αλλά και η υπαγωγή της εισόδου των κρατικών και στρατιωτικών αεροσκαφών στον εθνικό εναέριο χώρο τρίτου κράτους ύστερα από προηγούμενη χορήγηση κρατικής άδειας²⁵⁴.

Σε αντίθεση με το δικαίωμα της «αβλαβούς» διέλευσης²⁵⁵, η Σύμβαση του Σικάγο και οι διεθνείς αεροναυτικοί κανονισμοί των παραρτημάτων της, θέτουν τη λειτουργία της διέλευσης και της τεχνικής στάθμευσης υπό περιορισμούς και προϋποθέσεις που συνιστούν και αντίστοιχες δικαιοδοσίες για τα κράτη διέλευσης ή στάθμευσης.

Ειδικότερα η Σύμβαση του Σικάγο στα άρθρα 9 παράγραφος 2²⁵⁶, 10²⁵⁷ και 11²⁵⁸, αναγνωρίζει το δικαίωμα κάθε σε αυτήν συμβαλλόμενου κράτους να εκδόσει νομοθετικές και διοικητικές πράξεις που αναφέρονται σε θέματα ρυθμίσεως και ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, καθορισμού αεροδιαδρόμων και σημείων εισόδου και εξόδου από τον εθνικό εναέριο χώρο, προσδιορισμού τελωνειακών αερολιμένων υποχρεωτικής προσγείωσης και απογείωσης, ή θέματα ασφαλείας, όπως η καθιέρωση απαγορευμένων ζωνών (άρθρο 9 παράγραφος 1).

Είναι σημαντικό να διευκρινιστεί ότι τα κυριαρχικά δικαιώματα και οι δικαιοδοσίες του κάθε κράτους ασκούνται υπό την προϋπόθεση ότι δεν αντίκειται στο διεθνές δίκαιο, καθώς πρόκειται για μονομερείς πράξεις (Ν., Π.Δ. Υ.Α., κ.λπ.) με τις οποίες ρυθμίζεται ή εξειδικεύεται το νομικό καθεστώς της εναερίου κυκλοφορίας, μέσα στα όρια του εθνικού εναερίου χώρου αλλά και έξω από αυτόν²⁵⁹.

²⁵² Βλ. ανωτέρω σ. 33.

²⁵³ Βλ. ανωτέρω σ. 33.

²⁵⁴ Βλ. Α.Ν. 2597/1940, άρθρο 1, περίοδος 3.

²⁵⁵ Βλ. Δ.Σ.Δ.Θ., άρθρα 17-26 και επίσης βλ. *Ασωνίτης Γ.*, ό.π. σ.σ. 73-79.

²⁵⁶ Βλ. ό.π. παραπομπή 92.

²⁵⁷ Βλ. ό.π. παραπομπή 76.

²⁵⁸ Βλ. ό.π. παραπομπή 70.

²⁵⁹ Βλ. Ν. 1815/1988 (Α' 250), «Κύρωση του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου». Από την ισχύ του εν λόγω νόμου καταργήθηκε ο Ν. 5017/1931, αλλά οι ειδικές ρυθμίσεις που περιέχονται σε Β.Δ. ή Π.Δ. διατηρούνται σε ισχύ στο μέτρο που δεν αντιτίθενται στον Κ.Α.Δ..

Η τελευταία περίπτωση αφορά τις δικαιοδοσίες και αρμοδιότητες του παράκτιου κράτους και σε ευρύτερη ζώνη του διεθνούς εναέριου χώρου, υπεράνω της ανοικτής θάλασσας, σε Περιοχές Πληροφόρησης Πτήσεων, η οποία έχει τεθεί υπό την ευθύνη του για λόγους ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας.

Ειδικότερα στο άρθρο 12 περίοδος β' της εν λόγω Σύμβασης ορίζεται ότι «Έκαστον συμβαλλόμενον Κράτος δέχεται να διατηρήσει τους σχετικούς ιδίους κανονισμούς ομοιομορφους κατά το μέγιστον δυνατόν προς τους καταρτιζόμενους από καιρού εις καιρόν εις εφαρμογήν της παρούσης Συμβάσεως τοιούτους», δηλαδή οι εσωτερικοί νόμοι και κανονισμοί να είναι σε αρμονία με τις διατάξεις της, αλλά και με τους αεροναυτικούς κανονισμούς²⁶⁰ που εκδίδει υπό μορφή παραρτημάτων (Annexes) το Συμβούλιο του Οργανισμού Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO).

Σε συνέχεια των ανωτέρω στο άρθρο 11 της Σύμβασης²⁶¹, ορίζεται ότι οι νόμοι και κανονισμοί κάθε συμβαλλόμενου κράτους, σχετικά με την είσοδο και έξοδο από το εδαφός του αεροσκαφών τα οποία εκτελούν διεθνούς αεροπορικούς πλόες ή σχετικά με την κίνηση αυτών για όσο διάστημα βρίσκονται εντός του εθνικού του εναέριου χώρου, θα εφαρμόζονται στα αεροσκάφη όλων των συμβαλλόμενων κρατών, ανεξάρτητα από την εθνικότητά τους, τα αεροσκάφη δε οφείλουν να συμμορφώνονται με τους εθνικούς νόμους και κανονισμούς.

Η διάταξη αυτή συμπληρώνεται από διάταξη του άρθρου 10 της Σύμβασης²⁶², σύμφωνα με την οποία κάθε αεροσκάφος που εισέρχεται στον εναέριο χώρο συμβαλλόμενου κράτους, οφείλει να προσγειωθεί σε καθοριζόμενο αερολιμένα για τελωνειακό ή άλλο έλεγχο, αν οι κανονισμοί του κράτους υπέρπτησης το απαιτούν, αλλά και από το άρθρο 68 της Σύμβασης²⁶³, σύμφωνα με το οποίο κάθε συμβαλλόμενο κράτος δικαιούται να υποδείξει τη διαδρομή που οφείλει να ακολουθήσει κάθε διεθνής πτήση στο εσωτερικό του εδάφους του και τα αεροδρόμια που μπορεί να χρησιμοποιήσει²⁶⁴.

Σύμφωνα με το άρθρο 9 της Σύμβασης²⁶⁵ για τη ανακήρυξη «απαγορευμένοι ζώναι»²⁶⁶ ενώ σύμφωνα με τους διεθνείς αεροναυτικούς κανονισμούς σύμφωνα με τα

²⁶⁰ Σύμφωνα με το Παράρτημα 15 της Σύμβασης του Σικάγο «περί Υπηρεσιών Αεροναυτικών Πληροφοριών», η Υπηρεσία Αεροναυτικών Πληροφοριών κάθε συμβαλλόμενου κράτους έχει την υποχρέωση να εκδίδει Εγχειρίδιο Αεροναυτικών Πληροφοριών με τους εθνικούς κανονισμούς αεροπλοΐας (Annex 15, 5.2) και τους σχετικούς αεροναυτικούς χάρτες, στους οποίους σύμφωνα με το Παράρτημα 4 της Σύμβασης του Σικάγο «περί Αεροναυτικών Χαρτών», αποτυπώνονται με ακρίβεια τα εθνικά σύνορα κάθε κράτους (Annex 4, 2.10.1).

²⁶¹ Βλ. ό.π. παραπομπή 70.

²⁶² Βλ. ό.π. παραπομπή 76.

²⁶³ Βλ. ό.π. παραπομπή 75.

²⁶⁴ Επίσης σύμφωνα με το άρθρο 9 μπορεί να ανακηρύξει «απαγορευμένες περιοχές», ενώ βάσει των παραρτημάτων 2 και 11 της Συμβάσεως, κάθε κράτος έχει το δικαίωμα να εκδίδει εθνικούς κανονισμούς διαδικασιών αναγνώρισης – αναχίτησης ή και εξαναγκασμού για προσγείωση αεροσκαφών τα οποία κινούνται εντός του εθνικού εναέριου χώρου κατά τρόπο που αντιβαίνει τους διεθνείς και εθνικούς κανονισμούς.

²⁶⁵ Βλ. ό.π. παραπομπή 80 και 92 σε ότι αφορά τις παραγράφους (α) και (β) του εν λόγω άρθρου. Σε ότι αφορά την παράγραφο (γ) ορίζονται τα εξής «Έκαστον συμβαλλόμενον Κράτος δύναται, υφ' όρους ήθελε καθορίσει, ν' απαιτήσει όπως παν αεροσκάφος εισερχόμενον εις τας εν ταις άνω παραγράφους (α) ή (β) ειρημέναις προσγειούται ακολουθώς το ταχύτερον δυνατόν εις τινα καθωρισμένον αερολιμένα επί του εδάφους του».

²⁶⁶ Βλ. Γιώκαρης Α., Οι δικαιοδοσίες....., ό.π., σ.σ.40- 43.

Παραρτήματα 2 και 11 της Σύμβασης, κάθε κράτος έχει δικαίωμα να εκδίδει εθνικούς κανονισμούς διαδικασιών αναγνώρισης - αναχαίτισης ή και εξαναγκασμού για προσγείωση αεροσκαφών, τα οποία κινούνται εντός του εθνικού εναέριου χώρου κατά τρόπο που αντιβαίνει στους διεθνείς και εθνικούς κανονισμούς²⁶⁷.

Από τα παραπάνω προκύπτουν οι εξής δικαιοδοσίες για το κράτος υπέρπτησης ή στάθμευσης του αλλοδαπής εθνικότητας αεροσκάφους:

α.-Δικαίωμα καθορισμού σημείων εισόδου – εξόδου από τον εθνικό εναέριο χώρο.

β.-Δικαίωμα καθορισμού αεροδιαδρόμων.

γ.-Δικαίωμα προσδιορισμού τελωνειακών αερολιμένων προσγείωσης – απογείωσης.

δ.-Δικαίωμα έκδοσης εθνικών κανονισμών ρυθμίσεως και ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας, και δικαίωμα απαίτησης κατάθεσης και κοινοποίησης σχεδίου πτήσεως πριν την είσοδο στον εθνικό εναέριο χώρο, ώστε να υπαχθεί στον έλεγχο εναερίου κυκλοφορίας των αρμοδίων εθνικών αρχών σύμφωνα με τις ρυθμίσεις των παραρτημάτων 2 και 11 της Σύμβασης του Σικάγου.

Οι δικαιοδοσίες αυτές έχουν ενεργοποιηθεί στην Ελληνική νομοθεσία στον Κ.Α.Δ., όπου σχετικά τυγχάνουν τα άρθρα 2²⁶⁸, 6 παράγραφοι 1 και 2²⁶⁹ και το άρθρο 8²⁷⁰. Συμπληρωματικά σε αυτές τις διατάξεις λειτουργούν και το άρθρο 10 του Β.Δ. 170/1969 (Α' 50)²⁷¹. Οι διοικητικές κυρώσεις προβλέπονται στα άρθρα 152²⁷² και 153²⁷³ του Κ.Α.Δ., οι ποινικές κυρώσεις στα άρθρα 161²⁷⁴ και 164²⁷⁵ του ίδιου Κώδικα, ενώ σημειώνεται ότι για τις παραβιάσεις αυτών των άρθρων προβλέπεται και η επιβολή προστίμου κατά τη διαδικασία του άρθρου 153²⁷⁶.

Β.Περιοχές πληροφόρησης πτήσεων

Η ανάπτυξη των διεθνών αεροεπικοινωνιών και αερομεταφορών, σε συνδυασμό με την φυσική συνέπεια την αύξηση της συχνότητας της εναέριας κυκλοφορίας, οδήγησαν στην ανάγκη προσδιορισμού διεθνών κανονισμών οι οποίοι ρύθμιζαν ασφαλώς και αποτελεσματικά τον εναέριο χώρο.

Οι σχετικοί διεθνείς κανονισμοί περιλαμβάνονται σε ότι αφορά την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας στα Παραρτήματα 11 (Annex 11, Air Traffic

²⁶⁷ Βλ. Γιόκαρης Α., Οι δικαιοδοσίες....., ό.π., σ.σ. 199-205.

²⁶⁸ Βλ. ό.π. παραπομπή 98 σε ότι αφορά την παράγραφο 1 του εν λόγω άρθρου και παραπομπή 95 σε ότι αφορά την παράγραφο 2 του ίδιου άρθρου.

²⁶⁹ Βλ. ό.π. παραπομπή 96 σε ότι αφορά την παράγραφο 1 του εν λόγω άρθρου και 74 σε ότι αφορά την παράγραφο 2 του ίδιου άρθρου.

²⁷⁰ Με τίτλο «Τελωνειακός έλεγχος» στο οποίο ορίζεται ότι «1.Αεροσκάφη προερχόμενα από το εξωτερικό προσγειώνονται υποχρεωτικά σε τελωνειακό αερολιμένα. 2.Αεροσκάφη προοριζόμενα για το εξωτερικό απογειώνονται υποχρεωτικά από τελωνειακό αερολιμένα».

²⁷¹ Με τίτλο «Έλεγχος Εναερίου κυκλοφορίας (Ε.Ε.Κ.)».

²⁷² Βλ. ό.π. παραπομπή 104.

²⁷³ Βλ. ό.π. παραπομπή 104.

²⁷⁴ Βλ. ό.π. παραπομπή 105.

²⁷⁵ Με τίτλο «Παράβαση κανονισμών εναέριας κυκλοφορίας».

²⁷⁶ Βλ. ό.π. παραπομπή 104.

Services, ATF)²⁷⁷ και 2 (Annex 2, Rules of the Air)²⁷⁸ της Σύμβασης του Σικάγο, οι οποίοι σε συνδυασμό με τις εθνικές διατάξεις (κανονισμούς) ρυθμίζουν την εναέρια και διεθνή κυκλοφορία στον εθνικό και διεθνή εναέριο χώρο. Όπως ορίζεται στο άρθρο 12 της Σύμβασης του Σικάγο, όλοι οι σχετικοί αεροναυτικοί νόμοι και κανονισμοί πρέπει να είναι σε αρμονία τόσο με τις διατάξεις της Σύμβασης του Σικάγο, όσο και με τους Αεροναυτικούς Κανονισμούς που εκδίδει με τη μορφή Παραρτημάτων ο ICAO.

Σε εφαρμογή του άρθρου 37 της Σύμβασης του Σικάγο²⁷⁹ υιοθετήθηκαν από το Συμβούλιο του ICAO κανόνες τυποποίησης (standards) και συνιστώμενες πρακτικές (recommended practices), σχετικά με «Υπηρεσίες Εναέριας Κυκλοφορίας» και «Κανόνες Αέρα» που αποτέλεσαν τα αντίστοιχα Παραρτήματα της Σύμβασης του Σικάγο.

²⁷⁷ Το Παράρτημα 11 υιοθετήθηκε από το Συμβούλιο του ICAO την 18/05/1950 και τέθηκε σε ισχύ την 1/10/1950. Η τελευταία αναθεώρηση πραγματοποιήθηκε στις 6 Ιουλίου 2009 και τέθηκε σε εφαρμογή στις 10 Νοεμβρίου 2010. Βλ. http://www.scaa.sc/files/an11_13ed_amend_47b.pdf (τελευταία επίσκεψη την 15/10/2013).

Το Παράρτημα 11 περιέχει και «κανόνες τυποποίησης (standards)» και «συνιστώμενες πρακτικές (recommended practices)» που αποβλέπουν στην αποκατάσταση όσο το δυνατόν μεγαλύτερης ομοιομορφίας για τη διευκόλυνση της αεροπλοΐας.

²⁷⁸ Το Παράρτημα 2 υιοθετήθηκε από το Συμβούλιο του ICAO την 15/4/1948 και τέθηκε σε ισχύ στις 15/9/1948. Η τελευταία αναθεώρηση πραγματοποιήθηκε την 20/07/2009 και τέθηκε σε εφαρμογή την 18/11/2010, βλ. http://www.scaa.sc/files/an11_13ed_amend_47b.pdf (τελευταία επίσκεψη την 15/10/2013).

Το εν λόγω Παράρτημα στην πρώτη του έκδοση περιείχε και «κανόνες τυποποίησης» και «συνιστώμενες πρακτικές». Στην δεύτερη αναθεώρηση την 27/11/1951 το κείμενο περιλάμβανε μόνο κανόνες τυποποίησης. Το Παράρτημα 2 ενσωματώθηκε στην εθνική έννομη τάξη με το Β.Δ. 170/1969.

²⁷⁹ Στο άρθρο 37 με τίτλο «Υιοθέτησις διεθνών τυποποιήσεων και διαδικασιών» ορίζονται τα εξής:

«Εκαστον συμβαλλόμενον Κράτος αναλαμβάνει να συνεργασθή προς εξασφάλισιν του ανωτάτου δυνατού ορίου ομοιομορφίας εις τους κανονισμούς, τυποποιήσεις, διαδικασίες και οργανισμούς σχετικώς προς τα αεροσκάφη, το προσωπικόν, τας εναερίας οδούς και τας βοηθητικές υπηρεσίας εις άπαντα τα ζητήματα, εις ά τοιαύτη ομοιομορφία θέλει διευκολύνη και βελτιώση την αεροναυτιλίαν.

Προς το σκοπό τούτον η Διεθνής Οργάνωσις Πολιτικής Αεροπορίας θέλει υιοθετή και τροποποιή από καιρού εις καιρόν, και εφόσον παρίσταται ανάγκη τας διεθνείς τυποποιήσεις και συνιστάμενας μεθόδους και διαδικασίας αφορώσας:

(α) Τα συστήματα επικοινωνίας και τας βοηθείας εις την αεροναυτιλίαν συμπεριλαμβανομένων των ενδείξεων εδάφους.

(β) Τα χαρακτηριστικά αερολιμένων και χώρων προσγειώσεως.

(γ) Τους κανονισμούς αέρος και τας μεθόδους ελέγχου της εναερίου κυκλοφορίας.

(δ) Την χορήγησιν πτυχίου εις το ιπτάμενον προσωπικόν και εις τους μηχανικούς.

(ε) Την πλωιμότητα των αεροσκαφών.

(στ) Την νηολόγησιν και αναγνώρισιν των αεροσκαφών.

(ζ) Την συγκέντρωσιν και ανταλλαγήν μετεωρολογικών πληροφοριών.

(η) Τα ημερολόγια σκάφους.

(θ) Τους αεροπορικούς χάρτας και διαγράμματα.

(ι) Την τελωνειακήν και μεταναστευτικήν διαδικασίαν.

(κ) Τα αεροσκάφη εν κινδύνω και τας ανακρίσεις επί ατυχημάτων, ως και πάντα τα έτερα ζητήματα, τα αφορώντα την ασφάλειαν, κανονικότητα και αποτελεσματικότητα της αεροναυτιλίας, άτινα από καιρού εις καιρόν ήθελον κριθή ως ενδεικνύμενα».

Οι κανονισμοί του Παραρτήματος 11, εφαρμόζονται στον εθνικό εναέριο χώρο των συμβαλλόμενων στη Σύμβαση του Σικάγο κρατών, και στα τμήματα του διεθνούς εναέριου χώρου (FIRs) στα οποία κάθε παράκτιο κράτος με απόφαση του ICAO αναλαμβάνει την ευθύνη παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας (Annex 11, 2.1.3).

Οι κανονισμοί του παραρτήματος 2, εφαρμόζονται στο διεθνή εναέριο χώρο σε όλα τα αεροσκάφη εθνικότητας και νηολόγησης των συμβαλλόμενων στη Σύμβαση του Σικάγο κρατών, και στον εθνικό εναέριο χώρο εφόσον δεν αντιβαίνουν στους εθνικούς κανονισμούς του κάθε συμβαλλόμενου κράτους (Annex 2, 2.1.1). Στο Προσάρτημα 2 του Παραρτήματος 2, περιέχονται επίσης ρυθμίσεις σχετικά με την ανάλυση των πολιτικών αεροσκαφών (Appendix 2, 1.2).

Ως Περιοχή Πληροφόρησης Πτήσεων²⁸⁰ ορίζεται μία εναέρια περιοχή προσδιορισμένης έκτασης, μέσα στην οποία παρέχονται υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας και υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης. Πρόκειται για εναέριες ζώνες οι οποίες διαμορφώνονται με λειτουργικά και τεχνικά κριτήρια, στις οποίες το κράτος ευθύνης αναλαμβάνει με τα επίγεια κέντρα του τον συντονισμό του εναέριου χώρου πάνω από το εδαφός του, ώστε να διαφαλίζεται η μέγιστη δυνατή αποτελεσματικότητα. Σκοπός είναι η ασφαλής και κανονική διακίνηση των πτήσεων. Επίσης παρέχονται υπηρεσίες πληροφοριών πτήσεως καθώς και έρευνας και διάσωσης για αεροσκάφη που βρίσκονται σε κίνδυνο (Annex 11, 2.3).

Ο εναέριος χώρος κατανέμεται μεταξύ γειτονικών κρατών που έχουν ανάλογες ευθύνες στη ζώνη που τους ανατεθεί, ενώ τα παράκτια κράτη μπορεί να αναλάβουν και ευθύνη τμήματος διεθνούς εναέριου χώρου που συνορεύει με το εδαφός του. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις όταν ένα κράτος δεν διαθέτει κατάλληλη τεχνολογία, είναι δυνατόν τμήμα εθνικού χώρου ενός κράτους να υπαχθεί στην ευθύνη κάποιου άλλου.

Ο προσδιορισμός των FIRs πραγματοποιείται στο πλαίσιο των Περιοχικών Διασκέψεων Αεροναυτιλίας με απόφαση του Συμβουλίου του ICAO, στη βάση διεθνών συμφωνιών των «Περιοχικών Συμφωνιών Αεροναυτιλίας (Regional Air Navigation Agreements)» (Annex 11, 2.1.2 και Annex 2, 2.1.2). Οι Περιοχικές Συμφωνίες Αεροναυτιλίας, σύμφωνα με τα Παραρτήματα 2 και 11, αναφέρονται σε συμφωνίες που εγκρίνονται από το Συμβούλιο του ICAO, στη βάση καταρχήν σχετικής Σύστασης μιας Περιοχικής Διάσκεψης Αεροναυτιλίας. Οι αποφάσεις που Συμβουλίου που λαμβάνονται νομικά είναι δεσμευτικές.

Επίσης με τις Περιοχικές Συνδιασκέψεις κατά γεωγραφικές περιοχές και των Περιοχικών Συμφωνιών Αεροναυτιλίας, μία περιοχή FIR ανατίθεται με απόφαση του ICAO στη δικαιοδοσία ενός κράτους, προκειμένου στην περιοχή FIR το κράτος αναλαμβάνει την υποχρέωση παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας σε όλο τον χώρο της περιοχής FIR που έχει τον έλεγχο, και στην οποία περιλαμβάνεται εθνικός ή και διεθνής εναέριος χώρος.

Στο Παράρτημα 11 (Annex 11, 2.1.3) το γειτονικό προς την περιοχή FIR κράτος, που έχει ορισθεί στο πλαίσιο των Περιοχικών Συνδιασκέψεων Αεροναυτιλίας, μέσα από τη διαδικασία των Συστάσεων και των Περιοχικών Συμφωνιών με συμμετοχή όλων των κρατών που συναπαρτίζουν την ευρύτερη περιοχή, είναι το μόνο αρμόδιο όργανο να διαχειρίζεται τον έλεγχο της εναέριας

²⁸⁰ Βλ. Annex 11, Chapter 1, Definitions.

κυκλοφορίας στην συγκεκριμένη περιοχή, όπως έχει γίνει αποδεκτό και από το Συμβούλιο του ICAO.

Για την εξυπηρέτηση των αναγκών της εναέριας κυκλοφορίας, σχεδιάζονται από τους εμπλεκόμενους φορείς και τους χρήστες βάσει διαδικασιών που προβλέπονται από τον ICAO και την IATA²⁸¹, εθνικά και διεθνή δίκτυα αεροδιαδρόμων με τεχνικές προδιαγραφές π.χ. τα ανώτερα και κατώτερα ύψη που διέρχονται από περιοχές FIR. Σε ότι αφορά το πλαίσιο των ελληνοτουρκικών σχέσεων τον Δεκέμβριο του 2003 στο πλαίσιο του ICAO υπογράφηκε τελική συμφωνία μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας για την εναέρια κυκλοφορία στο δίκτυο αεροδιαδρόμων του Αιγαίου Πελάγους²⁸².

Όπως έχει αναφερθεί και προγενέστερα στον εθνικό εναέριο χώρο του το κράτος ασκεί κυριαρχία, στον χώρο ευθύνης του ασκεί ρητά συγκεκριμένες αρμοδιότητες οι οποίες προβλέπονται – καθορίζονται από το διεθνές δίκαιο και τη Σύμβαση του Σικάγο. Στο διεθνή εναέριο χώρο ασκεί διαχείριση βάσει συγκεκριμένου θεσμικού πλαισίου. Εάν διαπιστωθεί δυσλειτουργία στην άσκηση των αρμοδιοτήτων από το συγκεκριμένο κράτος μπορεί να πραγματοποιηθεί αναδιανομή της περιοχής FIR.

Σε εθνικό χώρο εντός του FIR κάθε αεροσκάφος πολιτικό ή στρατιωτικό είναι υποχρεωμένο να ζητά άδεια για διέλευση. Στο διεθνή εναέριο χώρο όμως κανένα αεροσκάφος πολιτικό ή στρατιωτικό δεν έχει υποχρέωση να ζητά προηγούμενα άδεια από τη αρμόδια ATS Αρχή για να εισέλθει σε αυτό.

Το αρμόδιο κράτος όμως για να ελέγχει και να συντονίζει μέσα στην περιοχή FIR, θα πρέπει να γνωρίζει όλες τις κινήσεις των αεροσκαφών που εισέρχονται μέσα σε αυτό. Έτσι όλα τα αεροσκάφη όταν εισέρθουν σε διεθνή εναέριο χώρο, πρέπει να γνωστοποιούν έγκαιρα την προθεσή τους αυτή και το παράκτιο κράτος δεν έχει το δικαίωμα να αρνηθεί.

Σκοπός της αναγγελίας πτήσης αλλά και της υποβολής σχεδίου πτήσης όλων των αεροσκαφών που προσεγγίζουν στα όρια ενός FIR, πολλές φορές μακριά από τα σύνορα δίνει στο παράκτιο κράτος τη δυνατότητα της έγκαιρης προειδοποίησης²⁸³.

²⁸¹ Βλ. <http://www.iata.org/Pages/default.aspx> (τελευταία επίσκεψη την 15/09/2013)..

²⁸² Για την κριτική που έχει ασκηθεί σε αυτή τη συμφωνία βλ. Ροζάκης Χ., Το διεθνές νομικό καθεστώς....., ό.π., σ.σ. 383-385, Μορώνης Μ., «Νέα τρικυμία στο Αιγαίο», εφημερίδα Ελευθεροτυπία της 29/9/2003, Αδάμ Κ., «Πώς χάνει λεφτά η Ελλάδα από τους αεροδιαδρόμους», εφημερίδα Ελευθεροτυπία της 01/10/2003. Βλ. επίσης <http://www1.rizospastis.gr/storyPlain.do?id=1959109&action=print> (τελευταία επίσκεψη την 15/10/2013).

Βλ. επίσης Γιόκαρης Α., Κυριακόπουλος Γ., ό.π. σ.σ. 104-108 σχετικά με διεθνή αποδοκιμασία μονομερών ελληνικών ενεργειών και αποδοχή ενστάσεων της Τουρκίας. Ειδικότερα όπως είναι γνωστό απαγορεύεται με μονομερή ενέργεια και δημοσίευση σχετικής NOTAM, η χάραξη και λειτουργία αεροδιαδρόμου σε διεθνή εναέριο χώρο, διότι η παρατυπία αυτή υπόκειται στον έλεγχο του Συμβουλίου σύμφωνα με το άρθρο 54.

Η Ελλάδα έχει βρεθεί υπόλογος σε τέτοια διαδικασία της οποίας και υφίσταται τις συνέπειες. Η περίπτωση αυτή αφορά την μονομερή αναδιάταξη του αεροδιαδρόμου G18 κατά μήκος της γραμμής RUGAS-FISKA-LEMNOS-MESTA-RODOS, με έναρξη λειτουργίας την 09/07/1981.

²⁸³ Το 1952 στην Τρίτη Περιοχική Διάσκεψη Αεροναυτιλίας το 1952, το Η.Β. πέτυχε να δοθεί διευρυμένη ζώνη περιοχής FIR πέρα από την αιγιαλίτιδα ζώνη στην Κύπρο (FIR Nikosia) και στη Μάλτα (FIR Malta), που ήταν υπό την επικυριαρχία του, λόγω της στρατηγικής θέσης των δύο αυτών νησιών. Η οριοθέτηση στο FIR Nicosia έφερε σε μειονεκτική θέση τα γειτονικά κράτη της Συρίας, του

Γ. Προσδιορισμός της αρμόδιας Αρχής FIR

Το κράτος νηολογήσεως του αεροσκάφους ασκεί δικαιοδοσία σε αυτό όπου και να βρίσκεται – ίπταται, είτε στον εθνικό εναέριο χώρο του κράτους που φέρει τη σημαία νηολογήσεως, είτε στο διεθνή εναέριο χώρο, είτε στον εθνικό εναέριο χώρο τρίτου κράτους. Σύμφωνα όμως με το άρθρο 12 της Σύμβασης του Σικάγο²⁸⁴ οι αρμόδιες Αρχές κάθε κράτους, είναι υπεύθυνες για τα αεροσκάφη που φέρουν σήματα εθνικότητάς τους να τηρούν τους διεθνείς αεροναυτικούς κανονισμούς, όπου και αν βρίσκεται το αεροσκάφος και το αυτό ισχύει και για τους εθνικούς κανονισμούς.

Η δικαιοδοσία του κράτους νηολόγησης με την επιφύλαξη των δικαιωμάτων του κράτους υπέρπτησης επί των αεροσκαφών που φέρουν σήματα της εθνικότητάς τους, όταν αυτά ίπτανται σε εθνικό εναέριο χώρο προβλέπεται από το Παράρτημα 2 της Σύμβασης του Σικάγο.

Σύμφωνα με τους ορισμούς των Κεφαλαίων 1 των Παραρτημάτων 2 και 11, της Σύμβασης του Σικάγο, 'Αρμόδια Αρχή' (ATS – Air Traffic Service) είναι η προσήκουσα 'Αρχή' η οποία υποδεικνύεται από το κράτος που είναι επιφορτισμένο με την παροχή υπηρεσιών εναερίου κυκλοφορίας σε ένα 'δεδομένο εναέριο χώρο'. Ο εν λόγω χώρος μπορεί να είναι εθνικός εναέριος χώρος ή τμήμα διεθνούς εναερίου χώρου ή χώρου απροσδιορίστου εθνικής κυριαρχίας που ανήκει σε μία Περιοχή Πληροφόρησης Πτήσεων (FIR). Η Αρμόδια Αρχή ATS ορίζεται:

α.- για τον εθνικό χώρο από το κράτος που ασκεί κυριαρχία,

β.- για το τμήμα του διεθνούς εναερίου χώρου εντός Περιοχής FIR, από το κράτος που αποδέχτηκε την εγκαθίδρυση και την παροχή υπηρεσιών ATS εντός της Περιοχής FIR δικαιοδοσίας του²⁸⁵.

Ειδικότερα όπως αναφέρθηκε και προηγούμενα, από την Αρμόδια Αρχή ασκείται ο έλεγχος της εναέριας κυκλοφορίας (π.χ. σχέδια πτήσης, στίγματα πτήσης κ.α.), παρέχονται σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο και τις συμβάσεις όλες οι προβλεπόμενες αεροναυτικές πληροφορίες για την πτήση καθώς και την έρευνα και διάσωση των αεροσκαφών στη συγκεκριμένη περιοχή²⁸⁶.

Μοναδική Αρχή του FIR Αθηνών (FIR Athinai), δηλαδή το Air Traffic Control Center (ATCC), είναι η Ελληνική Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ)²⁸⁷ με επίγειο Κέντρο Ελέγχου της Περιοχής το Αεροδρόμιο Αθηνών 'Ελευθέριος Βενιζέλος'.

Ισραήλ και του Λιβάνου τα οποία και επιδιώκουν αναδιάταξη της περιοχής. Βλ. *Κλάδη – Ευσταθοπούλου Μ.*, ό.π., σ. 138, παραπομπές 409 και 410.

²⁸⁴ Βλ. ό.π. παραπομπή 115.

²⁸⁵ Βλ. *Γιόκαρης Α., Κυριακόπουλος Γ.*, ό.π. σ. 97.

²⁸⁶ Βλ. *Γιόκαρης Α.*, Οι δικαιοδοσίες....., ό.π., σ.σ. 142-143.

²⁸⁷ Ιδρύθηκε σύμφωνα με το Ν. 5100/1931 (Α' 193) «Περί Οργάνωσης της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας». Η ΥΠΑ βάσει του Παραρτήματος 15 της Σύμβασης του Σικάγο δημοσιεύει και τηρεί ενήμερα τα Εγχειρίδια αεροναυτικών Πληροφοριών. Βλ. επίσης <http://www.hcaa.gr/home/index.asp> (τελευταία επίσκεψη την 15/10/2013).

Δ.Αρμοδιότητες της αρμόδιας Αρχής FIR

1.Έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας

Οι αρμοδιότητες της Αρμόδιας Αρχής FIR συνιστώνται στα εξής:

- α.- έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας,
- β.- παροχή υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης,
- γ.- προσωρινή εκχώρηση εναέριου χώρου και
- δ.- αναγνώριση – αναχαίτιση αεροσκαφών.

Σύμφωνα με τα Παραρτήματα 2 και 11 (Chapter 2.1.2) το κράτος ευθύνης της περιοχής FIR αναθέτει τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας στην αρμόδια ATS Αρχή, η οποία παρέχει υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας σε σχέση με όλα τα αεροσκάφη και σε ολόκληρο το χώρο της περιοχής FIR²⁸⁸.

Ολόκληρος ο εναέριος χώρος μίας περιοχής, αντιμετωπίζεται ενιαία σε ότι αφορά τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας ανεξάρτητα αν περιλαμβάνει μόνο εθνικό ή και διεθνή εναέριο χώρο. Στο διεθνή εναέριο χώρο που υπάγεται στον περιοχή ευθύνης του FIR, ασκεί περιορισμένη δικαιοδοσία και μόνο για την ανάγκη παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας. Στο πλαίσιο αυτό και σύμφωνα με το Παράρτημα 11 (Annex 11, 2.3), οι υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας, οι υπηρεσίες πληροφόρησης πτήσεων, τα κέντρα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και τα κέντρα πληροφόρησης πτήσεων του αρμόδιου κράτους καλύπτουν ενιαία τον εθνικό και διεθνή εναέριο χώρο.

Σε κάθε περίπτωση η επέκταση αυτής της εθνικής δικαιοδοσίας των κρατών πέρα από τα όρια του εθνικού εναέριου χώρου, σε διεθνή χώρο και για ρύθμιση ζητημάτων αεροναυτιλίας, είναι παραδεκτή μόνο εντός Περιοχών Πληροφόρησης Πτήσεων (FIRs). Η συγκεκριμένη διεύρυνση πρέπει να αναγνωρίζεται και από τα υπόλοιπα ενδιαφερόμενα κράτη, που συναπαρτίζουν την ευρύτερη περιοχή με κοινή αποφασή τους, στη βάση των Περιοχικών Συμφωνιών Αεροναυτιλίας, που εγκρίνονται από το Συμβούλιο του ICAO στο πλαίσιο Περιοχικών Διασκέψεων Αεροναυτιλίας (Annex 11, 2.1.2).

2.Παροχή υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης

Η διεθνής και εθνική νομοθεσία για την έρευνα και διάσωση αεροπορικών ατυχημάτων προβλέπει τα εξής:

ι) Άρθρο 25 της Σύμβασης του Σικάγο (N. 211/1947) με τίτλο «Αεροσκάφη εν κινδύνω» το οποίο ορίζει:

«Έκαστον συμβαλλόμενον Κράτος αναλαμβάνει να παράσχει πάσαν δυνατήν βοήθειαν εις τα επί του εδάφους του εν κινδύνω ευρισκόμενα αεροσκάφη και να επιτρέψη, υπό τον έλεγχον των ιδίων αυτού Αρχών, εις τους ιδιοκτήτας των αεροσκαφών ή εις τας Αρχάς του Κράτους παρά τω οποίω τα αεροσκάφη έχουσι νηολογηθή να λαμβάνωσι παν μέτρον βοήθειας κρινόμενον ως αναγκαίον λόγω των περιστάσεων. Έκαστον συμβαλλόμενον Κράτος κατά την διεξαγωγήν ερεύνης δι' εξαφανισθέντα αεροσκάφη θα συνεργάζεται εις συνδυασμένα μέτρα, άτινα δυνατόν να συνιστώνται από καιρού εις καιρόν δυνάμει της παρούσης Συμβάσεως».

²⁸⁸ Βλ. Γιοκαρης Α., Κυριακόπουλος Γ., ό.π. σ.σ. 101-102.

Η διάταξη του πιο πάνω άρθρου πρέπει να σημειωθεί ότι αναφέρεται μόνο στην υποχρέωση παροχής υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης (SAR) μέσα σε περιοχές ευθύνης που καλύπτουν μόνο εθνικό εναέριο χώρο.

ii) Από το Παράρτημα 12 περί έρευνας και διάσωσης της Σύμβασης του Σικάγο (Annex 12, search and rescue, SAR),²⁸⁹ με το οποίο στις περιπτώσεις ατυχημάτων αεροσκαφών, η υποχρέωση έρευνας και διάσωσης επεκτάθηκε πέρα από τον εθνικό και στο διεθνή εναέριο χώρο καθώς και στην ανοιχτή θάλασσα.

Ειδικότερα στο εν λόγω Παράρτημα περιλαμβάνονται ρυθμίσεις – κανόνες τυποποίησης και συνιστώμενες πρακτικές, που προβλέπουν τη διαδικασία για επιχείρηση έρευνας και διάσωσης στις περιπτώσεις ατυχημάτων αεροσκαφών, τον καθορισμό ζωνών ευθύνης (Annex 12,2) καθώς και τη συνεργασία μεταξύ των αρμόδιων Υπηρεσιών (Annex 12, 3.1, 3.2).

Ως περιοχή έρευνας και διάσωσης (SAR) σύμφωνα με το Κεφάλαιο 1 του Παραρτήματος 12, ορίζεται μία περιοχή καθορισμένων διαστάσεων, συνδεδεμένη με ένα κέντρο συντονισμού και διάσωσης, μέσα στην οποία παρέχονται υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης. Πρόκειται για τις περιοχές ευθύνης κάθε κράτους τα όρια των οποίων καθορίζονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κεφαλαίου 2 του Παραρτήματος 12.

Τα όρια των Περιοχών Έρευνας και Διάσωσης, καθορίζονται με διαδικασία ανάλογη εκείνης που προβλέπεται για τον καθορισμό των ορίων των Περιοχών Πληροφόρησης Πτήσεων (FIRs). Έτσι η υποχρέωση παροχής υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης που προβλέπεται από το άρθρο 25 της Σύμβασης του Σικάγο, επεκτείνεται πέραν από τον εθνικό εναέριο χώρο και στο διεθνή εναέριο χώρο και την ανοιχτή θάλασσα, και η ευθύνη σε αυτές τις περιοχές ανατίθεται σε ένα συμβαλλόμενο κατά περίπτωση κράτος (Annex 12, 2.1.1.1)²⁹⁰.

Τα όρια περιοχών ευθύνης ενός κράτους για υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης αεροσκαφών, που κινδυνεύουν σε τμήματα του διεθνούς εναέριου χώρου καθώς και πάνω από την ανοιχτή θάλασσα, καθορίζονται με τις Περιοχικές Συμφωνίες Αεροναυτιλίας που εγκρίνονται από το Συμβούλιο του ICAO.

Τονίζεται ότι τα όρια αυτά καθορίζονται συνήθως κατά τρόπο που να συμπίπτουν με τα όρια των αντίστοιχων Περιοχών Πληροφόρησης Πτήσεων (Annex 12, Chapter 2, Recommendation 2.2.1.1), και ότι η ανάθεση ευθύνης παροχής υπηρεσιών σε τμήμα του διεθνούς εναέριου χώρου δε σημαίνει σε καμία περίπτωση αναγνώριση επέκτασης κυριαρχίας.

Τα όρια των περιοχών έρευνας και διάσωσης μέχρι τον Νοέμβριο του 2004, πριν τη θέση σε ισχύ της τελευταίας τροποποίησης του Παραρτήματος 12, αναγνωριζόταν σύμφωνα με το Κεφάλαιο 2 του Παραρτήματος ότι ο καθορισμός

²⁸⁹ Υιοθετήθηκε το 1950 και από τότε έχει τροποποιηθεί οκτώ φορές (η πρώτη έκδοση πραγματοποιήθηκε στις 25-5-1950 και τέθηκε σε ισχύ την 1-3-1951). Οι τροποποιήσεις ακολουθούν την εξής χρονολογική σειρά: 1952 (2^η), 1956-57 (3^η), 1959,1962,1964,1965 (4^η), 1970, 1972 (10^η), 1974,1975,1980,1990,1993 (6^η), 2001,2004(7^η) και 07/2004 (8^η). Με την τελευταία του τροποποίηση αποβλέπει στην εναρμόνιση εναέριων και θαλάσσιων επιχειρήσεων έρευνας και διάσωσης και στην οργάνωση μετά από συνεργασία των γειτονικών κρατών, κοινών περιοχών επιχειρήσεων διάσωσης για τη μείωση του κόστους επιχειρήσεων.

²⁹⁰ Βλ. υπουργείο Εξωτερικών/Ζητήματα Ελληνοτουρκικών Σχέσεων Ειδικότερα κείμενα/ Έρευνα και Διάσωση, <http://www.mfa.gr/zitimata-ellinotourkikon-sheseon/eidikotera-keimena/erevna-kai-diasosi.html> (τελευταία επίσκεψη την 15/10/2013).

γίνονται με βάση τα σύνορα των κρατών. Μετά την τροποποίηση όμως του Παραρτήματος 12, ορίζεται πλέον με σαφήνεια ότι ο καθορισμός των περιοχών έρευνας και διάσωσης γίνεται όχι με βάση τα σύνορα αλλά τις τεχνικές και επιχειρησιακές δυνατότητες των κρατών²⁹¹.

iii) Τα Περιοχικά Σχέδια Αεροναυτιλίας (όπως το Ευρωπαϊκό Σχέδιο Αεροναυτιλίας: Air Navigation Plan, European Region, ICAO, doc. 7754, Part IX-SAR, Search and Rescue services), Αποφάσεις της Γενικής Συνέλευσης του ICAO (όπως η Απόφαση A 27-10, Appendix O: Provision of search and rescue services) και τις κατευθυντήριες Οδηγίες και Κανονισμούς του ICAO για την έρευνα και διάσωση (Search and Rescue Manual, ICAO, Doc, 7333).

iv) Τα άρθρα 123 και 124 του Ν. 1815/1988 (Α' 250) «Κύρωση του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου» στα οποία ορίζεται αντίστοιχα ότι:

Άρθρο 123: «1. Ο κυβερνήτης αεροσκάφους σε πτήση ή έτοιμου για απογείωση υποχρεούται να παράσχει αρωγή σε πρόσωπο που κινδυνεύει στη θάλασσα ή σε περιοχή που δεν εξυπηρετείται με άλλα σωστικά μέσα, εφ' όσον αυτό είναι δυνατό χωρίς κίνδυνο του αεροσκάφους, του πληρώματος ή των επιβατών».

Η παράλειψη παροχής από τον Κυβερνήτη συνδρομής κατά το άρθρο 123 τιμωρείται με φυλάκιση σύμφωνα με το άρθρο 175 παράγραφος 1 και πρόστιμο σύμφωνα με το άρθρο 153 παράγραφος 1.

Άρθρο 124: «Όποιος αντιληφθεί αεροσκάφος που έχει εγκαταλειφθεί ή συντρίμια του υποχρεούται να το ανακοινώσει χωρίς καθυστέρηση στην τοπική αεροπορικά αρχή, ή αν δεν υπάρχει τέτοια αρχή στην πλησιέστερη αστυνομική αρχή».

Η παράλειψη αναγγελίας ατυχήματος τιμωρείται με φυλάκιση σύμφωνα με το άρθρο 175 παράγραφος 2.

v) Το άρθρο 122 του Ν.2287/1995 (Α' 20), «Κύρωση του Στρατιωτικού Ποινικού Κώδικα», στο οποίο ορίζεται ότι «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».

Η ποινική πρόβλεψη του προαναφερόμενου άρθρου του Σ.Π.Κ. (Στρατιωτικού Ποινικού Κώδικα) καλύπτει υπό τις προϋποθέσεις του άρθρου 5 του Π.Κ.²⁹² που θεωρεί ως έδαφος του κράτους και τα ελληνικά αεροσκάφη, κρατικά και πολιτικά, ελληνικής νηολόγησης και την περίπτωση που η παράλειψη παροχής

²⁹¹ Βλ. *Κλάδη –Ευσταθοπούλου Μ.*, ό.π., σ. 144. Η διατύπωση της παλαιάς διάταξης ήταν «Boundaries of search and rescue regions should, in so far as practicable, be coincident with the boundaries of corresponding flight information regions», ενώ της νέας διάταξης ως εξής «The delineation of search and rescue regions is determined on the basis of technical and operational considerations and is not related to the delineation of boundaries between States» [Annex 12 (8th edition), Chapter 2 (Organization), 2.2 (Search and Rescue Regions), Note 2].

²⁹² Στο άρθρο 5 με τίτλο «Εγκλήματα που τελέστηκαν στην ημεδαπή» ορίζεται ότι «1. Οι ελληνικοί ποινικοί νόμοι εφαρμόζονται σε όλες τις πράξεις που τελέστηκαν στο έδαφος της επικράτειας ακόμη και από αλλοδαπούς.

2. Πλοία ή αεροσκάφη ελληνικά θεωρούνται έδαφος της επικράτειας οπουδήποτε και αν βρίσκονται, εκτός αν σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο υπόκεινται σε αλλοδαπό νόμο». Βλ. *Κοροντζής Τ.*, Ο θεσμικός ρόλος του Λιμενικού Σώματος, ό.π., σ.σ. 215-216.

συνδρομής λάβει χώρα και στο διεθνή εναέριο χώρο ή την ανοικτή θάλασσα. Το ίδιο ισχύει και στην περίπτωση της ποινικής πρόβλεψης του άρθρου 175 παράγραφος 1 για παράλειψη συνδρομής κατά το άρθρο 123 του Κ.Α.Δ..

vi) Το εγχειρίδιο του NATO/ATP-10(D) SEARCH AND RESCUE, στο οποίο περιγράφονται οι υποχρεώσεις κάθε κράτους μέλους του NATO σε παροχή υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης στις δυνάμεις του NATO.

vii) Το εγχειρίδιο ATP/57 (B) THE SUBMARINE SEARCH AND RESCUE MANUAL, στο οποίο περιγράφονται οι υποχρεώσεις κάθε κράτους μέλους του NATO σε παροχή υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης σε υποβρύχια τα οποία ανήκουν σε δυνάμεις του NATO.

viii) Το εγχειρίδιο IAMSAR Manual (Aeronautical & Maritime SAR Manual)²⁹³.

viii) Στα ανωτέρω θα πρέπει να ληφθούν υπόψη και οι διατάξεις της Σύμβασης του Αμβούργου του 1979 που αναφέρονται στη ναυτική έρευνα και διάσωση²⁹⁴.

Η βασική ρύθμιση είναι αυτή της παραγράφου 2.1.1 του κεφαλαίου 2 του Παραρτήματος 12, σύμφωνα με την οποία τα συμβαλλόμενα μέρη θα φροντίσουν για την εγκαθίδρυση και την παροχή υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης εντός των ορίων της επικρατείας τους.

Με άλλες διατάξεις του Παραρτήματος 12 αντιμετωπίζεται η συνεργασία των υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης κρατών γειτονικών μεταξύ τους (3.1.1) και συνίσταται ο συντονισμός, όποτε κάτι τέτοιο είναι απαραίτητο, των επιχειρήσεων έρευνας και διάσωσης με εκείνες των γειτονικών κρατών (3.1.2), όπως επίσης και η ανάπτυξη όπου κάτι τέτοιο είναι πρακτικά χρήσιμο, κοινών διαδικασιών έρευνας και διάσωσης με σκοπό τη διευκόλυνση του συντονισμού των επιχειρήσεων έρευνας και διάσωσης με εκείνες των γειτονικών κρατών (3.1.2).

Στα πλαίσια της συνεργασίας αυτής συνίσταται με διατάξεις των Περιοχικών Σχεδίων Αεροναυτιλίας, όπως το Ευρωπαϊκό Σχέδιο αεροναυτιλίας (Part IX-SAR), η κατόπιν συμφωνίας συμμετοχή αεροναυτικών μέσων γειτονικού κράτους σε επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης εντός των ορίων ευθύνης περιοχής έρευνας και διάσωσης γειτονικού κράτους (PC 1.2) και η διευκόλυνση εισόδου τους κατόπιν συμφωνίας στον εναέριο χώρο γειτονικού κράτους (MA 2.2 και Search and Rescue Manual, 2.4.3.1).

Συνίσταται επίσης κατόπιν σύναψης μεταξύ γειτονικών κρατών, οργάνωση κοινών ασκήσεων έρευνας και διάσωσης που μπορεί να περιλαμβάνουν και συντονισμό των αρμοδίων υπηρεσιών των γειτονικών κρατών, αν τούτο προβλέπεται στη σχετική συμφωνία συνεργασίας (Ευρωπαϊκό Σχέδιο Αεροναυτιλίας, Part IX – SAR, MA 3.1.).

²⁹³ Με την αναθεώρηση της Σύμβασης για τη ναυτική έρευνα και διάσωση 1979 από τους διεθνείς οργανισμούς IMO και ICAO υιοθετήθηκε το Διεθνές Εγχειρίδιο Αεροναυτικής και Θαλάσσιας Έρευνας και Διάσωσης (IAMSAR Manual), που αποβλέπει στην εναρμόνιση των κανόνων σχετικά με την παροχή υπηρεσιών σε περιπτώσεις αεροπορικών και ναυτικών ατυχημάτων. Το εν λόγω εγχειρίδιο αντικατέστησε τα δύο εγχειρίδια του IMO για την Έρευνα και Διάσωση των Εμπορικών Πλοίων του 1971 (MERSAR Manual) και για την Έρευνα και Διάσωση του 1978 (IMOSAR Manual). Βλ. Γκόκαρης Α., Κυριακόπουλος Γ., ό.π. σ.σ. 148-149.

²⁹⁴ Βλ. κατωτέρω σ.σ. 111.

Πέραν των ανωτέρω προβλέπεται επίσης ύστερα από συμφωνία, η οργάνωση κοινών υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης μεταξύ δύο ή περισσότερων γειτονικών κρατών (Απόφαση Γενικής Συνέλευσης ICAO A 27-10, App. O, Associated Practises, 1), οι οποίες θα έχουν την ευθύνη παροχής υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης σε περιοχές που θα εκτείνονται υπεράνω του εδάφους των κρατών αυτών (Search and Rescue Manual, 1.2.2 και 1.5.1).

Επίσης προβλέπεται (A 27-10, App. O, 2) ότι αν μία περιοχή έρευνας και διάσωσης πρέπει να εκτείνεται υπεράνω του εδάφους δύο ή περισσότερων κρατών, πρέπει να υπογραφεί σχετική συμφωνία μεταξύ των κρατών. Οι κατευθυντήριες οδηγίες που περιλαμβάνονται στο Εγχειρίδιο Έρευνας και Διάσωσης (Search and Rescue Manual, 2.2.1), προσδιορίζουν ότι ένας ορισμένος αριθμός κρατών μπορεί να αποφασίσει για λόγους οικονομικούς, γεωγραφικούς ή άλλους πρακτικούς να εγκαθιδρύσει μία ενιαία περιοχή ευθύνης που θα καλύπτει τον εναέριο χώρο των κρατών και θα υπάγεται σε κοινή υπηρεσία έρευνας και διάσωσης.

Ειδική μορφή συμεργασίας προβλέπεται στις περιπτώσεις, όπου ένα κράτος δεν μπορεί να καλύψει μία περιοχή έρευνας και διάσωσης που υπάγεται στην ευθύνη του, λόγω έλλειψης της κατάλληλης υποδομής (Απόφαση A 27-10, App. O, Associated Practises, 2). Στις περιπτώσεις αυτές συνίσταται η ανάθεση της ευθύνης παροχής υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης, στις αρμόδιες Αρχές του γειτονικού κράτους, χωρίς αυτό να επισύρει καμία μείωση της εθνικής του κυριαρχίας (A 27-10, App. O, σημ. 3,4 και 6).

Η υποχρέωση παροχής υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης σε κινδυνεύοντα αεροσκάφη εντός περιοχών ευθύνης που καλύπτουν τον εθνικό εναέριο χώρο κάθε κράτους, όπως προβλέπεται στο άρθρο 25 της Σύμβασης του Σικάγο, επεκτάθηκε από το Παράρτημα 12 και στο διεθνή εναέριο χώρο και την ανοικτή θάλασσα, με την οργάνωση περιοχών έρευνας και διάσωσης, η ευθύνη παροχής των εντός των οποίων ανατίθεται σε ένα κατά περίπτωση συμβαλλόμενο κράτος (Annex 12, 2.1.1.1)²⁹⁵.

Ο καθορισμός των ορίων περιοχών ευθύνης κάθε κράτους για παροχή υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης, στο διεθνή εναέριο χώρο και την ανοικτή θάλασσα γίνεται με Περιοχικές Συμφωνίες Αεροναυτιλίας που εγκρίνονται από το Συμβούλιο του ICAO (Annex 12, 2.1.1.1 και Note κάτωθι της διάταξης, και A 27-10, App. O, σημ. 7)²⁹⁶, δηλαδή με διαδικασία ανάλογη με εκείνη που προβλέπεται από τα παραρτήματα 2 και 11 για τον καθορισμό των ορίων των Περιοχών FIR.

Ειδικά προσδιορίζεται ότι η ανάθεση ευθύνης παροχής υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης, σε περιοχή του διεθνούς εναέριου χώρου και της ανοικτής θάλασσας σε ένα κράτος, δεν επισύρει καμία αναγνώριση κυριαρχίας επί της καθοριζόμενης περιοχής ευθύνης (A 27-10, App. O, σημ. 7), και ότι ο καθορισμός των ορίων της περιοχής ευθύνης θα πρέπει να πραγματοποιείται με βάση τεχνικά και επιχειρησιακά κριτήρια, τα δε όρια θα πρέπει να συμπίπτουν κατά το δυνατό με τα όρια της αντίστοιχης περιοχής FIR, η ευθύνη της οποίας έχει ανατεθεί στο κράτος στο οποίο

²⁹⁵ Βλ. Γιώκαρης Α., Κυριακόπουλος Γ., ό.π. σ.σ. 141-142.

²⁹⁶ Η σχετική διάταξη ορίζει «Those portions of the high seas or areas of undetermined sovereignty for which search and rescue services will be established shall be determined on the basis of regional air navigations agreements. Contacting States having accepted the responsibility to provide search and rescue services in such areas shall thereafter, individually or in cooperation with other States, arrange for the services to be established and provided in accordance with the provisions of this Annex. Note: The phrase “regional air navigation agreements” refers to the agreements approved by the Council of ICAO normally on the advice of Regional Air Navigation».

ανατίθενται και αρμοδιότητες παροχής υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης (Annex 12, 2.2.1.1 και A 27-10)²⁹⁷.

Η παραπάνω διαδικασία με τα κριτήρια που παρατέθηκαν, ακολουθήθηκε και κατά τον καθορισμό των ορίων ευθύνης των περιοχών έρευνας και διάσωσης του Περιοχικού Σχεδίου Αεροναυτιλίας της Ευρώπης. Κατά τη διάρκεια της Τρίτης (Παρίσι 1952) και Τέταρτης (Γενεύη 1958) Περιοχικών Συνδιασκέψεων Αεροναυτιλίας Ευρώπης, αποφασίστηκε όπως τα όρια των περιοχών ευθύνης για έρευνα και διάσωση καθοριστούν με τέτοιο τρόπο ώστε να συμπίπτουν με τα όρια των αντίστοιχων περιοχών FIR²⁹⁸, και οι σχετικές Περιοχικές Συμφωνίες Αεροναυτιλίας υποβλήθηκαν υπό μορφή συστάσεων (Recommendations) στο Συμβούλιο του ICAO και έγιναν αποδεκτές από αυτό στις συνεδριάσεις του, την 23/06/1952 και 15/05/1958 (σχετικά Reports of the third and fourth European – Mediterranean Regional Air Navigation Meetings, ICAO Doc. 7280, EUM III και 7870 EUM IV, αντίστοιχα)²⁹⁹.

Ακολούθησε η σχετική αποτύπωση των ορίων ευθύνης επί των ειδικών Αεροναυτικών Χαρτών του ICAO (Recommendation No 11/1 του Report του 1958 και Πίνακα SAR -1 προσαρτημένο στο Report του 1958 και πίνακα SAR -1 προσαρτημένο στο Report του 1958 και Χάρτη SAR -1A προσαρτημένο στο Report του 1958 και Χάρτη SAR -1A προσαρτημένο στο Ευρωπαϊκό Σχέδιο Αεροναυτιλίας, ICAO doc. 7754, Part IX-SAR, Search and Rescues Services).

Με τον τρόπο αυτό τα όρια ευθύνης των ελληνικών Αρχών για παροχή υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης στον εθνικό και διεθνή εναέριο χώρο του Αιγαίου, και στην ανοικτή θάλασσα συμπίπτουν με τα όρια του FIR Αθηνών. Η σχετική με τα όρια ευθύνης Αεροναυτική Πληροφορία, δημοσιεύτηκε όπως καθορίζεται στο Παράρτημα 15 της Συμβάσεως του Σικάγο στο AIP Greece, vol. 1. σημ. 1.1³⁰⁰.

Οι διατάξεις του Παραρτήματος 12 της Αποφάσεως A 27-10, οι συστάσεις που περιλαμβάνονται στις ρυθμίσεις του Ευρωπαϊκού Σχεδίου Αεροναυτιλίας και οι κατευθυντήριες οδηγίες του Εγχειριδίου Έρευνας και Διάσωσης, με τις οποίες αντιμετωπίζονται διάφορες μορφές συνεργασίας μεταξύ των αρμοδίων αρχών, για παροχή υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης γειτονικών κρατών, ισχύουν και για τις περιοχές ευθύνης στο διεθνή εναέριο χώρο και την ανοικτή θάλασσα³⁰¹.

Στην Απόφαση A 27-10, App. 0, σημ. 5 της Γενικής Συνέλευσης του ICAO, προβλέπεται ότι όταν διαπιστώνεται ανεπάρκεια στην παροχή αποτελεσματικών υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης από ένα κράτος στην περιοχή ευθύνης του στο διεθνή εναέριο χώρο και την ανοικτή θάλασσα, με συμφωνία κρατών που θα

²⁹⁷ Στο Παράρτημα 12, Κεφάλαιο 2, Σύσταση 2.2.1.: «Search and rescue regions should, in so far as practicable, be coincident with corresponding flight information regions and with respect to those areas over the high seas, maritime search and rescue regions».

²⁹⁸ Βλ. σημ. 2.2.1. του Report προς το Συμβούλιο του ICAO της Τρίτης Περιοχικής Συνδιασκέψεως Αεροναυτιλίας (Παρίσι 1952): «In preparing the search and rescue plan there was unanimous agreement to observe, in principle, Recommendation 3.1.2 of annex 12 in defining the search and rescue area boundaries to conform to those of the flight information regions recommended by the RAC Committee».

²⁹⁹ Βλ. Report της Τέταρτης Περιοχικής Συνδιασκέψεως Αεροναυτιλίας (Γενεύη 1958) υπό στοιχείο 11.1.1: «The attached Table SAR -1 indicates the proposed lateral limits of the search and rescue areas. Each of them corresponds generally to a single flight information region of the lower airspace».

³⁰⁰ Βλ. Γιόκαρης Α., Κυριακόπουλος Γ., ό.π. σ.σ. 142-144.

³⁰¹ Βλ. Γιόκαρης Α., Κυριακόπουλος Γ., ό.π. σ.σ. 144-145.

προσφερθούν μπορεί να χορηγηθεί οικονομική και επιχειρησιακή υποστήριξη προς το κράτος που αδυνατεί να ασκήσει αποτελεσματικά τις υποχρεώσεις και αρμοδιότητες που του έχουν ανατεθεί.

Επίσης συνίσταται (Α 27-10, App. 0, associated Practises, σημ. 1), η αποκατάσταση με συμφωνία μεταξύ γειτονικών κρατών, η ίδρυση κοινών υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης στις αντίστοιχες περιοχές ευθύνης των κρατών αυτών στο διεθνή εναέριο χώρο (Search and Rescue Manual, σημ. 1.2.2).

Επίσης στο Παράρτημα 12 (PC 2.1) περιλαμβάνεται σύσταση, σύμφωνα με την οποία τα κράτη θα πρέπει να συνάπτουν συμφωνίες συνεργασίας μεταξύ των αρμοδίων Αρχών τους, ειδικά για τη παροχή υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης στις συνοριακές τους περιοχές και εντός των περιοχών ευθύνης τους στο διεθνή εναέριο χώρο και την ανοικτή θάλασσα³⁰².

3. Προσωρινή εκχώρηση εναέριου χώρου

Σύμφωνα με το Παράρτημα 15 της Σύμβασης του Σικάγο «περί Υπηρεσιών Αεροναυτικών Πληροφοριών (Annex 15, Aeronautical Information Services)³⁰³, η αρμόδια Πολιτική Αρχή είναι αρμόδια μετά από συνεννόηση με τις αρμόδιες στρατιωτικές Αρχές να εκδώσει σχετική αγγελία NOTAM για προσωρινή εκχώρηση εναέριου χώρου (Annex 15, Chapter 5, 1.1.1).

Η εκχώρηση προσωρινά εναέριου εθνικού χώρου εντός μίας περιοχής FIR, μπορεί να πραγματοποιηθεί μόνο για λόγους διεξαγωγής στρατιωτικών ασκήσεων ή μεγάλων σχηματισμών πτήσεων, και μόνο κατόπιν συνεννοήσεων και συντονισμό των υπεύθυνων για τις ασκήσεις στρατιωτικών Αρχών και των αρμοδίων για τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας Πολιτικών Αρχών, εντός της περιοχής όπου θα διεξαχθούν οι ασκήσεις («PANS Rules of the Air and Air Traffic Services» ICAO, Doc. 4444-RAC/501). Η προσωρινή εκχώρηση εναέριου χώρου μπορεί να πραγματοποιηθεί κάτω από όρους και με την ευθύνη της αρμόδιας πολιτικής Αρχής του FIR.

Οι ρυθμίσεις προβλέπονται στο Εγχειρίδιο για τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας του ICAO, και περιλαμβάνονται στο Παράρτημα 11 της Σύμβασης του Σικάγο και στα Περιοχικά Σχέδια Αεροναυτιλίας.

Σε περίπτωση που οι στρατιωτικές ασκήσεις διεξάγονται σε διεθνή εναέριο χώρο εντός της Περιοχής FIR, η οποία ανήκει στη δικαιοδοσία γειτονικού κράτους, άλλου από εκείνο που διεξάγει τις στρατιωτικές ασκήσεις τότε σύμφωνα με το Παράρτημα 11 (Resolution A 29-7, ICAO, Appendix P), την κύρια ευθύνη για τις συνεννοήσεις και τον πολιτικο-στρατιωτικό συντονισμό έχει η αρμόδια πολιτική Αρχή του κράτους που διεξάγει τις στρατιωτικές ασκήσεις.

³⁰² Βλ. Γιόκαρης Α., Οι δικαιοδοσίες του παράκτιου....., ό.π., σ.σ. 161-66, του ιδίου, Διεθνές Δίκαιο....., ό.π., σ.σ. 68-69 και Κλάδη – Ευσταθοπούλου Μ., ό.π., σ.σ. 141-144.

³⁰³ Σύμφωνα με το συγκεκριμένο Παράρτημα οι Υπηρεσίες Αεροναυτικών Πληροφοριών των κρατών, έχουν την ευθύνη της συλλογής, διανομής και διάθεσης των αεροναυτικών πληροφοριών προς όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη για χρήση από όλες τις κατηγορίες των αεροπορικών δραστηριοτήτων πολιτικών και στρατιωτικών, για την ομαλή διεξαγωγή της εναέριας κυκλοφορίας στον εθνικό εναέριο χώρο τους και στις περιοχές εκτός εθνικού εναέριου χώρου στις οποίες τους έχει ανατεθεί ο έλεγχος (FIRs).

4.Περί αεροσκαφών –υποβολή σχεδίου πτήσεων

α. Η έννοια του αεροσκάφους

Το δίκαιο καθορίζει την έννοια του αεροσκάφους, παίρνοντας υπόψη το χώρο μέσα στον οποίο κινείται το αεροσκάφος και όχι το λειτουργικό του προορισμό.

Στη Σύμβαση του Παρισιού και ειδικότερα στο Παράρτημα Α, ορίζεται ότι αεροσκάφος θεωρείται κάθε συσκευή η οποία είναι δυνατόν να τηρείται στον ατμοσφαιρικό χώρο, στηριζόμενη σε αυτόν με τη δυναμική ή τη στατική ενέργεια του αέρα πάνω της. Ορισμός για το αεροσκάφος στη Σύμβαση του Σικάγο και ειδικότερα στο κύριο μέρος της δεν υπάρχει. Υπάρχει όμως σχετική διάταξη στο Παράρτημα 7 της εν λόγω Σύμβασης, με την οποία το κριτήριο αντίδρασης του αέρα, λαμβάνεται υπόψη ως κύριο προσδιοριστικό στοιχείο της έννοιας του αεροσκάφους. Συγκεκριμένα καθορίζεται ότι ως αεροσκάφος ορίζεται κάθε μηχανήμα το οποίο μπορεί να πετύχει στήριξη στην ατμόσφαιρα χάρη στην αντίδραση του αέρα, παρά χάρη στην αντίδραση του αέρα που προέρχεται από την επιφάνεια της γης³⁰⁴.

Ο συγκεκριμένος ορισμός όμως δεν χαρακτηρίζεται από ευρύτητα, καθώς δεν καλύπτει όλες τις άλλες συσκευές τις ελαφρότερες από τον αέρα, όπως αερόστατα, ανεμόπλانا κ.λπ., που έχουν τη δυνατότητα να υψώνονται και να κινούνται στον εναέριο χώρο.

Πολλά κράτη στα οποία περιλαμβάνεται και η Ελλάδα, προσδιορίζουν στις εθνικές τους νομοθεσίες την έννοια του αεροσκάφους ευρύτερα, λαμβάνοντας υπόψη το κριτήριο της δυνατότητας κινήσής του στον αέρα και όχι αυτό της αντίδρασης. Ειδικότερα η Ελλάδα στο άρθρο 1 με τίτλο «Αεροσκάφος» του Κ.Α.Δ. και στην παράγραφο 2 έχει καθορίσει ότι «Αεροσκάφος, κατά την έννοια του Κώδικα αυτού, είναι κάθε συσκευή ικανή προς πτήση για τη μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων ή την εκτέλεση άλλων αεροπορικών εργασιών».

Αποτέλεσμα των ανωτέρω είναι να περιορίζεται η κυριαρχία του κράτους στον εναέριο χώρο, μόνο στο τμήμα του ατμοσφαιρικού χώρου όπου μπορούν να κινούνται τα αεροσκάφη και να μην εκτείνεται πέρα από το όριο αυτό, όπου ο αέρας δεν επηρεάζει την κίνηση των αεροσκαφών³⁰⁵.

β.Η διάκριση μεταξύ πολιτικών και κρατικών αεροσκαφών

Το άρθρο 3 της Σύμβασης του Σικάγου³⁰⁶ διακρίνει τα αεροσκάφη σε πολιτικά (civil aircrafts) και κρατικά (state aircrafts), χωρίς όμως να περιλαμβάνει ακριβή ορισμό της έννοιας τους³⁰⁷. Ο εν λόγω διαχωρισμός προβλεπόταν και στη Σύμβαση του Παρισιού. Ένας έμμεσος προσδιορισμός της έννοιας των αεροσκαφών συνάγεται από τη διακρισή τους με βάση τις υπηρεσίες ιδιωτικές ή κρατικές που αυτά προσφέρουν.

Η διάκριση αυτή είναι καθαρά λειτουργική και έχει ως βάση της τις ανάγκες που εξυπηρετεί κάθε κατηγορία του αεροσκάφους. Το λειτουργικό κριτήριο που λαμβάνεται υπόψη για τον προσδιορισμό της έννοιας των πολιτικών αεροσκαφών,

³⁰⁴ Βλ. Γιοκαρης Α., Κυριακόπουλος Γ., ό.π. σ.σ. 201-203.

³⁰⁵ Βλ. Κλάδη – Ευσταθοπούλου Μ., ό.π., σ.σ. 85-86 και Γιοκαρης Α., Διεθνές δίκαιο.....ό.π., σ.σ. 94-96.

³⁰⁶ Βλ. ανωτέρω σ. 33.

³⁰⁷ Βλ. Cheng B., State ships and state aircrafts, CLP, 1958, σ.σ. 223-224.

συνδέεται με το αντικείμενο της Σύμβασης του Σικάγο, που είναι η ρύθμιση της πολιτικής αεροπορίας όπως άλλωστε αποτυπώνεται στο άρθρο 4 της Σύμβασης³⁰⁸.

Από τη διατύπωση του άρθρου 3, προκύπτει ότι η Σύμβαση εφαρμόζεται μόνο στα πολιτικά και όχι τα κρατικά αεροσκάφη (παράγραφος 1). Τα δε αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται για στρατιωτικές, τελωνειακές και αστυνομικές υπηρεσίες θεωρούνται ως κρατικά αεροσκάφη (παράγραφος 2). Άρα ως συνέχεια της παραγράφου 2, όλα τα υπόλοιπα αεροσκάφη που δε χρησιμοποιούνται για τους λειτουργικούς αυτούς σκοπούς θεωρούνται πολιτικά αεροσκάφη.

Στα κρατικά αεροσκάφη, περιλαμβάνονται μόνο εκείνα τα οποία χρησιμοποιούνται για την άσκηση της κρατικής εξουσίας, η δραστηριότητα των οποίων καλύπτεται από το θεσμό της ετεροδικίας, ήτοι κανένα κράτος και καμία πράξη του δημόσιας εξουσίας δε μπορούν να υπαχθούν στη δικαιοδοσία άλλου κράτους³⁰⁹. Δεν περιλαμβάνονται σε αυτά αεροσκάφη που αν και ανήκουν στο κράτος, εξυπηρετούν καθαρά εμπορικούς σκοπούς και χρησιμοποιούνται για την άσκηση της εμπορικής εκμετάλλευσης από το κράτος, κάτι το οποίο συμβαίνει με τις κρατικές αεροπορικές εταιρείες.

Έτσι κρατικό αεροσκάφος που ανήκει σε κρατική επιχείρηση, ή επιχείρηση που ελέγχεται από το κράτος όπως μία κρατική αεροπορική εταιρεία που χρησιμοποιείται για αεροπορικές μεταφορές προσώπων ή εμπορευμάτων, θεωρείται πολιτικό αεροσκάφος. Σε αυτήν την περίπτωση το αεροσκάφος δεν απολαύει του προνομίου της ετεροδικίας³¹⁰. Σημειώνεται ότι το λειτουργικό κριτήριο είχε υιοθετηθεί και από τη Σύμβαση του Παρισιού, ενώ έχει υιοθετηθεί τόσο στο χώρο του διεθνούς δικαίου του αέρα όσο και στο χώρο του διεθνούς δικαίου της θάλασσας³¹¹.

Θέμα τίθεται αν η απαρίθμηση των περιορισμένων κατηγοριών των κρατικών αεροσκαφών που πραγματοποιείται στο άρθρο 3 παράγραφος 2 της Σύμβασης του Σικάγο, είναι εξαντλητική ή περιοριστική. Ειδικότερα το ερώτημα που τίθεται είναι, αν άλλες κατηγορίες αεροσκαφών πλην των στρατιωτικών, των τελωνειακών και των αστυνομικών μπορούν να ενταχθούν. Η θεωρία στο συγκεκριμένο θέμα φαίνεται διχασμένη.

Η Νομική Επιτροπή του ICAO όταν ετέθη το συγκεκριμένο θέμα στην 29^η Συνοδό της το 1994, κατά πλειοψηφία αποφάσισε ότι το θέμα πρέπει να αφεθεί στη διακριτική ευχέρια των κρατών, τα οποία για να αποφασίσουν αν ένα αεροσκάφος που διέρχεται από τον εναέριο χώρο τους είναι πολιτικό ή όχι, μπορούν να καθοδηγούνται από τα λειτουργικά κριτήρια με βάση την πραγματική του χρήση³¹².

Η συγκεκριμένη διάκριση είναι πολύ σημαντική. Αυτό γιατί οι διατάξεις της εφαρμόζονται μόνο στα πολιτικά αεροσκάφη. Οι διατάξεις της δεν αφορούν τα

³⁰⁸ Στο άρθρο 4 με τίτλο «Κακή χρήση της πολιτικής αεροπορίας» ορίζεται ότι «Εκαστον συμβαλλόμενο Κράτος συμφωνεί να μη χρησιμοποιή την πολιτικήν αεροπορίαν δι' οιονδήποτε σκοπόν μη συμβιβασζόμενον προς τον της παρούσης Συμβάσεως».

³⁰⁹ Βλ. Ρούκουνας Ε., Διεθνές Δίκαιο ΙΙΙ, ...ό.π., σ.σ. 86-89.

³¹⁰ Βλ. Κλάδη – Ευσταθοπούλου Μ., ό.π., σ. 88, παραπομπή 243 και Ρούκουνας Ε., Διεθνές Δίκαιο ΙΙΙ, ό.π., σ.σ. 85-86.

³¹¹ Βλ. Γιόκαρης Α., Οι δικαιοδοσίες.....ό.π., σ. 99 και Τσάλλας Γ., Κλάδη – Ευσταθοπούλου Μ. Το διεθνές καθεστώς των θαλασσών και των ωκεανών. Διεθνής πολιτική, διεθνές δίκαιο, διεθνής οργάνωση, τόμος πρώτος, Ι. Σίδερης, Αθήνα 2003, σ.σ. 218-221.

³¹² Βλ. Γιόκαρης Α., Οι δικαιοδοσίες.....ό.π., σ. 100.

κρατικά αεροσκάφη για τα οποία δεν αναγνωρίζεται κανένα δικαίωμα, παρά μόνο αν υπάρχει συμβατική υποχρέωση μεταξύ των συμβαλλόμενων κρατών.

Σύμφωνα με την τρίτη παράγραφο του άρθρου 3, υπέρπτηση από εθνικό εναέριο χώρο ή προσγείωση στο έδαφος συμβαλλόμενου κράτους κρατικού αεροσκάφους άλλου κράτους, δεν είναι δυνατή αν δεν προηγηθεί ειδική συμφωνία ή άδεια που χορηγείται για το σκοπό αυτό³¹³.

Στο πλαίσιο αυτό κανένα κρατικό αεροσκάφος στο πλαίσιο της Σύμβασης του Σικάγο, δεν απολαύει της ελευθερίας της υπέρπτησης και της προσγείωσης για τεχνικούς λόγους που απολαύουν τα πολιτικά αεροσκάφη. Τόσο η υπέρπτηση όσο και η προσγείωση κρατικών αεροσκαφών, υποχρεώνουν σε προηγούμενη συγκατάθεση ύστερα από ειδική συμφωνία ή άδεια του κράτους από το οποίο διέρχονται.

Κατά την έκδοση των κανονισμών για τα κρατικά αεροσκάφη, τα κράτη σύμφωνα με τη Σύμβαση του Σικάγο είναι υποχρεωμένα να λαμβάνουν υπόψη τους, κύρια την ασφάλεια διέλευσης των πολιτικών αεροσκαφών. Αν ένα κρατικό αεροσκάφος εξυπηρετεί εμπορικές δραστηριότητες τότε διέπεται από τη Σύμβαση του Σικάγο όπως και τα πολιτικά αεροσκάφη³¹⁴.

Σύμφωνα τέλος με το άρθρο 4 της Σύμβασης του Σικάγο, τα κράτη δεσμεύονται να μην χρησιμοποιούν την πολιτική αεροπορία για την εξυπηρέτηση σκοπών που δεν συμβιβάζονται με το αντικείμενο της Σύμβασης αυτής³¹⁵.

γ. Η υποχρέωση υποβολής σχεδίων πτήσεως

Η υπαγωγή σε εθνική δικαιοδοσία των αλλοδαπών αεροσκαφών που εισέρχονται σε εθνικό εναέριο χώρο, πραγματοποιείται με την υποβολή σχεδίου πτήσεως. Για τα κρατικά – στρατιωτικά αεροσκάφη όπως έχει αναλυθεί απαιτείται και η παροχή διπλωματικής άδειας διελεύσεως. Η υποχρέωση κατάθεσης σχεδίου πτήσεως πριν την είσοδο σε περιοχή FIR, έχει ως δικαιολογητική βάση την ασφάλεια της πολιτικής αεροπλοΐας, η κατοχύρωση της οποίας αποτελεί καθήκον και ευθύνη της αρμόδιας Αρχής ATS της κατά περίπτωση περιοχής FIR.

Η υποχρέωση υποβολής σχεδίων πτήσεως προς την αρμόδια Αρχή ελέγχου εναέριου κυκλοφορίας εντός ενός FIR, προκύπτει από τις διατάξεις του άρθρου 3.3.1.1.2.1 του Παραρτήματος 2 της Σύμβασης του Σικάγο. Ειδικότερα η υποχρέωση αφορά:

1.-κάθε πτήση ή τμήμα πτήσης που καλύπτεται από τον έλεγχο εναέριου κυκλοφορίας,

2.-κάθε πτήση δια οργάνων εντός Περιοχής Συμβουλευτικής Εξυπηρέτησης,

3.-κάθε πτήση εντός προσδιορισμένων περιοχών ή αεροδιαδρόμων, όταν η κατάθεση απαιτείται από την αρμόδια Αρχή των υπηρεσιών εναερίου κυκλοφορίας, για τη διευκόλυνση των υπηρεσιών πληροφόρησης πτήσεων, επιφυλακής και έρευνας και διάσωσης,

³¹³ Βλ. Γιόκαρης Α., Κυριακόπουλος Γ., ό.π. σ.σ. 203-208 και ανωτέρω σ. 33.

³¹⁴ Για τις κατηγορίες αεροσκαφών βλ. Κλάδη-Ευσταθοπούλου Μ., ό.π., σ.σ. 90-100 και Γιόκαρης Α., Διεθνές Δίκαιο.....ό.π., σ.σ. 101-103.

³¹⁵ Στο εν λόγω άρθρο με τίτλο «Κακή χρήσις της πολιτικής αεροπορίας» ορίζεται «Έκαστον συμβαλλόμενον Κράτος συμφωνεί να μη χρησιμοποιή την πολιτικήν αεροπορίαν δι' οιονδήποτε σκοπόν μη συμβιβάζομενον προς τον της παρούσης Συμβάσεως».

4.-κάθε πτήση εντός προσδιορισμένων περιοχών ή αεροδιαδρόμων, όταν η κατάθεση απαιτείται από την αρμόδια Αρχή των υπηρεσιών εναερίου κυκλοφορίας, για τη διευκόλυνση του συντονισμού με τα αρμόδια στρατιωτικά όργανα ή με τα όργανα ελέγχου εναερίου κυκλοφορίας των γειτονικών κρατών, με σκοπό να αποφευχθεί η ανάγκη μίας αναχαίτισης για λόγους αναγνώρισης και

5.-κατά τη διάρκεια της οποίας το αεροσκάφος θα διασχίσει σύνορα.

Διευκρινίζεται ότι ως σύνορα θεωρούνται όχι μόνο τα εθνικά σύνορα, αλλά και τα σημεία διαχωρισμού μεταξύ δύο γειτονικών FIRs³¹⁶. Η διατύπωση ανωτέρω του εδαφίου (4), συνδυάζεται με εκείνη του άρθρου 2.14.3.1 περίοδος β' του Παραρτήματος 11 της Σύμβασης του Σικάγο, σύμφωνα με την οποία «προς τον σκοπό αποκλεισμού ή μείωσης της ανάγκης για αναχαίτισεις οι Αρχές εναερίου κυκλοφορίας θα υποδείξουν περιοχές ή αεροδιαδρόμους, όπου οι απαιτήσεις του Παραρτήματος 2 σχετικά με τα σχέδια πτήσεως θα εφαρμόζονται επί όλων των πτήσεων, ώστε να εξασφαλίζεται ότι οι αρμόδιες Αρχές εναερίου κυκλοφορίας θα διαθέτουν όλα τα απαραίτητα στοιχεία και θα διευκολύνεται έτσι η εξακρίβωση της ταυτότητας των πολιτικών αεροσκαφών».

Επιπρόσθετα οι διατάξεις αυτές συμπληρώνονται και εξειδικεύονται από τις ρυθμίσεις των «Διαδικασιών Παροχής Υπηρεσιών Εναερίου Κυκλοφορίας, Κανόνες Αέρος και Υπηρεσίες Εναερίου Κυκλοφορίας» (Procedures for Air Navigation Services – Rules of the Air and Air Traffic Services, PANS –RAC, ICAO, doc 4444), που ακολουθούνται και από την Ελληνική Υ.Π.Α.³¹⁷. Ειδικότερα στα σημεία 2.8 και επόμενα του doc. 4444 προβλέπονται τα της κατάθεσης σχεδίου πτήσεως πριν την αναχώρηση, της κοινοποίησης σχεδίου πτήσεως κατά τη διάρκεια της πτήσεως, της αποδοχής του και της χρήσεως επαναληπτικών σχεδίων πτήσεως.

Οι διατάξεις του Παραρτήματος της Σύμβασης του Σικάγο στην ελληνική νομοθεσία, έχουν ενεργοποιηθεί με το άρθρο 8 του Β.Δ. 170/1969³¹⁸ και το άρθρο 2 παράγραφος 2 του Κ.Α.Δ.³¹⁹. Η διάταξη του Κ.Α.Δ. στοιχειοθετεί και τις αρμοδιότητες των ελληνικών Αρχών, για τη ρύθμιση της εναέριας κυκλοφορίας σε διεθνή εναέριο χώρο εντός του FIR Αθηνών, αρμοδιότητες που περιλαμβάνουν και την απαίτηση για την υποβολή σχεδίων πτήσεως.

Σε ότι αφορά την εφαρμογή των διατάξεων του Παραρτήματος 2, για την υποχρέωση υποβολής σχεδίων πτήσεως από αεροσκάφη, όταν αυτά κινούνται στο διεθνή εναέριο χώρο εντός μίας Περιοχής Πληροφοριών Πτήσεων, επισημαίνονται τα εξής:

Σύμφωνα με το άρθρο 12 της Σύμβασης του Σικάγο περίοδος γ'³²⁰, «εις τας ανοικτάς θαλάσσας ισχύοντες νόμοι θα ώσιν οι εις εφαρμογήν της παρούσης συμβάσεως καταρτιζόμενοι». Αυτό σημαίνει ότι οι διατάξεις του Παραρτήματος 2, όταν εφαρμόζονται σε κίνηση αεροσκαφών υπεράνω της ανοικτής θάλασσας δεν είναι επιδεκτικοί αποκλίσεων κατά την εφαρμογή τους από τις εθνικές Αρχές εναερίου κυκλοφορίας. Σημειώνεται ότι το Παράρτημα 2 περιέχει μόνο «Κανόνες

³¹⁶ Βλ. Γκόκαρης Α., Οι δικαιοδοσίες....., ό.π., σ. 213, παραπομπή 1α.

³¹⁷ Έκτη έκδοση Εγχειριδίου Ελέγχου Εναερίου Κυκλοφορίας με ισχύ από 21/11/1985.

³¹⁸ Με τίτλο «Στοιχεία πτήσεων – Σχέδιον πτήσεως».

³¹⁹ Στην οποία καθορίζεται ότι «Οι αρμοδιότητες του Ελληνικού κράτους για τη ρύθμιση της εναέριας κυκλοφορίας πάνω από περιοχές ειδικής κατά το διεθνές δίκαιο δικαιοδοσίας προσδιορίζονται με διάταγμα».

³²⁰ Το άρθρο 12 φέρει τίτλο «Κανονισμοί του αέρος», βλ. ό.π. παραπομπή 115.

τυποποιήσεως» (standards) με απόλυτη δεσμευτικότητα και όχι «συνιστώμενες πρακτικές» (recommended practices) που έχουν σχετική δεσμευτικότητα.

Εξαίρεση προβλέπεται στις περιπτώσεις όπου σύμφωνα με τη διαδικασία «κοινοποίησης διαφορών» (notification of differences) του άρθρου 38 της Σύμβασης του Σικάγο³²¹, η κοινοποίηση διαφοράς αποβλέπει στην επιβολή υποχρέωσης, σύμφωνα με τους σκοπούς του σχετικού Παραρτήματος της Συμβάσεως που δεν καλύπτεται όμως απόλυτα από κανόνα τυποποιήσεως³²², ή όταν επιβάλλεται υποχρέωση σύμφωνα με τους σκοπούς και τα αντικείμενα των διεθνών αεροναυτικών κανονισμών (Appendix G στο Manual ICAO, doc 8126).

Το δικαίωμα διαφοροποίησης από τους διεθνείς αεροναυτικούς κανονισμούς, αναγνωρίζεται και στο Ευρωπαϊκό Σχέδιο Αεροναυτιλίας (Introduction, σημ. 1.5) όταν αυτό επιβάλλεται για λόγους καταχώρησης ασφάλειας των πτήσεων. Από τα ανωτέρω που αποσκοπούν στην ασφάλεια των πτήσεων, στηρίζεται και η κοινοποίηση από την Ελλάδα διαφοράς σε σχέση με τη διάταξη 3.3.1.1.2 του Παραρτήματος 2 της Σύμβασης του Σικάγο. Στο AIP Greece (vol. I, RAC-1), ορίζεται ότι πέραν των περιπτώσεων του άρθρου 3.3.1.1.2.1 του Παραρτήματος 2, κατάθεση σχεδίου πτήσεως για την είσοδο και την κίνηση παντός αεροσκάφους στο FIR Αθηνών απαιτείται και για «national air defence purposes».

Η προαναφερόμενη διαφοροποίηση κοινοποιήθηκε στον ICAO σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 38 της Σύμβασης του Σικάγο³²³ (Supplement to Annex 2, 13-2-1987, notification of differences, Greece). Η κοινοποίηση της διαφοράς αφορά κάθε πτήση εντός του FIR Αθηνών. Το ίδιο ορίζεται και στη διάταξη 3.3.1.1.2.1, σημ. a,c,d και e του Παραρτήματος 2 και στη διάταξη 2.14.3.1, περίοδος β', του Παραρτήματος 11 (all flights), δεν γίνεται δηλαδή διάκριση μεταξύ πολιτικών και κρατικών αεροσκαφών, πράγμα που θέτει το θέμα της εφαρμογής των παραπάνω διατάξεων και στα στρατιωτικά αεροσκάφη, γεγονός που αμφισβητείται από αρκετά κράτη μεταξύ των οποίων και η Τουρκία.

Προβληματισμός επικρατεί για το αν οι διατάξεις της Σύμβασης του Σικάγο και τα Παραρτηματά της, εφαρμόζονται επί κρατικών και ειδικότερα στρατιωτικών αεροσκαφών. Όπως αναφέρθηκε προγενέστερα με το άρθρο 3 της Σύμβασης του

³²¹ Με τίτλο «Παρέκκλισις εκ των Διεθνών τυποποιήσεων και διαδικασιών». Στο εν λόγω άρθρο ορίζονται τα εξής:

«Παν Κράτος το οποίον ήθελε ευρεθή εν αδυναμία να συμμορφωθή από πάσης απόψεως προς οιαδήποτε τούτην διεθνή τυποποίησιν ή διαδικασίαν ή να συμμορφώση πλήρως τους κανονισμούς ή μεθόδους αυτού προς οιασδήποτε διεθνείς τυποποιήσεις ή διαδικασίας κατόπιν τροποποιήσεων αυτών, ή το οποίον κρίνι επάναγκες να υιοθετήση κανονισμούς ή μεθόδους οίτινες διαφέρουσιν υφ'οιασδήποτε άποψιν από τους υπό διεθνή τυποποίησιν καθορισμένους τοιούτους, θέλει γνωστοποιήση αμέσως εις την Διεθνή Οργάνωσιν Πολιτικής Αεροπορίας τας διαφοράς μεταξύ των ιδίων αυτού μεθόδων και των υπό διεθνή τυποποίησιν καθοριζομένων τοιούτων.

Εν περιπτώσει τροποποιήσεως διεθνών τυποποιήσεων παν Κράτος, το οποίον δεν ήθελεν επιφέρει τας καταλλήλους τροποποιήσεις εις τους κανονισμούς και τας μεθόδους αυτού, δέον να γνωστοποιή τούτο εις το συμβούλιον εντός εξήκοντα ημερών από της υιοθετήσεως της τροποποιήσεως ή να ανακοινώση τα μέτρα, άτινα προτίθεται να λάβη. Εις πάσαν τοιαύτην περίπτωσιν, το Συμβούλιον θέλει γνωστοποιήσει αμέσως εις άπαντα τα έτερα Κράτη την υφιστάμενην διαφοράν μεταξύ ενός ή πλειόνων ζητημάτων διεθνούς τυποποιήσεως και της αναλόγου εθνικής μεθόδου του εν λόγω Κράτους».

³²² Απόφαση Συμβουλίου ICAO της 21/11/1950, σημ. 1.B.i-A, υπό το άρθρο 38 του Repertory Guide of the Chicago Convention, ICAO doc. 9443.

³²³ Βλ. ό.π. παραπομπή 321.

Σικάγο και δη την παράγραφο 3³²⁴, τα κρατικά αεροσκάφη δεν απολαύουν των δύο τεχνικών ελευθεριών του αέρα, ήτοι της διέλευσης μέσω του εθνικού εναέριου χώρου ενός τρίτου συμβαλλόμενου κράτους και του δικαιώματος στάθμευσης για τεχνικούς λόγους με εξαίρεση τη χορήγηση ειδικής άδειας.

Η «στέρηση» αυτών των δικαιωμάτων από τα κρατικά αεροσκάφη δε σήμαινε και απαλλαγή από μία σειρά υποχρεώσεων, που αποσκοπούν στην διασφάλιση της ασφάλειας των πτήσεων σε εθνικό και διεθνή εναέριο χώρο³²⁵. Σε αυτό συνηγορεί και το σημείο δ του άρθρου 3 της Συμβάσεως³²⁶. Παρόλο που η τελευταία αναφέρεται στη νομοθεσία σε εθνικό επίπεδο είναι ενδεικτική της φιλοσοφίας της Σύμβασης και των Παραρτημάτων της.

Άλλωστε η Σύμβαση περιέχει μία σειρά διατάξεων που απευθύνονται κύρια στα στρατιωτικά αεροσκάφη, όπως το άρθρο 3 δις της Σύμβασης για απαγόρευση χρήσης βίας κατά των πολιτικών αεροσκαφών, οι κανόνες σχετικά με την αναχαίτιση των αεροσκαφών του Παραρτήματος 2 της Σύμβασης, οι ρυθμίσεις περί πολιτικοστρατιωτικού συντονισμού του Παραρτήματος 11 και των Περιοχικών Σχεδίων Αεροναυτιλίας για τη διαξαγωγή ασκήσεων στο διεθνή εναέριο χώρο, αποφάσεις της Γενικής Συνέλευσης του ICAO καθώς και οι ειδικότερες διατάξεις για την υποβολή σχεδίων πτήσεων και από τα κρατικά αεροσκάφη.

Εκτός της Σαουδικής Αραβίας που έχει προβεί σε ρητή κοινοποίηση διαφοράς σε ότι αφορά το άρθρο 3.3.1.1.2.1 του Παραρτήματος 2, με την οποία δεν δέχεται καμία διάταξη του Παραρτήματος ως αποτελούσα κανόνα τυποποίησης (standard) εφαρμόσιμο επί των κρατικών αεροσκαφών, κανένα άλλο κράτος δεν έχει προβεί σε μία τέτοια κοινοποίηση³²⁷. Οι Η.Π.Α. επίσης παρόλο που δεν αναγνωρίζουν την ισχύ της Σύμβασης του Σικάγο επί των κρατικών αεροσκαφών, έχουν δώσει οδηγίες τα στρατιωτικά τους αεροσκάφη να ακολουθούν τις διαδικασίες του ICAO και ειδικότερα του Παραρτήματος 2 στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό³²⁸.

Για το συγκεκριμένο θέμα το νομικό τμήμα του ICAO, γνωμοδότησε ότι δεν υφίσταται εμπόδιο εκ του άρθρου 3 της Συμβάσεως για την εφαρμογή των Παραρτημάτων 2 και 11 και επί των στρατιωτικών αεροσκαφών (σημεία B-2 και B-6 του Appendix B του AN-WP/5736 της 18-5-1985: Appendix B, General Comments on state Letter 13/38-48/72).

Η Τουρκία έχει δηλώσει ότι απαιτεί την υποβολή σχεδίων πτήσεως και από τα στρατιωτικά αεροσκάφη, αλλά μόνο για υπέρπτηση υπεράνω του εθνικού της εναέριου χώρου κάτι το οποίο είναι αυτονόητο από το άρθρο 3, παράγραφος 3 της Σύμβασης. Τονίζεται ότι η Τουρκία είχε προτείνει τη φραστική διατύπωση «any flight of civil aircraft» στο υπό διαμόρφωση σημείο (d) της διάταξης 3.3.1.1.2.1 του Παραρτήματος 2, πρόταση που απορρίφθηκε από την Επιτροπή Αεροναυτιλίας. Η παραμονή του (any flight), σημαίνει ότι καλύπτει την υποχρέωση υποβολής σχεδίων πτήσεως για κάθε πτήση, συνεπώς και των στρατιωτικών αεροσκαφών.

Η Τουρκία στο συγκεκριμένο θέμα χαρακτηρίζεται από ανακόλουθη στάση. Ενώ η πρόταση που υπέβαλε απορρίφθηκε, σύμφωνα με τους εθνικούς της κανονισμούς σε ότι αφορά τις προϋποθέσεις εισόδου στα FIRs Istanbul

³²⁴ Βλ. ό.π. παραπομπή 313.

³²⁵ Βλ. *Σαζανίδης Χ.*, Ελλάδα, Τουρκία, NATO και ο εναέριος χώρος του Αιγαίου, ό.π., σ. 144.

³²⁶ Βλ. ανωτέρω σ. 33.

³²⁷ Βλ. *Γόκαρης Α.* Οι δικαιοδοσίες.....ό.π., σ.σ. 217-218.

³²⁸ Βλ. *Γόκαρης Α.* Οι δικαιοδοσίες.....ό.π., σ. 218, παραπομπή 10.

(Κωνσταντινούπολης) και Ankara (Αγκυρας), περιλαμβάνουν αυστηρές απαιτήσεις ενημέρωσης των τουρκικών αρμοδίων υπηρεσιών όταν τα αεροσκάφη προτίθενται να εισέλθουν σε αυτά τα FIRs³²⁹.

Τέλος σε ότι αφορά το σημείο (ε) της διάταξης 3.3.1.1.2.1, που επιβάλλει την υποχρέωση υποβολής σχεδίων πτήσεως από όλα τα αεροσκάφη όταν διασχίζουν σύνορα, ως σύνορα θα πρέπει να εννοούνται και τα διεθνή σύνορα των FIRs, αφού το εν λόγω σημείο αναφερόταν στα εθνικά σύνορα μόνο η προταθείσα διάταξη δεν θα είχε κανένα νόημα, αφού για την είσοδο στον εθνικό εναέριο χώρο απαιτείται πάντα η προηγούμενη κατάθεση σχεδίου πτήσεως.

5. Προβλεπόμενες περιπτώσεις συνεργασίας μεταξύ των αρμοδίων Αρχών δύο γειτονικών περιοχών FIR

Στο υφιστάμενο διεθνές θεσμικό πλαίσιο, υπάρχουν ρυθμίσεις με τις οποίες προβλέπονται ορισμένες κατηγορίες περιπτώσεων συνεργασίας μεταξύ των «αρμοδίων Αρχών» δύο γειτονικών περιοχών FIR, με σκοπό τον καλύτερο και ασφαλέστερο έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας.

Ειδικότερα γενική Αρχή αποτελεί η διάταξη 6.2.2.1 του Παραρτήματος 11, σύμφωνα με την οποία τα Κέντρα Πληροφόρησης Πτήσεων και το Κέντρο Ελέγχου της Περιοχής, πρέπει να διαθέτουν μέσα επικοινωνίας με όλα τα γειτονικά κράτη.

Βασική αρχή επίσης αποτελεί η διάταξη 2.17 του Εγχειριδίου Διαδικασιών Παροχής Υπηρεσιών Εναερίου Κυκλοφορίας (ICAO, Doc. 4444), βάσει της οποίας τα διερχόμενα αεροσκάφη απευθύνουν «αναφορές θέσης» (position reports) προς την αρμόδια Αρχή ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας, αρχίζουν όμως να δίνουν αναφορές θέσεως προς την αρμόδια Αρχή του γειτονικού FIR, από τη στιγμή που διασταυρώνουν το κοινό όριο των δύο περιοχών FIR.

Μπορεί όμως με συμφωνία μεταξύ των αρμόδιων διοικήσεων των δύο γειτονικών περιοχών FIR, να προβλεφθεί η τελευταία αναφορά θέσης πριν από την είσοδο του αεροσκάφους από μία περιοχή FIR σε γειτονικό FIR να απευθύνεται και προς την υπηρεσία εξυπηρέτησης εναερίου κυκλοφορίας που είναι υπεύθυνη για τον εναέριο χώρο (FIR), στον οποίο το αεροσκάφος πρόκειται να εισέλθει. Η εν λόγω περίπτωση δεν έχει καμία σχέση με την απαίτηση παροχής στοιχείων στις περιπτώσεις που καθιερώνονται μονομερώς στο διεθνή εναέριο χώρο «Αμυντικές Εναέριες Ζώνες Αναγνώρισης», ή «Ζώνες Αεράμυνας» ή «Ζώνες έγκαιρης προειδοποίησης».

Ειδική περίπτωση συνεργασίας μεταξύ δύο Περιοχών FIR, αποτελούν οι προβλέψεις των ρυθμίσεων 6.1.2.1 και 7.2 των διαδικασιών παροχής υπηρεσιών εναερίου κυκλοφορίας (PANS-RAC, ICAO, Doc. 4444). Ο κανόνας είναι ότι η ευθύνη για την παροχή εξυπηρέτησης πληροφοριών πτήσεως σε αεροσκάφος, μεταβιβάζεται από την αρμόδια υπηρεσία της περιοχής FIR στην αντίστοιχη υπηρεσία της γειτονικής περιοχής FIR, τη στιγμή που το αεροσκάφος διασταυρώνει το κοινό όριο των δύο περιοχών FIR.

Προβλέπεται όμως (6.1.2.1) ότι η πρώτη υπηρεσία όταν απαιτείται συντονισμός μεταξύ των κέντρων πληροφόρησης πτήσεων των δύο περιοχών FIR και οι ευκολίες επικοινωνίας δεν είναι επαρκείς, θα πρέπει να συνεχίσει να παρέχει εξυπηρετήσεις πληροφοριών πτήσεως στο αεροσκάφος, μέχρι αυτό να

³²⁹ Βλ. Γιόκαρης Α. Οι δικαιοδοσίες.....ό.π., σ. 220, παραπομπή 19.

αποκαταστήσει αμφίρροπη επικοινωνία με την αρμόδια υπηρεσία της περιοχής FIR στην οποία εισέρχεται³³⁰.

Στο κεφάλαιο 7-2 των PANS – RAC προβλέπεται η αντίστοιχη περίπτωση, ήτοι με συμφωνία των αρμοδίων Αρχών των δύο Περιοχών FIR και των Κέντρων Ελέγχου Περιοχής, το σημείο μεταβίβασης της ευθύνης για την παροχή εξυπηρέτησης πληροφοριών πτήσεως και ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, μπορεί να είναι σημείο άλλο από αυτό του κοινού ορίου διασταύρωσης των δύο περιοχών FIR και των ορίων Περιοχών Ελέγχου.

Μπορεί να είναι σημείο ευρισκόμενο εντός της πρώτης περιοχής FIR, ή εντός της δεύτερης γειτονικής περιοχής FIR. Και εδώ η προαναφερθείσα περίπτωση δεν έχει καμία σχέση με την απαίτηση παροχής στοιχείων, στις περιπτώσεις που καθιερώνονται μονομερώς στο διεθνές εναέριο χώρο «Αμυντικές Εναέριες Ζώνες Αναγνώρισης», ή «Ζώνες Αεράμυνας» ή «Ζώνες Έγκαιρης Προειδοποίησης». Η συγκεκριμένη πρόβλεψη έχει υιοθετηθεί ως σύσταση προς τα ενδιαφερόμενα κράτη και από το Ευρωπαϊκό Σχέδιο Αεροναυτιλίας³³¹.

Επίσης σχετική ρύθμιση προβλέπεται και στο Παράρτημα 11 της Σύμβασης του Σικάγο, στη διάταξη του Κεφαλαίου 2.1.1. Ειδικότερα προβλέπεται ότι ένα κράτος μπορεί με αμοιβαία συμφωνία να αναθέσει σε άλλο κράτος την ευθύνη οργάνωσης και παροχής υπηρεσιών ATS σε Περιοχές FIR που επεκτείνονται υπεράνω του εδάφους του. Πρακτική η οποία ακολουθείται από πολλά αφρικανικά κράτη, τα οποία για λόγους οικονομίας αλλά και αδυναμίας τεχνικής και τεχνολογικής οργάνωσης ATS, έχουν αναθέσει την παροχή υπηρεσιών εξυπηρέτησης πτήσεων υπεράνω των εδαφών τους σε γειτονικά κράτη.

Επισημαίνεται ότι σύμφωνα με υποσημείωση από τη διάταξη 2.1.1, αυτή η ανάθεση πραγματοποιείται χωρίς καμία παραβίαση της εθνικής κυριαρχίας του κράτους, που με συμφωνία αναθέτει σε άλλο κράτος την παροχή υπηρεσιών ATS εντός της περιοχής FIR ευθύνης του. Η ανάθεση αυτή περιορίζεται σε τεχνικά και επιχειρησιακά θέματα ελέγχου εναερίου κυκλοφορίας, και σύμφωνα με τους όρους και τις απαιτήσεις του κράτους που έχει αναθέσει αυτή την αρμοδιότητα στο άλλο γειτονικό κράτος.

Πρόβλεψη υπάρχει και στην Απόφαση A 27-10 της Γενικής Συνέλευσης του ICAO. Ειδικότερα πέραν της ανάθεσης που επαφίεται στη διακριτική ευχέρεια ανάθεσης παροχής υπηρεσιών ATS στο γειτονικό κράτος, μπορεί να γίνεται προσφυγή στη χρήση αυτής της πρακτικής, όταν ένα εναέριος χώρος παροχής υπηρεσιών ATS που μπορεί να είναι μία περιοχή FIR, πρέπει να επεκτείνεται για

³³⁰ Βλ. Γιόκαρης Α., Κυριακόπουλος Γ., ό.π. σ.σ. 165-170.

³³¹ Προβλέπεται (Part V-ATM 2.1, 2.2, 2.3) ότι στις περιπτώσεις εκμετάλλευσης των φυσικών πόρων της θάλασσας εντός συμφωνημένων μεταξύ των ενδιαφερόμενων κρατών περιοχών, αν τα όρια τους δε συμπίπτουν με τα όρια των περιοχών FIR η συνιστώμενη από το Περιοχικό Σχέδιο Αεροναυτιλίας Ευρωπαϊκή λύση είναι, αντί να πραγματοποιηθεί αναδιάταξη των ορίων του FIR, η με συμφωνία ανάθεση από το ένα κράτος στο άλλο της ευθύνης παροχής υπηρεσιών και ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας σε ορισμένο τμήμα της περιοχής FIR.

Η σύσταση αυτή απευθύνεται ειδικότερα στις περιπτώσεις επιχειρησιακής χρησιμοποίησης ελικοπτέρων για την εκμετάλλευση των φυσικών πόρων σε τμήματα της ανοικτής θάλασσας. Εφαρμογή με την υπογραφή συμφωνίας έχει πραγματοποιηθεί μεταξύ Η.Β. και Νορβηγίας στις περιοχές που έχουν ευθύνη για το FIR στη Βόρειο Θάλασσα (ICAO Doc 7754, Part V-ATM, Appendix 2 στο Attachment C) και η Γαλλία με το Η.Β. για τμήματα περιοχών FIR στη Μάγχη. Βλ. Γιόκαρης Α., Οι δικαιοδοσίες, ό.π., σ. 148.

λόγους τεχνικούς και επιχειρησιακούς υπεράνω του εδάφους δύο ή περισσότερων κρατών. Η περίπτωση αυτή αποτελεί αντικείμενο διαπραγμάτευσης και συμφωνίας μεταξύ των ενδιαφερομένων κρατών.

Επίσης στην ίδια Απόφαση προβλέπεται η από κοινού ανάπτυξη μίας Αρχής παροχής υπηρεσιών ATS, σε εναέριο χώρο που περιλαμβάνει περιοχές FIR και επεκτείνεται υπεράνω του εδάφους δύο ή περισσότερων κρατών της ανοικτής θάλασσας. Η πρακτική αυτή έχει ακολουθηθεί από το Η.Β. και την Ιρλανδία. Έχουν συμφωνήσει και έχουν μία κοινή περιοχή FIR στο Βόρειο Ατλαντικό (Shanwick FIR), στην οποία περιοχή το Η.Β. παρέχει πτητικές εναερίου κυκλοφορίας και η Ιρλανδία υπηρεσίες επικοινωνιών.

6. Διεθνείς τυποποιήσεις και συνιστώμενη πρακτική

Όπως είναι φυσικό το διεθνές θεσμικό πλαίσιο της εναέριας κυκλοφορίας, λόγω του έντονα διεθνούς χαρακτήρα της, απαιτεί διεθνή συνεργασία. Είναι ευνόητο ότι προβλήματα της αεροπλοΐας δεν είναι δυνατόν να αντιμετωπίζονται βάσει των κανόνων που απορρέουν από το δίκαιο του κράτους του οποίου την εθνικότητα φέρει το αεροσκάφος, ή από το δίκαιο του κράτους από τον εναέριο χώρο του οποίου διέρχεται το αεροσκάφος.

Όπως ορίζεται και ήδη έχει αναφερθεί στο άρθρο 37 της Σύμβασης του Σικάγο στην πρώτη παράγραφο του ορίζεται ότι «Υιοθέτησις διεθνών τυποποιήσεων και διαδικασιών», «Έκαστον συμβαλλόμενον Κράτος αναλαμβάνει να συνεργασθή προς εξασφάλιση του ανωτάτου δυνατού ορίου ομοιομορφίας εις τους κανονισμούς, τυποποιήσεις, διαδικασίας και οργανισμούς σχετικώς προς τα αεροσκάφη, το προσωπικόν, τας εναέριους οδούς και τας βοηθητικής υπηρεσίας εις άπαντα τα ζητήματα, εις α τοιαύτη ομοιομορφία θέλει διευκολύνη και βελτιώση την αεροναυτιλίας».

Στο ίδιο άρθρο προβλέπεται ότι το έργο της εξασφάλισης ομοιομορφίας στους κλαδονισμούς, τις τυποποιήσεις, τις μεθόδους, τις διαδικασίες και τους οργανισμούς στα διάφορα θέματα της αεροναυτιλίας, αναλαμβάνει ο ICAO με το Συμβούλιό του.

Σύμφωνα ειδικότερα με τα άρθρα 37 και 54 (λ)³³² της Σύμβασης του Σικάγο, το Συμβούλιο του ICAO έχει αποκλειστική αρμοδιότητα να υιοθετεί και να τροποποιεί από καιρό σε καιρό και εφόσον παρίσταται ανάγκη τους λεγόμενους κανόνες «Διεθνούς Τυποποίησης (Standards)» και «Συνιστώμενης Πρακτικής (Recommended Practise)».

Οι διεθνείς τυποποιήσεις αποτελούν εξειδικεύσεις των διατάξεων της Σύμβασης του Σικάγο, σχετικά με την αεροπλοΐα, η ομοιόμορφη εφαρμογή των οποίων κρίνεται ως απαραίτητη³³³. Τα κράτη πρέπει να συμμορφώνονται προς τις διεθνείς τυποποιήσεις και να προσαρμόζουν ανάλογα τη νομοθεσία τους την εθνική,

³³² Στο οποίο ορίζεται «θα υιοθετή, συμφώνως προς τας διατάξεις του Κεφαλαίου VI της παρούσης συμβάσεως, διεθνείς τυποποιήσεις και συνιστώμενους κανόνες προς διευκόλυνσιν δε θα χαρακτηρίζονται ως Παραρτήματα της παρούσης Συμβάσεως και τα λαμβανόμενα μέτρα θα κοινοποιούνται εις πάντα τα συμβαλλόμενα Κράτη».

³³³ «Standard», όπως ορίσθηκε από την πρώτη Συνέλευση του ICAO είναι «any specification for physical characteristics, configuration, material, performance, personnel, or procedures, the uniform application of which is recognized as necessary for the safety or regularity of international air navigation and to which member states will conform». Βλ. *Κλάδη – Ευσταθοπούλου Μ.*, ό.π., σ. 178, παραπομπή 579.

εκτός αν κάτι τέτοιο είναι αδύνατο πρακτικά ή αν κρίνουν αναγκαίο να υιοθετήσουν διαφορετικούς κανονισμούς σύμφωνα με το άρθρο 38 της Σύμβασης του Σικάγο³³⁴.

Στην περίπτωση αυτή υποχρεούνται να γνωστοποιήσουν στο Συμβούλιο του ICAO τις διαφορές μεταξύ των κανονισμών τους, και εκείνων που καθορίζονται από τη διεθνή τυποποίηση. Κατά συνέπεια οι διεθνείς τυποποιήσεις είναι κανόνες δεσμευτικοί.

Αντίθετα οι «συνιστώμενοι κανόνες» («συνιστώμενη πρακτική» ή «συνιστώμενες μέθοδοι και διαδικασίες»)³³⁵, αποτελούν εξειδικεύσεις η εφαρμογή των οποίων από τα κράτη κρίνεται ως επιθυμητές, και τα κράτη απλώς καλούνται να τις λάβουν υπόψη κατά την έκδοση των σχετικών με την αεροπλοΐα εσωτερικών νόμων και κανονισμών. Κατά συνέπεια οι συνιστώμενοι κανόνες δεν είναι δεσμευτικοί.

Οι διεθνείς τυποποιήσεις και η συνιστώμενη πρακτική χαρακτηρίζονται ως «Παραρτήματα (Annexes)» στη Σύμβαση του Σικάγο. Οι βασικές κατηγορίες που αναφέρθηκαν παραπάνω και εξειδικεύουν τις απαιτήσεις της Σύμβασης του Σικάγο σε συγκεκριμένους τομείς της Πολιτικής Αεροπορίας, πραγματοποιούνται από το Συμβούλιο του ICAO με τη μορφή Παραρτημάτων.

Τα Παραρτήματα τα οποία καλύπτουν μία ποικιλία θεμάτων, όπως τα συστήματα επικοινωνίας, οι αεροπορικοί χάρτες και τα διαγράμματα, οι κανονισμοί του αέρα κ.λπ. (άρθρο 37 της Σύμβασης του Σικάγο), καταρτίζονται από ειδικές τεχνικές επιτροπές του ICAO και εγκρίνονται από το Συμβούλιο. Η ψήφιση των νέων Παραρτημάτων από το Συμβούλιο απαιτεί πλειοψηφία των δύο τρίτων σύμφωνα με το άρθρο 90 της Σύμβασης του Σικάγο³³⁶, ενώ για την τροποποίηση των Παραρτημάτων απαιτείται απλή πλειοψηφία όπως ορίζεται στο άρθρο 52 της Σύμβασης του Σικάγο³³⁷. Σήμερα τα Παραρτήματα ανέρχονται στα δεκαοκτώ³³⁸.

Η διαδικασία διαμόρφωσης με τον τρόπο αυτό κανόνων δικαίου είναι πρωτότυπη καθώς ναι μεν προβλέπεται στη Σύμβαση του Σικάγο, λειτουργεί όμως εκτός των συμβατικών πλαισίων. Η ανάγκη η νομοθεσία να παρακολουθεί τις

³³⁴ Το οποίο φέρει τίτλο «Παρέκκλιση εκ των Διεθνών τυποποιήσεων και διαδικασιών».

³³⁵ «Recommended Practice», σύμφωνα με τον ορισμό που δόθηκε στην Πρώτη Συνέλευση του ICAO είναι «any such specification, the uniform application of which is recognized as desirable in the interest of safety, regularity, or efficiency of international air navigation and to which member states will endeavor to conform». Βλ. Κλάδη – Ευσταθοπούλου Μ., ό.π., σ. 179, παραπομπή 580.

³³⁶ Το οποίο φέρει τίτλο «ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ» και στο οποίο ορίζεται «Υιοθέτηση και τροπολογία παραρτημάτων: (α) Δια την υιοθέτηση υπό του Συμβουλίου των εν τω άρθρω 54 εδάφιον (λ) περιγραφόμενων Παραρτημάτων, θα απαιτήσει η ψήφος δύο τρίτων του συγκαλούμενου προς τον σκοπόν τούτον Συμβουλίου, ακολούθως δε θέλουσιν υποβληθή υπό του Συμβουλίου εις έκαστον συμβαλλόμενον Κράτος. Παν τοιούτον παράρτημα ή πάσα τροπολογία Παραρτήματος θα αρχίσουν ισχύοντα τρεις μήνας από της υποβολής του εις τα συμβαλλόμενα Κράτη, ή εις το τέλος μεγαλύτερας χρονικής περιόδου ην ήθελεν ορίσει το Συμβούλιον, εφόσον εν τω μεταξύ η πλειονότης των συμβαλλόμενων Κρατών δεν έχει κοινοποιήσει εις το Συμβούλιον την μη αποδοχήν του.

(β) Το Συμβούλιον θέλει αμέσως κοινοποιήσει εις άπαντα τα συμβαλλόμενα Κράτη την έναρξιν της ισχύος παντός Παραρτήματος ή τροπολογίας τούτου».

³³⁷ Το οποίο φέρει τίτλο «Ψηφίσματα του Συμβουλίου» και στο οποίο ορίζεται «Αι αποφάσεις του Συμβουλίου απαιτούν την έγκρισιν της πλειοψηφίας των μελών του. Το Συμβούλιον δύναται να μεταβιβάση την εξουσίαν του, προκειμένου περίβ οιουδήποτε ειδικού ζητήματος, εις Επιτροπήν εκ των μελών του. Κατά των αποφάσεων οιασδήποτε Επιτροπής του Συμβουλίου δύναται παν ενδιαφερόμενον εκ των συμβαλλομένων Κρατών να προσγγύη ενώπιον του Συμβουλίου».

³³⁸ Βλ. ό.π. παραπομπή 43.

εξελίξεις της τεχνολογίας οδήγησε σε αυτή τη διαδικασία. Οι διεθνείς κανόνες για την αεροπλοΐα συντάσσονται στο πλαίσιο ενός διεθνούς οργανισμού όπως ο ICAO, η δεσμευτικότητά τους όμως ποικίλει όπως περιγράφηκε προγενέστερα, ενώ παρέχεται και το δικαίωμα της παρέκκλισης κάνοντας γνωστές τις διαφορές που παρατηρούνται μεταξύ των μεθόδων του και των μεθόδων που χαρακτηρίζονται από διεθνείς τυποποιήσεις.

Αν πρόκειται για τροποίηση διεθνών τυποποιήσεων, το κράτος που δεν θα ήθελε να συμμορφωθεί με αυτήν, πρέπει σε 60 ημέρες να ενημερώσει το Συμβούλιο του ICAO όπως προβλέπεται στο άρθρο 38 της Σύμβασης του Σικάγο. Κράτος που δεν θέλει να συμμορφωθεί με τις συνιστώμενες πρακτικές (εφαρμογή ή τροποποίησή τους) έχει την ίδια υποχρέωση, όχι όμως εντός συγκεκριμένης προθεσμίας.

Τέλος τα Παραρτήματα της Σύμβασης του Σικάγο, εκτός από τις δύο βασικές κατηγορίες κανονιστικών διατάξεων, τις διεθνείς τυποποιήσεις και τις συνιστώμενες πρακτικές, περιλαμβάνουν επίσης δύο κατηγορίες συμπληρωματικών διατάξεων που ρυθμίζουν επικουρικά, ζητήματα περιφερειακού χαρακτήρα, ήτοι τις «Διαδικασίες Αεροναυτιλιακών Υπηρεσιών» (Procedures for air Navigation Services - Pans) και τις «Περιφερειακές Συμπληρωματικές Διαδικασίες» (Regional Supplementary Procedures- Supps).

7.Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός

Στον εναέριο χώρο της Ευρώπης παρουσιάζεται μία από μεγαλύτερες κινήσεις σε όλο τον κόσμο³³⁹. Έτσι αυξάνονται οι απαιτήσεις για την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, αλλά ταυτόχρονα η ανάγκη για αύξηση της χωρητικότητας στον εναέριο χώρο να γίνεται πιο επιτακτική. Στη δεκαετία του 1980, οι καθυστερήσεις³⁴⁰ στην αεροπορική κυκλοφορία στην Ευρώπη έφθαναν περίπου τα 10 λεπτά κατά μέσο όρο, προκαλώντας με τον τρόπο αυτό δυσλειτουργίες και μεγάλες οικονομικές επιβαρύνσεις. Στο FIR Αθηνών οι καθυστερήσεις την ίδια περίοδο ανέρχονταν σε 28 λεπτά.

Το ευρωπαϊκό σύστημα εναέριας κυκλοφορίας είναι ιδιαίτερα καταταμημένο, καθώς οι εναέριες πτήσεις υπόκεινται υποχρεωτικά σε διάφορα τμήματα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και κάθε αεροπλάνο αναπόφευκτα διασχίζει διαφορετικά τμήματα εναέριου χώρου. Επίσης θα πρέπει να ληφθεί υπόψη, ότι υπάρχουν και μεγάλες περιοχές στρατιωτικού εναέριου χώρου μέσα στα FIRs των κρατών, που δυσχεραίνουν τις εναέριες πτήσεις των αεροσκαφών της πολιτικής αεροπορίας, καθώς είναι υποχρεωμένα να ακολουθούν διαδρομές με παρακάμψεις και όχι ευθείες για να αποφεύγουν αυτές τις περιοχές. Όλα τα προαναφερόμενα οδηγούν επίσης σε αύξηση της κατανάλωσης καυσίμων, αλλά και στην πιθανότητα να συμβούν αεροπορικά ατυχήματα.

³³⁹ Βλ. «Γενική Εκθεση επί της δραστηριότητας της Ευρωπαϊκής Ένωσης», Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2005, http://europa.eu/generalreport/pdf/rg2005_en.pdf (τελευταία επίσκεψη την 14/10/2013).

³⁴⁰ Οι καθυστερήσεις αποτέλεσαν έναν από τους κύριους παράγοντες δυσλειτουργίας των ευρωπαϊκών εταιρειών σε σχέση με τις αντίστοιχες των Η.Π.Α., καθώς τον ενόχλησαν στις Η.Π.Α. υπήρχαν 48.000 πτήσεις την ημέρα με 2 λεπτά καθυστέρηση, στην Ευρώπη σε 26.000 πτήσεις υπήρχε καθυστέρηση 10 λεπτών. Βλ. Μπίλλη Μ., Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός, τεύχος 2, Εναέρια κυκλοφορία, 2005, σ.σ. 9-13, <http://www.eeeke.gr/greek/NewsPaper/teuxos2-final-edition.pdf> (τελευταία επίσκεψη την 12/10/2013).

Αποσκοπώντας σε μία πιο ευέλικτη διαχείριση του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προχώρησε στη δημιουργία του «Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού - E.E.O.» (Single European Skys-SES). Δημιουργήθηκε ένας ενιαίος πανευρωπαϊκός εναέριος χώρος, όπου θα ακολουθούνται κοινές διαδικασίες εναέριας κυκλοφορίας και αποσκοπώντας στην αύξηση της χωρητικότητας του εναέριου χώρου, στον περιορισμό των καθυστερήσεων στην εκτέλεση των δρομολογίων, στην ομαλή και ταχεία εκτέλεση των δρομολογίων, στη μείωση του κόστους μεταφοράς και στην αύξηση των ορίων ασφαλείας στις μεταφορές.

Το 2004 μετά από πάρα πολλές συζητήσεις μεταξύ των Κ-Μ της Ε.Ε., του ICAO, της IATA³⁴¹ και της IACA³⁴² και του Eurocontrol³⁴³, αλλά και την παράλληλη ενημέρωση των κρατών εκτός της Ε.Ε., η Επιτροπή Ευρωπαϊκού Ουρανού³⁴⁴ στις αρχές του 2004 προχώρησε στη σύνταξη τεσσάρων κανονισμών, οι οποίοι τέθηκαν σε εφαρμογή στις 20 Απριλίου 2004 και με τους οποίους αντιμετωπίστηκαν οι διάφορες μορφές κατακερματισμού, πιστοποίηση των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας κ.λπ..

Οι κανονισμοί αυτοί αναφέρονταν:

α.- στο πλαίσιο λειτουργίας, [Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 10ης Μαρτίου 2004, για τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού ("κανονισμός-πλαίσιο")],

β.-στην οργάνωση και χρήση του εναέριου χώρου, [Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 550/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού ("κανονισμός για την παροχή υπηρεσιών")],

γ.-στην παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας, [Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 551/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 10ης Μαρτίου 2004, για την οργάνωση και τη χρήση του εναέριου χώρου στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού ("κανονισμός για τον εναέριο χώρο")] και

δ.-στη διαλειτουργικότητα των συστημάτων διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας, [Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 552/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας ("κανονισμός για τη διαλειτουργικότητα")].

Στην πρωτοβουλία του E.E.O. συμφώνησαν να συμμετάσχουν και άλλα κράτη εκτός της Ε.Ε., γειτονικά ή συνδεδεμένα με αυτήν όπως η Νορβηγία και η Ελβετία. Με τον E.E.O. υπάρχουν τυποποιημένες αρχές και κανόνες. Θα ακολουθούνται κοινές διαδικασίες εναέριας κυκλοφορίας με ίδια ηλεκτρονικά συστήματα για να μειώνονται τα έξοδα των αεροπορικών εταιρειών και οι πτήσεις να εκτελούνται με ασφάλεια.

³⁴¹ Βλ. <http://www.iata.org/> (τελευταία επίσκεψη την 15/10/2013).

³⁴² Βλ. <http://www.iaca.org/> (τελευταία επίσκεψη την 15/10/2013).

³⁴³ Βλ. <http://www.eurocontrol.int/> (τελευταία επίσκεψη την 15/10/2013) και Γιόκαρης Α., Κυριακόπουλος Γ., ό.π. σ.σ. 83 και 88-94.

³⁴⁴ Συστήθηκε βάσει του άρθρου 5 του Κανονισμού – Πλαισίου 2004/549/ΕΚ και αποτέλεσε το φορέα λήψης πρωτοβουλιών στο Χώρο ATM.

Βασική προϋπόθεση για να λειτουργήσει ο Ε.Ε.Ο.³⁴⁵ είναι η αναδιάρθρωση του εναέριου χώρου, με τη λειτουργία των λεγόμενων Λειτουργικών Εναέριων Τμημάτων (Functional Airspace Blocks - FBAs)³⁴⁶. Πρόκειται για περιοχές, διασυννοριακά λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου, που θα δημιουργούνται από δύο ή περισσότερα κράτη, θα λειτουργούν ανά περιοχές και θα αγνοούν τα εθνικά σύνορα³⁴⁷. Επίσης θα δημιουργηθούν σχηματισμοί οι οποίοι θα υπερβαίνουν τα σύνορα μίας χώρας³⁴⁸.

Τα κράτη μέλη είναι υποχρεωμένα να συμφωνήσουν στη δημιουργία TABs, ύστερα από διμερή ή πολυμερή συμφωνία με τα γειτονικά κράτη στα όρια των FIRs, αγνοώντας τα όρια των χερσαίων ή θαλάσσιων συνόρων με σκοπό την αύξηση της χωρητικότητας του εναέριου χώρου. Τα FBAs όμως δεν επηρεάζουν τις περιοχικές συμφωνίες Αεροναυτιλίας, οι οποίες έχουν γίνει δεκτές στο πλαίσιο του Συμβουλίου του ICAO.

Επίσης τα κράτη μέλη σύμφωνα με το νομικό πλαίσιο που διέπει τον Ε.Ε.Ο., θα πρέπει σε συνεργασία με τις στρατιωτικές Αρχές να προβούν στη δημιουργία «Ευέλικτης Χρήσης του Εθνικού Εναέριου Χώρου» (Flexible Use of Airspace-FUA). Οι στρατιωτικοί θα συμμετέχουν πλήρως στην ανάπτυξη ευρωπαϊκών κανόνων που τους επηρεάζει, ως χρήστες του εναέριου χώρου ή παροχείς υπηρεσιών ATM που θα διασφαλίζουν την αεράμυνα κάθε χώρας³⁴⁹.

³⁴⁵ Βλ. Γιόκαρης Α., Κυριακόπουλος Γ., ό.π. σ.σ. 37-50.

³⁴⁶ Ως FBA ορίζεται «An airspace block used on operational requirements, reflecting the need to ensure more integrated management of the airspace, regardless of the existing boundaries». Βλ. http://ec.europa.eu/transport/modes/air/single_european_sky/fab/ (τελευταία επίσκεψη την 15/10/2013).

³⁴⁷ Σήμερα έχουν συσταθεί TABs και λειτουργούν. Τέτοια είναι το Maastricht Upper Area Control Center (MUAC), μεταξύ Βελγίου, Λουξεμβούργου, Ολλανδίας και Γερμανίας, Central European Air Traffic service (CEATS) που περιλαμβάνει οκτώ κράτη (Αυστρία, Βοσνία –Ερζεγοβίνη, Κροατία, Δημοκρατία της Τσεχίας, Ιταλία, Δημοκρατία της Σλοβακίας, Ουγγαρία και Σλοβενία), Nordic Upper Area Control Center μεταξύ Νορβηγίας και Σουηδίας.

³⁴⁸ Βλ. Κλάδη – Ευσταθοπούλου Μ., ό.π., σ.σ. 225-226, παραπομπή 760.

³⁴⁹ Βλ. Single European Sky (SES) Regulations, Eurocontrol Final Report on European Commission's Mandate to Support the Establishment of Functional Airspace Blocks (FABs), (2.4 Elaboration of the FAB concept), May 2005, Released Version, 8.1, σ. 64, <http://www.skybrary.aero/bookshelf/books/1351.pdf> (τελευταία επίσκεψη την 15/10/2013).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Σε θέματα έρευνας και διάσωσης αναφέρονται οι κάτωθι διεθνείς συμβάσεις και εθνικές διατάξεις, στις οποίες μεταξύ των άλλων περιγράφονται με σαφήνεια οι υποχρεώσεις για παροχή βοήθειας από πλοίαρχους πλοίων, κυβερνήτες ή χειριστές αεροσκαφών σε πληρώματα ή επιβάτες ή αεροσκάφη ή ανθρώπους που κινδυνεύουν³⁵⁰:

Α.Διεθνές νομικό πλαίσιο

(1) Το άρθρο 8 του Ν. 3886/1911 (Α' 224), «Περί κυρώσεως των από 13 Σεπτεμβρίου 1910 δύο διεθνών συμβάσεων μεταξύ Γερμανίας, Αυστροουγγαρίας, Αργεντινής, Βελγίου, Ηνωμένων Πολιτειών της Βραζιλίας, Χιλής, Κούβας, Δανίας, Ισπανίας, Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, Γαλλίας, Μεγάλης Βρετανίας, Ελλάδος, Ιταλίας, Ιαπωνίας, Ηνωμένων Πολιτειών του Μεξικού, Νικαράγουας, Νορβηγίας, Ολλανδίας, Πορτογαλίας, Ρουμανίας, Ρωσίας, Σουηδίας και Ουρουγουάης, περί συγκρούσεως πλοίων και περί θαλάσσιας αρωγής και ναυαγιαιρέσεως»³⁵¹.

(2) Το άρθρο 25 του Ν. 211/1947 (Α' 35), «Περί κυρώσεως της εν Σικάγω τη 7^η Δεκεμβρίου 1944 υπογραφείσης Συμβάσεως Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας»³⁵².

(3) Η Διεθνής Σύμβαση του 1974 για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (1974) –(Safety of Life at Sea: SOLAS), όπως κυρώθηκε με το Ν. 1045/1980 «περί κυρώσεως της υπογραφείσης εις Λονδίνον Διεθνούς Συμβάσεως περί Ασφαλείας της Ανθρώπινης Ζωής εν Θαλάσση 1974 και άλλων τινών διατάξεων» (ΦΕΚ 95, τ. Α'), και τροποποιήθηκε με το Π.Δ. 199/2005 «κύρωση των τροποποιήσεων της διεθνούς σύμβασης περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής στην θάλασσα (ΠΑΑΖΕΘ – SOLAS' 74), όπως αυτές υιοθετήθηκαν την 5^η Δεκεμβρίου 2000 με την απόφαση MSC 99 (73) της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του

³⁵⁰ Βλ. *Korontzis T.*, The competence of Hellas on search and rescue items in the Aegean area, *Review of European Studies*, Vol. 4, issue 2, June 2012, p.p. 89-110, (doi:10.5539/res.v4n2p89).

³⁵¹ Στο άρθρο 8 του εν λόγω νόμου ορίζεται:

«Μετά την σύγκρουσιν ο πλοίαρχος εκάστου των συγκρουσθέντων πλοίων υποχρεούται να παράσχη αρωγήν προς το έτερον πλοίον, το πλήρωμα και τους επιβάτας αυτού, εφ' όσον δύναται να πράξη τούτο άνευ σοβαρού κινδύνου του ιδίου αυτού πλοίου, του πληρώματος και των επιβατών τούτου.

Οσαύτως υποχρεούται ίνα κατά το δυνατόν γνωρίση προς το άλλο πλοίον το όνομα ή τον λιμένα της νηολογήσεως του πλοίου αυτού ως και τον τόπον του απόπλου και του κατάπλου αυτού.

Ο πλοιοκτήτης δεν ευθύνεται λόγω της παραβάσεως μόνης των προηγούμενων διατάξεων».

³⁵² Στο άρθρο 25 του εν λόγω νόμου με τίτλο «Αεροσκάφη εν κινδύνω» ορίζεται:

«Έκαστον συμβαλλόμενον Κράτος αναλαμβάνει να παράσχη πάσαν δυνατήν βοήθειαν εις τα επί του εδάφους του εν κινδύνω ευρισκόμενα αεροσκάφη και να επιτρέψη, υπό τον έλεγχον των ιδίων αυτού Αρχών, εις τους ιδιοκτήτας των αεροσκαφών ή εις τας Αρχάς του Κράτους παρά τω οποίω τα αεροσκάφη έχουσι νηολογηθή να λαμβανώσι παν μέτρον βοήθειας κρινόμενον εν αναγκαίον λόγω των περιστάσεων. Έκαστον συμβαλλόμενον Κράτος κατά την διεξαγωγήν ερεύνης δι' εξαφανισθέντα αεροσκάφη θα συνεργάζηται εις συνδυασμένα μέτρα, άτινα δυνατόν να συνιστώνται από καιρού εις καιρόν δυνάμει της παρούσης Συμβάσεως».

Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO)» (ΦΕΚ 239, τ. Α') και με το Π.Δ. 137/2007 «κύρωση των τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής στην θάλασσα (ΠΑΑΖΕΘ – SOLAS '74) όπως αυτές υιοθετήθηκαν την 20.5.2004 με τις αποφάσεις MSC 152 (78)/20.5.2004 και MSC 153 (78)/20.5.2004 καθώς και κύρωση του Πρωτοκόλλου του 1988 το οποίο αναφέρεται στη Διεθνή Σύμβαση ΠΑΑΖΕΘ – SOLAS 1974 όπως αυτές υιοθετήθηκαν την 20.5.2004 με την απόφαση MSC 154 (78)/20.5.2004, της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO)», (ΦΕΚ 174, τ. Α')³⁵³.

³⁵³ Στην ισχύουσα Διεθνή Σύμβαση SOLAS προβλέπονται τα ακόλουθα στο Κεφάλαιο V:

1. Σήματα κινδύνου – υποχρεώσεις πλοίαρχων προς παροχή βοήθειας και διαδικασίες

Κανονισμός 10

Σήματα Κινδύνου – Υποχρεώσεις και Διαδικασία

α.- Ο Πλοίαρχος παντός πλοίου ευρισκομένου εν πλω όστις λαμβάνει σήμα εξ οιασδήποτε πηγής ότι πλοίοι ή αεροσκάφος ή σωστικών μέσων αυτών ευρίσκονται εν κίνδυνω, υποχρεούται να πλεύσει ολοταχώς προς βοήθειαν των εν κινδύνω προσώπων, ειδοποιών ταύτα, εάν είναι δυνατόν, περί τούτου. Εάν δεν δύναται να πράξει τούτο ή εάν, λόγω των ειδικών συνθηκών εις την περίπτωση ταύτην, δεν θεωρηθεί εύλογον ή αναγκαίον να προστρέξει εις βοήθειαν των, οφείλει να καταχωρήσει εις το ημερολόγιον τον λόγον δια τον οποίον δεν προστρέχει εις βοήθειαν των κινδυνευόντων προσώπων.

β.- Ο Πλοίαρχος πλοίου ευρισκομένου εν κινδύνω, αφ' ου συνεννοηθεί, όσον τούτο είναι δυνατόν, μετά των πλοίαρχων των πλοίων άτινα απήντησαν εις την υπ' αυτού γενομένην επίκλησιν βοήθειας, έχει το δικαίωμα να επιτάξει εν η πλείονα εκ των πλοίων τούτων τα οποία θεωρεί τα πλέον ικανά να παράσχουν βοήθειαν και ο πλοίαρχος ή οι πλοίαρχοι του πλοίου ή των πλοίων των επιταχθέντων έχουν καθήκον να συμμορφωθούν προς την επίταξιν, εξακολουθούντες να πλέουν ολοταχώς προς βοήθειαν των κινδυνευόντων προσώπων.

γ.- Ο πλοίαρχος πλοίου τινός απαλλάσσεται της υποχρεώσεως της επιβαλλομένης υπό της παραγράφου (α) του παρόντος Κανονισμού, εάν πληροφορηθεί ότι εν ή περισσότερα πλοία εκτός του δικού του έχουν επιταχθεί και έχουν συμμορφωθεί προς την επίταξιν.

δ.- Ο πλοίαρχος πλοίου τινός απαλλάσσεται της υποχρεώσεως της επιβαλλομένης υπό της παραγράφου (α) του παρόντος Κανονισμού, και εάν το πλοίο του έχει επιταχθεί, από της υποχρεώσεως της επιβαλλομένης υπό της παραγράφου (β) του παρόντος Κανονισμού, εάν ειδοποιηθεί υπό των κινδυνευόντων προσώπων, ή από τον πλοίαρχον έτερου πλοίου το οποίον κατέφθασε τα πρόσωπα ταύτα, ότι η βοήθεια δεν είναι πλέον αναγκαία.

ε.- Αι διατάξεις του παρόντος Κανονισμού δεν αντιτίθενται προς την Διεθνή Σύμβασιν περί ενοποιήσεως κανόνων τινών αφορώντων την Βοήθειαν και την Διάσωσιν εν θαλάσση, την υπογραφέισαν εν Βρυξέλλαις την 23^{ην} Σεπτεμβρίου 1910, ιδιαιτέρως προς την υποχρέωσιν δια παροχήν βοήθειας την επιβαλλομένην υπό του άρθρου 11 της Συμβάσεως ταύτης.

2. Παροχή Υπηρεσιών Έρευνας και Διάσωσης

Κανονισμός 15

Έρευνα και Διάσωση

α. Έκαστον Συμβαλλόμενον Κράτος αναλαμβάνει την υποχρέωσιν όπως εξασφαλίζει την λήψιν των αναγκαιούντων μέτρων δια την επιτήρησιν των ακτών και τη διάσωσιν κινδυνευόντων προσώπων εις την πέριξ των ακτών του θάλασσαν. Τα μέτρα ταύτα θα περιλαμβάνουν την ίδρυσιν, την λειτουργίαν και την συντήρησιν τοιούτων μέσων ναυτικής ασφάλειας, όσα κρίνονται πρακτικώς εφαρμόσιμα και αναγκαία, λαμβανομένης υπ' όψιν της πυκνότητας της ναυτιλιακής κινήσεως και των κινδύνων της ναυσιπλοίας και θα παρέχουν όσον είναι δυνατόν, κατάλληλα μέσα δια τον εντοπισμόν και την διάσωσιν των προσώπων τούτων.

β.- Έκαστον Συμβαλλόμενον Κράτος αναλαμβάνει όπως παρέχη πληροφορίας σχετικής προς τα υπάρχοντα μέσα διάσώσεως άτινα διαθέτει και τας προβλέψεις τροποποιήσεως τούτων, εάν υπάρχουν τοιαύται».

(4) Το άρθρο 98 της Διεθνούς Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982 που κυρώθηκε με το Ν. 2321/1995 (Α' 136), «Κύρωση της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας και της Συμφωνίας που αφορά την εφαρμογή του μέρους XI της Σύμβασης»³⁵⁴.

(5) Το άρθρο 10 της Διεθνούς Σύμβασης για την επιθαλάσσια αρωγή, 1989, που κυρώθηκε με το Ν. 2391/1996 (Α' 55), «Κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης για την επιθαλάσσια αρωγή, 1989»³⁵⁵.

³⁵⁴ Στο εν λόγω άρθρο με τίτλο «Υποχρέωση παροχής βοήθειας» ορίζεται ότι:

«1. Στο μέτρο του δυνατού και χωρίς να εκθέσει το πλοίο, το πλήρωμα ή τους επιβάτες σε σοβαρό κίνδυνο, κάθε Κράτος απαιτεί από τον πλοίαρχο πλοίου που φέρει τη σημαία του:

α) να παρέχει βοήθεια σε οποιονδήποτε βρίσκεται σε κίνδυνο στη θάλασσα,

β) να προστρέχει όσον το δυνατόν ταχύτερα προς βοήθεια προσώπων που βρίσκονται σε κίνδυνο, εφόσον πληροφορηθεί ότι έχουν ανάγκη από βοήθεια, κατά το μέτρο που αναμένεται, λογικά, να δράσει κατ' αυτόν τον τρόπο,

γ) σε περίπτωση συγκρούσεως, να παρέχει βοήθεια στο άλλο πλοίο, στο πλήρωμα και τους επιβάτες του και στο μέτρο του δυνατού, να πληροφορεί το άλλο πλοίο για το όνομα και το λιμένα νηολόγησής του δικού του πλοίου και για τον πλησιέστερο λιμένα που θα προσεγγίσει».

2. Όλα τα παράκτια Κράτη συμβάλλουν στην ίδρυση και τη λειτουργία μίας κατάλληλης και επαρκούς μόνιμης υπηρεσίας έρευνας και διάσωσης για να διασφαλιστεί η θαλάσσια και εναέρια ασφάλεια και αν συντρέχει λόγος, συνεγάζονται για τον σκοπό αυτό με τα γειτονικά Κράτη στα πλαίσια περιφερειακών συμφωνιών. Βλ. *Ασωνίτης Γ.*, ό.π., σ. 131.

³⁵⁵ Στο άρθρο 10 του εν λόγω νόμου με τίτλο «Υποχρέωση παροχής αρωγής» ορίζεται ότι:

«1. Κάθε πλοίαρχος υποχρεούται, στο μέτρο που μπορεί να πράξει κάτι τέτοιο χωρίς να θέσει σε σοβαρό κίνδυνο το πλοίο του και τα πρόσωπα που επιβαίνουν σε αυτό, να παρέχει βοήθεια σε κάθε πρόσωπο που κινδυνεύει να χαθεί στη θάλασσα.

2. Τα Κράτη-Μέλη θα υιοθετήσουν τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να επιβάλλουν την υποχρέωση, που καθορίζεται στην παράγραφο 1.3. Ο πλοιοκτήτης δεν θα φέρει καμία ευθύνη για παράβαση της υποχρέωσης του πλοιάρχου, που προβλέπεται από την παράγραφο 1».

Επιθαλάσσια αρωγή μπορεί να προσφερθεί και χωρίς να έχει επιτευχθεί προηγουμένως συμφωνία. Στην ελληνική νομοθεσία ανεξάρτητα από τις διατάξεις «περί των εκ της επιθαλασσίου αρωγής απαιτήσεων» του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (Κ.Ι.Ν.Δ.) [Ν. 3816/1958 (Α' 32)], στις διατάξεις του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (Κ.Δ.Ν.Δ.) [Ν.Δ. 187/73 (Α' 261)] και ειδικότερα στο άρθρο 120 προβλέπεται η υποχρέωση του Πλοιάρχου «να παρέχει πάσα δυνατή βοήθεια εις πλοία ή αεροσκάφη ή πρόσωπα κινδυνεύοντα εν θαλάσση, εφ' όσον δεν δημιουργείται σοβαρός κίνδυνος δια το πλοίο ή τους επιβαίνοντες».

Η επιθαλάσσια αρωγή στα ελληνικά χωρικά ύδατα διενεργείται:

α.- κατ' επάγγελμα από ναυαγοσωστικά με ελληνική σημαία και

β.- για την αποτροπή άμεσου και σοβαρού κινδύνου και εφόσον δεν προσφέρεται πλοίο ως ανωτέρω (α) μπορεί να χρησιμοποιηθεί κάθε άλλο παρά οποιαδήποτε σημαίας [άρθρο 189 του Κ.Δ.Ν.Δ. και Π.Δ. 46/1983 (Α' 24)]. Επίσης για την ρυμούλκηση ισχύουν ειδικές διατάξεις [Π.Δ. 45/1983 (Α' 24)].

Ο τύπος συμφωνητικού «Lloyd's open form» (η συντετμημένα LOF 80) είναι ο πλέον συνηθισμένος τύπος κι αποδεκτός από τους περισσότερους ναυαγοσώστες στον κόσμο, ενώ μπορεί να συμφωνηθεί και ραδιοτηλεφωνικά. Στο LOF 80 περιέχεται η αρχή NO CURE NO PAY και προβλέπεται ότι η αμοιβή του ναυαγοσώστη θα καθορίζεται αργότερα, από διαιτησία στο Λονδίνο (εφαρμογή Αγγλικού Δικαίου).

Αλλά ακόμη και στην περίπτωση που ένας υποψήφιος ναυαγοσώστης επιμένει σε διαφορετικούς όρους, εκτιμάται ότι έχοντας υπόψη ότι πρόχειρη η εκπλήρωση του υπέρτατου στόχου που είναι η διάσωση, οι όροι αυτοί δεν θα πρέπει να γίνουν αιτία να χαθεί πολύτιμος χρόνος, καθόσον εύλογα μπορεί να αναμένεται ότι τυχόν υπερβολικοί ή δυσανάλογοι όροι δεν θα πρέπει να ληφθούν υπόψη όταν τεθούν υπό δικαστική κλίση. Στο άρθρο 253 του Κ.Ι.Ν.Δ. αναφέρονται τα εξής:

(6) Η Σύμβαση του Αμβούργου του 1979³⁵⁶ η οποία κυρώθηκε με το Ν. 1844/1989 (Α' 100), «Κύρωση της Σύμβασης για τη ναυτική έρευνα και διάσωση και άλλες διατάξεις» και τροποποιήθηκε με το Π.Δ. 201/2000 «Κύρωση τροποποιήσεων έτους 1998 της Διεθνούς Σύμβασης για τη Ναυτική Έρευνα και Διάσωση, 1979, όπως αυτές υιοθετήθηκαν με την Απόφαση 70 (69) της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού», ΦΕΚ 181, τ. Α').

(9) Το Π.Δ. 349/2001 (Α' 235), «Κύρωση των τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης "περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, (ΠΑΑΖΕΘ-SOLAS) '74", όπως αυτές υιοθετήθηκαν την 4 Ιουνίου 1997 με την απόφαση MSC 65 (68) της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO)».

(10) Η αριθ. 3239.10/01/03 Υ.Α. ΥΕΝ (Β' 1900), «Έγκριση Κανονισμού Λειτουργίας του Εθνικού Συστήματος Διαχείρισης & Πληροφοριών Κυκλοφορίας Πλοίων».

(11) Το Π.Δ. 49/2005 (Α' 66), «Ενσωμάτωση της Οδηγίας 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27^{ης} Ιουνίου 2002 «Δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης».

(12) Η Οδηγία 2009/17/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23^{ης} Απριλίου 2009 για τροποποίηση της οδηγίας 2002/59/ΕΚ για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης³⁵⁷.

Β.Εθνικό νομικό πλαίσιο

(1) Το από 6-18/9/1931 Π.Δ. «Περί καθορισμού πλάτους χωρικών υδάτων, όσον αφορά τα ζητήματα της Αεροπορίας και Αστυνομίας αυτής», (Α' 325)³⁵⁸.

(2) Ο Α.Ν. 230/1936 (Α' 450) «Περί καθορισμού αιγιαλίτιδος ζώνης της Ελλάδος»³⁵⁹.

(3) Ο Α.Ν. 2597/1940 (Α' 335) «Περί κινήσεως αεροσκαφών υπεράνω της Ελληνικής Επικράτειας».

(4) Το άρθρο 240 του Κ.Ι.Ν.Δ., [Ν. 3816/1958 (Α' 32), «Περί κυρώσεως του Κώδικος Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου»]³⁶⁰.

«Η σύμβαση περί αγωγής ή διασώσεως, που συνάφθηκε εν καιρώ κινδύνου και υπό την επίδραση αυτού, δύναται με αίτηση παντός έχοντος έννομο συμφέρον, να ακυρωθεί ή ροποποιηθεί υπό του δικαστηρίου, εάν το περιεχόμενο της συμβάσεως αντίκειται στην επιείκIAN, ιδίως αν η συμφωνηθείσα αμοιβή είναι προδήλως υπερβολική ή δυσανάλογος προς την παρασχεθείσαν υπηρεσίαν».

³⁵⁶ Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) συγκάλεσε διεθνή διάσκεψη στο Αμβούργο από 09 έως 27 Απριλίου 1979, ώστε να εξασφαλίσει ότι όλες οι παράκτιες χώρες θα αναλάβουν στο χώρο ευθύνης τους την οργάνωση Υπηρεσιών για την προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα. Αποτέλεσμα της Διάσκεψης είναι η συγκεκριμένη Σύμβαση.

³⁵⁷ Για τα νομοθετήματα α/α 09 έως 12 βλ. σ.σ. 149. Αναφέρονται σε ρυθμίσεις που έχουν αναπτυχθεί τα τελευταία χρόνια στην Ε.Ε. και αποσκοπούν κύρια στη διασφάλιση της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα.

³⁵⁸ Βλ. ό.π. παραπομπή 159. Με το εν λόγω Π.Δ. καθορίστηκε ζώνη χωρικών υδάτων 10 ν.μ. από τις ακτές για ζητήματα Αεροπορίας και αστυνομίας.

³⁵⁹ Βλ. ό.π. παραπομπή 160. Με Το εν λόγω Π.Δ. καθορίστηκε έκταση αιγιαλίτιδας ζώνης σε έξι ναυτικά μίλια από τις ακτές.

(5) Το Β.Δ. 170/1969 (Α' 50) «Περί Κανόνων Εναερίου Κυκλοφορίας».

(6) Τα άρθρα 210³⁶¹, 224³⁶² και 227³⁶³ του Κ.Δ.Ν.Δ., [Ν.Δ. 187/73 (Α' 61)], «Περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου».

(7) Τα άρθρα 123³⁶⁴, 124³⁶⁵ και 175³⁶⁶ του Ν. 1815/1988 (Α' 250), «Κύρωση του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου».

³⁶⁰ Στο εν λόγω άρθρο προβλέπονται τα εξής:

«Μετά την σύγκρουσιν, ο πλοίαρχος εκάστου των συγκρουσθέντων πλοίων υποχρεούται να παράσχη αρωγήν προς το έτερον πλοίο, το πλήρωμα και τους επιβάτας αυτού, εφ' όσον δύναται να πράττη τούτο άνευ σοβαρού κινδύνου του ιδίου αυτού πλοίου, του πληρώματος και των επιβατών. Ωσαύτως υποχρεούται ίνα, κατά το δυνατόν, γνωρίση εις άλλο πλοίο το όνομα και τον λιμένα νηολογήσεως του πλοίου του, ως και τον τόπον του απόπλου και του κατάπλου. Μόνη η παράβασις των διατάξεων του παρόντος άρθρου δεν γεννά ευθύνην του πλοικτήτου».

³⁶¹ Στο εν λόγω άρθρο με τίτλο «Ανυπακοή» ορίζεται ότι :

«1. Μέλος πληρώματος μη υπακούον εις διαταγήν πλοίαρχου ή του αρμοδίου αξιωματικού, αφορώσαν εις εκτέλεσιν υπηρεσίας, τιμωρείται δια φυλακίσεως τουλάχιστον τριών μηνών.

2. Ανυπακοή εις διαταγήν αφορώσαν εις την σωτηρίαν κινδυνεύοντος πλοίου ή ανθρώπου συνιστά επιβαρυντικήν περίπτωσιν».

³⁶² Στο εν λόγω άρθρο με τίτλο «Παραλείψεις πλοίαρχου επί συγκρούσεως» ορίζεται ότι:

«Δια φυλακίσεως και χρηματικής ποινής, τιμωρείται πλοίαρχος όστις μετά σύγκρουσιν και άνευ αμέσου κινδύνου του ιδίου αυτού πλοίου και των επιβαινόντων:

α) παραμελεί να χρησιμοποιήση πάντα τα δυνατά αυτώ μέσα προς διάσωσιν του πλοίου και των επιβαινόντων αυτού,

β) απομακρύνεται εκ του τόπου της συγκρούσεως πριν η βεβαιωθεί ότι η εκεί παρουσία του είναι ανωφελής εις τους επιβαίνοντας του μεθ' ου εγένετο η σύγκρουσις πλοίου και πριν ή καταβάλλη πάσαν δυνατήν προσπάθειαν προς περισυλλογήν αυτών».

³⁶³ Στο εν λόγω άρθρο με τίτλο «Παράλειψις βοήθειας εις κινδυνεύοντα πρόσωπα» ορίζεται ότι:

«Πλοίαρχος, μη παρέχων βοήθειαν εις πρόσωπον κινδυνεύον εν θαλάσση, καίπερ δυνάμενος να πράξη τούτο άνευ κινδύνου του πλοίου, του πληρώματος ή των επιβατών, τιμωρείται δια φυλακίσεως τουλάχιστον τιών μηνών και χρηματικής ποινής».

³⁶⁴ Στο εν λόγω άρθρο με τίτλο «Υποχρέωση παροχής αρωγής» ορίζεται ότι:

«1. Ο κυβερνήτης αεροσκάφους σε πτήση ή έτοιμου για απογείωση υποχρεούται να παράσχει αρωγή σε πρόσωπο που κινδυνεύει στη θάλασσα ή σε περιοχή που δεν εξυπηρετείται με άλλα σωστικά μέσα, εφ' όσον αυτό είναι δυνατό χωρίς κίνδυνο του αεροσκάφους, του πληρώματος ή των επιβατών.

2. Η παράβαση της υποχρέωσης της προηγούμενης παραγράφου δεν γεννά ευθύνη του εκμεταλλευόμενου το αεροσκάφος για αποζημίωση».

³⁶⁵ Στο εν λόγω άρθρο με τίτλο «Ανεύρεση αεροσκάφους που έχει εγκαταλειφθεί ή συντριμμάτων του» ορίζεται ότι: «Όποιος αντιληφθεί αεροσκάφος που έχει εγκαταλειφθεί ή συντριμμάτα του υποχρεούται να το ανακοινώσει χωρίς καθυστέρηση στην τοπική αεροπορική αρχή ή αν δεν υπάρχει τέτοια αρχή, στην πλησιέστερη αστυνομική αρχή».

³⁶⁶ Στο εν λόγω άρθρο με τίτλο «Παράλειψη αναγγελίας ατυχήματος ή παροχής αρωγής» ορίζονται τα εξής:

«1. Κυβερνήτης αεροσκάφους, ο οποίος παραβαίνει την υποχρέωση που επιβάλλει η διάταξη του άρθρου 123, τιμωρείται με φυλάκιση.

2. Όποιος παραβαίνει τις υποχρεώσεις που επιβάλλουν οι διατάξεις των άρθρων 124 και 140 τιμωρείται με φυλάκιση έως ένα έτος.

3. Με φυλάκιση έως ένα έτος τιμωρείται όποιος χωρίς άδεια μετακινεί συντρίμματα αεροσκάφους, εκτός αν το έπραξε για την προστασία ανθρώπινης ζωής ή ιδιοκτησίας».

(8) Η αριθ. 1432.52/93/26.7.93 Κ.Υ.Α. Υπουργών Εθνικής Άμυνας και Εμπορικής Ναυτιλίας «Κανονισμός Οργάνωσης και Λειτουργίας Ενιαίου Κέντρου Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης», (Α' 647).

(9) Τα άρθρα 97³⁶⁷, 115³⁶⁸ και 122³⁶⁹ του Ν. 2287/1995 (Α' 20), «Κύρωση του Στρατιωτικού Ποινικού Κώδικα».

(10) Η αριθ. 3221.4/07/05 Κ.Υ.Α. Υπουργών Εθνικής Άμυνας και Εμπορικής Ναυτιλίας «Τροποποίηση του Κανονισμού Οργάνωσης και Λειτουργίας Ενιαίου Κέντρου Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης».

(11) Τα άρθρα 288³⁷⁰ και 307³⁷¹ του Ποινικού Κώδικα (Π.Κ.) που αναφέρονται «στην παρακώλυση αποτροπής κοινού κινδύνου και παράλειψη οφειλόμενης βοήθειας» και «παράλειψης λυτρώσεως από κινδύνου ζωής» αντίστοιχα³⁷².

Γ.Σύμβαση του Αμβούργου

1.Βασικά σημεία της Σύμβασης του Αμβούργου

Σε ότι αφορά τη ναυτική έρευνα και διάσωση, όπως ήδη έχει αναφερθεί προγενέστερα ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ) συγκάλεσε διεθνή

³⁶⁷ Στο εν λόγω άρθρο με τίτλο «Πρόωρη εγκατάλειψη πλοίου ή αεροσκάφους» ορίζεται ότι:

«1. Κυβερνήτης που σε περίπτωση απώλειας του πλοίου του με πρόθεση δεν το εγκαταλείπει τελευταίος, τιμωρείται σε ειρηνική περίοδο με ισόβια κάθειρξη και σε πολεμική περίοδο με θάνατο ή ισόβια κάθειρξη.

2. Με κάθειρξη τιμωρείται κυβερνήτης ή χειριστής αεροσκάφους που σε περίπτωση κινδύνου το εγκαταλείπει πριν καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια για να διασώσει το αεροσκάφος, το πλήρωμα και τους επιβάτες ή για να μην προκαλέσει κίνδυνο ανθρώπου. Αν από την πράξη αυτή επήλθε θάνατος, επιβάλλεται ισόβια κάθειρξη. Αν η πράξη τελέσθηκε σε πολεμική περίοδο, επιβάλλεται θάνατος ή ισόβια κάθειρξη».

³⁶⁸ Στο εν λόγω άρθρο με τίτλο «Παράλειψη παροχής βοήθειας σε πλοίο» ορίζεται ότι:

«1. Πλοίαρχος εμπορικού πλοίου που δεν παρέχει βοήθεια σε πολεμικό πλοίο που βρίσκεται σε κατάσταση κινδύνου ή ανάγκης, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον ενός έτους.

2. Αν στην περίπτωση της προηγούμενης παραγράφου επήλθε η απώλεια του πλοίου, τιμωρείται: α) Σε ειρηνική περίοδο, με κάθειρξη δέκα ετών. β) Σε πολεμική περίοδο, με κάθειρξη».

³⁶⁹ Στο εν λόγω άρθρο με τίτλο «Παράλειψη παροχής βοήθειας» ορίζεται ότι:

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

³⁷⁰ Στο εν λόγω άρθρο με τίτλο «Παραμπόδιση αποτροπής κοινού κινδύνου και παράλειψη οφειλόμενης βοήθειας» ορίζεται ότι:

«1.Όποιος με πρόθεση ματαιώνει ή δυσχεραίνει την ενέργεια που είναι αναγκαία για να αποτραπεί ή να κατασταλεί ένας κοινός κίνδυνος που υπάρχει ή που επίκειται τιμωρείται με φυλάκιση, αν δεν συντρέχει περίπτωση αυστηρότερης τιμώρησης σύμφωνα με άλλη διάταξη.

2.Όποιος σε περίπτωση δυστυχήματος ή κοινού κινδύνου ή κοινής ανάγκης δεν προσφέρει τη βοήθεια που του ζητήθηκε και που μπορούσε να την προσφέρει, χωρίς ο ίδιος να διατρέξει ουσιαστικό κίνδυνο, τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι έξι μηνών».

³⁷¹ Στο εν λόγω άρθρο με τίτλο «Παράλειψη λυτρώσεως από κίνδυνο ζωής» ορίζεται ότι:

«Όποιος με πρόθεση αραλείπει να σώσει άλλο από κίνδυνο ζωής αν και μπορεί να το πράξει χωρίς κίνδυνο της δικής του ζωής ή υγείας, τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι ενός έτους».

³⁷² Βλ. Εγχειρίδιο Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας αρ. 10.

διάσκεψη που πραγματοποιήθηκε στο Αμβούργο από 9 έως 27 Απριλίου 1979, έτσι ώστε να εξασφαλιστεί ότι όλες οι παράκτιες χώρες θα αναλάμβαναν στο χώρο ευθύνης τους, την οργάνωση Υπηρεσιών για την προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα. Καρπός της διάσκεψης αυτής, υπήρξε η Διεθνής Σύμβαση «για ναυτική έρευνα και διάσωση 1979», η οποία υπογράφηκε από την Ελλάδα στο Λονδίνο την 20^η Αυγούστου 1980, με τον όρο της κύρωσης και με επιφύλαξη στις παραγράφους 2.1.4 και 2.1.5.

Η Διεθνής αυτή Σύμβαση καθορίζει τις γενικές αρχές οργάνωσης, δράσης και συνεργασίας των παράκτιων Κρατών για παροχή βοήθειας σε πρόσωπα που κινδυνεύουν στη θάλασσα και αποτελείται από τα ακόλουθα τμήματα:

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 1: Γενικές διατάξεις (γενικές υποχρεώσεις, άλλες συνθήκες και ερμηνεία, τροποποιήσεις, καταγγελία, κατάθεση και υπογραφή, γλώσσες, υπογραφή – επικύρωση – αποδοχή - προσχώρηση, θέση σε ισχύ).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Όροι και ορισμοί.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Οργάνωση (ρυθμίσεις για την παροχή και τον συντονισμό υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης, συντονισμός των ευκολιών έρευνας και διάσωσης, ίδρυση των κέντρων και υποκέντρων συντονισμού διάσωσης, καθορισμός των μονάδων διάσωσης, ευκολίες και εξοπλισμός των μονάδων διάσωσης).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Συνεργασία (συνεργασία μεταξύ των Κρατών, συντονισμός με αεροναυτικές υπηρεσίες).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Προπαρασκευαστικά μέτρα (απαιτήσεις πληροφόρησης, σχέδια ή οδηγίες επιχειρήσεων, ετοιμότητα μονάδων διάσωσης).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: Διαδικασίες επιχειρήσεων (πληροφορίες σχετικά με έκτακτες ανάγκες, φάσεις έκτακτης ανάγκης, διαδικασίες για κέντρα ή υποκέντρα συντονισμού διάσωσης κατά τη διάρκεια των φάσεων έκτακτης ανάγκης, συντονισμός σε περίπτωση που εμπλέκονται δύο ή περισσότερα μέρη, λήξη και αναστολή των επιχειρήσεων διάσωσης, συντονισμός ενεργειών έρευνας και διάσωσης στο χώρο του ατυχήματος, καθορισμός και ευθύνη του διοικητή στο χώρο του ατυχήματος, καθορισμός και ευθύνες του συντονιστή έρευνας επιφάνειας, αρχική ενέργεια, περιοχές έρευνας, μέθοδοι έρευνας, επιτυχής έρευνα, ανεπιτυχής έρευνα).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: Συστήματα αναφοράς πλοίων (γενικά, επιχειρησιακές απαιτήσεις, τύποι αναφορών, χρήση συστημάτων).

Ειδικότερα κατά άρθρο στη Διεθνή Σύμβαση «για ναυτική έρευνα και διάσωση 1979», προβλέπονται τα ακόλουθα:

Το άρθρο 1 αναφέρεται στην κύρωση της Σύμβασης.

Στο άρθρο 2 επιβεβαιώνονται τα όρια της περιοχής ευθύνης της Ελλάδας για ναυτική έρευνα και διάσωση. Τα όρια αυτά γνωστοποιήθηκαν αρχικά στον IMO στις αρχές του 1975, επιβεβαιώθηκαν μεταγενέστερα και αναφέρονται στην έκδοση της εγκυκλίου SAR3/Cir.3 του IMO. Κατά την υπογραφή της Σύμβασης την 20/8/80 κατατέθηκε στο Γενικό Γραμματέα του IMO επιφύλαξη το κείμενο της οποίας στην ελληνική και αγγλική γλώσσα έχει ως εξής:

«Όσον αφορά την Ελλάδα, η περιοχή έρευνας και διάσωσης που αναφέρεται στην παρ. 2.1.4 και 2.1.5 του παραρτήματος της παρούσας Σύμβασης είναι η περιοχή, στα όρια της οποίας η Ελλάδα έχει ήδη αναλάβει ευθύνη για σκοπούς έρευνας και διάσωσης που καθορίστηκε σύμφωνα με τη σχετική Σύμβαση του Σικάγο για τη

Διεθνή Πολιτική Αεροπορία της 7^{ης} Δεκεμβρίου 1944 και τον Κανονισμό 15 του Κεφαλαίου V της Διεθνούς Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα της 7^{ης} Ιουνίου 1960 (SOLAS 1960). Η περιοχή αυτή γνωστοποιήθηκε στο Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό με το έγγραφο 44/7.1.75 του Ελληνικού Υπουργείου Ναυτιλίας και η Ελλάδα διενεργεί συνεχώς επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης στην ανωτέρω περιοχή»³⁷³.

Στο άρθρο 3 ορίζεται η διαδικασία τροποποίησης των άρθρων της Σύμβασης και των παραγράφων του παραρτήματος της.

Στο άρθρο 4 καθορίζονται οι αρμόδιες Αρχές για την εφαρμογή του νόμου ενσωμάτωσης της στο εθνικό δίκαιο και εφαρμογής της Σύμβασης.

Η αρμοδιότητα για την εφαρμογή της Σύμβασης για την ναυτική έρευνα και διάσωση ανατέθηκε στις υπηρεσίες του Υ.Ε.Ν.. Η αρμοδιότητα για την εφαρμογή του νόμου ανατέθηκε στο Υ.Ε.Ν. σε συνεργασία με το Υ.ΕΘ.Α. όπου και όπως ο νόμος όριζε.

Με το άρθρο 5 ανατέθηκε ο συντονισμός των υπηρεσιών ναυτικής και αεροπορικής έρευνας και διάσωσης στο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (Κ.Σ.Ε.Δ.) με έδρα το Υ.Ε.Ν., και Επόπτης του εν λόγω Κέντρου ορίστηκε να είναι ανώτατος ή ανώτερος αξιωματικός του Λ.Σ.. Προβλεπόταν όπως και προβλέπεται με υπουργικές αποφάσεις να ρυθμίζονται θέματα που αφορούν την εποπτεία και αποτελεσματική λειτουργία του Κέντρου καθώς και την ίδρυση Υποκέντρων.

Με το άρθρο 6 καθορίστηκε η διάθεση μέσων έρευνας και διάσωσης από το Α.Λ.Σ. και την Π.Α. κατάλληλα επανδρωμένων και εξοπλισμένων με σκοπό την έρευνα και διάσωση. Επίσης όταν απαιτηθεί ενεργοποιούνται μέσα των Ε.Δ. και εμπλεκόμενων φορέων και υπηρεσιών ύστερα από αίτηση του Κ.Σ.Ε.Δ. και με συντονισμού αυτού. Επίσης καθορίζεται η εγκατάσταση και λειτουργία επίγειων και δορυφορικών συστημάτων, καθώς και δικτύων επικοινωνιών για την αποτελεσματική και απρόσκοπτη διεξαγωγή των επικοινωνιών. Ο επιχειρησιακός έλεγχος πλωτών και εναέριων μέσων του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. ασκείται από το Κ.Σ.Ε.Δ..

Με το άρθρο 7 ορίστηκε ότι στα υποκέντρα διάσωσης μπορούν να εντάσσονται και εθελοντές ναυαγοσώστες οι οποίοι συνδράμουν στο έργο της έρευνας και διάσωσης με κρατικά ή ιδιωτικά μέσα.

Στο άρθρο 8 καθορίστηκε ότι με έκδοση Π.Δ. μετά από πρόταση του Υ.Ε.Ν. και του κατά περίπτωση συναρμόδιου υπουργού θα ρυθμίζονταν - ρυθμίζονται οι λεπτομέρειες για την εφαρμογή του νόμου ενσωμάτωσης και της Σύμβασης.

2.Σύνοψη του κειμένου του Νόμου

Σκοπός της παρούσας ενότητας είναι να παρουσιαστούν οι σημαντικότερες διατάξεις της σύμβασης για τη ναυτική έρευνα και διάσωση η οποία κυρώθηκε με το

³⁷³ «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). Such region was notified to the International Maritime Organization by the document No 44/7.1.1975 of the Greek Ministry of Mercantile Marine and Greece has been continuously carrying out within it search and rescue operations».

Ν. 1844/1989 (Α' 100). Σημειώνεται ότι το κείμενο του Παραρτήματος της Σύμβασης, εκτός των παραγράφων 2.1.4, 2.1.5, 2.1.7, 2.1.10, 3.1.2 και 3.1.3, αντικαταστάθηκαν σύμφωνα με τις διατάξεις του Π.Δ. 201/2000 (Α' 181) με το οποίο κυρώθηκαν οι τροποποιήσεις του έτους 1998, της Διεθνούς Σύμβασης για τη ναυτική έρευνα και διάσωση, 1979, όπως αυτές υιοθετήθηκαν με την Απόφαση 70 (69) της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού.

Οι προαναφερόμενοι παράγραφοι οι οποίοι δεν αντικαταστάθηκαν με το εν λόγω Π.Δ., είναι εξαιρετικά σημαντικοί στην παρούσα έρευνα όπως θα καταδειχθεί παραιτέρω. Ειδικότερα οι συγκεκριμένοι παράγραφοι του Παραρτήματος καθορίζουν τα εξής:

«2.1.4. Κάθε περιοχή έρευνας και διάσωσης θα καθιερωθεί με συμφωνία των ενδιαφερόμενων μερών. Ο Γενικός Γραμματέας θα ενημερωθεί για τη συμφωνία αυτή.

2.1.5. Σε περίπτωση που δεν επιτευχθεί συμφωνία για τις ακριβείς διαστάσεις μίας περιοχής έρευνας και διάσωσης από τα ενδιαφερόμενα Μέρη, τα Μέρη αυτά θα καταβάλλουν κάθε προσπάθεια για να επιτύχουν συμφωνία για κατάλληλες ρυθμίσεις με τις οποίες θα παρέχεται παντού στην περιοχή ισοδύναμος συντονισμός υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης. Ο Γενικός Γραμματέας θα ενημερώνεται για τις ρυθμίσεις αυτές.

2.1.7. Η οριοθέτηση των περιοχών έρευνας και διάσωσης δεν σχετίζεται και δεν θα θίγει την οριοθέτηση οποιουδήποτε συνόρου μεταξύ Κρατών.

2.1.10. 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 ατόμου αυτού ή των περιστάσεων στις οποίες το άτομο αυτό βρέθηκε.

3.1.2. Εκτός αν συμφωνηθεί διαφορετικά μεταξύ των ενδιαφερομένων Κρατών, ένα Μέρος θα πρέπει να εξουσιοδοτεί, σύμφωνα με τους εφαρμοστέους εθνικούς νόμους, κανόνες και κανονισμούς, την άμεση είσοδο μέσα ή υπεράνω της χωρικής θάλασσας ή του εδάφους του των μονάδων διάσωσης άλλων Μερών αποκλειστικά και μόνο για το σκοπό έρευνας του στίγματος του ναυτικού ατυχήματος³⁷⁴ και για τη διάσωση των επιζώντων απ' αυτά τα ατυχήματα. Σε τέτοιες

³⁷⁴ Για την έννοια του ναυτικού ατυχήματος βλ. Κοροντζής Τ., Ο θεσμικός ρόλος του Λιμενικού Σώματος, ό.π., σ.σ. 91-94. Ειδικότερα ως ναυτικό ατύχημα σύμφωνα με το άρθρο 1 του Ν.Δ. 712/1970 (Α' 237) θεωρείται:

- 1.- ολική πραγματική ή τεκμαρτή απώλεια ελληνικού πλοίου ή πλωτού ναυπηγήματος,
- 2.- εγκατάλειψη τούτου στους ασφαλιστές,
- 3.- οριστική ή προσωρινή εγκατάλειψη του πλοίου υπό του πληρώματος,
- 4.- απώλεια ή βλάβη του επί του πλοίου ή του πλωτού ναυπηγήματος μεταφερόμενου φορτίου κατά ποσοστό ανώτερο του ενός τέταρτου αυτού,
- 5.- σοβαρή βλάβη από την οποία προήλθε διαρκής ακυβερνησία του πλοίου και
- 6.- απώλεια ζωής ή σοβαρός τραυματισμός μέλους πληρώματος ή επιβάτου.

Σχετικός επίσης είναι και ο Ν. 4033/2011 (Α' 264), «Προσαρμογή στις διατάξεις της Οδηγίας 2009/18/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου 2009 για τον καθορισμό των θεμελιωδών αρχών που διέπουν τη διερεύνηση των ατυχημάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και για την τροποποίηση της Οδηγίας 1999/35/ΕΚ του Συμβουλίου και της Οδηγίας 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου – Εσωμάτωση ρυθμίσεων, μέτρα εφαρμογής και άλλες διατάξεις».

περιπτώσεις, οι επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης θα συντονίζονται, όσον είναι πρακτικά δυνατόν, από το αρμόδιο κέντρο συντονισμού διάσωσης του Μέρους το οποίο εξουσιοδότησε την είσοδο, ή από άλλη τέτοια αρχή που έχει οριστεί από το Μέρος αυτό.

3.1.3. Εκτός αν συμφωνηθεί διαφορετικά μεταξύ των ενδιαφερόμενων Κρατών, οι αρχές ενός Μέρους το οποίο επιθυμεί οι μονάδες του διάσωσης να εισέλθουν μέσα ή υπεράνω της χωρικής θάλασσας ή του εδάφους ενός άλλου Μέρους με αποκλειστικό σκοπό την έρευνα του στίγματος των ναυτικών ατυχημάτων και τη διάσωση των επιζώντων απ' αυτά τα ατυχήματα, θα διαβιβάζουν μία αίτηση, δίνοντας πλήρη στοιχεία για την αποστολή που έχει σχεδιασθεί και για τους λόγους που είναι αναγκαία, προς το κέντρο συντονισμού διάσωσης του άλλου Μέρους ή σε άλλη τέτοια αρχή η οποία έχει οριστεί από το Μέρος αυτό».

Ειδικότερα στο Κεφάλαιο 1 του Παραρτήματος περιέχονται όροι και ορισμοί που αναφέρονται στην «Έρευνα», «Διάσωση», «Υπηρεσία έρευνας και διάσωσης», «Περιοχή έρευνας και διάσωσης», «Κέντρο συντονισμού διάσωσης», «Υποκέντρο διάσωσης», «Ευκολία έρευνας και διάσωσης», «Μονάδα έρευνας και διάσωσης», «Σταθμός Επιφυλακής», «Φάση ανάγκης», «Φάση αβεβαιότητας», «Φάση συναγερμού», «Φάση κινδύνου», «Συντονιστής χώρου ατυχήματος» και «Γενικός Γραμματέας».

Το Κεφάλαιο 2 του Παραρτήματος αναφέρεται σε θέματα οργάνωσης και συντονισμού και ειδικότερα:

- α. Σε ρυθμίσεις για την παροχή και τον συντονισμό υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης.
- β.- Στην ανάπτυξη εθνικών υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης.
- γ.- Στην εγκατάσταση κέντρων συντονισμού διάσωσης και υποκέντρων διάσωσης.
- δ.- Στον συντονισμό με αεροναυτικές επιχειρήσεις και
- ε.- στον εξοπλισμό των μονάδων έρευνας και διάσωσης.

Σημειώνεται ότι στην παράγραφο 2.1.8 του εν λόγω Κεφαλαίου καθορίζεται ότι «Τα Μέρη θα πρέπει, όπου αυτό είναι εφαρμόσιμο, να εξασφαλίζουν την συνοχή μεταξύ των ναυτικών και αεροναυτικών τους υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης ενώ θα εξετάζουν την οριοθέτηση περιοχών έρευνας και διάσωσης, οι οποίες θα οριοθετούνται με συμφωνία, σύμφωνα με την παράγραφο 2.1.4 ή με την επίτευξη συμφωνίας με κατάλληλες ρυθμίσεις σύμφωνα με την παράγραφο 2.1.5».

Το Κεφάλαιο 3 του Παραρτήματος αναφέρεται στη συνεργασία μεταξύ των κρατών.

Το Κεφάλαιο 4 του Παραρτήματος αναφέρεται στις επιχειρησιακές διαδικασίες και ειδικότερα:

Σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 2 του εν λόγω νόμου:

«Οι διερευνήσεις ασφάλειας ναυτικών ατυχημάτων που διενεργούνται σύμφωνα με τον παρόντα δεν συνδέονται με τον καθορισμό υπαιτιότητας ή με την απόδοση ευθυνών.

α. Σύμφωνα με τα ανωτέρω είναι ανεξάρτητες ιδίως από τη διαδικασία ερευνών που προβλέπει το ν.δ. 712/1970 (Α' 237).

β. Η «Ελληνική Υπηρεσία Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων» υποβάλλει πλήρη αναφορά αναφορικά με τα αίτια του ναυτικού ατυχήματος ή του συμβάντος, ασχέτως αν από τα πορίσματα θα μπορούσε να προκύψει σφάλμα ή υπαιτιότητα»

α.- Στα προπαρασκευαστικά μέτρα.

β.-Στις πληροφορίες σχετικές με έκτακτες ανάγκες.

γ.- Στην αρχική ενέργεια.

δ.-Στις φάσεις κατάστασης ανάγκης.

ε.-Στις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται από τα κέντρα συντονισμού διάσωσης και υποκέντρα διάσωσης κατά τη διάρκεια των φάσεων έκτακτης ανάγκης.

στ.- Στο συντονισμό σε περίπτωση που εμπλέκονται δύο ή περισσότερα Μέρη.

ζ.- Στον συντονισμό των ενεργειών έρευνας και διάσωσης στο χώρο του ατυχήματος.

η.-Στον τερματισμό και αναβολή των επιχειρήσεων έρευνας και διάσωσης.

Το Κεφάλαιο 5 του Παραρτήματος αναφέρεται στα συστήματα αναφοράς του πλοίου και ειδικότερα:

α.- Γενικά.

β.- Στις επιχειρησιακές απαιτήσεις.

γ.-Στους τύπους αναφορών.

Το άρθρο 2 όπως εκτενώς παρατέθηκε ανωτέρω, αναφέρεται στα όρια περιοχής ευθύνης τα οποία είναι αυτά που έχουν καθορισθεί με τη σχετική Σύμβαση του Σικάγο για την Διεθνή Πολιτική Αεροπορία της 7^{ης} Δεκεμβρίου 1944, και τα περιοχικά σχέδια του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) και τον Κανονισμό 15 του Κεφαλαίου V της Διεθνούς Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα της 7^{ης} Ιουνίου 1960 (SOLAS 1960).

Η περιοχή αυτή, που αποτελεί την πλέον κατάλληλη ρύθμιση κατά την έννοια της παραγράφου 2.1.5 του Παραρτήματος της Σύμβασης για τη ναυτική έρευνα και διάσωση, γνωστοποιήθηκε στον IMO με το έγγραφο αριθ. 44 από 7/1/75 του Ελληνικού Υπουργείου Ναυτιλίας και σύμφωνα με αυτό γνωστοποιήθηκε ότι σε αυτήν την περιοχή η Ελλάδα από μακρού διενεργεί συνεχώς επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης.

Στο άρθρο 3 καθορίζεται ότι οι τροποποιήσεις των άρθρων της Σύμβασης και των παραγράφων 2.1.4, 2.1.5, 2.1.7, 2.1.10, 3.1.2 και 3.1.3 του παραρτήματος της Σύμβασης κυρώνονται με νόμο, ενώ οι υπόλοιπες τροποποιήσεις του παραρτήματος της Σύμβασης εκτός των προαναφερόμενων, κυρώνονται με Π.Δ. που εκδίδονται μετά από πρόταση των Υ.Ε.Ν. και ΥΠ.ΕΞ..

Στο άρθρο 4 καθορίστηκε ότι αρμόδια Αρχή για την εφαρμογή του νόμου της Σύμβασης (Ν. 1844/1989) είναι οι υπηρεσίες του Υ.Ε.Ν.³⁷⁵.

Στο άρθρο 5 ορίζεται ότι οι υπηρεσίες ναυτικής και αεροπορικής έρευνας και διάσωσης παρέχονται από το Α.Λ.Σ. (νυν Α.Λ.Σ.--ΕΛ.ΑΚΤ.)³⁷⁶ και την Π.Α., με τη συνδρομή και συνεργασία υπηρεσιών και φορέων που συντονίζονται από ενιαίο κέντρο, το Κ.Σ.Ε.Δ. του Υ.Ε.Ν., στο οποίο Επόπτης ορίζεται ανώτερος ή ανώτατος αξιωματικός του ΛΣ..

Επίσης καθορίζεται ότι με την έκδοση Κ.Υ.Α. των υπουργών ΕΘ.Α. και Υ.Ε.Ν., ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την ίδρυση υποκέντρων διάσωσης σε

³⁷⁵ Βλ. ό.π. παραπομπή 4.

³⁷⁶ Βλ. ό.π. παραπομπή 8.

Λιμενικές Αρχές, θέματα παροχής έρευνας και διάσωσης από αυτές, οργάνωσης και λειτουργίας του Κ.Σ.Ε.Δ. και των υποκέντρων διάσωσης, τα καθήκοντα των προϊσταμένων των τομέων έρευνας και διάσωσης του Κ.Σ.Ε.Δ., καθώς και οι αρμοδιότητες και τα καθήκοντα του επόπτη.

Στο άρθρο 6 ρυθμίζονται θέματα μέσων έρευνας και διάσωσης, ορίζεται ποιος ασκεί σε αυτά τον επιχειρησιακό έλεγχο κατά περίπτωση, καθώς επίσης ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την εγκατάσταση και χρήση επίγειων και δορυφορικών συστημάτων και δικτύων επικοινωνιών από τα εγκατεστημένα δίκτυα εμπορικών επικοινωνιών.

Με το άρθρο 7 ρυθμίζονται θέματα εθελοντών ναυαγοσωστών³⁷⁷ και στο άρθρο 8 ορίζεται ότι με Π.Δ. που εκδίδονται ύστερα από πρόταση του Υ.Ε.Ν. και του συναρμόδιου κατά περίπτωση υπουργού, ρυθμίζονται οι λεπτομέρειες για την εφαρμογή του Ν. 1844/1989 και της Σύμβασης που ενσωμάτωσε ο εν λόγω νόμος στην εθνική έννομη τάξη³⁷⁸.

Δ.Οριοθέτηση FIR Αθηνών

Οι διευθετήσεις για την οριοθέτηση των FIRs της Περιοχής Αεροναυτιλίας Ευρώπης, πραγματοποιήθηκαν στα πλαίσια της Τρίτης (Παρίσι 1952) και Τέταρτης (Γενεύη 1958) Περιοχικών Συνδιασκέψεων Αεροναυτιλίας Ευρώπης, των οποίων οι "Συστάσεις" και οι σε αυτές περιεχόμενες Περιοχικές Συμφωνίες Αεροναυτιλίας περί οριοθετήσεων των FIRs ή αναδιατάξεως των ορίων τους, έγιναν αποδεκτές από το Συμβούλιο του ICAO κατά τις συνεδριάσεις του την 23/6/1952 και 15/5/1958³⁷⁹.

Η οριοθέτηση του FIR Αθηνών (FIR AThinai) καθώς και του FIR Κωνσταντινούπολης (FIR Istanbul), πραγματοποιήθηκαν βάσει της γενομένης αποδεκτής από το Συμβούλιο Συστάσεως υπ. Αριθ. 1 (Recommendation No 1/RAC-3), και της περιεχόμενης σε αυτήν Περιοχικής Συμφωνίας Αεροναυτιλίας της Περιοχικής Συνδιάσκεψης του 1952, και η οριστική διαρρύθμιση των ορίων του με μερική αναδιάταξη βάσει της συστάσεως υπ. Αριθ. 9/2 (recommendation No 9.2) της Περιοχικής Συνδιάσκεψης του 1958.

Τα όρια του FIR αποτυπώθηκαν στον προσαρτημένο στην τελική τρίτη έκθεση [final third report (1952)] προς το Συμβούλιο χάρτη Αεροναυτιλίας Περιοχής Ευρώπης υπ. Αριθ. 7 (Air Navigation Plan – European Region, Chart No 7). Οι Συστάσεις προς το Συμβούλιο ήταν ομόφωνες, συνεπώς υπήρχε και η συγκατάθεση της Τουρκίας. Ταυτόχρονα με τις ίδιες Αποφάσεις του Συμβουλίου, οριοθετήθηκαν και οι περιοχές ευθύνης για έρευνα και διάσωση, τα όρια των οποίων συμπίπτουν με

³⁷⁷ Βλ. Ν. 4029/ 2011 (Α' 245), «Εθελοντισμός στο Λιμενικό Σώμα - Ελληνική Ακτοφυλακή και στο Πυροσβεστικό Σώμα και άλλες διατάξεις» και ειδικότερα άρθρα 1, παράγραφος 4 (β) και 4 παράγραφος 1 (α).

³⁷⁸ Σημειώνεται ότι στο Πρακτικό της Βουλής των Ελλήνων, περίοδος Δ' - Σύνοδος Δ', της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, ο εισηγητής της μειοψηφίας Γ. Μουτζουρίδης τόνισε μεταξύ άλλων ότι «Η Σύμβαση (που είχε υπογραφεί από τη χώρα μας το 1979) κυρώνεται τόσο καθυστερημένα – και το χειρότερο- κατόπιν αυθαίρετου τουρκικού νόμου (7.11.88) που μοίρασε περίπου το μισό Αιγαίο. Η Κυβέρνηση είναι υπεύθυνη γι' αυτή την τόσο μεγάλη καθυστέρηση, που έδωσε την ευκαιρία στην Τουρκία να προηγηθεί με αποτέλεσμα ετεροχρονικά να τη θυμηθεί».

³⁷⁹ Σημειώνεται ότι οι προπαρασκευαστικές εργασίες είχαν πραγματοποιηθεί για τη Δεύτερη Περιοχική Διάσκεψη Αεροναυτιλίας Μέσης Ανατολής στην Κωνσταντινούπολη το 1950. Στις διασκέψεις αυτές με συμμετοχή της Ελλάδας και της Τουρκίας, αποφασίστηκε η διανομή του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου σύμφωνα με τις Αποφάσεις του ICAO.

τα αντίστοιχα όρια των FIRs (σημεία 2.2.1 και 11.1 αντίστοιχα των Reports προς το Συμβούλιο το 1952 και το 1958).

Σημειώνεται ότι όπως αναφέρεται σαφώς στο σημείο 2.6.2 του Report προς το Συμβούλιο της Τέταρτης Περιοχικής Συνδιάσκεψης Αεροναυτιλίας του 1958, κατά την οριοθέτηση και μερική αναδιάταξη το 1958 των ορίων του FIR Αθηνών, ελήφθησαν υπόψη χωρίς υποβολή αντιρρήσεων εκ μέρους της Τουρκίας, οι αεροναυτικοί χάρτες που δημοσίευσε το 1955³⁸⁰ η Ελλάδα και είχε κοινοποιήσει στον ICAO, και οι οποίοι καλύπτουν τα Βαλκάνια και την Ευρωπαϊκή Τουρκία και εμφανίζουν τα όρια του ελληνικού εθνικού εναέριου χώρου στα 10 ν.μ.³⁸¹.

Με βάση τα αναφερόμενα, το καθεστώς του FIR Αθηνών καθορίστηκε νόμιμα σύμφωνα με τις προβλεπόμενες διαδικασίες και αποφάσεις του ICAO, χωρίς η Τουρκία να διατυπώσει επιφύλαξη ή διαμαρτυρία. Συναφώς δε συνέβαλε και στην παγίωση του με την αποδοχή και την εφαρμογή του.³⁸²

Με βάση τις οριοθετήσεις που έγιναν αποδεκτές από το Συμβούλιο του ICAO, η αρμόδια Αρχή του FIR Αθηνών ανέλαβε την ευθύνη ελέγχου εναερίου κυκλοφορίας, για τις πτήσεις πολιτικών και στρατιωτικών αεροσκαφών επί εθνικού και διεθνούς εναέριου χώρου. Όλα τα σχετικά στοιχεία περιέχονται στα Εγχειρίδια Αεροναυτικών Πληροφοριών, που υποχρεωτικά βάσει του Παραρτήματος 15 της Σύμβασης του Σικάγου³⁸³, δημοσιεύει και τηρεί ενήμερα η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας³⁸⁴.

Αξίζει να σημειωθεί ότι στη Σύσταση Νο 1 (Recommendation No 1) προς το Συμβούλιο του ICAO (παραγρ. 2.1 της Τελικής Έκθεσης της Επιτροπής Κανόνων Εναερίου Χώρου και Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας), η Τουρκία στις συντεταγμένες που έδωσε για την οριοθέτηση αναφέρεται με σαφήνεια στα δυτικά θαλάσσια σύνορα της που συμπίπτουν απόλυτα με τις αντίστοιχες συντεταγμένες των ανατολικών θαλάσσιων συνόρων της Ελλάδας³⁸⁵, γεγονός που επιβεβαιώνεται και από τον Αεροναυτικό Χάρτη 2342/1953 της Τουρκικής Υπηρεσίας Πολιτικής

³⁸⁰ Βλ. "Αεροναυτικός Χάρτης Ελλάδας", ICAO, (1:500.000), Υπουργείο Συγκοινωνιών, Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, Διεύθυνση Εναέριας Κυκλοφορίας, τμήμα Αεροναυτικών Πληροφοριών και Χαρτών, 1981.

³⁸¹ Για τα όρια του ελληνικού εθνικού εναέριου χώρου έχει αναπτυχθεί επιχειρηματολογία ότι δεν συνάδει να υπάρχει διαφορετικό εύρος στον εναέριο χώρο από το εύρος της αιγιαλίτιδας ζώνης. Βλ. *Ηρακλείδης Α.*, *ο.π.*, σ.σ. 317 -336.

³⁸² Βλ. *Γιόκαρης Α.*, *Οι δικαιοδοσίες του παράκτιου κράτους.....ό.π.*, σ.σ. 151-152.

³⁸³ Βλ. Π.Δ. 396/1984 (Α' 139). Σύμφωνα με το Παράρτημα 15, οι Υπηρεσίες Αεροναυτικών Πληροφοριών των κρατών έχουν την ευθύνη συλλογής, διανομής και διάθεσης αεροναυτικών πληροφοριών προς όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, για χρήση από όλες τις κατηγορίες των αεροπορικών δραστηριοτήτων για την ομαλή διακίνηση της εναέριας κυκλοφορίας στον εθνικό εναέριο χώρο τους και στις περιοχές εκτός εθνικού εναέριου χώρου, στις οποίες τους έχει ανατεθεί ο έλεγχος της εναέριας κυκλοφορίας (FIRs).

³⁸⁴ Βλ. *Ροζάκης Χρ.*, *Οι ελληνοτουρκικές σχέσεις: Η νομική διάσταση, στο συλλογικό τόμο Σύγχρονη Ελληνική Εξωτερική Πολιτική*, επιμ. Δ. Κώνστας και Χ. Τσαρδανίδης, Σάκκουλας, τ.β, σ. 45 κ.ε., *Γιόκαρης Α.*, *Οι δικαιοδοσίες του παράκτιου κράτους.....ό.π* σ.σ. 23-25, *του ιδίου*, *Ο Ελληνικός εναέριος χώρος και το FIR Αθηνών. Οι επιπτώσεις από τη νέα Σύμβαση των Η.Ε. (1982) για το δίκαιο της θάλασσας, στο συλλογικό τόμο, Το Αιγαίο Πέλαγος και το Νέο Δίκαιο της Θάλασσας, ό.π.*, σ. 65 κ.ε..

³⁸⁵ Βλ. *Γιόκαρης Α.*, *Κυριακόπουλος Γ.*, *ό.π.*, σ.σ. 119-127.

Αεροπορίας που εγκρίθηκε από τον ICAO, μαζί με το Τουρκικό Εγχειρίδιο Αεροναυτικών Πληροφοριών έκδοσης 1994 (AIP – Turkey, RAC 3-1-4A)³⁸⁶.

Το FIR Αθηνών όπως προκύπτει και στον χάρτη κατωτέρω έχει χαραχθεί με βάση τα ελληνοτουρκικά θαλάσσια σύνορα³⁸⁷ και εφάπτεται της τουρκικής αιγιαλίτιδας ζώνης. Η εναέρια οριογραμμή των FIRs Αθηνών - Τουρκίας στη θαλάσσια αυτή περιοχή συμπίπτει με τη θαλάσσια οριογραμμή των αιγιαλιτιδών ζωνών της Ελλάδας και της Τουρκίας, εκτός από δύο σημεία νότια του Έβρου και νότια της Ρόδου, όπου η οριοθέτηση διέρχεται από τμήματα της ανοιχτής θάλασσας³⁸⁸.

Τα όρια του FIR Αθηνών συμπίπτουν εκτός από τις δύο περιπτώσεις που δημιουργούνται διεθνή σύνορα, με τη συμφωνημένη γραμμή των ορίων της αιγιαλίτιδας ζώνης από το δέλτα του Έβρου μέχρι το Καστελόριζο, χαραγμένη σε ότι αφορά τον Έβρο με συντεταγμένες που προβλέπονται στο Πρωτόκολλο των Αθηνών της 3-11-1926³⁸⁹, ενώ σε ότι αφορά τα Δωδεκάνησα με συντεταγμένες που αντιστοιχούν στα σημεία στίξης που προβλέπονται στις δύο Ιταλοτουρκικές Συμφωνίες της 4/1/1932 και της 28/12/1932³⁹⁰.

Από το Καστελόριζο η οριοθετική γραμμή του FIR Αθηνών, ακολουθεί νοτιοδυτική κατεύθυνση καταλήγοντας στον 34° παράλληλο, και μετά συνεχίζοντας δυτικά κάτω από την Κρήτη καταλήγει στον 19° μεσημβρινό, πάνω στον οποίο αλλάζει κατεύθυνση και αρχίζει να ανεβαίνει βόρεια παράλληλα με το FIR Ιταλίας, μέχρι το βόρειο άκρο της στον 41° παράλληλο, όπου συναντά τα χερσαία σύνορα της Αλβανίας.

Διαπιστώνεται ότι το FIR Κωνσταντινούπολης συμπίπτει στο Αιγαίο με τον εθνικό εναέριο χώρο της Τουρκίας, ενώ το FIR Αθηνών επεκτείνεται προς τα ανατολικά. Καλύπτει μεγάλες περιοχές διεθνούς εναέριου χώρου στο Αιγαίο, νότια της Κρήτης και δυτικά των Ιονίων νήσων, με αποτέλεσμα η Περιοχή Πληροφόρησης Πτήσεων της Ελλάδας³⁹¹ να περιλαμβάνει στρατηγικής σημασίας διεθνή εναέριο χώρο.

³⁸⁶ Βλ. Κλάδη – Ευσταθοπούλου Μ. ο.π., σ.σ. 156-157 και υποσημειώσεις 480-491.

³⁸⁷ Βλ. υπουργείο Εξωτερικών Ζητήματα Ελληνοτουρκικών Σχέσεων/Ειδικότερα κείμενα, βλ. <http://www.mfa.gr/zitimata-ellinotourkikon-sheseon/eidikotera-keimena/thalassia-sinora.html> (τελευταία επίσκεψη την 15/10/2013).

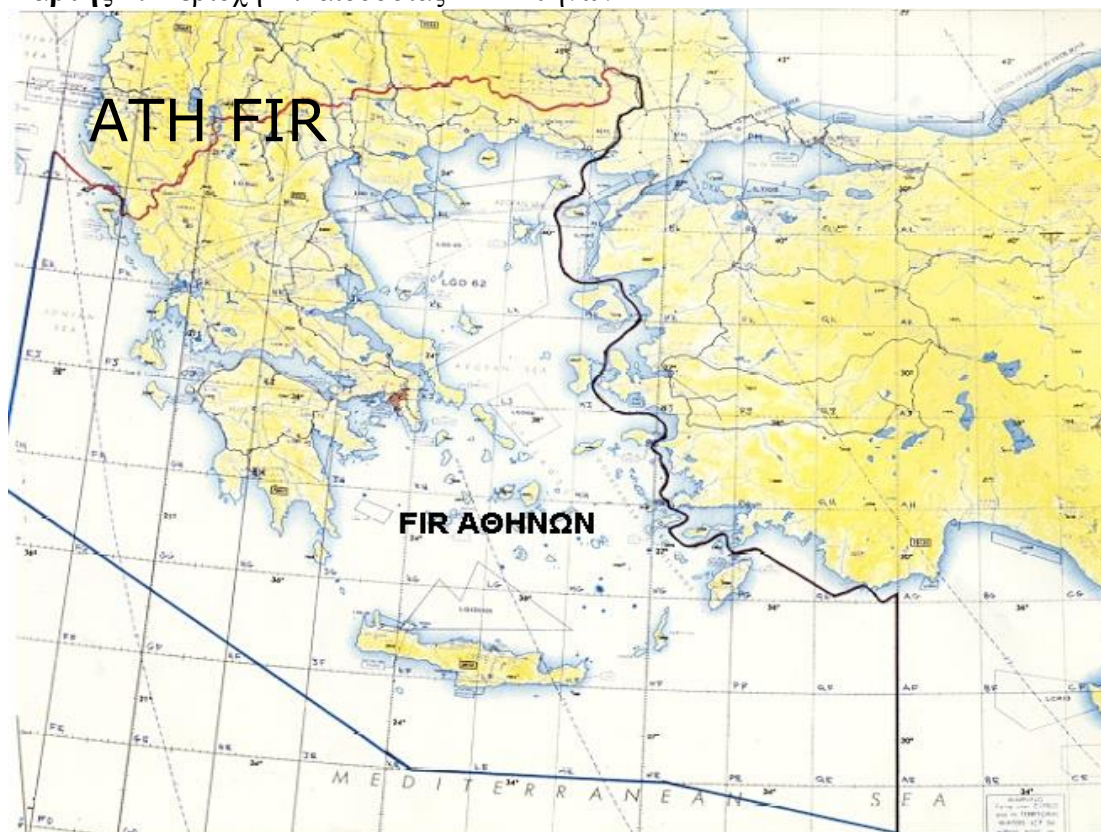
³⁸⁸ Βλ. Σαζανίδης Χ., Οι ελληνοτουρκικές σχέσεις στην πενταετία 1973-1978, Θεσσαλονίκη, 1979, σ. 27, Ροζάκης Χ., Το διεθνές νομικό καθεστώς του Αιγαίου και η Ελληνοτουρκική Κρίση, ό.π. στο Οι Ελληνοτουρκικές Σχέσεις, σ. 469, Κλάδη – Ευσταθοπούλου Μ., ο.π., σ.σ. 156-161, γενικά Moustakis F., The Greek – Turkish relationships and NATO, London, Frank Cass, 2003.

³⁸⁹ Βλ. Κλάδη – Ευσταθοπούλου Μ., ο.π., σ. 158, υποσημείωση 496.

³⁹⁰ Βλ. Κλάδη – Ευσταθοπούλου Μ., ο.π., σ. 159-160, υποσημειώσεις 497, 498 και ό.π. παραπομπή 376.

³⁹¹ Βλ. Γιόκαρης Α., Αμφισβήτηση από Τουρκία οριοθετήσεων και μέτρων διαχείρισης με αμυντικό προσανατολισμό, ό.π., σ. 73 κ.ε..

Χάρτης 2: Περιοχή Δικαιοδοσίας FIR Αθηνών



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

Ε. FIR Αθηνών και τουρκικές αμφισβητήσεις - διεκδικήσεις

Όπως ήδη έχει αναφερθεί οι οριοθετήσεις του FIR Αθηνών βάσει των διαδικασιών που περιγράφηκαν, καθώς και οι δικαιοδοσίες που ασκεί η αρμόδια Αρχή της Υ.Π.Α. της Ελλάδας στο FIR Αθηνών, βάσει των Περιοχικών Συμφωνιών που συνήφθησαν και εγκρίθηκαν από το Συμβούλιο του ICAO, στα πλαίσια των Περιοχικών Συνδιασκέψεων Ναυτιλίας το 1952 και το 1958 έγιναν δεκτές και σεβαστές από την Τουρκία έως το 1974.

Από τον Ιούλιο - Αύγουστο του 1974 άρχισαν να αμφισβητούνται έμπρακτα χωρίς όμως να πραγματοποιηθεί προσφυγή στις διαδικασίες οι οποίες προβλέπονται από τους διεθνείς αεροναυτικούς κανονισμούς του ICAO³⁹², τα όρια του FIR Αθηνών αλλά και οι αρμοδιότητες που ασκούνται σε αυτό από την Ελλάδα. Τον Ιούλιο του 1974, κατά τη διάρκεια της τουρκικής εισβολής στην Κύπρο η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας της Τουρκίας εξέδωσε την 20, 23 και 29 Ιουλίου Αγγελίες (NOTAMs) προς τους αεροναυτιλομένους, με τις οποίες ο εναέριος χώρος του ανατολικού Αιγαίου ο οποίος περιλάμβανε ελληνικό εναέριο χώρο αλλά και διεθνή εναέριο χώρο εντός του FIR Αθηνών, χαρακτηρίστηκε ως επικίνδυνη περιοχή (danger area).

Οι NOTAMs αυτές ανακλήθηκαν στις 2 Αυγούστου 1974 από την Τουρκία, ύστερα από την ελληνική αντίδραση και τις διαμαρτυρίες που απευθύνθηκαν στην Τουρκία αλλά και στον ICAO. Στις 6 Αυγούστου 1974 οι τουρκικές Αρχές εξέδωσαν τη NOTAM 714 με την οποία καθορίζονταν μονομερώς, αυθαίρετα και παράτυπα νέα

³⁹² Βλ. Γιόκαρης Α., Κυριακόπουλος Γ., ό.π. σ.σ. 271-288.

σημεία «αναφοράς θέσεως» (position reports) προς το Istanbul FIR, κατά μήκος μίας γραμμής εντός του FIR Αθηνών στο μέσο περίπου του Αιγαίου.

Βάσει της NOTAM αυτής, όλα τα αεροσκάφη διερχόμενα μέσω του εναέριου χώρου του Αιγαίου και εντός του FIR Αθηνών με κατεύθυνση προς την Τουρκία, όφειλαν μόλις διασταύρωναν στο μέσο του Αιγαίου τη γραμμή με τα αυθαίρετως και μονομερώς καθορισθέντα σημεία αναφορών θέσης από την Τουρκία³⁹³ να δίνουν στοιχεία θέσεως και σχέδια πτήσεως προς τις αρχές ATCC του Istanbul FIR. Η ίδια υποχρέωση επιβαλλόταν και προς τα αεροσκάφη τα οποία εξέρχοντο από το FIR Istanbul, με κατεύθυνση προς τα δυτικά μέχρι του σημείου που θα εξέρχοντο από την αυθαίρετη και μονομερώς καθορισθείσα γραμμή των νέων σημείων αναφοράς θέσεως.

Η μεταφορά μονομερώς από την πλευρά της Τουρκίας, των σημείων αναφοράς θέσης από τα σημεία διασταύρωσης των δύο FIR δυτικότερα στο μέσον του Αιγαίου, πρακτικά σήμαινε ότι όλη η εναέρια κυκλοφορία στο Αιγαίο ανατολικά των μονομερώς και παράνομα καθορισθέντων σημείων «αναφοράς πτήσης», ήταν υπό τον έλεγχο του Istanbul FIR και ότι όλες οι πτήσεις αεροσκαφών από τα Ελληνικά αεροδρόμια του ηπειρωτικού εδάφους προς τα ελληνικά νησιά του ανατολικού Αιγαίου θα ήταν υπό τουρκικό έλεγχο, ενώ σύμφωνα με τους διεθνείς αεροναυτικούς κανονισμούς και τις διαδικασίες του ICAO, αρμόδια Αρχή ήταν όπως και είναι το ATCC του FIR Αθηνών, και σύμφωνα με το σημ. 3.5.1.1 του Annex 11 οι πτήσεις εντός του FIR πρέπει σε κάθε στιγμή να βρίσκονται υπό τον έλεγχο ενός μόνο εναέριου κέντρου κυκλοφορίας.

Με την ενέργεια αυτή η Τουρκία αμφισβητούσε κυριαρχικά δικαιώματα της Ελλάδας, καθώς μεγάλο τμήμα του εναέριου χώρου του Αιγαίου εντός του FIR Αθηνών είναι εθνικός εναέριος χώρος, λαμβάνοντας υπόψη ότι υπάρχουν πολλά Ελληνικά νησιά. Ο διαμελισμός του Αιγαίου συνέπιπτε με τις διεκδικήσεις της Τουρκίας επί της υφαλοκρηπίδας του Αιγαίου³⁹⁴.

Συμφωνημένες πρακτικές συνεργασίες προβλέπονται στους διεθνείς αεροναυτικούς κανονισμούς μεταξύ δύο γειτονικών FIRs, οι οποίες μπορούν να συνίστανται στην υποχρέωση των αεροσκαφών να απευθύνουν «αναφορές θέσεως» προς το ATCC του γειτονικού FIR και προ του σημείου διασταυρώσεως των κοινών ορίων των δύο FIRs, και στη συμφωνημένη μεταβίβαση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας προς το ATCC του γειτονικού FIR, από σημείο που μπορεί να μην είναι σημείο διασταύρωσης των κοινών ορίων των δύο γειτονικών FIRs, αλλά να βρίσκεται εντός της περιοχής των δύο FIRs³⁹⁵.

Αυτές όμως οι μορφές συνεργασίας υλοποιούνται μόνο ύστερα από συμφωνία των αρμοδίων Αρχών των δύο γειτονικών FIRs, και όχι με μονομερείς αυθαίρετες ενέργειες. Η Ελλάδα έχει υπογράψει π.χ. τέτοια συμφωνία με τη Βουλγαρία, με την οποία έχουν δημιουργηθεί εκατέρωθεν των εθνικών συνόρων των χωρών και των αντίστοιχων FIRs, ζώνες ανταλλαγής πληροφοριών.

Η Ελλάδα σε συνέχεια της NOTAM που εξέδωσε η Τουρκία, στις 7 Αυγούστου 1974, εξέδωσε τη NOTAM 714 με την οποία αρνείτο τη νομιμότητα της προαναφερόμενης NOTAM που είχε εκδόσει η Τουρκία, επειδή ήταν αντίθετη στους αεροναυτικούς κανονισμούς και την ασκούμενη πρακτική.

Στις 14 Αυγούστου του ίδιου έτους ενόψει των κινδύνων που εγκυμονούσε για την αεροναυτιλία η παράνομη αξίωση της Τουρκίας, η Ελλάδα εξέδωσε την NOTAM

³⁹³ Βλ. κατωτέρω χάρτες 23 και 24.

³⁹⁴ Βλ. κατωτέρω χάρτη 25.

³⁹⁵ Βλ. Γιόκαρης Α., Κυριακόπουλος Γ., ό.π. σ.σ. 144-145.

1066 με την οποία ανακήρυσσε τον εναέριο χώρο του Αιγαίου ως προσωρινά επικίνδυνη περιοχή, με αποτέλεσμα να διακοπούν οι πτήσεις από και προς την Τουρκία.

Στις 13 Σεπτεμβρίου 1974 η Ελλάδα εξέδωσε τη NOTAM 1157, με την οποία το ανατολικό Αιγαίο χαρακτηριζόταν ως επικίνδυνη περιοχή. Με την εν λόγω NOTAM διακόπησαν οι απευθείας αεροπορικές επικοινωνίες μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας, και παράλληλα οδήγησε σε παράκαμψη του FIR Αθηνών για τις αεροπορικές συνδέσεις ξένων αεροπορικών εταιρειών με αεροδρόμια της Τουρκίας είτε από τον Βορρά (Sofia FIR), είτε από το Νότο (Cairo FIR ή Beirut FIR).

Κατά την περίοδο 1975-1980 συνήλθαν σε διμερές επίπεδο, επιτροπές εμπειρογνομόνων των δύο κρατών, αλλά οι συνομιλίες δεν είχαν αποτέλεσμα και λόγω της αδιαλλαξίας της Τουρκίας αλλά και λόγω της εμφάνισης νέων απαιτήσεων όπως η εγκαθίδρυση μίας ζώνης έγκαιρης προειδοποίησης (early identification zone), που πρακτικά είχε προσπαθήσει να την επιβάλει η Τουρκία με τη NOTAM 714.

Παράλληλα η Τουρκία αιτήθηκε την καθιέρωση μίας μόνιμης περιοχής για τη διεξαγωγή εκ μέρους της στρατιωτικών αεροπορικών ασκήσεων, στον εναέριο χώρο του ανατολικού Αιγαίου εντός του FIR Αθηνών³⁹⁶. Με πρόταση της τον Μάρτιο του 1977 ζητήθηκε η άσκηση κοινού ελέγχου επί ολοκλήρου του διεθνούς εναέριου χώρου στο Αιγαίο³⁹⁷.

Το αδιέξοδο που είχε δημιουργηθεί τελείωσε τον Φεβρουάριο του 1980 με την έκδοση της NOTAM 211, που ακύρωσε τη NOTAM 714. Κύριος λόγος για την ακύρωση της NOTAM ήταν οι διεθνείς πιέσεις που ασκήθηκαν για την επαναλειτουργία των αεροδιαδρόμων στο Αιγαίο, η παράκαμψη του οποίου από ξένα αεροσκάφη με προορισμό την Τουρκία ή χώρες της Μέσης Ανατολής επιβάρυνε τις αεροπορικές συνδέσεις και χρονικά αλλά και οικονομικά λόγω αυξημένου κόστους καυσίμων³⁹⁸. Ακολούθως η Ελλάδα προέβη στην ακύρωση της NOTAM 1157 με τη NOTAM 267.

Επιπρόσθετα στοιχεία σε ότι αφορά την παράτυπη και χωρίς νόμιμη βάση από πλευράς διεθνούς δικαίου και διεθνών αεροναυτικών κανονισμών, δικαιοδοσία στο διεθνή εναέριο χώρο του Αιγαίου που προσπαθεί να ασκήσει η Τουρκία εντός του FIR Αθηνών καθώς και των κυριαρχικών της δικαιωμάτων στο Αιγαίο, περιέχονται στον «Κανονισμό Πτήσεων των Μεθοριακών Περιοχών» (Rules of overflights over border area) ο οποίος τέθηκε σε εφαρμογή με την αριθ. 8/5631/1982 (ΦΕΚ 17900/16-12-1982) Απόφαση του Τουρκικού Υπουργικού Συμβουλίου.

Σύμφωνα με το άρθρο 1 του Κανονισμού, στόχος είναι η πρόληψη παραβιάσεως του εναέριου χώρου των γειτονικών χωρών από τουρκικά αεροσκάφη. Για τον σκοπό αυτό εισάγει την έννοια «Buffer zone», που για τις θάλασσες και ειδικότερα τα διεθνή ύδατα όπως το Αιγαίο Πέλαγος το οποίο αποτελείται και από διεθνή ύδατα αλλά και από ελληνική αιγιαλίτιδα ζώνη, είναι σύμφωνα με το άρθρο 4, Δ, 2 «η περιοχή πτήσεων που βρίσκεται ανάμεσα στη γραμμή χωρικών υδάτων του γειτονικού κράτους και στη γραμμή μέχρι της οποίας επιτρέπεται η κατ'άνωτατο όριο προσέγγιση προς την προαναφερόμενη γραμμή».

Αυτή όμως η «περιοχή πτήσεων» που βάσει του Κανονισμού προσδιορίζεται ως «Buffer zone» περιλαμβάνεται υπεράνω της ανοικτής θάλασσας σε μία Περιοχή FIR και ειδικά για τον χώρο του Αιγαίου περιλαμβάνεται εντός του FIR Αθηνών. Κατά συνέπεια ο τουρκικός Κανονισμός οριοθετεί ζώνες (Buffer zone) εντός του FIR

³⁹⁶ Βλ. Γιόκαρης Α. Οι δικαιοδοσίες.....ό.π., σ.σ. 270-272.

³⁹⁷ Βλ. Σαζανίδης Χ., Ελλάδα – Τουρκία.....ό.π., σ. 30 κ.ε..

³⁹⁸ Βλ. Γιόκαρης Α. Οι δικαιοδοσίες.....ό.π., σ. 156, παραπομπή 27.

Αθηνών, που αποτελείται από διεθνή και εθνικό εναέριο χώρο και προσπαθεί παράτυπα και παράνομα κατά το διεθνές δίκαιο και τους αεροναυτικούς κανονισμούς του ICAO, να θεσμοθετήσει δικαιοδοσίες των τουρκικών Αρχών ορίζοντας σύμφωνα με το άρθρο 5, Α, 2 ότι ως προς τα όρια πτήσεων εντός των Buffer zone (εκτός των περιοχών Ελέγχου και των διεθνών αεροδιαδρόμων) «όλα τα τουρκικά αεροπορικά μέσα δύνανται να πραγματοποιούν πτήσεις μέχρι των χωρικών υδάτων των άλλων χωρών.....».

Επί του Κανονισμού της Τουρκίας παρατηρούνται τα εξής:

α.- Οριοθετούνται ζώνες (buffer zones) σε διεθνή εναέριο χώρο που δεν προβλέπεται από τους αεροναυτικούς κανονισμούς. Στο διεθνή εναέριο χώρο οι μόνες ζώνες που προβλέπονται είναι οι Περιοχές FIR, των οποίων η διαχείριση ανατίθεται σύμφωνα με συγκεκριμένες διαδικασίες που αναφέρθηκαν στις «αρμόδιες Αρχές» γειτονικού κράτους.

β.- Προσπαθεί να καθιερώσει διεθνείς δικαιοδοσίες στο διεθνή εναέριο χώρο εντός μίας Περιοχής FIR, με τη δυνατότητα πραγματοποίησης πτήσεων μέχρι των χωρικών υδάτων των άλλων χωρών, που ανήκουν για τον εναέριο χώρο στην αρμόδια Αρχή του γειτονικού FIR και στις εθνικές Αρχές για τον εθνικό εναέριο χώρο του γειτονικού κράτους.

γ.- Η παρεχόμενη από τη διάταξη του άρθρου 5.Α.2 του Κανονισμού άδεια υπέρπτησης του διεθνούς εναέριου χώρου μέχρι τα χωρικά ύδατα των άλλων χωρών – στην προκειμένη περίπτωση της Ελλάδας - δεν λαμβάνει υπόψη της τους εθνικούς κανονισμούς που προσδιορίζουν τα όρια του εθνικού εναέριου χώρου, κανονισμούς που περιλαμβάνονται στα εθνικά AIP και στους διεθνείς αεροναυτικούς χάρτες του ICAO, προσδιορίζοντας με τον τρόπο αυτό μονομερώς και παράτυπα τα όρια του εθνικού εναέριου χώρου, συγκεκριμένα της Ελλάδας, με βάση το κριτήριο της εκτάσεως των χωρικών υδάτων όπως υιοθετείται από την Τουρκία³⁹⁹.

ΣΤ.Ναυτική έρευνα και διάσωση στο FIR Αθηνών και οι αμφισβητήσεις της Τουρκίας

Τα θέματα για τη ναυτική έρευνα και διάσωση ρυθμίζονται από τη Διεθνή Σύμβαση για τη Ναυτική Έρευνα και Διάσωση⁴⁰⁰ (International Convention on Maritime Search and Rescue, SAR), με την οποία για πρώτη φορά καθιερώθηκε διεθνές σύστημα για την παροχή και τον συντονισμό υπηρεσιών θαλάσσιας έρευνας και διάσωσης.

Με τη συγκεκριμένη Σύμβαση, επιβάλλεται υποχρέωση στα συμβαλλόμενα κράτη να οργανώσουν υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης για την παροχή βοήθειας σε διάσωση επιζώντων από ναυτικά ατυχήματα⁴⁰¹ και παράλληλα προβλέπει διαδικασίες συντονισμού με τις εθνικές Αρχές, στην περίπτωση που στις επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης μετέχουν και πλοία ή αεροσκάφη νηολόγησης τρίτου κράτους.

Η συνδρομή περιλαμβάνει τμήματα ανοικτής θάλασσας που πρόσκεινται στα χωρικά ύδατα του παράκτιου κράτους. Μετά μάλιστα την υιοθέτηση της Σύμβασης, η Επιτροπή Θαλάσσιας Ασφάλειας του IMO πρότεινε και έγινε αποδεκτό από τον προαναφερόμενο Διεθνή Οργανισμό, η κατάτμηση ωκεανών και ανοιχτών θαλασσών

³⁹⁹ Βλ. Γκόκαρης Α., Οι δικαιοδοσίες.....ό.π., σ. 158.

⁴⁰⁰ Βλ. ό.π. παραπομπή 3.

⁴⁰¹ Η διάσωση επιζώντων από ναυτικά ατυχήματα προβλέπεται σαφέστατα στην παραγρ. 3.1.2 της Σύμβασης του Αμβούργου.

σε δέκα τρεις μεγάλες περιοχές έρευνας και διάσωσης, μέσα στις οποίες τα ενδιαφερόμενα μέρη οριοθετούν τις περιοχές έρευνας και διάσωσης τους.

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

Η οριοθέτηση των περιοχών έρευνας και διάσωσης δεν σχετίζεται και δεν θα θίγει την οριοθέτηση οποιουδήποτε συνόρου μεταξύ των Κρατών (παράγραφος 2.1.7 της Σύμβασης του Αμβούργου).

Με την αναθεώρηση της Σύμβασης το 1998 (τέθηκε σε ισχύ από την 1^η Ιανουαρίου 2000), ορίστηκε ότι τα συμβαλλόμενα μέρη όπου είναι εφαρμόσιμο, θα εξασφαλίζουν την συνοχή μεταξύ των ναυτικών και αεροναυτικών τους υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης, οι οποίες θα οριοθετούνται με συμφωνία, σύμφωνα με την παράγραφο 2.1.4 ή με την επίτευξη συμφωνίας με κατάλληλες ρυθμίσεις σύμφωνα με την παράγραφο 2.1.5 (παράγραφος 2.1.8 της Αναθεωρημένης Σύμβασης). Επίσης σύμφωνα με την παράγραφο 2.1.3 της Αναθεωρημένης Σύμβασης τα Μέρη ατομικά ή σε συνεργασία με άλλα Κράτη, θα εξασφαλίσουν ότι επαρκείς περιοχές έρευνας και διάσωσης καθορίζονται σε κάθε θαλάσσια περιοχή, σύμφωνα με τις παραγράφους 2.1.4 και 2.1.5, και οι περιοχές πρέπει να είναι συνεχόμενες και όχι επικαλυπτόμενες.

Με βάση τις συστάσεις του IMO και του ICAO που αποτυπώνονται στο Διεθνές Εγχειρίδιο Αεροναυτικής και Θαλάσσιας Έρευνας και Διάσωσης (IAMSAR Manual), αλλά και τη διεθνή πρακτική, προκρίνεται η υιοθέτηση ταυτόσημων περιοχών για την αεροπορική και τη ναυτική έρευνα και διάσωση ώστε οι περιοχές αυτές να συμπίπτουν με τα FIRs⁴⁰².

Πέρα από το ότι η Σύμβαση δεν καθορίζει διαδικασίες και μηχανισμούς στα πλαίσια του IMO (μία σημαντικότερη έλλειψη)⁴⁰³, για τον προσδιορισμό περιοχών ευθύνης στην ανοικτή θάλασσα του κάθε παράκτιου κράτους, δεν λήφθησαν υπόψη κατά την κατάρτιση της οι ρυθμίσεις της Σύμβασης του Σικάγο του 1944, και ειδικότερα οι διεθνείς αεροναυτικοί Κανονισμοί στα θέματα έρευνας και διάσωσης στο διεθνή χώρο και στην ανοικτή θάλασσα για κινδυνεύοντα αεροσκάφη.

⁴⁰² Βλ. Κλάδη – Ευσταθοπούλου Μ., ο.π., σ. 175

⁴⁰³ Θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι συζητήσεις για τη Σύμβαση του Αμβούργου πραγματοποιήθηκαν το 1979, πέντε χρόνια μετά την εισβολή της Τουρκίας και πέντε χρόνια μετά την εμφάνιση των αναθεωρητικών της βλέψεων στο χώρο του Αιγαίου Πελάγους. Θα έπρεπε κατά τη διάρκεια των διαβουλεύσεων για την κατάρτιση της Σύμβασης, να αποφευχθεί η διατύπωση εδαφίων όπως του 2.1.4, βάσει του οποίου παρέχεται η δυνατότητα στην Τουρκία με λανθασμένες νομικές ερμηνείες επικαλούμενη το διεθνές δίκαιο, να επιδιώκει αναθεώρηση - ανατροπή του υφιστάμενου νόμιμου καθεστώτος προς όφελος της και όχι μόνο σε θέματα έρευνας και διάσωσης. Επιπρόσθετα θα έπρεπε να αξιοποιηθεί η εμπειρία από την κατάρτιση και λειτουργία Συμβάσεων, Κανονισμών και Παραρτημάτων που αφορούσαν και αφορούν την αεροπορική έρευνα και διάσωση, με την εισαγωγή παρεμφερών διατάξεων στην υπό κατάρτιση Διεθνή Σύμβαση κάτι το οποίο δεν πραγματοποιήθηκε.

Σημειώνεται όμως ότι στο προοίμιο της Σύμβασης, γίνεται αναφορά στη Σύσταση υπ. Αριθ. 40 που υιοθετήθηκε από τη Διεθνή Διάσκεψη για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα 1960, η οποία αναγνωρίζει τη σκοπιμότητα συντονιστικών ενεργειών για την ασφάλεια πάνω και υπεράνω της επιφάνειας της θάλασσας, μεταξύ ενός αριθμού διακυβερνητικών οργανισμών στους οποίους περιλαμβάνεται και ο ICAO.

Η Ελλάδα κατά την υπογραφή της Σύμβασης κατέθεσε επιφύλαξη⁴⁰⁴ η οποία από νομική άποψη η ανωτέρω επιφύλαξη – δήλωση ως μονομερής πράξη, δεν δεσμεύει την Τουρκία.

Η ανωτέρω στάση της Ελλάδας ήταν η πλέον ενδεδειγμένη, καθώς ήδη είχε προηγηθεί η οριοθέτηση της περιοχής έρευνας και διάσωσης στο διεθνή εναέριο χώρο και τα διεθνή ύδατα του Αιγαίου το οποίο ταυτιζόταν με το FIR Αθηνών. Επίσης δεν είναι νομικά δυνατόν άλλο κράτος να έχει την ευθύνη για τον εναέριο χώρο και τμήμα της ανοικτής θάλασσας για κινδυνεύοντα αεροσκάφη και άλλο κράτος την ευθύνη για το ίδιο τμήμα της ανοικτής θάλασσας για κινδυνεύοντα πλοία. Επιχειρησιακά πρέπει να ταυτίζονται οι περιοχές για να υπάρχει και το πλέον επιθυμητό αποτέλεσμα.

Στην Ελλάδα αρμόδια Αρχή για την εφαρμογή των διατάξεων της Σύμβασης του Αμβούργου όπως έχει ήδη αναφερθεί είναι οι υπηρεσίες του Υ.Ν.Α.⁴⁰⁵, μέσω του Λ.Σ.-ΕΛΑΚΤ.⁴⁰⁶

Η ναυτική και αεροπορική έρευνα και διάσωση παρέχονται από το Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. και την Π.Α. αντίστοιχα με τη συνδρομή και συνεργασία λοιπών φορέων όταν συντρέχει περίπτωση. Για το λόγο αυτό και λαμβάνοντας υπόψη τις διατάξεις του Ν.1844/1989 συστήθηκε το Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (Ε.Κ.Σ.Ε.Δ.) το οποίο αντικατέστησε το γνωστό Θάλαμο Επιχειρήσεων, από τον οποίο συντονίζονται οι αεροπορικές και ναυτικές επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης⁴⁰⁷.

Ζ.Διεθνείς διαδικασίες σε περιπτώσεις αμφισβήτησης αρμοδιοτήτων έρευνας και διάσωσης εντός περιοχών έρευνας και διάσωσης

Το κράτος του οποίου αμφισβητούνται διεθνώς οι αναγνωρισμένες αρμοδιότητες για αεροναυτική έρευνα και διάσωση, όσο και η οριοθετημένη ζώνη ευθύνης του η οποία έχει οριοθετηθεί σύμφωνα με τις διεθνείς διαδικασίες, έχει σύμφωνα με τη Σύμβαση του Σικάγο τις εξής διαδικαστικές δυνατότητες:

Για να μην θεωρηθεί ενδεχομένως η έλλειψη αντιδράσης του και η σιωπή του, ότι αποδέχεται τις αρμοδιότητες και οριοθετήσεις που θέλει μονομερώς να επιβάλει ένα κράτος με εσωτερικές νομικές και διοικητικές ρυθμίσεις μπορεί να απευθύνει διαμαρτυρία προς το Γενικό Γραμματέα του ICAO ή τον Πρόεδρο του Συμβουλίου του ICAO, οργάνου με διοικητικές και δικαιοδοτικές αρμοδιότητες που είναι επιφορτισμένο με την τήρηση και εφαρμογή της Συμβάσεως του Σικάγο από τα κράτη μέλη. Υπενθυμίζεται ότι όπως έχει αναφερθεί προγενέστερα μία μονομερής

⁴⁰⁴ Βλ. ανωτέρω σ.σ. 110-111.

⁴⁰⁵ Βλ. ό.π. παραπομπή 4.

⁴⁰⁶ Βλ. ό.π. παραπομπή 8.

⁴⁰⁷ Βλ. Κοροντζής Τ., Ο Θεσμικός ρόλος του Λιμενικού Σώματος, ό.π. σ.σ. 249-255.

κρατική πράξη δεν μπορεί να παράγει στο διεθνή χώρο έννομα αποτελέσματα αν στερείται διεθνούς νομίμου βάσεως⁴⁰⁸.

Η Ελλάδα αλλά και η Κυπριακή Δημοκρατία εξέφρασαν τις έντονες ανησυχίες τους, η πρώτη προς το Γενικό Γραμματέα του ICAO και η δεύτερη προς τον Πρόεδρο του Συμβουλίου του μετά τη δημοσίευση την 7-1-1989 του αριθ. 88/13559/1989 «Τουρκικού Κανονισμού Έρευνας και Διάσωσης», για την αυθαίρετη και παράτυπη μέσω του Τουρκικού Κανονισμού, επέκταση των αρμοδιοτήτων σε θέματα αεροναυτικής έρευνας και διάσωσης εντός των περιοχών ευθύνης FIR Αθηνών και Λευκωσίας, και την παράνομη οριοθέτηση περιοχών έρευνας και διάσωσης που περιλαμβάνουν τμήματα και των περιοχών FIR Αθηνών και Λευκωσίας.

Στις απαντήσεις τους τόσο ο Γενικός Γραμματέας του ICAO όσο και ο Πρόεδρος του Συμβουλίου του, διαβεβαίωσαν τον Έλληνα μόνιμο αντιπρόσωπο στον ICAO αλλά και τον Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας της Κύπρου, ότι βάσει των Περιοχικών Σχεδίων Αεροναυτιλίας όπως αυτά έχουν συμφωνηθεί και εγκριθεί από τον ICAO, οι Ελληνικές και Κυπριακές Αρχές είναι οι μόνες αρμόδιες Αρχές για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτικής έρευνας και διάσωσης, εντός των αντίστοιχων υπό την ευθύνη τους περιοχών έρευνας και διάσωσης, οι οποίες βάσει των Περιοχικών Συμφωνιών Αεροναυτιλίας έχει συμφωνηθεί να συμπίπτουν με τα όρια των Περιοχών FIR Αθηνών και Λευκωσίας.

Μία άλλη διαδικαστική δυνατότητα προσφέρεται από το άρθρο 54 σημείο (ν), βάσει του οποίου το Συμβούλιο υποχρεωτικά αναλαμβάνει να εξετάσει κάθε ζήτημα που σχετίζεται με τη Σύμβαση ύστερα από αίτημα ενός συμβαλλόμενου κράτους. Η διαδικασία αυτή ενεργοποιείται υποχρεωτικά από το Συμβούλιο όταν το ζητήσει το ενδιαφερόμενο κράτος⁴⁰⁹.

Επίσης σύμφωνα με το άρθρο 54 της Συμβάσεως του Σικάγο και ειδικότερα το εδάφιο (ι)⁴¹⁰ το Συμβούλιο μπορεί να συστήσει στο κράτος που παραβιάζει τη Σύμβαση, να ανακαλέσει τα παράνομα μέτρα που έχει λάβει και σε περίπτωση μη συμμορφώσεως να αναφέρει στα συμβαλλόμενα κράτη κάθε παράλειψη εφαρμογής των συστάσεων ή αποφάσεων του Συμβουλίου⁴¹¹.

Δεν αποκλείεται, προκειμένου το Συμβούλιο να τηρήσει ίσες αποστάσεις και να συστήσει στα μέλη – ενδιαφερόμενα κράτη να αρχίσουν διαπραγματεύσεις σε διμερές επίπεδο υπό την αιγίδα του ICAO, για τη διευθέτηση της διαφοράς.

Εάν οι διαπραγματεύσεις αποτύχουν, η διαδικαστική οδός που απομένει είναι η προσφυγή στο Συμβούλιο βάσει της διαδικασίας επιλύσεων διαφορών που προβλέπεται στα άρθρα 84-88⁴¹². Σύμφωνα με το άρθρο 84 αν διαφωνία μεταξύ δύο

⁴⁰⁸ Βλ. Ρούκουνας Ε., ό.π., σ. 99.

⁴⁰⁹ Στο άρθρο 54 με τίτλο «Κατ' εντολήν καθήκοντα Συμβουλίου» στο εδάφιο (ν) ορίζεται «θα εξετάζη παν ζήτημα αφορών την Σύμβασιν και υποβαλλόμενον εις αυτό υπό παντός συμβαλλόμενου Κράτους».

⁴¹⁰ Στο εδάφιο (ι) του άρθρου 54 ορίζεται ότι «θα αναφέρει εις τα συμβαλλόμενα Κράτη πάσαν παράβασιν της παρούσης Συμβάσεως, ως και πάσαν παράλειψιν εφαρμογής των συστάσεων ή αποφάσεων του Συμβουλίου».

⁴¹¹ Στο εδάφιο (κ) του άρθρου 54 ορίζεται «θα αναφέρει εις την Συνέλευσιν πάσαν παράβασιν της παρούσης Συμβάσεως, εις ας περιπτώσεις συμβαλλόμενον Κράτος παρέλειψεν την λήψιν κατάλληλων μέτρων εντός λογικού χρονικού διαστήματος από της κοινοποιήσεως της παραβάσεως».

⁴¹² Στο ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ XVIII της Σύμβασης του Σικάγο με τίτλο «ΔΙΑΦΟΡΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΒΑΣΕΙΣ» περιέχονται τα εξής άρθρα:

ή περισσότερων κρατών που αφορά την ερμηνεία ή την εφαρμογή της Συμβάσεως και των Παραρτημάτων της δεν μπορεί να διευθετηθεί με διαπραγματεύσεις, θα διακανονισθεί με απόφαση του Συμβουλίου ύστερα από αίτηση του θιγόμενου από τη διαφωνία αυτή κράτους.

Η Απόφαση του Συμβουλίου είναι επιδεκτική εφέσεως ενώπιον ειδικού διαιτητικού δικαστηρίου ή ενώπιον του Διεθνούς Δικαστηρίου της Χάγης. Οι αποφάσεις αυτών των δύο οργάνων είναι υποχρεωτικές και τελεσίδικες, και η μη συμμόρφωση προς αυτές επισύρει ως συνέπεια σύμφωνα με το άρθρο 88, την αναστολή με απόφαση της Γενικής Συνελεύσεως του ICAO, του δικαιώματος ψήφου στη Γενική Συνέλευση και το Συμβούλιο, του κράτους που τις παραβαίνει.

Οι διαδικασίες των άρθρων 54 και 84 εφαρμόζονται σε κάθε περίπτωση που κράτος μέλος παραβιάζει τη Συνθήκη και τα Παραρτήματά της, είτε διότι οι αεροναυτικοί του κανονισμοί αποκλίνουν αδικαιολόγητα από το θεσμικό συμβατικό πλαίσιο, είτε διότι η πρακτική των αρμοδίων εθνικών του Αρχών υπερβαίνει ή παρακάμπτει τις αναγνωρισμένες από τη Σύμβαση και τα Παραρτήματα δικαιοδοσίες και αρμοδιότητες του, είτε διότι με μονομερείς κρατικές πράξεις, σε διοικητικό ή νομοθετικό επίπεδο αμφισβητούνται οι δικαιοδοσίες της αρμόδιας Αρχής Περιοχής FIR γειτονικού κράτους. Προβλήματα ανακύπτουν μεταξύ παράκτιων κρατών με Περιοχές FIR που περιλαμβάνουν και τμήματα διεθνούς εναέριου χώρου.

Άρθρο 84 με θέμα «Διευθέτησις διαφορών» στο οποίο ορίζεται «Εφ' όσον διαφωνία τις μεταξύ δύο ή και περισσότερων συμβαλλόμενων Κρατών αφορώσαν την ερμηνείαν ή την εφαρμογήν της παρούσης συμβάσεως και των παραρτημάτων αυτής, δεν δύναται να διευθετηθή δια διαπραγματεύσεων, θέλει διακανονισθή δι' αποφάσεως του Συμβουλίου, τη αιτήσει οιοδήποτε Κράτους θιγόμενου εκ της διαφωνίας ταύτης. Ουδέν μέλος του Συμβουλίου θέλει ψηφίσει κατά την εξέτασιν υπό του Συμβουλίου οισσδήποτε διαφοράς, εις ην είναι διάδικον.

Συμβαλλόμενον τι Κράτος δύναται, υπό την επιφύλαξιν του άρθρου 85 να εφεσιβάλλη την απόφασιν του Συμβουλίου ενώπιον ειδικού Διαιτητικού Δικαστηρίου εφόσον τούτο γίνεται δεκτόν υπό των ετέρων μερών ή ενώπιον του Διαρκούς Δικαστηρίου Διεθνούς Δικαιοσύνης. Πάσα τοιαύτη έφεσις θέλει κοινοποιηθή εις το Συμβούλιον εντός εξήκοντα ημερών από της λήψεως της κοινοποιήσεως της αποφάσεως του Συμβουλίου».

Άρθρο 85 με θέμα «Διαδικασία διαιτησίας».

Άρθρο 86 με θέμα «Εφέσεις».

Άρθρο 87 με θέμα «Κυρώσεις δια τη μη συμμόρφωσιν αεροπορικών Γραμμών».

Άρθρο 88 με θέμα «Κύρωσις δια την μη συμμόρφωσιν Κράτους» στο οποίο ορίζεται ότι «Η Συνέλευσις θέλει αναστείλει το δικαίωμα ψήφου εν τη Συνελεύσει και εν τω Συμβουλίω παντός συμβαλλόμενου Κράτους παραβαίνοντας τας διατάξεις του παρόντος Κεφαλαίου».

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

Η ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Α.Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης, μέσα, οργάνωση και επιχειρησιακές διαδικασίες

1. Η έρευνα και διάσωση στην Ελλάδα.

Σε συνέχεια του διεθνούς νομικού διεθνούς και εθνικού πλαισίου που αναπτύχθηκε προγενέστερα, στο παρόν κεφάλαιο θα εξεταστεί το επιχειρησιακό μέρος της έρευνας και διάσωσης, σύμφωνα με το οποίο η Ελλάδα έχει οργανώσει τις υπηρεσίες της στον τομέα αυτό.

Η ναυτική έρευνα και διάσωση (Maritime SAR), αφορά την παροχή υπηρεσιών έρευνας για εντοπισμό και βοήθειας για διάσωση, που προσφέρεται από πλοία και αεροσκάφη σε κινδυνεύοντα πλοία ή αεροσκάφη ή πρόσωπα στη θάλασσα.

Βασίζεται στις εξής δύο αρχές του Διεθνούς Δικαίου:

Α.- στο δικαίωμα των κρατών να ελέγχουν και να ρυθμίζουν την είσοδο πλοίων και αεροσκαφών μέσα στις περιοχές δικαιοδοσίας τους και τις χωρικές τους θάλασσες και

Β.- στις ανθρωπιστικές ανάγκες για παροχή βοήθειας σε πρόσωπα ή περιουσίες που βρίσκονται σε κίνδυνο στη θάλασσα (in distress at sea), γρήγορα και αποτελεσματικά χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η εθνικότητα ή οι σχετικές περιστάσεις.

Η Ελλάδα ως χώρα με μεγάλη ναυτική ιστορία έχει παράδοση στην προσφορά υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης σε άτομα που κινδυνεύουν στη θάλασσα. Παράλληλα έχοντας μία από τις μεγαλύτερες ναυτιλίες στον κόσμο, διαδράματισε πρωταρχικό ρόλο στις διεθνείς διασκέψεις για τη θέσπιση διεθνών κανονισμών και συμβάσεων για θέματα ναυτικής ασφάλειας, στα οποία περιλαμβάνεται και η έρευνα και διάσωση.

Οι τεχνολογικές δε εξελίξεις που σημειώθηκαν τις τελευταίες δεκαετίες σε συνδυασμό με την ανάπτυξη των ναυτιλακών μεταφορών, οδήγησαν στην ανάπτυξη των υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης ώστε να καλύπτονται άμεσα και αποτελεσματικά όλες οι περιοχές του πλανήτη.

Στην Ελλάδα έχοντας υπόψη όλα τα διεθνή κείμενα ήτοι τη Διεθνή Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα⁴¹³, τη διεθνή σύμβαση για την έρευνα και διάσωση⁴¹⁴ αλλά και τη σύμβαση της πολιτικής αεροπορίας που αναφέρεται στην αεροπορική έρευνα και διάσωση⁴¹⁵, σε συνδυασμό με τις εθνικές διατάξεις, οργανώθηκε και αναπτύχθηκε ένα αποτελεσματικό σύστημα παροχής υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης, που καλύπτει όλο το χώρο που συνιστά το FIR Athinai, αλλά και πέραν αυτού όταν υπάρχει ανάγκη.

Η οργάνωση του συστήματος αυτού εξασφαλίζεται με την λειτουργία των παρακάτω βασικών μονάδων:

⁴¹³ Βλ. Ν. 1045/1980 (Α' 95) ό.π. παραπομπή 2.

⁴¹⁴ Η Σύμβαση του Αμβούργου η οποία κυρώθηκε με το Ν. 1844/1989 (Α' 100) και τροποποιήθηκε με το Π.Δ. 201/2000 (Α' 181).

⁴¹⁵ Βλ. Ν. 211/1947 (Α' 35).

Α.- Κέντρο συντονισμού έρευνας και διάσωσης.

Β. -Υποκέντρα συντονισμού έρευνας και διάσωσης.

Γ.- Σωστικοί σταθμοί και μέσα.

Δ.- Δίκτυο τηλεπικοινωνιών.

Η ναυτική έρευνα και διάδοση όπως έχει ήδη αναφερθεί εμπίπτει στην αρμοδιότητα του Υ.Ν.Α. μέσω του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.. Το τελευταίο μέσω των υφιστάμενων Λιμενικών Αρχών της Χώρας, έχει αναπτύξει ένα εκτεταμένο δίκτυο, σε όλα τα επίκαιρα σημεία της Χώρας από όπου τα σκάφη του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. οποιαδήποτε ώρα του 24ωρου μπορούν να παράσχουν υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης.

Παράλληλα η Π.Α. με αεροσκάφη και αεροπλάνα που διατίθενται αποκλειστικά για το σκοπό αυτό, καλύπτει όλο το χώρο ευθύνης που συνιστά το FIR Athinai, και παρέχει αεροπορική έρευνα και διάσωση οποιαδήποτε ώρα του 24ωρου. Στα ανωτέρω θα πρέπει να προστεθεί και η βοήθεια που παρέχουν τα παραπλέοντα σκάφη σε κάθε περιοχή που κινητοποιούνται όταν συντρέχει περίπτωση από το Ε.Κ.Σ.Ε.Δ., από το οποίο και συντονίζονται.

Το Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. εκτός του συντονισμού αλλά και της διεύθυνσης των επιχειρήσεων ναυτικής και αεροπορικής έρευνας και διάσωσης, συνεργάζεται με τα Κ.Σ.Ε.Δ. των γειτονικών χωρών, για το συντονισμό των ενεργειών έρευνας και διάσωσης σε περιπτώσεις αεροπορικών και ναυτικών ατυχημάτων που συμβαίνουν κοντά των ορίων της περιοχής ευθύνης του.

Για ατυχήματα ελληνικών πλοίων, αλλά και ελληνόκτητων στα οποία επιβαίνουν έλληνες υπήκοοι, τα οποία συμβαίνουν εκτός των ορίων περιοχής ευθύνης του, το ενιαίο Κ.Σ.Ε.Δ. συνεργάζεται με το αρμόδιο αλλοδαπό Κ.Σ.Ε.Δ. που έχει επιληφθεί για την συγκέντρωση σχετικών πληροφοριών. Επίσης σε περιπτώσεις περιστατικών έρευνας και διάσωσης που πραγματοποιούνται εκτός περιοχής ευθύνης του και συμβαίνει να είναι ο πρώτος αποδέκτης των σημάτων κινδύνου, επιλαμβάνεται αρχικά του συντονισμού των ενεργειών μέχρι να αναλάβει το συντονισμό το αρμόδιο Κ.Σ.Ε.Δ. και σύμφωνα με τις διαδικασίες που έχουν οριστεί από τον ΙΜΟ.

Για το συντονισμό των ενεργειών σε περιστατικά μικρότερης σημασίας, έχουν δημιουργηθεί πέντε (5) υποκέντρα συντονισμού έρευνας και διάσωσης στις Λιμενικές Αρχές Θεσσαλονίκης, Μυτιλήνης, Ρόδου, Χανίων και Πάτρας.

Σε μεγάλα περιστατικά έρευνας και διάσωσης, όταν λόγω των συνθηκών απαιτούνται μεγαλύτερα και περισσότερα σωστικά μέσα, κινητοποιούνται πλοία του Π.Ν. και αεροσκάφη της Π.Α. καθώς και μονάδες και μέσα των Ε.Δ. και άλλων φορέων καθώς και λοιπές δημόσιες υπηρεσίες κατά περίπτωση.

Για να επιτευχθεί άρτιος συντονισμός των επιχειρήσεων έρευνας και διάσωσης, χρειάζονται υψηλού επιπέδου επικοινωνίες και ειδικότερα μέσα ραδιοεπικοινωνίας (ραδιοτηλεγραφία, ραδιοτηλεφωνία, δορυφορική επικοινωνία, σταθμοί NAVTEX, σύστημα COSPAS – SARSAT κ.λπ.), ενώ παράλληλα τα τελευταία χρόνια έχουν αναπτυχθεί και συστήματα ρύθμισης θαλάσσιας κυκλοφορίας που στις υπηρεσίες τους συμπεριλαμβάνεται και η έρευνα και διάσωση. Η Ελλάδα επίσης συμμετέχει και σε άλλες δραστηριότητες που αναπτύσσονται και περιλαμβάνουν υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης όπως το EUROSUR.

2.Εθνική σημασία Ενιαίου Κέντρου Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (Ε.Κ.Σ.Ε.Δ.)

Η Ελλάδα, όπως η παγκόσμια πρακτική επιτάσσει, έχει οριστεί ως υπεύθυνη για παροχή Έρευνας & Διάσωσης εντός της Athinai SAR. Αυτό έχει γίνει αποδεκτό από όλα τα γειτονικά κράτη (Κύπρο, Ιταλία, Μάλτα, Λιβύη και Αίγυπτο) με εξαίρεση την Τουρκία η οποία δεν αναγνωρίζει ακόμα και τα όρια του Ελληνικού FIR.

Η μέχρι στιγμής αποτελεσματικότητα της χώρας μας στον τομέα Έρευνας και Διάσωσης, έχει οδηγήσει τα ξένα κράτη να αποδέχονται τις παρεχόμενες υπηρεσίες και να υιοθετούν την ελληνική θέση σε ότι αφορά τα όρια δικαιοδοσίας.

Είναι λοιπόν φανερό ότι η διατήρηση και η περαιτέρω αναβάθμιση του επιπέδου των υπηρεσιών αυτών, πρέπει να αποτελεί διαχρονικά άγια τακτική της χώρας μας ως μέσο προάσπισης και κατοχύρωσης των γενικότερων εθνικών μας συμφερόντων.

Στα πλαίσια της εκπλήρωσης της αποστολής του, το Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. και γενικότερα η Ελλάδα, έχει θέσει προς υλοποίηση τους παρακάτω στόχους:

α.Την ελαχιστοποίηση των απωλειών σε ανθρώπινες ζωές, τη μείωση των τραυματισμών και τον περιορισμό των κινδύνων για το περιβάλλον.

β.Την ενημέρωση – ευαισθητοποίηση του κοινού για τη μείωση των περιστατικών ναυτικών ατυχημάτων.

γ.Τη διατήρηση υψηλού επαγγελματικού επιπέδου του προσωπικού, σε συνεργασία με τους αρμόδιους φορείς, που εμπλέκονται στο έργο της αντιμετώπισης των ατυχημάτων.

Ο σκοπός των στόχων αυτών είναι η παροχή επαρκών και αποτελεσματικών υπηρεσιών Έρευνας και Διάσωσης σε εθνικό αλλά και διεθνές επίπεδο.

3.Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (Ε.Κ.Σ.Ε.Δ.)

Το Σεπτέμβριο του 1968 τέθηκε σε λειτουργία ο Θάλαμος Επιχειρήσεων (Θ.Ε.) του Υ.Ε.Ν., που δημιουργήθηκε για την αντιμετώπιση εκτάκτων περιστατικών ασφαλείας της ναυσιπλοΐας και τη διάσωση κινδυνευόντων στη θάλασσα. Στη συνέχεια δημιουργήθηκε στο Γ.Ε.Α. το Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (Κ.Σ.Ε.Δ.), με αρμοδιότητα σε αεροπορικά ατυχήματα⁴¹⁶. Το 1987 το Αεροπορικό Κ.Σ.Ε.Δ. μεταφέρθηκε από το αεροδρόμιο του Ελληνικού στο Θ.Ε./Α.Α.Σ. προκειμένου να λειτουργεί ως ενιαίο Κ.Σ.Ε.Δ.⁴¹⁷. Τα δύο αυτά κέντρα ενοποιήθηκαν, και δημιουργήθηκε το Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. - Joint Rescue Coordination Center - JRCC)⁴¹⁸.

⁴¹⁶ Βλ. Κ.Π.Α.-Δ-18/10.1983 Κανονισμός Οργάνωσης και Λειτουργίας του ΚΣΕΔ της ΠΑ (Απόφαση ΓΕΑ/Δ1/4Φ.560/000/ΕΠ 429490/23 ΟΚΤ. 83).

⁴¹⁷ Βλ. την με στοιχεία ΓΕΑ/Β3/1/511/000/ΕΜ.233985/5960/8.10.1987 απόφαση του ΑΑΣ «Περί μεταφοράς του Αεροπορικού ΚΣΕΔ από το αεροδρόμιο Ελληνικού στο ΘΕ/ΑΑΣ προκειμένου να λειτουργεί ως ενιαίο ΚΣΕΔ.

⁴¹⁸ Βλ. Κ.Υ.Α. 1432.52/93/26.7.93 «Κανονισμός Οργάνωσης και Λειτουργίας Ενιαίου Κέντρου Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης», (Β' 647/1993) και ΚΥΑ 3221.4/07/05 «Τροποποίηση του Κανονισμού Οργάνωσης και Λειτουργίας Ενιαίου Κέντρου Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης», (Β' 702/2005). Επίσης βλ. *ΕΝΙΑΙΟ ΚΕΝΤΡΟ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ ΕΡΕΥΝΑΣ & ΔΙΑΣΩΣΗΣ (ΕΚΣΕΔ) «Ο ΚΑΘΡΕΠΤΗΣ ΤΟΥ Α.Σ. ΣΕ ΕΘΝΙΚΟ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΠΙΠΕΔΟ*, Λιμενική Ρότα, τεύχος 2^ο, Ιούλιος – Αύγουστος –Σεπτέμβριος 2010, σ.σ. 29-36.

Αποστολή του είναι να συντονίζει και όπου απαιτείται να διευθύνει όταν είναι απαραίτητο τις επιχειρήσεις ναυτικής έρευνας και διάσωσης, με κατάλληλες διαδικασίες, υποδομές και μέσα, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από τις οικείες συμβάσεις και εγχειρίδια του IMO και ICAO, τον Κανονισμό που αναφέρεται στο Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. [Κ.Υ.Α. 1432.52/93/26.7.93, (Β' 647) και Κ.Υ.Α. 3221.4/07/05, (Β' 702)] και τις εκάστοτε οδηγίες του Γ.Ε.Α. και του Α.Λ.Σ..

Το Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. εδρεύει σε εγκατάσταση του Υ.Ν.Α., ήτοι στο Α.Λ.Σ. στον Πειραιά (Δραπετσώνα) όπου και έχουν εξασφαλιστεί όλες οι προϋποθέσεις για την αποτελεσματική εκπλήρωση της αποστολής του.

Η οργάνωση και οι αρμοδιότητες του Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. είναι η εξής:

Το Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. απαρτίζεται από τους τομείς:

α.-Της ναυτικής έρευνας – διάσωσης αρμοδιότητας του Υ.Ν.Α./Α.Λ.Σ., που είναι υπεύθυνο να επιλαμβάνεται σε κάθε ναυτικό συμβάν. Διοικητικά και επιχειρησιακά υπάγεται στο Α.Λ.Σ. και ειδικότερα στη Διεύθυνση Έρευνας και Διάσωσης του Κλάδου Ασφαλείας Ναυσιπλοΐας [άρθρο 27 του Π.Δ. 67/2011 (Α'149)]. Επανδρώνεται από ένα ανώτερο αξιωματικό ως τμηματάρχη, τρεις ανώτερους και πέντε κατώτερους αξιωματικούς βάρδιας καθώς και πέντε βοηθούς υπαξιωματικούς. Όλο το προσωπικό του τομέα αυτού προέρχεται από το Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., είναι απόφοιτοι σχολών Ανώτερων Δημόσιων σχολών Εμπορικού Ναυτικού (Α.Δ.Σ.Ε.Ν.) ή Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού (Α.Ε.Ν.), και με προϋπηρεσία σε πλωτά μέσα SAR.

β.-Της Αεροπορικής Έρευνας-Διάσωσης αρμοδιότητας της Π.Α.. Ο Αεροπορικός Τομέας είναι υπεύθυνος για κάθε αεροπορικό συμβάν, υπάγεται επιχειρησιακά στο Γ.Ε.Α. και όταν απαιτείται στο Αρχηγείο Τακτικής αεροπορίας (Α.Τ.Α.) και διοικητικά στην 129 Π.Υ.. Η δομή του είναι αυτή ενός σμήνους. Ως προϊστάμενο έχει ένα Σμήναρχο Ιπτάμενο, Αξιωματικό Επιχειρήσεων ένα Αντισμήναρχο Ραδιοναυτίλο, τέσσερις κατώτερους αξιωματικούς ως υπευθύνους βάρδιας και τρεις σμηνίτες. Το μόνιμο προσωπικό του αεροπορικού τμήματος πρέπει να έχει εμπειρία σε ιπτάμενα μέσα της Π.Α. που εκτελούν αποστολές SAR.

Η περιοχή ευθύνης του Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. για ναυτική και αεροπορική έρευνα και διάσωση καθορίζεται στο άρθρο 2 του Ν. 1844/98 και ταυτίζεται με το FIR Αθηνών.

Το Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. όπως ανφέρθηκε συνεργάζεται με τα Κ.Σ.Ε.Δ. των γειτονικών χωρών για τον συντονισμό των ενεργειών έρευνας και διάσωσης, σε περιπτώσεις αεροπικών και ναυτικών ατυχημάτων εγγύς των ορίων της περιοχής ευθύνης του. Για τα ατυχήματα Ελληνικών πλοίων και Ελληνόκτητων, που επιβαίνουν Έλληνες, τα οποία συμβαίνουν εκτός των ορίων περιοχής ευθύνης του, ο τομέας ναυτικής έρευνας

Σκοπός του Κανονισμού είναι η ρύθμιση θεμάτων Οργάνωσης και Λειτουργίας του Ενιαίου Κέντρου Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (Ενιαίου ΕΚΣΕΔ) – Joint Rescue Coordination Center (RCC), για την παροχή υπηρεσιών εντοπισμού και διάσωσης ατόμων που κινδυνεύουν στη θάλασσα ή ατόμων, που βρίσκονται σε κίνδυνο μετά από αεροπορικό ατύχημα στην περιοχή ευθύνης του Ενιαίου Κ.Σ.Ε.Δ.. Κύριες εξουσιοδοτικές διατάξεις για την έκδοση των προαναφερόμενων κανονιστικών κειμένων αποτέλεσαν:

Α. Τα άρθρα 1 έως 9 του Ν. 1844/1989 (Α' 100).

Β. Οι διατάξεις του Κανονισμού 15 του Κεφ. V της Διεθνούς Σύμβασης «περί Ασφάλειας Ανθρωπίνης Ζωής εν Θαλάσση 1974» που κυρώθηκε με το Ν. 1045/1980 (Α' 95).

Γ. Το άρθρο 25 της Σύμβασης Πολιτικής αεροπορίας (ICAO) που κυρώθηκε με το Ν. 211/1947 (Α' 36).

και διάσωσης του Ενιαίου Κ.Σ.Ε.Δ. συνεργάζεται, με το αρμόδιο αλλοδαπό Κ.Σ.Ε.Δ., που έχει επιληφθεί για συγκέντρωση σχετικών πληροφοριών.

Επίσης επιλαμβάνεται αρχικά του συντονισμού περιστατικών έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα, που συμβαίνουν εκτός της περιοχής ευθύνης του και για τα οποία συμβαίνει να είναι ο πρώτος αποδέκτης των σημάτων κινδύνου, μέχρι την ανάληψη ευθύνης για έρευνα και διάσωση από το αρμόδιο Κ.Σ.Ε.Δ., σύμφωνα με τις διαδικασίες που υιοθετούνται στον ΙΜΟ.

Το Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. λειτουργεί επί 24ωρου βάσεως και το προσωπικό του εναλλάσσεται σε φυλακές σύμφωνα με τις υπάρχουσες ανάγκες. Ο τομέας ναυτικής έρευνας και διάσωσης του στελεγχώνεται με προσωπικό του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. Ο τομέας αεροπορικής έρευνας και διάσωσης με προσωπικό της Π.Α. Επίσης στο Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. υπηρετούν τρεις αξιωματικοί σύνδεσμοι του Πολεμικού Ναυτικού ώστε να επιτυγχάνεται συντονισμός και ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. και Θ.Ε./Γ.Ε.Ν./CCIS.

Οι επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης εκτελούνται σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στις Διεθνείς Συμβάσεις SAR, στα Εθνικά εγχειρίδια Έρευνας και Διάσωσης κατά την ειρηνική και πολεμική περίοδο και τη διεθνή πρακτική. Ειδικότερα διαδικασίες έρευνας και διάσωσης περιέχονται:

Α.- Στα εγχειρίδια έρευνας και διάσωσης του ICAO (Annex 12, DOC 7333-AN 859 PART 1&2).

Β.-Στο εγχειρίδιο έρευνας και διάσωσης του ΙΜΟ.

Γ.-Στο εγχειρίδιο ATP 10 του NATO.

Δ.-Στα εθνικά εγχειρίδια.

Τα μέσα του Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. μπορούν να διατεθούν για επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης και εκτός περιοχής ευθύνης του, μετά από αίτηση των γειτονικών Κ.Σ.Ε.Δ. και χορήγηση σχετικής έγκρισης.

Η διάθεση των ναυτικών και αεροπορικών μέσων που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για σκοπούς έρευνας και διάσωσης, προκειμένου να καλυφθούν εθνικές ανάγκες και διεθνείς υποχρεώσεις ναυτικής και αεροπορικής έρευνας και διάσωσης στην περιοχή ευθύνης, καθώς και η διάταξη και ετοιμότητα αυτών καθορίζονται με διαταγές του Α.Λ.Σ.- ΕΛ.ΑΚΤ. και του Γ.Ε.Α..

Εκτός από τα μέσα που διατίθενται αποκλειστικά στο Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. για σκοπούς έρευνας και διάσωσης είναι δυνατόν, ανάλογα με τη φύση των επιχειρήσεων να χρησιμοποιηθούν, μετά από αίτηση συνδρομής του, αεροσκάφη και ελικόπτερα στρατιωτικά και πολιτικά, σκάφη και αεροσκάφη του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., πλοία του Π.Ν., ελλιμενισμένα ιδιωτικά σκάφη, παραπλέοντα την περιοχή πλοία, ομάδες προσωπικού και μέσα των Ενόπλων Δυνάμεων και των Σωμάτων Ασφαλείας, Δημοτικών και Κοινοτικών Αρχών, Σωματείων, διαφόρων συλλόγων κ.λπ..

Επίσης τα διατιθέμενα στο Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. μέσα για έρευνα και διάσωση μπορούν να διατεθούν για παροχή βοήθειας σε άτομα των οποίων η ζωή βρίσκεται σε κίνδυνο, σε περιστατικά που δεν σχετίζονται με τη ναυτική ή αεροπορική έρευνα ή διάσωση μετά από υποβολή σχετικού αιτήματος και έγκριση του Α.Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. ή του Γ.Ε.Α..

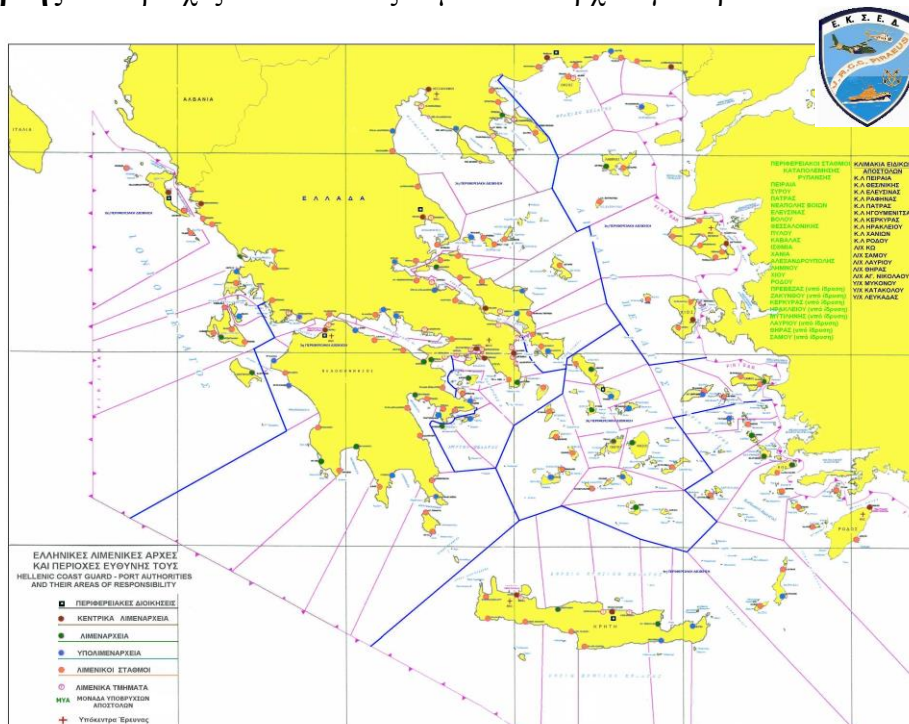
Το Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. υποστηρίζεται σε ότι αφορά τα ναυτικά ατυχήματα από πέντε (5) Υποκέντρα Έρευνας & Διάσωσης (Rescue Sub-Centers - RSCs), που έχουν τις έδρες τους στα Κεντρικά Λιμεναρχεία Θεσσαλονίκης, Μυτιλήνης, Ρόδου, Χανίων και

Πάτρας με συγκεκριμένες περιοχές ευθύνης, και των οποίων το έργο συνδράμουν οι κατά τόπον Λιμενικές Αρχές.

Για τον αεροπορικό τομέα το Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. υποστηρίζεται από τα Radar της Πολεμικής και Πολιτικής Αεροπορίας. Στην περιοχή ευθύνης του παρέχει τις υπηρεσίες του σε όλα τα πλοία, σκάφη, άτομα ή αεροσκάφη που βρίσκονται σε κίνδυνο ανεξάρτητα από τη σημαία τους. Επίσης ενδιαφέρεται για κάθε περιστατικό σε οποιοδήποτε σημείο της υδρογείου, όταν το πλοίο που κινδυνεύει είναι ελληνικό ή ελληνόκτητο, ή επιβαίνουν έλληνες ναυτικοί, συνεργαζόμενο με το αρμόδιο Κέντρο Έρευνας και Διάσωσης της περιοχής.

Πέραν των ανωτέρω, το Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. επιλαμβάνεται για την διάσωση οποιουδήποτε μέσου, ανεξαρτήτου σημαίας και εθνικότητας επιβαινόντων, σε οποιοδήποτε μέρος του κόσμου και αν βρίσκεται αυτό, εάν είναι ο πρώτος αποδέκτης του σήματος κινδύνου, έως ότου το αρμόδιο για την περιοχή κέντρο αναλάβει τη διαχείριση του περιστατικού.

Χάρτης 3: Περιοχές δικαιοδοσίας Λιμενικών Αρχών για Έρευνα και Διάσωση



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

Η υλοποίηση του σχεδιασμού για έρευνα και διάσωση πραγματοποιείται από τις κατά τύπους Λιμενικές Αρχές οι οποίες κατευθύνονται και συντονίζονται από το Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. Ο επιχειρησιακός έλεγχος των μέσων έρευνας και διάσωσης που διατίθενται για έρευνα και διάσωση ασκείται από το Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. ή από τις Λιμενικές Αρχές.

Το Α.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. για την εκτέλεση του έργου του και την κάλυψη των επιχειρησιακών αναγκών του, διαθέτει μεγάλο αριθμό πλωτών μέσων. Τα πλωτά μέσα που διαθέτει σήμερα το Α.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. είναι 273, διαφόρων τύπων και διαφόρων επιχειρησιακών δυνατοτήτων όπως αναλυτικά περιγράφονται κατωτέρω:

- α. Περιπολικό πλοίο ανοικτής θαλάσσης τύπου SAAR 4.
- β. Περιπολικό πλοίο ανοικτής θαλάσσης τύπου EUROPATROL.
- γ. Περιπολικά πλοία τύπου ABEKING.
- δ. Πλοία ανοικτής θάλασσας πολλαπλής χρησιμότητας.
- ε. Πλοία καταπολέμησης ρύπανσης (Απορρυπαντικά).
- στ. Ναυαγοσωστικά. Τύπος ARUN-HALMATIC.
- ζ. Παράκτια ταχέα περιπολικά σκάφη. Τύπος LCS 53', LCS 57', L65' και D45Z.
- η. Ειδικά ταχέα περιπολικά σκάφη. MAGNA ONDA- MIL 38- MIL 40- CB 90 HCG (σφήνες κ.α.).
- θ. Καταδιωκτικές άκατοι (πνευστά). Τύπος TOP GUN MOSTRO, OCEANIC 9000 STEALTH, GIBLI 1025 (NHPEΑΣ), MOSTRO-DROMOR-AVON- APATSI (κ.α.).
- ι. Καταδιωκτικές άκατοι (GRP). Τύπος D26Z-D27Z-SUPER ONDA-ONDA - JET SKI (κ.α.)⁴¹⁹.

Ανάλογα με τη φάση των επιχειρήσεων τα συνολικά πλωτά μέσα που διαθέτει το Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. διακρίνονται στις εξής κατηγορίες:

I.-Εντεκα (11) Ναυαγοσωστικά σκάφη (Ν/Γ) ARYN-HALMATIC τα οποία θεωρούνται αβύθιστα και μπορούν να συμμετάσχουν σε επιχειρήσεις με δυσμενείς καιρικές συνθήκες.

II.- Τέσσερα (04) Περιπολικά Ανοικτής θαλάσσης (Π.Α.Θ.).

III.- Εξι (06) Παράκτια Περιπολικά τύπου ABEKING.

IV.- Τριάντα τέσσερα (34) Παράκτια Περιπολικά πολύ υψηλών ταχυτήτων.

V.- Δέκα (10) Παράκτια Περιπολικά τύπου LCS 53.

VI.- Τέσσερα (04) Ταχέα Περιπολικά τύπου CB-90 ειδικών επιχειρήσεων.

VII.- Απορρυπαντικά πλοία καταπολέμησης ρύπανσης.

ΧΕΡΣΑΙΑ ΜΕΣΑ Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.

Το Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. διαθέτει συνολικά 522 χερσαία μέσα διάφορων τύπων, που υποβοηθούν και συνδράμουν σε επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης, όταν αυτό απαιτηθεί.

Τα εναέρια μέσα που μπορεί να χρησιμοποιήσει το Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. για επιχειρήσεις SAR διατίθενται κατά κύριο λόγο από τη Π.Α.. Τα μέσα αυτά ανήκουν στη Δ.Α.Υ. και σχεδόν στο σύνολο τους έχουν ως μητρική μονάδα την 112 Π.Μ.. Ειδική σύνθεση πληρώματος διαθέτουν τα ελικόπτερα Super Puma, τα οποία τελούν υπό ειδικό καθεστώς επιχειρησιακού ελέγχου μεταξύ Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. και Π.Α..

Επίσης, από το Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. διατίθενται και τα εναέρια μέσα που αυτό διαθέτει για την επιτήρηση των ακτών. Επίσης, υπάρχουν και τα έξι ελικόπτερα του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. τύπου Dolphin της Eurocopter στη Βάση Κοτρωνίου του Π.Ν.⁴²⁰.

⁴¹⁹Βλ. Απάντηση Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, Κωστή Μουσουρούλη, σε κοινοβουλευτική ερώτηση με θέμα «Έρευνα και Διάσωση στο Αιγαίο» διαθέσιμη στην ιστοσελίδα <http://www.hcg.gr/node/4858> (τελευταία επίσκεψη την 15/10/2013).

⁴²⁰ Βλ. *ΜΟΙΡΑ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ (Μ.Ε.Λ.Σ.). Η ΝΕΑ ΠΙΠΤΑΜΕΝΗ ΔΥΝΑΜΗ*, Λιμενική Ρότα, τεύχος 4^ο, Ιανουάριος- Φεβρουάριος-Μάρτιος 2011, σ.σ. 46-51.

Τονίζεται ότι για την πληρέστερη παροχή υπηρεσιών διάσωσης έχει συγκροτηθεί η Υπηρεσία Συνδέσμων –Διασωστών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.⁴²¹.

Για την αποτελεσματικότερη παροχή υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης σε αεροπορικά και ναυτικά ατυχήματα, το 1982 ξεκίνησε η λειτουργία ενός διεθνούς δορυφορικού συστήματος με την ονομασία COSPAS [Cosmicheskaya Sistyma Poiska Avariynich Sudoc (Space System for the Search of Vessels in Distress)]-SARSAT 422, το οποίο παρέχει άμεση ενημέρωση και ακριβείς συντεταγμένες για να υποβοηθάτε η έρευνα και διάσωση το συντομότερο δυνατόν, καθώς δίνεται η δυνατότητα γνωστοποίησης της ακριβούς θέσης του κινδυνεύοντος πλοίου ή αεροσκάφους. Η Ελλάδα συμμετέχει στο υπόψη πρόγραμμα και έχει εγκαταστήσει ελληνικό επίγειο δορυφορικό σταθμό (LUT/MCC) από το 2008.

4.Ιδιαιτερότητες χώρου ευθύνης

Ο χώρος ευθύνης του Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. (Athinai SAR) έχει έκταση περίπου 150.000 τετραγωνικών ν.μ.. Επίσης οι περιλαμβανόμενες ακτογραμμές είναι συνολικού μήκους 18.600 χιλιομέτρων που συνιστούν τη δεύτερη μεγαλύτερη ακτογραμμή μετά από αυτήν της Νορβηγίας, που αντιστοιχεί περίπου στα 2/3 της περιμέτρου της Αφρικής.

Λόγω των πολλών νήσων και νησίδων που δημιουργούν ένα χώρο προσπελάσιμο από πολλές κατευθύνσεις στον θαλάσσιο χώρο, υπάρχει αυξημένη κυκλοφορία επιβατικών, τουριστικών, ιδιωτικών και ακτοπλοϊκών σκαφών καθώς και αλιευτικών σκαφών ιδιαίτερα κατά την καλοκαιρινή περίοδο που δραστηριοποιούνται σε όλες τις θαλάσσιες ζώνες πέριξ της Ελλάδας και ιδιαίτερα στο χώρο του Αιγαίου. Θαλάσσιο χώρο τον οποίο διαπλέουν πλοία που συνδέουν περιοχές της Δυτικής Μεσογείου και Ανατολικής Μεσογείου, της Βόρειας Αφρικής και της Ευρώπης, του Ευξείνου Πόντου με την Μεσόγειο

Επίσης η κρίσιμη γεωγραφική θέση, διεθνείς θαλάσσιοι - εναέριοι δρόμοι, ταύτιση θαλασσίων συνόρων με τα αντίστοιχα της Ε.Ε., σταυροδρόμι τριών ηπείρων και σταυροδρόμι διεθνών εμπορικών συναλλαγών καθώς και η υψηλή ετήσια συχνότητα δυσμενών συνθηκών και απότομων μεταβολών του καιρού, είναι επιβαρυντικός παράγοντας που δυσκολεύει το έργο της Έρευνας και Διάσωσης.

5.Λήψη και μετάδοση πληροφοριών

Η επιτυχία μιας επιχείρησης SAR εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την έγκαιρη λήψη από το Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. της πληροφορίας μιας κατάστασης ανάγκης. Έτσι εκτιμάται ταχύτερα η κατάσταση, υπάρχει άμεση αντίδραση και αυξάνονται οι πιθανότητες εντοπισμού και διάσωσης των κινδυνευόντων. Η έγκαιρη λήψη πληροφοριών, επιτυγχάνεται με τις υπάρχουσες ασύρματες και ενσύρματες επικοινωνίες, το FIC και το ACC Αθηνών, τα RADAR της Π.Α. και της Υ.Π.Α., καθώς και από όλες τις Λιμενικές Αρχές.

⁴²¹ Βλ. *ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΣΥΝΔΕΣΜΩΝ – ΔΙΑΣΩΣΤΩΝ Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.*, Λιμενική Ρότα, τεύχος 6^ο, Ιούλιος – Αύγουστος –Σεπτέμβριος 2011, σ.σ. 1-10 και *Καζαντζής Κ.*, «Εκεί που οι άλλοι δεν τολμούν», εφημερίδα Η ΣΦΗΝΑ, της 26/2/2010, σ. 56.

422 Ακρωνύμιο των Ρωσικών λέξεων «Cosmicheskaya Sistyma Poiska Avariynich Sudow» που σημαίνει Space System for the Search of Vessels in Distress, ενώ το SARSAT σημαίνει Search and Rescue Satellite – Aided Tracking

Ως γνωστόν, όλα τα αεροσκάφη που ίπτανται εντός του Ελληνικού FIR, βρίσκονται σε επαφή μέσω ασυρμάτου ή TRANSPONDER, με σταθμούς εδάφους, οπότε σε περίπτωση ανάγκης το Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. ενημερώνεται άμεσα. Ειδικότερα τα πολεμικά αεροσκάφη, ελληνικά και ξένα που κινούνται εντός του ελληνικού εναερίου χώρου, παρακολουθούνται από τα RADAR και τους σταθμούς εδάφους, οπότε σε περίπτωση ατυχήματος ειδοποιείται άμεσα το Ε.Κ.Α.Ε., το οποίο μεταβιβάζει την πληροφορία στο Ε.Κ.Σ.Ε.Δ., παράλληλα με την απευθείας ενημέρωση που κάνουν τα RADAR στο Ε.Κ.Σ.Ε.Δ..

Επίσης, όλα τα πλοία και σκάφη που κινούνται στα ελληνικά χωρικά ύδατα αλλά και στην ανοικτή θάλασσα εντός του ελληνικού FIR, είναι σε επαφή με τις Λιμενικές Αρχές, με το Ε.Κ.Σ.Ε.Δ., ή με άλλα πλοία. Έτσι το Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. ενημερώνεται έγκαιρα για τα ναυτικά συμβάντα.

Επιπλέον, η Ελλάδα συμμετέχει στον δορυφορικό οργανισμό COSPAS SARSAT, και μέσω του συστήματος EPIRB⁴²³, (Emergency Position Indicating Radio Beacon), ενημερώνεται για αεροσκάφη και πλοία που κινδυνεύουν στη συχνότητα 2182 KHZ. Ακόμα, το Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. ενημερώνεται τηλετυπικά από το δορυφορικό σταθμό του BARI της Ιταλίας για τα σημεία που ο δορυφόρος λαμβάνει ενδείξεις κινδύνου στις συχνότητες 243,0 UHF και 121,5 VHF. Για την καλύτερη ενημέρωση και συνεργασία με τα γειτονικά κράτη, διαθέτει απευθείας τηλεφωνική γραμμή με την Ιταλία και ασύρματη επικοινωνία με Τουρκία, Ισπανία, Μάλτα και Αίγυπτο.

Όσον αφορά στη μετάδοση των πληροφοριών από το Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. προς τα διασωστικά μέσα που κινητοποιεί, αυτή επιτυγχάνεται άμεσα με τη χρήση ενσύρματων και ασύρματων μέσων. Το Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. είναι τηλεφωνικά συνδεδεμένο μέσω κέντρων με όλες τις Μονάδες της Π.Α. που διαθέτουν Αεροναυαγοσωστικά (Α/Ν) μέσα, ενώ εκμεταλλεύεται και τη χρήση κινητής τηλεφωνίας για ταχύτερη επικοινωνία με τα πληρώματα των αεροσκαφών και ελικοπτέρων.

Επίσης, χρησιμοποιεί γραμμές του Ο.Τ.Ε. για επικοινωνία με τους σταθμούς των πλωτών μέσων, ενώ για την άμεση επικοινωνία με όλα τα σωστικά μέσα, πλωτά και εναέρια, όταν κάποιο από αυτά περιπολεί και συμβεί ατύχημα κοντά στον χώρο πού κινείται, χρησιμοποιεί ασυρμάτους VHF, FM, SSB, HF, και τις γραμμές του OLYMPIA RADIO. Πιο συγκεκριμένα:

α.-Για τα αεροσκάφη και ελικόπτερα, χρησιμοποιούνται VHF, UHF και HF συχνότητες. Ειδικότερα για επικοινωνία με τα C-130 και SUPER PUMA, γίνεται χρήση των συχνοτήτων HF, που παρέχουν ικανοποιητική απόδοση σε όλο τον ελληνικό χώρο ακόμα και σε χαμηλά ύψη.

β.-Για τα πλωτά μέσα, χρησιμοποιούνται VHF-FM συχνότητες, καθώς και το OLYMPIA RADIO. Η επικοινωνία με όλα τα μέσα, σε ορισμένες περιπτώσεις γίνεται μέσω αναμεταδοτών, οι οποίοι όμως αρκετές φορές, δεν παρέχουν ικανοποιητική επαφή.

⁴²³ Βλ. Σπανός Ν., ό.π. σ. 169 κ.ε.



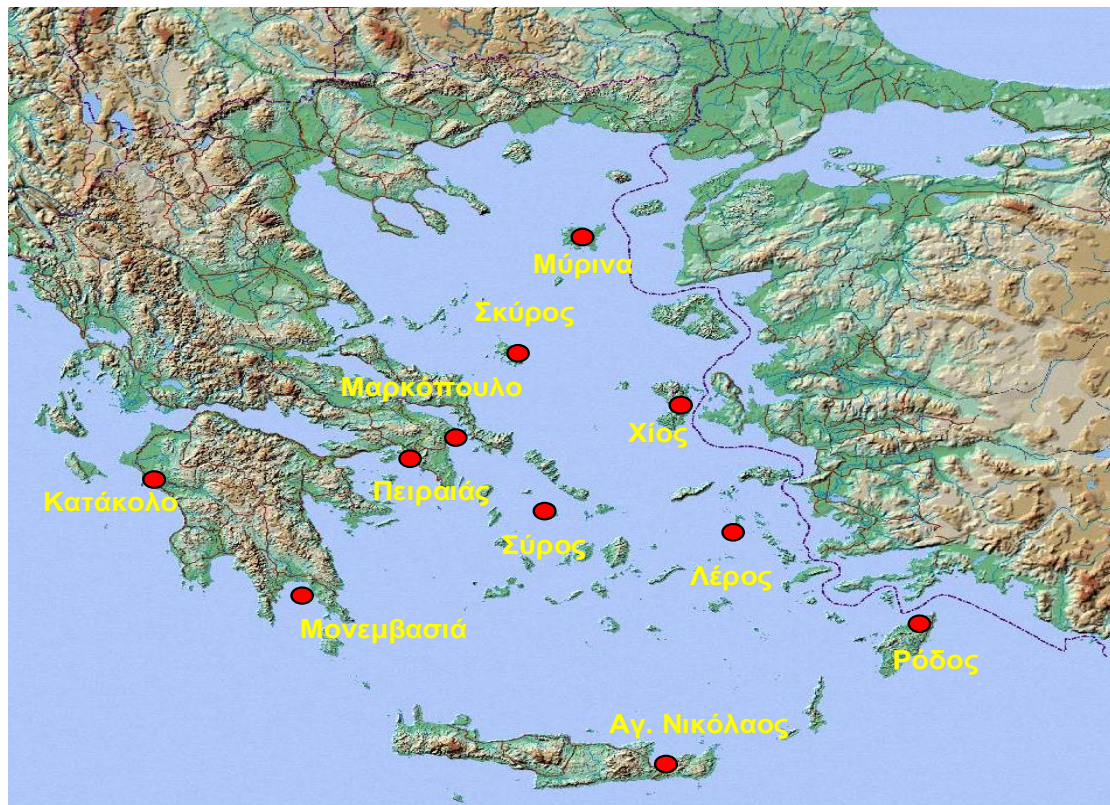
Εικόνα 1: Ναυαγοσωστικό σκάφος ΛΣ τύπου ARUN-HALMATIC

Τα πλωτά μέσα που καλύπτουν τον θαλάσσιο χώρο ευθύνης του Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. είναι κατά βάση τα ναυαγοσωστικά σκάφη τύπου ARUN-HALMATIC (Εικόνα 1) που διαθέτει το Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. Τα ναυαγοσωστικά σκάφη βρίσκονται σε κατάσταση αναμονής στις Λιμενικές Αρχές:

- α.Μύρινας.
- β.Σκύρου.
- γ.Χίου.
- δ.Λέρου.
- ε.Ρόδου.
- στ.Αγίου Νικολάου Λασιθίου.
- ζ.Μονεμβασίας.
- η.Σύρου.
- θ.Πειραιώς.
- ι.Κατακόλου.
- ια.Μαρκοπούλου Αττικής.

Εκτός των παραπάνω σκαφών, το Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., σε περίπτωση που απαιτηθεί, διαθέτει το σύνολο των σκαφών που βρίσκονται στην περιοχή του συμβάντος και είναι δυνατόν να συνδράμουν στην επιχείρηση έρευνας και διάσωσης.

Χάρτης 4: Διάταξη Ναυαγοσωστικών Σκαφών Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.



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

6.Εναέρια Διασωστικά μέσα

Τα εναέρια μέσα που μπορεί να χρησιμοποιήσει το Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. για επιχειρήσεις SAR διατίθενται κατά κύριο λόγο από τη Π.Α.. Τα μέσα αυτά ανήκουν όπως έχει αναφερθεί στη Δ.Α.Υ. και σχεδόν στο σύνολο τους έχουν ως μητρική μονάδα την 112 Π.Μ.. Επίσης από το Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. διατίθενται επικουρικός εάν απαιτηθεί τα εναέρια μέσα που αυτό διαθέτει για την επιτήρηση των ακτών. Επίσης υπάρχουν και τα έξι ελικόπτερα τύπου Dolphin. Στην προσπάθεια για έγκαιρη ανταπόκριση τα κύρια μέσα SAR έχουν λάβει την παρακάτω διάταξη (Χάρτης 5):

α.Στην Ελευσίνα (112 ΠΜ) ένα αεροσκάφος C-130 ένα Do-28 ένα και ένα ελικόπτερο Super Puma και εναλλάξ ένα CL-215 ή ένα CL-415 (Εικόνα 2).



Εικόνα 2: Αεροσκάφη C-130 Hercules, Canadair CL-415 και CL-215

β.Στο αεροδρόμιο του Σέδες ένα αεροσκάφος C-47 Dakota.

γ.Στο αεροδρόμιο της Σούδας (115 ΠΜ) ένα αεροσκάφος Do-28.



Εικόνα 3: Αεροσκάφη C-47 Dakota και Do-28

δ.Στα αεροδρόμια Μαριτσών Ρόδου και Λήμνου (130 ΣΜ) ένα ελικόπτερο Super Puma (Εικόνα 4).



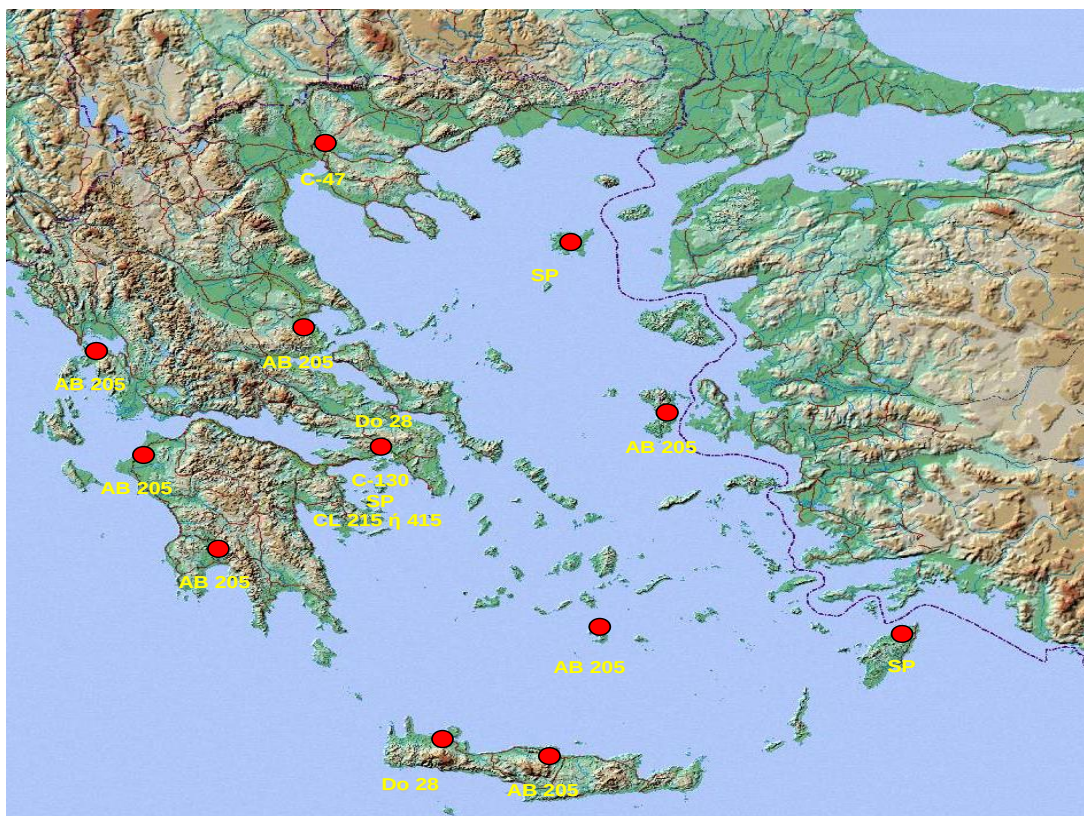
Εικόνα 4: Ελικόπτερο AS-332 C1 Super Puma

ε.Στα αεροδρόμια Καλαμάτας (120 ΠΕΑ), Νέας Αγχιάλου (111ΠΜ), Αράξου (116 ΠΜ), Πρεβέζης (131 ΣΜ), Ηρακλείου (126 ΣΜ), Σαντορίνης (134 ΣΜ) και στο πολιτικό αεροδρόμιο της Χίου από ένα Ε/Π AB-205.(Εικόνα 5)



Εικόνα 5: Ελικόπτερο AB-205.

Εκτός των παραπάνω σταθερών θέσεων ενδέχεται, σε περιπτώσεις ιδιαίτερων συνθηκών όπως ασκήσεις, να μετασταθμεύσουν ελικόπτερα AB-205 και Super Puma σε άλλα αεροδρόμια κατόπιν εντολής του Γ.Ε.Α./Κ.ΕΠΙΧ. με σκοπό την καλύτερη δυνατή κάλυψη του εναερίου χώρου.



7.Επίγεια διασωστικά μέσα

8.Ετοιμότητες μέσω Έρευνας και Διάσωσης

α.Το Αεροσκάφος C-130 Π.Μ. βρίσκεται σε ετοιμότητα 30 λεπτών κατά τη διάρκεια της ημέρας και 60 λεπτών κατά τη διάρκεια της νύκτας.

β.Τα Do-28 CL-215 και CL-415 σε ετοιμότητα 30 λεπτών την ημέρα και 60 λεπτών τη νύκτα.

γ. Τα Super Puma βρίσκονται σε ετοιμότητα 30 λεπτών ημέρα και νύκτα.

δ.Τα ελικόπτερα AB-205 βρίσκονται σε ετοιμότητα 15 λεπτών κατά τις εργάσιμες ημέρες και ώρες και 30 λεπτών τις υπόλοιπες ώρες της ημέρας, από το πρώτο έως το τελευταίο φως ενώ αποδεσμεύονται κατά τη διάρκεια της νύκτας.

9.Δυνατότητες μέσων Έρευνας και Διάσωσης

Οι δυνατότητες των υπαρχόντων εναέριων και πλωτών μέσων, είναι απόρροια των επιδόσεων τους, των καιρικών ελαχίστων, την ικανότητα για νυκτερινή πτήση και πτήση IFR όσον αφορά τα πτητικά μέσα, καθώς και από τα R/T μέσα και τα ραδιοβοήθημα που διαθέτουν. Η είσοδος των ελικοπτέρων SUPER PUMA, το 2000 σε υπηρεσία, αύξησε εντυπωσιακά τις σημερινές δυνατότητες της Ελλάδας κυρίως για νυκτερινή SAR. Ειδικότερα:

α.Καιρικά ελάχιστα

(1)Τα Αεροσκάφη δεν απογειώνονται όταν στο αεροδρόμιο επικρατούν ισχυροί πλάγιοι άνεμοι και δεν επιχειρούν όταν στην περιοχή συμβάντος υπάρχουν ισχυρές αναταράξεις. Τα SUPER PUMA απογειώνονται σε κάθε συνθήκη ανέμου, πετούν νύκτα και IFR, αλλά δεν μπορούν να επιχειρήσουν σε περιοχή παγοποίησης ή ισχυρών αναταράξεων.

(2)Τα C-47, CL-215, CL-415 και Do-28, δεν απογειώνονται, όταν υπάρχουν νέφη 1/8 C/B ανεπτυγμένα. Επίσης, δε δύνανται να εκτελέσουν ικανοποιητική νυκτερινή έρευνα. Το όριο για C-130, τα οποία μπορούν να εκτελέσουν με επιτυχία νυκτερινές αποστολές, είναι 4/8 C/B.

(3)Τα AB-205, πετούν μόνο κατά τη διάρκεια της ημέρας, και έχουν περιορισμό 1000 feet βάση νεφών, 30 knots άνεμο, 800 μέτρα ορατότητα και μέτριες αναταράξεις.

(4)Τα αεροσκάφη του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. δεν απογειώνονται με ασθενείς αναταράξεις.

(5)Τα πλοiάρια ABEKING επιχειρούν σε κατάσταση θάλασσας μέχρι 7 μποφόρ.

(6)Τα ναυαγοσωστικά πλοiάρια επιχειρούν ακόμα και σε εντελώς δύσκολες και αντίξοες συνθήκες.

β.Επιδόσεις μέσων

(1) Τα εναέρια μέσα της Π.Α. και του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. έχουν τις επιδόσεις που φαίνονται στον ακόλουθο πίνακα:

Πίνακας 1: Επιδόσεις Μέσων SAR

	Π.Α.							Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.	
	C-130	CL-215	CL-415	C-47	Do-28	SUPER PUMA	AB-205	CESSNA RG-172	SOCATA TB-20
Ταχύτητα μετάβασης	230 Knots	120 Knots	170 Knots	120 Knots	100 knots	145 Knots	100 knots	110 knots	145 Knots
Ταχύτητα Έρευνας	145 Knots	120 Knots	120 Knots	120 Knots	100 knots	0-120 Knots	0-100 knots	110 knots	145 Knots
Διάρκεια Πτήσης	8 hrs	8 hrs	8 hrs	8 hrs	4 hrs 30 min	4 hrs	3 hrs 30 min	4 hrs 30 min	5 hrs 30 min

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

(2) Τα πλωτά μέσα έχουν όλα εμβέλεια μεγαλύτερη από 1500 ν.μ. και επιχειρησιακές ταχύτητες 30 knots για τα ABEKING, 26 knots για τα τύπου 45Z, 20 knots για τα τύπου 27Z και 12 knots για τα ναυαγοσωστικά.

γ.Επικοινωνίες

(1)Τα αεροσκάφη C-130, CL-214, Do-28 και C-47, διαθέτουν ασυρμάτους VHF και UHF. Επιπροσθέτως τα C-130 διαθέτουν και HF συχνότητες.

(2)Τα Ε/Π AB-205, διαθέτουν VHF, UHF και VHF/FM. Τα SUPER PUMA έχουν δυνατότητα επικοινωνίας σε όλες τις χρησιμοποιούμενες συχνότητες, καθώς και λειτουργία DF, που τους επιτρέπει να έχουν διόπτευση από τον εκπέμποντα σταθμό. Π.χ., αν εκπέμπει ένα πλοίο που κινδυνεύει, στην συχνότητα κινδύνου, 121,5, το SUPER PUMA μπορεί να έχει διόπτευση από τη θέση του πλοίου.

(3)Τα πλωτά του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. έχουν VHF/FM και HF.

(4)Τα πολεμικά πλοία που ενδεχομένως θα συμμετέχουν σε έρευνες, χρησιμοποιούν UHF, VHF και HF, ενώ τα εμπορικά πλοία, έχουν VHF/FM και την 2182KHZ, συχνότητα κινδύνου στα HF.

Αξίζει να σημειωθεί ότι συνήθως η επικοινωνία μεταξύ πλωτών και αεροσκαφών γίνεται στα UHF, ενώ μεταξύ πλωτών και ελικοπτέρων στα VHF/FM ή HF/SSB.

10.Επικουρικά μέσα Έρευνας και Διάσωσης

Εκτός των μέσων που έχουν σαν κύρια αποστολή την Έρευνα και Διάσωση, επικουρικά βοηθούν το δύσκολο αυτό έργο και τα παρακάτω μέσα:

α.Πτητικά μέσα Στρατού Ξηράς

Ο Στρατός Ξηράς (Σ.Ξ.) διαθέτει ένα μεγάλο αριθμό ελικοπτέρων. Τα ελικόπτερα αυτά βρίσκονται κατά κύριο λόγο σε τρεις μονάδες, στα Μέγαρα, στο Στεφανοβίκιο, και στην Αλεξάνδρεια Ημαθίας. Επίσης σε τρία νησιά του ανατολικού Αιγαίου (Κως, Σάμος, Ρόδος) υπάρχουν ελικόπτερα σε μεταστάθμευση. Τα ελικόπτερα του Σ.Ξ. μπορούν να συνδράμουν σε επιχειρήσεις αεροδιακομιδών και με

μειωμένη αποτελεσματικότητα σε επιχειρήσεις Έρευνας και Διάσωσης, γιατί δεν διαθέτουν τον απαραίτητο εξοπλισμό και τα πληρώματα τους δεν είναι κατάλληλα εκπαιδευμένα.

β.Πτητικά μέσα Πολεμικού Ναυτικού

Το Π.Ν. διαθέτει δύο ειδών ελικόπτερα, τα S-70 Aegean Hawk και τα AB-212. Από αυτά τα ελικόπτερα σαφώς ανώτερων δυνατοτήτων είναι τα S-70 Aegean Hawk που είναι ικανά να πετάξουν ημέρα και νύκτα και διαθέτουν κατάλληλο εξοπλισμό για ανάσυρση ναυαγών από τη θάλασσα. Τα ελικόπτερα του Π.Ν. εδρεύουν στο Κοτρώνι Μαραθώνα.

Κάθε εικοσιτετράωρο από τη βάση τους υπάρχει ένα πλήρωμα επιφυλακής το οποίο δύναται να εκτελέσει αποστολές Έρευνας και Διάσωσης καθώς και αεροδιακομιδές, κάτι που έχει συμβεί αρκετές φορές στο παρελθόν ιδιαίτερα πριν την επιχειρησιακή ένταξη στα μέσα Έρευνας και Διάσωσης των Super Puma. Εκτός των ελικοπτέρων του Κοτρώνιου, όλες οι φρεγάτες του Π.Ν. που είναι εν πλω σε εκτέλεση υπηρεσίας φέρουν ένα ελικόπτερο και δύο ή τρία πληρώματα.

γ.Πολιτικά πλοία

Τα πλοία που βρίσκονται πλησίον ατυχημάτων είναι υποχρεωμένα από το διεθνές και εθνικό δίκαιο να σπεύσουν σε βοήθεια των κινδυνευόντων ατόμων. Είτε ενεργοποιούνται από μόνα τους είτε ανταποκρίνονται σε κλήση του Ε.Κ.Σ.Ε.Δ.. Το Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. αν υπάρχει η δυνατότητα αξιοποιεί τα παραπλέοντα πλοία, τα οποία συνδράμουν σημαντικά.

Τα πλοία αυτά μπορεί να είναι αλιευτικά, εμπορικά, ακτοπλοϊκά ή ακόμα και ιδιωτικά. Σημειώνεται ότι η συμβολή των ιδιωτών, με τα μέσα που ενδεχόμενα διαθέτουν, κρίνεται πολύ χρήσιμη και αποτελεσματική, ιδιαίτερα σε εκτεταμένα και σοβαρά συμβάντα όπως η περίπτωση του Εξπρές Σαμίνα αλλά και περιπτώσεις εγκατάλειψης μαχητικών αεροσκαφών στο Αιγαίο.

δ.Ομάδες Εθελοντών – Σύλλογοι.

Σε εθελοντικό επίπεδο υπάρχουν διάφορες ομάδες και σύλλογοι οι οποίοι δύνανται να βοηθήσουν επικουρικά τις επιχειρήσεις Έρευνας και Διάσωσης⁴²⁴. Στα μητρώα της Γ.Γ.Π.Π. είναι εγγεγραμμένες 111 εθελοντικές ομάδες από τις οποίες όμως μόνο 40 μπορούν και έχουν εκδηλώσει ενδιαφέρον να χρησιμοποιηθούν σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης⁴²⁵. Επίσης ο εθελοντισμός για την έρευνα και διάσωση έχει αναπτυχθεί ιδιαίτερα στο Υ.Ν.Α./Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. μετά την δημοσίευση του Ν. 4029/ 2011 (Α' 245).

Οι ομάδες αυτές ενεργοποιούνται από την Γ.Γ.Π.Π. μετά από αίτηση του Ε.Κ.Σ.Ε.Δ.. Ορισμένες από αυτές διαθέτουν ικανοποιητικό εξοπλισμό και μέλη ικανά που έχουν εκπαιδευτεί ακόμα και σε διασωστικά σχολεία του εξωτερικού.

⁴²⁴ Βλ. ό.π. παραπομπή 377.

⁴²⁵ Βλ. Κοροντζής Τ., Συστήματα διοίκησης πολιτικής προστασίας στην Ελλάδα, Διοικητική Ενημέρωση (τριμηνιαία επιθεώρηση διοικητικής επιστήμης), τ. 61, Απρίλιος-Μάιος-Ιούνιος 2012, σ.σ. 85-105

11.Επιχειρήσεις Έρευνας και Διάσωσης.

Λόγω της ιδιομορφίας του Ελληνικού χώρου, οι πιθανές επιχειρήσεις SAR είναι πολλές, διαφόρων τύπων, απαιτούν κάθε φορά ιδιαίτερη αντιμετώπιση και χρειάζεται πάντα άμεση επέμβαση. Οι κυριότερες περιπτώσεις, είναι:

α.Αεροπορικά ατυχήματα, πολιτικών ή πολεμικών αεροσκαφών, σε ξηρά ή θάλασσα.

β.Αεροπορικά ατυχήματα μικρών ερασιτεχνικών αεροσκαφών, ή ασχολουμένων με τον αεραθλητισμό. (παραπέντε, αιωροπτερισμός κα).

γ.Ναυτικά ατυχήματα, μεγάλων εμπορικών, επιβατηγών, πολεμικών πλοίων και δεξαμενόπλοιων.

δ.Ναυτικά ατυχήματα μικρότερων σκαφών, όπως ιστιοπλοϊκών, αλιευτικών, αναψυχής, ταχυπλόων.

ε.Περιπτώσεις αγνοουμένων κολυμβητών, ερασιτεχνών ψαράδων, αυτοδυτών, ή ασχολουμένων με θαλάσσια αθλήματα (wind surf, θαλάσσιο σκι, κ.α.).

στ.Περιπτώσεις ορειβατών, κυνηγών, ασχολουμένων με αθλήματα όπως σκι, snowboard, αποκλεισμένων κτηνοτρόφων, ομάδων προσκόπων και που βρίσκονται σε κίνδυνο σε ορεινές ή δυσπρόσιτες περιοχές.

12.Διαδικασίες ενεργοποίησης Ε.Κ.Σ.Ε.Δ.

Οι περιπτώσεις που δύνανται να χαρακτηρισθούν για ένα πλοίο ή σκάφος ως περιστατικά έρευνας και διάσωσης είναι ακόλουθες⁴²⁶:

- Βύθιση (Foundering): Απώλεια του πλοίου υπό τη θάλασσα, ώστε να επικαθήσει επί του βυθού.
- Σύγκρουση (Collision): Βίαιη επαφή δύο ή περισσότερων πλοίων, πρόκληση υλικών ζημιών κατά την κίνηση στη θάλασσα είτε λόγω παραβάσεως διεθνών κανονισμών ναυσιπλοΐας ή λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών. Μετά τη σύγκρουση είναι δυνατόν να προκληθούν σοβαρές ζημιές και ρήγματα στο σκάφος, με πιθανή συνέπεια να απολεσθεί η πλευστότητα λόγω εισροής υδάτων και να υπάρχει σοβαρός κίνδυνος βύθισης.
- Προσάραξη (Grounding or stranding): Επικάθιση του πλοίου στο βυθό ή σε ύφαλο με συνέπεια την πρόσκαιρη ή συνεχή ακυβερνησία, προκαλώντας ρήγματα τα οποία επηρεάζουν την αξιοπλοία και δύναται να προκαλέσουν βύθιση ή αποκοπή του πλοίου.
- Πυρκαγιά: Μπορεί να εμφανιστεί σε οποιοδήποτε μέρος του πλοίου, συνήθως όμως στο μηχανοστάσιο, λεβητοστάσιο, χώρους φόρτωσης και ενδιαίτησης πληρώματος και επιβατών. Επακόλουθο της πυρκαγιάς είναι η έκρηξη που μπορεί να καταλήξει και σε ολική απώλεια του πλοίου.
- Μηχανική Βλάβη: βλάβη που παρουσιάζεται στα μηχανικά μέρη του πλοίου και δύναται να προκληθεί από:

⁴²⁶ Βλ. Εγχειρίδιο IMOSAR 1993, Εγχειρίδιο MERSAR 1986, ΜΔ/ΓΕΝ 2-3-85 «Έρευνα και Διάσωση Υ/Β», Εγχειρίδιο Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας ΥΕΝ αριθ. 9, Εγχειρίδιο Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας ΥΕΝ αριθ. 10, Εγχειρίδιο Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας ΥΕΝ αριθ. 24 περί παγκοσμίου Ναυτιλιακού συστήματος κινδύνου και ασφάλειας (GMDSS) και ό.π. παραπομπή 6.

- 1) αμέλεια – απροσεξία πληρώματος,
 - 2) λαθεμένη λειτουργία,
 - 3) ελαττωματικώς σχεδιασμός,
 - 4) ελαττωματική κατασκευή και λαθεμένη συναρμολόγηση,
 - 5) διάβρωση,
 - 6) κραδασμό – κόπωση,
 - 7) έλλειψη καυσίμων και λιπαντικών.
- Αγνοούμενο: σκάφος το οποίο δεν ανταποκρίνεται σε αλληπάλληλες κλήσεις που πραγματοποιούνται από VHF μέσω του Olympia Radio.
 - Ακυβερνησία: δύναται να θεωρηθεί ως αποτέλεσμα προηγούμενου συμβάντος (π.χ. μηχανικής βλάβης), το οποίο θα προκαλέσει ενδεχόμενο ατύχημα (π.χ. σύγκρουση – βύθιση). Ουσιαστικά υπάρχει απώλεια της αξιοπλοΐας του πλοίου, το οποίο δεν έχει αυτοδύναμη κίνηση. Η ακυβερνησία δύναται να προέλθει από βλάβη στα συστήματα πλεύσης.
 - Εισροή υδάτων: είναι συνέπεια προηγούμενου συμβάντος (προσάραξη, σύγκρουση) και πιθανόν επόμενο στάδιο ατυχήματος (βύθιση).
 - Περίπτωση ανθρώπου στη θάλασσα, αγνοούμενου κολυμβητή/δύτη/υποβρύχιου αλιέα.

Αμέσως μόλις ενημερωθεί το Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. ότι ένα μέσο, ιπτάμενο ή πλωτό, βρίσκεται σε κίνδυνο, ενεργοποιούνται οι διαδικασίες ανάγκης, ώστε να εκτιμηθούν γρήγορα οι πληροφορίες και να ληφθούν έγκαιρα οι ορθές αποφάσεις. Διεθνώς έχουν καθορισθεί οι εξής φάσεις ανάγκης:

α.Φάση αβεβαιότητας (UNCERTAINTY PHASE)

Φάση αβεβαιότητας είναι το χρονικό διάστημα όπου υπάρχει αμφιβολία για την ασφάλεια ενός μέσου, λόγω ελλείψεως πληροφοριών για την θέση του. Για παράδειγμα για αεροσκάφη, κηρύσσεται σε περίπτωση που χαθεί η επικοινωνία του αεροσκάφους με τον σταθμό εδάφους για χρόνο μεγαλύτερο των 30 λεπτών.

β.Φάση κινητοποίησης (ALERT PHASE)

Είναι η φάση κατά την οποία υπάρχει περίπτωση ο σταθμός ελέγχου να μην έχει σαφή αντίληψη για την εξέλιξη της πτήσης ή του πλου κάποιου μέσου, και υπάρχουν πληροφορίες ότι κάποια σοβαρή δυσκολία είναι αναπόφευκτη.

γ.Φάση Κινδύνου (DISTRESS PHASE)

Είναι η φάση όπου απαιτείται άμεση βοήθεια. Υπάρχει δηλαδή σαφής πληροφορία ότι το μέσο ή το προσωπικό απειλούνται από σοβαρό ή άμεσο κίνδυνο.

Για να μπορέσουν να είναι αποτελεσματικές οι επιχειρήσεις SAR ακολουθούνται συνήθως οι παρακάτω διαδικασίες:

α.Αρχική ενημέρωση

Είναι το στάδιο κατά το οποίο ενημερώνεται το Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. για κατάσταση έκτακτης ανάγκης από οποιοδήποτε πρόσωπο, μέσο ή υπηρεσία. Κατά την φάση αυτή γίνεται διασταύρωση της αυθεντικότητας της πληροφορίας.

β.Αντίδραση

Κατά το διάστημα αυτό γίνεται αρχική ενημέρωση των μέσων Έρευνας και Διάσωσης και συλλέγονται οι διατιθέμενες πληροφορίες οι οποίες αξιολογούνται και ταξινομούνται. Σε περίπτωση που το συμβάν είναι πολύ σοβαρό, παρακάμπτεται η παρούσα φάση και αρχίζει άμεσα η επόμενη.

γ.Σχεδίαση της επιχείρησης

Σε αυτό το στάδιο σχεδιάζεται ο αποτελεσματικότερος τρόπος αντίδρασης και υπολογίζεται η πιθανή περιοχή ή θέση που θα ενεργήσουν τα διασωστικά μέσα. Επίσης ειδοποιείται το καταλληλότερο νοσοκομείο από άποψη απόστασης και διατιθέμενων μέσων για να υποδεχθεί τυχόν τραυματίες.

δ.Εκτέλεση της επιχείρησης

Το στάδιο αυτό σηματοδοτεί την έναρξη των επιχειρήσεων έρευνας για τον εντοπισμό των αγνοουμένων έτσι ώστε να είναι δυνατή η ταχεία διάσωση τους. Στη συνέχεια προωθούνται στο ήδη ενημερωμένο νοσοκομείο για παροχή των Α΄ βοηθειών. Αξίζει να σημειωθεί ότι σε αυτή τη φάση η συμβολή του Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. στην παροχή πληροφοριών στα μέσα που επιχειρούν και στον συντονισμό τους είναι ύψιστης σημασίας⁴²⁷.

13.Παράγοντες που επηρεάζουν τις επιχειρήσεις

Οι κυριότεροι από τους παράγοντες που επηρεάζουν την έκβαση των επιχειρήσεων είναι:

α.Η έγκαιρη μετάδοση της πληροφορίας στο Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. και από εκεί στα εμπλεκόμενα μέσα SAR.

β.Η απόσταση του σημείου του συμβάντος από τις έδρες των Α/Ν και πλωτών μέσων.

γ.Οι καιρικές συνθήκες στις έδρες των σωστικών μέσων, κατά τη διάρκεια του δρομολογίου έρευνας και στην περιοχή συμβάντος, σε συνδυασμό με τις επιδόσεις των συγκεκριμένων μέσων.

δ.Αν πρόκειται για ξηρά, σημαντικός είναι ο ρόλος της μορφολογίας του εδάφους και η προσιτότητα ή το δύσβατο της περιοχής.

ε.Το ρεύμα ανέμου που δημιουργεί οριζόντια κίνηση υδάτινων μαζών στην επιφάνεια της θάλασσας το οποίο παρασύρει τους ναυαγούς.

στ.Τα θαλάσσια ρεύματα που επικρατούν στην περιοχή.

⁴²⁷ Βλ. Σπανός Ν., ό.π., σ.σ. 73-82.

ζ.Η κατάσταση των ναυαγών ή των ορειβατών σε συνάρτηση με τη θερμοκρασία περιβάλλοντος. Συγκεκριμένα, κατά τις θαλάσσιες διασώσεις, ο μεγαλύτερος κίνδυνος για τους ναυαγούς είναι η υποθερμία, η οποία κατά τους χειμερινούς μήνες επέρχεται σε μερικά λεπτά. Εξαρτάται από τον εξοπλισμό των ναυαγών και από τα διαθέσιμα σωστικά μέσα που έχουν (π.χ. σωσίβια ή λέμβους). Επίσης, η σωματική κατάσταση των ναυαγών και ο πιθανός τραυματισμός τους επιδρά καθοριστικά στην ικανότητα τους να παραμείνουν ζωντανοί και να χρησιμοποιήσουν τυχόν διαθέσιμα μέσα εντοπισμού (φωτοβολίδες, φωτιά, ασυρμάτους)

η.Το μέγεθος, το σχήμα και το χρώμα του κινδυνεύοντος σκάφους.

θ.Η ώρα και η θέση του ήλιου.

ι.Η ικανότητα και η εμπειρία του διασωστικού πληρώματος.

ια.Η έκπτωση, η επίδραση δηλαδή του ανέμου επί της επιφάνειας του μέσου που ναυάγησε, ή του αλεξιπτώτου που χρησιμοποίησε χειριστής αεροσκάφους κατά την εγκατάλειψη. Η έκπτωση δίνεται από πίνακες, τους οποίους μπορεί να χρησιμοποιήσει ο αξιωματικός του Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. κατά τη σχεδίαση, μέσω του συστήματος SARIS⁴²⁸.

14. Ενέργειες των Λιμενικών Αρχών για τη διάσωση κινδυνευόντων προσώπων, πλοίων ή αεροσκαφών στη θάλασσα

α.Γενικά

Όλες οι Λιμενικές Αρχές⁴²⁹ της χώρας αποτελούν παράκτιους σταθμούς διάσωσης, και έχουν ως αποστολή την παροχή βοήθειας για διάσωση κινδυνευόντων

⁴²⁸ Το Πληροφοριακό Σύστημα Έρευνας και Διάσωσης SARIS, είναι ένα σύγχρονο αυτοματοποιημένο σύστημα μέσω ηλεκτρονικών υπολογιστών με το οποίο ο αξ/κός βάρδιας του Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. μπορεί να εκτελέσει σημαντικούς και πολύπλοκους υπολογισμούς, σχετικά με την θέση των ναυαγών, σε σύντομο χρονικό διάστημα, όσο η επιχείρηση SAR βρίσκεται σε αρχικό στάδιο. Αυτοί οι υπολογισμοί, με χρήση παλιών μεθόδων υπολογισμού και επαλήθευσης, θα απαιτούσαν 40 – 50 λεπτά.

Με την χρήση του SARIS, ο χρόνος μειώνεται στα 5 λεπτά. Το σύστημα έχει data base που παρέχεται από το IAMSAR MANUAL, το βασικό εγχειρίδιο παγκόσμιας έρευνας – διάσωσης και αφού δεχθεί επιπρόσθετες πληροφορίες για το είδος του κινδυνεύοντος μέσου, το μέγεθος του, το βάρος του, το σχήμα του, κα. παρέχει στον χειριστή του πληροφορίες για τη θέση που θα βρούμε τους διασωθέντες ενός ναυαγίου, τις πορείες που θα πρέπει να ακολουθήσουν οι μονάδες διάσωσης για να επιτύχουν την καλύτερη δυνατή έρευνα, καθώς και το ποσοστό επιτυχίας της διεξαγόμενης έρευνας.

⁴²⁹ Στο άρθρο 195 του Κ.Δ.Ν.Δ. με τίτλο «Ναυάγια» ορίζεται ότι:

Βοήθεια εις ναυαγήσαντα ή κινδυνεύοντα ελληνικά πλοία.

1. Αι Λιμενικά Αρχαί, λαμβάνουσι ηνώσιν ότι πλοίον εναυάγησεν ή βρίσκεται εν κινδύνω εν τη περιφερεία αυτών, επιλαμβάνονται αμελλητί της παροχής εις αυτόν βοήθειας προς διάσωσιν των επιβαινόντων.

2 Η Λιμενική Αρχή προς τον σκοπό διασώσεως των επιβαινόντων χρησιμοποιεί άπαντα τα εις την διαθεσίν της ίδια μέσα ως και κατάλληλα ιδιωτικά τοιαύτα, οι κυβερνήται και τα πληρώματα των οποίων υποχρεούνται να συμμορφούνται εις τας διαταγάς αυτής.

3. Εν ελλείψει παρ' αυτή μέσων προς διάσωσιν των επιβαινόντων η Λιμενική Αρχή απευθύνεται εις άλλας Λιμενικάς Αρχάς, διαθετούσας τοιαύτα μέσα.

4. Προκειμένου περί του πλοίου και του φορτίου αι Λιμενικά Αρχαί παρέχουν πάσαν δυνατήν συνδρομήν προς διάσωσιν αυτών και επιμελούνται της φυλάξεως των τυχόν διασωθέντων πραγμάτων.

5.Μέχρι επεμβάσεως των Λιμενικών Αρχών υποχρεούνται εις παροχήν πάσης βοήθειας η οικεία Αστυνομικά Αρχή ή εν ελλείψει αυτής ο Πρόεδρος της οικείας Κοινότητας.

προσώπων ή πλοίων ή αεροσκαφών στην θάλασσα υπό το συντονισμό του Ναυτικού τομέα του Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. του Υ.Ν.Α.⁴³⁰.

β.Ετοιμότητα Λιμενικής Αρχής

- Για την προαγωγή γενικά του επιπέδου ετοιμότητας αναφορικά με το έργο της έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα (Search and Rescue at sea) η κάθε Λιμενική Αρχή έχει και τηρεί στην υπηρεσία για άμεση χρήση - ετοιμότητα τα παρακάτω:

- Ειδικό πίνακα με τηλέφωνα «εμπλεκόμενων» υπηρεσιών, ομίλων, ιδιωτών και άλλα απαραίτητα στοιχεία για άμεση κινητοποίηση και άμεση αντιμετώπιση συμβάντος.

- Βιβλίο «εθελοντικής ναυαγοσωστικής προσφοράς».

- «Ειδική ομάδα εκπαιδευμένων στελεχών» για άμεση επέμβαση σε διαδικασίες έρευνας και διάσωσης με χρήση πλωτών - χερσαίων και επικοινωνιακών μέσων.

- «Μνημόνιο ενεργειών έρευνας και διάσωσης». Σύμφωνα με τοπικές δυνατότητες περιοχής (όπως διαθέσιμα Ρ/Κ, πλωτά μέσα, ιδιωτικά και μη, Π/Κ, Ν/Γ, Ε/Γ).

- Ναυτικό ενημερωμένο χάρτη περιοχής δικαιοδοσίας της.

- Άριστη κατάσταση διατιθέμενων τηλεπικοινωνιακών μέσων.

- Άριστη κατάσταση και ακριβή θέση όλων των διατιθέμενων μέσων έρευνας και διάσωσης, Ε & Δ.

γ.Βασικές οδηγίες για ενέργειες των Λιμενικών Αρχών σε περίπτωση περιστατικού Έρευνας και Διάσωσης⁴³¹

Επειδή η φύση των κινδύνων και περιστατικών στη θάλασσα ή το είδος του ναυτικού ατυχήματος κάθε φορά ποικίλλει, οι ενέργειες των αρμοδίων Λιμενικών Αρχών δεν είναι δυνατόν να τυποποιηθούν όλες. Αναφέρονται ενδεικτικά μερικές βασικές ενέργειες τους σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος.

1.- Διασταυρώνουν την πληροφορία για το συμβάν (πληροφορίες περιέχονται στις Λιμενικές Αρχές από διάφορες πηγές). Ενδεικτικά αναφέρονται:

- Υ.Ν.Α./Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. (Ναυτικός τομέας).

- Παραπλέοντα πλοία/σκάφη.

6. Το Υπουργείον λαβόν γνώσιν ότι πλοίον εναυάγησεν ή ευρίσκεται εν κινδύνω, συντονίζει και κατευθύνει τας υπό της οικείας Λιμενικής Αρχής αναληφθείσας ως άνω ενεργείας προς διάσωσιν των επιβαινόντων, παρέχει δε αυτή πάσαν δυνατήν συνδρομήν.

Επίσης στο άρθρο 196 του ιδίου Κώδικα με τίτλο «Βοήθεια εις ναυαγήσαντα ή κινδυνεύοντα ξένα πλοία» ορίζεται ότι:

«Αι διατάξεις του προηγούμενου άρθρου εφαρμόζονται και επί ναυαγήσαντος ή εν κινδύνω πλοίου υπό ξένην σημαίαν συν τη προσθέτω υποχρέωσει των Λιμενικών Αρχών όπως ειδοποιήσου εγκαίρως τον οικείον Πρόξενον».

Βλ. *Ο ΚΩΔΙΚΑΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ*, ό.π., σ.σ. 113-114.

⁴³⁰ Βλ. ό.π. παραπομπή 6.

⁴³¹ Βλ. *Σπανός Ν.*, ό.π., σ. 95 κ.ε..

- Πολεμικά πλοία ή αεροσκάφη.
- Αεροσκάφη της πολιτικής αεροπορίας και ιδιωτικά
- Περιπολικά σκάφη του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤΚ. ή αεροσκάφη του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ..
- Κρατικά σκάφη.
- Τηλεφωνικά, τηλετυπικά και τηλεμοιότυπο.
- Υπηρεσιακά δίκτυα του ΥΝ.Α./Α.Λ.Σ..
- Γραφεία πλοιοκτητών/διαχειριστών πλοίων/σκαφών.
- Αλιευτικά σκάφη, σκάφη αναψυχής, ιδιώτες, κλπ.

2.- Συλλέγουν άμεσα απαραίτητα στοιχεία - πληροφορίες.

3.-Επιδιώκουν επικοινωνία με πλοίαρχο ή κυβερνήτη.

4.-Κινητοποιούν και αποστέλλουν άμεσα προσωπικά και διατιθέμενα πλωτά χερσαία μέσα ως και ειδική ομάδα υπηρεσίας στη θέση/στίγμα συμβάντος.

5.- Αναφέρουν το συμβάν με όλα τα συλλεγόμενα μέχρι αυτής της στιγμής στοιχεία στο Υ.Ν.Α./Ε.Κ.Σ.Ε.Δ..

Ανάλογα με τη σοβαρότητα συμβάντος από τον Λιμενάρχη:

α) ενημερώνονται /αποστέλλονται /κινητοποιούνται ορμούντα πλοία, Ρ/Κ, Ν/Γ, Α/Κ, Φ/Γ πλοία, Ε/Γ -Ο/Γ, κ.λπ..

β) Κινητοποιούνται εθελοντές ναυαγοσώστες με τα εθελοντικά διατιθέμενα ιδιωτικά ναυαγοσωστικά μέσα.

γ) Βαθμοφόρος Λ.Σ. επιβιβάζεται σε ένα από τα παραπάνω σκάφη για συντονισμό επιχειρήσεως ως σύνδεσμος επί σκηνής σε επαφή Λιμενικής Αρχής – Ε.Κ.Σ.Ε.Δ..

Σε περίπτωση συμμετοχής πολεμικού πλοίου καθήκοντα 'Διοικητού χώρου ατυχήματος' ανατίθενται από το Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. στον κυβερνήτη του πολεμικού πλοίου.

δ) Ενημερώνεται η αρμόδια Ναυτική Διοίκηση, ο Νομάρχης, ο έπαρχος και ο αρμόδιος Εισαγγελέας.

ε) Ενημερώνονται ανάλογα με την περίπτωση οι υπάρχουσες στην περιοχή και ικανές να προσφέρουν βοήθεια από ξηράς υπηρεσίες, όπως στρατιωτικές μονάδες, ΕΛ.ΑΣ., Πυροσβεστική και οι Δημοτικές ή Κοινοτικές Αρχές, κ.α.

στ) Ενημερώνονται Υ.Υ/ΠΝ, Υ.Φ/ΠΝ, Οργανισμός Λιμένος, λιμενικό ταμείο, κ.α..

ζ) Ενημερώνονται και κινητοποιούνται νοσοκομειακά μέσα, ιατρικό προσωπικό περιοχής για παραλαβή - περίθαλψη ναυαγών.

η) Αιτείται αν απαιτηθεί από Υ.Ν.Α./Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. η αποστολή αεροσκάφους ή ελικοπτέρου.

Β.Συστήματα Διαχείρισης και Πληροφοριών Κυκλοφορίας Πλοίων

1.LRIT (Long Range Identification and Tracking of Ships- Σύστημα Αναγνώρισης και Εντοπισμού Πλοίων Μακράς Αποστάσεως)

Η υλοποίηση του συστήματος Αναγνώρισης και Εντοπισμού Πλοίων Μακράς Αποστάσεως αποτελεί ένα σημαντικό σύστημα στη διασφάλιση της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα.

Την 1/1/2008 τέθηκαν σε ισχύ τροποποιήσεις στο κεφάλαιο V της Δ.Σ. για την «ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα» (SOLAS), οι οποίες υιοθετήθηκαν με

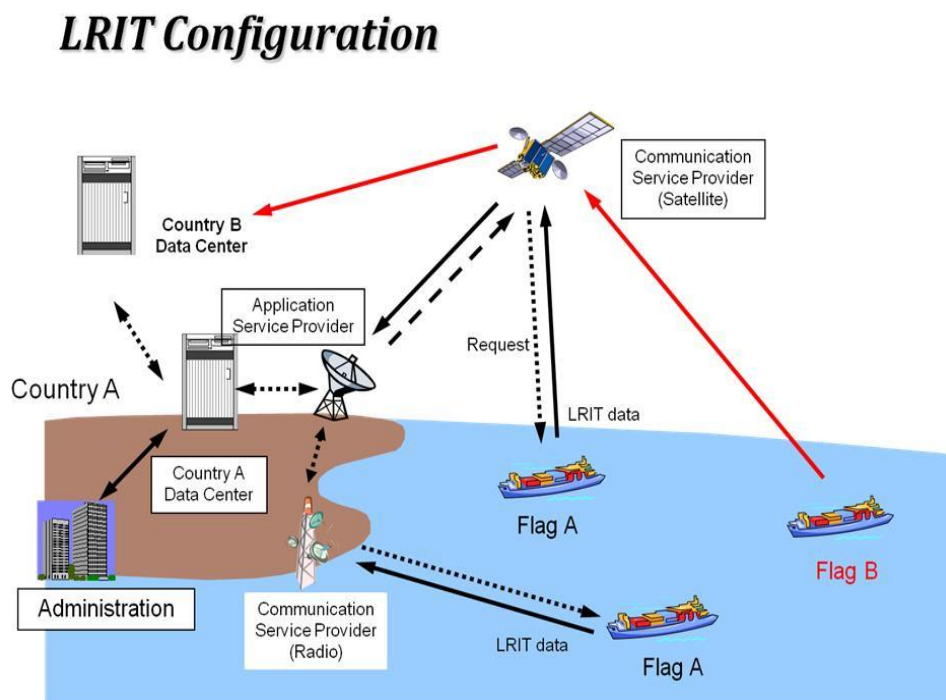
την Απόφαση MSC 202(81)/19.5.2006 του IMO. Με τις τροποποιήσεις προστέθηκε νέος Κανονισμός 19-1 "Long Range Identification and Tracking of Ships".

Με τον Κανονισμό αυτό, καθορίζονται απαιτήσεις εφοδιασμού των επιβατηγών πλοίων, των φορτηγών πλοίων 300 gt και άνω και των κινητών μονάδων υπεράκτιων γεωτρήσεων με σύστημα αναγνώρισης και εντοπισμού πλοίων μακράς αποστάσεως (Long Range Identification and Tracking).

Ο εφοδιασμός είναι άμεσος για τα πλοία που θα κατασκευασθούν μετά την 31 Δεκεμβρίου 2008. Για πλοία κατασκευασμένα πριν από την 31 Δεκεμβρίου 2008 ο εφοδιασμός έχει πραγματοποιηθεί από την πρώτη επιθεώρηση της ραδιοεγκατάστασης μετά την 31 Δεκεμβρίου 2008 ή την 31 Δεκεμβρίου 2009, αναλόγως των περιοχών στις οποίες δραστηριοποιούνται.

Τα συστήματα LRIT που θα εγκαθίστανται στα πλοία με ελληνική σημαία, πρέπει να είναι εγκεκριμένου τύπου και να πληρούν τις τεχνικές και λειτουργικές απαιτήσεις της Απόφασης MSC 210(81) του IMO⁴³².

Πίνακας 3: Διάγραμμα Ροής Πληροφοριών Συστήματος LRIT



Πηγή: Υ.Ν.Α./Α.Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ./ΕΚΣΕΔ 10/2013

Οι πληροφορίες LRIT που εκπέμπουν τα πλοία μέσω του εξοπλισμού που διαθέτουν περιλαμβάνουν :

- Την ταυτότητα του πλοίου.
- Τη θέση του (στίγμα του πλοίου) και

⁴³² Βλ. αναλυτικά εγκυκλίους L.R.I.T. του Υ.Ε.Ν.Α.Ν.Π./Δ.Α.Ν.-Δ.Ε.Π. με α/α 1 έως 6 με θέμα «Εφαρμογή του συστήματος αναγνώρισης και εντοπισμού πλοίων μακράς αποστάσεως (Long Range Identification and Tracking of Ships –LRIT) και αριθ. πρωτ. 3233.2/50/2008 από 05/09/2008, 3233.2/66/2008 από 10/12/2008, 3233.2/74/2008 από 30/12/2008 και 3233.2/48/2009 από 03/07/2009.

- την ημερομηνία και ώρα του στίγματος

Με Απόφαση του Συμβουλίου της Ε.Ε. λειτουργεί με ευθύνη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (EMSA), ένα Κοινό Ευρωπαϊκό Κέντρο Δεδομένων (European Data Center) για τη λήψη των πληροφοριών από τα πλοία που φέρουν τη σημαία των Κ-Μ της Ε.Ε. καθώς και τη διαχείριση των πληροφοριών αυτών.

Το Υ.Ν.Α. παρέχει στο εν λόγω Κέντρο κατάλογο ελληνικών πλοίων υπόχρεων για εκπομπή πληροφοριών LRIT και οι πληροφορίες LRIT είναι διαθέσιμες στο Υ.Ν.Α..

2.Υπηρεσίες Θαλάσσιας Κυκλοφορίας (Vessel Traffic Service-VTS)

Το 1997 η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας MSC (Maritime Safety Committee) του IMO, υιοθέτησε νέα πρότυπα για τις Υπηρεσίες Θαλάσσιας Κυκλοφορίας VTS (Vessel Traffic Services) που περιλαμβάνονται στο Κεφ. 5 της Διεθνούς Σύμβασης για την Προστασία της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα SOLAS (Safety of Life at Sea)⁴³³ για την καθιέρωση υπηρεσιών VTS στις επιλεγμένες περιοχές ευθύνης τους. Στη συνέχεια, ο IMO και ο IALA (International Association of Lighthouses Authorities) εξέδωσαν συστάσεις για την υλοποίηση, λειτουργία και εκπαίδευση προσωπικού των συστημάτων VTS⁴³⁴. Επίσης, η Ε.Ε. εξέδωσε την Οδηγία 2002/59/ΕΚ για τη δημιουργία Κοινοτικού Συστήματος παρακολούθησης κυκλοφορίας των πλοίων⁴³⁵.

Η Οδηγία αποσκοπεί στη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων, και ενημέρωσης προκειμένου να ενισχυθούν η ασφάλεια και η αποτελεσματικότητα της θαλάσσιας κυκλοφορίας, να βελτιωθεί η ανταπόκριση των αρχών σε συμβάντα, ατυχήματα, ή επικίνδυνα περιστατικά στη θάλασσα, μεταξύ άλλων με επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης

⁴³³ Βλ. διατάξεις Π.Δ. 349/2001 (Α' 235). Ειδικότερα στις διατάξεις του εν λόγω Π.Δ. και στον Κανονισμό 8-2, παράγραφος 1 ορίζεται ότι «Οι Υπηρεσίες θαλάσσιας κυκλοφορίας (VTS) συνεισφέρουν στην ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και στη προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, σε γειτνιάζουσες περιοχές ξηράς σε εργοτάξια και εγκαταστάσεις που βρίσκονται μακράν των ακτών από πιθανές δυσμενείς επιπτώσεις της ναυτιλιακής κίνησης». Συνακόλουθα στην παραγρ. 3 του ίδιου Κανονισμού ορίζεται ότι η χρήση των συστημάτων αυτών δύναται να καθίσταται υποχρεωτική μόνο σε θαλάσσιες περιοχές εντός των χωρικών υδάτων ενός παράκτιου Κράτους»

⁴³⁴ Βλ. ενδεικτικά IMO Resolution A.857(20) – Οδηγίες για Υπηρεσίας Θαλάσσιας Κυκλοφορίας VTS, IMO Resolution MSC/Circ.1065/13-12-2002), IALA Standards for Training and Certification of Vessel Traffic Service (VTS) personnel, IALA V103, V103-1, V103-2, V103-3, V103-4 – Πρότυπα εκπαίδευσης και Πιστοποίησης του IALA για την εκπαίδευση και πιστοποίηση του Προσωπικού των VTS., IALA Guideline No. 1026 On AIS as a VTS Tool, IALA Guideline No. 1018 On Risk Management, IALA Guideline No 1058 On the Use of Simulation as a Tool for Waterway Design and AtoN Plannin, IALA Guideline No. 1056 On The Establishment of VTS Radar Services, IALA Recommendation V-119 on the Implementation of Vessel Traffic Services, IALA Recommendation V-125 On The use and presentation of symbology at a VTS Centre (including AIS), IALA Recommendation V-127 On Operational Procedures for Vessel Traffic Services, IALA Recommendation V-128 On Operational and Technical Performance Requirements for VTS Equipment, IALA Recommendation V-136 On Participation in the World VTS Guide

⁴³⁵ Ενσωματώθηκε στο εθνικό δίκαιο με το Π.Δ. 49/2005 (Α' 66), ενώ επίκειται η ενσωμάτωση στο εθνικό δίκαιο της αριθ. 2009/17/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23^{ης} Απριλίου 2009 με την οποία έχουν τροποποιηθεί διατάξεις της οδηγίας 2002/59/ΕΚ. Από το υπόψη Π.Δ. στο VTS αναφέρονται οι εξής διατάξεις της Οδηγίας: άρθρο 8 , άρθρο 9 (παραγρ. 2-3), άρθρο 16 (παραγρ. 1, εδάφιο α, σημείο τρίτο, και παραγρ. 2 -3), άρθρο 22 και 23.

(σχετικό τυγχάνει και το άρθρο 17 της Οδηγίας) και να διευκολυνθεί η πρόληψη και η ανίχνευση της ρύπανσης από πλοία.

Ειδικότερα με την εν λόγω Οδηγία δίνονται – παρέχονται κατευθύνσεις ώστε τα παράκτια κράτη μέλη να είναι σε θέση να ανταλλάσσουν τις πληροφορίες που συλλέγουν στο πλαίσιο των αποστολών παρακολούθησης της θαλάσσιας κυκλοφορίας που εκτελούν στις περιοχές αρμοδιότητάς τους.

Το κοινοτικό σύστημα ανταλλαγής ναυτιλιακών πληροφοριών «SafeSeaNet», που έχει αναπτυχθεί από την Επιτροπή σε συμφωνία με τα κράτη μέλη, περιλαμβάνει αφενός δίκτυο ανταλλαγής δεδομένων και αφετέρου τυποποίηση των κύριων διαθέσιμων πληροφοριών για τα πλοία και τα φορτία τους (προειδοποιήσεις και υποβολή αναφορών).

Παρέχει έτσι τη δυνατότητα να εντοπίζονται στην πηγή και να ανακοινώνονται σε κάθε Αρχή, ακριβείς και επικαιροποιημένες πληροφορίες σχετικά με τα πλοία που βρίσκονται στα ευρωπαϊκά ύδατα, τις κινήσεις και τα επικίνδυνα ή ρυπογόνα φορτία τους, καθώς και σχετικά με θαλάσσια συμβάντα.

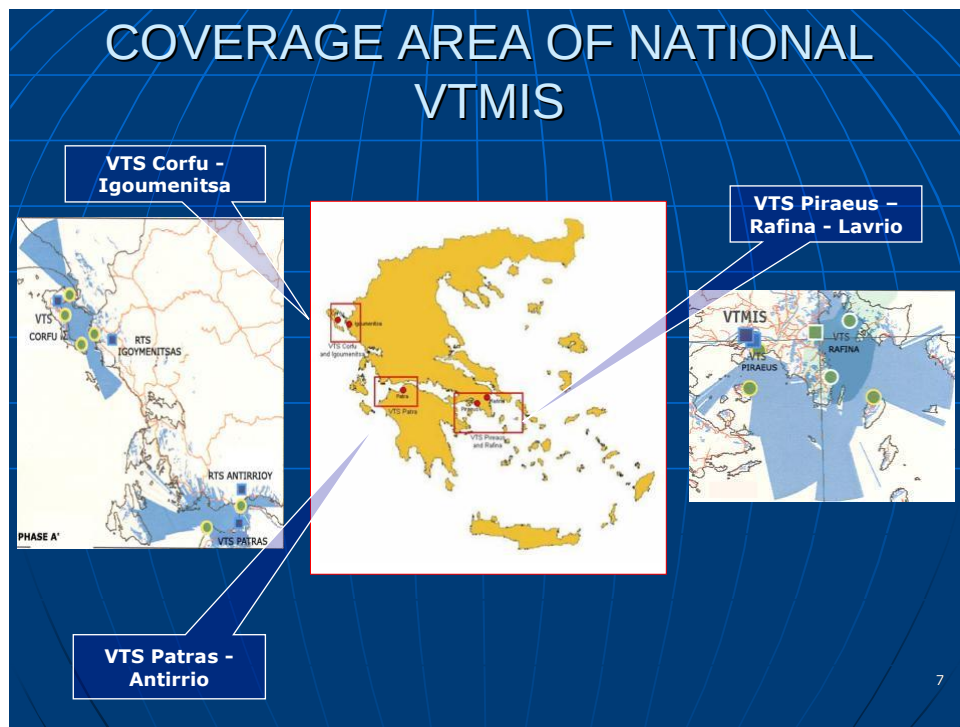
2.1 Vessel Traffic Management and Information System (VTMIS)⁴³⁶

VTMIS είναι το Εθνικό Κεντρικό Σύστημα που λαμβάνει πληροφορίες από τα κατά τόπους κέντρα VTS, τις επεξεργάζεται κεντρικά και τις διανέμει στους ενδιαφερόμενους. Το κέντρο VTMIS έχει επιτελικό ρόλο και αποτελεί πολύτιμο εργαλείο για ανάλυση των κυκλοφοριακών δεδομένων και για στρατηγικό σχεδιασμό. Παράλληλα αποτελεί τον κύριο συνομιλητή με άλλα ομότιμα κέντρα που αναπτύσσονται στις χώρες της Ε.Ε. ή τα εθνικά κέντρα λήψης/διαβίβασης πληροφοριών.

Το κεντρικό σύστημα VTMIS βρίσκεται στο κτίριο του Υ.Ν.Α. και συνδέεται με τα κέντρα VTS (λειτουργούν στον Πειραιά, Πάτρα, Κέρκυρα, Αντίρριο, Ηγουμενίτσα, Ραφήνα, Λαύριο). Κάθε κέντρο VTS επεξεργάζεται όλα τα στοιχεία κυκλοφορίας πλοίων της περιοχής ευθύνης του που συλλέγονται από τους κατά τόπους σταθμούς αισθητήρων.

⁴³⁶ Βλ. Υ.Α. 3239.10/01/2003 (Β' 1900), «Έγκριση Κανονισμού Λειτουργίας του Εθνικού Συστήματος Διαχείρισης & Πληροφοριών Κυκλοφορίας Πλοίων», Π.Δ. 61/09-03-2001 «Οργανισμός Σχολής Ελεγκτών Θαλάσσιας Κυκλοφορίας», Π.Δ. 107/11-04-2002 «Τροποποίηση του Π.Δ. 61/2001 περί Οργανισμού Σχολής Ελεγκτών Θαλάσσιας Κυκλοφορίας» και Π.Δ. 1243.4/01/09/22-06-2009 «Έγκριση Κανονισμού Εκπαίδευσης Σχολής Ελεγκτών Θαλάσσιας Κυκλοφορίας ΣΕΘΚ»

Χάρτης 6: Περιοχές κάλυψης με Εθνικό VTS



Πηγή: Υ.Ν.Α./Α.Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ./ΕΚΣΕΔ, 10/2013

3.EUROSUR (European Border Surveillance System)⁴³⁷

Η Επιτροπή το 2008 εξέδωσε ανακοίνωση για τη δημιουργία ενός ευρωπαϊκού συστήματος επιτήρησης των συνόρων (EUROSUR), με κύριο στόχο την αποτροπή της παράνομης διέλευσης των συνόρων, τη μείωση του αριθμού των παράνομων μεταναστών που χάνουν τη ζωή τους στη θάλασσα και την αύξηση της εσωτερικής ασφάλειας της Ε.Ε. συμβάλλοντας στην πρόληψη του διασυνοριακού εγκλήματος.

Η ανακοίνωση εξετάζει τις παραμέτρους σύμφωνα με τις οποίες μπορεί να αναπτυχθεί ένα ευρωπαϊκό σύστημα επιτήρησης των συνόρων, το οποίο θα επικεντρώνεται αρχικά στα νότια και ανατολικά εξωτερικά σύνορα της Ε.Ε., και προτείνει στα κράτη μέλη ένα χάρτη πορείας για τη σταδιακή ανάπτυξη ενός τέτοιου "συστήματος συστημάτων" κατά τα ερχόμενα έτη. Η συγκεκριμένη ανακοίνωση επικεντρώνεται στην ενίσχυση της επιτήρησης των συνόρων, με σκοπό:

- τη μείωση του αριθμού των παράνομων μεταναστών που εισέρχονται στην Ε.Ε. χωρίς να εντοπίζονται

Προς το παρόν, τα συστήματα επιτήρησης των εθνικών συνόρων καλύπτουν μόνο επιλεγμένα τμήματα των εξωτερικών συνόρων της Ε.Ε.. Λόγω τεχνικών και οικονομικών περιορισμών, οι περιοχές που καλύπτονται από την επιτήρηση περιορίζονται επί του παρόντος σε ορισμένες επίπεδες ή παράκτιες περιοχές και σε εκείνες τις περιοχές στις οποίες διεξάγονται επιχειρήσεις.

Οι αρχές που είναι αρμόδιες για το συνοριακό έλεγχο στα κράτη μέλη έχουν ανάγκη να διαθέτουν πιο έγκαιρη και αξιόπιστη πληροφόρηση, προκειμένου να

⁴³⁷ Βλ. COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT, Βρυξέλλες, 10/10/2007, SEC (2007) 1278. Επίσης COM (2007) 574 final, COM (2007) 575 final, SEC (2007) 1279, SEC (2007) 1280, SEC (2007) 1283

ανιχνεύουν, να εντοπίζουν, να παρακολουθούν και να συλλαμβάνουν εκείνους που επιχειρούν να εισέλθουν παράνομα στην Ε.Ε., μειώνοντας κατ' αυτόν τον τρόπο τον αριθμό των λαθρομεταναστών που επιτυγχάνουν να διέλθουν τα εξωτερικά σύνορα της Ε.Ε. χωρίς να εντοπιστούν.

- **τη μείωση του υψηλού ποσοστού θανάτων λαθρομεταναστών με τη διάσωση περισσότερων ανθρώπινων ζωών στη θάλασσα**

Μεγάλος αριθμός παράνομων μεταναστών και προσώπων που χρήζουν διεθνούς προστασίας ταξιδεύουν υπό ιδιαίτερα δυσχερείς συνθήκες και αναλαμβάνουν τεράστιους προσωπικούς κινδύνους στην προσπάθειά τους να εισέλθουν παράνομα στην Ε.Ε. κρυμμένοι σε οχήματα, σε εμπορικά σκάφη, κ.λπ.⁴³⁸. Η πρόσφατη πρακτική του να ταξιδεύουν σε υπερπλήρη σκάφη που δεν πληρούν τις απαιτήσεις ασφάλειας έχει πολλαπλασιάσει τον αριθμό των παράνομων μεταναστών που συνεχίζουν να πνίγονται στον Ατλαντικό Ωκεανό, μεταξύ Αφρικής και Καναρίων Νήσων, και στη Μεσόγειο Θάλασσα.

Πρέπει να ενισχυθούν οι ικανότητες εντοπισμού μικρών σκαφών σε ανοιχτή θάλασσα, γεγονός που θα επιτρέψει την ευρύτερη διεξαγωγή επιχειρήσεων έρευνας και διάσωσης και, ως εκ τούτου, τη διάσωση περισσότερων ανθρώπινων ζωών στη θάλασσα. Εντούτοις, μακροπρόθεσμες λύσεις στις προκλήσεις που δημιουργούνται από τη διαχείριση της μετανάστευσης μπορούν να δοθούν μόνο μέσω εμπειρισταωμένης στρατηγικής που να περιλαμβάνει τη συνεργασία με τις τρίτες χώρες καθώς και την επιτήρηση των συνόρων.

- **την ενίσχυση της εσωτερικής ασφάλειας της Ε.Ε. ως συνόλου, συμβάλλοντας στην πρόληψη του διασυνοριακού εγκλήματος**

Η επιτήρηση των συνόρων έχει ως στόχο όχι μόνο να αποτρέψει κάθε παράνομη διέλευση των συνόρων, αλλά εξίσου να καταπολεμήσει όλες τις μορφές διασυνοριακού εγκλήματος, και ειδικότερα οργανωμένου εγκλήματος⁴³⁹, όπως η τρομοκρατία, η εμπορία ανθρώπων, το λαθρεμπόριο ναρκωτικών και όπλων κλπ.⁴⁴⁰.

⁴³⁸ Βλ. Korontzis T., Smuggling of migrants by the sea. Predictions in the United Nations Convention against transnational organized crime and in the Hellenic legal order. The situation at the sea border between Hellas and Turkey in the period 2006-2012, International Journal of Asian Social Science, Vol. 3, issue 6, June 2013, p.p.1360-1380, *του ιδίου*, Επιτήρηση Ελληνικών θαλασσιών συνόρων και παράνομη διακίνηση μεταναστών. Ευρωπαϊκή πολιτική, Frontex και ο θεσμικός ρόλος του Λιμενικού Σώματος, Διοικητική Ενημέρωση (τριμηνιαία επιθεώρηση διοικητικής επιστήμης), τ.63, Οκτώβριος – Νοέμβριος- Δεκέμβριος 2012, σ.σ. 4-30, *του ιδίου*, The European policies for illegal immigration via EUROPOL and FRONTEX in Hellas. Εισήγηση που πραγματοποιήθηκε στο Διεθνές Επιστημονικό Συνέδριο με θέμα «Comparing and contrasting “Europeanization”: concepts and experiences» την 14-16/05/2012 και διοργανώθηκε από το Ινστιτούτο Διεθνών Οικονομικών Σχέσεων (ΙΔΙΟΣ) [Institute of International Economic Relations (IER/IDOS)] αναρτήθηκε στον δικτυακό τόπο <http://www.idec.gr/iier/new/Europeanization%20Papers%20PDF/KORONTZIS%20MAY%202012.pdf>, *του ιδίου*, The contribution of EUROPOL and FRONTEX in combating the phenomenon of illegal immigration in Hellas, Review of European Studies, Vol. 4, issue 1, March. 2012, p.p. 188-202, (doi:10.5539/res.v4n1p188).

⁴³⁹ Βλ. Korontzis T., The role of the Hellenic Coast Guard in the Hellenic internal security and in combating the phenomenon of organized crime, International Review of Social Sciences and Humanities, Vol. 3, issue 1, April 2012, p.p. 210-227.

⁴⁴⁰ Βλ. Korontzis T., Predictions on combating international organized crime and more specifically on corruption in the UN Convention against transnational organized crime and in the Hellenic legal order. Evaluative approach, International Journal of Asian Social Science, Vol. 3, issue 5, May 2013, p.p. 1128-1151.

Ένα αποτελεσματικό σύστημα διαχείρισης των συνόρων, τόσο σε εθνικό όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο, θα αποτελούσε πολύτιμο εργαλείο για την καταπολέμηση του διασυνοριακού εγκλήματος⁴⁴¹.

3.1 Γενική περιγραφή

Ένα ευρωπαϊκό σύστημα επιτήρησης των συνόρων (EUROSUR) θα βοηθήσει τα Κ-Μ ώστε να αποκτήσουν πλήρη επίγνωση της κατάστασης στα εξωτερικά σύνορά τους και να αυξήσουν την ικανότητα αντίδρασης των εθνικών αρχών επιβολής του νόμου⁴⁴².

Το EUROSUR θα εξασφαλίζει το κοινό τεχνικό πλαίσιο για την ορθολογική οργάνωση της καθημερινής συνεργασίας και επικοινωνίας μεταξύ των αρχών των κρατών μελών και θα διευκολύνει τη χρήση τεχνολογίας αιχμής για σκοπούς επιτήρησης των συνόρων. Ένας βασικός επιχειρησιακός στόχος θα είναι η ανταλλαγή πληροφοριών, εξαιρουμένων των προσωπικών δεδομένων, μεταξύ υφιστάμενων εθνικών και ευρωπαϊκών συστημάτων.

Το σύστημα EUROSUR θα αναπτυχθεί σε τρεις παράλληλες φάσεις:

ΦΑΣΗ 1: Στόχος της συγκεκριμένης φάσης είναι η διασύνδεση και η ορθολογική οργάνωση υφιστάμενων συστημάτων και μηχανισμών επιτήρησης σε επίπεδο κρατών μελών.

Θα ήταν ως εκ τούτου ενδεδειγμένο να χρησιμοποιηθεί η χρηματοδότηση που προέρχεται από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Εξωτερικών Συνόρων για την αναβάθμιση για την επέκταση των εθνικών συστημάτων επιτήρησης των συνόρων και για τη δημιουργία εθνικών κέντρων συντονισμού για το συνοριακό έλεγχο στα κράτη μέλη που βρίσκονται στα νότια και ανατολικά εξωτερικά σύνορα της Ε.Ε..

Θα πρέπει να τεθεί σε λειτουργία ένα ασφαλές ηλεκτρονικό δίκτυο επικοινωνίας που θα επιτρέπει την ανταλλαγή δεδομένων και το συντονισμό των δραστηριοτήτων μεταξύ των κέντρων των κρατών μελών καθώς και με τον οργανισμό FRONTEX.

Επιπλέον, πρέπει να διερευνηθεί ο τρόπος με τον οποίο μπορεί να χορηγηθεί οικονομική και υλικοτεχνική υποστήριξη σε επιλεγμένες γειτονικές τρίτες χώρες για να προωθηθεί η επιχειρησιακή συνεργασία με τα κράτη μέλη σχετικά με την επιτήρηση των συνόρων.

⁴⁴¹ Βλ. Κοροντζής Τ., Αρμοδιότητες και καθήκοντα Διεθνών και Ευρωπαϊκών Οργανισμών για την αντιμετώπιση του Διεθνούς Οργανωμένου Εγκλήματος. Αξιολογική προσέγγιση, Διοικητική Ενημέρωση (τριμηνιαία επιθεώρηση διοικητικής επιστήμης), τ.64, Ιανουάριος –Φεβρουάριος – Μάρτιος 2013, σ.σ. 4-20.

⁴⁴² Βλ. Πρόταση ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ σχετικά με τη θέσπιση κανόνων για την επιτήρηση 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, Βρυξέλλες, 12.2013, COM (2013) 197 final 2013 / 0106 (COD) και Δελτίο Τύπου Υ.Ν.Α., της 04/06/2013 με θέμα «Ενημέρωση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, Κωστή Μουσουρούλη, στα μέλη των Επιτροπών Δημόσιας Διοίκησης, Δημόσιας Τάξης & Δικαιοσύνης, Παραγωγής & Εμπορίου και Ευρωπαϊκών Υποθέσεων της Βουλής, σχετικά με τη θέσπιση κανόνων για την επιτήρηση των εξωτερικών θαλάσσιων συνόρων των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης».

ΦΑΣΗ 2: Στόχος της συγκεκριμένης φάσης είναι να γίνει καλύτερη χρήση των εργαλείων επιτήρησης σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Χρησιμοποιώντας τα προγράμματα έρευνας και ανάπτυξης της Ε.Ε., μπορεί να βελτιωθεί η τεχνική απόδοση των εργαλείων επιτήρησης και των ανιχνευτών (για παράδειγμα, δορυφόροι, μη επανδρωμένα αεροσκάφη, κλπ.).

Επιπλέον, η κοινή εφαρμογή των εργαλείων επιτήρησης θα δώσει στις αρχές των κρατών μελών τη δυνατότητα να λαμβάνουν πληροφορίες για τα εξωτερικά τους σύνορα και για την προ των συνόρων περιοχή σε πιο συστηματική και αξιόπιστη βάση.

Τέλος, θα μπορούσε να δημιουργηθεί κοινή εικόνα μέσω των πληροφοριών ασφάλειας (intelligence) πριν από την άφιξη στα σύνορα που να συνδυάζει τις πληροφορίες ασφάλειας με αυτές που αποκτώνται από τα εργαλεία επιτήρησης.

ΦΑΣΗ 3: Στόχος της συγκεκριμένης φάσης είναι να δημιουργήσει ένα κοινό περιβάλλον ανταλλαγής πληροφοριών για το θαλάσσιο τομέα της Ε.Ε.. Αυτό θα επιτευχθεί με την ενσωμάτωση όλων των υφιστάμενων συστημάτων αναφοράς και ελέγχου στις θαλάσσιες περιοχές που υπάγονται στη δικαιοδοσία των κρατών μελών, και στις παρακείμενες ανοικτές θάλασσες σε ένα ευρύτερο δίκτυο, παρέχοντας κατ'αυτόν τον τρόπο τη δυνατότητα στις αρχές συνοριακού ελέγχου να επωφελούνται της συνδυασμένης χρήσης των διαφόρων αυτών συστημάτων⁴⁴³.

Λαμβάνοντας υπόψη την τρέχουσα μεταναστευτική πίεση, σε ένα πρώτο στάδιο το ολοκληρωμένο δίκτυο θα πρέπει να περιοριστεί στη Μεσόγειο Θάλασσα, το Νότιο Ατλαντικό Ωκεανό (Κανάριοι Νήσοι) και στη Μαύρη Θάλασσα και να επικεντρωθεί στην εσωτερική ασφάλεια, συνδέοντας τις Αρχές που είναι επιφορτισμένες με τον έλεγχο των συνόρων και άλλες αρχές που παρεμβαίνουν στο θέμα της ασφάλειας του θαλάσσιου τομέα.

Σε μεταγενέστερο στάδιο, αυτό το ολοκληρωμένο δίκτυο των συστημάτων αναφοράς και επιτήρησης θα μπορούσε να επεκταθεί στο σύνολο του θαλάσσιου τομέα της Ε.Ε., καλύπτοντας όχι μόνο ζητήματα που αφορούν τα σύνορα αλλά όλες τις θαλάσσιες δραστηριότητες, όπως η θαλάσσια ασφάλεια, η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, ο έλεγχος της αλιείας και η επιβολή του νόμου.

Ενώ οι φάσεις 1 και 2 θα καλύπτουν τα θαλάσσια και χερσαία εξωτερικά σύνορα, η φάση 3 θα επικεντρωθεί μόνο στο θαλάσσιο τομέα. Οι πτυχές της παρούσας ανακοίνωσης που ασχολούνται με την επιτήρηση των θαλάσσιων εξωτερικών συνόρων αποτελούν μέρος του γενικού πλαισίου που έχει οριστεί για την ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Μόλις εφαρμοστεί, το σύστημα EUROSUR θα αποτελεί αποφασιστικής σημασίας βήμα προς την περαιτέρω σταδιακή θέση σε εφαρμογή ενός κοινού ευρωπαϊκού ολοκληρωμένου συστήματος διαχείρισης των συνόρων. Κατά την εφαρμογή των διαφόρων μέτρων το Ταμείο Εξωτερικών Συνόρων θα πρέπει να

⁴⁴³ Βλ. Κοροντζής Τ., Επιτήρηση θαλασσίων συνόρων - Νέες Ευρωπαϊκές πρακτικές. Περίληψη της προαναφερόμενης Ατομικής Διατριβής που εκπονήθηκε στη Σχολή Εθνικής Άμυνας (Σ.ΕΘ.Α.) την Ακαδημαϊκή Περίοδο 2009-2010, αναρτήθηκε στο δικτυακό τόπο της εν λόγω Σχολής <http://www.setha.mil.gr/main.php?action=diatribes> την 28/04/2010.

αποτελεί τον κύριο μηχανισμό αλληλεγγύης μεταξύ των κρατών μελών για τον επιμερισμό του οικονομικού βάρους στην Ε.Ε.⁴⁴⁴.

⁴⁴⁴ Βλ. COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT , Βρυξέλλες, 10/10/2007 , SEC (2007) 1278. Επίσης COM (2007) 574 final, COM (2007) 575 final, SEC (2007) 1279, SEC (2007) 1280, SEC (2007) 1283.

Η ισπανική εταιρεία Indra ηγείται της ανάπτυξης προγράμματος θαλάσσιας επιτήρησης με την ονομασία «ΠΕΡΣΕΑΣ» (PERSEUS: Protection of European Borders and Seas through the Intelligent Use of Surveillance), στο οποίο συμμετέχει το Ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό και το Λιμενικό Σώμα. Το πρόγραμμα εκτελείται και χρηματοδοτείται στα πλαίσια του 7^{ου} Κοινοτικού Πλαισίου για την προώθηση του τομέα Έρευνας και Ανάπτυξης στην Ε.Ε. και συγκεκριμένα στον τομέα της ασφάλειας των θαλασσών.

Το «ΠΕΡΣΕΑΣ» θα ολοκληρώνει σε ένα κοινό σύστημα τα ήδη υπάρχοντα κρατικά συστήματα ασφάλειας θαλασσιών συνόρων, ώστε να υπάρξει ενιαίο και ενισχυμένο οινωτικό σύστημα επιτήρησης, με λήψη και μετάδοση των πληροφοριών σε πραγματικό χρόνο. Η χρηματοδότησή του φθάνει τα 43,7 εκατομμύρια ευρώ για διάστημα τεσσάρων ετών.

Σύμφωνα με τα στοιχεία που ανακοίνωσε η Indra, το σύστημα θα αυξήσει την αποτελεσματικότητα των ήδη υπάρχοντων συστημάτων, μέσω της κοινής ανταλλαγής πληροφοριών που θα διοχετεύονται στην Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Θαλάσσιας Ασφάλειας (European Maritime Safety Agency, EMSA), τα Εθνικά Κέντρα Συντονισμού και την FRONTEX. Επιπλέον, προβλέπεται συνεργασία με το NATO, το Διεθνή Οργανισμό Ναυσιπλοΐας, μη κράτη-μέλη της Ε.Ε. και άλλους φορείς.

Στο πρόγραμμα συμμετέχουν 23 ευρωπαϊκές χώρες και ιδιαίτερα όσες βρίσκονται στη λεκάνη της Μεσογείου, συμπεριλαμβανομένου και του Μαρόκο.

Η πρώτη επίδειξη του συστήματος η οποία θα πραγματοποιηθεί εντός του 2013 στη Δυτική Μεσόγειο – θα περιλαμβάνει την έκταση από τον Ατλαντικό μέχρι την Ιταλία και τη Βορειοδυτική Αφρική – και η δεύτερη επίδειξη προγραμματίζεται το 2014 και θα λάβει χώρα στο Αιγαίο, στην περιοχή της Σάμου και πιθανόν να περιλαμβάνει και τμήματα της Μαύρης Θάλασσας, δεδομένου ότι στο πρόγραμμα μετέχει και η Ρουμανία.

Προφανώς ένα τέτοιο σύστημα θα αυξήσει κατακόρυφα τις ελληνικές δυνατότητες επίγνωσης της κατάστασης σε όλη τη Μεσόγειο και ιδιαίτερα στην περιοχή του Αιγαίου. Το ευτυχές είναι ότι χωρίς ιδιαίτερο κόστος η Ελλάδα θα λαμβάνει εικόνα από πλατφόρμες και αισθητήρες που δεν ανήκουν στην ίδια, αλλά στην Ευρωπαϊκή Ένωση, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <http://nationalpride.wordpress.com/2011> (τελευταία επίσκεψη την 15/10/2013).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ

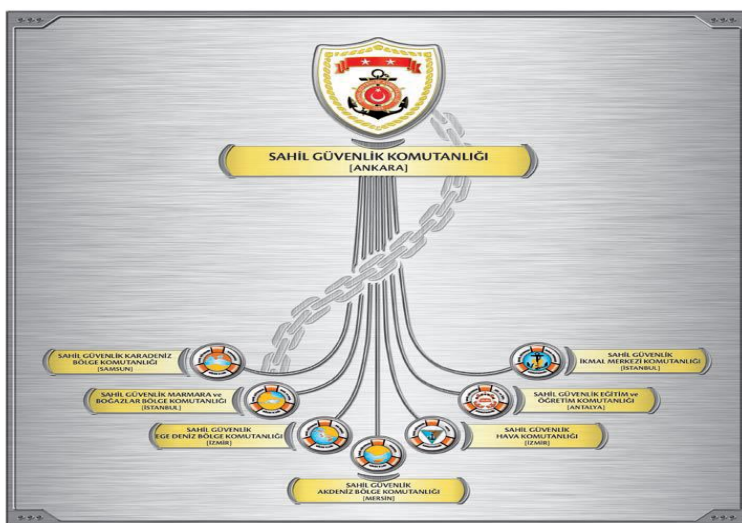
Η ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΚΙΑ

Α. Οργάνωση Διοίκησης Ασφάλειας Ακτών (Sahil Guvenlik Komutanligi)

Η Διοίκηση Ασφάλειας Ακτών ιδρύθηκε στις 09/07/1982 σύμφωνα με το Ν. 2692, ο οποίος δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως στις 13/07/1982. Μέχρι το 1985 η Διοίκηση Ασφαλείας Ακτών υπαγόταν στη Γενική Διοίκηση Στρατοχωροφυλακής.

Από την 01/01/1985 υπάγεται στο Υπουργείο Εσωτερικών ως μία ένοπλη δύναμη ασφαλείας. Στις 18/06/2003 και βάσει του Ν. 4902, υπήχθη στο Γενικό Επιτελείο Ενόπλων Δυνάμεων ως μία ανεξάρτητη διοίκηση (όπως και η στρατοχωροφυλακή), και αποτελεί το συντονιστή σε θέματα ναυτιλίας μεταξύ του Τουρκικού Γενικού Επιτελείου Ενόπλων Δυνάμεων, της Τουρκικής Διοίκησης Ναυτικών Δυνάμεων και του Υφυπουργείου Ναυτιλίας. Η οργάνωση (οργανόγραμμα) της Διοίκησης Ασφάλειας Ακτών εμφανίζεται στο ακόλουθο διάγραμμα:

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1 : ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΑΚΤΩΝ



Διοίκηση Περιοχής Μαύρης Θάλασσας (Σαμψούντα).

Διοίκηση Περιοχής Μαρμαρά και Στενών (Κωνσταντινούπολη).

Διοίκηση Περιοχής Θάλασσας Αιγαίου (Σμύρνη).

Διοίκηση Περιοχής Μεσογείου Θάλασσας (Μερσίνη).

Διοίκηση Εκπαιδεύσεως (Κωνσταντινούπολη).

Διοίκηση Κέντρου Ανεφοδιασμού (Κωνσταντινούπολη).

Διοίκηση Αεροπορίας Ασφάλειας Ακτών (Σμύρνη).

Τα καθήκοντα της Διοίκησης Ασφάλειας Ακτών αφορούν στη διεξαγωγή αποστολών και δραστηριοτήτων σύμφωνα με τους νόμους του εθνικού και διεθνούς δικαίου, σε όλες τις ακτές της Τουρκίας, στα εσωτερικά ύδατα της χώρας που

αποτελούν η θάλασσα του Μαρμαρά, τα Στενά της Κωνσταντινούπολης και του Τσανάκκαλε, στα λιμάνια, στους κόλπους, στα χωρικά ύδατα και στην Α.Ο.Ζ..

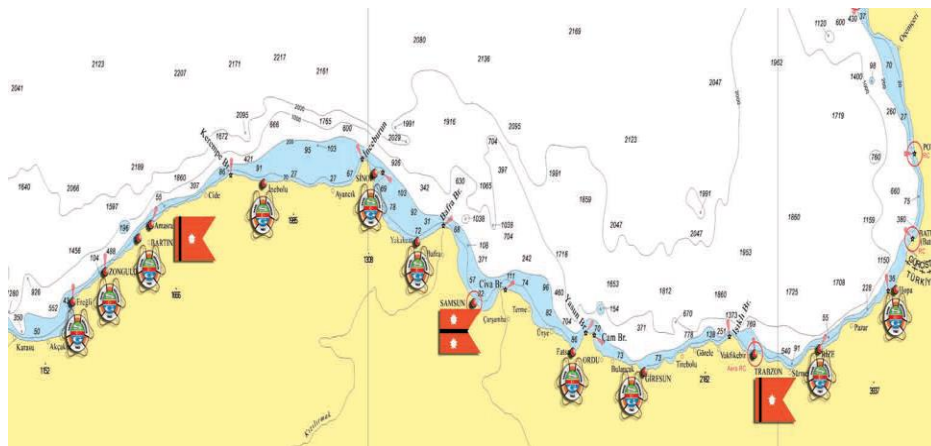
Επίσης έχει αποστολή να διεξάγει επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης στην περιοχή έρευνας και διάσωσης της Τουρκίας, με βάση τις διεθνείς συμφωνίες και τον Τουρκικό Κανονισμό Έρευνας και Διάσωσης (SAR).

Στο πλαίσιο αναδιοργάνωσης που πραγματοποιείται αυτή τη στιγμή, η τουρκική Διοίκηση Ασφάλειας Ακτών το 2014 θα διαθέτει 7.000 στελέχη, με προοπτική ο αριθμός αυτός να αυξηθεί στα 10.000 στελέχη.

Διαθέτει 65 βάσεις/λιμάνια/θέσεις εγκατάστασης όπου σταθμεύουν τα ελικόπτερα AB- 412, τα αεροσκάφη επιτήρησης CN-235 και τα κινητά ραντάρ, τα οποία συμπληρώνουν τον κατάλογο των 160 θαλασσιών μέσων. Οι περιοχές ευθύνης των Διοικήσεων Ασφαλείας που αναφέρθηκαν προγενέστερα καθώς και οι περιοχές όπου υπάρχουν ανεπτυγμένες δυνάμεις παρουσιάζονται στους επόμενους χάρτες:

Χάρτες 7-10: Περιοχές Διοίκησης Τουρκικών Διοικήσεων Ασφάλειας Ακτών

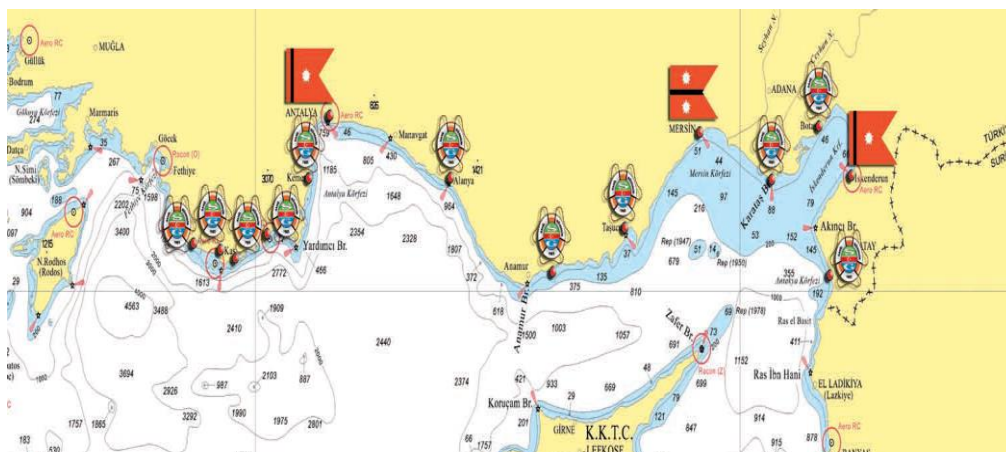
Χάρτης 7: Διοίκηση περιοχής Μαύρης Θάλασσας (Σαμψούντα)



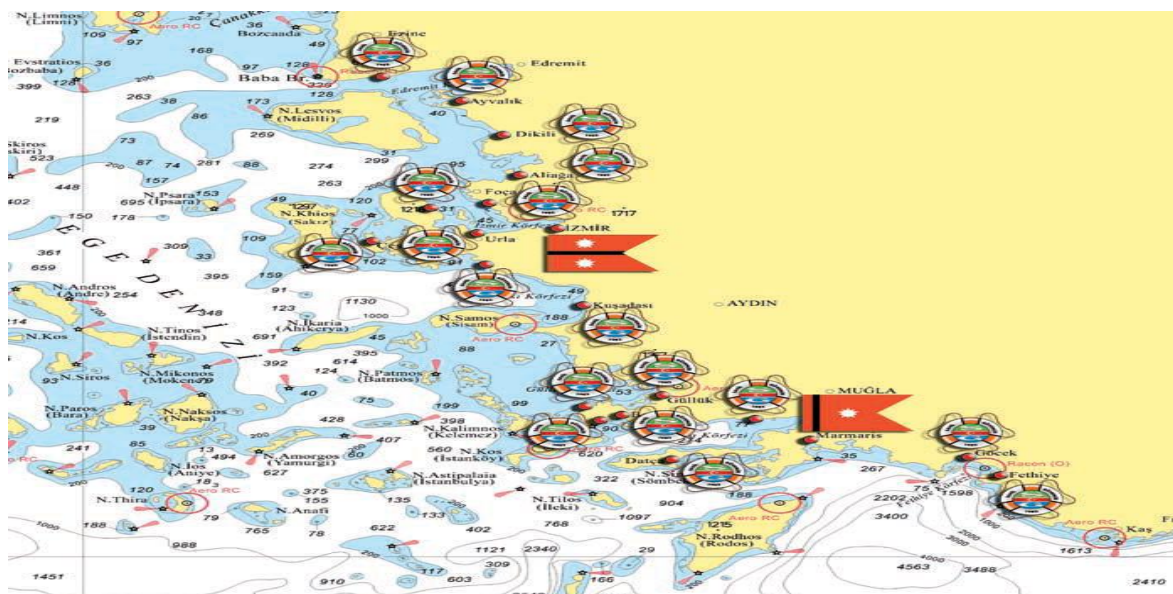
Χάρτης 8: Διοίκηση περιοχής Μαρμαρά και Στενών (Κωνσταντινούπολη)



Χάρτης 9: Διοίκηση περιοχής Μεσογείου Θαλάσσης (Μερσίνη)



Χάρτης 10: Διοίκηση περιοχής Θάλασσας Αιγαίου (Σμύρνη)



Πηγή: YILINDA SAHİL GÜVENLİK KOMUTANLIĞI TURKISH COAST GUARD COMMAND IN ITS 25TH YEAR

Η Διοίκηση Ασφαλείας Ακτών διαθέτει τα ακόλουθα αεροπορικά και ναυτικά μέσα:

Πίνακας 4: Αεροπορικά, Ναυτικά Μέσα

ΝΑΥΤΙΚΑ ΜΕΣΑ

ΤΥΠΟΣ	ΠΟΣΟΤΗΤΑ
ΠΛΟΙΑ ΕΡΕΥΝΑΣ – ΔΙΑΣΩΣΗΣ ΑΝΟΙΚΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΩΝ .	4
ΣΚΑΦΗ ΤΥΠΟΥ 80 Σινιφι (156-195 τον)	14
ΣΚΑΦΗ 90 τον.	17
ΣΚΑΦΗ 70 Τον.	8
ΣΚΑΦΗ ΚΛΑΣΕΩΣ Kaan (87-113 τον.)	4
ΣΚΑΦΗ ΚΛΑΣΕΩΣ Kaan (83-97 τον.)	9
ΣΚΑΦΗ ΚΛΑΣΕΩΣ Kaan (30 τον)	1
ΣΚΑΦΗ ΚΛΑΣΕΩΣ Kaan (4,4-18,7 τον.)	18
ΣΚΑΦΗ ΚΛΑΣΕΩΣ Sar 35 (185-210 τον)	4
ΣΚΑΦΗ ΚΛΑΣΕΩΣ Sar 33(150-180 τον)	10
ΕΛΑΣΤΙΚΕΣ ΛΕΜΒΟΙ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΤΥΠΩΝ (156-195 τον)	48
ΣΚΑΦΗ ΤΟΥΡΚΙΚΟΥ ΤΥΠΟΥ (26-29 τον)	14
ΣΚΑΦΗ ΚΛΑΣΕΩΣ ΚΛΑΣΕΩΣ Sac Piket	13

ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ ΜΕΣΑ

ΤΥΠΟΣ	ΠΟΣΟΤΗΤΑ
ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΑ AB 412	14
ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ ΕΠΙΤΗΡΗΣΗΣ CASA CN 235	3

Πηγή: Μηνάγιας Χρ., Η γεωπολιτική στρατηγική και η στρατιωτική ισχύς της Τουρκίας, Τουρίκης, Αθήνα, 2010, σ. 185.

Πίνακας 5: Διατάξη Α/Ν Μέσων Τουρκίας

ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ	ΜΕΣΑ και ΑΡΙΘΜΟΣ
AKINCI	2 UH-1H & 1 CN-235
ATATURK	1 UH-1H & 1 CN-235
BALIKESIR	3 UH-1H
BANDIRMA	AS-532 COUGAR (SAR)
CIGLI	5 UH-1H, 1 CN-235 & 3 AS-532 COUGAR (SAR)
DIYARBAKIR	3 AS-532COUGAR(CSAR) &1 CN-235
ERHAC	2 AS-532 COUGAR (SAR)
ERZINCAN	1 UH-1H (ΣΞ)
ESKISEHIR	3 AS-532COUGAR(CSAR) &1 CN-235
ETIMESGUT	1 CN-235
DALAMAN	2 AS-532 COUGAR (SAR)
GAZIEMIR	8 COUGAR (ΣΞ)
GUVERCINLIK	1 B-200, 1 Do-28, 1 AB-212, 1 C421 & 1 COUGAR, όλα του ΣΞ
IZMIT	1 AB-212 (ΣΞ)
KAYSERI	1 CN-235
KONYA	2 AS-532 COUGAR (SAR)
MENDERES	2 CN-235
MERZIFON	2 AS-532 COUGAR (SAR)
SAMANDIRA	1 UH-1H (ΣΞ)

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

Β. Εξοπλιστικά προγράμματα Διοίκησης Ασφάλειας Ακτών

Η Εκτελεστική Επιτροπή Αμυντικής Βιομηχανίας έχει αποφασίσει την υλοποίηση εξοπλιστικών προγραμμάτων που αφορούν στην κατασκευή από τουρκικές εταιρείες πλοίων διαφόρων τύπων. Τα κυριότερα προγράμματα αφορούν:

Τέσσερα πλοία έρευνας και διάσωσης ανοικτής θάλασσας, 1700 τόννων, με δυνατότητα μεταφοράς ελικοπτέρου. Ήδη έχουν επιλεγεί οι κατασκευάστριες εταιρείες και έχει αρχίσει η ναυπήγηση των πλοίων, τα οποία θα έχουν μήκος 88,6 μέτρα και πλάτος 12,2 μέτρα.

Τα πλοία αυτά θα έχουν τη δυνατότητα να επιχειρούν με δυσμενείς καιρικές συνθήκες, θα εκτελούν αποστολές έρευνας και διάσωσης, περιπολίας, αποτροπής λαθρεμπορίου, παράνομης μετανάστευσης, ελέγχου, επιτήρησης, αποτροπής

θαλάσσιας ρύπανσης και κατάσβεσης πυρκαγιών. Το ονόματα που φέρουν είναι Dost, Guven, Umut και Yasam⁴⁴⁵.

Δεκαεπτά σκάφη 25 τόνων και είκοσι δύο σκάφη 90 τόνων. Ήδη έγινε η οριστική παραλαβή των δεκαεπτά σκαφών 90 τόνων και αναμένεται η παραλαβή των υπολοίπων. Τα σκάφη θα χρησιμοποιούνται για την άμεση επέμβαση και αποτροπή παράνομων δραστηριοτήτων, καθώς επίσης και για την εκτέλεση επιχειρήσεων έρευνας και διάσωσης⁴⁴⁶.

Από την παράθεση των παραπάνω στοιχείων προκύπτει σαφέστατα ότι η Τουρκική Διοίκηση Ασφαλείας Ακτών με την αύξηση του προσωπικού της, αλλά και τον ποιοτικό και αριθμητικό της εκσυγχρονισμό σε ναυτικά και αεροπορικά μέσα από το 2011, και μετά θα έχει πολύ σημαντικές δυνατότητες για διεξαγωγή επιχειρήσεων έρευνας και διάσωσης στο χώρο του Αιγαίου Πελάγους αλλά και στην Ανατολική Μεσόγειο.

Πρέπει να σημειωθεί ότι σε μία ενδεχόμενη σύρραξη οι πιο πάνω δυνάμεις θα αποτελέσουν ένα ισχυρό όπλο των τουρκικών ενόπλων δυνάμεων, δεδομένου ότι η δραστηριότητα της Διοίκησης Ασφαλείας Ακτών επικεντρώνεται σε δύο τομείς που σχετίζονται με τις ελληνοτουρκικές σχέσεις και συνιστούν σημεία τριβής: την παράνομη μετανάστευση και τον τομέα έρευνας και διάσωσης.

Γ. Οι ασκήσεις έρευνας και διάσωσης από την Τουρκία

1. Η πραγματοποίηση ασκήσεων

Μετά το 2001, οι τουρκικές ένοπλες δυνάμεις διεξάγουν ασκήσεις έρευνας-διάσωσης στις θαλάσσιες περιοχές του Αιγαίου και της Κύπρου, στις οποίες καλούνται ως παρατηρητές στρατιωτικές αντιπροσωπείες ξένων κρατών. Συγκεκριμένα πρόκειται για:

Α.-Τις διακλαδικές ασκήσεις έρευνας και διάσωσης μεσαίας κλίμακας, με ονομασίες Anadolu Yildizi (Αστέρι της Ανατολής) και Deniz Aslanı (Θαλάσσιος Λέων), οι οποίες σχεδιάζονται από το τουρκικό Γενικό Επιτελείο Ενόπλων Δυνάμεων και συμμετέχουν μονάδες των χερσαίων, ναυτικών, αεροπορικών δυνάμεων, μονάδες της Στρατοχωροφυλακής, της Διοίκησης Ασφαλείας Ακτών, της Διοίκησης Ειδικών Δυνάμεων του Τουρκικού Γενικού Επιτελείου (Bordo Bereli) και το Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης του υφυπουργείου Ναυτιλίας, το οποίο υπάγεται στην πρωθυπουργία. Η Anadolu Yildizi διεξάγεται κάθε περιττό, ενώ η Deniz Aslanı κάθε ζυγό έτος.

⁴⁴⁵ Βλ. ιστοσελίδες www.ssm.gov.tr/TR/Projeler/demizaraclari/prjgrpharpgemisi/Pages/sgak_S.aspx (τελευταία επίσκεψη την 15/10/2013), Ιστοσελίδα Τουρκικής Διοίκησης Ασφαλείας Ακτών, MODERNIZASYON www.sgk.tsk.tr 25^ο Έτος Διοίκησης Ασφάλειας Ακτών, 2008

www.sgk.tsk.tr/baskanlikar/personel/sgk_yayinlari/25_yil_kitap_3parca/yarin.pdf

www.ulasimonline.com./TSK_SGK/10015/RMK-Marinemin-hedefi-askeri-gemi-ihcari.html (τελευταίες επισκέψεις την 15/10/2013).

⁴⁴⁶ Βλ. www.ssm.gov.tr/TR/Projeler/denizaraclari/prjgrpb0t/Pages/90TONLUKSAHILGUVENLIK-BOTLARI_S.aspx (τελευταία επίσκεψη την 15/10/2013).

Βλ. ακόμη *Μηνάγιας Χρ.*, Η γεωπολιτική στρατηγική και η στρατιωτική ισχύς της Τουρκίας, Τουρίκης, Αθήνα, 2010, σ. 222 κ.ε.. και *του ιδίου*, Οι Τούρκοι αμφισβητούν τα δικαιωμάτα μας για έρευνα και διάσωση στο Αιγαίο, Εθνικές Επάλξεις, τεύχος 96, σ.σ. 29-30.

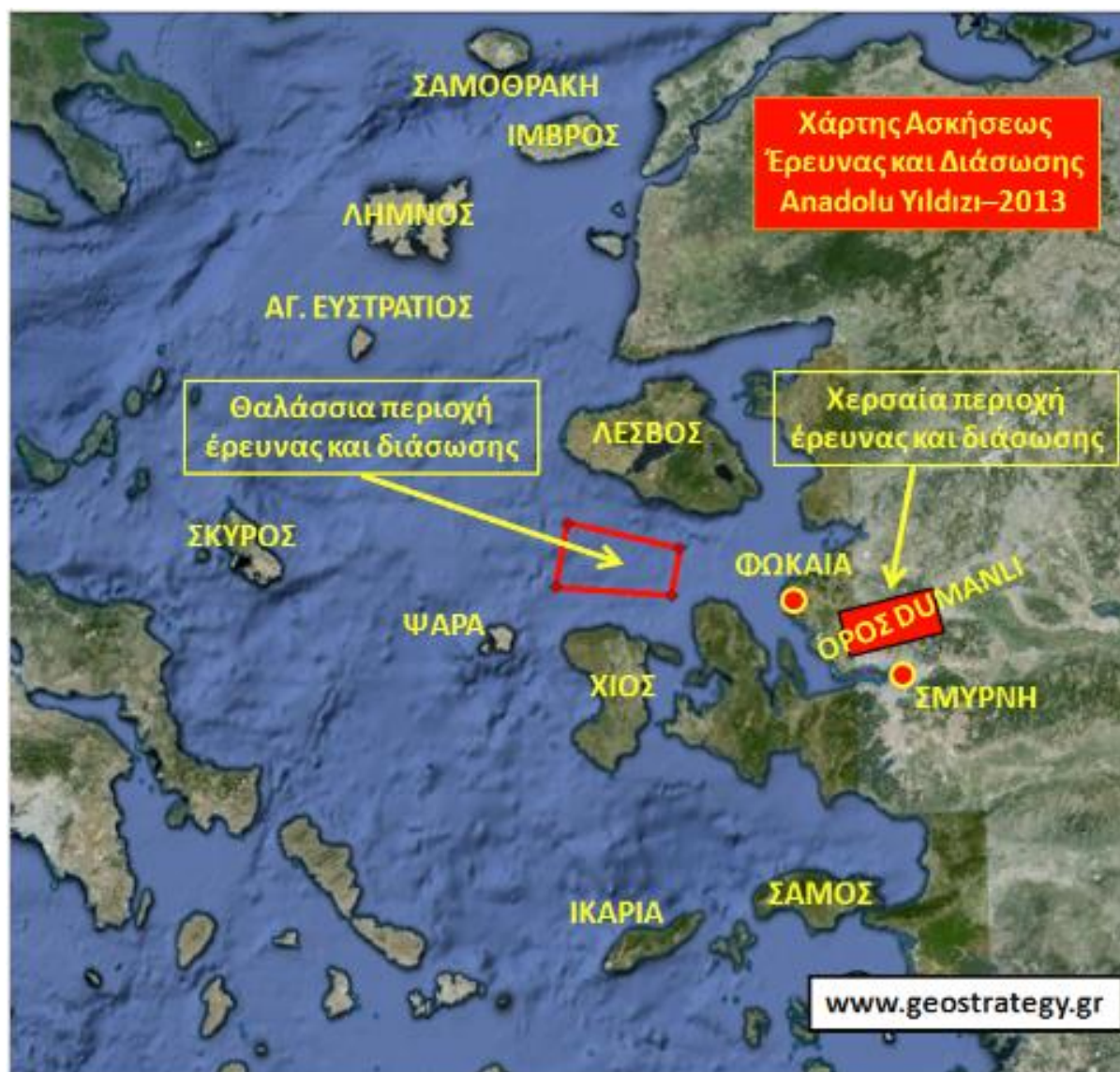
Β.-Την κοινή άσκηση έρευνας-διάσωσης μεταξύ Τουρκίας και κατεχομένης Κύπρου με ονομασία Şehit Teğmen Caner Gönyeli (Πεσών Ανθυπολοχαγός Caner Gönyeli), η οποία διεξάγεται κάθε χρόνο στα διεθνή ύδατα της Ανατολικής Μεσογείου ανοικτά της Αμμοχώστου και στο χερσαίο έδαφος των κατεχομένων. Στην άσκηση συμμετέχουν μονάδες των τουρκικών χερσαίων, ναυτικών, αεροπορικών δυνάμεων, μονάδες της τουρκικής Διοίκησης Ασφαλείας Ακτών και αριθμός ναυτικών και αεροπορικών μέσων του ψευδοκράτους.

Σκοπός των παραπάνω ασκήσεων είναι η βελτίωση των δυνατοτήτων διεξαγωγής επιχειρήσεων έρευνας-διάσωσης, η δοκιμή του συστήματος διοίκησης και έλεγχου έρευνας-διάσωσης και ο εντοπισμός των πιθανών προβλημάτων που θα διαπιστωθούν.

Τα επεισόδια του σεναρίου των ασκήσεων, αποσκοπούν αφενός στη βελτίωση της εκπαίδευσης που εφαρμόζεται σε όλα τα στοιχεία που συμμετέχουν, αφετέρου στην ενημέρωση της διεθνούς κοινής γνώμης και των σχετικών οργανισμών για τις δυνατότητες που έχει η Τουρκία στην έρευνα και διάσωση. Συνακόλουθα η Τουρκία έχει δώσει ιδιαίτερη βαρύτητα στους φορείς παροχής ιατρικών υπηρεσιών κατά μήκος των δυτικών παραλίων, με σκοπό την παράλληλη προβολή της υγειονομικής υποστήριξης που μπορούν να παρέχουν στις επιχειρήσεις έρευνας-διάσωσης.

Από 16 έως 19 Απριλίου 2013 οι τουρκικές ένοπλες δυνάμεις πραγματοποίησαν τη διακλαδική άσκηση έρευνας και διάσωσης Anadolu Yıldızı-2013 (Αστέρι της Ανατολής). Το τουρκικό ΓΕΕΘΑ, στις 08/04/2013 με την υπ. αριθ. BD-03/13 ανακοίνωσή του, γνωστοποίησε ότι η εν λόγω άσκηση θα διεξαχθεί αρχικά στην τουρκική περιοχή έρευνας και διάσωσης που ευρίσκεται στα διεθνή ύδατα και το διεθνή εναέριο χώρο του Αιγαίου και στη συνέχεια στο όρος Dumanlı στη Μενεμένη της Σμύρνης.

Χάρτης 11:Χάρτης άσκησης έρευνας και διάσωσης Anadolu Yildizi -2013



Πηγή: www.geostrategy.gr

Στην άσκηση συμμετείχαν μονάδες των χερσαίων, ναυτικών, αεροπορικών δυνάμεων, μονάδες της Στρατοχωροφυλακής, της Διοίκησης Ασφαλείας Ακτών και της Διοίκησης Ειδικών Δυνάμεων του τουρκικού Γενικού Επιτελείου (Bordo Bereli) με τρία ελικόπτερα, δύο αεροσκάφη, δύο πλοία περιπολίας, δύο σκάφη της ακτοφυλακής, μια φρεγάτα, μια κορβέτα και μία ομάδα ορειβατών.

Στις 16/04/2013 στη Σμύρνη, ο συνταγματάρχης Ramazan Erdoğan, διευθυντής του Κέντρου Διοίκησης και Ελέγχου των τουρκικών χερσαίων δυνάμεων, πραγματοποίησε την αρχική ενημέρωση για την άσκηση παρουσία Τούρκων δημοσιογράφων και ξένων παρατηρητών (30 αξιωματικοί από 22 χώρες).

Στις 18/04/2013, πραγματοποιήθηκε η άσκηση έρευνας-διάσωσης σε πλοίο που βυθιζόταν στην «τουρκική» περιοχή έρευνας-διάσωσης στα διεθνή ύδατα και το διεθνή εναέριο χώρο του Αιγαίου, στη θαλάσσια περιοχή μεταξύ Μυτιλήνης και Χίου.

Την άσκηση παρακολούθησαν, από την φρεγάτα TCG Otuçreis, ο διευθυντής του Κέντρου Διοίκησης και Ελέγχου του τουρκικού Γενικού Επιτελείου Ενόπλων Δυνάμεων υποστράτηγος Kubilay Selçuk, ο επιτελάρχης της Στρατιάς Αιγαίου υποστράτηγος Halit Günbatar, ο διοικητής της Θαλάσσιας Περιοχής Αιγαίου αρχιπλοίαρχος Ömer Bayram Çetin και οι 30 ξένοι παρατηρητές και δημοσιογράφοι.

Σύμφωνα με το σενάριο της άσκησης, ένα πλοίο εξέπεμψε σήμα κινδύνου μέσω του δορυφορικού συστήματος COSPAS-SARSAT στο Κύριο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας-Διάσωσης του υφυπουργείου Ναυτιλίας, το οποίο αμέσως μεταβιβάσθηκε στο Ναυτικό Κέντρο Συντονισμού Έρευνας-Διάσωσης της Διοίκησης Ασφαλείας Ακτών για τη διεξαγωγή αντίστοιχης επιχείρησης.

Επειδή τα μέσα της Διοίκησης Ασφαλείας Ακτών δεν ήταν επαρκή, ζητήθηκε η συνδρομή του Κέντρου Συντονισμού Έρευνας-Διάσωσης του τουρκικού Γενικού Επιτελείου Ενόπλων Δυνάμεων, το οποίο προέβη στην έναρξη της επιχείρησης αναθέτοντας αποστολές στα Κέντρα Συντονισμού Έρευνας-Διάσωσης του στρατού ξηράς, του πολεμικού ναυτικού και της πολεμικής αεροπορίας.

Στα πλαίσια της παραπάνω επιχείρησης, αρχικά ένα αεροσκάφος CN-235 της Π.Α. κατέφθασε στην περιοχή του ναυαγίου, το οποίο σηματοδότησε τον χώρο με καπνογόνες συσκευές. Στη συνέχεια, ένα σκάφος της Διοίκησης Ασφαλείας Ακτών περισυνέλεξε τους 2 από τους 5 ναυαγούς, ενώ οι υπόλοιποι 3 περισυλλέγησαν από ελικόπτερα και στη συνέχεια διακομίστηκαν στα πλησιέστερα νοσοκομεία.

Επισημαίνεται ιδιαίτερα ότι σε περίπτωση που το ναυτικό ατύχημα εκδηλωθεί σε μεγάλη απόσταση από τις ακτές, προβλέπεται η ρίψη διασωστών με αλεξίπτωτο προκειμένου να παρέχουν τις πρώτες βοήθειες μέχρι αφίξεως των ελικοπτέρων και των λοιπών πλωτών μέσων.

Στις 19/04/2013, ανατέθηκε στο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας-Διάσωσης της Στρατοχωροφυλακής η αποστολή της διάσωσης 6 ιδιωτών ορειβατών στην ορεινή περιοχή του όρους Dumanlı στη Μενεμένη της Σμύρνης. Επειδή η εν λόγω περιοχή ήταν ευρεία και ορεινή, το Κέντρο Συντονισμού Έρευνας-Διάσωσης του τουρκικού Γενικού Επιτελείου Ενόπλων Δυνάμεων ενίσχυσε τη Στρατοχωροφυλακή με δύο ελικόπτερα, ένα αεροσκάφος CN235 και τμήματα έρευνας-διάσωσης του στρατού ξηράς και των Bordo Bereli.

Την άσκηση παρακολούθησαν ο διευθυντής του Κέντρου Διοίκησης και Ελέγχου του τουρκικού Γενικού Επιτελείου Ενόπλων Δυνάμεων υποστράτηγος Kubilay Selçuk, ο επιτελάρχης της Στρατιάς Αιγαίου υποστράτηγος Halit Günbatar, ο διοικητής της Θαλάσσιας Περιοχής Αιγαίου αρχιπλοίαρχος Ömer Bayram, ο διοικητής της 57 Ταξιαρχίας Πυροβολικού ταξίαρχος Yılmaz Yıldırım, οι 30 ξένοι παρατηρητές και δημοσιογράφοι.

2.Εκπαίδευση και οργάνωση του τουρκικού συστήματος έρευνας και διάσωσης

Η εκπαίδευση του στρατιωτικού προσωπικού με ειδικότητα έρευνας-διάσωσης διαρκεί 12 μήνες και πραγματοποιείται από την MAK (Διοίκηση Έρευνας-Διάσωσης Μάχης των Bordo Bereli) στην αεροπορική βάση Çiğli της Σμύρνης, με ευθύνη της Διοίκησης των Τουρκικών Αεροπορικών Δυνάμεων. Το πρόγραμμα εκπαίδευσης περιλαμβάνει ρίψεις με αλεξίπτωτο, αντικείμενα χερσαίας και θαλάσσιας έρευνας-διάσωσης, εκπαίδευση στα ελικόπτερα-αεροσκάφη και λοιπά αντικείμενα.

Υπεύθυνος φορέας για το συντονισμό των επιχειρήσεων έρευνας-διάσωσης είναι το Κύριο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας-Διάσωσης του υφυπουργείου

Ναυτιλίας με υφιστάμενους φορείς το Αεροπορικό Κέντρο Συντονισμού Έρευνας-Διάσωσης της Γενικής Διεύθυνσης Πολιτικής Αεροπορίας του υπουργείου Μεταφορών και το Ναυτικό Κέντρο Συντονισμού Έρευνας-Διάσωσης της τουρκικής Διοίκησης Ασφαλείας Ακτών.

Ο συντονισμός των επιχειρήσεων αυτών στις θαλάσσιες περιοχές πραγματοποιείται από τη Διοίκηση Ασφαλείας Ακτών, ενώ ο συντονισμός στο χερσαίο έδαφος και στα νησιά από τη Γενική Διεύθυνση Πολιτικής Αεροπορίας. Ωστόσο, στις περιπτώσεις που οι εν λόγω φορείς δεν διαθέτουν τα αναγκαία μέσα και προσωπικό για την εκπλήρωση της αποστολής τους, τα καθήκοντά τους αναλαμβάνει το Κέντρο Συντονισμού Έρευνας-Διάσωσης των Τουρκικών Ενόπλων Δυνάμεων.

Στο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας-Διάσωσης των Τουρκικών Ενόπλων Δυνάμεων υπάγονται η Διοίκηση Ειδικών Δυνάμεων Bordo Bereli και τα αντίστοιχα Κέντρα Συντονισμού της Διοίκησης Χερσαίων-Ναυτικών-Αεροπορικών Δυνάμεων, της Γενικής Διοίκησης Στρατοχωροφυλακής και της Διοίκησης Ασφαλείας Ακτών. Περαιτέρω, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι στα προαναφερθέντα κέντρα συντονισμού έρευνας-διάσωσης, υπάρχει αριθμός αντίστοιχων βοηθητικών κέντρων και μονάδων έρευνας-διάσωσης για την ταχεία και πιο αποτελεσματική διεξαγωγή των επιχειρήσεων.

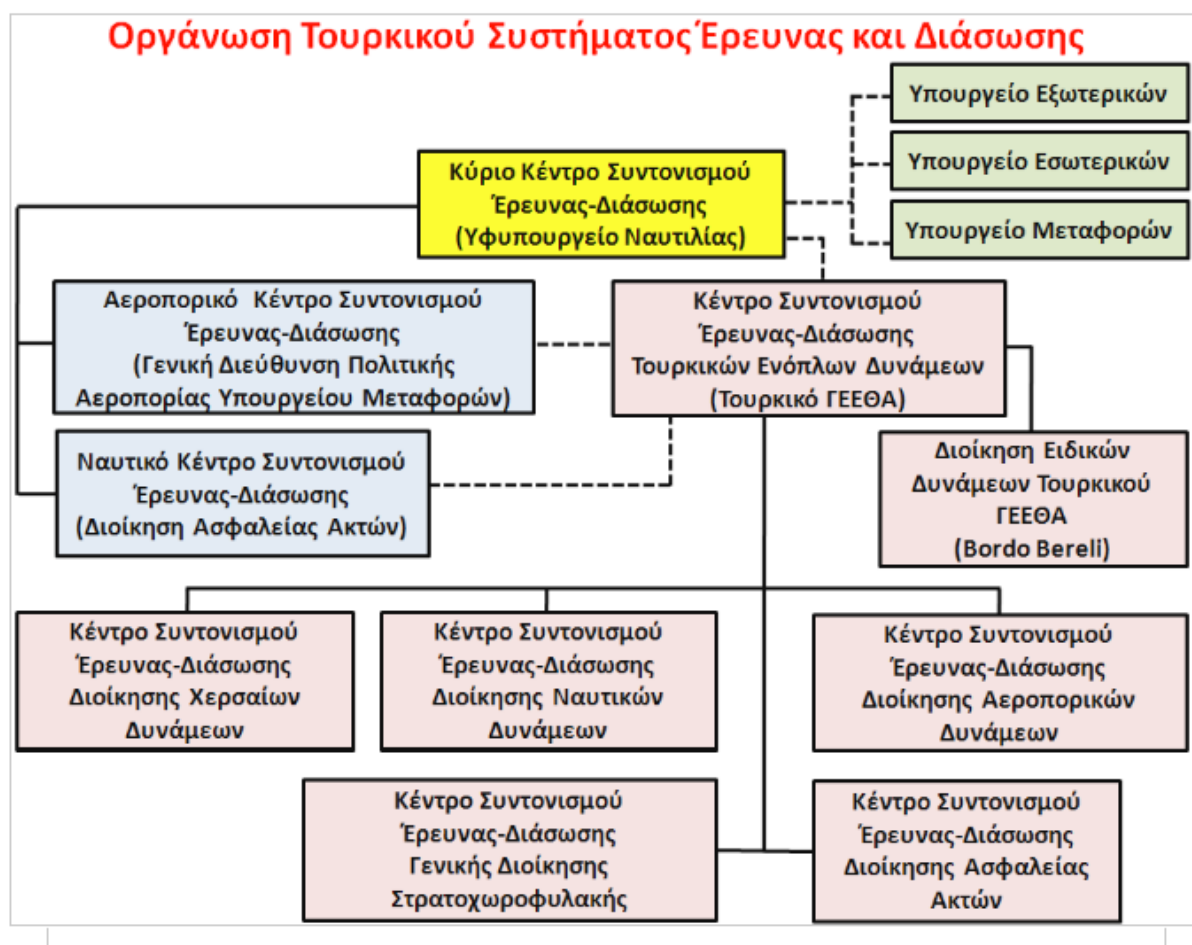
Ακολούθως παρατίθενται τα εξής: ο παράνομος και αυθαίρετος χάρτης της «τουρκικής» περιοχής έρευνας-διάσωσης διαχωρισμένος σε τομείς, το οργανόγραμμα του Τουρκικού Συστήματος Έρευνας-Διάσωσης, το οργανόγραμμα του Ναυτικού Κέντρου Συντονισμού Έρευνας-Διάσωσης και οι χάρτες των Βοηθητικών Κέντρων Συντονισμού Έρευνας-Διάσωσης των Χερσαίων-Ναυτικών-Αεροπορικών Δυνάμεων και της Διοίκησης ασφαλείας Ακτών.

Χάρτης 12: Ο παράνομος τουρκικός τομέας έρευνας και διάσωσης χωρισμένος σε τομείς και ο νόμιμος χάρτης τουρκικής περιοχής έρευνας και διάσωσης



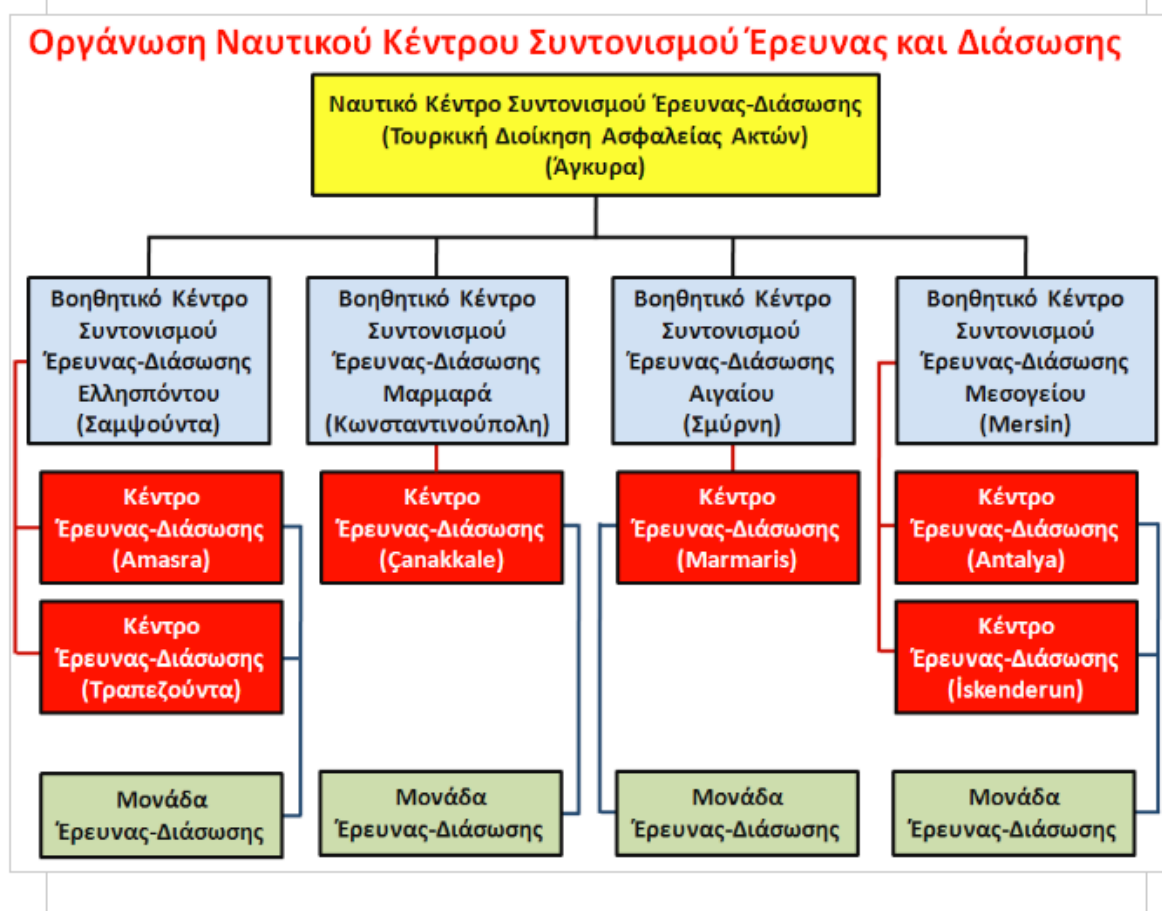
Πηγή: www.geostrategy.gr

Πίνακας 6: Οργάνωση Τουρκικού Συστήματος Έρευνας και Διάσωσης



Πηγή: Γενική Διεύθυνση Θαλασσίων Μεταφορών Τουρκικού υφυπουργείου Ναυτιλίας

Πίνακας 5: Οργάνωση Ναυτικού Κέντρου Έρευνας και Διάσωσης



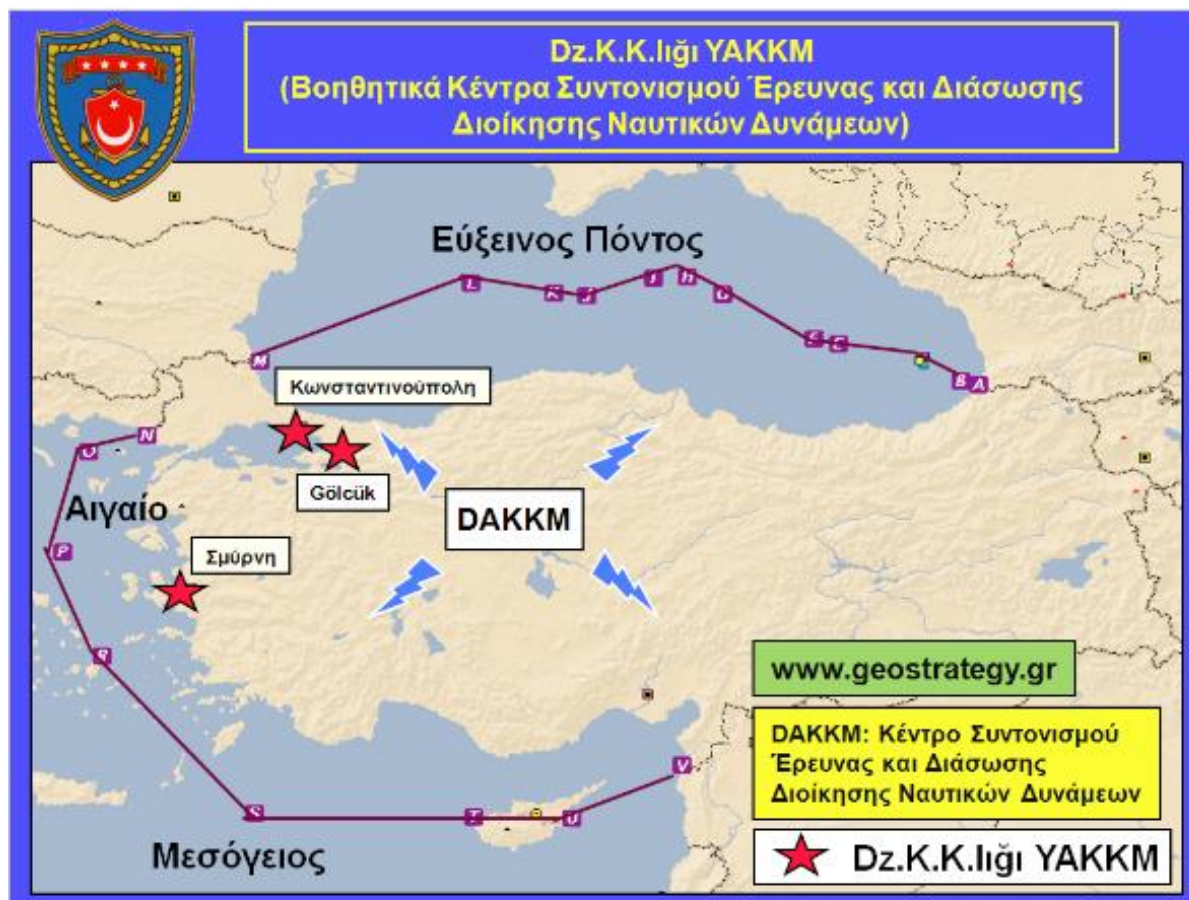
Πηγή: Γενική Διεύθυνση Θαλασσίων Μεταφορών Τουρκικού υφυπουργείου Ναυτιλίας

Χάρτης 13: Βοηθητικά Κέντρα Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης
Διοίκησης Χερσαίων Δυνάμεων



Πηγή: www.geostrategy.gr

Χάρτης 14: Βοηθητικά Κέντρα Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης Διοίκησης Ναυτικών Δυνάμεων



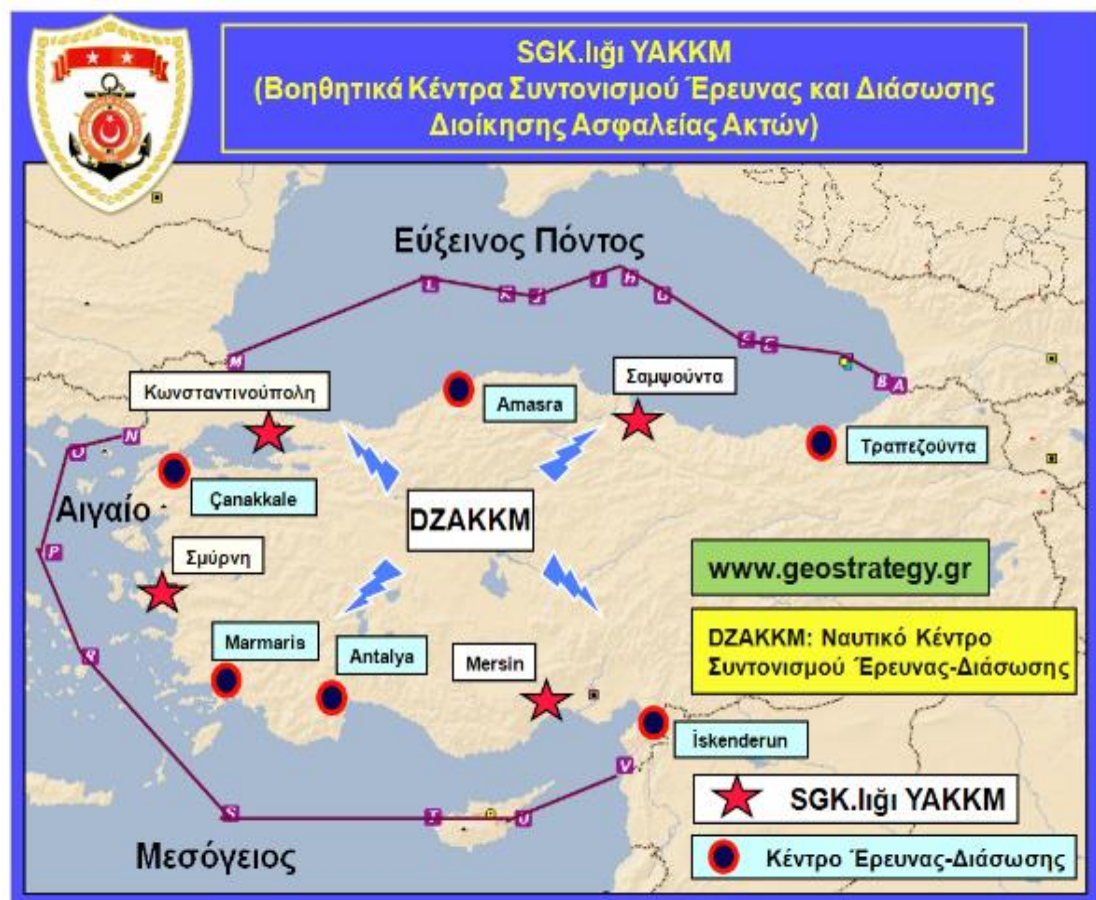
Πηγή: www.geostrategy.gr

Χάρτης 15: Βοηθητικά Κέντρα Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης Διοίκησης Ναυτικών Δυνάμεων



Πηγή: www.geostrategy.gr

Χάρτης 16: Βοηθητικά Κέντρα Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης Διοίκησης Ασφαλείας Ακτών



Πηγή: www.geostrategy.gr

Σε ότι αφορά τις ανακοινώσεις και τα σενάρια των τουρκικών διακλαδικών ασκήσεων έρευνας και διάσωσης στο Αιγαίο, που φέρουν τις ονομασίες Deniz Aslani Anadolu Yildizi επισημαίνονται τα εξής βάσει αναρτηθέντων στοιχείων στις ιστοσελίδες των εν λόγω φορέων⁴⁴⁷:

447

www.tsk.tr/10_ARSIV/10_1_Basin_Yayin_Faaliyetleri/10_2Basin_Duyurulari/2006/BD_24htm και
www.dzkk.tsk.tr/turkce/TATBIKATLAR.php (τελευταία επίσκεψη την 15/10/2013).

Βλ. *Καρβουνόπουλος Π.*, «Άσκηση – πρόκληση των Τούρκων στο Αιγαίο», εφημερίδα Η ΣΦΗΝΑ, της 20/02/2009, σ. 12, *Μελέτης Ν.*, «Με το βλέμμα στις εκλογές χάνουν «μάχες» στο Αιγαίο», εφημερίδα ΕΘΝΟΣ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΚΗΣ, της 22-02-2009, σ. 18, του ιδίου στην ίδια εφημερίδα «Ηγεμονική πρόβα της Άγκυρας στο Αιγαίο», της 08-03-2009, σ. 12. Σημειώνεται ότι στην εφημερίδα ΤΟ ΕΘΝΟΣ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΚΗΣ, της 09-09-2010, σ. 20 σε άρθρο του *Μελέτη Ν.*, «Ραντεβού για μετά τις εκλογές δίνει η εξωτερική πολιτική», καταγράφεται ότι ο «Ο κ. Ουζογκερίν, μάλιστα προειδοποίησε την Ελλάδα να αποφύγει τις μονομερείς ενέργειες και επανέλαβε την τουρκική θέση ότι όλα τα ζητήματα είναι αλληλένδετα, όπως το εύρος των χωρικών υδάτων, η υφαλοκρηπίδα, η ΑΟΖ, το FIR και η Έρευνα και Διάσωση». Επίσης βλ. *Μπατρακούλης Θ.*, «Το πετρέλαιο του Καστελόριζου και το έλλειμμα στρατηγικής», εφημερίδα ΤΟ ΕΘΝΟΣ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΚΗΣ, της 21-02-2010, σ. 55.

Οι ανωτέρω ασκήσεις σχεδιάζονται από το τουρκικό Γενικό Επιτελείο Ενόπλων Δυνάμεων, και συμμετέχουν στρατιωτικοί και πολιτικοί φορείς που εμπλέκονται στην έρευνα και διάσωση. Τις ασκήσεις παρακολουθούν εκπρόσωποι του τύπου και ξένοι παρατηρητές.

Σκοπός των ασκήσεων είναι να παρουσιασθούν οι δυνατότητες της Τουρκίας σε θέματα επιχειρήσεων άμεσης βοήθειας και συνεργασίας, με τον συντονισμό όλων των φορέων που ασχολούνται με την έρευνα και διάσωση. Στις ασκήσεις συμμετάσχουν διάφοροι τύποι πλοίων, αεροσκαφών και ελικοπτέρων και λοιπά μέσα των υπουργείων Υγείας και Μεταφορών, του Κέντρου Έρευνας και Διάσωσης του υπουργείου Ναυτιλίας, των ναυτικών δυνάμεων, των αεροπορικών δυνάμεων και της Διοίκησης Ασφάλειας Ακτών.

Το σενάριο συνοπτικά σε ότι αφορά την έρευνα και διάσωση, προβλέπει την εκπομπή σήματος κινδύνου από εμπορικό πλοίο που πλέει στα διεθνή χωρικά ύδατα μεταξύ Λέσβου και Χίου. Το κύριο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης του υφυπουργείου Ναυτιλίας ενημερώνει το Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης της Διοίκησης Ασφάλειας Ακτών ενώ παράλληλα αιτείται η συνδρομή του αντίστοιχου κέντρου των Ενόπλων Δυνάμεων.

Ακολούθως διατίθενται από τη Διοίκηση Χερσαίων Δυνάμεων ελικόπτερο έρευνας και διάσωσης, η Διοίκηση Ναυτικών Δυνάμεων διαθέτει φρεγάτα, δύο κορβέτες, και ομάδα βατραχανθρώπων με λέμβους, η Διοίκηση Αεροπορικών Δυνάμεων διαθέτει ένα αεροσκάφος και ένα ελικόπτερο έρευνας και διάσωσης, η Διοίκηση Ασφάλειας Ακτών διαθέτει ένα σκάφος και ένα ελικόπτερο έρευνας και διάσωσης και η Διοίκηση Ειδικών Δυνάμεων διαθέτει ένα ελικόπτερο και μία ομάδα έρευνας και διάσωσης φυσικών καταστροφών

Σε μία ενδεχόμενη ελληνοτουρκική κρίση, όπως ήδη έχει σημειωθεί, η Τουρκική Διοίκηση Ασφαλείας Ακτών, θα διαδραματίσει σημαντικό ρόλο, διότι ο τομέας των αρμοδιοτήτων της επικεντρώνεται σε δύο πολύ κρίσιμους τομείς, στην έρευνα-διάσωση και την παράνομη μετανάστευση, όπου υπάρχει σοβαρός κίνδυνος για δημιουργία θερμού επεισοδίου και γενίκευσης της κρίσης.

Αξία προσοχής όπως αναφέρθηκε είναι η αναβάθμισή της τόσο με προσωπικό όσο με μέσα, όπως η ναυπήγηση πλοίων έρευνας-διάσωσης ανοικτών θαλασσών 1.700 τόνων, λοιπά σύγχρονα ναυτικά μέσα, αεροσκάφη θαλάσσιας περιπολίας CN235-100M, ελικόπτερα, μέσα επικοινωνιών και μέσα θαλάσσιας επιτήρησης πρέπει να τύχουν ιδιαίτερης προσοχής.

Επίσης, θα πρέπει να επισημανθεί και η πιθανή συμμετοχή υδροπλάνων τουρκικής αεροπορικής εταιρείας στις εν λόγω επιχειρήσεις, δεδομένου ότι αυτά άρχισαν να πραγματοποιούν πτήσεις σε παραθαλάσσιες πόλεις των δυτικών παραλίων, και σε τακτά χρονικά διαστήματα η Υδρογραφική-Ωκεανογραφική Διεύθυνση της Διοίκησης Ναυτικών Δυνάμεων της Τουρκίας δεσμεύει θαλάσσιες περιοχές για προσθαλάσωση αυτών σε σημεία ιδιάζουσας σημασίας⁴⁴⁸.

Σύμφωνα με τους σχεδιασμούς της Άγκυρας τα προβλήματα του Αιγαίου και της Κύπρου έχουν ομαδοποιηθεί και εντάχθηκαν σε μια εξειδικευμένη θαλάσσια επιθετική στρατηγική, δεδομένου ότι η πολιτική της Τουρκίας για τη Μέση Ανατολή

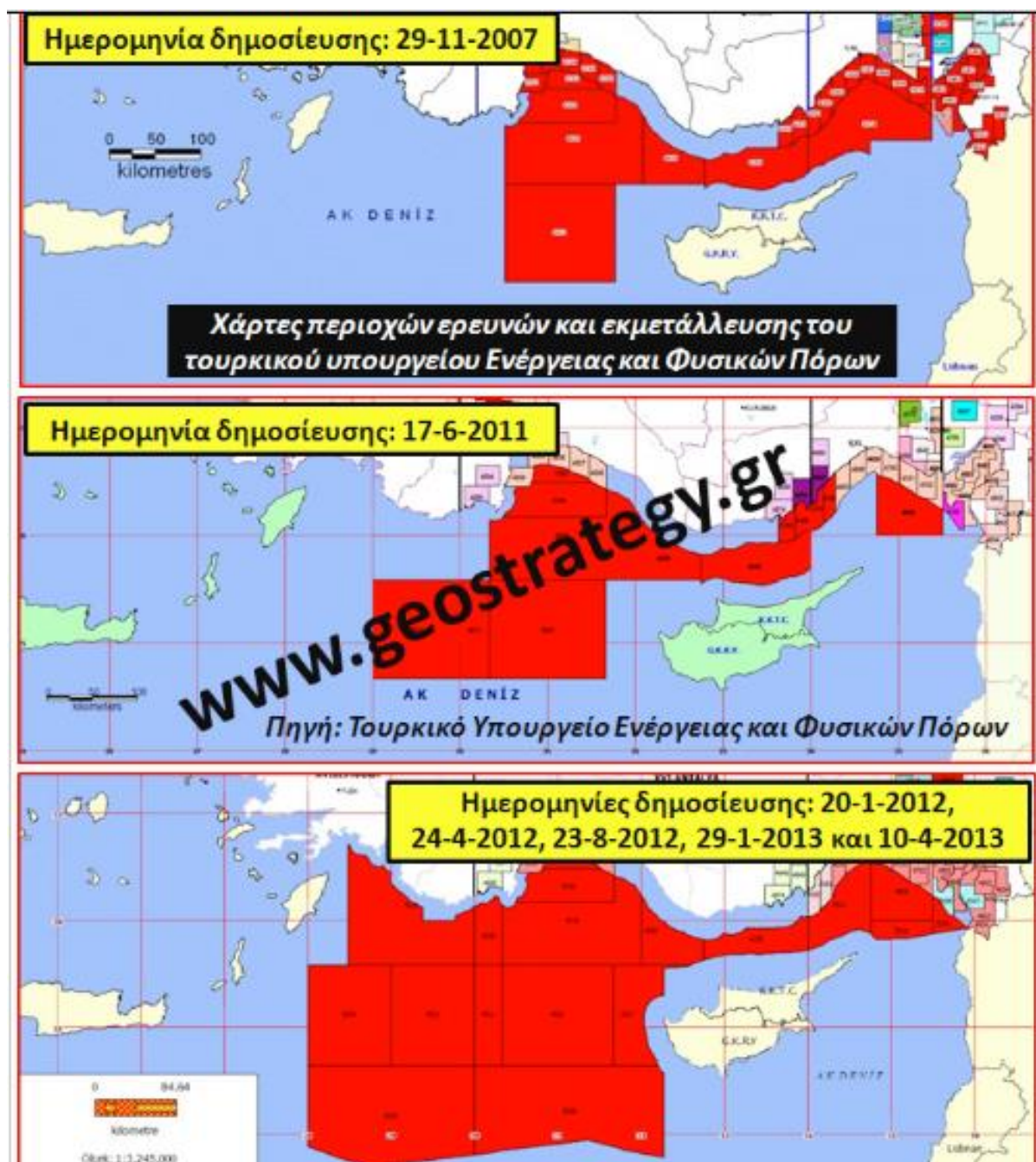
⁴⁴⁸ Βλ. Μηνάγιας Χ., Έρευνα και διάσωση: «Βραδυφλεγής βόμβα» στο Αιγαίο;, www.geostrategy.gr, 19 Απριλίου 2013.

και τα Βαλκάνια είναι ενιαία και έχει ως επίκεντρο το Αιγαίο και τη Μεσόγειο Θάλασσα. Για το λόγο αυτό, τα συμπεράσματα των ασκήσεων έρευνας και διάσωσης θα πρέπει να συνεξετάζονται με τα συμπεράσματα των υπολοίπων τουρκικών προκλητικών ενεργειών στην υφαλοκρηπίδα, την ΑΟΖ, τον εναέριο χώρο κ.λπ. που έχουν ως στόχο την αμφισβήτηση των κυριαρχικών δικαιωμάτων της Ελλάδος και της Κύπρου στις εν λόγω περιοχές.

Αυτό που προκύπτει από τα παραπάνω είναι ότι η Τουρκία, με τις συνεχείς αμφισβητήσεις και προκλητικές ενέργειες έναντι της ελληνικής πλευράς, δεν αποσκοπούν σε άμεσα εντυπωσιακά οφέλη λόγω των νομικών εμποδίων που υπάρχουν. Επίσης, η Άγκυρα, εκμεταλλευόμενη τις περιόδους πολιτικής αστάθειας και τις εκάστοτε άστοχες ενέργειες των ελληνικών κυβερνήσεων, προς το παρόν, αρκείται στη δημιουργία φοβικών συνδρόμων και στην απόκτηση μικρών γεωστρατηγικών πλεονεκτημάτων, τα οποία στο μέλλον πιθανόν να προσδώσουν πολλαπλασιαστική ισχύ στα επεκτατικά σχέδια της.

Ωστόσο, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι σε περίπτωση ενός «τυχαίου ατυχήματος», η Τουρκία θα ενεργήσει άμεσα προκειμένου να εκθέσει την ελληνική πλευρά για ανικανότητα και αδυναμία. Ειδικά δε, σε ότι έχει να κάνει με την οριοθέτηση των θαλασσίων περιοχών, παρατίθεται σε χάρτες η σταδιακή αμφισβήτηση των ελληνικών κυριαρχικών δικαιωμάτων μεταξύ Κύπρου και Ελλάδος από το Νοέμβριο του 2007 έως σήμερα.

Χάρτες 17, 18, 19, 20, 21: Περιοχών ερευνών και εκμετάλλευσης του τουρκικού υπουργείου ενέργειας και φυσικών πόρων



Μάλιστα, η τελική αμφισβήτηση της Τουρκίας στη συγκεκριμένη θαλάσσια περιοχή θα αφορά στο τμήμα ανατολικά και νότια της Κρήτης, της Κάσου, της Καρπάθου και της Ρόδου (βλ. ακόλουθους χάρτες του Τούρκου καθηγητού Sertaç Hami Başeren και του Τούρκου Dr. Πλοίαρχου Cihat Yaycı).



Πηγή: www.geostrategy.gr

Τέλος, αυτό που αποκαλύπτει τις προθέσεις της Άγκυρας για το Αιγαίο και θα πρέπει να προβληματίσει ιδιαίτερα είναι ο ακόλουθος χάρτης που παρουσιάστηκε από τον Διευθυντή του Τμήματος Επιχειρησιακής Εκπαίδευσης της Τουρκικής Διοίκησης Ασφαλείας Ακτών Πλοίαρχο Ataseven, κατά τη διάρκεια της ομιλίας που πραγματοποίησε σε σεμινάριο που διοργάνωσε το υφυπουργείο Ναυτιλίας της Τουρκίας αναφορικά με την έρευνα-διάσωση.

Στον εν λόγω χάρτη απεικονίζεται η «τουρκική» περιοχή έρευνας-διάσωσης στο Αιγαίο και μια ποσότητα εκρηκτικών με το βραδύκαυστο φιτίλι αναμμένο. Κατά συνέπεια, η σπουδαιότητα του θέματος αυτού, εστιάζεται στα εξής: πρώτον, ο χάρτης είναι δημοσιευμένος στην επίσημη ιστοσελίδα του τουρκικού υπουργείου Μεταφορών, Ναυτιλίας και Επικοινωνιών.

Και δεύτερον, στο σεμινάριο συμμετείχαν εκπρόσωποι του υφυπουργείου Ναυτιλίας, του υπουργείου Εξωτερικών, του τουρκικού Γενικού Επιτελείου Ενόπλων Δυνάμεων, της Γενικής Διεύθυνσης Διάσωσης Πλοίων, της Διοίκησης Ασφαλείας Ακτών, της Γενικής Διεύθυνσης Υγείας Συνόρων και Ακτών, του Τουρκικού Οργανισμού Τηλεπικοινωνίας, της Διεύθυνσης Κρατικών Αεροδρομίων και της εθελοντικής οργάνωσης έρευνας-διάσωσης DAK/SAR⁴⁴⁹.

Στα αξιοσημείωτα είναι ότι σε όλους τους χάρτες της Τουρκίας στους οποίους παρουσιάζεται η περιοχή δικαιοδοσίας της για έρευνα και διάσωση κατά την άποψη της, δεν διαχωρίζονται καθόλου τα Ελληνικά νησιά που βρίσκονται εντός αυτής της ζώνης μαζί με την χωρική θάλασσα των 6 ν.μ. και τον εναέριο χώρο των 10 ν.μ.. Κάτι το οποίο δεν είναι καθόλου τυχαίο.

⁴⁴⁹ Βλ. <http://www.onalert.gr/stories/tourkiki-vomva-sto-aigaio-pos-theloun-na-to-alosoun-meso-ereynas-diasosis> (τελευταία επίσκεψη την 15/10/2013).

Χάρτης 22: Η επικινδυνότητα των θεμάτων έρευνας και διάσωσης



Πηγή: www.geostrategy.gr

Δ. Στάση της Τουρκίας – Αμφισβητήσεις, επιδιώξεις, θέσεις

Όπως αναφέρθηκε και προηγουμένα στις οριοθετήσεις των FIRs Athinai – Istanbul, η Τουρκία είχε συμφωνήσει και μάλιστα με την αποδοχή τους για μεγάλο χρονικό διάστημα, είχε συμβάλει στην παγίωση τους. Συγκεκριμένα με τις αποφάσεις του Συμβουλίου του ICAO της 23/6/1952 και της 15/5/1958 οριοθετήθηκαν εκτός από τα FIRs Athinai και Istanbul και οι περιοχές ευθύνης για έρευνα και διάσωση, με τρόπο που τα όρια τους να συμπίπτουν απόλυτα με τα όρια των αντίστοιχων περιοχών FIRs⁴⁵⁰.

Από το 1974 όμως και εντεύθεν άρχισε να παρατηρείται από την Τουρκία έμπρακτη αμφισβήτηση των ορίων του FIR Αθηνών, με μαζικές παραβάσεις τουρκικών αεροσκαφών και παραβιάσεις του εθνικού εναέριου χώρου⁴⁵¹ αμφισβητώντας συνολικά το status quo στο Αιγαίο.

⁴⁵⁰ Τα όρια αυτά αποτυπώθηκαν στους ειδικούς αεροναυτικούς χάρτες του ICAO της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας σύμφωνα με το Παράρτημα 15 της Σύμβασης του Σικάγου (AIP Greece, SAR 0-1).

⁴⁵¹ Η Ελλάδα από τη δεκαετία του 30, έχει οριοθετήσει τη χωρική της θάλασσα στα 6 ναυτικά μίλια με τον Α.Ν. 230/1936, και τον εναέριο εθνικό χώρο στα 10 ν.μ. (το 1931 με το Π.Δ. 6 -18/09/1936). Βλ. ό.π. παραπομπές 155-194.

Η πρακτική αυτή συνίσταται σε πτήσεις πολεμικών αεροσκαφών χωρίς προειδοποίηση και κατάθεση σχεδίου πτήσεως, την τήρηση των κανόνων του ICAO ή την αίτηση για άδεια εισόδου στον ελληνικό εναέριο χώρο. Επισημαίνεται ότι η Τουρκία αμφισβητεί το χωρικό εναέριο διάστημα ανάμεσα στα 6 και 10 ν.μ. από το 1974 και εντεύθεν⁴⁵². Στη συνολική αμφισβήτηση περιλαμβάνονται και οι αρμοδιότητες της Ελλάδας για παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας και αεροπορικής έρευνας και διάσωσης⁴⁵³.

Η πρώτη αμφισβήτηση του ελληνικού FIR πραγματοποιήθηκε τον Ιούλιο του 1974 με την έκδοση NOTAMς, που κήρυσσαν τμήματα του Ανατολικού Αιγαίου μέσα στο ελληνικό FIR επικίνδυνες περιοχές, με το αιτιολογικό ασφάλειας των ακτών της. Μετά όμως από διαμαρτυρίες της ελληνικής πλευράς αυτές ανεκλήθησαν. Ακολούθως η NOTAM 714 που εκδόθηκε στις 6 Αυγούστου 1974, αποτελεί τη σαφέστερη εκδήλωση των αναθεωρητικών πολιτικών της Τουρκίας.

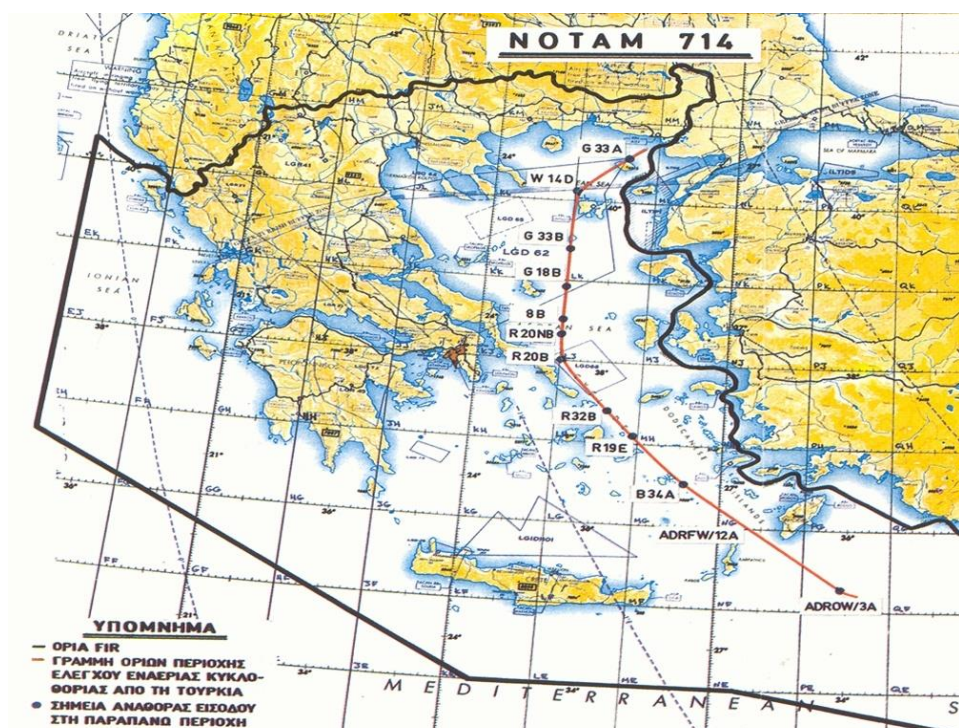
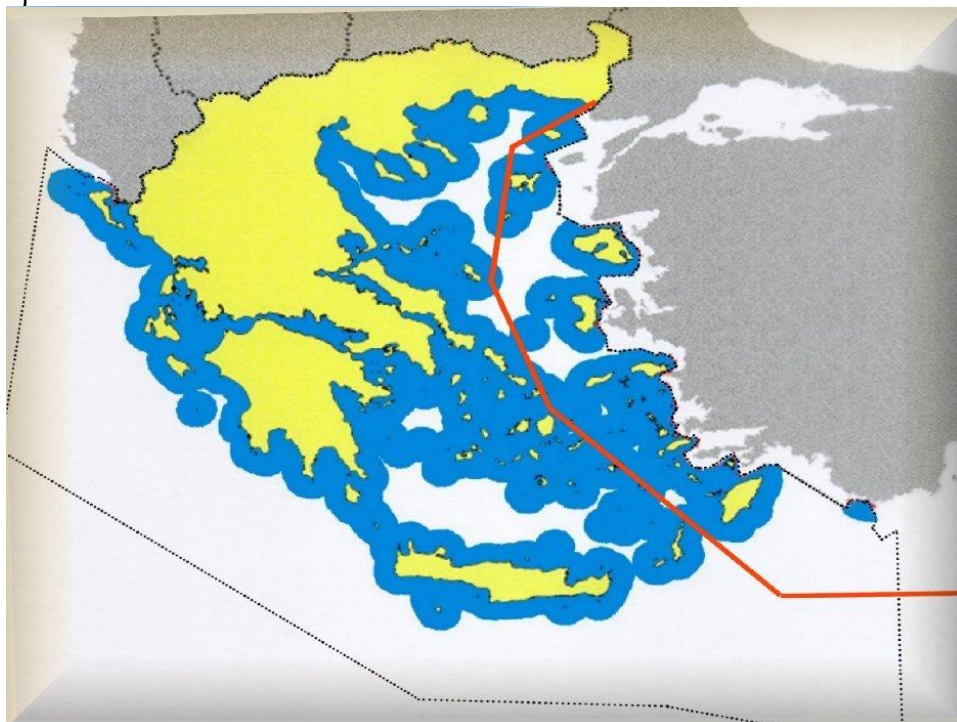
Με τη συγκεκριμένη NOTAM η Τουρκία επεδίωκε επέκταση του χώρου δικαιοδοσίας της εντός του FIR Αθηνών, δημιουργώντας μία νέα οριοθετική γραμμή με νέα σημεία αναφοράς. Συγκεκριμένα γνωστοποιούσε ότι κάθε αεροσκάφος που θα διέρχεται ανατολικά της συγκεκριμένης γραμμής υπάγεται στο FIR Κωνσταντινούπολης και όφειλε να υποβάλει σχέδια προς τις αρμόδιες Αρχές (Air Traffic Control Center). Η πολιτική της Τουρκίας από τότε έως σήμερα παραμένει αμετάβλητη⁴⁵⁴.

⁴⁵² Για το συγκεκριμένο θέμα και την ελληνική επιχειρηματολογία βλ. Γκόκαρης Α., Ο Ελληνικός εναέριος χώρος και το FIR Αθηνών.....ό.π., σ.σ. 69-79.

⁴⁵³ Βλ. Λαμπρόπουλος Θ., Τσακίρης Γ., «Με συνταγή Υμίων....», εφημερίδα Ελευθεροτυπία, της 8/1/2009, σ. 12, Λυγερός Στ., «Επικίνδυνο κρεσέντο επεκτατισμού», εφημερίδα Ο Κόσμος του Επενδυτή, της 10—11/01-09, σ.σ. 06-07.

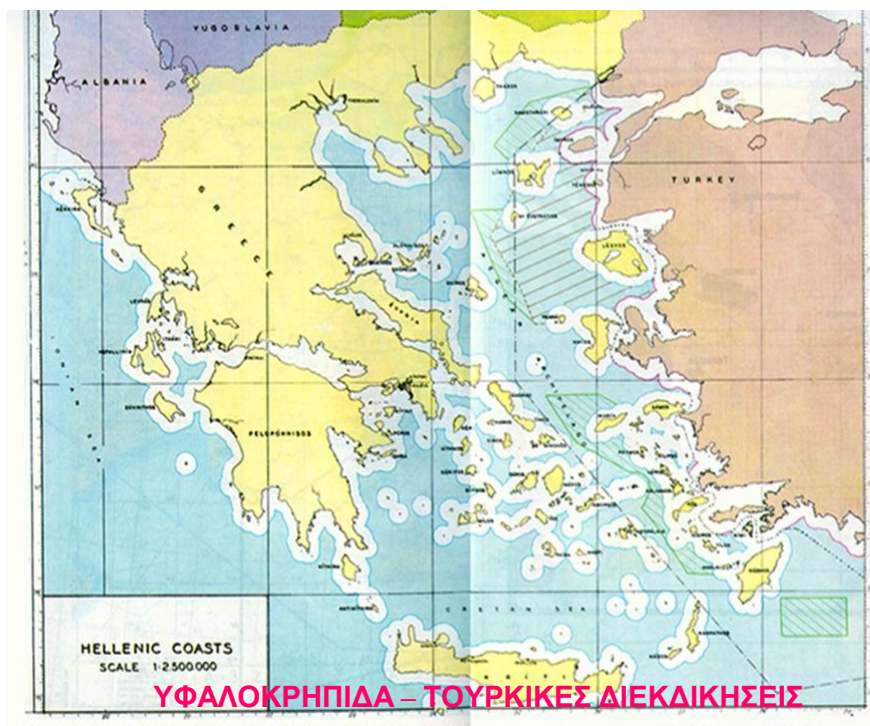
⁴⁵⁴ Βλ. Κλάδη – Ευσταθοπούλου Μ., ο.π., σ. 163 κ.ε., Οι Ελληνοτουρκικές διαφορές κίνδυνοι και δυνατότητες, Μελέτες Κέντρου Μαρξιστικών Ερευνών, Σειρά II, ΕΚΔ. Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα 1990, σ.σ. 31-39, Δαούσης Ε., Οι τουρκικές αμφισβητήσεις στο Αιγαίο, νομικές και πολιτικές πτυχές, ΙΑΑ, τεύχος 12, σ.σ. 23-26.

Χάρτες 23 και 24: Εμφαίνεται η NOTAM 714, ο εναέριος χώρος των 10 ν.μ., και τα όρια του FIR Athinai



Πηγή: Σχολή Εθνικής Άμυνας 06/2010 διάλεξη με θέμα «Δίκαιο του Αέρα –ICAO-FIR» από τον Ασρχο (Ι) Γεώργιο Ανεπιού

Χάρτης 25: Υφαλοκρηπίδα – Τουρκικές Διεκδικήσεις⁴⁵⁵



Πηγή: Σχολή Εθνικής Άμυνας, 06/2010 διάλεξη με θέμα «Δίκαιο του Αέρα –ICAO-FIR» από τον Ασμχο (Ι) Γεώργιο Ανεψιού

Η Τουρκία έχει από το 1989⁴⁵⁶ υιοθετήσει μονομερώς ως περιοχή ευθύνης της για έρευνα και διάσωση σε «κινδυνεύοντα αεροπορικά και θαλάσσια μέσα», και με νόμο από τον 12/2001⁴⁵⁷ περίπου το μισό Αιγαίο δηλαδή και περιοχές με ελληνικά νησιά⁴⁵⁸.

⁴⁵⁵ Φαίνεται σαφέστατα από την παραβολή στους χάρτες 22,23 και 24 η σύμπτωση της διεκδικούμενης περιοχής τόσο στην υφαλοκρηπίδα όσο και στον εναέριο χώρο του Αιγαίου.

⁴⁵⁶ Συγκεκριμένα στις 7/1/1989 δημοσιεύτηκε στην Τουρκική Εφημερίδα της Κυβερνήσεως ο αριθ. 88/13559 «Κανονισμός Τουρκικής Έρευνας και Διάσωσης», ο οποίος είχε εγκριθεί από το τουρκικό Υπουργικό Συμβούλιο στις 11/12/1988, με τον οποίο οριοθέτησε ως περιοχή ευθύνης για αποστολές SAR (Search and Rescue) τμήμα της Μαύρης Θάλασσας, το μισό Αιγαίο Πέλαγος και μέρος της Ανατολικής Μεσογείου συμπεριλαμβανομένης και της κατεχόμενης Κύπρου. Βλ. *Γιόκαρης Α. Κυριακόπουλος Γ.*, ό.π. σ.σ. 149-152 και *Γιόκαρης Α., Σπηλιωτόπουλος Σπ.*, Ο τουρκικός Κανονισμός για την έρευνα και διάσωση και η αμφισβήτηση των ελληνικών αρμοδιοτήτων εντός του FIR Αθηνών, ΙΠΟΜΕ, Αθήνα, 1990.

⁴⁵⁷ Βλ. Ν. 2441 τον οποίο ψήφισε η Τουρκική Εθνοσυνέλευση στις 12/12/2001 με τον οποίο η Τουρκία καθόριζε το μισό Αιγαίο (25^ο παράλληλος) ως περιοχή στην οποία θα είχε την ευθύνη έρευνας και διάσωσης. Σύμφωνα με χάρτη που δημοσιεύτηκε στον εν λόγω νόμο, η Τουρκία θεωρεί ως περιοχή εθνικής της ευθύνης σε θέματα έρευνας και διάσωσης περίπου τα τρία τέταρτα του Αιγαίου, δηλαδή σε μία περιοχή που εκτείνεται από τα τουρκικά παράλια έως τη Σκύρο και ανατολικά της Εύβοιας και της Νάξου. Βλ. *Γιόκαρης Α. Κυριακόπουλος Γ.*, *ibid* σ.σ. 149-152. Ακόμη *Λυγερός Σ.*, ««Ηγεμονική» άσκηση της Άγκυρας στο Αιγαίο», εφημερίδα Ο Κόσμος του Επενδυτή, της 21-22/2/2009, σ. 19, *του ιδίου* ««Επίδειξη σημαίας» ή...απλώς επίδειξη δύναμης», εφημερίδα Ο Κόσμος του Επενδυτή, της 20-21/3/2010, σ. 17.

⁴⁵⁸ Σημειώνεται ότι με την Βουλγαρία και τη Ρωσική Ομοσπονδία η Τουρκία έχει υπογράψει Συμφωνίες για συνεργασία σε ότι αφορά τη θαλάσσια έρευνα και διάσωση στη Μαύρη Θάλασσα

Με την πιο πάνω νομοθεσία η Τουρκία καθόριζε την ευθύνη παροχής υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης στο μισό περίπου χώρο του Αιγαίου, σε όλη την κατεχόμενη Κύπρο και σε τμήμα του FIR Λευκωσίας, ιδιόκτητα όπως έχει αναφερθεί προσδιορίζει ως όριο επιχειρησιακών δυνατοτήτων των τουρκικών μέσων SAR τον 25^ο μεσημβρινό.

Ο συγκεκριμένος Κανονισμός που αντικατέστησε τον προηγούμενο του 1989 ορίζει ότι τα αεροπορικά περιστατικά εν κινδύνω εξομοιούνται με ναυτικά περιστατικά αν το αεροσκάφος καταπέσει στη θάλασσα. Οι ρυθμίσεις αυτές παραβιάζουν την Περιφερειακή Συμφωνία αεροναυτιλίας του 1952, που ενεκρίθη από το Συμβούλιο του ICAO, σύμφωνα με την οποία για τα αεροπορικά περιστατικά εν κινδύνω οι περιοχές ευθύνης των Κρατών, είναι αντίστοιχες με τα όρια των υπό εθνική δικαιοδοσία FIRs, τα δε αεροσκάφη εν κινδύνω, αν καταπέσουν στη θάλασσα εξακολουθούν να υπάγονται στις διαδικασίες SAR του ICAO.

Σημειώνεται ότι η εξομοίωση προς τα ναυτικά περιστατικά στόχευε στην εφαρμογή της Συμβάσεως IMO για έρευνα και διάσωση (Αμβούργο 1979) της οποίας το παράρτημα (σημ. 2.14) απαιτεί οριοθέτηση περιοχών ευθύνης για ναυτικά περιστατικά στην ανοικτή θάλασσα με διμερή συμφωνία⁴⁵⁹.

Συγκεκριμένα με τον εν λόγω Κανονισμό διευκρινίζονται οι δραστηριότητες έρευνας και διάσωσης των αρμοδίων τουρκικών αρχών και οριοθετούνται οι αρμοδιότητες τους για παροχή υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης σε κινδυνεύοντα «αεροπορικά και θαλάσσια μέσα» στην ξηρά, τον αέρα, την επιφάνεια της θάλασσας ή κάτω από αυτήν, εντός του τούρκικου εναέριου χώρου, των χερσαίων συνόρων, των εσωτερικών και χωρικών υδάτων και των «επιφανειών των ανοικτών θαλασσών ή κάτω από αυτές».

Με τον τουρκικό Κανονισμό αμφισβητούνται σαφώς και εμπράκτως οι ελληνικές αρμοδιότητες και η Ελληνική δικαιοδοσία σε θέματα SAR στο Αιγαίο εντός του FIR Αθηνών, καθώς οριοθετεί δύο ζώνες εντός του FIR Αθηνών, μία ελληνική και μία τούρκικη. Στην τούρκικη ζώνη περιλαμβάνονται ελληνικός εθνικός εναέριος χώρος και διεθνής εναέριος χώρος υπό ελληνική δικαιοδοσία.

Από τις ρυθμίσεις της Σύμβασης του Σικάγο και δη του Παραρτήματος 12, προκύπτει σαφώς ότι η αρμοδιότητα και η ευθύνη για παροχή υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης σε κινδυνεύοντα αεροσκάφη εντός μίας περιοχής FIR, αφορά ενέργειες και στον εναέριο και στο θαλάσσιο χώρο με τη συνδρομή πλοίων και αεροσκαφών υπό τη διεύθυνση ενός Κέντρου Συντονισμού.

Ο τούρκικος Κανονισμός του 1988 όριζε στο άρθρο 6 ότι η «ευθύνη έρευνας και διάσωσης που αναγνωρίζεται σύμφωνα με τους κανόνες του ICAO στον εναέριο χώρο που βρίσκεται πάνω από τις ανοικτές θάλασσες, δεν καλύπτει τις ενέργειες έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα», αμφισβητώντας ευθέως τις αρμοδιότητες των ελληνικών Αρχών καθώς στον ίδιο Κανονισμό στο άρθρο 9 προσδιοριζόταν ότι «οι υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης που προσφέρονται για τα θαλάσσια και αεροπορικά μέσα που βρίσκονται σε κίνδυνο μέσα στον τουρκικό εναέριο χώρο, στα εσωτερικά και χωρικά ύδατα και στις ανοικτές θάλασσες προσφέρονται σύμφωνα με το άρθρο 6».

(IMO, SAR.6/Circ.24, 25-4-2005/9-8-2005, Ref: -T2-OSS/2.6 και IMO, SAR.6/Circ.25, 25-4-2005/12-8-2005, Ref.T2-OSS/2.6)

⁴⁵⁹ Βλ. Γιοκαρης Α., Κυριακόπουλος Γ., ό.π., σ.σ. 151-152.

Στο άρθρο 6 επίσης του Τουρκικού Κανονισμού οριζόταν ότι «οι περιοχές έξω από τα τουρκικά ύδατα της Τουρκίας όπου θα προσφερθούν υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης, προσδιορίζονται με συμφωνίες που θα γίνουν με τα σχετιζόμενα κράτη».

Η τελευταία διατύπωση της διάταξης του άρθρου 6 αναφερόταν στο σημείο 2.1.4 του Παραρτήματος της Συμβάσεως του 1979⁴⁶⁰, η οποία όμως αναφέρεται αποκλειστικά σε διαδικασίες έρευνας και διάσωσης για ναυτικά ατυχήματα όπως άλλωστε σαφέστατα προκύπτει και από το περιεχόμενο των διατάξεων της Σύμβασης του Αμβούργου.

Ο τουρκικός Κανονισμός του 2001 επαναφέρει τις προβλέψεις του Κανονισμού του 1988, με αναφορά στο αναθεωρηθέν Παράρτημα του 2000 της Συμβάσεως του Αμβούργου. Ειδικότερα:

- στο άρθρο 2 ορίζεται ότι ο Κανονισμός εφαρμόζεται «.....και στην ανοικτή θάλασσα εντός των τουρκικών περιοχών έρευνας – διάσωσης»,
- στο άρθρο 4d πραγματοποιείται παραπομπή ως προς την τουρκική περιοχή ευθύνης SAR στον χάρτη του Παραρτήματος, ήτοι οριοθέτηση κατά μήκος του 25^{ου} μεσημβρινού⁴⁶¹,
- στο άρθρο 5^α ορίζονται ως αντικείμενα των διαδικασιών SAR «τα αεροπορικά μέσα αέρος – θαλάσσης.....και στην ανοικτή θάλασσα», σύμφωνα με το άρθρο 8,
- στο άρθρο 8^α ορίζεται ότι «στον εναέριο χώρο πάνω από τις ανοικτές θάλασσες η αρμοδιότητα SAR βάσει ICAO δεν συμπεριλαμβάνει επιχειρήσεις SAR στη θάλασσα»,
- στο άρθρο 8β ορίζεται ότι τα όρια ευθύνης για SAR εκτός των τουρκικών χωρικών υδάτων καθορίζονται με συμφωνίες των ενδιαφερόμενων κρατών⁴⁶².

Ειδικότερα σε ότι αφορά την έρευνα και διάσωση, η Τουρκία σκοπίμως δεν κάνει διάκριση μεταξύ διαδικασιών διάσωσης πλοίων και αεροσκαφών, για να οδηγήσει την Ελλάδα να προβεί σε οριοθέτηση βάσει συμφωνίας, ζώνης έρευνας και διάσωσης στο Αιγαίο, εντός του FIR Αθηνών που θα καλύπτει ενέργειες διάσωσης και για κινδυνεύοντα πλοία αλλά και για κινδυνεύοντα αεροσκάφη ενώ όπως ήδη έχει αναλυθεί υπάρχει ήδη οριοθετημένη υπό ελληνική δικαιοδοσία ζώνη βάσει των διαδικασιών του ICAO.

Η οριοθέτηση η μονομερής που επιχειρείται από την Τουρκία είναι αυθαίρετη και αντίκειται στο διεθνές δίκαιο, δεδομένου ότι σύμφωνα με τη Σύμβαση του Αμβούργου η οριοθέτηση ζωνών ευθύνης για έρευνα και διάσωση πρέπει να γίνεται με διμερείς συμφωνίες⁴⁶³.

Οι συμφωνίες όμως αυτές θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τους τα αντίστοιχα όρια των περιοχών FIR σε ότι αφορά τις ζώνες ευθύνης για αεροναυτική διάσωση.

⁴⁶⁰ Το οποίο και αποτελεί το αδύνατο σημείο της όπως έχει ήδη αναφερθεί, καθώς σε αντίθεση με τη Σύμβαση του Σικάγο δεν καθορίζει τις διαδικασίες και τους μηχανισμούς για τον προσδιορισμό τν περιοχών ευθύνης έρευνας και διάσωσης, αλλά παραπέμπει τη ρύθμιση του θέματος αυτού σε συμφωνία μεταξύ των ενδιαφερόμενων παράκτιων κρατών.

⁴⁶¹ Βλ. χάρτες 26 και 27.

⁴⁶² Βλ. Γιοκαρης Α., Κυριακόπουλος Γ., ό.π., σ. 152.

⁴⁶³ Βλ. παράγραφος 2.1.4 του Παραρτήματος της Συμβάσεως, ό.π., σ.σ. 122-123 και παραπομπές 400-401.

Αλλωστε στο σημείο 2.1.7 του Παραρτήματος της Σύμβασης του 1979 ορίζεται ότι η «οριοθέτηση των περιοχών έρευνας και διάσωσης δεν σχετίζεται και δεν θα θίγει την οριοθέτηση οποιουδήποτε συνόρου μεταξύ των Κρατών». Στην έννοια των συνόρων πρέπει να θεωρηθεί ότι περιλαμβάνονται και οι οριοθετήσεις βάσει περιοχικών συμφωνιών του ICAO και ζωνών ευθύνης για αεροναυτική έρευνα και διάσωση.

Στις 7/4/1989, ο ICAO επιβεβαίωσε ότι οι περιοχές ευθύνης της Ελλάδος και της Τουρκίας σχετικά με την αεροναυτική έρευνα και διάσωση παραμένουν αμετάβλητες, όπως αυτές έχουν ορισθεί και συμφωνηθεί στο πλαίσιο του Οργανισμού. Επίσης, η τροποποίηση του Annex 12 του ICAO για την Έρευνα και Διάσωση, διατηρεί την αρχή του καθορισμού περιοχών ευθύνης με περιοχικές συμφωνίες, πράγμα που επιβεβαιώνει την ελληνική αρμοδιότητα για αεροπορική έρευνα και διάσωση σε ολόκληρο το FIR Αθηνών⁴⁶⁴.

Σημαντικό εδώ είναι να καταγραφεί ότι ο Ι.Μ.Ο. είχε ζητήσει από την Ελλάδα και την Τουρκία να συμφωνήσουν για τα μεταξύ τους όρια ευθύνης, αλλά αυτό δεν έχει καταστεί δυνατό γιατί η Άγκυρα όπως ήδη αναφέρθηκε διεκδικεί ως περιοχή δικαιοδοσίας όλο το Ανατολικό Αιγαίο.

Από το 1996 η Τουρκία δεν αποδέχεται και δεν εγκρίνει σε επίπεδο Ι.Κ.Α.Ο. η Ελλάδα να αναπτύσσει σωστικά μέσα στα ελληνικά νησιά του Ανατολικού Αιγαίου επικαλούμενη ότι είναι αποστρατιωτικοποιημένα. Με τον τρόπο αυτό εμφανίζεται ως η μόνη ικανή να ασκήσει την αρμοδιότητα έρευνας και διάσωσης στο Ανατολικό Αιγαίο με βάση ότι αυτή έχει μόνο σωστικά μέσα⁴⁶⁵.

Επισημαίνεται ότι το τελικό κείμενο της τροποποίησης του Παραρτήματος 12 του κανονισμού του ICAO για την έρευνα και διάσωση το οποίο τέθηκε σε ισχύ τον 11/2004, προβλέπει στην εναρμόνιση εναέριων και θαλάσσιων επιχειρήσεων έρευνας και διάσωσης, και στην οργάνωση μετά από συνεργασία των γειτονικών

⁴⁶⁴ Στο πλαίσιο της Εαρινής Διάσκεψης του NATO στη Φλωρεντία τον 05/2000 η Ελλάδα και η Τουρκία συμφώνησαν στη μεθοδολογία που θα ακολουθείτο στα διάφορα fora για την οικοδόμηση μέτρων εμπιστοσύνης. Στη δεύτερη κατηγορία αυτών «Μέτρα μείωσης της έντασης», περιλαμβάνονταν και εγκατάσταση απευθείας διαύλων επικοινωνίας μεταξύ Διοικητών των Λιμενικών Αρχών/Ακτοφυλακής Ελλάδος και Τουρκίας. Βλ. Κουλουμπής Θ., Υφαντής Κ., ο.π..

Κατά τους προαναφερόμενους συγγραφείς η έρευνα και διάσωση μπορεί να προσδιοριστεί ως κοινό συμφέρον και είναι ανάγκη το ζήτημα αυτό να αποφορτιστεί και να απομυθοποιηθεί. Να σημειωθεί ότι δεν εξηγείται πως το συγκεκριμένο ζήτημα είναι κοινού συμφέροντος καθώς συνδέεται με πλήθος ελληνοτουρκικών διαφορών και πως μπορεί να απομυθοποιηθεί και να αποφορτιστεί.

Τα Μέτρα Οικοδόμησης Εμπιστοσύνης και Ασφάλειας (Μ.Ο.Ε.Α.) συχνά περιγράφονται ως «πραγματικά βήματα για την επίτευξη ιδανικών σκοπών». Υποστηρίζεται ότι διαδραματίζουν ένα συνεχώς αυξανόμενο ρόλο στον περιορισμό των εντάσεων, στην αποτροπή του πολέμου, στην περιφερειακή σταθερότητα και στη διαχείριση κρίσεων. Προσπάθειες τέτοιες άρχισαν να εφαρμόζονται στις ελληνοτουρκικές σχέσεις από το 1988 και εντεύθεν.

Βλ. Χατζηαντωνίου Κ., Η αναζήτηση της Οικοδόμησης Εμπιστοσύνης στο Αναρχούμενο Διεθνές Σύστημα, στο Ντόκος Θ. (Επιμ.), Εγχειρίδιο Διεθνών Σχέσεων και Στρατηγικής για τη Σ.Ε.Θ.Α. (ΕΛ.Ι.Α.Μ.Ε.Π., Αθήνα, 2003), σ.σ. 1-5, Τσάκωνας Π., Μέτρα Οικοδόμησης Εμπιστοσύνης και ασφάλειας στα Βαλκάνια, ΥΠ.ΕΘ.Α., ΕΠΥΕΘΑ, Διεύθυνση Στρατηγικών Μελετών, Επετηρίδα, 1996, σ.σ. 230-231. Βλ. επίσης Document of The Stockholm Conference on Confidence- and Security-Building Measures and Disarmament in Europe Convened in Accordance With the Relevant Provisions of the Concluding Document of the Madrid Meeting of the Conference on Security and Cooperation in Europe (CSBMs), διαθέσιμο στην ιστοσελίδα

<http://www.state.gov/t/isn/4725.htm> (τελευταία επίσκεψη την 18/10/2013).

⁴⁶⁵ Βλ. Κλάδη – Ευσταθοπούλου Μ., ο.π., σ.σ. 171-172.

κρατών, κοινών περιοχών επιχειρήσεων διάσωσης για τη μείωση του κόστους επιχειρήσεων.

Στο εν λόγω Παράρτημα ορίζεται ότι τα όρια των Περιοχών Έρευνας και Διάσωσης (SARs), καθορίζονται με διαδικασία ανάλογη εκείνης που προβλέπεται για τον καθορισμό των ορίων των Περιοχών Πληροφόρησης Πτήσεων (FIRs). Τα όρια περιοχών ευθύνης ενός κράτους για υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης κινδυνευόντων αεροσκαφών σε τμήματα του διεθνούς εναέριου χώρου, καθώς και πάνω από την ανοιχτή θάλασσα καθορίζονται με τις Περιοχικές Συμφωνίες Αεροναυτιλίας που εγκρίνονται από το Συμβούλιο του ICAO. Τα όρια αυτά καθορίζονται κατά τρόπο που να συμπίπτουν με τα αντίστοιχα όρια των Περιοχών Πληροφόρησης Πτήσεων (Παράρτημα 12, Κεφάλαιο 2, Σύσταση 2.2.1.1).

Μέχρι τον Νοέμβριο του 2004 ο καθορισμός των ορίων των περιοχών έρευνας και διάσωσης γινόταν με βάση τα σύνορα των κρατών. Με την τροποποίηση του Παραρτήματος όμως, η ρύθμιση αυτή έχει καταργηθεί, και προβλέπεται με σαφήνεια ότι «ο καθορισμός των περιοχών έρευνας και διάσωσης καθορίζεται με βάση τις τεχνικές και επιχειρησιακές δυνατότητες των κρατών».

Είναι ευνόητο ότι η πρόβλεψη αυτή εξυπηρετεί την Άγκυρα, η οποία ειδικά στην περιοχή του Ανατολικού Αιγαίου διαθέτει μέσα με υψηλές τεχνικές και επιχειρησιακές δυνατότητες, καταβάλλοντας συνεχείς προσπάθειες για βελτίωση των επιχειρησιακών της δυνατοτήτων.

Οι ρυθμίσεις αυτές ενδέχεται να δημιουργήσουν νέα δεδομένα σε ότι αφορά τα όρια SARs Ελλάδας – Τουρκίας⁴⁶⁶. Εντύπωση προκαλεί σε αυτή την αλλαγή η στάση της Ελλάδας, η οποία συναίνεσε σε αυτήν. Η πολιτική που ακολούθησε η Ελλάδα στη συγκεκριμένη περίπτωση ήταν άστοχη, καθώς η ακολουθητέα αναθεωρητική πολιτική της Τουρκίας σίγουρα θα εκμεταλλευτεί τη νέα αυτή εξέλιξη.

Η Τουρκία έσπευσε να δηλώσει όπως προβλέπεται από το άρθρο 38 της Σύμβασης του Σικάγο και την Απόφαση της 21^{ης} Νοεμβρίου 1950 του ICAO, ότι δεν είχε καμία αντίρρηση για διαγραφή του όρου «σύνορα» και αντικατάσταση με τον όρο «τεχνικές και επιχειρησιακές δυνατότητες». Άλλωστε με τις υποδομές τεχνικές και επιχειρησιακές που δημιουργεί στην περιοχή είναι πιθανό να ευνοηθούν οι θέσεις της.

Η προσέγγιση της Τουρκίας για θέματα έρευνας και διάσωσης στο χώρο του Αιγαίου Πελάγους, αντανακλάται στις Ετήσιες Αναφορές Δραστηριοτήτων που δημοσιεύονται/αναρτώνται στην ιστοσελίδα της τουρκικής Διοίκησης Ασφαλείας Ακτών, στις ανακοινώσεις του τουρκικού Γενικού Επιτελείου Ενόπλων Δυνάμεων και της τουρκικής Διοίκησης Ναυτικών Δυνάμεων, για τις ασκήσεις έρευνας και διάσωσης που πραγματοποιούνται στο χώρο του Αιγαίου Πελάγους.

Συγκεκριμένα οι περιοχές έρευνας και διάσωσης της Τουρκίας εμφανίζονται βάσει των προαναφερθείσων αναφορών στους Χάρτες αριθ. 25 και 26. Αξίζει να τονιστεί ότι στη σελίδα 23 της Ετήσιας Αναφοράς Δραστηριοτήτων για το 2006 αναγράφεται ότι «[Η Ελλάδα και η «Ελληνοκυπριακή Διοίκηση της Νότιας Κύπρου», ειδικά στην κατεύθυνση των αποφάσεων που έλαβε η Ευρωπαϊκή Ένωση,

⁴⁶⁶ Βλ. Κλάδη – Ευσταθοπούλου Μ., ο.π., σ.σ. 172-173. Βλ. ακόμη Κλάδη –Ευσταθοπούλου Μ., Ζητήματα έρευνας και διάσωσης στο διεθνές δίκαιο και εφαρμογές. Η περίπτωση της Ελλάδας, Σύγχρονες ματιές στις νομικές & πολιτικές όψεις Διεθνούς οργάνωσης –Διεθνών οργανισμών, Ελληνική Εταιρεία Διεθνούς Δικαίου και Διεθνών Σχέσεων, Αντ. Α. Σάκκουλας, Αθήνα –Κομοτηνή, σ.σ. 257-283.

χρησιμοποιώντας πόρους της Ευρωπαϊκής Ένωσης επιτάχυναν τα προγράμματα που αφορούν στον έλεγχο της θαλάσσιας κυκλοφορίας στο Αιγαίο και στην Ανατολική Μεσόγειο. Λαμβανομένης δε υπόψη της φιλοσοφίας, η περιοχή που δεν μπορούμε να ελέγξουμε δεν είναι δική μας, πρέπει άμεσα και εμείς να αποκτήσουμε συστήματα ελέγχου των θαλασσών μας]».

Στη σελίδα 38 της ίδιας αναφοράς αναγράφεται επίσης ότι «Η Διοίκηση Ασφαλείας Ακτών δίδει μεγάλη σημασία στο Αιγαίο και στην Ανατολική Μεσόγειο, ειδικά στις δραστηριότητες έρευνας – διάσωσης, που αποτελούν την πιο σημαντική αποστολή λόγω της ανθρώπινης διάστασης».

Σ' αυτό το πλαίσιο άρχισε πλέον ενεργά η λειτουργία του συστήματος έρευνας – διάσωσης το οποίο υποστηρίζεται από τους δορυφόρους που έχουν την ονομασία COSPAS – SARSAT. Η απόκτηση αυτής της δυνατότητας έχει μεγάλη σημασία, σε σχέση με την επικύρωση σε διεθνές επίπεδο των περιοχών έρευνας – διάσωσης που έχουμε εξαγγείλει στο Αιγαίο και την Ανατολική Μεσόγειο».

Χάρτης 26: Περιοχή Έρευνας και Διάσωσης σύμφωνα με τις Τουρκικές Αρχές



Πηγή: Ετήσια Αναφορά Δραστηριοτήτων έτους 2009 τουρκικής Διοίκησης Ασφάλειας Ακτών

Χάρτης 27: Περιοχή Έρευνας και Διάσωσης σύμφωνα με τις Τουρκικές Αρχές



Πηγή: Ετήσια Αναφορά Δραστηριοτήτων έτους 2008 τουρκικής Διοίκησης Ασφάλειας Ακτών

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ

ΟΙ ΕΛΛΗΝΟΤΟΥΡΚΙΚΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΟ 1974 ΕΩΣ ΣΗΜΕΡΑ

Α. Οι διαφορές Ελλάδας και Τουρκίας στο Αιγαίο⁴⁶⁷

1. Το πρόβλημα της υφαλοκρηπίδας

Το πρόβλημα της υφαλοκρηπίδας⁴⁶⁸ στο Αιγαίο Αρχιπέλαγος οφείλεται στο γεγονός ότι λόγω του ότι ο εν λόγω θεσμός είναι πρόσφατος στο διεθνές δίκαιο, δεν επέτρεψε να συμπεριληφθεί η οριοθέτηση του συγκεκριμένου χώρου στο σύνολο των συνθηκών που καθορίζουν τα όρια των ελληνοτουρκικών σχέσεων με κυριότερη από αυτές τη Συνθήκη της Λωζάνης το 1923⁴⁶⁹.

Η μη οριοθέτηση της υφαλοκρηπίδας είχε σαν αποτέλεσμα να υπάρξουν περιοχές αμφισβητούμενης κυριότητας μεταξύ των δύο μερών. Επί των μονομερών πράξεων της Τουρκίας με τις οποίες επεδίωξε να οικιοποιηθεί το ήμισυ του υπεδάφους του Αιγαίου, είχαν επίσης προηγηθεί μονομερείς ελληνικές εκχωρήσεις αδειών για εξερεύνηση της υφαλοκρηπίδας το 1959 και 1969, για τις οποίες όμως δεν είχε αντιδράσει η τουρκική πλευρά.

Η Τουρκία προκειμένου να διεκδικήσει τη μισή υφαλοκρηπίδα του Αιγαίου, έλαβε ως βάσεις μέτρησης τις ακτές της ηπειρωτικής Ελλάδας και της χερσονήσου της Μικράς Ασίας αντίστοιχα. Θεώρησε ότι τα νησιά του Αιγαίου δεν έχουν υφαλοκρηπίδα και τα αγνόησε τελείως⁴⁷⁰. Επίσης τα νησιά του Αιγαίου τα οποία γειτνιάζουν με τις ακτές της Μικράς Ασίας, τα θεώρησε ως απλές «προεξοχές» της δικής της υφαλοκρηπίδας. Το θεωρητικό υπόβαθρο της προσέγγισης αυτής, είναι ότι ο πυθμένας του Αιγαίου αποτελεί τη φυσική προέκταση της χερσονήσου της Μικράς Ασίας, η οποία συναντούσε κάπου στη μέση τη φυσική προέκταση του πυθμένα της ηπειρωτικής Ελλάδας.

Η Ελλάδα επικαλέστηκε τα κείμενα των διεθνών συνθηκών όπως τη Σύμβαση της Γενεύης του 1958. Στο άρθρο 1 παράγραφος β της εν λόγω σύμβασης, ορίζεται

⁴⁶⁷ Βλ. γενικά για ζητήματα ελληνοτουρκικών σχέσεων υπουργείο Εξωτερικών/ Ζητήματα Ελληνοτουρκικών Σχέσεων – Ειδικότερα κείμενα, <http://www.mfa.gr/zitimata-ellinotourkikon-sheseon/> (τελευταία επίσκεψη την 18/10/2013). Επίσης βλ. γενικά Syrigos A., THE STATUS OF THE AEGEAN SEA ACCORDING TO INTERNATIONAL LAW, Sakkoulas, Athens, 1998, Deniz Bolukbasi, TURKEY AND GREECE. THE AEGEAN DISPUTES. A Unique Case in International Law, Cavendish Publishing Limited, The Glass House, London, 2004, Yucel Acer, THE AEGEAN MARITIME DISPUTES AND INTERNATIONAL LAW, Dartmouth Publishing Company, Ashgate Publishing Limited, Aldershot, England, 2003.

⁴⁶⁸ Ο όρος υφαλοκρηπίδα ως δικαιικός θεσμός εμφανίστηκε σχετικά πρόσφατα στο χώρο του διεθνούς δικαίου. Το 1945 ο Πρόεδρος των Η.Π.Α. Τρούμαν ανέφερε για πρώτη φορά τον όρο, ο οποίος έγινε αποδεκτός από το σύνολο της διεθνούς κοινότητας. Με τον όρο υφαλοκρηπίδα εννοείται το έδαφος και το υπέδαφος του πυθμένα των «ανοιχτών θαλασσών». Στην προκειμένη περίπτωση «ανοικτές θάλασσες», είναι οι θαλάσσιες περιοχές που βρίσκονται εκτός των χωρικών υδάτων Ελλάδας και Τουρκίας. Βλ. ό.π. παραπομπή 135 σε ότι αφορά τον ορισμό της υφαλοκρηπίδας και 136 σχετικά με τα δικαιώματα του παράκτιου κράτους στην υφαλοκρηπίδα και 116-120 σε ότι αφορά την ανοιχτή θάλασσα και τη διέλευση εν πορεία.

Βλ. Οικονομίδης Κ., ΘΕΜΑΤΑ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΔΙΚΑΙΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ, ό.π., σ.σ. 63-70.

⁴⁶⁹ Βλ. ό.π. παραπομπή 140.

⁴⁷⁰ Βλ. χάρτης 25.

ρητά ότι ο όρος υφαλοκρηπίδα χρησιμοποιείται για να δηλώσει το βυθό της θάλασσας και το υπέδαφος των υποθαλάσσιων περιοχών που βρίσκονται εκτός αιγιαλίτιδας ζώνης και γειτονεύουν/παράκεινται με τις ακτές των νησιών. Κατά συνέπεια σύμφωνα με την άποψη της Ελλάδας, είναι απαραίτητο για την οριοθέτηση της υφαλοκρηπίδας να ληφθούν υπόψη όλα τα νησιά του Αιγαίου. Στην περίπτωση αυτή η οριοθέτηση πρέπει να γίνει με βάση τις ακτογραμμές της Μικράς Ασίας από την τουρκική πλευρά και τις ανατολικές ακτές των ελληνικών νησιών του Αιγαίου από την πλευρά της Ελλάδας.

Με την οριοθέτηση κατά την προσέγγιση της Ελλάδας, το μέγιστο μέρος της υφαλοκρηπίδας του Αιγαίου θα περιέλθει στην Ελλάδα για εκμετάλλευση, αφού τα νησιά του Ανατολικού Αιγαίου σχηματίζουν αλυσίδα σε όλο το μήκος των μικρασιατικών ακτών. Περιορίζεται η τουρκική υφαλοκρηπίδα από τη νησιωτική υφαλοκρηπίδα, κι δεν επεκτείνεται ως τη μέση της θάλασσας περιοχής του Αιγαίου, περιορίζοντάς την σε μία ζώνη κατά μήκος των ακτών της Μικράς Ασίας.

Μετά το 1969 το ζήτημα της υφαλοκρηπίδας, αποτέλεσε και αποτελεί πεδίο έντονης διαμάχης και αντιπαράθεσης μεταξύ των κρατών. Η διαμάχη στηρίχτηκε στην Απόφαση του Διεθνούς Δικαστηρίου της Χάγης σχετικά με την υφαλοκρηπίδα της Βόρειας Θάλασσας το 1969. Η επιχειρηματολογία της στηρίχτηκε στην σε αρκετά σημεία ασαφή Απόφαση που εξέδωσε το Διεθνές Δικαστήριο και στο γεγονός ότι η ίδια δεν είχε επικυρώσει το Συμβατικό Πλαίσιο της Γενεύης, ενώ επίσης δεν έχει επικυρώσει ούτε τη νέα Δ.Σ.Δ.Θ.⁴⁷¹.

Ειδικότερα επικαλέστηκε το άρθρο 6 της Σύμβασης της Γενεύης για την υφαλοκρηπίδα⁴⁷², το οποίο όριζε ότι η οριοθέτηση της υφαλοκρηπίδας γίνεται στο μέσον της αποστάσεως μεταξύ δύο κρατών εκτός αν «ειδικές περιστάσεις» (special circumstances) δικαιολογούν διαφορετικό καθορισμό ορίων. Τα νησιά που βρίσκονται στο Αιγαίο και η ημίκλειστη φύση του Αιγαίου Πελάγους, ερμηνεύθηκαν από την Τουρκία ως παράγοντες που αποτελούν «ειδικές περιστάσεις». Έτσι στο Αιγαίο Πέλαγος δεν εφαρμόζονται οι γενικοί κανόνες του διεθνούς δικαίου, αλλά ιδιαίτεροι κανόνες που πρέπει να συνυπολογίζουν τις ειδικές συνθήκες αυτής της θάλασσας και να οδηγούν σε ένα «ευθύδικο» και «δίκαιο» αποτέλεσμα. Δίκαιο κατά την Τουρκία είναι η μη εφαρμογή του άρθρου 1 παράγραφος β της Συμβάσεως του 1958 περί της υφαλοκρηπίδας των νησιών διότι στερεί τα παράλια της δυτικής Μικράς Ασίας από σημαντικές πηγές για την αναπτυξή τους.

Η Δ.Σ.Δ.Θ. στο άρθρο 83 προτρέπει τα ενδιαφερόμενα Κράτη-Μέλη στη διαφορά σε σύναψη συμφωνίας με βάση τις Αρχές του Διεθνούς Δικαίου της Θάλασσας⁴⁷³.

⁴⁷¹ Τα υπόλοιπα δύο κράτη που δεν την έχουν επικυρώσει είναι η Βενεζουέλα και το Ισραήλ. Μάλιστα οι τρεις αυτές χώρες την καταψήφισαν στη σχετική Συνδιάσκεψη.

⁴⁷² Βλ. Ν.Δ. 1182 /1972 (Α' 111), «ΠΕΡΙ ΚΥΡΩΣΕΩΣ ΤΗΣ ΥΠΟΓΡΑΦΕΙΣΗΣ ΕΝ ΓΕΝΕΥΗ ΤΗΝ 29ΗΝ ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1958 ΥΠΟ ΤΗΝ ΑΙΓΙΑ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΤΩΝ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΕΘΝΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΥΦΑΛΟΚΡΗΠΙΔΟΣ».

⁴⁷³ Στο άρθρο 83 με τίτλο «Οριοθέτηση της υφαλοκρηπίδας μεταξύ Κρατών των οποίων οι ακτές είναι παρακείμενες ή βρίσκονται η μία απέναντι στην άλλη» ορίζονται:

«1. Η οριοθέτηση της υφαλοκρηπίδας μεταξύ Κρατών των οποίων οι ακτές είναι παρακείμενες ή βρίσκονται η μία απέναντι στην άλλη, πραγματοποιείται με συμφωνία που συνάπτεται με βάση το διεθνές δίκαιο, όπως αυτό αναφέρεται στο άρθρο 38 του Διεθνούς Δικαστηρίου της Χάγης, προς το σκοπό επίτευξης μίας δίκαιης λύσης.

Η αποδοχή των απόψεων της Τουρκίας από την Ελλάδα⁴⁷⁴ θα σήμαινε ότι όλα τα νησιά του Ανατολικού Αιγαίου δεν θα είχαν υφαλοκρηπίδα, αλλά και από άποψη εθνικής κυριαρχίας θα εγκλωβίζονταν σε μία μεγάλη ζώνη τουρκικής δικαιοδοσίας. Για την υφαλοκρηπίδα έχουν προκληθεί αρκετές εντάσεις – κρίσεις μεταξύ των δύο κρατών⁴⁷⁵. Σημειώνεται ότι η υπόθεση για την υφαλοκρηπίδα έφθασε το 1976 στο Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης, το οποίο όμως δεν προχώρησε σε έκδοση Απόφασης επειδή η Τουρκία δεν παρουσιάστηκε για να συζητήσει. Ειδικότερα η Τουρκία θεώρησε ότι το δικαστήριο δεν είχε αρμοδιότητα βάσει του άρθρου 36 παράγραφος 1 του Καταστατικού του Διεθνούς Δικαστηρίου που απαιτεί συναίνεση των δύο μερών. Επίσης ισχυρίστηκε ότι η ταυτόχρονη διεξαγωγή συνομιλιών μεταξύ των δύο χωρών εμπόδιζε την πραγματοποίηση δίκης. Τελικά το Διεθνές Δικαστήριο αποφάνθηκε ότι δεν είχε αρμοδιότητα⁴⁷⁶.

2. Αν δεν επιτευχθεί συμφωνία μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα, τα ενδιαφερόμενα Κράτη προσφεύγουν στις διαδικασίες που προβλέπονται στο μέρος XV.

3. Εν αναμονή της σύναψης της προβλεπόμενης στην παράγραφο 1 συμφωνίας, τα ενδιαφερόμενα Κράτη, με πνεύμα κατανόησης και συνεργασίας, καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια για τη σύναψη προσωρινών διευθετήσεων πρακτικού χαρακτήρα και για να μην θέσουν σε κίνδυνο ή παρεμποδίσουν κατά τη διάρκεια αυτής της μεταβατικής περιόδου τη σύναψη της τελικής συμφωνίας. Οι προσωρινές αυτές διευθετήσεις δεν επηρεάζουν την τελική οριοθέτηση.

4. Όταν υφίσταται μία συμφωνία μεταξύ των ενδιαφερομένων Κρατών, τα ζητήματα που αφορούν στην οριοθέτηση της υφαλοκρηπίδας καθορίζονται σύμφωνα με τις διατάξεις της εν λόγω συμφωνίας». Βλ. *Ασωνίτης Γ.*, ό.π., σ.σ. 123-124.

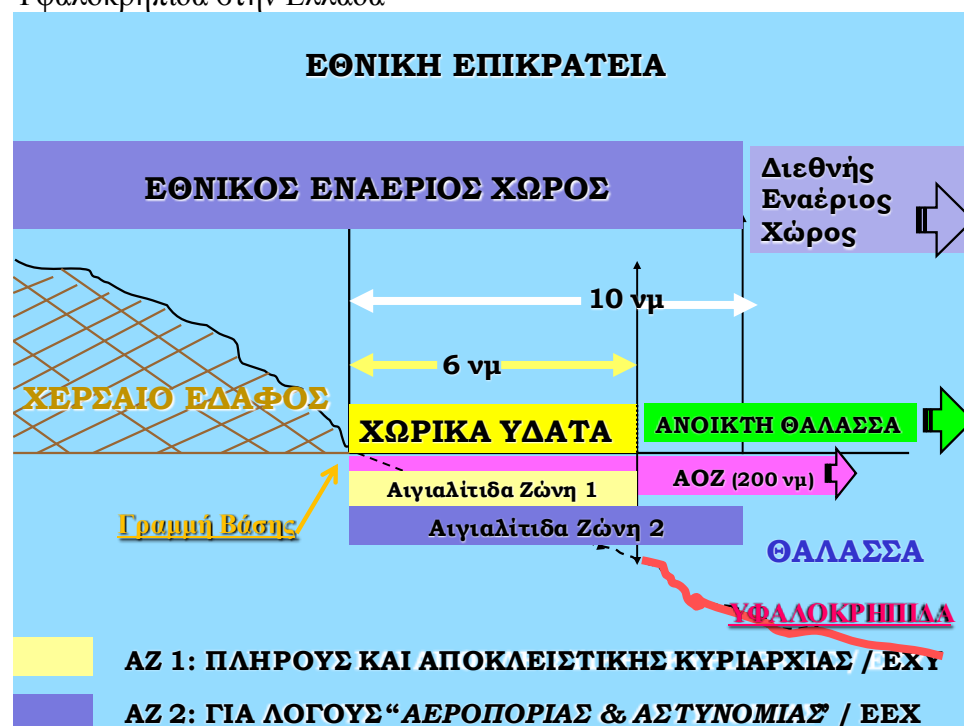
Παράδειγμα οριοθέτησης ηπειρωτικής υφαλοκρηπίδας στη Μεσόγειο, αποτελεί η συμφωνία της 24^{ης} Μαΐου 1977 μεταξύ Ελλάδας και Ιταλίας.

⁴⁷⁴ Σύμφωνα με το ΥΠ.ΕΞ. «Η Ελλάδα επιδιώκει, στο πλαίσιο αυτό, να επιλύσει τη μόνη διαφορά που υφίσταται μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας, σύμφωνα με τους κανόνες του διεθνούς δικαίου και, ειδικότερα, το δίκαιο της θάλασσας. Η νομικής φύσεως αυτή διαφορά αφορά στην οριοθέτηση της υφαλοκρηπίδας». Βλ. υπουργείο Εξωτερικών/ Ζητήματα Ελληνοτουρκικών Σχέσεων/ Ειδικότερα κείμενα, <http://www.mfa.gr/zitimata-ellinotourkikon-sheseon/> (τελευταία επίσκεψη την 12/10/2013).

⁴⁷⁵ Βλ. κατωτέρω σ. 212.

⁴⁷⁶ Βλ. *Τσάλτας Γ., Κλάδη-Ευσταθοπούλου Μ., ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ.....*, ό.π., σ.σ. 76-81, *Συρίγος Α., Σχέσεις Ελλάδος – Τουρκίας.....*, ό.π., σ.σ. 40-48 και *Δίπλα Χ., Η νομολογιακή εξέλιξη των αρχών της θαλάσσιας οριοθέτησης και η επιδράσή της στην ελληνοτουρκική διαφορά για την υφαλοκρηπίδα του Αιγαίου*, σ.σ. 165- 173 στο *Το Αιγαίο Πέλαγος και το νέο δίκαιο της θάλασσας*, Αθήνα - Κομοτηνή, Α. Σάκουλας, 1996.

Χάρτης 28: Εθνική Επικράτεια, Εθνικός Εναέριος Χώρος, Διεθνής Εναέριος Χώρος, Υφαλοκρηπίδα στην Ελλάδα



Πηγή: Σχολή Εθνικής Άμυνας, 06/2010 διάλεξη με θέμα «Δίκαιο του Αέρα –ICAO-FIR» από τον Ασμχο (Ι) Γεώργιο Ανεψιού

2. Αιγιαλίτιδα ζώνη

Η αιγιαλίτιδα ζώνη όπως αναφέρθηκε και προγενέστερα⁴⁷⁷ είναι μία θαλάσσια ζώνη που ξεκινά από την ακτή και εκτείνεται ως ένα σημείο μέσα στη θάλασσα, όπου το παράκτιο κράτος έχει πλήρη κυριαρχία παρόμοια με την κυριαρχία που έχει στην ξηρά. Τόσο η Ελλάδα όσο και η Τουρκία έχουν χωρικά ύδατα 6 ν.μ. στο Αιγαίο.

Η Τουρκία αντέδρασε στο ενδεχόμενο αυτό και δήλωσε ότι εάν κάτι τέτοιο πραγματοποιούνταν εκ μέρους της Ελλάδας θα εθεωρείτο αιτία πολέμου (casus belli)⁴⁷⁸. Από τότε η Ελλάδα απέφυγε να κλιμακώσει την ένταση και μέχρι σήμερα δεν έχει επεκτείνει τη θαλάσσια ζώνη της, τονίζοντας συνεχώς ότι η επέκταση των χωρικών της υδάτων αποτελεί αναφαίρετο δικαίωμά της. Σημειώνεται ότι η Τουρκία έχει κάνει χρήση του δικαιώματος αυτού στον Εύξεινο Πόντο και τη Μεσόγειο.

Από το έτος 1936 τα ελληνικά χωρικά ύδατα εκτείνονται στα έξι ν.μ.. Αυτό στο χώρο του Αιγαίου σημαίνει ότι το 43,5% των υδάτων ανήκει στην Ελλάδα, το 7,5% στην Τουρκία, ενώ το υπόλοιπο 50% αποτελεί τμήμα των ανοικτών θαλασσών.

Η εν λόγω ρύθμιση είναι πάρα πολύ σημαντική για τους πολεμικούς στόλους των χωρών που διαπλέουν ή βρίσκονται στην περιοχή, καθώς υπάρχουν μεγάλες περιοχές στο Βόρειο και Νότιο Αιγαίο όπου μπορούν να διεξαχθούν χωρίς στενότητα χώρου πολεμικά γυμνάσια, ενώ επίσης υπάρχουν πολλοί διάδρομοι, που παρά τη στενοτητά τους αποτελούν διεθνή ύδατα και κατά συνέπεια περάσματα της διεθνούς

⁴⁷⁷ Βλ. ό.π. παραπομπή 178.

⁴⁷⁸ Βλ. Συρίγος Α., Σχέσεις Ελλάδος – Τουρκίας.....ό.π., σ.σ. 83-84.

ναυσιπλοΐας. Τα πιο σημαντικά από αυτά τα περάσματα βρίσκονται μεταξύ Αντικυθήρων και Κρήτης, Ρόδου – Καρπάθου και Κάσου – Κρήτης και συνδέουν το Αιγαίο με την υπόλοιπη Μεσόγειο. Επίσης μεταξύ Κυκλάδων και Δωδεκανήσου υπάρχει ένα στενό πέρασμα πλάτους δύο ν.μ. που συνδέει το νότιο με το κεντρικό Αιγαίο.

Στην περίπτωση που τα ελληνικά χωρικά ύδατα επεκταθούν στα 12 ν.μ. κλείνουν τα περισσότερα από τα διεθνή περάσματα που υπάρχουν σήμερα στο Αιγαίο Πέλαγος και συγκεκριμένα:

Α.-Όλα τα θαλάσσια περάσματα που βρίσκονται δυτικά και ανατολικά της Κρήτης.

Β.- Το στενό θαλάσσιο πέρασμα μεταξύ Κυκλάδων και Δωδεκανήσου.

Γ.- Τα χωρικά ύδατα της νησίδας Καλόγηρος, που βρίσκεται στο κέντρο του Αιγαίου, Β.Α. της Άνδρου και Ν.Δ. της Χίου, θα ενωθούν με αυτά των Ψαρών και των Κυκλάδων και θα κλείσουν τελείως άλλο ένα θαλάσσιο πέρασμα στο κεντρικό Αιγαίο. Τα ανωτέρω θα έχουν σαν αποτέλεσμα τη δημιουργία «διεθνών στενών»⁴⁷⁹ μέσα από τα ελληνικά χωρικά ύδατα σύμφωνα με τα άρθρα 37 έως 44⁴⁸⁰ της Δ.Σ.Δ.Θ..

Η κατάσταση που δημιουργείται αν επεκταθούν τα χωρικά ύδατα στα 12 ν.μ. στο Αιγαίο, είναι παρεμφερής με την κατάσταση σε πολλές θάλασσες παγκόσμια. Από την πρώτη στιγμή στα τέλη της δεκαετίας του 50 που άρχισαν κάποια κράτη να συζητούν για τη νομιμοποίηση επέκτασης στα 12 ν.μ. των χωρικών υδάτων, προέκυψε αυτόματα το πρόβλημα με τη διέλευση της ναυσιπλοΐας, καθώς με τη υιοθέτηση ενός τέτοιου κανόνα, αυτόματα τα περισσότερα διεθνή περάσματα θα καθίστατο χωρικά ύδατα.

Ενώ εντός των χωρικών υδάτων παραμένει το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης (innocent passage)⁴⁸¹ το οποίο μπορεί σε περιπτώσεις πολεμικών σκαφών να θεωρηθεί ότι δεν καλύπτει τις ανάγκες των ενδιαφερόμενων ναυτικών κρατών. Αυτό γιατί η αβλβής διέλευση ενός πλοίου μέσα από τα χωρικά ύδατα υπόκειται σε ορισμένους περιορισμούς, με βασικότερο το δικαίωμα του παράκτιου κράτους να αναστέλει προσωρινά εντός καθορισμένων περιοχών της χωρικής θάλασσας την διέλευση ξένων πλοίων. Επί πλέον πειορισμοί αφορούν και τα υποβρύχια που είναι υποχρεωμένα να πλέουν στην επιφάνεια.

Τα ανωτέρω οδήγησαν στη διαμόρφωση ενός θεσμού στη Δ.Σ.Δ.Θ., ο οποίος ισχύει παράλληλα με την αβλαβή διέλευση και εφαρμόζεται μόνο στα στενά της διεθνούς ναυσιπλοΐας και είναι ο θεσμός του πλου διελεύσεως (transit passage)⁴⁸². Σε ότι αφορά το Αιγαίο στενά διεθνούς ναυσιπλοΐας είναι εκείνα τα στενά που βρίσκονται εντός των χωρικών υδάτων και συνδέουν ένα τμήμα της ανοικτής

⁴⁷⁹ Βλ. ό.π. παραπομπή 139.

⁴⁸⁰ Το άρθρο 37 φέρει τίτλο «Πεδίο εφαρμογής των διατάξεων του παρόντος τμήματος», το 38 «Δικαίωμα διέλευσης εν πορεία», το 39 «Υποχρεώσεις πλοίων και αεροσκαφών κατά τη διέλευση εν πορεία», το 40 «Έρευνα και υδρογραφικές ανιχνεύσεις», το 41 «Θαλάσσιες οδοί και σχέδια διαχωρισμού της κυκλοφορίας στα στενά διεθνούς ναυσιπλοΐας», 42 «Νόμοι και κανονισμοί των παρακτίων στα στενά Κρατών σχετικοί με τη διέλευση εν πορεία», 43 «Εγκταστάσεις ασφαλείας, βοηθήματα ναυσιπλοΐας και λοιπός εξοπλισμός και πρόληψη, μείωση και έλεγχος της ρύπανσης» και 44 «Υποχρεώσεις των παρακτίων στα στενά Κρατών».

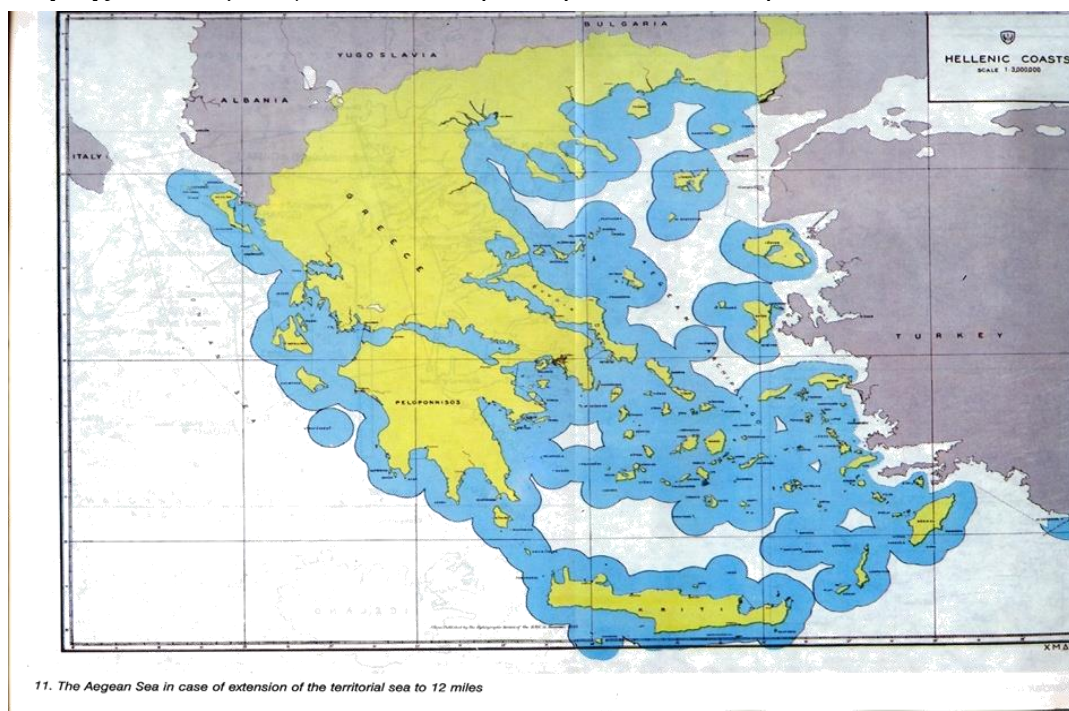
⁴⁸¹ Βλ. ό.π. παραπομπή 144.

⁴⁸² Βλ. ό.π. παραπομπή 139.

θάλασσας με ένα άλλο τμήμα της ανοικτής θάλασσας⁴⁸³, δηλαδή πρακτικά όλες οι περιοχές που θα συνδέουν το βόρειο με το νότιο Αιγαίο και τα περάσματα γύρω από την Κρήτη.

Στις εν λόγω περιοχές η διέλευση των σκαφών ασκείται χωρίς κανένα κώλυμα εκ μέρους του παράκτιου κράτους, το οποίο δεν μπορεί να απαγορεύσει γενικά τη διέλευση των πλοίων. Οι μοναδικοί περιορισμοί αφορούν την υποχρέωση των παραπλεόντων σκαφών να μην πλέουν με τρόπο που μπορεί να απειλήσει την ασφάλεια του παράκτιου κράτους, να μην μολύνουν τη θάλασσα, να συμμορφώνονται προς τους κανόνες ναυσιπλοΐας και να μην ασκούν αλιευτικές και ερευνητικές δραστηριότητες καθώς και λαθρεμπόριο⁴⁸⁴. Επίσης γίνεται αποδεκτό ότι τα υποβρύχια μπορούν να διαπλέουν τα διεθνή στενά βυθισμένα. Επίσης με τη νέα Δ.Σ.Δ.Θ. δίνεται το δικαίωμα στα αεροσκάφη να υπερίπτανται και να διασχίζουν ελεύθερα τα διεθνή στενά, δικαίωμα το οποίο δεν υπήρχε κατά την αβλαβή διέλευση μέσα από τα χωρικά ύδατα⁴⁸⁵.

Χάρτης 29: 12ν.μ. Αιγαίλιτιδα Ζώνη – Χωρικά Ύδατα στην Ελλάδα



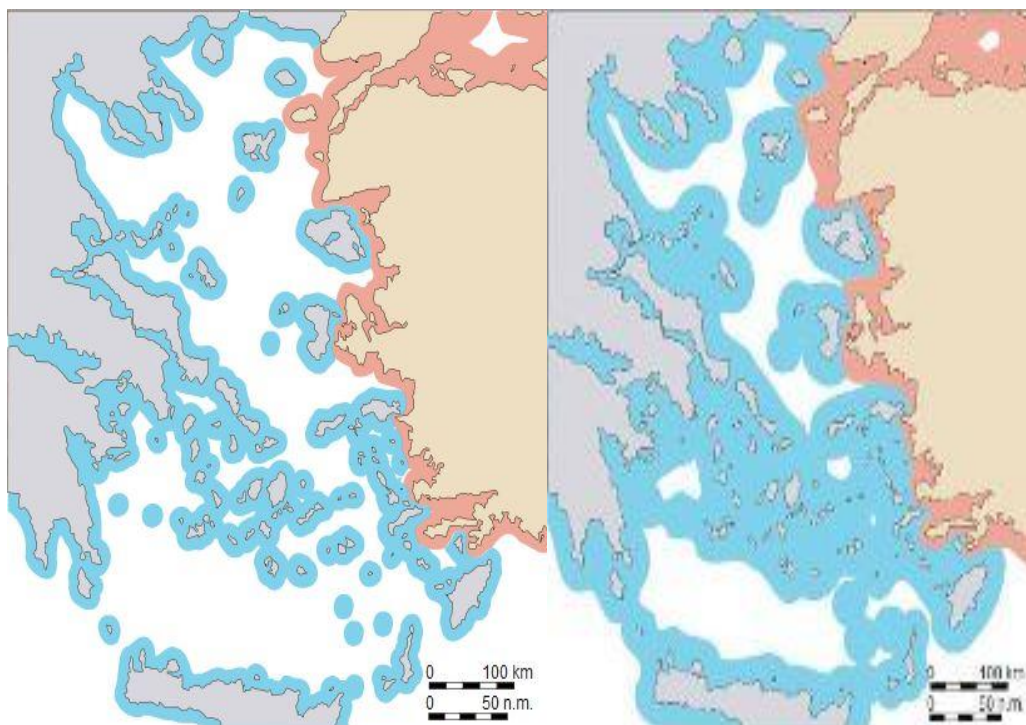
Πηγή: Σχολή Εθνικής Άμυνας, 06/2010 διάλεξη με θέμα «Δίκαιο του Αέρα – ICAO- FIR» από τον Ασμχο (Ι) Γεώργιο Ανεψιού

⁴⁸³ Βλ. Ροζάκης Χ., Το καθεστώς των Διεθνών Στενών στη Σύμβαση του 82 και η εφαρμογή του στις ελληνικές θάλασσες, σ.σ. 95- 119 στο στο Το Αιγαίο Πέλαγος και το νέο δίκαιο της θάλασσας, ό.π..

⁴⁸⁴ Βλ. Κοροντζής Τ., Η έννοια του οργανωμένου εγκλήματος στην εθνική και διεθνή έννομη τάξη, Λιμενική Ρότα, τεύχος 10, Ιούλιος – Αύγουστος – Σεπτέμβριος 2012, σ.σ. 27-29, του ιδίου, Η δίωξη του οικονομικού εγκλήματος στην Ελλάδα, Λιμενικά Χρονικά, τεύχος 91, Ιούλιος – Αύγουστος - Σεπτέμβριος 2012, σ.σ. 5-6, του ιδίου, The prosecution of economic crime in Hellas, International Journal of Humanities and Social Science, Vol. 2, No. 5, March 2012, p.p. 221-227 και ό.π. παραπομπή 436.

⁴⁸⁵ Βλ. ό.π. παραπομπή 144.

Χάρτης 30: 6-12 ν.μ. Αιγιαλίτιδα Ζώνη- Χωρικά Ύδατα



Πηγή: Σχολή Εθνικής Άμυνας, 06/2010

3.Εναέριος Χώρος και FIR Αθηνών⁴⁸⁶

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

Η Τουρκία αμφισβητεί και παραβιάζει τον εθνικό εναέριο χώρο της Ελλάδας από τα 6 έως τα 10 ν.μ. με το επιχείρημα ότι δεν ταυτίζονται τα όρια της κυριαρχίας της στον αέρα και στη θάλασσα. Ο ισχυρισμός της Τουρκίας περί αντιθέσεως του εύρους του ελληνικού εθνικού εναερίου χώρου προς το διεθνές δίκαιο είναι αβάσιμος για τους εξής λόγους:

α) Δεδομένου ότι ο «δικαιούμενος το μείζον, δικαιούται και το έλασσον», η άσκηση κυριαρχίας στον εναέριο χώρο μέχρι τα 10 ν.μ. είναι απολύτως νόμιμη, αφού δεν υπερβαίνει τα 12 ν.μ. που ορίζει το δίκαιο της θάλασσας ως ανώτατο όριο του εύρους της αιγιαλίτιδας ζώνης και του εθνικού εναερίου χώρου.

β) Η Ελλάδα έχει προβεί στη γνωστοποίηση της ανωτέρω νομοθεσίας.

γ) Η Τουρκία, επί 44 χρόνια, ήτοι από το 1931 που προσδιορίσθηκε το εύρος των χωρικών υδάτων στα 10 ν.μ. μέχρι το 1975 αποδεχόταν το εύρος των 10 ν.μ. του ελληνικού εθνικού εναερίου χώρου χωρίς ουδεμία διαμαρτυρία ή αμφισβήτηση, γεγονός που θεμελιώνει κατά το διεθνές δίκαιο σιωπηρή αποδοχή.

⁴⁸⁶ Βλ. ανωτέρω σ. 55.

δ) Η επίκληση από την Τουρκία της μη ταύτισης των ορίων της κυριαρχίας στον αέρα και τη θάλασσα είναι προσχηματική. Και τούτο, διότι η Τουρκία απειλεί με πόλεμο την Ελλάδα σε περίπτωση που η τελευταία επεκτείνει την κυριαρχία της στη θάλασσα.

ε) Τέλος, το καθεστώς των 10 ν.μ. είναι σε ισχύ από το 1931, όταν εκδόθηκε το σχετικό Προεδρικό Διάταγμα και εφαρμόσθηκε ομοιόμορφα, χωρίς οποιαδήποτε διαμαρτυρία όσον αφορά στη νομική του βάση.

Τα ανωτέρω καθιστούν το εύρος του ελληνικού εθνικού εναερίου χώρου των 10 ν.μ. ανιτάξιμο έναντι της διεθνούς κοινότητας.

Την 7η Δεκεμβρίου 1944 υπογράφηκε στο Σικάγο η Σύμβαση περί Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας, που προέβλεπε την ίδρυση ενός Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO). Ο ICAO οριοθέτησε τα όρια των περιοχών ευθύνης για τον έλεγχο του εναερίου χώρου στις χώρες μέλη του (Flight Information Region-FIR). Το FIR Αθηνών οριοθετήθηκε στο πλαίσιο των περιοχικών συνδιασκέψεων αεροναυτιλίας Ευρώπης των ετών 1950, 1952, 1958, 1966 και 1973.

Στο πλαίσιο αυτό, το FIR Αθηνών συμφωνήθηκε να καλύπτει ολόκληρο τον ελληνικό εθνικό εναέριο χώρο και επιπλέον διάσπαρτα τμήματα του διεθνούς εναερίου χώρου. Η Τουρκία ήταν εξαρχής παρούσα και αποδέχθηκε τον καθορισμό του εναερίου χώρου για τον οποίο υπεύθυνη ορίστηκε η Ελλάδα.

Σύμφωνα με τους κανόνες του ICAO και τη διεθνή πρακτική η Ελλάδα απαιτεί, για λόγους ασφάλειας των πολιτικών πτήσεων, όπως όλα τα αεροσκάφη, πολιτικά και στρατιωτικά, υποβάλουν σχέδια πτήσεως πριν από την είσοδό τους στο FIR Αθηνών.

Παρά ταύτα τον Αύγουστο του 1974, η Τουρκία αυθαίρετα εξέδωσε τη NOTAM 714 ("ειδοποίηση προς αεροναυτιλομένους") με την οποία προσπαθούσε να επεκτείνει τον χώρο της δικαιοδοσίας της μέχρι το μέσο του Αιγαίου εντός του FIR Αθηνών. Η Ελλάδα τότε κήρυξε το Αιγαίο επικίνδυνη περιοχή (NOTAM 1157). Ο ICAO, απηύθυνε έκκληση και στις δύο πλευρές χωρίς επιτυχία. Τέλος, η Άγκυρα, το 1980, και πάλι μονομερώς, ανακάλεσε τη NOTAM 714 όταν διαπίστωσε ότι το μέτρο έβλαπτε τα συμφέροντά της και ιδίως τον τουρισμό της. Ωστόσο, η Τουρκία έκτοτε, με το επιχείρημα ότι η Σύμβαση του Σικάγο δεν αφορά στα κρατικά αεροσκάφη, σταθερά αρνείται να υποβάλει σχέδια πτήσεων για τις εισόδους των στρατιωτικών αεροσκαφών της εντός του FIR Αθηνών, διαπράττοντας, έτσι, πολυάριθμες παραβάσεις των κανόνων Εναέριας Κυκλοφορίας και δημιουργώντας κινδύνους για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας.

4.Η αποστρατιωτικοποίηση των νησιών του Αιγαίου

Η Τουρκία ισχυρίζεται από το 1974 η Ελλάδα παρανομεί και δεν έχει δικαίωμα να οχυρώνει τα νησιά του Ανατολικού Αιγαίου και ειδικότερα τη Λήμνο⁴⁸⁷, τη Σαμοθράκη, τη Λέσβο, τη Χίο, τη Σάμο, την Ικαρία και τα Δωδεκάνησα. Σε ότι αφορά τη Λήμνο και τη Σαμοθράκη επικαλείται τη Συνθήκη της Λωζάνης⁴⁸⁸, η οποία περιελάμβανε τα δύο αυτά νησιά στο σύστημα ασφάλειας του Ελλησπόντου. Είχε

⁴⁸⁷ Βλ. *Οικονομίδης Κ.*, ΘΕΜΑΤΑ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΔΙΚΑΙΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ, ό.π., σ.σ. 76-86 και σ.σ. 96-101.

⁴⁸⁸ Βλ. παράρτημα 6, άρθρο 4 με θέμα: «Ουδετεροποιούνται αι κατωτέρω οριζόμεναι ζώναι και νήσοι» και άρθρο 6 της εν λόγω Συνθήκης που υπογράφηκε την 24/06/1923.

οριστεί ότι τα στενά καθώς και τα νησιά στην εισοδό τους έπρεπε να είναι αποστρατιωτικοποιημένα.

Σε ότι αφορά τα Δωδεκάνησα η Τουρκία επικαλείται τη Συνθήκη εκχωρήσεως τους από την Ιταλία στην Ελλάδα το 1947, το άρθρο 14 παράγραφος 2 της οποίας αναφερόταν στην αποστρατιωτικοποίησή τους. Σε ότι αφορά τα υπόλοιπα νησιά του βορειοανατολικού και κεντρικού Αιγαίου, η Τουρκία επικαλείται το άρθρο 13 της Συνθήκης της Λωζάνης, που απαγόρευε την οχυρώσή τους, όπως επίσης και την παρουσία στρατού πέραν ενός μικρού αριθμού.

Επί των επιχειρημάτων της Τουρκίας η Ελλάδα ισχυρίζεται ότι σε ότι αφορά τη Λήμνο⁴⁸⁹ και τη Σαμοθράκη δεν υπάρχει καμία δέσμευση από τη Συνθήκη της Λωζάνης, καθώς με τη Σύμβαση του Μοντρέ καταργήθηκαν τα άρθρα της Λωζάνης που αφορούσαν αυτά τα δύο νησιά, και ήρθη το καθεστώς ουδετεροποίησης των στενών όσο και της γύρω περιοχής και δεν υπάρχει καμία αποστρατιωτικοποίηση, ουδετεροποίηση ή παρόπλιση. Το γεγονός ότι δεν πραγματοποιείται ρητή αναφορά στα συγκεκριμένα νησιά στη Σύμβαση του Μοντρέ, η Ελλάδα δεν το θεωρεί ουσιώδες αφού η ελληνική θέση αποδεικνύεται από την επίσημη δήλωση του τούρκου υπουργού Εξωτερικών Rusdu Aras⁴⁹⁰ προς την τουρκική Βουλή, τις προεργασίες της συνδιασκέψεως και την επίσημη αλληλογραφία μεταξύ Ελλάδος – Τουρκίας εκείνης της εποχής⁴⁹¹.

Για τα Δωδεκάνησα από τη στιγμή που η Τουρκία δεν υπήρξε συμβαλλόμενο μέρος στη συνθήκη εκχωρήσεως, δεν μπορεί να επικαλείται κανένα άρθρο της, παρά μόνο η Ιταλία. Σε ότι αφορά τα νησιά Χίο, Λέσβο, Σάμο και Ικαρία που οχυρώθηκαν από το 1974 και μετά, η Ελλάδα επικαλείται την συγκρότηση και απειλή της λεγόμενης τουρκικής «Στρατιάς του Αιγαίου», η οποία ενώ δεν έχει Νατοϊκές υποχρεώσεις, διαθέτει μεγάλο και ισχυρό στόλο αποβατικών σκαφών προσανατολισμένων επιθετικά στα νησιά του Αιγαίου. Κατόπιν αυτού και λόγω αφενός της θεμελιώδους αλλαγής των περιστάσεων (άρθρο 62 της Σύμβασης της Βιέννης για το δίκαιο των συνθηκών) και αφετέρου λαμβάνοντας υπόψη το άρθρο 51

⁴⁸⁹ Βλ. Μανωλοπούλου – Βαρβιτσιώτη Κ., Το καθεστώς αποστρατιωτικοποίησης στα ελληνικά νησιά του Βορείου Αιγαίου, Πάντειος Σχολή, 1977, σ. 73 κ.ε., Σαζανίδης Χ., Οι ελληνοτουρκικές σχέσεις στην πενταετία 1973-1978, ό.π., 1979, σ. 159 κ.ε., Ροζάκης Χ., Οι Ελληνοτουρκικές σχέσεις: η νομική διάσταση στο Σύγχρονη ελληνική εξωτερική πολιτική επιμ. Κώνστα Δ., - Τσαρδανίδης Χ., Αθήνα 1989, σ. 53 κ.ε..

Η νομική υπηρεσία του NATO εξέτασε το ζήτημα της Λήμνου και σε σχετική γνωμοδοτησή της κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η Συνθήκη της Λωζάνης στο σύνολό της αντικαταστάθηκε από τη Σύμβαση του Μοντρέ και επομένως δεν υπάρχει κανένας περιορισμός σε ότι αφορά τη Λήμνο. Βλ. Σαζανίδης Χ., *ibid*. Βλ. ακόμη Δημητρακόπουλος Α., Σημεία τριβής της Τουρκίας με την Ελλάδα στα πλαίσια της Ατλαντικής Συμμαχίας, ό.π., στο Σημεία τριβής στις Ελληνοτουρκικές σχέσεις..., σ.σ. 51-63.

⁴⁹⁰ Βλ. εφημερίδα Πρακτικών Μεγάλης Εθνοσυνελεύσεως, τ. 12, συνεδρία της 31^{ης} Ιουλίου 1936, σ. 309.

⁴⁹¹ Πριν αρχίσει η διάσκεψη του Μοντραί, η Ελλάδα και η Τουρκία είχαν πλήρως συμφωνήσει ότι άμεση και αναπόφευκτη συνέπεια του εξοπλισμού των Στενών, θα είναι ο εξοπλισμός των ελληνικών νησιών Λήμνου και Σαμοθράκης. Αυτό προκύπτει από τη διπλωματική αλληλογραφία της εποχής και κυρίως από την επιστολή της 6^{ης} Μαΐου 1936 του πρέσβη της Τουρκίας στην Αθήνα, RUSSEN ESREF προς τον Πρωθυπουργό και υπουργό Εξωτερικών της Ελλάδος Ι. Μεταξά, στην οποία «κατ' εντολή της κυβερνησεώς του» ρητά αναφέρει ότι «είμαστε εξ' ολοκλήρου σύμφωνοι όσον αφορά στον εξοπλισμό (MILITARIZATION) των νησιών Σαμοθράκης και Λήμνου ταυτόχρονα με τον εξοπλισμό των νησιών». Βλ. Dondas D., *Greece and Turkey: The regime of the straits Lemnos and Samothrace*, Αθήνα, 1987, σ. 103 κ.ε..

του Χάρτη του Ο.Η.Ε. (δικαίωμα νόμιμης άμυνας) η Ελλάδα υπογραμμίζει το δικαίωμα και καθήκον της να προστατεύσει τα νησιά αυτά⁴⁹² και επικαλείται που σύμφωνα με το άρθρο 103 του ιδίου Χάρτη παραμερίζει κάθε αντίθετη συμβατική δέσμευση⁴⁹³.

5.Η αμφισβήτηση της εδαφικής κυριαρχίας

Από το 1974 έως το 1996 η Τουρκία δεν είχε αμφισβητήσει εμπράκτως την ελληνική κυριαρχία στα νησιά του Αιγαίου⁴⁹⁴, ενώ κατά καιρούς υπήρχαν σχετικές δηλώσεις από Τούρκους αξιωματούχους, οι οποίες εντάσσονταν στο πλαίσιο της αναθεωρητικής πολιτικής της έναντι της Ελλάδας. Η πολιτική αυτή άλλαξε έμπρακτα με το περιστατικό που συνέβη στα Ίμια και οδήγησε σε ανάλογη κρίση τον Ιανουάριο του 1996. Ειδικότερα:

Τον Νοέμβριο του 1995 ανακοινώθηκε από τα υπουργεία Άμυνας και Αιγαίου ένα πρόγραμμα εποικισμού 10 βραχονησίδων στο Αιγαίο, εντός των Ελληνικών χωρικών υδάτων και κοντά στις Τουρκικές ακτές. Το σχέδιο αυτό προέβλεπε έργα στοιχειώδους υποδομής (δεξαμενή, καταφύγιο) με ανέγερση αγροικίας και μικρής εκκλησίας, ώστε να προσελκυστούν άνθρωποι απ' όλο τον κόσμο για να αναπτυχθεί μία μορφή αγροτικού τουρισμού.

Σύμφωνα με στοιχεία των αρμόδιων υπουργείων, πάνω από 1200 αλλοδαποί και 500 Έλληνες είχαν δείξει ενδιαφέρον για να εγκατασταθούν στις βραχονησίδες του προγράμματος που αφορούσαν τις νησίδες Βάτος (Χίος), Τοκμάκια (Λέσβος), Νίμος, Στρογγύλη, Φαρμακονήσι, Καλόλιμνος (Δωδεκάνησα), Γαυδοπούλα (Κρήτη), Αντικήθυρα (Κήθυρα). Ο Τουρκικός τύπος επεσήμανε ότι η ενέργεια αυτή αποτελούσε προσπάθεια της Ελλάδας να οικειοποιηθεί ακατοίκητα νησιά στο Αιγαίο αδιευκρίνιστης κυριαρχίας. Ακολούθησε η κρίση των Υμίων⁴⁹⁵. Συγκεκριμένα:

Στις 25 Δεκεμβρίου 1995, το τουρκικό φορτηγό πλοίο «Φιγκέν Ακάτ» προσάραξε τη νύχτα στις δίδυμες βραχονησίδες Ίμια του νομού Δωδεκανήσου. Ο

⁴⁹² Βλ. *Οικονομίδης Κ.*, ΘΕΜΑΤΑ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΔΙΚΑΙΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ, ό.π., σ.σ. 102-116.

⁴⁹³ Βλ. *Συρίγος Α.*, Ελλάδα – Τουρκία.....ό.π., σ.σ. 51-52. Ακόμη για το θέμα της νομιμότητας του εξοπλισμού των ελληνικών νησιών βλ. *Οικονομίδης Κ.*, Θέματα διεθνούς δικαίου και ελληνικής εξωτερικής πολιτικής, Σάκκουλας, Αθήνα, 1993, σ. 87 κ.ε., του ιδίου, *Το καθεστώς αποστρατικοποίησης των νησιών του Ανατολικού Αιγαίου* / Χουσεΐν Παζαρτζί; μετάφραση Αλέξης Αλεξανδρή; απάντηση σε τουρκική μελέτη/Κ.Π. Οικονομίδης, Αθήνα: Εκδόσεις Γνώση σε συνεργασία με το Ελληνικό Ίδρυμα Αμυντικής και Εξωτερικής Πολιτικής, 1989.

⁴⁹⁴ *Κουρής Ν.*, ΑΙΓΑΙΟ. Η μακροχρόνια διαμάχη και ο ρόλος των Αμερικανών, Α.Α. Λιβάνης, Αθήνα, 2009, σ.σ. 41-66, *Σπανός Α.*, «Στοχεύει...Λοζάνη από το Αγαθονήσι η Άγκυρα», εφημερίδα ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ ΤΥΠΟΣ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΚΗΣ, της 11/1/2009, σ. 13, *Μελέτης Ν.*, «Η Άγκυρα παίζει (πάλι) με τη φωτιά στο Αιγαίο», εφημερίδα ΕΘΝΟΣ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΚΗΣ, της 4/1/2009, σ. 10, *Καρβουνόπουλος Π.*, «Έβαλαν «Ημισέληνο» στο Φαρμακονήσι», εφημερίδα Η ΣΦΗΝΑ, της 31/12/2008, σ. 18, *Ηλιάδης Μ.*, «Το τόξο της αμφισβήτησης», εφημερίδα Ο Κόσμος του Επενδυτή, της 17-18/1/2009, σ. 34, *Κωνσταντακόπουλος Δ.*, ««Κόλαση» στο Αιγαίο μέχρι τον Δεκέμβριο...», εφημερίδα Ο Κόσμος του Επενδυτή, της 18-19/7/2009, σ. 14-15, *Καλαρρύτης Α.*, «Τουρκικοί τσαμπουκάδες», εφημερίδα Ο Κόσμος του Επενδυτή, της 18-19/7/2009, σ. 13, *Αγγελόπουλος Κ.*, «Έρχονται σκληροί συμβιβασμοί στο Αιγαίο», εφημερίδα Ο Κόσμος του Επενδυτή, της 25-26/7/2009, σ. 14-15, *Καπούτσης Χ.*, «Σε κομβικό σημείο οι ελληνοτουρκικές σχέσεις», εφημερίδα Η ΣΦΗΝΑ, της 13/8/2009, σ. 25, του ιδίου «Επικίνδυνα «παιχνίδια» σε Ρω και Καστελόριζο», εφημερίδα Η ΣΦΗΝΑ, της 13/8/2009, σ. 20.

⁴⁹⁵ Βλ. *Κουρής Ν.*, ό.π., σ.σ. 87-96.

τούρκος καπετάνιος αρνήθηκε την παρέμβαση της Λιμενικής Αρχής Καλύμνου για να αποκολληθεί το πλοίο από Ελληνικό ρυμουλκό, σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς, υποστηρίζοντας ότι το ναυάγιο συνέβη σε τουρκική περιοχή και άρα η αρμοδιότητα ρυμούλκησης ανήκε στην αρμόδια τουρκική Αρχή. Η Λιμενική Αρχή ακολούθως ενημέρωσε την αρμόδια διεύθυνση του ελληνικού υπουργείου Εξωτερικών για τους ισχυρισμούς του τούρκου πλοιάρχου.

Ο τμηματάρχης των Ελληνικών υποθέσεων του Τουρκικού υπουργείου Εξωτερικών Αχμέτ Μπανγκουγλού τηλεφώνησε στον σύμβουλο της Ελληνικής πρεσβείας Αλέξανδρο Κουγιού, και του δήλωσε ότι ανεξαρτήτως του ποιος θα ρυμουλκήσει το πλοίο, το θέμα θα έπρεπε να συζητηθεί γενικότερα.

Την 28 Δεκεμβρίου 1995 δύο ελληνικά ρυμουλκά αποκόλλησαν το πλοίο «Φιγκέν Ακάτ» και το συνόδευσαν μέχρι το λιμάνι Κιουλούκ, στην απέναντι τουρκική ακτή. Το πρωί της ίδιας ημέρας Τουρκικό μαχητικό αεροσκάφος τύπου F-4 Φάντομ, πλήρως εξοπλισμένο, έπεσε στην Ελληνική θαλάσσια περιοχή της Λέσβου κατά τη διάρκεια αερομαχίας. Ο Τούρκος πιλότος διασώθηκε με ελληνική βοήθεια.

Στις 29 Δεκεμβρίου 1995, με ρηματική διακοίνωση του τουρκικού υπουργείου Εξωτερικών προς το αντίστοιχο Ελληνικό υποστηρίχθηκε από την Τουρκία ότι οι δύο βραχονησίδες των Ιμίων ανήκαν στην Τουρκία και ήταν καταχωρημένες στο κτηματολόγιο Μουγκλά του νομού Μπουντρούμ (Αλικαρνασσού).

Στις 16 Ιανουαρίου 1996, το ελληνικό υπουργείο Εξωτερικών με υπουργό τον Κάρολο Παπούλια, απευθύνθηκε στο Γ.Ε.ΕΘ.Α., ζητώντας αυξημένα μέτρα επαγρύπνησης στην περιοχή των Ιμίων. Το τελευταίο έδωσε εντολή στο Γ.Ε.Ν. για αυξημένη επαγρύπνηση στην ευρύτερη περιοχή των Ιμίων.

Στις 22 Ιανουαρίου 1996, ο δήμαρχος Καλύμνου Δημήτρης Διακομιχάλης, ο αστυνομικός διευθυντής, ο ιερέας και άλλοι δύο κάτοικοι πήγαν με καΐκι στη βραχονησίδα και έστησαν σε πρόχειρο ιστό μία Ελληνική σημαία, εν αγνοία της πολιτικής και στρατιωτικής ηγεσίας.

Στις 23 Ιανουαρίου 1996, πραγματοποιήθηκε σύσκεψη στο γραφείο του έλληνα πρωθυπουργού στη Βουλή, με τη συμμετοχή του υπουργού Εξωτερικών και του υπουργού Δημοσίας Τάξεως.

Στις 27 Ιανουαρίου 1996, δύο δημοσιογράφοι από τη Σμύρνη της εφημερίδας Χουριέτ, πήραν την πρωτοβουλία και νοίκιασαν ένα ελικόπτερο, προσγειώθηκαν στη Μεγάλη Ίμια, αφαίρεσαν την ελληνική σημαία και ύψωσαν μία τουρκική.

Στις 28 Ιανουαρίου 1996, το Π.Ν. υπέστειλε την Τουρκική σημαία μετά από εντολή του υπουργού Άμυνας. Ο Έλληνας υπουργός Εξωτερικών με διαβήματα προς τον Τούρκο και Αμερικανό πρεσβευτή προειδοποιούσε ότι η Ελλάδα δε δεχόταν αμφισβήτηση του εθνικού της χώρου. Ακολούθως ενημερώθηκαν και οι πρεσβευτές Ρωσίας και Ε.Ε..

Στις 29 Ιανουαρίου 1996, το Γ.Ε.ΕΘ.Α. εκτίμησε ότι η Τουρκία έθετε ευθέως θέμα βραχονησίδων Ίμια με απώτερο στόχο γενικότερη διαπραγμάτευση στο Αιγαίο, θεωρώντας πιθανή την επιδείνωση της κατάστασης.

Τις επόμενες δύο ημέρες ακολούθησαν εκατέρωθεν στρατιωτικοί ελιγμοί με αποκορύφωμα την πτώση του ελικοπτέρου του Π.Ν. (τύπου AB-212ASW) που απογειώθηκε από τη Φ/Γ «Ναβαρίνο» την 31/1/1996. Ακολούθησε η αποκλιμάκωση της κρίσης μετά από πολιτικές και διπλωματικές κινήσεις της κυβέρνησης των Η.Π.Α..

Στη συμφωνία της Μαδρίτης στις 8 Ιουλίου 1997 μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας⁴⁹⁶ υπήρξε κοινή ανακοίνωση με δεσμεύσεις υπέρ του σεβασμού των νόμιμων, ζωτικών συμφερόντων των δύο χωρών, της αποφυγής μονομερών ενεργειών (προς αποτροπή ενδεχόμενης σύγκρουσης λόγω παρεξήγησης) και της ειρηνικής διευθέτησης των διαφορών.

Σημειώνεται ότι ο εκπρόσωπος του τουρκικού ΥΠ.ΕΞ. την 21/01/1996 ανέφερε ότι το πρόβλημα των Ιμίων⁴⁹⁷ δεν αφορούσε μόνο τις συγκεκριμένες βραχονησίδες, αλλά και μία πλειάδα άλλων παρόμοιων νησιών των οποίων το ιδιοκτησιακό καθεστώς ήταν αδιευκρίνιστο.

Για άλλη μία φορά η Τουρκία προσπάθησε να νομιμοποιήσει και να παγιώσει την παρουσία της στο Αιγαίο προκαλώντας ζήτημα «γκρίζων ζωνών» και εθνικής κυριαρχίας σε Ελληνικές βραχονησίδες και νησίδες. Τονίζεται ότι τον Μαΐο του 1996 αμφισβητήθηκε η ελληνικότητα της νήσου Γαύδου. Η εν λόγω αμφισβήτηση προκλήθηκε όταν η διοίκηση του πολεμικού ναυτικού της Τουρκίας, ζήτησε να μην συμπειληφθεί η Γαύδος στη νατοϊκή άσκηση "Dynamic Mix", που θα διεξαχθεί το φθινόπωρο, θεωρώντας ότι το συγκεκριμένο νησί μας είναι... "ασαφούς καθεστώτος".

Τις επόμενες ημέρες και ο αρχηγός του τουρκικού στόλου, ναύαρχος Σαλίμ Ντερβίσογλου, δήλωσε στη ναυαρχίδα "Barbaros", κατά τη διάρκεια της άσκησης "Θαλασσόλυκος", ότι η Γαύδος, τα Υμία και ορισμένα άλλα νησιά και νησίδες του Αιγαίου "είναι τόποι, η κυριότητα των οποίων είναι συζητήσιμη από την άποψη του νομικού καθεστώτος τους.

Η Ελλάδα σε όλο το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα παρέμεινε σταθερά προσηλωμένη στις διθνείς συμβάσεις οι οποίες και καθορίζουν το νομικό καθεστώς του Αιγαίου. Βάσει των συμβάσεων αυτών τα νησιά του Αιγαίου χωρίζονται σε τρεις ομάδες:

Α.- Στα νησιά αυτά που περιλήφθησαν στο ελληνικό κράτος ευθύς μετά την ανεξαρτησία του και τα οποία δεν αμφισβητήθηκαν ποτέ από την Τουρκία.

Β.- Τα νησιά που απελευθερώθηκαν την περίοδο 1912-13 και περιελήφθησαν στην Ελλάδα με τη Συνθήκη της Λωζάνης το 1923 και

Γ.-τα Δωδεκάνησα τα οποία περιελήφθησαν στην Ελλάδα με τη Συνθήκη των Παρισίων το 1947.

Ειδικότερα σύμφωνα με τις διεθνείς συμφωνίες και συνθήκες που ακολούθησαν τον υπέρ της ανεξαρτησίας της χώρας αγώνα του 1821 και μετά την εθνική απελευθέρωση των χερσαίων εδαφών και των νησιών :

α)Με το πρωτόκολλο του Λονδίνου 1830, αναγνωρίζεται και de jure η ελληνική κυριαρχία στην Εύβοια, τις Β. Σποράδες και τις Κυκλάδες.

β)Τον Νοέμβριο 1912, ο Ελληνικός Στόλος απελευθερώνει και κατακτά τα νησιά του βορείου Αιγαίου Λήμνο, Σαμοθράκη, Ψαρά, Θάσο, Αγ. Ευστράτιο, Ίμβρο και Τένεδο.

γ)Τον Δεκέμβριο 1912, ομοίως απελευθερώνονται και καταλαμβάνονται τα νησιά Ικαρία, Μυτιλήνη και Χίος.

⁴⁹⁶ Βλ. *Συρίγος Α., Σχέσεις Ελλάδος – Τουρκίας.....ό.π., σ.σ. 59-62.*

⁴⁹⁷ Βλ. γενικά *Κούρκουλας Άλκης*, Ίμια: κριτική προσέγγιση της τουρκικής πολιτικής, Αθήνα, Ι. Σίδερης, 1997.

δ) Η Σάμος, η οποία από την εποχή του απελευθερωτικού αγώνα ευρίσκεται υπό καθεστώς αυτονομίας, ενσωματώνεται στην Ελλάδα τον Μάρτιο 1913.

ε) Τον Μάιο 1913 με την Συνθήκη του Λονδίνου, αναγνωρίζεται και *de jure* η κατάρρευση της οθωμανικής αυτοκρατορίας και το *fait accompli* στα Βαλκάνια. Τοιουτοτρόπως ο αυτοκράτορας των Οθωμανών, εκχωρεί τότε όλες τις εδαφικές εκτάσεις που είχε κατακτήσει επί Ευρωπαϊκού εδάφους, δυτικά της γραμμής Αίνου (χωριό στις εκβολές του Έβρου), και Μηδείας (χωριό επί των τουρκικών παραλίων της Μ. Θαλάσσης). Συγχρόνως παραδίδει την Κρήτη στην διάθεση των τότε βαλκανικών συμμάχων (Ελλάδος, Σερβίας, Βουλγαρίας), οι οποίοι-στη συνέχεια- αποφασίζουν την παραχώρησή της στην Ελλάδα.

στ) Τον Φεβρουάριο 1914 με τη Συνδιάσκεψη του Λονδίνου οι Κυβερνήσεις των 6 (τότε) Μεγάλων Δυνάμεων (Γερμανίας, Αυστρο-ουγγαρίας, Γαλλίας, Μ. Βρετανίας, Ιταλίας), αναγνωρίζουν πλέον και *de jure* την *ελληνική κυριαρχία επί του συνόλου των νησιών του Αιγαίου*, και μάλιστα ζητούν από την Ελλάδα να επιστρέψει τότε στην Τουρκία τα νησιά Ίμβρο, Τένεδο και το Καστελόριζο.

ζ) Με την Συνθήκη των Σεβρών του 1920, αναγνωρίζονταν και πάλι η ελληνική κυριαρχία επί όλων των νησιωτικών συμπλεγμάτων του Αιγαίου πλην Δωδεκανήσου, κατάσταση η οποία δεν μεταβλήθηκε μετά τα γεγονότα της Μικρασιατικής καταστροφής του 1922.

η) Με την Συνθήκη της Λωζάνης 1923, όλες οι διευθετήσεις που καθόριζαν οι ανωτέρω συμφωνίες και συνθήκες, αποκτούν οριστικό χαρακτήρα αφού με την υπογραφή και της Τουρκίας αναγνωρίζεται πλέον και *de jure* η κατάρρευση της Οθωμανικής αυτοκρατορίας και επανέρχονται σχεδόν όλα τα εδάφη στα κράτη που ανήκαν πριν την κατάκτησή τους. Η εν λόγω Συνθήκη ορίζει :

Άρθρο 12 : «Η ληφθείσα απόφασις τη 13^η Φεβρουαρίου 1914 υπό της Συνδιασκέψεως του Λονδίνου εις εκτέλεσιν των άρθρων 5 της Συνθήκης του Λονδίνου της 17/30 Μαΐου 1913, και 15 της Συνθήκης των Αθηνών της 1/14 Νοεμβρίου 1913, η κοινοποιηθείσα εις την Ελληνικήν Κυβέρνησιν τη 13 Φεβρουαρίου 1914 και αφορώσα εις την κυριαρχίαν της Ελλάδος επί των νήσων της Ανατολικής Μεσογείου, εκτός της Ίμβρου, Τενέδου και των Λαγουσών Νήσων (Μαυρών), ιδία των νήσων Λήμνου, Σαμοθράκης, Μυτιλήνης, Χίου, Σάμου και Ικαρίας, επικυρούται, υπό την επιφύλαξη των διατάξεων της παρούσης Συνθήκης των συναφών προς τας υπό την κυριαρχίαν της Ιταλίας διατελούσας νήσους, περί των διαλαμβάνει το άρθρον 15. Εκτός αντιθέτου διατάξεως της παρούσης Συνθήκης, αι νήσοι, αι κείμεναι εις μικρότεραν απόστασιν των τριών μιλίων της ασιατικής ακτής, παραμένουσιν υπό την τουρκική κυριαρχίαν».

Άρθρο 15 : «Η Τουρκία παραιτείται υπέρ της Ιταλίας παντός δικαιώματος και τίτλου επί των κάτωθι απαριθμουμένων νήσων τουτέστι της Αστυπαλαίας, Ρόδου, Χάλκης, Καρπάθου, Κάσσου, Τήλου, Νισύρου, Καλύμνου, Λέρου, Πάτμου, Λειψούς, Σύμης και Κω, των κατεχομένων νυν υπό της Ιταλίας και των νησίδων των εξ αυτών εξαρτωμένων ως της νήσου Καστελλορίζου»

Άρθρο 16 : «Η Τουρκία δηλοί ότι παραιτείται παντός τίτλου και δικαιώματος πάσης φύσεως επί των εδαφών η εν σχέσει προς τα εδάφη άτινα κείνται πέραν των προβλεπομένων υπό της παρούσης Συνθήκης ορίων ως και επί των νήσων εκείνων των η κυριαρχία έχει αναγνωρισθεί αυτή δια της παρούσης Συνθήκης της τύχης των εδαφών και των νήσων τούτων κανονισθείσης ή κανονισθησομένης μεταξύ των ενδιαφερομένων».

θ) Με την Ιταλο-Τουρκική Συνθήκη 1932 σε εκτέλεση της οποίας συνήφθη και σχετικό πρωτόκολλο μεταξύ των δύο κρατών χαράχθηκε συνοριακή γραμμή από το νότιο ακρωτήριο της

Σάμου μέχρι και το Καστελόριζο λαμβάνοντας υπόψη και τον κανόνα των τριών (3) ν.μ στην χάραξη των συνόρων της Δωδεκανήσου (τότε Ιταλικής κτήσεως)⁴⁹⁸.

ι) Το 1947 με την Συνθήκη Ειρήνης των Παρισίων (άρθρο 14), η Ιταλία παραιτείται υπέρ της Ελλάδος επί της Δωδεκανήσου και των παρακειμένων νησίδων.

Νομική αμφισβήτηση έχει εγερθεί για το καθεστώς κυριαρχίας επί των βράχων του Αιγαίου Αρχιπελάγους, όταν αυτοί δεν αναφέρονται ως παρακείμενοι των κυρίων νησιών, σε κάποιο από τα παραπάνω νομικά κείμενα – συμφωνίες, συνθήκες.

Είναι γεγονός ότι τα παλαιότερα μέχρι την Συνθήκη των Παρισίων 1947 κείμενα δεν απέδιδαν μεγάλη σημασία στη λεπτομερή περιγραφή των παραχωρουμένων νησιωτικών συμπλεγμάτων, επειδή για την εποχή τους το περισσότερο ενδιαφέρονταν για την αναγνώριση και τακτοποίηση της κυριαρχίας επί των κυρίων και κατοικημένων νησιών, ενώ η μνεία των παρακειμένων βράχων ή νησίδων, δεν παρουσίαζε ενδιαφέρον ούτε για τους συντάκτες των συνθηκών, ούτε για τα κράτη.

Β. Κριτική προσέγγιση ελληνοτουρκικών σχέσεων την περίοδο 1974-2013

1. Η ελληνική στάση

Η ελληνική στάση την περίοδο 1974-2013 χωρίζεται σε δύο περιόδους. Την πρώτη περίοδο που ξεκινάει χρονολογικά με την εισβολή της Τουρκίας στην Κύπρο το 1974 και τελειώνει το 1997 με το ανακοινωθέν της Μαδρίτης⁴⁹⁹ και η δεύτερη περίοδος από το 1997 έως σήμερα.

Σε ότι αφορά την πρώτη περίοδο και τα θέματα του Αιγαίου⁵⁰⁰, σκοπός της ελληνικής πλευράς ήταν η αποφυγή άμεσης σύγκρουσης με την Τουρκία, και για το λόγο αυτό ακολουθήθηκε αμυντική πολιτική που αποσκοπούσε στην επαναφορά του καθεστώτος που ίσχυε πριν το 1974, ήτοι πριν την εισβολή της Τουρκίας στην Κύπρο, με ένα σημείο που προέκυψε και ήταν όπως και είναι, η οριοθέτηση της υφαλοκρηπίδας του Αιγαίου. Η αντίληψη που κυριάρχησε ήταν ότι το status quo στο Αιγαίο σε γενικές γραμμές ήταν θετικό για την Ελλάδα και οποιαδήποτε διαταραχή της ισορροπίας θα λειτουργούσε εναντίον της Ελλάδας.

Η κατάσταση επηρεάστηκε από ένα απρόβλεπτο γεγονός που ήταν κρίση με το Σισμίκ το καλοκαίρι του 1976. Τότε εμφανίστηκαν δύο προβλήματα που έπαιξαν καθοριστικό ρόλο και ήταν το γεγονός ότι η δικαστική διευθέτηση του Αιγαίου δεν

⁴⁹⁸ Η πληθώρα των νησίδων σε μικρή απόσταση από τις μικρασιατικές ακτές, είχε δημιουργήσει αρκετά προβλήματα μεταξύ Ιταλίας και Τουρκίας για θέματα κυριαρχίας. Για τον λόγο αυτό το 1929 οι δύο χώρες αποφάσισαν να προσφύγουν στο Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης, με απώτερο στόχο να εξακριβωθεί η κυριαρχία επί των νησίδων που βρίσκονται στην περιοχή του Καστελόριζου. Τον Ιανουάριο του 1932 τα δύο κράτη προχώρησαν σε συμφωνία με την οποία οριοθετούσαν τα νησιά της συγκεκριμένης περιοχής. Την ίδια περίοδο με πρωτοβουλία της Τουρκίας αποφασίστηκε η οριοθέτηση και των υπόλοιπων περιοχών της Δωδεκανήσου και των μικρασιατικών ακτών. Στο τέλος του ίδιου χρόνου μία επιτροπή Ιταλών και Τούρκων εμπειρογνομόνων, υπέγραψε μία συμφωνία με την οποία οριοθετήθηκε όλη η περιοχή μέχρι το ύψος της Σάμου. Σε ανταλλαγή διακοινώσεων μεταξύ των δύο χωρών κατά τα έτη 1933-36 και τα δύο μέρη αποδέχθηκαν ότι οι συγκεκριμένες συμφωνίες ήταν απόλυτα δεσμευτικές. Βλ. *Συρίγος Α.*, *Σχέσεις Ελλάδος – Τουρκίας.....*, ό.π. σ. 54-55 και *Καπούτσης Χ.*, «Αμφισβητούν το ιδιοκτησιακό καθεστώς των ελληνικών νησιών», εφημερίδα Η ΣΦΗΝΑ, της 3/7/2009, σ. 25.

⁴⁹⁹ Βλ. *Λάζος Ε.*, *Τάρκας Α.*, *Ιστορική Κατάθεση. Ελλάδα – Τουρκία: Η διαρκής αντιπαράθεση*, ΔΑΦΝΗ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ Α.Ε., Ειδική έκδοση του περιοδικού Άμυνα & Διπλωματία, Σεπτέμβριος 2003, σ. σ. 65-67.

⁵⁰⁰ Βλ. *Καρτάλης Γ.*, «Για το καθεστώς του Αιγαίου», εφημερίδα ΤΟ ΒΗΜΑ, της 18/1/2009, σ.σ. Α30-Α31.

ήταν εφικτή μόνο με μονομερή δικαστική προσφυγή και ο Ο.Η.Ε. με το ψηφισμά του 395/1976 του Σ.Α. συμβούλευε διμερείς διαπραγματεύσεις.

Ακολουθήθηκαν διαπραγματεύσεις εντός του πλαισίου του πρακτικού της Βέρνης, πρακτικό το οποίο σφράγισε τις ελληνοτουρκικές σχέσεις για πολλές δεκαετίες. Το εν λόγω πρακτικό είχε σημασία μόνο την περίοδο κατά την οποία διεξάγονταν ελληνοτουρκικές διαπραγματεύσεις μέχρι τη δεκαετία του 80. Η Ελλάδα προκειμένου να αποφύγει εντάσεις με την Τουρκία αποδέχθηκε την τουρκική ερμηνεία, ήτοι επεξέτεινε την αποχή από πρωτοβουλίες ή πράξεις σε όλη την υφαλοκρηπίδα του Αιγαίου δηλαδή επέλεξε την πλήρη αποχή από κάθε δραστηριότητα πέραν των ελληνικών χωρικών υδάτων.

Παραμερής κατάσταση υπάρχει και στο θέμα της αύξησης των χωρικών υδάτων. Ενώ η συντριπτική πλειοψηφία των κρατών έχει επεκτείνει τα χωρικά της ύδατα στα 12 ν.μ., η Ελλάδα δηλώνει ότι το εν λόγω δικαίωμα είναι αδιαπραγμάτευτο και θα το ασκήσει όταν και όποτε κρίνει σκόπιμο.

Σε ότι αφορά τις παραβιάσεις του ελληνικού εναέριου χώρου, η ελληνική πολιτική ηγεσία δεν είχε ορίσει κάτω από ποιες προϋποθέσεις, οι παράνομες πτήσεις πάνω από το Αιγαίο θα οδηγούσαν σε κατάρριψη ξένου αεροσκάφους, με αποτέλεσμα να υπάρχουν συνεχώς και σε καθημερινή βάση παραβιάσεις καθώς και υπερπτήσεις κατοικημένων περιοχών.

Αποτέλεσμα της περιόδου αυτής ήταν το Αιγαίο σε μία *sui generis* περιοχή ελληνικής περιορισμένης κυριαρχίας ή ψιλής κυριότητας. Η Ελλάδα μπορούσε να ισχυριστεί ότι είχε αποφύγει πολεμικό επεισόδιο και να διατηρήσει το νομικό καθεστώς περίπου όπως ήταν το 1974 και η Τουρκία να δημιουργήσει την εικόνα ότι στο Αιγαίο δεν υπάρχει ένα καθεστώς καθαρό και αδιαμφισβήτητο, γεγονός που της επέτρεπε νομιμοφανώς να δημιουργεί προβλήματα.

Η δεύτερη περίοδος έχει σαν αφετηρία το 1997 και συγκεκριμένα το ανακοινωθέν της Μαδρίτης⁵⁰¹. Στη Μαδρίτη έγινε αποδεκτός ένας καθαρά πολιτικός όρος στην ελληνοτουρκική διαμάχη⁵⁰², και αυτός ήταν τα ζωτικά συμφέροντα της Τουρκίας στο Αιγαίο. Ήταν άλλη μία υποχώρηση της ελληνικής πλευράς σε θέμα μείζονος σημασίας και από πάγιες ελληνικές θέσεις καθώς είχε προηγηθεί το Νταβός το 1988⁵⁰³.

⁵⁰¹ Βλ. ό.π. παραπομπή 499. Στο ανακοινωθέν μεταξύ άλλων διακήρυξαν «την ανάγκη σεβασμού των εκατέρωθεν σύννομων, ζωτικών συμφερόντων και ενδιαφερόντων εις το Αιγαίο, που είναι μεγάλης σημασίας για την ασφαλεία τους και την εθνική τους κυριαρχία» [respect for each other's legitimate vital interests and concerns in the Aegean which are of great importance for their security and national sovereignty].

Σε σχέση με τα αναφερόμενα σε διεθνή πρακτικά υπάρχουν καταγεγραμμένες αναφορές «σε ζωτικό τουρκικό χώρο» (Third Conference of the United Nations on the law of the sea, Official Records, vol. XVI, 169).

Αλλά και της Ελλάδας έχει καταγραφεί δήλωση αναγνώρισεως των «τουρκικών ζωτικών συμφερόντων». Ειδικότερα στη Δεύτερη Συνδιάσκεψη για το Δίκαιο της Θάλασσας (1958) ο Έλληνας εκπρόσωπος δήλωσε: «that the Aegean Sea does not have special features and that any extension of Greek territorial water, even if international law permits states to extend their territorial waters up to twelve miles, will create an abuse of rights not only to the disadvantage of Turkey, but also to the disadvantage of the international community». Βλ. Γιώκαρης Α., Κυριακόπουλος Γ., ό.π., σ.171.

⁵⁰² Βλ. Πολλάτος Μ., «Γιατί και πως οι Τούρκοι έφτασαν μέχρι τη Ραφήνα», εφημερίδα ΠΡΩΤΟ ΘΕΜΑ, της 18/1/2009, σ.σ. 16-17.

⁵⁰³ Βλ. Συρίγος Α., Ελλάδος – Τουρκίας.....ό.π, σ.σ. 46-48.

Η πολιτική αυτή που ακολουθήθηκε για αρκετά χρόνια⁵⁰⁴ είχε το σκεπτικό ότι η ένταξη της Τουρκίας στο ευρωπαϊκό πλαίσιο, θα την οδηγούσε σταδιακά στη διαμόρφωση νέων πολιτικών που ενδεχομένως να εξομάλυναν τα προβλήματα που αντιμετώπιζε εσωτερικά, ενώ παράλληλα θα ξεκινούσε η συνολική διευθέτηση των ελληνοτουρκικών σχέσεων περιλαμβανομένης της Κύπρου στο ευρωπαϊκό πλαίσιο. Οι υποχωρήσεις από πάγιες θέσεις θα αντισταθμίζονταν από τον τερματισμό της μακροχρόνιας ελληνοτουρκικής διαμάχης.

Η εφαρμογή των πολιτικών αυτών που εξυπηρετούσαν και τις αμερικανικές επιδιώξεις στην περιοχή⁵⁰⁵, είχε να αντιμετωπίσει την αρνητική κοινή γνώμη στην Ελλάδα και παράλληλα η Τουρκία θα έπρεπε να περιορίσει ή και να μετριάσει τις διεκδικήσεις της προκειμένου να καταστεί μέλος της Ε.Ε..

2.Η τουρκική στάση

Μετά το 1974 όπου η Τουρκία βρήκε τρόπο να επιλύσει το Κυπριακό με τρόπο που ικανοποιούσε τα εθνικά της συμφέροντα, προχώρησε σε μία εξαιρετική στρατηγική κίνηση έναντι της Ελλάδας. Αυτή ήταν η δημιουργία ενός νέου μετώπου διεκδικήσεων στο Αιγαίο. Η έναρξη του νέου αυτού μετώπου ανάγκασε την Ελλάδα να στρέψει τη διπλωματία της που μέχρι τότε είχε επίκεντρο το Κυπριακό, στην αντιμετώπιση των νέων διεκδικήσεων της Τουρκίας.

Η Τουρκία βρίσκεται αντιμέτωπη με τις επιλογές της για το Κυπριακό σε μείζονες επιλογές της, και ιδιαίτερα σε όσες έχουν να κάνουν με την ευρωπαϊκή της προοπτική. Κατ' αναλογία ένα από τα θέματα που εγείρει η Τουρκία έναντι της Ελλάδας που γι αυτήν είναι αδιαπραγμάτευτη απαίτηση χωρίς να της προσφέρει κάποιο διαπραγματευτικό πλεονέκτημα, είναι η αποστρατιωτικοποίηση των νησιών του Ανατολικού Αιγαίου, εκτός αν απώτερος σκοπός της είναι η καταληψή τους στο μέλλον.

Ένα από τα κύρια χαρακτηριστικά το οποίο θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη σε κάθε περίπτωση στην Τουρκία και ιδιαίτερα μέχρι την άνοδο στην εξουσία του Ταγίπ Ερντογάν ήταν ο τρόπος λειτουργίας του τουρκικού πολιτικού συστήματος. Ειδικότερα θεματοφύλακας της εθνικής ορθοδοξίας στην Τουρκία ήταν το επονομαζόμενο «βαθύ κράτος»⁵⁰⁶, δηλαδή ένα παράλληλο σύστημα με δικούς του μηχανισμούς το οποίο και έδινε τις τελικές πολιτικές κατευθύνσεις⁵⁰⁷. Κατά συνέπεια πολλές φορές ετίθετο θέμα ποιος ήταν ο πραγματικός συνομιλητής σε όλα τα θέματα που απασχολούσαν τις ελληνοτουρκικές σχέσεις.

⁵⁰⁴ Βλ. *Αγγελόπουλος Κ.*, «Όταν η Αθήνα προσκρούει στο τουρκικό «μπετόν».....», εφημερίδα Ο Κόσμος του Επενδυτή, της 17-18/1/2009, σ.σ. 10-11.

⁵⁰⁵ Βλ. *Συρίγος Α.*, Ελλάδα – Τουρκία.....ό.π., σ.σ. 60 -63

⁵⁰⁶ Βλ. *Ανγερός Σ.*, Σταυροφόροι χωρίς σταυρό. Ισλαμική τρομοκρατία, ΗΠΑ & Νεοοθωμανισμός, Α.Α. Λιβάνης, Αθήνα, 2010, σ.σ. 141-145.

⁵⁰⁷ Βλ. *Φράγκος Φρ.*, Ποια Τουρκία; Ποιοι Τούρκοι; Α.Α. Λιβάνης, Αθήνα, 2012, σ.493 κ.ε., *Μηνάγιας Χ.*, Η γεωπολιτική στρατηγική ό.π., *Κοροντζής Τ.*, Υψηλή στρατηγική στην Τουρκία και Ένοπλες Δυνάμεις, Γεωστρατηγική, [Η Τουρκία σε Μετεξέλιξη: Μια Νέα Ηγεμονική Δύναμη;], Ινστιτούτο Αμυντικών Αναλύσεων, Ιούνιος – Δεκέμβριος 2009, τ. 17, σ.σ. 106-147, *του ιδίου*, Ο ρόλος των Ενόπλων Δυνάμεων στη διαμόρφωση υψηλής στρατηγικής στην Τουρκία, Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία, Π.Μ.Σ., τμήματος Διεθνών και Ευρωπαϊκών Σπουδών/ Πανεπιστημίου Πειραιώς, 2005-07, γενικά *Niyazi Kizil Yurek*, ΚΕΜΑΛΙΣΜΟΣ. Η γένεση και η εξέλιξη της επίσημης ιδεολογίας της σύγχρονης Τουρκίας, 2^η έκδοση, Μεσόγειος, Αθήνα, 2006, *Λάζος Ε.*, *Τάρκας Α.* ό.π.. σ. 57 κ.ε γενικά *Ντόκος Θ.*, Ο Γεωστρατηγικός ρόλος της Τουρκίας, Σειρά Στρατηγικών Μελετών, Τουρκίας, Αθήνα, 2001, γενικά *Ντόκος Θ.*, *Πρωτονοτάριος Ν.*, Η στρατιωτική ισχύς της Τουρκίας πρόκληση για την ελληνική ασφάλεια, Τουρκίας, Αθήνα, 1999.

Με την επικράτηση του Ταγίπ Ερντογάν⁵⁰⁸ στην αντιπαραθεσή του με το «βαθύ κράτος», αναδύθηκε ένα νέο δόγμα στην εφαρμογή της εξωτερικής πολιτικής της Τουρκίας και αυτός ήταν ο νεοθωμανισμός⁵⁰⁹. Το δόγμα των μηδενικών προβλημάτων με τους γείτονες δεν αναφερόταν στην Ελλάδα και την Κύπρο.

Οι τουρκικές θέσεις σε ότι αφορά τα προβλήματα που υπάρχουν στο Αιγαίο κατά την άποψη της Τουρκίας μπορούν να συνοψισθούν στα εξής:

Α.- Η ελληνική πλευρά από το 1931 και εντεύθεν προχώρησε σε διατάραξη της ισορροπίας μεταξύ των δύο χωρών που είχε κατοχυρωθεί με τη Συνθήκη της Λωζάνης.

Β.- Η ελληνική στάση οδήγησε στη δημιουργία πολλών διαφορών στο Αιγαίο, και η οριοθέτηση της υφαλοκρηπίδας είναι μία από αυτές.

Γ.- Οι διαφορές είναι κύρια πολιτικές και για τους λόγους αυτούς δεν μπορεί κάθε πρόβλημα του Αιγαίου κατά την άποψη της Τουρκίας να αντιμετωπίζεται χωριστά. Πρέπει να υπάρξει συνολική συμφωνία (package deal) για όλα τα θέματα, η οποία θα έχει λάβει υπόψη της τα ζωτικά συμφέροντα της Τουρκίας στην περιοχή καθώς και τις ειδικότερες γεωγραφικές συνθήκες της περιοχής του Αιγαίου που είναι μοναδικές. Έτσι στο Αιγαίο δεν μπορούν να ισχύσουν κανόνες ή λύσεις που εφαρμόστηκαν σε άλλες περιοχές.

Δ.- Η επέκταση των χωρικών υδάτων θα αποτελέσει αιτία πολέμου⁵¹⁰.

Ε.- Το Κυπριακό έχει λυθεί από το 1974.

⁵⁰⁸ Βλ. M. Hakan Yavuz (επιμ.), The Emergence of a New Turkey. Democracy and the AK Party (The University of Utah Press, 2006).

⁵⁰⁹ Βλ. Κοτζιάς Ν., Η εξωτερική πολιτική της Ελλάδας στον 21^ο αιώνα. Για μια νέα, ενεργητική, δημοκρατική, πατριωτική στρατηγική στην εποχή της παγκοσμιοποίησης, Αναστοχασμός, Καστανιώτης, Αθήνα 2010, σ. 247 κ.ε., Λυγερός Σ., Σταυροφόροι χωρίς σταυρό. Ισλαμική τρομοκρατία....., ό.π., σ. 199 κ.ε..

«Η ουσία του δόγματος αυτού (εννοείται του νεοθωμανισμού) είναι ότι η Τουρκία δεν πρέπει να λειτουργεί πια όπως στο παρελθόν: ούτε σαν το ακραίο φυλάκιο της Δύσης στην Ανατολή, ούτε σαν πολύτιμο γεωπολιτικό επίπεδο (μεταξύ Ευρώπης, Κεντρικής ασίας και Μέσης Ανατολής). Σύμφωνα με αυτή τη θεώρηση, ο εδαφικός και πληθυσμιακός όγκος, το αυτοκρατορικό παρελθόν, οι δυνατότητες επιρροής της τη διευκολύνουν να αναδειχθεί σε αυτόνομη περιφερειακή δύναμη. Για να το επιτύχει στο νέο διεθνές περιβάλλον, η Άγκυρα ασκεί μία πολυδιάστατη εξωτερική πολιτική. Αναλαμβάνει, δηλαδή, ενεργό ρόλο και πολιτικές δεσμεύσεις στην ευρύτερη περιοχή, χωρίς να χαλαρώνει τους δεσμούς της με τους ευρωατλαντικούς θεσμούς».

Ακόμη γενικά Νεο- θωμανισμός, κείμενο – επιμέλεια Γιώργος Καραμπελιάς, Εναλλακτικές Εκδόσεις, Αθήνα, 2009 , το κλασσικό έργο του Α. Νταβούτογλου (σε ελληνική μετάφραση), *Στρατηγικό Βάθος: Η Διεθνής Θέση της Τουρκίας*, μετάφραση Νίκος Ραπτόπουλος, επιστημονική επιμέλεια Νεοκλής Σαρρής, Ποιότητα, Αθήνα, 2010, Murinson A., The strategic Depth Doctrine of Turkish Foreign Policy, Middle Eastern Studies, τομ. 42, αρ. Τ. 6, Νοέμβριος 2006, σ. 945, κ.ε., Φίλιας Β., Το “Στρατηγικό βάθος” μιας Μεγαλοϊδεατικής Παράκρουσης, Το Παρόν της Κυριακής, 18/6/2010.

Επίσης βλ. Λυγερός Σ., Σταυροφόροι χωρίς σταυρό. Ισλαμική τρομοκρατία ό.π., σ.σ. 199-200, Μαρκεζίνης Β., «Αχμέτ Νταβούτογλου. Ο αντίπαλος ως ένας επιβλητικός διανοούμενος», εφημερίδα ΤΟ ΕΘΝΟΣ, της 26/9/2009, σ.σ. 24-25, στην ίδια εφημερίδα «Το φαινόμενο Νταβούτογλου», της 26/7/2009, σ. 26, Μαρκεζίνης Β., «Επιθετική διπλωματία σε πολλά μέτωπα», εφημερίδα ΤΟ ΕΘΝΟΣ, της 2/9/2009, σ.σ. 18-19, Λυγερός Σ., «Ελλάδα, Κύπρος και Ισραήλ τελευταία εμπόδια στον μεγαλοϊδεατισμό του Νταβούτογλου», εφημερίδα Ο Κόσμος του Επενδυτή, της 31/10-1/11/2009, σ. 23, Μαρκεζίνης Β., «Πολιτική αυτοπροβολής και πολιτική βάθους», εφημερίδα ΕΘΝΟΣ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΚΗΣ, της 13/09/2009, σ.σ. 62-63, Αγγελόπουλος Κ., «Ο ξεκάθαρος κ. Αχμέτ Νταβούτογλου», εφημερίδα Ο Κόσμος του Επενδυτή, της 10-11/4/2010, σ. 15, Ηλιάδης Μ., «Οι Οθωμανοί ξανάρχονται...», εφημερίδα Ο Κόσμος του Επενδυτή, της 15-16/5/2010, σ. 39.

⁵¹⁰ Βλ. Συρίγος Α., Σχέσεις Ελλάδος – Τουρκίας....., ό.π., σ.σ. 83-84 και 88.

ΣΤ.- Στη Θράκη υφίσταται μία τουρκική μουσουλμανική μειονότητα που καταπιέζεται συστηματικά από το ελληνικό κράτος, ενώ η Ελλάδα δεν αναγνωρίζει την ύπαρξη μειονότητας στα Δωδεκάνησα.

3. Θέματα ενδιαφέροντος Ελλάδας –Τουρκίας

Ένα μεγάλο πρόβλημα που αντιμετωπίζει η Ελλάδα είναι το γεγονός ότι τα θέματα που θέτουν οι δύο χώρες στις προτεραιότητες μεταξύ τους είναι εξαιρετικά ανισοβαρή, και με θεματολογία που από το 1974 και εντεύθεν έχει αλλάξει. Στις συζητήσεις εξακολουθεί να περιλαμβάνεται το Κυπριακό, η ελληνική μειονότητα στην Κωνσταντινούπολη, η μουσουλμανική μειονότητα στη Θράκη και το Πατριαρχείο.

Τα υπόλοιπα θέματα που εμφανίστηκαν για πρώτη φορά ήταν διεκδικήσεις της Τουρκίας για το Αιγαίο, που αποσκοπούσαν στην αλλαγή του status quo, όπως αυτό είχε δημιουργηθεί μέσα από τις διεθνείς συνθήκες και την μακροχρόνια πρακτική. Οι περισσότερες από τις διεκδικήσεις της Τουρκίας ήταν και είναι πολύ σοβαρές γιατί αναφέρονται στην ελληνική κυριαρχία. Η Ελλάδα θέτει τα ζητήματα που έθετε με επιπρόσθετο θέμα αυτό της λαθρομετανάστευσης.

ι. Θέματα ενδιαφέροντος Τουρκίας

Τα θέματα που θέτει η Τουρκία σχετίζονται με το Αιγαίο και με μία επιχειρηματολογία που κινείται σε πολλά επίπεδα. Τα θέματα που θέτουν περιλαμβάνουν παραβίαση διεθνών συνθηκών (αποστρατιωτικοποίηση των νησιών του Αιγαίου λόγω της υποτιθέμενης παραβίασης της Συνθήκης της Λωζάνης και των Παρισίων 1947), εφαρμογής κανόνων διεθνούς δικαίου (μοναδική περίπτωση διαφορετικού εύρους χωρικών υδάτων και εναέριου χώρου), ερμηνείας κανόνων διεθνούς δικαίου (οριοθέτηση υφαλοκρηπίδας και γκρίζες ζώνες), διθνών κανονισμών (όρια FIR Αθηνών- ζώνες έρευνας και διάσωσης) και παραβιάσεως ανθρωπίνων δικαιωμάτων (μουσουλμανική μειονότητα στη Θράκη).

Ειδικότερα τα θέματα που θέτει η Τουρκία είναι τα εξής:

- Οριοθέτηση της υφαλοκρηπίδας του Αιγαίου (που αποδέχεται επίσημα και η Ελλάδα ως το μοναδικό υπαρκτό θέμα)⁵¹¹.
- Η επέκταση των ελληνικών χωρικών υδάτων πέραν των 6 ν.μ.⁵¹².

⁵¹¹ Βλ. Αθανασόπουλος Α., ««Πράσινο» για οριοθέτηση υφαλοκρηπίδας και ΑΟΖ», εφημερίδα ΤΟ ΒΗΜΑ, της 6/1/2013, σ.σ. Α12-Α13, Σιδέρης Σ., «Τουρκική «εισβολή» στην υφαλοκρηπίδα», εφημερίδα ΤΟ VETO, της 4/7/2010, σ. 24, Αυγερός Σ., «Επιστροφή στον διάλογο», εφημερίδα Ο Κόσμος του Επενδυτή, της 30/4-2/5/2010, σ.σ. 20-21, του ιδίου «Η δορυφοροποίηση της Ελλάδας στο μυαλό του Τούρκου πρωθυπουργού», εφημερίδα Ο Κόσμος του Επενδυτή, της 15-16/5/2010, σ.σ. 23, Μαρκεζίνης Β., «Ορατοί οι κίνδυνοι στα εθνικά θέματα», εφημερίδα ΕΘΝΟΣ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΚΗΣ, της 30/8/2009, σ.σ. 58-59, Χειλαδάκης Ν., «Ανοιξαν τρύπες στο Αιγαίο οι Τούρκοι», εφημερίδα Η ΣΦΗΝΑ, της 12/6/2009, σ.σ. 32-33, Καλαρρύτης Α., «Υπάρχει και άλλος δρόμος στο Αιγαίο», εφημερίδα Ο Κόσμος του Επενδυτή, της 17-18/7/2010, σ. 33, Καπούτσης Χ., «Φωτιά στο Αιγαίο με αγωγούς και πετρέλαιο», εφημερίδα Η ΣΦΗΝΑ, της 21/8/2009, σ. 25, Ηλιάδης Μ., «Το ισοζύγιο ισχύος και η «ασύμμετρη ειρήνη», εφημερίδα Ο Κόσμος του Επενδυτή, της 22-23/5/2010, σ. 39.

⁵¹² Θα πρέπει να σημειωθεί ότι σε σχέση με το όριο των 12 ν.μ. η Τουρκία έχει αποδεχθεί από το 1956 ότι συνιστά κανόνα του διεθνούς δικαίου, καθώς σε απαντησή της στο ερωτηματολόγιο της Ι.Λ.Κ. (1956) είχε δηλώσει «.....Turkish authorities are of the opinion that the twelve mile limit have already obtained the practice necessary for its acceptance as a rule of international law» (Ι.Λ.Κ., Yearbook 1956, II, 74), Βλ. Γιόκαρης Α., Κυριακόπουλος Γ., ό.π., σ.σ. 173-174.

- Το διαφορετικό εύρος του εναέριου χώρου (10 ν.μ.) σε σχέση με το εύρος των χωρικών υδάτων (6 ν.μ.).
- Τα όρια του FIR Αθηνών⁵¹³.
- Τα όρια της ζώνης έρευνας και διάσωσης στο Αιγαίο.
- Την απειλή της χρήσης βίας (casus belli) από την πλευρά της Τουρκίας σε περίπτωση ασκήσεως του δικαιώματος επέκτασης των ελληνικών χωρικών υδάτων.
- Το καθεστώς αποστρατιωτικοποίησης των ανατολικών νησιών του Αιγαίου.
- Οι λεγόμενες «γκρίζες ζώνες» κυριαρχίας στο Αιγαίο⁵¹⁴.
- Τα επιχειρησιακά όρια στο πλαίσιο του NATO.
- Τη μη αναγνώριση της υφαλοκρηπίδας στα νησιά του συμπλέγματος στη Μεγίστη (Καστελόριζο).
- Την ελεύθερη και ακώλυτη ναυσιπλοΐα στην περιοχή του Αιγαίου και τη διατήρηση των σημερινών περιοχών ανοιχτής θαλάσσης στο αιγαίο όπου η Τουρκία διεξάγει στρατιωτικά γυμνάσια.
- Της μουσουλμανικής μειονότητας στη Θράκη (συλλογικός αυτοπροσδιορισμός, εκπαίδευση, θρησκευτικά δικαιώματα)⁵¹⁵.

ii. Θέματα ενδιαφέροντος Ελλάδας

Η ελληνική πλευρά από το 1974 έως σήμερα είναι σταθερή, κινούμενη στις αντιλήψεις ότι η παρούσα ισορροπία δυνάμεων ευνοεί την Τουρκία, το status quo στο αιγαίο είναι ευνοϊκό υπέρ των ελληνικών συμφερόντων και ότι οποιαδήποτε αλλαγή θα αποβεί εις βάρος της παρούσας κατάστασης. Κατά συνέπεια πρέπει να διατηρηθεί η υπάρχουσα ευνοϊκή κατάσταση.

Τα θέματα που θέτει η ελληνική πλευρά είναι:

- Πατριαρχείο
- Μη αναγνώριση διεθνούς προσωπικότητας Πατριαρχείου.
- Λειτουργία Θεολογικής Σχολής Χάλκης.

⁵¹³ Στις 21/2/1997 η τότε υπουργός Εξωτερικών της Τουρκίας Τανσού Τσιλέρ με επιστολή της προς τον Ολλανδό υπουργό Εξωτερικών και προεδρεύοντα του Συμβουλίου Υπουργών της Ε.Ε. την περίοδο εκείνη, κατήγγειλε την Ελλάδα για «κακή χρήση της ευθύνης του FIR Αθηνών», επεσήμανε κατά την αποψη της στο Αιγαίο την ύπαρξη «γεωγραφικών σχηματισμών αδιευκρίνιστης κυριαρχίας» καθώς και την ανάγκη προσδιορισμού και οριοθέτησεως θαλασσίων συνόρων Ελλάδας – Τουρκίας κατά μήκος του ανατολικού τμήματος του FIR Αθηνών.

Μέσω αυτών των διεκδικήσεων η Τουρκία επιδιώκει την επιβεβαίωση ενός δικαιώματος ελέγχου σε θαλάσιες και εναέριες ζώνες του Αιγαίου, επί των οποίων είχε κατ'αρχήν παραιτηθεί με βάση της Συνθήκης της Λωζάνης. Βλ. *Sazanidis Ch.*, *The Greco – Turkish dispute over the Aegean airspace*, *Hellenic Review of International Relations*, vol. 1, no 1, 1980, 87-122 και vol. 2, no 1, 1981, 103-132. Επίσης βλ. *Γιόκαρης Α., Κυριακόπουλος Γ.*, ό.π., σ. 173.

⁵¹⁴ Βλ. *Μπρεδήμας Α.*, Το ζήτημα των γκρίζων ζωνών στο Αιγαίο, στο ΑΙΓΑΙΟ Εξελίξεις και προοπτικές επίλυσης των.....ό.π., σ.σ. 41-72, *Λυγερός Σ.*, «Στήνεται σκηνικό Ιμίων 2», εφημερίδα Ο Κόσμος του Επενδυτή, της 25-26/4/2009, σ. 13, *Αντωνίου Δ.*, «Όταν η Ημισέληνος έφθασε στο Σούνιο», εφημερίδα Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ, της 21/3/2010, σ. 11, *Αντωνίου Δ.*, «Επικίνδυνες τουρκικές προκλήσεις στο Αιγαίο», εφημερίδα Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ, της 28/3/2010, σ.12.

⁵¹⁵ Βλ. *Γιόκαρης Α., Κυριακόπουλος Γ.*, ό.π., σ. 171-173.

- Εκλογή πατριάρχη Κωνσταντινουπόλεως.

Μειονοτικά ζητήματα

- Απόδοση δημευθεισών περιουσιών και περουνιστικά δικαιώματα ομογενών Κωνσταντινουπόλεως, Ελλήνων υπηκόων Κωνσταντινουπόλεως, ομογενειακών ιδρυμάτων Κωνσταντινουπόλεως, Ίμβρου και Τενέδου, Ελλήνων ομογενών Ίμβρου και Τενέδου, κοινοτήτων Ίμβρου και Τενέδου.
- Πλήρης αποκατάσταση αστικών (κληρονομικών) δικαιωμάτων ελλήνων (ομογενών ελλήνων υπηκόων).
- Επαναλειτουργία μειονοτικού σχολείου στην Ίμβρο.
- Ελεύθερη λειτουργία ελληνικών μειονοτικών σχολείων στην Κωνσταντινούπολη με ελεύθερη εγγραφή όσων μαθητών ενδιαφέρονται να παρακολουθήσουν εκεί μαθήματα.
- Προστασία δικαιωμάτων αραβόφωνων ελληνορθόδοξων Αλεξανδρέττας (Αντιοχείας) στις περιοχές καταγωγής τους.

Παράνομη μετανάστευση

- Πρόβλημα με την παράνομη μετανάστευση και την εφαρμογή των συμφωνιών από το 2001 και εντεύθεν για επανεισδοχή παράνομων μεταναστών.

Ζητήματα διπλωματικής και προξενικής εκπροσώπησης

- Λειτουργία Προξενικού γραφείου στην Ίμβρο.
- Ανέγερση Πρεσβείας σε οικόπεδο στην Άγκυρα.
- Άρση της ανισότητας που υπάρχει μεταξύ των Προξενείων Ελλάδας – Τουρκίας με δημιουργία Προξενείου στην Τραπεζούντα.

Ζητήματα δικαίου της θάλασσας

- Διάπλους των στενών του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων,
- Πρόβλημα χρήσεως ευθείων γραμμών βάσης από την Τουρκία στις περιοχές Ίμβρου και Τενέδου και στην περιοχή της βόρειας ακτής Λέσβου.

Άλλα θέματα

- Μη ανταλλάξιμες περιουσίες Ελλήνων της Δωδεκανήσου.

Η Ελλάδα τότε δεν έθεσε άλλα θέματα που την ενδιαφέρουν άμεσα, ή θα μπορούσε να τα χρησιμοποιήσει για διαπραγματευτικούς σκοπούς⁵¹⁶. Σε αυτά θα μπορούσε να ενταχθεί η συνορεύουσα ζώνη, η οποία θα επέφερε ελληνικό έλεγχο στα 24 ν.μ. από τις ακτές. Επίσης αποφεύγει να προχωρήσει στην υιοθέτηση συστήματος «ευθείων γραμμών βάσης» προκειμένου να αντικατασταθεί το σημερινό σύστημα της κατώτατης ρηχίας που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό των «κανονικών γραμμών βάσης»⁵¹⁷.

⁵¹⁶ Βλ. Σίδερης Σ., «Με 17 υπουργούς το Ανώτατο Συμβούλιο Συνεργασίας για το ελληνοτουρκικό ζήτημα», εφημερίδα VETO, της 11/4/2010, σ.σ. 24-25, Κωνσταντακόπουλος Α., «Ο τουρκικός «αστακός» και η ελληνική αφέλεια (;), εφημερίδα Ο Κόσμος του Επενδυτή, της 29-30/12/2007, σ. 22.

⁵¹⁷ Βλ. Συρίγος Α., Σχέσεις Ελλάδος -Τουρκίας....., ό.π., σ.σ. 66-69.

Γ. Τρόποι επίλυσης ελληνοτουρκικών διαφορών

Η Τουρκία υποστηρίζει και επιδιώκει μία συνολική συμφωνία (package deal), θέση την οποία υποστηρίζει από το 1976 και εντεύθεν. Τα περισσότερα από τα θέματα που θέτει η Τουρκία σχετίζονται με το διεθνές δίκαιο και είναι σαφή. Οι ρυθμίσεις του δεν την ευνοούν⁵¹⁸. Με την επιλογή της θέσης για συνολική συμφωνία η Τουρκία επιδιώκει μία πολιτική διαπραγματεύση.

Η λύση σε όλα τα θέματα θα είναι πολιτική και τα δύο μέρη θα προβούν σε αμοιβαίες υποχωρήσεις. Αυτός είναι και ο λόγος για τον οποίο η Τουρκία θέτει τόσα πολλά ζητήματα. Εμφανίζοντας και θέτοντας σε αμφισβήτηση πολλά θέματα είναι πιο εύκολο να εμφανίζεσαι πιο υποχωρητικός σε ορισμένα, με την ελπίδα ότι θα αποκομίσεις όσο το δυνατόν περισσότερα. Η Ελλάδα και είναι φυσικό δεν προκρίνει μία τέτοια λύση, καθώς όπως αναφέρθηκε και περιγράφηκε προγενέστερα τα τιθέμενα ζητήματα είναι ανισοβαρή και βρεθεί σε μειονεκτική θέση.

Η ανάπτυξη των διμερών οικονομικών και εμπορικών σχέσεων που έχει πραγματοποιηθεί τα τελευταία χρόνια και ιδιαίτερα από το 1999 και εντεύθεν δεν οδήγησε την Τουρκία να εγκαταλείψει τις αναθεωρητικές της απόψεις στο Αιγαίο. Η ανάπτυξη αυτών των σχέσεων δεν είναι αρκετή για να καταστήσει τις νομικές και πολιτικές διαφορές δευτερεύουσες. Απλά δημιουργείται ένα ευνοϊκό κλίμα που ενδεχομένως θα βοηθήσει τις προσπάθειες σε άλλους τομείς.

Η προσφυγή στο Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης είναι μία άλλη προοπτική⁵¹⁹. Πάγια θέση της ελληνικής πλευράς είναι το μοναδικό θέμα – διαφορά που μπορεί να επιλυθεί με προσφυγή στο Διεθνές δικαστήριο της Χάγης. Το 1996 μετά την κρίση των ιμίων, η τότε ελληνική κυβέρνηση δεσμεύθηκε πολιτικά ότι θα αποδεχόταν προσφυγή για το καθεστώς των δύο συγκεκριμένων νησίδων, αρκεί η πρωτοβουλία να προερχόταν από την Τουρκία.

Η τουρκική πλευρά επιμένει σε διμερείς διαπραγματεύσεις, οι οποίες θα οδηγήσουν σε συνολική συμφωνία για όλα τα θέματα στο Αιγαίο⁵²⁰. Μετά το 1996 η Τουρκία έχει αρχίσει να αποδέχεται τη δικαστική επίλυση των ελληνοτουρκικών διαφορών, στις οποίες περιλαμβάνεται και η υφαλοκρηπίδα, αλλά ως μέρος μίας ευρύτερης διαπραγματευτικής διαδικασίας⁵²¹. Ακόμα όμως και αν η Ελλάδα αποδεχόταν την παραπομπή όλων των θεμάτων, υπενθυμίζεται ότι από το 1994 η Ελλάδα έχει εξαιρέσει από την αρμοδιότητα του Διεθνούς δικαστηρίου την στρατιωτικοποίηση των νησιών του Ανατολικού Αιγαίου.

⁵¹⁸ Βλ. Το θεμελιώδες πρόβλημα στο Αιγαίο – Τα νησιά αμφισβητούμενης κυριαρχίας, Επιμ. Ali Karumahmut, Ανώτατο Ίδρυμα Κουλτούρας, Γλώσσας και Ιστορίας Ατατούρκ, Ίδρυμα Τουρκικής Ιστορίας, Άγκυρα, 1998 (μετάφραση Γ.Ε.ΕΘ.Α., Β' Κλάδος, ΔΕΣΟΠΕ – Τμήμα Τουρκίας, 21/5/1998).

⁵¹⁹ Βλ. *Συρίγος Α.*, Ελληνοτουρκικές διαφορές, η προσφυγή στο Διεθνές Δικαστήριο και η σταθερότητα στο Αιγαίο, στο Γιαλλουρίδης Χρ., - Τσάκωνας Π., ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΤΟΥΡΚΙΑ ΜΕΤΑ ΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΟΥ ΨΥΧΡΟΥ ΠΟΛΕΜΟΥ, Ι. ΣΙΔΕΡΗΣ, Αθήνα, 1999, σ.σ. 403- 427.

⁵²⁰ Βλ. *Οικονομίδης Κ.*, ΘΕΜΑΤΑ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΔΙΚΑΙΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ, ό.π., σ.σ. 159-168, *Παζαρτζή Φ.*, Διαδικαστικές προσεγγίσεις για την επίλυση των ελληνοτουρκικών διενέξεων, *Μπρεδήμας Α.*, Το ζήτημα των γκρίζων ζωνών στο Αιγαίο, στο ΑΙΓΑΙΟ Εξελίξεις και προοπτικές επίλυσης των.....ό.π., σ.σ. 103-111.

⁵²¹ Βλ. *Ηρακλείδης Α.*, Η Διεθνής Κοινωνία και οι Θεωρίες των Διεθνών Σχέσεων. Μία κριτική περιδιάβαση, Ι. Σίδερης, Αθήνα, 2002, σ.σ. 273-293, γενικά *Ηρακλείδης Α.*, *Κωστάκος Γ.*, *Φραγκονικολόπουλος Χ.*, Διεθνείς Διενέξεις, Αντιμετώπιση & Επίλυση. Στοιχεία θεωρίας και πράξης. Ι. Σίδερης, Αθήνα 1994, γενικά *Φίσερ Ρ.*, *Γιούρν Ο.*, *Πάτον Μ.*, Πετυχαίνω τη συμφωνία, Καστανιώτης, Αθήνα, 2001, γενικά *Ury W.*, Πως να ξεπερνάτε την άρνηση: από την αντιπαλότητα στη συνεργασία, Καστανιώτης, Αθήνα, 2002.

Όλα τα υπόλοιπα θέματα άπτονται της ελληνικής δικαιοδοσίας (dominium) η ύπαρξη ελληνικού στρατού στα νησιά αναφέρεται στην άσκηση εξουσίας (imperium). Επομένως η Τουρκία σε αυτή την περίπτωση θα κληθεί να συμμετάσχει σε μία διαδικασία ενώπιον του Διεθνούς δικαστηρίου, αφήνοντας εκκρεμές ένα σημαντικό ζήτημα γι αυτήν. Άλλωστε όπως είχε δηλώσει ο πρώην υπουργός Εξωτερικών της Τουρκίας Ισμαήλ Τζεμ, η Τουρκία δεν μπορεί να δεχθεί την παραπομπή του ζητήματος των Ιμίων στο Διεθνές Δικαστήριο, εάν παράλληλα δεν παραπεμφθεί και το θέμα της στρατιωτικοποίησης των δωδεκανήσων, που έχει πραγματοποιηθεί κατά παράβαση των διεθνών συνθηκών όπως υποστήριξε.

Σε περίπτωση που παραπέμπονταν θέματα στο Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης σε όλα σχεδόν τα θέματα είναι πολύ πιθανόν να δικαιωθούν οι ελληνικές θέσεις. Συγκεκριμένα:

Α.-Βεβαιότητα επί του δικαιώματος για την επέκταση των ελληνικών χωρικών υδάτων.

Β.- Πολύ ισχυρή πιθανότητα ικανοποίησης των ελληνικών θέσεων σε ότι αφορά τις «γκρίζες ζώνες».

Γ.- Βεβαιότητα για ικανοποίηση των ελληνικών θέσεων σε ότι αφορά την αποειλή βίας ή τη χρήση βίας.

Δ.- μεγάλη πιθανότητα ικανοποίησης των ελληνικών θέσεων σε ότι αφορά την οριοθέτηση της υφαλοκρηπίδας⁵²².

Ε.-Σε ότι αφορά το FIR Αθηνών και τις Ζώνες Έρευνας και διάσωσης, στο βαθμό που η Ελλάδα διαθέτει τα απαραίτητα τεχνικά μέσα για να παρέχει αποτελεσματικές υπηρεσίες στον εν λόγω τομέα, υπάρχει μεγάλη πιθανότητα να ικανοποιηθούν οι ελληνικές θέσεις.

Στ.- Σε ότι αφορά τον ορισμό ορισμένων περασμάτων ως διεθνών στενών ναυσιπλοΐας ως περασμάτων από αυτά που υπάρχουν, υπάρχει σημαντική πιθανότητα ικανοποίησης των ελληνικών θέσεων.

Ζ.-Σχετικά με τον αναέριο χώρο των 10 ν.μ. ενώ τα χωρικά ύδατα παραμένουν στα 6 ν.μ. υπάρχει μικρή πιθανότητα ικανοποίησης των ελληνικών θέσεων.

Η.- Τέλος σε ότι αφορά τα επιχειρησιακά όρια του ΝΑΤΟ, αυτό αποτελεί αντικείμενο διαπραγμάτευσης εντός του ΝΑΤΟ.

⁵²² Το εν λόγω θέμα θα πρέπει να σημειωθεί ότι κρύβει μία σοβαρή παγίδα για την ελληνική πλευρά. Συγκεκριμένα η Τουρκία αμφισβητεί τις γραμμές βάσεως από τις οποίες θα χαραχθεί η υφαλοκρηπίδα αλλά και η Α.Ο.Ζ.. Πρόκειται για άγνωστο αριθμό νησίδων οι οποίες δεν αναφέρονται ούτε ρητώς ούτε εμμέσως στις συνθήκες ειρήνης.

Η Τουρκία ισχυρίζεται ότι δεν γειτνιάζουν αλλά ούτε εξαρτώνται οικονομικά από νησιά τα οποία κατονομάζονται στις διεθνείς συνθήκες. Έτσι σε περίπτωση δικαστικής επίλυσης πρώτο και κύριο θέμα πρέπει να είναι η διαπίστωση της κυριαρχίας στις νησίδες αυτές. Από εκεί θα ξεκινούν οι γραμμές βάσεως για την οριοθέτηση της υφαλοκρηπίδας. Μόνο μετά από αυτή τη διαπίστωση θα μπορέσει το δικαστήριο να προχωρήσει στην οριοθέτηση της της υφαλοκρηπίδας ή της Α.Ο.Ζ..

Έτσι η Τουρκία καλυπτόμενη πίσω από το θέμα της κυριότητας κάποιων βραχονησίδων, θα έχει διασφαλίσει ότι η οριοθέτηση της υφαλοκρηπίδας ή της Α.Ο.Ζ. θα έλθει ως δεύτερο θέμα στην κρίση του δικαστηρίου μετά τη διαπίστωση της κυριότητας επί αυτών. Σημειώνεται ότι η Ελλάδα δεν θα πρέπει να προσφύγει στο Διεθνές Δικαστήριο με το παρόν εύρος των χωρικών υδάτων για ευνόητους λόγους. Βλ. *Συρίγος Α.*, Σχέσεις Ελλάδος , ό.π., σ. σ. 77-78. Βλ. επίσης *Τσάλτας Γρ., Κλάδη – Ευσταθοπούλου Μ.*, ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ “ΖΩΝΕΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑΣ”, ό.π., σ.σ. 13-22.

Η «δικαστικολογία» για κάθε θέμα που αναφέρεται στις ελληνοτουρκικές σχέσεις, οδηγεί σε μία συνολική διαπραγμάτευση του Αιγαίου είτε στο Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης, είτε σε διμερές επίπεδο. Η προσφυγή για το θέμα της υφαλοκρηπίδας και ενδεχομένως για την Α.Ο.Ζ. στο μέλλον με προσοχή έχοντας υπόψη όσα αναφέρθηκαν παραπάνω μπορεί να εξεταστεί. Σε κάθε περίπτωση χρειάζεται η διαμόρφωση μίας συγκεκριμένης στρατηγικής και ειδικότερα σε ποιο πεδίο επιθυμούμε να διαπραγματευτούμε, ποια διαπραγματευτικά επιχειρήματα έχουμε, ποιο το πλαίσιο των υποχωρήσεων της Ελλάδας.

Σημαντικό δικαίωμα που έχει η Ελλάδα και δεν το έχει ασκήσει όπως προβλέπεται από τη Δ.Σ.Δ.Θ. είναι η αύξηση των ελληνικών χωρικών υδάτων από τα 6 στα 12 ν.μ.⁵²³. Η αύξηση αυτή δεν θα επηρεάσει τα εμπορικά πλοία, αλλά τα πολεμικά πλοία και αεροσκάφη, καθώς θα μειωθούν πάρα πολύ τα διεθνή ύδατα όπου μπορούν να πραγματοποιηθούν πολεμικά γυμνάσια. Στα χωρικά ύδατα τα πολεμικά πλοία θα ασκήσουν είτε το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης, είτε στην περίπτωση των διεθνών στενών το δικαίωμα του πλου διελεύσεως. Με την αύξηση των ελληνικών χωρικών υδάτων οι περισσότερες από τις τουρκικές διεκδικήσεις στο Αιγαίο θα τερματιστούν είτε θα καταστούν άνευ σημασίας. Ειδικότερα:

Α.- Δεν θα υπάρχει το πρόβλημα που δημιουργεί το διαφορετικό εύρος του εναέριου χώρου (10 ν.μ.) με το εύρος των χωρικών υδάτων (6 ν.μ.). Ο εναέριος χώρος θα ταυτιστεί με τα χωρικά ύδατα με έκταση τα 12 ν.μ..

Β.- Η περιοχή της υφαλοκρηπίδας στο Αιγαίο μετά την επέκταση των χωρικών υδάτων θα περιοριστεί τόσο που θα καταστεί άνευ σημασίας. Η θαλάσσια περιοχή υπό ελληνική κυριαρχία στο Αιγαίο θα ανέλθει από το 43% στο 72%. Η τουρκική περιοχή θα ανέλθει στο 8.7% αυξανόμενη μόνο κατά 1.2%. Από το 19% που απομένει ως ανοικτή θάλασσα, μόνο το 5.1% διεκδικείται ως υφαλοκρηπίδα και από τις δύο χώρες. Αυτό οφείλεται στο ότι το 19% καλύπτει και περιοχές ανοικτής θάλασσας που είναι μακριά από κάθε τουρκική διεκδίκηση.

Γ.- Οι «γκρίζες ζώνες» κυριαρχίας στο Αιγαίο δεν θα έχουν καμία σημασία, καθώς η Τουρκία έθεσε ένα θέμα προς συζήτηση για να καταστεί η δικαστική οριοθέτηση στο Αιγαίο δεύτερο θέμα μετά τη διαπίστωση της κυριότητας επί κάποιων νησίδων στο Αιγαίο. Μετά την αύξηση των χωρικών υδάτων η τουρκική αμφισβήτηση δεν θα έχει καμία σημασία.

Δ.- Τα όρια του FIR Αθηνών και τα όρια της Ζώνης Έρευνας και Διάσωσης στο Αιγαίο θα περιλαμβάνουν περιοχές ελληνικής κυριαρχίας σε ποσοστό 72% στη θαλάσσια επιφάνεια του Αιγαίου. Η Τουρκία θα απονομιμοποιηθεί στην προσπάθειά της να αλλάξει τα όρια.

Δ.- Η ελεύθερη και ακώλυτη ναυσιπλοΐα στο Αιγαίο και η διατήρηση των σημερινών περιοχών ανοικτής θαλάσσης στο Αιγαίο όπου η Τουρκία διεξάγει στρατιωτικά γυμνάσια θα επηρεασθούν πολύ σημαντικά. Η ναυσιπλοΐα όμως μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο συμφωνίας μεταξύ των δύο χωρών.

Ε.- Θα παραμείνει ως θέμα το καθεστώς αποστρατιωτικοποίησης των νησιών του Ανατολικού Αιγαίου, το οποίο αφορά την ελληνική κυριαρχία και είναι αδιαπραγμάτευτο αλλά και δεν επηρεάζεται από την επέκταση των χωρικών υδάτων.

ΣΤ.- Θα παραμείνει η αμφισβήτηση της υφαλοκρηπίδας της Μεγίστης (Καστελόριζο), ένα θέμα που θίγει τα τουρκικά συμφέροντα, αλλά μπορεί να

⁵²³ Βλ. χάρτες 29 και 30.

διευθετηθεί με προσφυγή στο Διεθνές Δικαστήριο στο πλαίσιο καθορισμού της υφαλοκρηπίδας⁵²⁴.

Δ.Οι σημαντικότερες κρίσεις στο Αιγαίο Πέλαγος από το 1974 έως σήμερα

Η Τουρκία όπως ήδη έχει αναφερθεί και αναλυθεί από το 1973 και εντεύθεν ακολουθεί μία συγκεκριμένη αναθεωρητική πολιτική έναντι της Ελλάδας, με κύριο επίκεντρο αυτής το Αιγαίο Πέλαγος, την κυριαρχία της Ελλάδας σε αυτό και τα νησιά που συγκροτούν το Ελληνικό κράτος, στις δικαιοδοσίες που ασκεί σε διάφορους τομείς που πηγάζουν από το διεθνές δίκαιο αλλά και το εθνικό δίκαιο, το οποίο λειτουργεί σε εναρμόνιση με το πρώτο και χωρίς να αντίκειται σε αυτό.

Ο τομέας της έρευνας και διάσωσης αποτελεί μία από τις τελευταίες αμφισβητήσεις της Τουρκίας στις αρμοδιότητες της Ελλάδας, αμφισβήτηση που απέκτησε έντονη διάσταση με την υπογραφή και εφαρμογή της Σύμβασης του Αμβούργου και από τα δύο κράτη. Οι κυριότερες κρίσεις που συνέβησαν μεταξύ των δύο χωρών τα τελευταία σαράντα χρόνια είναι οι ακόλουθες:

1.- Κρίση πρώτη

Στις 17/12/1973 το ελληνικό υπουργείο Βιομηχανίας έδωσε άδεια στην Καναδική εταιρεία «Oceanic» να πραγματοποιήσει θαλάσσια γεώτρηση βάθους 3.170 μέτρων, υπό την επωνυμία «Πρίνος 1» στην περιοχή της Θάσου. Προηγουμένως, από το 1968, είχαν πραγματοποιηθεί πολλές υποθαλάσσιες έρευνες στο Θερμαϊκό Κόλπο. Τα πρώτα αποτελέσματα από την πραγματοποίηση γεωτρήσεων στην περιοχή του Πρίνου ήταν θετικά.

Η Τουρκική κυβέρνηση με πρωθυπουργό τον Ναϊμ Καλού Άγκυρα αντέδρασε αμέσως και έδωσε εντολή στην Κρατική Εταιρεία Πετρελαίων (Turkiye Petrolleri Anonim Ortakligi) να προχωρήσει στην πραγματοποίηση ερευνών στο Αιγαίο, εκτός των Τουρκικών χωρικών υδάτων δυτικά των νησιών Σαμοθράκης, Λήμνου, Αγίου Ευστρατίου, Μυτιλήνης, Ψαρών, Χίου και εντός των διεθνών υδάτων του Αιγαίου. Τις έρευνες θα έκανε το ερευνητικό σκάφος «Τσανταρλί». Τότε δημιουργήθηκε για πρώτη φορά το ζήτημα της υφαλοκρηπίδας, η οποία δεν είχε ως τότε οριοθετηθεί από τις δύο χώρες.

Τον Φεβρουάριο του 1974 η «Oceanic» εντόπισε καλής ποιότητας πετρέλαιο (27,8 ΑΠΙ) στη γεώτρηση Πρίνος 1. Ερευνώντας βορειότερα, στην περιοχή «Πρίνος 2», η εταιρεία εντόπισε πλούσιο πετρελαιοφόρο πεδίο σε βάθος 8.500 πόδια. Τα ανακτάσιμα αποθέματα του κοιτάσματος υπολογίσθηκαν σε 20.00.00.000 βαρέλια υδρογονανθράκων, υγρών και αερίων.

Μετά από την ανακάλυψη αυτή, στις 7/2/1974 το ελληνικό υπουργείο Εξωτερικών με καθυστέρηση απάντησε στην τουρκική κυβέρνηση, υπογραμμίζοντας ότι το τμήμα του θαλασσίου βυθού και του υπεδάφους (δηλαδή η υφαλοκρηπίδα) που

⁵²⁴ Για επιμέρους σημεία της ελληνικής τακτικής βλ. Βλ. *Συρίγος Α.*, Ελλάδα - Τουρκία.....ό.π., σ.σ. 84-93. Τονίζεται ότι μία διαφορετική προσέγγιση για επίλυση όλων των θεμάτων που άπτονται των ελληνοτουρκικών σχέσεων επιχειρείται από τον *Ηρακλείδη Α.*, ΑΣΠΟΝΔΟΙ ΓΕΙΤΟΝΕΣ, ό.π.. Ακόμη βλ. *Κοτζιάς Ν.*, ό.π., σ.σ. 260-301, όπου ο συγγραφέας αναφέρεται εκτεταμένα στη διαμόρφωση μίας νέας πολιτικής της Ελλάδας σε ότι αφορά τις σχέσεις της με την Τουρκία, τις ευρωτουρκικές σχέσεις και την Ελλάδα καθώς και *Μαρκεζίνης Β.*, Μια Νέα Εξωτερική Πολιτική για την Ελλάδα, Α.Α. Λιβάνης, 2010, σ. 214 και σ.σ. 245-285.

απεικονιζόταν στον τουρκικό χάρτη ανήκε, κατά ένα πολύ μεγάλο μέρος στα ελληνικά νησιά Σαμοθράκη, Λήμνο, Άγιο Ευστράτιο, Λέσβο, Ψαρά και Αντίψαρα, βάσει των διατάξεων της Σύμβασης της Γενεύης του 1958 περί ηπειρωτικής υφαλοκρηπίδας και σύμφωνα με τις διατάξεις των ελληνικών νόμων 142/1969 και 1182/1972.

Η Ελλάδα με βάση τα κυριαρχικά της δικαιώματα από το 1961 είχε παραχωρήσει άδειες ερευνών πετρελαίου δυτικά των παραπάνω νησιών, στα ίδια μέρη του θαλασσίου βυθού που αναφέρονταν στο χάρτη της Τουρκικής Εφημερίδας της Κυβερνήσεως. Το ΥΠ.ΕΞ. υπογράμμιζε ότι η υφαλοκρηπίδα μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας όπως απεικονιζόταν στον προαναφερόμενο χάρτη ήταν οριοθετημένη χωρίς να λαμβάνονται ως γραμμή βάσης τα ελληνικά νησιά, αλλά μόνο τα ηπειρωτικά εδάφη, παρ' ότι η Σύμβαση της Γενεύης αναγνώριζε και στα νησιά δικαίωμα υφαλοκρηπίδας.

Εν μέσω δηλώσεων και ρηματικών διακοινώσεων μεταξύ των δύο ΥΠ.ΕΞ., ο τότε έλληνας πρωθυπουργός Αδαμάντιος Ανδρουτσόπουλος κάλεσε στις 14/2/1974 τους έλληνες και ξένους δημοσιογράφους και τους γνωστοποίησε ότι σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία, προέκυπτε η ύπαρξη σημαντικών στρωμάτων καλής ποιότητας πετρελαίου και μεγάλων ποσοτήτων φυσικού αερίου.

Επίσης διακήρυξε ότι οι έρευνες συνεχίζονταν και παράλληλα επιταχύνονταν οι διαδικασίες για την ταχύτερη εκμετάλλευση των κοιτασμάτων. Επιπρόσθετα, ο τότε υπουργός Βιομηχανίας Κωνσταντίνος Κυπραίος με ανακοίνωση του εξήγησε ότι τα ανακαλυφθέντα αποθέματα θα κάλυπταν το ένα τρίτο των αναγκών της χώρας σε πετρέλαιο για μια εικοσαετία τουλάχιστον, ενώ η αξιοποίηση του ετέρου κοιτάσματος φυσικού αερίου θα προσέφερε 40.000.000 κυβικά πόδια φυσικού αερίου και 1.200 βαρέλια επί μια δεκαετία, για την κάλυψη των αναγκών της χημικής βιομηχανίας.

Η Τουρκική κυβέρνηση απάντησε στις 27/2/1974. Το τουρκικό ΥΠ.ΕΞ. ισχυριζόταν ότι η γεωμορφολογική μελέτη του βυθού του Αιγαίου Πελάγους, απεδείκνυε την ύπαρξη τεραστίων υποθαλάσσιων αβαθών εκτάσεων, καθ' όλο το μήκος και ανοικτά των τουρκικών ακτών, αποτελώντας τη φυσική προέκταση της χερσονήσου της Ανατολίας, ενώ τα ελληνικά νησιά που βρίσκονται κοντά στις τουρκικές ακτές δεν έχουν δικαίωμα δικής τους υφαλοκρηπίδας.

Σύμφωνα με το Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης, η υφαλοκρηπίδα, ισχυριζόταν το τουρκικό ΥΠ.ΕΞ., πρέπει να είναι η φυσική προέκταση του εδάφους του κράτους και δεν πρέπει να καταπατά τη φυσική προέκταση το εδάφους ενός άλλου κράτους.

Από τη διατύπωση των σχετικών θέσεων προέκυπτε ότι επρόκειτο για δύο διαμετρικά αντίθετες θέσεις που προμήνυαν την έναρξη μίας επιπλέον ελληνοτουρκικής διαφοράς, πέραν του Κυπριακού.

Στις 28/3/1974 κατά τη διάρκεια πραγματοποιήσεως αεροναυτικών γυμνασίων στο πλαίσιο του ΝΑΤΟ στο Αιγαίο, η Τουρκία διαχώρισε τη θέση της από τις συμμαχικές δυνάμεις και πραγματοποίησε την τελική φάση των ασκήσεων σε τουρκικά πλαίσια, προχωρώντας σε παραβιάσεις του Ελληνικού εναέριου χώρου. Εκείνη την περίοδο η εισδοχή τουρκικών αεροσκαφών στον ελληνικό εναέριο χώρο δεν ήταν συνηθισμένο φαινόμενο.

Την 29/5/1974 η Τουρκία ανήγγειλε την πραγματοποίηση σειсмоγραφικών ερευνών στην υφαλοκρηπίδα του Αιγαίου συνοδεία πολεμικών πλοίων, γεγονός που θεωρήθηκε πρόκληση από την ελληνική πλευρά, αφού είχε προηγηθεί συμφωνία μεταξύ των δύο πλευρών για συνάντηση των πρωθυπουργών τους την 26/6 στις Βρυξέλλες, με την ευκαιρία της συνόδου κορυφής του ΝΑΤΟ. Τέλος, η Τουρκία

απαντώντας σε σχετικό διάβημα για τις έρευνες του ωκεανογραφικού πλοίου «Τσανταρλί», ισχυρίστηκε ότι το σκάφος πραγματοποίησε έρευνες στην Τουρκική ήπειρωτική υφαλοκρηπίδα, σύμφωνα με το πρόγραμμα πετρελαϊκών ερευνών.

2.- Κρίση δεύτερη

Επίκεντρο της κρίσης του Αυγούστου του 1976 απετέλεσε και πάλι το Αιγαίο Πέλαγος, με επίκεντρο αυτή τη φορά τα νησιά του Ανατολικού Αιγαίου. Ήδη από το καλοκαίρι του 1974 είχαν προηγηθεί οι εξής δηλώσεις τούρκων αξιωματούχων:

«Η Τουρκία ποτέ δεν θα επιτρέψει να γίνει το Αιγαίο μία ελληνική θάλασσα, ούτε και σε άλλους να σφετερισθούν τα Τουρκικά δικαιώματα στην περιοχή αυτή» (Τούρκος υπουργός Άμυνας Χασάν Ισίκ, 1/6/1974).

«Η υφαλοκρηπίδα του Αιγαίου ως επίσης και τα νησιά που ευρίσκοντο κοντά στην ήπειρο αποτελούν προέκταση της Μικράς Ασίας» (υφυπουργός των Εξωτερικών Τουράν Γκιουνές, 3/6/1974).

«Η άμυνα των νησιών του Αιγαίου θα πρέπει να αναληφθεί από κοινού από την Ελλάδα και την Τουρκία ως συμμάχων εντός του ΝΑΤΟ» (πρωθυπουργός Μπουλέντ Ετζεβίτ, 30/6/1974).

Την 1/9/1975 Τούρκοι έστησαν την τουρκική σημαία στα νησιά Στρογγύλη και Ρω, ενώ τούρκος δημοσιογράφος με δύο συμπατριώτες του αλιείς αποβιβάσθηκαν για λίγο σε βραχονησίδα της Δωδεκανήσου.

Στις αρχές του 1976 στην Αθήνα και στη Βέρνη της Ελβετίας ξεκίνησε κύκλος διαπραγματεύσεων μεταξύ εμπειρογνομόνων των δύο χωρών, για τον εναέριο χώρο και την υφαλοκρηπίδα χωρίς αποτέλεσμα. Η Τουρκία επιπρόσθετα τριπλασίασε τις αεροναυτικές ασκήσεις που πραγματοποιούσε στο Αιγαίο, προκαλώντας την αυξημένη ετοιμότητα των ελληνικών ενόπλων δυνάμεων.

Ακολούθησε η έξοδος του ερευνητικού σκάφους «Χόρα» (πρώην Σισμίκ) στα τέλη Ιουλίου από τον λιμένα του Μαρμαρά για την πραγματοποίηση ερευνών⁵²⁵ στο Αιγαίο δημιουργώντας μεγάλη ένταση στο Αιγαίο, οδηγώντας τις δύο χώρες στα πρόθυρα πολεμικής αναμέτρησης.

3.Κρίση τρίτη

Ο πρωθυπουργός Ανδρέας Παπανδρέου το 1981 δήλωσε ότι ο διάλογος με την Τουρκία είχε νόημα στο μέτρο που δεν αφορούσε παραχωρήσεις απαράγραπτων εθνικών κυριαρχικών δικαιωμάτων και διεκόπησαν οι συνομιλίες που είχαν με την κυβέρνηση της τουρκίας σχετικά με την υφαλοκρηπίδα. Η περίοδος που ακολούθησε μέχρι το 1987 τις ελληνοτουρκικές σχέσεις χαρακτηρίζεται από την πραγματοποίηση συνεχών παραβιάσεων στο Αιγαίο Πέλαγος. Κύρια περιστατικά που χαρακτηρίζουν τις ελληνοτουρκικές σχέσεις την περίοδο 1981- 1987 είναι τα ακόλουθα:

Στις 9/12/1981, ο τότε πρωθυπουργός Ανδρέας Παπανδρέου στη σύνοδο του ΝΑΤΟ στις Βρυξέλλες, έθεσε veto στην έκδοση του καθιερωμένου ανακοινωθέντος στρατηγικής και τακτικής της Συμμαχίας, επειδή οι υπουργοί Άμυνας αρνήθηκαν να

⁵²⁵ Το εν λόγω πλοίο είχε κατασκευασθεί στη Γερμανία κατά τη διάρκεια το δεύτερου παγκόσμιου πολέμου προκειμένου να χρησιμοποιηθεί ως σκάφος διασώσεως. Οι Άγγλοι το κατάσχεσαν ως λεία πολέμου και στη συνέχεια μία κρατική τουρκική τράπεζα το αγόρασε για να το χρησιμοποιήσει σε θέματα έρευνας – διάσωσης. Το 1975 αποφασίσθηκε από την τουρκική κυβέρνηση με πρωθυπουργό τον Μ. Ετζεβίτ να χρησιμοποιηθεί για την πραγματοποίηση σεισμικών ερευνών.

συμπεριλάβουν στο κείμενο δέσμευση ότι τα Κ-Μ θα προστατεύσουν κάθε μέλος της συμμαχίας από απειλή οπουδήποτε και αν προερχόταν. Με την ιδιότητα του ως υπουργός Άμυνας έθεσε το θέμα των τουρκικών παραβιάσεων στο Αιγαίο και επεσήμανε την αοριστία της συμφωνίας επανένταξης της Ελλάδας στο ΝΑΤΟ σε ότι αφορά τα ελληνικά δικαιώματα στον επιχειρησιακό έλεγχο του Αιγαίου. Παράλληλα επεσήμανε – προσδιόρισε την ανάγκη αναδιάταξης των ελληνικών ενόπλων δυνάμεων με στόχο την αντιμετώπιση απειλών από την Τουρκία, αναφέροντας ως παράδειγμα τη συγκρότηση της Στρατιάς Αιγαίου.

Τον Ιανουάριο και Φεβρουάριο της επόμενης χρονιάς ήτοι το 1982, ακολούθησαν κατηγορίες της Τουρκίας σχετικά με πραγματοποίηση ερευνών για πετρέλαιο από την Ελληνική Δημόσια Επιχείρηση Πετρελαίου στη θαλάσσια περιοχή της Θάσου.

Στις 29/3/1982, ο κυβερνητικός εκπρόσωπος δήλωσε ότι η Ελληνική κυβέρνηση θεωρούσε αναφαίρετο δικαίωμά της να διενεργήσει έρευνες, γεωτρήσεις και εξορύξεις στην ελληνική υφαλοκρηπίδα του Αιγαίου.

Στις 3/9/1985 με αφορμή επεισόδιο στο Αιγαίο κατά του Ελληνικού αντιτορπιλικού «Πάνθηρ», διαπιστώθηκε η έλλειψη μονίμου διαύλου επικοινωνίας μεταξύ των επιτελείων των δύο κρατών, προκειμένου να αποφεύγονται – αποτρέπονται παρεξηγήσεις κατά τη διάρκεια αεροναυτικών ασκήσεων ή κρίσιμων περιστατικών.

Στις 19/3/1987⁵²⁶ πραγματοποιήθηκε η πρώτη εμφάνιση στο Αιγαίο του τουρκικού ερευνητικού σκάφους «Πίρι Ρέις», συνοδευόμενου από δύο πολεμικά

⁵²⁶ Βλ. Κουρής Ν., ό.π., σ.σ. 77-86 και γενικά Πεπονής Α., ΓΙΑ ΤΟ ΖΗΤΗΜΑ ΤΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ. Τα πετρέλαια, ο Μάρτης του 87, οι «συνοριακές διαφορές» Η Ευρωπαϊκή Ένωση και η «ενεργειακή γέφυρα», Α.Α. Λιβάνης, Αθήνα, 2008 και γενικά Καψής Γ., Οι τρεις μέρες του Μάρτη: απόρρητος φάκελος, Αθήνα, Νέα Σύνορα, 1990, Τσάλτας Γρ., Οι ελληνοτουρκικές διαφορές μέσα από το δίκαιο της θάλασσας, στο επετηρίδα Ινστιτούτου Διεθνών Σχέσεων, Ι. Σίδερης, Αθήνα, 1997, σ.σ. 111-116, του ιδίου Οι ελληνοτουρκικές διαφορές στο Αιγαίο και οι εξελίξεις του δικαίου της θάλασσας, στο Οι θέσεις των Διεθνών Οργανισμών στην κρίση των Ιμίων, ημερίδες του Ινστιτούτου Στρατηγικών και Αναπτυξιακών Μελετών (ΙΣΤΑΜΕ), Αθήνα, Απρίλιος-Ιούλιος 1997, του ιδίου Μια Ιστορική και Πολιτική Προσέγγιση της Κρίσης στο Αιγαίο Πέλαγος, εισήγηση στην επιστημονική ημερίδα του ΙΣΤΑΜΕ «Ανδρέας Παπανδρέου», Αθήνα, Απρίλιος 1998, του ιδίου A Historical and Political Approach of the Crisis in the Aegean Seas, εισήγηση στην επιστημονική ημερίδα του ΙΣΤΑΜΕ «Ανδρέας Παπανδρέου», Αθήνα, Απρίλιος 1998, του ιδίου, Η χρησιμότητα της Χάγης ως μέσου επίλυσης των Ελληνο-Τουρκικών Διαφορών *ΕΛΙΑΜΕΠ*, στο Ανασκόπηση Αμυντικής και εξωτερικής πολιτικής 2000, οι ελληνοτουρκικές σχέσεις 1999-2000, επιμέλεια: Θ. Κουλουμπής, Θ. Ντόκος, Παρατηρητής, Αθήνα, 2000, του ιδίου Η αποστρατικοποίηση των ελληνικών νησιών του ανατολικού Αιγαίου και της Δωδεκανήσου, εισήγηση στο συνέδριο του ΥΠ.ΕΘ.Α με θέμα «Οι Ελληνικές ένοπλες δυνάμεις μπροστά στον 21 αιώνα.», 16-17 Νοεμβρίου 2000, Ξενοδοχείο Divani –Καβούρι, του ιδίου Η Οριοθέτηση των ζωνών εθνικής δικαιοδοσίας στις κλειστές ή ημίκλειστες θάλασσες. Η περίπτωση της Μεσογείου με έμφαση στη νοτιο-ανατολική της λεκάνη, Foreign Affairs, Απρίλιος 2012, του ιδίου Υποθαλάσσιοι Φυσικοί Πόροι στη Νοτιοανατολική Μεσόγειο με έμφαση στην Περιοχή ανάμεσα σε Κύπρο-Ελλάδα-Τουρκία, (σε συνεργασία με Κλάδη-Ευσταθοπούλου, Μ.), Στρατιωτική Επιθεώρηση, τεύχος 01/2012 Ιανουάριος-Φεβρουάριος 2012, σ.σ. 6-25, του ιδίου Αιγαίο Νοτιο-Ανατολική Μεσόγειος και Προοπτικές Εξομάλυνσης των ελληνοτουρκικών Σχέσεων μέχρι το 2030, στο: Αιγαίο και Νοτιο-Ανατολική Μεσόγειος. Σύγχρονες Προκλήσεις και Προοπτικές Εκμετάλλευσης Υποθαλάσσιων Ενεργειακών Φυσικών Πόρων, Τόμος Πρακτικών (υπό έκδοση) (επιμέλεια βιβλίων, από κοινού με Χ. Αναγνώστου) του ιδίου, Υποθαλάσσιοι φυσικοί πόροι και Νοτιοανατολική Μεσόγειος. Προβλήματα οριοθέτησης των όμορων και απέναντι κρατών, στο Η Μεσόγειος τον 21^ο αιώνα-Προβλήματα και προοπτικές, Πανεπιστήμιο του Αιγαίου-Εργαστήριο Μεσογειακής Πολιτικής, Ρόδος, 2002, του ιδίου Γεωπολιτική και Δίκαιο της Θάλασσας, εισήγηση στο συνέδριο «Γεωπολιτική της θάλασσας: Ιστορική εξέλιξη, σύγχρονη διάσταση, μελλοντικές προοπτικές», Πανεπιστήμιο

πλοία του τουρκικού Π.Ν.. Το εν λόγω πλοίο το οποίο έπλευσε εκτός των ελληνικών χωρικών υδάτων, ακολουθώντας το δρομολόγιο Ίμβρος – Λήμνος – Σαμοθράκη – Άθως - ανατολικά της Σκύρου – Ελλήσποντος, βρισκόταν συνεχώς υπό την παρακολούθηση ελληνικών πολεμικών πλοίων και αεροσκαφών ναυτικής συνεργασίας. Η πλέον σημαντική κρίση του Μαρτίου του 1987 διήρκησε λίγα εικοσιτετράωρα και οφείλει την αποκλιμάκωσή της κυρίως στο ΝΑΤΟ⁵²⁷ και στο ρόλο που διαδραμάτισαν οι Η.Π.Α..

4.Κρίση τέταρτη

Την 23/5/2006 το μεσημέρι απογειώνονται από τουρκικό αεροδρόμιο απέναντι από την Ρόδο δύο F-16 και ένα RF-4 ενώ παράλληλα μία τουρκική φρεγάτα πλέει στα διεθνή ύδατα ανοιχτά της Κρήτης. Τα ελληνικά ραντάρ στην Κρήτη από την προηγούμενη μέρα έχουν εντοπίσει την μεταστάθμευση των τουρκικών πολεμικών στην βάση απέναντι από την Ρόδο.

Τα τουρκικά μαχητικά κινούνται προς την Κρήτη και δύο ελληνικά F-16 απογειώνονται από την βάση των Χανίων. Όταν αποκτούν οπτική επαφή διαπιστώνουν ότι το ένα τουρκικό αεροσκάφος είναι αεροφωτογραφικό. Τα τρία τουρκικά πετούν σχεδόν παράλληλα και τα δύο ελληνικά έρχονται από πίσω.

Ο σμηναγός Κ. Ηλιάκης μπαίνει ανάμεσα στο ένα τουρκικό F-16 και το RF-4 για να πάρει τα νούμερά του και να διαπιστώσει τα φωτογραφικά μηχανήματα και τα όπλα που φέρει. Το άλλο τουρκικό F-16 (σμηναγός Χαλί Ιμπραήμ) αφήνει τον σχηματισμό και έρχεται πίσω από τον Έλληνα πιλότο Κ. Ηλιάκη, ενώ ο άλλος Έλληνας πιλότος έχοντας μείνει πιο πίσω, έρχεται πίσω από τον Τούρκο και τον εγκλωβίζει.

Ο Τούρκος σμηναγός λέει στον Κ. Ηλιάκη να φύγει δίπλα από το RF-4 ενώ παράλληλα τον εγκλωβίζει. Ο Έλληνας πιλότος δεν φεύγει, ο Τούρκος μιλά συνθηματικά στους άλλους δύο Τούρκους πιλότους και εξαπολύει ένα πύραυλο, ενώ ταυτόχρονα τα τρία τουρκικά αεροσκάφη στρίβουν προς διάφορες κατευθύνσεις.

Αιγαίου και Πανεπιστήμιο του Αμπερντιν-Σκοτία, Χίος, 26-29 Σεπτεμβρίου 2002, *του ιδίου* Η γεωστρατηγική της Μεσογείου, τα παράκτια κράτη και το δίκαιο της θάλασσας, στο «Γεωπολιτική και Υδρόγειος», τεύχος 1, Φθινόπωρο 2002, *του ιδίου* Το ζήτημα της αιγιαλίτιδας ζώνης, στο Περράκης Στ. (επιμέλεια), Αιγαίο: Εξελίξεις και προοπτικές επίλυσης των ελληνοτουρκικών διενέξεων, πρακτικά ημερίδας 3 Ιουνίου 2002, Αντ. Ν. Σάκκουλας, Αθήνα, 2003, σ.σ. 13-28, *του ιδίου* Η θαλάσσια Ισχύς του ΝΑΤΟ και το Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας κατά τον Ψυχρό Πόλεμο, στο Λουκάς Ι., Μαρκογιάννης Γ. (επιμέλεια), Η θαλάσσια ισχύς του ΝΑΤΟ 1949-1990, Δ' Πελαγική Συνάντηση, πρακτικά Ημερίδας, INMER publications, 2003 *του ιδίου* Οι θαλάσσιες ζώνες εθνικής δικαιοδοσίας στα δυτικά Βαλκάνια, στο Περράκης, Στ., (επιμέλεια), Ματιές στο σύγχρονο τοπίο των δυτικών Βαλκανίων, Ι. Σιδέρης, Αθήνα, 2009.

⁵²⁷ Σημειώνεται η εξής ανακοίνωση του State Department την 26/3/1987 «Οι Ελληνοτουρκικές διαφορές στο Αιγαίο επικεντρώθηκαν σ' έναν αριθμό ζητημάτων περιλαμβανομένης της οριοθέτησης της υφαλοκρηπίδας, των χωρικών υδάτων και του εναέριου χώρου, του ελέγχου πτήσεων, των ναυτοϊκών διευθετήσεων διοικήσεως και ελέγχου και της στρατικοποίησης ορισμένων νήσων. Πρόσφατα, η ένταση κλιμακώθηκε επί του θέματος των δικαιωμάτων έρευνας για πετρέλαιο στην υφαλοκρηπίδα του Αιγαίου. Οι ΗΠΑ αναγνωρίζουν ότι τα προβλήματα του Αιγαίου εμπεριέχουν σοβαρά θέματα και για τις δύο χώρες. Εκφράζουμε τη λύπη μας για την κλιμάκωση της έντασης μεταξύ των δύο φίλων και συμμάχων χωρών και συνιστούμε και προς τις δύο πλευρές να επιδείξουν αυτοσυγκράτηση και να αποφύγουν ενέργειες ή δηλώσεις που θα μπορούσαν να οξύνουν την κατάσταση...».

Ο πύραυλος πλήττει το αεροσκάφος του Κ. Ηλιάκη το οποίο εκρήγνυται. Ο άλλος Έλληνας πιλότος εξαπολύει και αυτός ένα πύραυλο, αλλά λόγω του απότομου ελιγμού του Τούρκου τον βρίσκει στο φτερό και τον καταρρίπτει (η πρώτη εκδοχή).

«Ο σημαντός Ηλιάκης κατευθύνθηκε προς το τουρκικό αεροσκάφος RF-4, στο πλαίσιο διατεταγμένης και σύμφωνης με το περιεχόμενο και τα δεδομένα αποστολής του προσπάθειας αναχαίτισης – αναγνώρισης σε ευθεία και οριζόντια πτήση, χωρίς να ελιχθεί καθ'οποιοδήποτε τρόπο και χωρίς να παραβιάσει την απόσταση ασφαλείας των 1000 ποδών που ορίζεται για την αποφυγή εναέριων συγκρούσεων μεταξύ αεροσκαφών».

Η ελληνική πλευρά, ωστόσο, φρόντισε να είναι πολύ προσεχτική στο σημείο του πορίσματος στο οποίο γινόταν αναφορά στο Τούρκο πιλότο, περιγράφοντας το όλο περιστατικό ως “ατύχημα” που οφειλόταν σε “ανθρώπινο λάθος”, χωρίς να υπάρχει ίχνος δόλου:

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

Αμέσως μετά την διαπίστωση του ατυχήματος, κινητοποιήθηκε το σύστημα έρευνας και διάσωσης και των δύο χωρών. Τη στιγμή που απογειωνόταν ένα ελληνικό Super Puma από το αεροδρόμιο Μαριτσών της Ρόδου, δύο παρόμοιου τύπου ελικόπτερα, τύπου Cougar της Τουρκίας, έσπευδαν και αυτά προς την περιοχή. Με την απομάκρυνση όλων των ελληνικών μαχητικών, ακόμα και των δύο F16 από το Καστέλι, στην περιοχή έφθασαν τα ακολουθούντα δυο Τουρκικά F16 που προαναφέρθηκαν, εκτελώντας εναέρια περιπολία (CAP) πάνω από την περιοχή του ατυχήματος.

Καθώς ο Τούρκος ιπτάμενος περισυνελέγη μέσα σε λίγα λεπτά από εμπορικό διερχόμενο πλοίο, το Super Puma της Π.,Α προσέγγισε το πλοίο, ενώ στην περιοχή έφθαναν και τα δύο τουρκικά Cougar. Παράλληλα, προς την περιοχή κατευθυνόταν και ένα τουρκικό αεροσκάφος ναυτικής συνεργασίας CN-35MP. Τα δύο ελικόπτερα, ελληνικό και τουρκικό, βρέθηκαν κάποια στιγμή να κάνουν αιώρηση πάνω από το πλοίο μέχρι να ξεκαθαριστεί σε ποιο από τα δύο θα επιβιβάζοταν ο Τούρκος ιπτάμενος.

Από το τούρκικο ελικόπτερο, που είχε πλήρωμα και μία γυναίκα, είχε κατέλθει ένας άνδρας των Ειδικών Δυνάμεων με τον αντίστοιχο οπλισμό, σε αντίθεση με τον διασώστη του Λιμενικού Σώματος που επειδή ενεργεί για σκοπούς έρευνας – διάσωσης δεν φέρει μαζί του οπλισμό. Η ελληνική παρουσία είχε τελικά εξαντληθεί στο ελικόπτερο Super Puma και στο περιπολικό σκάφος του Λ.Σ..

Ο Τούρκος πιλότος παραλήφθηκε μετά από συμφωνία από το τουρκικό ελικόπτερο. Η αποκλιμάκωση επήλθε σχεδόν άμεσα με τη συνεχή τηλεφωνική επικοινωνία μεταξύ των δύο αρχηγών Γ.Ε.ΕΘ.Α. ώστε να αποκλιμακωθεί η ένταση⁵²⁸.

⁵²⁸ Βλ. ό.π. παραπομπή 8.

Η δράση των τουρκικών δυνάμεων στο εν λόγω περιστατικό αποδεικνύει την προσπάθεια αμφισβήτησης του δικαιώματος της Ελλάδας να πραγματοποιεί επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης στο Αιγαίο. Επίσης αποκαλύφθηκε το γεγονός ότι οι Τούρκοι πιλότοι στις αποστολές που διενεργούν πάνω από το Αιγαίο αντιμετωπίζουν το θαλάσσιο αυτό χώρο ως «ξένη» και επικίνδυνη περιοχή.

Αποκαλύφθηκε επίσης ότι η Τουρκία στην περιοχή του Αιγαίου χρησιμοποιεί αποκλειστικά μέσα CSAR (Combat Search And Rescue), που αποτελούν την πολεμική έκδοση των ελληνικών μέσων SAR και σε καμία περίπτωση δεν εντάσσεται η χρησιμοποίηση τέτοιων μέσων στην αποστολή και τη φύση της έρευνας και διάσωσης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΠΤΑ

Η ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗ ΣΤΗΝ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ

Α. Η οργάνωση των υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης στην Κυπριακή Δημοκρατία

1. Οριοθέτηση FIR Λευκωσίας

Στην Τρίτη Περιοχική Διάσκεψη Αεροναυτιλίας που πραγματοποιήθηκε στο Παρίσι το 1952, το Η.Β. επεδίωξε και τελικά τα κατάφερε να δοθεί διευρυμένη ζώνη Περιοχής FIR πέραν της αιγιαλίτιδας ζώνης στη Μάλτα (FIR Malta), αλλά και στην Κύπρο (FIR Nicosia) που ήταν υπό την επικυριαρχία της, με δεδομένη τη στρατηγική θέση των νησιών στο χώρο της Μεσογείου. Η διευρυμένη ζώνη του FIR γύρω από την Κύπρο⁵²⁹, έφερε σε μειονεκτική θέση τα γειτονικά κράτη της περιοχής, ήτοι τη Συρία, Λίβανο και Ισραήλ.

Στα όρια ευθύνης του FIR Λευκωσίας (FIR Nicosia)⁵³⁰, περιλαμβάνεται ολόκληρη η εδαφική επικράτεια του νησιού αλλά και τμήμα διεθνούς εναέριου χώρου γύρω από την Κύπρο, που συνορεύει βόρεια με το FIR Άγκυρας και δυτικά με το FIR Αθηνών⁵³¹.

Η ναυτική περιοχή Έρευνας και Διάσωσης Κύπρου (Cyprus Search and Rescue Region - SRR), όπως αυτή δηλώθηκε στον IMO, ταυτίζεται με την αντίστοιχη αεροναυτική, η οποία με βάση το περιοχικό Σχέδιο Αεροναυτιλίας Ευρώπης (Air Navigation Plan, European Region, Doc 7754), καθορίστηκε κατά τρόπο που συμπίπτει με τα όρια του αντίστοιχου FIR Λευκωσίας

Όπως ήδη έχει αναφερθεί με την αναθεώρηση της Σύμβασης SAR, υιοθετήθηκε ταυτόχρονα από τον IMO και τον ICAO, το Διεθνές Εγχειρίδιο Αεροναυτικής και Θαλάσσιας Έρευνας και Διάσωσης (IAMSAR Manual), που αποβλέπει στην εναρμόνιση των κανόνων σχετικά με την παροχή υπηρεσιών σε περιπτώσεις αεροπορικών και ναυτικών ατυχημάτων⁵³².

Σημειώνεται ότι με βάση τις συστάσεις του IMO και του ICAO που αποτυπώνονται στο Διεθνές Εγχειρίδιο αλλά και τη γενική διεθνή πρακτική, η

⁵²⁹ Βλ. Γιόκαρης Α., Οι δικαιοδοσίες.....ό.π., σ.σ. 33-34.

⁵³⁰ Βλ. «Final Report of the rules of the air and air Traffic Control Committee, Second Middle East Regional Air Navigation Meeting», Istanbul, ICAO, Doc 7055, MID/2-RAO, October – November 1950, σ. 16.

⁵³¹ «.....Boundary between Ankara- Nicosia FIRs/UIRs, runs from N3605 E03000 to N3558 E03230 to N3555 E03333 to N3555E 03540.....». Βλ. NICOSIA FIR/UIR, IATA Communications/Control Procedures, IATA Information Bulletin, 25/8/2006, JEP 06-01, Jeppesen Sanderson, Inc., 2006, http://www1.jeppesen.com/documents/aviation/notices-alerts/hubwatch/BriefingBullentins/bulletinjep_06_01.pdf (τελευταία επίσκεψη την 12/1/2013). Ακόμη βλ. «ICAO issues reminder on procedures in the Nicosia and Ankara FIRs», IFALPA, Safety Bulletin, 2/8/2006, <http://www.ifalpa.org/downloads/Level1/Safety%20Bulletins/Air%20Traffic/07SAB07-Ankara%20and%20Nicosia%20FIR%20procedures.pdf> (τελευταία επίσκεψη την 12/1/2013). Επίσης βλ. Χάρτη 31 «FIR Λευκωσίας (Nicosia FIR).

⁵³²

Βλ.

<http://www.imo.org/OurWork/Safety/RadioCommunicationsAndSearchAndRescue/SearchAndRescue/Pages/IAMSARManual.aspx> (τελευταία επίσκεψη την 19/1/2013). Το εγχειρίδιο αυτό αντικατέστησε τα δύο εγχειρίδια του IMO για την Έρευνα και Διάσωση των Εμπορικών Πλοίων (IMOSAR Manual) του 1971 και για την Έρευνα και την Διάσωση (IMOSAR Manual) του 1978.

υιοθέτηση ταυτόσημων περιοχών για την αεροπορική και ναυτική έρευνα και διάσωση προκρίνεται, ώστε οι περιοχές αυτές να συμπίπτουν με τα FIRs. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτής της πρακτικής είναι η Κύπρος της οποίας τα όρια των περιοχών για θαλάσσια και αεροπορική έρευνα συμπίπτουν απόλυτα με τα όρια του FIR⁵³³.

Επίσης πρέπει να σημειωθεί ότι ο τομέας έρευνας και διάσωσης από το 1960, ήτοι την ίδρυση της Κυπριακής Δημοκρατίας είχε εκχωρηθεί στις Βρετανικές Βάσεις⁵³⁴. Από την 1^η Μαρτίου 2002, τις υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης με έδρα το αεροδρόμιο της Λάρνακας (JRCC Larnaca)⁵³⁵ αντί της Επισκοπής, ενώ η εξυπηρέτηση του προγράμματος COSPAS-SARSAT για την Κύπρο επιτυγχάνεται μέσω του επίγειου σταθμού στην Ιταλία⁵³⁶.

⁵³³ Η συγκεκριμένη διάταξη έχει ως εξής: «Taking into account the views expressed by the Republic of Cyprus in the "Instrument of Accession" to the SAR Convention and in Valencia 1997 Conference Report, the maritime SRR of Cyprus coincides with the aeronautical one. The Maritime Search and Rescue Region (SRR) of Cyprus is identical to the Aeronautical SRR (Nicosia FIR), bounded by straight lines joining the following geographical positions:

- 1) 35° 55'.00 N 035° 40'.00 E
- 2) 35° 45'.64 N 035° 32'.91 E
- 3) 35° 35'.18 N 035° 28'.29 E
- 4) 35° 06'.25 N 035° 40'.00 E
- 5) 34° 33'.07 N 035° 37'.00 E (45 nm radius)
- 6) 33° 13'.51 N 034° 56'.00 E
- 7) 33° 04'.00 N 034° 52'.00 E
- 8) 33° 03'.00 N 034° 43'.50 E
- 9) 32° 51'.00 N 034° 38'.00 E
- 10) 32° 45'.00 N 034° 39'.50 E
- 10) 32° 45'.00 N 034° 39'.50 E (47 nm radius)
- 11) 31° 50'.00 N 033° 59'.00 E
- 12) 33° 30'.00 N 030° 00'.00 E
- 13) 36° 05'.00 N 030° 00'.00 E
- 14) 35° 55'.00 N 033° 33'.00 E
- 15) 35° 55'.00 N 035° 40'.00 E

And then to geographical position A along the lines separating ICAO SRRs of Nicosia with Tel Aviv, Beirut and Damascus respectively». Βλ. http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=9046&filename=1.pdf, SAR.8/Circ.1, ANNEX 2, p.p.14-15 (τελευταία επίσκεψη την 12/1/2013).

⁵³⁴ Βλ. Συνθήκη Εγκαθιδρύσεως της Κυπριακής Δημοκρατίας σύμφωνα με την οποία «οι βρετανικές αρχές των βάσεων θα παρέχουν υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης στα όρια του FIR Nicosia» (Annex B, Part V, Section 9).

⁵³⁵ Βλ. http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=9046&filename=1.pdf. SAR.8/Circ.1, ANNEX 2, Page 14 (τελευταία επίσκεψη την 12/1/2013).

⁵³⁶ Βλ. http://www.mod.gov.cy/mod/CJRCC.nsf/index_gr/index_gr?opendocument (τελευταία επίσκεψη την 12/1/2013).

Χάρτης 31: FIR Λευκωσίας (Nicosia FIR)



Πηγή:

http://www.google.co.uk/imgres?imgurl=http://www.mod.gov.cy/mod/CJRCC.nsf/0/6B458425DBF2E4C5C22578CD001B4CC6/%24file/FIR1.jpg%3Fopenelement&imgrefurl=http://www.mod.gov.cy/mod/CJRCC.nsf/cjrcc11_en/cjrcc11_en?OpenDocument&h=802&w=1128&sz=111&tbnid=8pGrESZVP8VBEM:&tbnh=90&tbnw=127&zoom=1&usg=__3saKHgQ6XIZJ7l-_6pdAJs1GLk=&docid=AbT1iAgN7XEQQM&hl=en&sa=X&ei=xEpQUsP6JsyV0QXKpIDgDw&ved=0CEkQ9QEwBA

2. Διεθνές και εθνικό νομικό πλαίσιο

Η οργάνωση και υποχρεώσεις της Κυπριακής Δημοκρατίας σε ότι αφορά στην αεροναυτική έρευνα και διάσωση καθορίζονται από τους νόμους της Κυπριακής Δημοκρατίας, τα θεσμικά κείμενα και τους κανονισμούς των διεθνών οργανισμών. Πιο συγκεκριμένα:

3.1. Τη σύμβαση του Σικάγου 1944 (Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας - ICAO Παράρτημα 12) και του Αμβούργου 1979 (Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού - IMO), τις οποίες η Κυπριακή Δημοκρατία έχει υπογράψει και κυρώσει με τους Νόμους 213 του 1988 και 5 (III) του 1994 αντίστοιχα.

3.2 Το Νόμο 5 (III) /94, άρθρο 6 με βάση τον οποίο συνεστήθη το Κ.Σ.Ε.Δ.. Στο ίδιο επίσης άρθρο καθορίζεται ότι το Κ.Σ.Ε.Δ. είναι ενιαίο και καλύπτει τόσο τα ναυτικά όσο και τα αεροπορικά ατυχήματα.

3.3. Την απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου της 1ης Μαρτίου 2002, με την οποία το Κ.Σ.Ε.Δ. Λάρνακας ανέλαβε επίσημα και αποκλειστικά την ευθύνη για την οργάνωση, συντονισμό και έλεγχο επιχειρήσεων των επιχειρήσεων έρευνας και διάσωσης, με σκοπό τον εντοπισμό και την διάσωση ατόμων των οποίων η ζωή βρίσκεται σε κίνδυνο συνεπεία αεροπορικών ή/και ναυτικών ατυχημάτων μέσα στην περιοχή ευθύνης του που ταυτίζεται με το FIR Λευκωσίας.

3.4. Το διάταγμα του Υπουργικού Συμβουλίου (ΚΔΠ 302/2011), στο οποίο καθορίζονται τα μέσα για κάλυψη των διεθνών υποχρεώσεων έρευνας – διάσωσης στην περιοχή ευθύνης της Κυπριακής Δημοκρατίας. Το διάταγμα δύναται να αναθεωρηθεί όποτε και όταν απαιτηθεί.

3.5. Το Εθνικό Σχέδιο Έρευνας – Διάσωσης που εκδίδεται από το Κ.Σ.Ε.Δ., και με το οποίο καθορίζονται όλα τα θέματα οργάνωσης του συστήματος έρευνας – διάσωσης σε Εθνικό Επίπεδο.

3.6. Τις Διεθνείς Συμβάσεις του IMO, SOLAS-60 και SOLAS-74, τις οποίες η Κυπριακή Δημοκρατία έχει επικυρώσει.

3.7. Την εγκεκριμένη «Οργάνωση Λειτουργία» του Κ.Σ.Ε.Δ..

3. Τομείς επιχειρήσεων

Λόγω του μεγέθους της SRR και προκειμένου να υπάρχει πλήρης συντονισμός, εργονομική κατανομή των μέσων⁵³⁷ και επίτευξη του βέλτιστου αποτελέσματος, η SRR Κύπρου χωρίζεται σε τομείς δράσης, όπως φαίνονται με λεπτομέρεια στο Παράρτημα «Α» του Εθνικού Σχεδίου Έρευνας και Διάσωσης ‘‘NEAPXΟΣ’’. Σε κάθε τομέα καθορίζονται οι κύριες βάσεις των μέσων έρευνας και διάσωσης όπως παρακάτω:

4.1 Ανατολικός Τομέας (Τομέας ALPHA)

Καλύπτεται από τα πλωτά μέσα της Λιμενικής και Ναυτικής Αστυνομίας (Λ&ΝΑ) που εδρεύουν στα αλιευτικά καταφύγια στο Παραλίμνι, Αγ. Νάπα και στο λιμάνι της Λάρνακας, καθώς επίσης από τα πτητικά μέσα της Μονάδας Αεροπορικών Επιχειρήσεων (Μ.Α.Ε.Π.) στο Α/Δ της Λάρνακας. Σε περίπτωση σοβαρού περιστατικού είναι δυνατόν να συνδράμουν πλωτά και πτητικά μέσα από άλλους τομείς εφόσον κριθεί αναγκαίο από το Κ.Σ.Ε.Δ..

4.2 Νότιος Τομέας (Τομέας BRAVO)

Καλύπτεται από τα πλωτά μέσα του Γενικού Επιτελείου Εθνικής Φρουράς/Διοίκηση Ναυτικού (ΓΕΕΦ)/ΔΝ και της Λ&ΝΑ Λεμεσού καθώς επίσης και από τα πτητικά μέσα της Μ.Α.Ε.Π. από το Α/Δ Λάρνακας. Σε περίπτωση σοβαρού περιστατικού είναι δυνατόν να συνδράμουν πλωτά και πτητικά μέσα από άλλους τομείς εφόσον κριθεί αναγκαίο από το Κ.Σ.Ε.Δ..

4.3 Δυτικός Τομέας (Τομέας CHARLIE)

Καλύπτεται κυρίως από τα μέσα της Λ&ΝΑ που εδρεύουν στο Σταθμό Πάφου και Λατσίου καθώς και τα πτητικά μέσα του Γ.Ε.Ε.Φ./ (Διοίκηση Αεροπορίας – Δ.Α.) στην 55 ΣΜ (Σμηναρχία). Σε περίπτωση σοβαρού περιστατικού είναι δυνατόν να

⁵³⁷ Για την συγκρότηση των μέσων που χρησιμοποιούνται στην έρευνα και διάσωση, ενέργειες, επικοινωνίες κ.λπ., βλ. Εθνικό Σχέδιο Έρευνας – Διάσωσης ‘‘NEAPXΟΣ’’, Λάρνακα, Ιούνιος 2012, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα http://www.mod.gov.cy/mod/CJRCC.nsf/cjrcc24_gr/cjrcc24_gr?OpenDocument (τελευταία επίσκεψη την 12/1/2013).

συνδράμουν πλωτά και πτητικά μέσα από άλλους τομείς εφόσον κριθεί αναγκαίο από το Κ.Σ.Ε.Δ..

4.4 Βόρειος τομέας (Τομέας DELTA)

Καλύπτεται κυρίως από τα μέσα της Λ&ΝΑ που εδρεύουν στο Σταθμό Λατσίου και Παραλιμίου καθώς και από τα πτητικά μέσα τόσο της Μ.Α.Ε.Π. από το Α/Δ Λάρνακας και του Γ.Ε.Ε.Φ./Δ.Α. από το Α/Δ Πάφου. Σε περίπτωση σοβαρού περιστατικού είναι δυνατόν να συνδράμουν πλωτά και πτητικά μέσα από άλλους τομείς εφόσον κριθεί αναγκαίο από το Κ.Σ.Ε.Δ..

4.5 Το Κ.Σ.Ε.Δ., έχοντας τον επιχειρησιακό έλεγχο όλων των μέσων των ελικοδρομιών (Ε-Δ) που βρίσκονται σε ετοιμότητα, δύναται ανά πάσα στιγμή να διατάξει τη δράση ενός αεροναυαγοσωστικού (Α/Ν) μέσου σε οποιοδήποτε τομέα κρίνει απαραίτητο, έχοντας εξασφαλίσει, εφόσον απαιτείται και τη σύμφωνη γνώμη της πολιτικής ηγεσίας.

4.6 Όταν απαιτείται η εκτέλεση επιχείρησης εκτός SRR της Κυπριακής Δημοκρατίας (Κ.Δ.), τότε για την εξυπηρέτηση των μέσων και των πληρωμάτων τους αναλαμβάνονται ενέργειες με τη βοήθεια του ΥΠ.ΕΞ. με βάση τις ισχύουσες διεθνείς συμφωνίες που έχουν συναφθεί⁵³⁸.

4.Τουρκικές αμφισβητήσεις στο FIR Λευκωσίας

Η Τουρκία μετά την εισβολή στην Κύπρο τον Ιούλιο του 1974, άρχισε αυθαίρετα και παράνομα να παρεμβαίνει στην περιοχή ευθύνης της Κυπριακής Δημοκρατίας⁵³⁹. Συγκεκριμένα με τη NOTAM 714/1974, η Τουρκία απαίτησε τα αεροσκάφη τα οποία διέρχονταν από το βόρειο τμήμα του FIR Nicosia να επικοινωνούν με το Κέντρο Ελέγχου της Τουρκίας, σε σημεία αναφοράς που η ίδια είχε δημιουργήσει για το σκοπό αυτό.

Επίσης με τη NOTAM 01/1977 ίδρυσε το FIR Ercan, ενώ με τη NOTAM 13/1980, οι παράνομες Τουρκοκυπριακές Αρχές καλούσαν τα αεροσκάφη τα οποία πετούσαν πάνω από το βόρειο τμήμα του FIR Nicosia, να επικοινωνούν με τον παράνομο σταθμό Ercan. Σε αυτές τις παράνομες ενέργειες η Κύπρος αντέδρασε με

⁵³⁸ Την 9/9/2013 ο Αρχηγός του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. Αντιναύαρχος Λ.Σ. Μπαντιάς Δημήτριος δέχθηκε στο Α.Λ.Σ. τον Διοικητή του Κ.Σ.Ε.Δ. Λάρνακας Πλοίαρχο Φυτιρή Κωνσταντίνο. Η επίσκεψη πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο της 2^{ης} συνεδρίασης της Κοινής Επιτροπής Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. Πειραιά – Κ.Σ.Ε.Δ. Λάρνακας για το έτος 2013 επί θεμάτων έρευνας και διάσωσης.

Μεταξύ των θεμάτων που συζητήθηκαν ήταν και η επικείμενη υπογραφή διακρατικής Συμφωνίας/Συνεργασίας μεταξύ των δύο χωρών σε θέματα έρευνας και διάσωσης, η οποία θα ενισχύσει την ήδη υπάρχουσα σε επιχειρησιακό επίπεδο συνεργασία των δύο Κέντρων. Συζητήθηκαν προγράμματα που βρίσκονται σε λειτουργία – εξέλιξη σχετικά με την έρευνα και διάσωση. Από Κυπριακής πλευράς παρουσιάστηκε το στάδιο υλοποίησης του προγράμματος MEOLUT-MCC στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Προγράμματος SAR/GALLEO. Βλ. <http://www.hcg.gr/node/5808> (τελευταία επίσκεψη την 12/1/2013).

⁵³⁹ Η Κυπριακή Δημοκρατία σύμφωνα με τη Απόφαση Γ.Σ. Η.Ε. 37/253 της 13/5/1983, δεν έχει απωλέσει την κυριαρχία επί του κατεχόμενου στρατιωτικά βορείου τμήματος. Αυτό τεκμηριώνεται και από τη Συνθήκη των Αθηνών περί προσχωρήσεως των 10 νέων Κ-Μ και της Κυπριακής Δημοκρατίας στην Ε.Ε.. Η Κύπρος σύμφωνα με τη Συνθήκη Προσχωρήσεως έγινε μέλος της Ε.Ε. με το σύνολο του εδαφικού της καθεστώτος και με την πρόνοια, βάσει του Πρωτοκόλλου Νο 10, αναστολής του Κοινοτικού κεκτημένου για το τμήμα της επικράτειας επί του οποίου προσωρινά οι Αρχές της Κυπριακής Δημοκρατίας δεν ασκούν πραγματικό έλεγχο. Βλ. *Γιόκαρης Α., Κυριακόπουλος Γ., ό.π., σ. 67.*

τις NOTAMs 038/1974 και 014/1977, με τις οποίες ενημέρωσε όλους τους ενδιαφερομένους ότι τα όρια και τα σημεία αναφοράς στο FIR Nicosia παρέμεναν αυτά που είχαν οριστεί στο Περιφερειακό Σχέδιο του ICAO (αρ. 7754), και ότι η παροχή υπηρεσιών ελέγχου μέσα στην περιοχή του FIR Nicosia εξακολουθούσε να αποτελεί ευθύνη της Κυπριακής Δημοκρατίας και του Κέντρου Ελέγχου Περιοχής Λευκωσίας.

Ο Πρόεδρος του Συμβουλίου του ICAO Assad Kotaite δήλωσε ότι «ICAO has been aware of the intended unilateral take – over on the 21 March 1977 from Nicosia ACC of the provision of Air traffic Services in the Northern part of the Nicosia FIR through the creation of what is described as Ercan Advisory Airspace. ICAO has urged the withdrawal of such intended measures and continues to work for this purpose.....»⁵⁴⁰.

Η Τουρκία ακολούθως με τη NOTAM 211 απέσυρε τη NOTAM 714/1974, ενώ η Κύπρος εξέδωσε τις NOTAMs A026/1980 και A028/1980, με τις οποίες επαναλειτούργησε κανονικά όλους τους αεροδιαδρόμους της περιοχής του FIR Λευκωσίας και τροποποίησε ελαφρώς τους αεροδιαδρόμους R-19 και A-28 ώστε να περνούν πάνω από την Λάρνακα, η οποία και εξοπλίστηκε με τα αναγκαία ραδιοβοηθήματα.

Σημειώνεται ότι στις 21/3/1977 η Τουρκία εξήγγειλε τη δημιουργία FIR «Βόρειας Κύπρου», γνωστό και ως «FIR Ercan (Ercan Advisory Airspace)» στην κατεχόμενη περιοχή της Τύμπου⁵⁴¹, υπαγόμενο στην ευθύνη της «Τουρκικής Δημοκρατίας της Βόρειας Κύπρου» το οποίο οποίο επρόκειτο να καλύπτει το βόρειο τμήμα του FIR Λευκωσίας, με Κέντρο ελέγχου το «Ercan Control».

Ταυτόχρονα προχώρησε και στη δημιουργία δύο αεροδρομίων στα κατεχόμενα, το αεροδρόμιο στο Λευκόνικο (με την ονομασία Gesitkale) το οποίο χρησιμοποιείται για στρατιωτικούς σκοπούς, και το αεροδρόμιο στην Τύμπο (με την ονομασία Ercan) το οποίο χρησιμοποιείται για την πολιτική αεροπορία⁵⁴². Τα εν λόγω αεροδρόμια χρησιμοποιούνται μόνο από τις Τουρκικές και Τουρκοκυπριακές αερογραμμές που είναι νηολογημένες στην Τουρκία⁵⁴³. Τόσο ο ICAO όσο και η IATA⁵⁴⁴ δεν αναγνωρίζουν το «FIR Ercan» και το «Ercan Control» και καλούν τους πιλότους να συμμορφώνονται με τις οδηγίες του πύργου ελέγχου της Λευκωσίας.

Στις 7/1/1988 όπως έχει αναφερθεί και προγενέστερα δημοσιεύτηκε ο «Τουρκικός Κανονισμός Έρευνας και Διάσωσης», 88/13559/1989⁵⁴⁵ όπως τροποποιήθηκε το 2001, με τον οποίο οριοθετήθηκε αυθαίρετα ως ζώνη ευθύνης για παροχή υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης σε αεροπορικά και ναυτικά ατυχήματα, μέρος της Μαύρης Θάλασσας, το μισό Αιγαίο (ανατολικά του 25^{ου} Μεσημβρινού)

⁵⁴⁰ 69CTR 146, AOH 163, 143 18 1500.

⁵⁴¹ Βλ. Γιόκαρης Α., Κυριακόπουλος Γ., ό.π., σ. 68.

⁵⁴² Για τον έλεγχο της αεροπορικής διακίνησης από τις Αρχές της Δημοκρατίας της Κύπρου, βλ. Γιόκαρης Α., Κυριακόπουλος Γ., ό.π., σ. 68 -70 και σ.σ 72-78.

⁵⁴³ Βλ. Συρίγος Α., Σχέδιο Ανάν. Οι κληρονομίες του παρελθόντος και οι προοπτικές του μέλλοντος, ό.π., σ. 453.

⁵⁴⁴ Βλ. NICOSIA FIR/UIR, IATA Communications/Control Procedures, IATA Information Bulletin, 25-08-2006, JEP 06-01, Jeppesen Sanderson, Inc. 2006.

⁵⁴⁵ Βλ. Γιόκαρης Α., Διεθνές Δίκαιο.....ό.π., σ.σ. 70-72, Σπηλιωτόπουλος Σ., Γιόκαρης Α., Ο Τουρκικός Κανονισμός για έρευνα και διάσωση και η αμφισβήτηση των ελληνικών αρμοδιοτήτων εντός του FIR Αθηνών, ό.π. και σ.σ. 179-188 με τις αντίστοιχες παραπομπές.

που περιλαμβάνει μέρος του FIR Αθηνών, καθώς και μέρος της Ανατολικής Μεσογείου με το κατεχόμενο τμήμα της Βόρειας Κύπρου και τμήμα του FIR Nicosia⁵⁴⁶.

Ο ICAO διαβεβαίωσε Ελλάδα και Κύπρο, στις ανησυχίες που εξέφρασαν στον διεθνή οργανισμό για την απόπειρα εκ μέρους της Τουρκίας για επέκταση των αρμοδιοτήτων της σε θέματα έρευνας και διάσωσης σε περιοχές ευθύνης τους, που συμπίπτουν με τα όρια των FIRs τους, ότι είναι οι μόνες αρμόδιες για παροχή υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης⁵⁴⁷.

Η επιβεβαίωση των διεθνών δικαιοδοσιών στο FIR Nicosia δίνεται από την αναθεωρημένη Σύμβαση EUROCONTROL της 27/6/1997, η οποία στο Παράρτημα II περιλαμβάνει τα FIRs των Κ-Μ όπως αυτά έχουν οριοθετηθεί με τις Περιοχικές Συμφωνίες Αεροναυτιλίας του 1952 και 1958.

Σε ότι αφορά τους Κανονισμούς της Ε.Ε. για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό που είναι σε ισχύ από την 1-1-2005, ο Κανονισμός για την Οργάνωση και τη Χρήση του Εναέριου Χώρου (Airspace Regulation), προβλέπει στο άρθρο 3 παράγραφος 4 ότι τα Κ-Μ θα διατηρήσουν τις ευθύνες τους έναντι του ICAO εντός των υπό την δικαιοδοσία των FIRs⁵⁴⁸. Η αποχή από την άσκηση νομίμων δικαιωμάτων στερεί από την Τουρκία τη δυνατότητα να προβάλει μέσω της προσφυγής στη θεωρητική κατασκευή του estoppel, ισχυρισμούς από την Κυπριακή Δημοκρατία de facto καταστάσεων⁵⁴⁹.

⁵⁴⁶ Βλ. χάρτες 26 και 27.

⁵⁴⁷ Βλ. Γιόκαρης Α., Διεθνές Δίκαιο.....ό.π., σ. 72, Κλάδη –Ευσταθοπούλου Μ., ό.π., σ.σ. 146-147, σ.σ. 150-151 και σ.σ. 175-177.

⁵⁴⁸ Βλ. Γιόκαρης Α., Κυριακόπουλος Γ., ό.π., σ. 68.

⁵⁴⁹ Βλ. Γιόκαρης Α., Κυριακόπουλος Γ., ό.π., σ.σ. 70-72.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η Τουρκία σε επίπεδο νομικό επίπεδο αλλά και έμπρακτα αμφισβητεί το διεθνές νομικό καθεστώς του Αιγαίου, όπως έχει διαμορφωθεί βάσει της διεθνούς νομοθεσίας και κατά συνέπεια αμφισβητεί τις αναγνωρισμένες και κατοχυρωμένες δικαιοδοσίες - αρμοδιότητες της Ελλάδας. Η ένταση που δημιουργείται στο Αιγαίο από την πολιτική που ασκεί η Τουρκία μεταφέρεται και στους διεθνείς οργανισμούς από αυτήν, με σκοπό να δημιουργηθούν λανθασμένες εντυπώσεις ότι υπάρχει ανασφάλεια στο Αιγαίο και κατά συνέπεια να μεθοδευτεί αλλαγή στις οριοθετήσεις και στις δικαιοδοσίες στο FIR Αθηνών υπέρ της Τουρκίας.

Η προσπάθεια της Τουρκίας είναι συνεχής στο να παρουσιάσει το Αιγαίο ως ένα θαλάσσιο και εναέριο χώρο ειδικών συνθηκών, του οποίου το νομικό καθεστώς θα πρέπει να ρυθμιστεί όχι βάσει του δικαίου της θάλασσας, του δικαίου του εναέριου χώρου και των κανονισμών του ICAO αλλά στη βάση διμερών συμφωνιών μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας, ώστε να υπάρξουν νέες οριοθετήσεις θαλασσίων και εναέριων ζωνών στο Αιγαίο, περιοχές FIR, ζώνες ευθύνης έρευνας και διάσωσης κ.λπ..

Σε κάθε περίπτωση η Τουρκία αποσκοπεί με την αναθεωρητική πολιτική της όπως προκύπτει από τις πρακτικές που ασκεί στο χώρο του Αιγαίου Πελάγους να δημιουργηθούν νέα δεδομένα στο χώρο του υπέρ της. Για την ικανοποίηση των αιτημάτων της η Τουρκία έχει διαμορφώσει τη θεωρία του «ζωτικού χώρου» και ότι οι διαφορές κατ' αυτήν θα πρέπει να επιλυθούν στη βάση των αρχών της «επιείκειας» της «αμοιβαιότητας» και της «ευθυδικίας» και όχι βάσει του διεθνούς δικαίου, καθώς αν πραγματοποιηθεί συζήτηση στη βάση του διεθνούς δικαίου, αυτό θα έχει σαν προϋπόθεση την αποδοχή του νομικού καθεστώτος στο Αιγαίο το οποίο η Τουρκία αμφισβητεί.

Η αναθεωρητική πολιτική που ακολουθεί η Τουρκία στο Αιγαίο Πέλαγος είναι σφόδρα πιθανό να οδηγήσει σε κρίση ή σε «θερμό» επεισόδιο. Οι παραβιάσεις και παραβάσεις στο FIR Αθηνών είναι έντονες και σχεδόν σε καθημερινή βάση. Σε συχνή βάση δημιουργούνται εντάσεις από ναυτικά ατυχήματα που πραγματοποιούνται στο χώρο του Αιγαίου Πελάγους καθώς η Τουρκία επιχειρεί να προσφέρει υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης σε περιοχές στις οποίες θεσμικά δεν έχει αρμοδιότητα αλλά και χωρίς γι αυτό να ενημερώνει τις αρμόδιες Ελληνικές Αρχές.

Θα πρέπει να τονιστεί ότι έως το 1974 η Τουρκία είχε αποδεχτεί το status quo στο χώρο του Αιγαίου Πελάγους συμμετέχοντας σε όλες τις διεθνείς διαδικασίες προκειμένου να οριοθετηθούν οι περιοχές έρευνας και διάσωσης. Η αναθεωρητική πολιτική που ακολουθεί οδηγεί όπως προκύπτει και από τους εξοπλισμούς τους οποίους πραγματοποιεί η τουρκική Διοίκηση Ασφάλειας Ακτών σε κλιμακούμενες ανταγωνιστικές σχέσεις.

Ειδικότερα η προμήθεια σκαφών ανοικτής θαλάσσης προφανώς έχει σχεδιαστεί με σκοπό να υπάρχει μεγαλύτερη διάρκεια στην παρουσία τουρκικών σκαφών στα διεθνή ύδατα του Αιγαίου, ώστε σε περίπτωση ναυτικών και όχι μόνο ατυχημάτων να επιλαμβάνονται οι Τουρκικές Αρχές παρακάμπτοντας τις αρμόδιες ελληνικές Αρχές. Με τον τρόπο αυτό, σε περίπτωση ατυχημάτων, δημιουργούνται τετελεσμένα καθώς σε περιστατικά έρευνας και διάσωσης σε περίπτωση που σπεύσουν οι ελληνικές Αρχές με μέσα κατόπιν των τουρκικών μέσων, τα τελευταία δεν αποχωρούν και δεν υπάρχει δυνατότητα απομάκρυνσης τους καθώς η έρευνα και

διάσωση είναι επιχείρηση διάσωσης ανθρώπων και όχι πολεμική ή άλλη παρεμφερής επιχείρηση.

Άλλωστε ο χαρακτήρας αυτός των επιχειρήσεων έρευνας και διάσωσης χρησιμοποιείται από την Τουρκία σαν όχημα για τη δημιουργία τετελεσμένων στο χώρο του Αιγαίου Πελάγους. Μέσα από την έρευνα και διάσωση αμφισβητούνται το FIR Αθηνών και οι αρμοδιότητες των ελληνικών Αρχών, ο εθνικός εναέριος χώρος κ.λπ. Η Ελλάδα μέχρι στιγμής παρέχει άριστες υπηρεσίες στον συγκεκριμένο τομέα με τη δημιουργία του Ε.Κ.Σ.Ε.Δ. και τη συνεργασία όλων των φορέων για την προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα.

Ταυτόχρονα με την προμήθεια τεσσάρων σκαφών (Περιπολικά Ανοικτής Θαλάσσης – Π.Α.Θ.) ενίσχυσε τις επιχειρησιακές της δυνατότητες για παροχή προστασίας στην ανθρώπινη ζωή στη θάλασσα. Στα ανωτέρω θα πρέπει να προστεθούν πέραν των ελικοπτέρων SUPER PUMA τα ειδικά ναυαγοσωστικά σκάφη που διαθέτει το Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. και είναι διατεθειμένα στις Λιμενικές Αρχές του Αιγαίου έτσι ώστε να καλύπτουν επιχειρησιακά όλο το χώρο του Αιγαίου. Θα πρέπει δε να εξεταστεί η μόνιμη μεταστάθμευση των ελικοπτέρων του Λ.Σ. σε νησιά του Αιγαίου Πελάγους (π.χ. η Σκύρος και η Θήρα διαθέτουν σχετικές υποδομές) ώστε να βελτιωθεί ακόμη περισσότερο ο χρόνος ανταπόκρισης σε περιστατικά έρευνας και διάσωσης.

Συνακόλουθα δε θα πρέπει να παραβλέπεται το γεγονός ότι η Ελλάδα διαθέτει έναν από τους μεγαλύτερους και ισχυρότερους στόλους του κόσμου. Αυτό πρακτικά σημαίνει ότι στο χώρο του Αιγαίου Πελάγους κυριαρχεί η ελληνική σημαία και κατά συνέπεια η άμεση παροχή βοήθειας από ελληνικά πλοία (χωρίς να παραγνωρίζονται οι υποχρεώσεις λοιπών πλοίων όπως καθορίζονται από την κείμενη νομοθεσία).

Παράλληλα η εγκατάσταση συστημάτων διαχείρισης και πληροφοριών θέσης των πλοίων που έχουν αναπτυχθεί βοηθά επίσης στην παροχή υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης. Η Ελλάδα συμμετέχει στο σύστημα COSPAS - SARSAT από το 2008, ενισχύοντας ακόμη περισσότερο τις τεχνικές της δυνατότητες για άμεση ανταπόκριση σε περιστατικά έρευνας και διάσωσης.

Η Ελλάδα σε όλα τα χρόνια που της έχει ανατεθεί από τους διεθνείς οργανισμούς ο συντονισμός της εναέριας κυκλοφορίας, η αεροπορική έρευνα και διάσωση καθώς και η θαλάσσια έρευνα και διάσωση έχει ανταποκριθεί πλήρως στα καθήκοντα της.

Οι μορφές συνεργασίας που καθορίζονται στις διατάξεις της Σύμβασης του Σικάγου καθώς και στη Σύμβαση του Αμβούργου, προϋποθέτουν σχέσεις καλής γειτονίας, οι οποίες στην προκειμένη περίπτωση δεν υφίστανται καθώς η Τουρκία προσπαθεί με παράτυπες μονομερείς ενέργειες να ασκήσει αρμοδιότητες εντός Περιοχής FIR ευθύνης της Ελλάδας σε θέματα όπως η έρευνα και διάσωση.

Ειδικότερα στον εν λόγω τομέα προσπαθεί να δημιουργήσει τις προϋποθέσεις για άσκηση συναρμοδιοτήτων μέσω εκβίασης σχετικής συμφωνίας, στηριζόμενη όχι στις διατάξεις των διεθνών αεροναυτικών κανονισμών, εφόσον τα όρια της περιοχής ευθύνης στον εναέριο χώρο και στα διεθνή ύδατα του Αιγαίου έχουν ήδη καθοριστεί με τις Περιοχικές Συμφωνίες Αεροναυτιλίας που έχουν εγκριθεί από το Συμβούλιο του ICAO, αλλά στις σχετικές ρυθμίσεις της Διεθνούς Σύμβασης Ναυτικής Έρευνας και Διάσωσης του 1989, στην οποία καθορίζονται θέματα έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα.

Η αποδοχή της πολιτικής της Τουρκίας για διαμοιρασμό του Αιγαίου σε δύο περιοχές ευθύνης, κατόπιν σύναψης σχετικής συμφωνίας οριοθέτησης με την Ελλάδα,

θα δημιουργούσε τις προϋποθέσεις υπέρ της Τουρκίας σαν μελλοντικές της ενέργειες, να αιτηθεί τη σύμπτωση των ορίων ευθύνης σε θέματα έρευνας και διάσωσης στο διεθνή εναέριο χώρο και την ανοικτή θάλασσα και ταύτιση των ορίων αυτών με τα αντίστοιχα διαμορφούμενα όρια Περιοχών FIR, προκειμένου να ασκούνται οι αρμοδιότητες από μία ενιαία Αρχή και συνακόλουθα τον έλεγχο της εναερίου κυκλοφορίας εντός του FIR Αθηνών ώστε να επιτευχθεί ο συντονισμός των επιχειρήσεων έρευνας και διάσωσης στο θαλάσσιο και τον εναέριο χώρο του Αιγαίου εντός αυτούπου περιλαμβάνει και τμήματα ανοικτής θάλασσας και διεθνούς εναερίου χώρου, αλλά και τμήματα ελληνικής αιγιαλίτιδας ζώνης και ελληνικού εναερίου χώρου. Το αυτό ισχύει σε ότι αφορά και την Κύπρο.

Με τον τουρκικό Κανονισμό (Ν. 2441/2001) επιχειρείται σαφής και έμπρακτη αμφισβήτηση τόσο των ελληνικών όσο και των κυπριακών αρμοδιοτήτων και της διεθνούς δικαιοδοσίας της Ελλάδας και της Κύπρου σε θέματα έρευνας και διάσωσης στο Αιγαίο Πέλαγος και την Κύπρο, εντός του FIR Αθηνών και Λευκωσίας, αλλά και των ορίων του FIR Αθηνών και Λευκωσίας, όπως αυτά οριοθετήθηκαν για θέματα ελέγχου εναερίου κυκλοφορίας και έρευνας και διάσωσης για κινδυνεύοντα αεροσκάφη στον εναέριο και θαλάσσιο χώρο του Αιγαίου και της Κύπρου.

Η εμφανής αμφισβήτηση της Τουρκίας για την απόκτηση ελέγχου σε υπηρεσίες Έρευνας και Διάσωσης σε ένα μεγάλο χώρο της Ελληνικής και Κυπριακής επικράτειας, καταδεικνύει τόσο τις επεκτατικές βλέψεις κατά της Ελλάδας και της Κύπρου αλλά κύρια τη σημασία της έρευνας και διάσωσης στην άσκηση εθνικής πολιτικής.

Οι επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης που διεξάγονται από τις αρμόδιες Υπηρεσίες της Ελλάδας στο Αιγαίο και η αποτελεσματικότητα στον τομέα αυτό μέχρι σήμερα έχουν ανατρέψει οποιαδήποτε προσδοκία της Τουρκίας για ικανοποίηση των πολιτικών που εφαρμόζει στο συγκεκριμένο τομέα. Απαιτείται συνεχής αεροναυτική παρουσία, προκειμένου να γίνεται διαρκώς σαφής και αισθητή η εθνική κυριαρχία της Ελλάδας και της Κύπρου στο χώρο του Αιγαίου. Άλλωστε οι δύο χώρες έχουν πολύ ιδιαίτερα στενή και εποικοδομητική συνεργασία στον τομέα αυτόν.

Απαιτείται τακτική εκτέλεση ασκήσεων Έρευνας-Διάσωσης σε όλο τον Ελλαδικό χώρο αλλά και σε συνεργασία με την Κύπρο, στις περιοχές τις οποίες διεκδικεί η Τουρκία, όπου θα σχεδιάζονται και θα εκτελούνται ταυτόχρονα πολλαπλά σενάρια παροχής υπηρεσιών Έρευνας-Διάσωσης. Με αυτόν τον τρόπο θα προκύψουν οι τυχόν αδυναμίες του συστήματος Έρευνας – Διάσωσης ώστε να επιλυθούν, αλλά ταυτόχρονα θα γίνει αισθητή η παρουσία των αρμοδίων εθνικών Αρχών και η βουλησή τους για αποτελεσματική τους παρέμβαση όταν και όποτε απαιτηθεί. Στην κατεύθυνση αυτή χρειάζεται συνεχής εξοπλισμός των υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης για έγκαιρη και αποτελεσματική παροχή υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης.

Σε ότι αφορά τις δικαιοδοτικές διαδικασίες επίλυσης προβαλλόμενων διαφορών όπως αμφισβητήσεις οριοθετήσεων ζωνών αρμοδιοτήτων όπως η Περιοχή Πληροφόρησης Πτήσεων (FIR), ή η ζώνη ευθύνης έρευνας και διάσωσης οι διαδικαστικές δυνατότητες προβλέπονται στα άρθρα 54,84 και 88 της Σύμβασης του Σικάγο.

Η Τουρκία είναι συμβαλλόμενο μέρος ή δεσμεύεται σε όλες τις διεθνείς πολυμερείς συνθήκες που ρυθμίζουν το καθεστώς κυριαρχίας ή δικαιοδοσιών στο Αιγαίο, χωρίς μέχρι στιγμής να τις έχει αμφισβητήσει με προσφυγή σε διεθνείς οργανισμούς όπως προβλέπεται στο ισχύο διεθνές δίκαιο.

Εμφανίζεται επίσης με την πρακτική που έχει ακολουθήσει να έχει αποδεχθεί και πραγματικά το νομικό καθεστώς του Αιγαίου έχοντας εκδόσει μονομερείς κυβερνητικές πράξεις που φέρουν έννομα αποτελέσματα. Οι τελευταίες λαμβάνουν υπόψη το καθεστώς οριοθετήσεων στο Αιγαίο, καθώς η συμφωνημένη οριοθέτηση των FIRs Αθηνών και Istanbul εμφανίζει την οριοθετική γραμμή να διέρχεται ανατολικά από τα ελληνικά νησιά του Ανατολικού Αιγαίου, σύμφωνα με τις διεθνείς συμβάσεις στις οποίες μετέχει ή δεσμεύουν την Τουρκία.

Το πρόβλημα της Τουρκίας σε ότι αφορά τις αμφισβητήσεις της σχετικά με το νομικό καθεστώς στο Αιγαίο Πέλαγος έγκειται στο γεγονός ότι δεκαετίες μετά την ενεργό συμμετοχή της και την αποδοχή της όπως εκδηλώθηκε πρακτικά και νομικά αναφορικά με τη διαμόρφωση οριοθετήσεων ζωνών κυριαρχίας ή περιοχών ασκήσεως επιμέρους εθνικών δικαιοδοσιών στο Αιγαίο και η εκ μέρους της αποδοχή άλλων οριοθετήσεων στην κρίσιμη γι αυτήν περιοχή του Αιγαίου Πελάγους λειτουργεί μειονεκτικά για τα τουρκικά εθνικά συμφέροντα.

Οι τουρκικές διεκδικήσεις σχετίζονται με την ελεύθερη όπως η Τουρκία την εννοεί πρόσβαση των στρατιωτικών της μέσων, πλοίων και αεροσκαφών στα τμήματα ανοικτής θάλασσας και διεθνούς εναέριου χώρου στο Αιγαίο. Τα εν λόγω θέματα όμως ρυθμίζονται από το διεθνές δίκαιο του εναέριου χώρου και το διεθνές δίκαιο της θάλασσας, με τα οποία η εν λόγω δεσμεύεται συμβατική ή εθιμικά.

Κατά συνέπεια το πρόβλημα της Τουρκίας είναι κύρια πολιτικό και οφείλεται στο γεγονός ότι αποδέχθηκε κατά το παρελθόν οριοθετήσεις σε θαλάσσιες και εναέριες ζώνες συνειδητοποιώντας από το 1974 και εντεύθεν οπότε και άρχισε να ασκεί την αναθεωρητική της πολιτική έναντι της Ελλάδας, ότι το συμφωνημένο πλαίσιο που διέπει τις σχέσεις της μαζί της είναι κατά την αποψη της δυσμενές γι αυτήν. Αυτό όμως δεν μπορεί να αναθεωρηθεί σε επίπεδο διεθνών διαδικασιών χωρίς τη σύμφωνη γνώμη της Ελλάδας, η οποία δεν έχει απολύτως κανένα λόγο να συμφωνήσει σε μία αναθεώρηση, καθώς κυριαρχία, αρμοδιότητες και δικαιοδοσίες ρυθμίζονται – καθορίζονται σαφέστατα στο διεθνές αλλά το εθνικό δίκαιο το οποίο είναι σύμφωνο με τις επιταγές του πρώτου.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ι.Ελληνική

1)Βιβλία

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

Ασωνίτης Γ., *Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας*, Παπαζήσης, Αθήνα, 1994.

Βερέμης Θ., *Ιστορία των Ελληνοτουρκικών Σχέσεων, 1453-2005*, Δ' έκδοση, ΕΛΙΑΜΕΠ, Ι. Σίδερης, Αθήνα, 2005.

Γενικό Επιτελείο Εθνικής Άμυνας, Διεύθυνση Αμυντικής Πολιτικής, *Μνημόνιο Εθνικών Θεμάτων*, Αθήνα, Ιούνιος 2006.

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

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

Γιόκαρης Α., *Διεθνές Δίκαιο Εναερίου Χώρου – Διαστήματος*, Αντ. Σάκκουλας, Αθήνα, 1996.

Γιόκαρης Α., *Οι δικαιοδοσίες του παράκτιου κράτους στον εναέριο χώρο, εθνικό και διεθνές*, Α. Σάκκουλας, Αθήνα – Κομοτηνή 1991.

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

Γιούρβ Ο., *Πως να ξεπερνάτε την άρνηση: από την αντιπαλότητα στη συνεργασία*, Καστανιώτης, Αθήνα, 2002.

Δαούσης Ε., *Οι τουρκικές αμφισβητήσεις στο Αιγαίο, νομικές και πολιτικές πτυχές*, ΙΑΑ, τεύχος 12, σ.σ. 23-26.

Δίπλα Χ., Ροζάκης Χ., (επιμ.), *Το δίκαιο της θάλασσας και η εφαρμογή του στην Ελλάδα*, Ινστιτούτο Αιγαίου της Θάλασσας και του Ναυτικού Δικαίου, Ι. Σίδερης, Αθήνα, 2004.

Δίπλα Χ., *Η ελληνική αιγιαλίτιδα ζώνη και τα στενά διεθνούς ναυσιπλοΐας*, στο Δίπλα Χ., Ροζάκης Χ., (Επιμ.), *Το δίκαιο της θάλασσας και η εφαρμογή του στην Ελλάδα*, Ινστιτούτο Αιγαίου της Θάλασσας και του Ναυτικού Δικαίου, Ι. Σίδερης, Αθήνα, 2004.

Δουμάνης Δ., *Διεθνής Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα*, Πειραιάς, Εμμ. Σταυριδάκης, 1987.

Δουμάνης Δ., *Διεθνής Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, κείμενα τροποποιήσεων σχετικά με τα επιβατηγά/οχηματαγωγά πλοία, που υιοθετήθηκαν την 21^η Απριλίου και την 28^η Οκτωβρίου 1988, Άλλες τροποποιήσεις που υιοθετήθηκαν την 11^η Απριλίου 1989*.

Ηρακλείδης Α., *Άσπονδοι Γείτονες Ελλάδα – Τουρκία. Η διένεξη του Αιγαίου*, Ι. Σίδερης, Αθήνα, 2007.

Ηρακλείδης Α., *Η Διεθνής Κοινωνία και οι Θεωρίες των Διεθνών Σχέσεων. Μία κριτική περιδιάβαση*, Ι. Σίδερης, Αθήνα, 2002.

Ηρακλείδης Α., Κωστάκος Γ., Φραγκονικολόπουλος Χ., *Διεθνείς Διενέξεις, Αντιμετώπιση & Επίλυση. Στοιχεία θεωρίας και πράξης*, Ι. Σίδερης, Αθήνα 1994.

Ιωάννου Κ., Στρατή Α., *Δίκαιο της Θάλασσας*, β' έκδοση, Αντ. Σάκκουλας, Αθήνα – Κομοτηνή, 2000.

Ιωάννου Κ., Οικονομίδης Κ., Ροζάκης Χ., Φατούρος Α., *Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο, Οι φορείς δικαιωμάτων και υποχρεώσεων στη διεθνή έννομη τάξη*, πανεπιστημιακές σημειώσεις, Α. Σάκκουλας, Αθήνα - Κομοτηνή, 1990.

Καλογερόπουλος Στρατής Σ., *Διεθνές Δημόσιον Δίκαιον*, τεύχος β', εκδ. 2^η, Β. Παπαζήσης, Αθήνα 1963.

Καψής Γιάννης, *Οι τρεις μέρες του Μάρτη: απόρρητος φάκελος*, Αθήνα, Νέα Σύνορα, 1990.

Κλάδη – Ευσταθοπούλου Μ., *Θέματα Δικαίου του Εναέριου Χώρου*, Ι. Σίδερης, Αθήνα, 2007.

Κοροντζής Τ., *Ο θεσμικός ρόλος του Λιμενικού Σώματος*, Δ.Δ., τμήματος Δημόσιας Διοίκησης, Παντείου Πανεπιστημίου Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών, Αθήνα, 2011.

Κοροντζής Τ., *Επιτήρηση θαλασσίων συνόρων - Νέες Ευρωπαϊκές πρακτικές*. Περίληψη της προαναφερόμενης Ατομικής Διατριβής που εκπονήθηκε στη Σχολή Εθνικής Άμυνας (Σ.ΕΘ.Α.) την Ακαδημαϊκή Περίοδο 2009-2010, αναρτήθηκε στο δικτυακό τόπο της εν λόγω Σχολής <http://www.setha.mil.gr/main.php?action=diatribes> την 28/04/2010.

Κοροντζής Τ., *Υψηλή στρατηγική στην Τουρκία και Ένοπλες Δυνάμεις*, Γεωστρατηγική, [Η Τουρκία σε Μετεξέλιξη: Μια Νέα Ηγεμονική Δύναμη;], Ινστιτούτο Αμυντικών Αναλύσεων, Ιούνιος – Δεκέμβριος 2009, τ. 17, σ.σ. 106-147,

Κοροντζής Τ., *Ο ρόλος των Ενόπλων Δυνάμεων στη διαμόρφωση υψηλής στρατηγικής στην Τουρκία*, Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία, Π.Μ.Σ., τμήματος Διεθνών και Ευρωπαϊκών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς, 2005-07.

Κοτζιάς Ν., *Η εξωτερική πολιτική της Ελλάδας στον 21^ο αιώνα. Για μια νέα, ενεργητική, δημοκρατική, πατριωτική στρατηγική στην εποχή της παγκοσμιοποίησης*, Αναστοχασμός, Καστανιώτης, Αθήνα 2010.

Κουρής Ν., *ΑΙΓΑΙΟ. Η μακροχρόνια διαμάχη και ο ρόλος των Αμερικανών*, Α.Α. Λιβάνης, Αθήνα, 2009.

Κούρκουλας Άλκης, *Τμια: κριτική προσέγγιση της τουρκικής πολιτικής*, Αθήνα, Ι. Σίδερης, 1997.

Λάζος Ε., Τάρκας Α., *Ιστορική Κατάθεση. Ελλάδα – Τουρκία: Η διαρκής αντιπαράθεση*, ΔΑΦΝΗ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ Α.Ε., Ειδική έκδοση του περιοδικού Άμυνα & Διπλωματία, Σεπτέμβριος 2003.

Λυγερός Σ., *Σταυροφόροι χωρίς σταυρό. Ισλαμική τρομοκρατία, ΗΠΑ & Νεοοθωμανισμός*, Α.Α. Λιβάνης, Αθήνα, 2010.

Μαρκεζίνης Β., *Μια Νέα Εξωτερική Πολιτική για την Ελλάδα*, Α.Α. Λιβάνης, 2010.

Μανωλοπούλου –Βαρβιτσιώτη Κ., *Το καθεστώς αποστρατιωτικοποίησης στα ελληνικά νησιά του Βορείου Αιγαίου*, Πάντειος Σχολή, 1977.

Μηνάγιας Χρ., *Η γεωπολιτική στρατηγική και η στρατιωτική ισχύς της Τουρκίας*, Τουρίκης, Αθήνα, 2010.

Νεο - οθωμανισμός, κείμενο – επιμέλεια Γιώργος Καραμπελιάς, Εναλλακτικές Εκδόσεις, Αθήνα, 2009.

Ντόκος Θ., *Ο Γεωστρατηγικός ρόλος της Τουρκίας*, Σειρά Στρατηγικών Μελετών, Τουρίκης, Αθήνα, 2001.

Ντόκος Θ., Πρωτονοτάριος Ν., *Η στρατιωτική ισχύς της Τουρκίας πρόκληση για την ελληνική ασφάλεια*, Τουρίκης, Αθήνα, 1999.

Οι Ελληνοτουρκικές διαφορές κίνδυνοι και δυνατότητες, Μελέτες Κέντρου Μαρξιστικών Ερευνών, Σειρά II, ΕΚΔ. Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα 1990.

Οικονομίδης Κ., *ΘΕΜΑΤΑ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΔΙΚΑΙΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ*, β' έκδοση, Αντ. Ν. Σάκκουλας, Αθήνα – Κομοτηνή, 1999.

Οικονομίδης Κ., *Θέματα διεθνούς δικαίου και ελληνικής εξωτερικής πολιτικής*, Σάκκουλας, Αθήνα, 1993.

Οικονομίδης Κ., *Το καθεστώς αποστρατικοποίησης των νησιών του Ανατολικού Αιγαίου / Χουσεϊν Παζαρτζί μετάφραση Αλέξης Αλεξανδρής : απάντηση σε τουρκική μελέτη / Κ.Π. Οικονομίδης*, Αθήνα : Εκδόσεις Γνώση σε συνεργασία με το Ελληνικό Ίδρυμα Αμυντικής και Εξωτερικής Πολιτικής, 1989.

Παπακώστας Α., Β.Ν., *Διεθνές Δίκαιο του ατμοσφαιρικού και εξωατμοσφαιρικού διαστήματος (Οι δορυφορικές τηλεπικοινωνίες)*, Α.Ν. Σάκκουλας, Αθήνα – Κομοτηνή, 1990.

Πεπονής Α., *ΓΙΑ ΤΟ ΖΗΤΗΜΑ ΤΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ. Τα πετρέλαια, ο Μάρτης του 87, οι «συνοριακές διαφορές» Η Ευρωπαϊκή Ένωση και η «ενεργειακή γέφυρα»*, Α.Α. Λιβάνης, Αθήνα, 2008.

Ροζάκης Χ., *Ο εναέριος χώρος και οι παράγωγες διαφορές με την Τουρκία*, 2 Οικονομία και Κοινωνία, 1979.

Ρούκουνας Ε., *Διεθνές Δίκαιο II, Το κράτος και το έδαφος – Δίκαιο της Θάλασσας*, Α. Σάκκουλας, Αθήνα, 1982.

Σαζανίδης Χ., *ΕΛΛΑΔΑ, ΤΟΥΡΚΙΑ, ΝΑΤΟ ΚΑΙ Ο ΕΝΑΕΡΙΟΣ ΧΩΡΟΣ ΤΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ 1974-1986: ΤΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΤΟΥ FIR ΚΑΙ ΤΟΥ ΕΝΑΕΡΙΟΥ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ ΣΤΟ ΑΙΓΑΙΟ*, Μαϊάνδρος, Θεσσαλονίκη, 1987.

Σαζανίδης Χ., *Οι ελληνοτουρκικές σχέσεις στην πενταετία 1973-1978*, Θεσσαλονίκη, 1979.

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

Στρατηγικό Βάθος: Η Διεθνής Θέση της Τουρκίας, μετάφραση Νίκος Ραπτόπουλος, επιστημονική επιμέλεια Νεοκλής Σαρρής, Ποιότητα, Αθήνα, 2010.

Συρίγος Α., *Σχέσεις Ελλάδος – Τουρκίας: από τη Λωζάνη έως σήμερα*, πανεπιστημιακές σημειώσεις, τμήματος Διεθνών και Ευρωπαϊκών Σπουδών, Παντείου Πανεπιστημίου Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών, Αθήνα, Μάρτιος 2012.

Συρίγος Α., *Σχέδιο Ανάν. Οι κληρονομιές του παρελθόντος και οι προοπτικές του μέλλοντος*, Πατάκης, Αθήνα, 2005.

Το θεμελιώδες πρόβλημα στο Αιγαίο – Τα νησιά αμφισβητούμενης κυριαρχίας, Επιμ. Ali Karumahmut, Ανώτατο Ίδρυμα Κουλτούρας, Γλώσσας και Ιστορίας Ατατούρκ, Ίδρυμα Τουρκικής Ιστορίας, Άγκυρα, 1998 (μετάφραση Γ.Ε.ΕΘ.Α., Β' Κλάδος, ΔΕΣΟΠΕ – Τμήμα Τουρκίας, 21/5/1998).

Τζανέτος Γ., *Η στρατιωτικοποίηση του διαστήματος σε σχέση με το δικαίωμα της άμυνας*, Αντ. Σάκκουλας, Αθήνα – Κομοτηνή, 1995.

Τσάκωνας Π., *Μέτρα Οικοδόμησης Εμπιστοσύνης και ασφάλειας στα Βαλκάνια*, ΥΠ.ΕΘ.Α., ΕΠΥΕΘΑ, Διεύθυνση Στρατηγικών Μελετών, Επετηρίδα, 1996.

Τσάλτας Γρ., *Το διεθνές καθεστώς των θαλασσών και των ωκεανών*, Διεθνής πολιτική – Διεθνές δίκαιο – Διεθνής οργάνωση, τόμος δεύτερος, Ι. Σίδερης, Αθήνα, 2003.

Τσάλτας Γ. Κλάδη – Ευσταθοπούλου Μ., *Το διεθνές καθεστώς των θαλασσών και των ωκεανών. Διεθνής πολιτική, διεθνές δίκαιο, διεθνής οργάνωση*, τόμος πρώτος, Ι. Σίδερης, Αθήνα 2003.

Τσάλτας Γρ., Κλάδη –Ευσταθοπούλου Μ., *ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ 'ΖΩΝΕΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑΣ'*, πανεπιστημιακές σημειώσεις, Παντείου Πανεπιστημίου, Αθήνα, 1986.

Φίσερ Ρ., Γιούρ Ο., Πάτον Μ., *Πετυχαίνω τη συμφωνία*, Καστανιώτης, Αθήνα, 2001.

Φράγκος Φρ., *Ποια Τουρκία; Ποιοι Τούρκοι*, Α.Α. Λιβάνης, Αθήνα, 2012.

Χούγιας Γ., *Γενική Κωδικοποίηση των Διεθνών Συμβάσεων (SOLAS) για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (IMO 1974-1998)*, Ναυτιλιακή Νομοθεσία, Αθήνα 1998.

2)Άρθρα –Συμβολές σε Συλλογικούς Τόμους-Εισηγήσεις σε επιστημονικές ημερίδες και συνέδρια

Γούναρης Ε., *Η προστασία του περιβάλλοντος της Ανταρκτικής στα πλαίσια του Συστηματός της*, στο Τσάλτας Γ., Κλάδη –Ευσταθοπούλου Μ., (επιμ.), *Περιβάλλον και Θαλάσσιος Χώρος*, Εξελίξεις και προοπτικές προστασίας και διαχείρισης του θαλάσσιου περιβάλλοντος, Διεθνής και Ευρωπαϊκή Διάσταση, Ι. Σίδερης, Αθήνα, 2006.

Δημητρακόπουλος Α., *Σημεία τριβής της Τουρκίας με την Ελλάδα στα πλαίσια της Ατλαντικής Συμμαχίας*, στο Σημεία τριβής στις Ελληνοτουρκικές σχέσεις, Α. Γιοκαρης, Α. Δημητρακόπουλος, Χ. Δίπλα, Ι. Σίδερης, Αθήνα, 1994.

Δαούσης Ε., *Οι τουρκικές αμφισβητήσεις στο Αιγαίο, νομικές και πολιτικές πτυχές*, ΙΑΑ, τεύχος 12, σ.σ. 23-26.

Δίπλα Χ., Ροζάκης Χ., (επιμ.), *Το δίκαιο της θάλασσας και η εφαρμογή του στην Ελλάδα*, Ινστιτούτο Αιγαίου της Θάλασσας και του Ναυτικού Δικαίου, Ι. Σίδερης, Αθήνα, 2004.

Δίπλα Χ., *Η νομολογιακή εξέλιξη των αρχών της θαλάσσιας οριοθέτησης και η επιδρασή της στην ελληνοτουρκική διαφορά για την υφαλοκρηπίδα του Αιγαίου*, στο Το Αιγαίο Πέλαγος και το νέο δίκαιο της θάλασσας, Αθήνα - Κομοτηνή, Α. Σάκκουλας, 1996.

Δίπλα Χ., *Η ελληνική αιγιαλίτιδα ζώνη και τα στενά διεθνούς ναυσιπλοΐας*, στο Δίπλα Χ., Ροζάκης Χ., (Επιμ.), *Το δίκαιο της θάλασσας και η εφαρμογή του στην Ελλάδα*, Ινστιτούτο Αιγαίου της Θάλασσας και του Ναυτικού Δικαίου, Ι. Σίδερης, Αθήνα, 2004.

Κλάδη – Ευσταθοπούλου Μ., *Ελληνική Αιγιαλίτιδα ζώνη: Ισχύον καθεστώς και δικαίωμα επέκτασης στα 12 ν.μ. σύμφωνα με τη Σύμβαση του 1982*, στο Το Αιγαίο Πέλαγος και το νέο δίκαιο της θάλασσας, Αθήνα - Κομοτηνή, Α. Σάκκουλας, 1996.

Κλάδη – Ευσταθοπούλου Μ., *Ζητήματα έρευνας και διάσωσης στο διεθνές δίκαιο και εφαρμογές. Η περίπτωση της Ελλάδας*, Σύγχρονες ματιές στις νομικές & πολιτικές

όψεις Διεθνούς οργάνωσης – Διεθνών οργανισμών, Ελληνική Εταιρεία Διεθνούς Δικαίου και Διεθνών Σχέσεων, Αντ. Α. Σάκκουλας, Αθήνα – Κομοτηνή, 2009.

Κοροντζής Τ., *Αρμοδιότητες και καθήκοντα Διεθνών και Ευρωπαϊκών Οργανισμών για την αντιμετώπιση του Διεθνούς Οργανωμένου Εγκλήματος. Αξιολογική προσέγγιση, Διοικητική Ενημέρωση* (τριμηνιαία επιθεώρηση διοικητικής επιστήμης), τ.64, Ιανουάριος – Φεβρουάριος – Μάρτιος 2013, σ.σ. 4-20.

Korontzis T., *Επιτήρηση Ελληνικών θαλασσίων συνόρων και παράνομη διακίνηση μεταναστών. Ευρωπαϊκή πολιτική, Frontex και ο θεσμικός ρόλος του Λιμενικού Σώματος*, Διοικητική Ενημέρωση (τριμηνιαία επιθεώρηση διοικητικής επιστήμης), τ.63, Οκτώβριος – Νοέμβριος – Δεκέμβριος 2012, σ.σ. 4-30.

Κοροντζής Τ., *Συστήματα διοίκησης πολιτικής προστασίας στην Ελλάδα*, Διοικητική Ενημέρωση (τριμηνιαία επιθεώρηση διοικητικής επιστήμης), τ. 61, Απρίλιος – Μάιος - Ιούνιος 2012, σ.σ. 85-105

Κοροντζής Τ., *Υψηλή στρατηγική στην Τουρκία και Ένοπλες Δυνάμεις, Γεωστρατηγική, [Η Τουρκία σε Μετεξέλιξη: Μια Νέα Ηγεμονική Δύναμη;]*, Ινστιτούτο Αμυντικών Αναλύσεων, Ιούνιος – Δεκέμβριος 2009, τ. 17, σ.σ. 106-147,

Κουλουμπής Θ., Υφαντής Κ., *Μεταβάλλοντας το δίλημμα ασφαλείας στο Αιγαίο*, στο Σύγχρονη Ελληνική Εξωτερική Πολιτική, Μία συνολική προσέγγιση, Τόμος Β', Ι. Σίδερης, Αθήνα, 2003.

Λάζος Ε., *Ελικόπτερα Ειδικών Αποστολών. Η ειδική διάσταση της Αεροπορίας Στρατού, Διπλωματία και Άμυνα*, τεύχος 139.

Λιάκουρας Π., *Η συνορεύουσα ζώνη στη Σύμβαση του 1982 για το δίκαιο της θάλασσας και η εφαρμογή της στις Ελληνικές θάλασσες*, στο Δίπλα Χ., Ροζάκης Χ., (επιμ.), *Το δίκαιο της θάλασσας και η εφαρμογή του στην Ελλάδα*, Ινστιτούτο Αιγαίου της Θάλασσας και του Ναυτικού Δικαίου, Ι. Σίδερης, Αθήνα, 2004.

Μπρεδήμας Α., *Το ζήτημα των γκρίζων ζωνών στο Αιγαίο*, στο ΑΙΓΑΙΟ Εξελιξείς και προοπτικές επίλυσης των. Ελληνοτουρκικών διενέξεων στο Πρακτικά Ημερίδας, 3 Ιουνίου 2002, Επιμέλεια Σ. Περράκης, Αντ. Ν. Σάκκουλας, Αθήνα – Κομοτηνή, 2003.

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

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

Ροζάκης Χ., *Η ελληνική ηπειρωτική υφαλοκρηπίδα: Διεθνείς και εσωτερικές νομικές παράμετροι*, στο Δίπλα Χ., Ροζάκης Χ., (επιμ.), *Το δίκαιο της θάλασσας και η εφαρμογή του στην Ελλάδα*, Ινστιτούτο Αιγαίου της Θάλασσας και του Ναυτικού Δικαίου, Ι. Σίδερης, Αθήνα, 2004.

Ροζάκης Χ., *Οι Ελληνοτουρκικές σχέσεις: η νομική διάσταση* στο Σύγχρονη ελληνική εξωτερική πολιτική επιμ. Κώνστα Δ., - Τσαρδανίδης Χ., τ.β., Σάκκουλας, Αθήνα 1989.

Ροζάκης Χ., *Το διεθνές νομικό καθεστώς και η ελληνοτουρκική κρίση στο Οι ελληνοτουρκικές Σχέσεις, 1923-1987*, ΕΛΙΑΜΕΠ, Γνώση, Αθήνα, 1988.

Στρατή Α., *Η αποκλειστική οικονομική ζώνη*, στο Δίπλα Χ., Ροζάκης Χ., (Επιμ.), Το δίκαιο της θάλασσας και η εφαρμογή του στην Ελλάδα, Ι. Σίδερης, 2004, Αθήνα.

Στρατηγικό Βάθος: Η Διεθνής Θέση της Τουρκίας, μετάφραση Νίκος Ραπτόπουλος, επιστημονική επιμέλεια Νεοκλής Σαρρής, Ποιότητα, Αθήνα, 2010.

Συρίγος Α., *Ελληνοτουρκικές διαφορές, η προσφυγή στο Διεθνές Δικαστήριο και η σταθερότητα στο Αιγαίο*, στο Γιαλλουρίδης Χρ., - Τσάκωνας Π., ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΤΟΥΡΚΙΑ ΜΕΤΑ ΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΟΥ ΨΥΧΡΟΥ ΠΟΛΕΜΟΥ, Ι. ΣΙΔΕΡΗΣ, Αθήνα, 1999.

Τενεκίδης Γ., *Το διεθνές νομικό καθεστώς του Αιγαίου*, στο Ροζάκης Χρ., (επιμ.) *Το Αιγαίο και η ελληνοτουρκική κρίση*, ΜΕΤΟΠΗ ΕΠΕ, 1979.

Τσάκωνας Π., *Κοινωνικοποιώντας τον Αντίπαλο. Η Ελληνική Στρατηγική Εξισορρόπησης της Τουρκίας και οι Ελληνοτουρκικές Σχέσεις*, στο Σύγχρονη Ελληνική Εξωτερική Πολιτική, Μία συνολική προσέγγιση, Τόμος Β', Ι. Σίδερης, Αθήνα, 2003.

Τσάλτας Γρ., *Οι ελληνοτουρκικές διαφορές μέσα από το δίκαιο της θάλασσας*, στο επετηρίδα Ινστιτούτου Διεθνών Σχέσεων, Ι. Σίδερης, Αθήνα, 1997.

Τσάλτας Γρ., *Οι ελληνοτουρκικές διαφορές στο Αιγαίο και οι εξελίξεις του δικαίου της θάλασσας*, στο Οι θέσεις των Διεθνών Οργανισμών στην κρίση των Ιμίων, ημερίδες του Ινστιτούτου Στρατηγικών και Αναπτυξιακών Μελετών (ΙΣΤΑΜΕ), Αθήνα, Απρίλιος-Ιούλιος 1997.

Τσάλτας Γρ., *Μια Ιστορική και Πολιτική Προσέγγιση της Κρίσης στο Αιγαίο Πέλαγος*, εισήγηση στην επιστημονική ημερίδα του ΙΣΤΑΜΕ «Ανδρέας Παπανδρέου», Αθήνα, Απρίλιος 1998.

Τσάλτας Γρ., *Η Νέα Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας και οι Ζώνες Εθνικής Δικαιοδοσίας*, εισήγηση στην επιστημονική ημερίδα του ΙΣΤΑΜΕ «Ανδρέας Παπανδρέου», Αθήνα, Απρίλιος 1998.

Τσάλτας Γρ., *A Historical and Political Approach of the Crisis in the Aegean Seas*, εισήγηση στην επιστημονική ημερίδα του ΙΣΤΑΜΕ «Ανδρέας Παπανδρέου», Αθήνα, Απρίλιος 1998.

Τσάλτας Γρ., *The New Convention on the Law of Sea and the Zones of National Jurisdiction*, εισήγηση στην επιστημονική ημερίδα του ΙΣΤΑΜΕ «Ανδρέας Παπανδρέου», Αθήνα, Απρίλιος 1998.

Τσάλτας Γρ., *Οι ζώνες θαλάσσιας κυριαρχίας των κρατών στη μεταψυχροπολεμική περίοδο* εισήγηση στις Γ' Πελαγικές Συναντήσεις, Πρακτικά, 4-7 Μαΐου 2000.

Τσάλτας Γρ., *Η Εφαρμογή των Αρχών του Δικαίου της Θάλασσας και οι Ζώνες Εθνικής Δικαιοδοσίας των Κρατών στη Μαύρη Θάλασσα*, στο Γεωπολιτική, τεύχος 13, Αθήνα, Δεκέμβριος 2000.

Τσάλτας Γρ., *Η χρησιμότητα της Χάγης ως μέσου επίλυσης των Ελληνο-Τουρκικών Διαφορών ΕΛΙΑΜΕΠ*, στο Ανασκόπηση Αμυντικής και εξωτερικής πολιτικής 2000, οι ελληνοτουρκικές σχέσεις 1999-2000, επιμέλεια: Θ. Κουλουμπής, Θ. Ντόκος, Παρατηρητής, Αθήνα, 2000.

Τσάλτας Γρ., *Η αποστρατικοποίηση των ελληνικών νησιών του ανατολικού Αιγαίου και της Δωδεκανήσου*, εισήγηση στο συνέδριο του ΥΠ.ΕΘ.Α με θέμα «Οι Ελληνικές ένοπλες δυνάμεις μπροστά στον 21 αιώνα.», 16-17 Νοεμβρίου 2000, Ξενοδοχείο Divani –Καβούρι.

Τσάλτας Γρ., *Υποθαλάσσιοι φυσικοί πόροι και Νοτιοανατολική Μεσόγειος. Προβλήματα οριοθέτησης των όμορων και απέναντι κρατών*, στο Η Μεσόγειος τον 21^ο αιώνα-Προβλήματα και προοπτικές, Πανεπιστήμιο του Αιγαίου-Εργαστήριο Μεσογειακής Πολιτικής, Ρόδος, 2002.

Τσάλτας Γρ., *Γεωπολιτική και Δίκαιο της Θάλασσας*, εισήγηση στο συνέδριο «Γεωπολιτική της θάλασσας: Ιστορική εξέλιξη, σύγχρονη διάσταση, μελλοντικές προοπτικές», Πανεπιστήμιο Αιγαίου και Πανεπιστήμιο του Αμπερντιν-Σκοτία, Χίος, 26-29 Σεπτεμβρίου 2002.

Τσάλτας Γρ., *Η γεωστρατηγική της Μεσογείου, τα παράκτια κράτη και το δίκαιο της θάλασσας*, στο «Γεωπολιτική και Υδρόγειος», Τεύχος 1, Φθινόπωρο 2002.

Τσάλτας Γρ., *Ο θεσμικός μηχανισμός αναφορικά με την εφαρμογή των διατάξεων και των ειδικών ρυθμίσεων της Σύμβασης του Μοντέγκο Μπαίν (1982) για το Δίκαιο της Θάλασσας*, εισήγηση στο Συνέδριο για τα 20άχρονα του Μοντέγκο Μπαίν, Αθήνα, Πάντειο Πανεπιστήμιο Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών, 11-12 Νοεμβρίου 2002.

Τσάλτας Γρ., *Το ζήτημα της αιγιαλίτιδας ζώνης*, στο Περράκης Στ. (επιμέλεια), Αιγαίο: Εξελίξεις και προοπτικές επίλυσης των ελληνοτουρκικών διενέξεων, πρακτικά ημερίδας 3 Ιουνίου 2002, Αντ. Ν. Σάκκουλας, Αθήνα, 2003.

Τσάλτας Γρ., *Η θαλάσσια Ισχύς του NATO και το Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας κατά τον Ψυχρό Πόλεμο*, στο Λουκάς Ι., Μαρκογιάννης Γ. (επιμέλεια), Η θαλάσσια ισχύς του NATO 1949-1990, Δ' Πελαγική Συνάντηση, πρακτικά Ημερίδας, INMER publications, 2003.

Τσάλτας Γρ., *Ο θεσμικός μηχανισμός αναφορικά με την εφαρμογή των διατάξεων και των ειδικών ρυθμίσεων της Σύμβασης του Montego Bay (1982) για το Δίκαιο της Θάλασσας*, στο Περράκης, Στ., (επιμέλεια), Η Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας. Εφαρμογές και Εξελίξεις 20 Χρόνια από την Υπογραφή της, Αντ. Ν. Σάκκουλας, Αθήνα-Κομοτηνή, 2005.

Τσάλτας Γρ., *Οι θαλάσσιες ζώνες εθνικής δικαιοδοσίας στα δυτικά Βαλκάνια*, στο Περράκης, Στ., (επιμέλεια), Ματιές στο σύγχρονο τοπίο των δυτικών Βαλκανίων, Ι. Σιδέρης, Αθήνα, 2009.

Τσάλτας Γρ., *Η Οριοθέτηση των ζωνών εθνικής δικαιοδοσίας στις κλειστές ή ημίκλειστες θάλασσες. Η περίπτωση της Μεσογείου με έμφαση στη νοτιο-ανατολική της λεκάνη*, Foreign Affairs, Απρίλιος 2012.

Τσάλτας Γρ., *Υποθαλάσσιοι Φυσικοί Πόροι στη Νοτιοανατολική Μεσόγειο με έμφαση στην Περιοχή ανάμεσα σε Κύπρο-Ελλάδα-Τουρκία*, (σε συνεργασία με Κλάδη-Ευσταθοπούλου, Μ.), Στρατιωτική Επιθεώρηση, τεύχος 01/2012 Ιανουάριος-Φεβρουάριος 2012.

Τσάλτας Γρ., *Αιγαίο Νοτιο-Ανατολική Μεσόγειος και Προοπτικές Εξομάλυνσης των ελληνοτουρκικών Σχέσεων μέχρι το 2030*, στο: Αιγαίο και Νοτιο-Ανατολική Μεσόγειος. Σύγχρονες Προκλήσεις και Προοπτικές Εκμετάλλευσης Υποθαλάσσιων Ενεργειακών Φυσικών Πόρων, Τόμος Πρακτικών (υπό έκδοση) (επιμέλειες βιβλίων, από κοινού με Χ. Αναγνώστου).

Χατζηαντωνίου Κ., *Η αναζήτηση της Οικοδόμησης Εμπιστοσύνης στο Αναρχούμενο Διεθνές Σύστημα*, στο Ντόκος Θ. (επιμ.), Εγχειρίδιο Διεθνών Σχέσεων και Στρατηγικής για τη Σ.ΕΘ.Α., ΕΛΙΑΜΕΠ, Αθήνα, 2003.

II. Ξενόγλωσση

1) Βιβλία

Attard D.J., *The Exclusive Economic Zone in International Law*, Oxford University Press, Oxford, 1987.

Calkins N., *The contiguous air space zone in international law*, JALC.

Carroz J., *International legislation on air navigation over the high seas*, 26 JALC, 1959.

Charney J.I., *The Exclusive Economic Zone and Public International Law*, 15 ODIL, 1985.

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

Cheng B., *The Law of International Air Transport*, London 1962.

Cheng B., *State ships and state aircrafts*, CLP, 1958.

Cheng B., *The right to fly*, 42 Transactions of the Grotious Society, 1956.

Churchill R.R.M, Law, A.V., *The law of the sea*, 2nd ed., revised and enlarged, University Press, Manchester, 1988.

D' Amato A., *The cocept of custom in International Law*, Ithaca, 1971.

Deniz Bolukbasi, *TURKEY AND GREECE. THE AEGEAN DISPUTES. A Unique Case in International Law*, Cavendish Publishing Limited, The Glass House, London, 2004.

M. Hakan Yavuz (επιμ.), *The Emergence of a New Turkey. Democracy and the AK arty* (The University of Utah Press, 2006).

Moustakis F., *The Greek – Turkish relationships and NATO*, London, Frank Cass, 2003.

Niyazi Kizil Yurek, *KEMALİZMOS. Η γένεση και η εξέλιξη της επίσημης ιδεολογίας της σύγχρονης Τουρκίας*, 2^η έκδοση, Μεσόγειος, Αθήνα, 2006.

Oppenheim L., Lauterpacht H., *International Law, A treatise Peace*, vol. I, 7th ed., Longmans, Green and CO, London, N. York, Toronto, 1948.

Syrgios A., *THE STATUS OF THE AEGEAN SEA ACCORDING TO INTERNATIONAL LAW*, Sakkoulas, Athens, 1998.

Yucel Acer, *THE AEGEAN MARITIME DISPUTES AND INTERNATIONAL LAW*, Dartmouth Publishing Company, Ashgate Publishing Limited, Aldeshot, England, 2003.

2) Άρθρα – Συμβολές σε Συλλογικούς Τόμους

Charney J.I., *The Exclusive Economic Zone and Public International Law*, 15 ODIL, 1985.

Convention Relating to the Regulation of Air Navigation, Official Documents, 28 AJIL, 1934.

Cuarda E., *Air Defense Identification Zones: Creeping Jurisdiction in the airspace*: Virginia J. of I.L., 1978.

Hudson M.O., *Aviation and International Law*, 24 AJIL, 1930.

I. Brownlie, *The Rule of Law in International Affairs*, M. Nijhoff, I. Preliminary Topics.

Korontzis T., *Smuggling of migrants by the sea. Predictions in the United Nations Convention against transnational organized crime and in the Hellenic legal order. The situation at the sea border between Hellas and Turkey in the period 2006-2012*, International Journal of Asian Social Science, Vol. 3, issue 6, June 2013, p.p.1360-1380.

Korontzis T., *The competence of Hellas on search and rescue items in the Aegean area*, Review of European Studies, Vol. 4, issue 2, June 2012, p.p. 89-110, (doi:10.5539/res.v4n2p89).

Korontzis T., *The prosecution of economic crime in Hellas*, International Journal of Humanities and Social Science, Vol. 2, No. 5, March 2012, p.p. 221-227.

Korontzis T., *The European policies for illegal immigration via EUROPOL and FRONTEX in Hellas*. Εισήγηση που πραγματοποιήθηκε στο Διεθνές Επιστημονικό Συνέδριο με θέμα «Comparing and contrasting “Europeanization”: concepts and experiences» την 14-16/05/2012 και διοργανώθηκε από το Ινστιτούτο Διεθνών Οικονομικών Σχέσεων (ΙΔΙΟΣ) [Institute of International Economic Relations (IIER/IDOS)] αναρτήθηκε στον δικτυακό τόπο <http://www.idec.gr/iier/new/Europeanization%20Papers%20PDF/KORONTZIS%20MAY%202012.pdf>, του ιδίου, *The contribution of EUROPOL and FRONTEX in combating the phenomenon of illegal immigration in Hellas*, Review of European Studies, Vol. 4, issue 1, March. 2012, p.p. 188-202, (doi:10.5539/res.v4n1p188).

Korontzis T., *The role of the Hellenic Coast Guard in the Hellenic internal security and in combating the phenomenon of organized crime*, International Review of Social Sciences and Humanities, Vol. 3, issue 1, April 2012, p.p. 210-227.

Korontzis T., *Predictions on combating international organized crime and more specifically on corruption in the UN Convention against transnational organized crime and in the Hellenic legal order*. Evaluative approach, International Journal of Asian Social Science, Vol. 3, issue 5, May 2013, p.p. 1128-1151.

Murinson A., *The strategic Depth Doctrine of Turkish Foreign Policy*, Middle Eastern Studies, τομ. 42, αρ. Τ. 6, Νοέμβριος 2006.

P. de Vries Lentsch, *The right of overflight over straits States and Archipelagic States*, NYBIL 1983.

Sazanidis Ch., *The Greco – Turkish dispute over the Aegean airspace*, Hellenic Review of International Relations, vol. 1, no 1, 1980, 87-122 και vol. 2, no 1, 1981, 103-132.

Statut Juridique du Groenland Oriental, PCJI, Serie A/B, No 53.

W.M. Gibson, *The International Commission for Air Navigation: structure and functions*, Temple L.R. 1931.

III. Εκθέσεις – Αναφορές – Ειδικές Εκδόσεις

- Απόφαση Συμβουλίου ICAO της 21/11/1950.
- 77 ILR.
- ICJ Report 1985.
- ICJ Reports 1984.
- ICJ Reports 1969.

- I.L.C., Yearbok 1956.
- ILC 1956, τ. II.
- ICJ 1952.
- ICJ Reports 1951.
- Year book on the ILC 1956.
- *Ο ΚΩΔΙΚΑΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ όπως ισχύει σήμερα*, Έκδοση του ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ, ΑΘΗΝΑ, 1988.
- Αριθ. 3221.03/10 από 23/02/2010 εγκύκλιος Υ.Π.τ.Π./Γ.Γ.Α.Ν./Κ.Ν.Π./Δ.Α.Ν./Τμήμα Β΄ με θέμα «Μνημόνιο ενεργειών Λιμενικού Σώματος για πλοίο σε δυσχερή θέση εντός περιοχής ευθύνης Έρευνας και Διάσωσης της Ελλάδας».
- Εγκυκλίους L.R.I.T. του Υ.Ε.Ν.Α.Ν.Π./Δ.Α.Ν.-Δ.Ε.Π. με α/α 1 έως 6 με θέμα «Εφαρμογή του συστήματος αναγνώρισης και εντοπισμού πλοίων μακράς αποστάσεως (Long Range Identification and Tracking of Ships – LRIT) και αριθ. πρωτ. 3233.2/50/2008 από 05/09/2008, 3233.2/66/2008 από 10/12/2008, 3233.2/74/2008 από 30/12/2008 και 3233.2/48/2009 από 03/07/2009.
- Εγχειρίδιο Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας (E.A.N.) αρ. 9.
- Εγχειρίδιο Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας (E.A.N.) αρ. 10.
- Εγχειρίδιο Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας (E.A.N.) αρ. 24.
- IAMSAR Manual (Aeronautical & Maritime SAR Manual).
- ATP 10 του NATO.
- IMO, SAR.6/Circ.24, 25-4-2005/9-8-2005, Ref: -T2-OSS/2.6.
- IMO, SAR.6/Circ.25, 25-4-2005/12-8-2005, Ref.T2-OSS/2.6.
- Εγχειρίδια έρευνας και διάσωσης του ICAO.
- «Historic Agreement on the Air Traffic Services Route Network in the Aegean Sea», ICAO, News Release, PIO 15/03.
- NICOSIA FIR/UIR, IATA Communications/Control Procedures, IATA Information Bulletin, 25-08-2006, JEP 06-01, Jeppesen Sanderson, Inc. 2006.
- Single European Sky (SES) Regulations, Eurocontrol Final Report on European Commission's Mandate to Support the Establishment of Functional Airspace Blocks (FABs), (2.4 Elaboration of the FAB concept), May 2005, Released Version, 8.1.
- «ICAO issues reminder on procedures in the Nicosia and Ankara FIRs», IFALPA, Safety Bulletin, 2/8/2006.
- Γενική Εκθεση επί της δραστηριότητας της Ευρωπαϊκής Ένωσης», Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2005.
- Document of The Stockholm Conference on Confidence- and Security-Building Measures and Disarmament in Europe Convened in Accordance With the Relevant Provisions of the Concluding Document of the Madrid Meeting of the Conference on Security and Cooperation in Europe (CSBMs).

- Third Conference of the United Nations on the law of the sea, Official Records, vol. XVI, 169.
- «Final Report of the rules of the air and air Traffic Control Committee, Second Middle East Regional Air Navigation Meeting», Istanbul , ICAO, Doc 7055, MID/2-RAO, October – November 1950.
- ``Αεροναυτικός Χάρτης Ελλάδας``, ICAO, (1:500.000), Υπουργείο Συγκοινωνιών, Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας , Διεύθυνση Εναέριας Κυκλοφορίας, τμήμα Αεροναυτικών Πληροφοριών και Χαρτών, 1981.
- Υπόμνημα του Προέδρου CEAC Klette προς τη Γενική Γραμματεία του NATO, doc. LK/84-144, 16-11-1984, σημ. 5, subject: Aispace over the Aegean Sea – Implications for NATO – CEAC.
- Υποθέσεις Garcia and Garza 1926, The I m Alone, 1933, Στενό της Κέρκυρας 1933, The Red Crusader case, 1962, M/V Saiga, No1 , No2, 1997, 1999.
- AIP Greece, vol. I, RAC 0-1.2.1.
- MC 66/1/1960, Rules for interrogation, intention and engagement for air defense forces of Allied Command Europe in peacetime.
- «Turkish map 2342», Ege, Adalari, Ankara, ICAO, 1953, (1:1.000.000).
- Δελτίο Τύπου Υ.Ν.Α., της 04/06/2013 με θέμα «Ενημέρωση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, Κωστή Μουσουρούλη, στα μέλη των Επιτροπών Δημόσιας Διοίκησης, Δημόσιας Τάξης & Δικαιοσύνης, Παραγωγής & Εμπορίου και Ευρωπαϊκών Υποθέσεων της Βουλής, σχετικά με τη θέσπιση κανόνων για την επιτήρηση των εξωτερικών θαλάσσιων συνόρων των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης».
- Κ.Π.Α.-Δ-18/10.1983 Κανονισμός Οργάνωσης και Λειτουργίας του ΚΣΕΔ της ΠΑ (Απόφαση ΓΕΑ/Δ1/4Φ.560/000/ΕΠ 429490/23 ΟΚΤ. 83).
- ΓΕΑ/Β3/1/511/000/ΕΜ.233985/5960/8.10.1987 απόφαση του ΑΑΣ «Περί μεταφοράς του Αεροπορικού ΚΣΕΔ από το αεροδρόμιο Ελληνικού στο ΘΕ/ΑΑΣ προκειμένου να λειτουργεί ως ενιαίο ΚΣΕΔ».
- Κανονισμός Υ.Π.Α. Δ1/Α/50112/3155 «Εκτέλεση ναυλωμένων πτήσεων από κοινοτικούς μεταφορείς».

VI. Ηλεκτρονικές Πηγές

- <http://www.hurriyet.com.tr/english/domestic/10912002.asp>.
- <http://www.imo.org/Pages/home.aspx>.
- <http://www.tovima.gr/relatedarticles/article/?aid=163763>.
- <http://store1.icao.int/index.php/publications.html>.
- <http://busybee.dvv.org:8000/icaodocs/>.
- [http://busybee.dvv.org:8000/icaodocs/..](http://busybee.dvv.org:8000/icaodocs/)
- http://www.geetha.mil.gr/index.asp?a_id=2735.
- <http://www.google.nl/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CC8QFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.bazl.admin.ch%2Fexperten%2Fregulation%2F03080%2F03081%2Findex.html%3Flang%3Dit%26download%3>

DNHZLpZeg7t%2Clnp6I0NTU042l2Z6ln1ah2oZn4Z2qZpnO2Yuq2Z6gpJCD
eoB7fGym162epYbg2c_JjKbNoKSn6A--
&ei=fTCuUeTGGMaJPfa3gKgF&usg=AFQjCNEsBK8wWCJqBb783rJ01fZ
O9GZyQ&sig2=8qVUwf0nmPaVDJK_ibmIcw&bvm=bv.47244034,d.ZWU

- http://busybee.dvv.org:8000/icaodocs/Annex%2015%20-%20Aeronautical%20Information%20Services/an15_11ed_sup_apr04.pdf.
- <http://www.mfa.gr/zitimata-ellinotourkikon-sheseon/eidikotera-keimena/fir-athinon.html>.
- http://www.geetha.mil.gr/index.asp?a_id=2735.
- http://www.geetha.mil.gr/index.asp?a_id=2735.
- <http://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/8c3e9046-78fb-48f4-bd82-bbba28ca1ef5/SYNTAGMA.pdf>.
- http://www.scaa.sc/files/an11_13ed_amend_47b.pdf.
- http://www.scaa.sc/files/an11_13ed_amend_47b.pdf.
- <http://www.iata.org/Pages/default.aspx>.
- <http://www1.rizospastis.gr/storyPlain.do?id=1959109&action=print>.
- <http://www.hcaa.gr/home/index.asp>.
- <http://www.mfa.gr/zitimata-ellinotourkikon-sheseon/eidikotera-keimena/erevna-kai-diasosi.html>.
- http://europa.eu/generalreport/pdf/rg2005_en.pdf.
- <http://www.eeeke.gr/greek/Newspaper/teuxos2-final-edition.pdf>.
- <http://www.iata.org/>.
- <http://www.iaca.org/>.
- <http://www.eurocontrol.int/>.
- http://ec.europa.eu/transport/modes/air/single_european_sky/fab/.
- <http://www.skybrary.aero/bookshelf/books/1351.pdf>.
- <http://www.mfa.gr/zitimata-ellinotourkikon-sheseon/eidikotera-keimena/thalassia-sinora.html>.
- <http://www.hcg.gr/node/4858>.
- <http://www.idec.gr/iier/new/Europeanization%20Papers%20PDF/KORONTZIS%20MAY%202012.pdf>.
- <http://www.setha.mil.gr/main.php?action=diatribes>.
- <http://nationalpride.wordpress.com/2011>.
- www.ssm.gov.tr/TR/Projeler/demizaraclari/prjgrpharpgemisi/Pages/sgak_S.as.
- www.sgk.tsk.tr.
- www.sgk.tsk.tr/baskanlikar/personel/sgk_yayinlari/25_yil_kitap_3parca/yarin.pdf
- www.ulasimonline.com./TSK_SGK/10015/RMK-Marinemin-hedefi-askeri-gemi-ihcari.html.

- www.ssm.gov.tr/TR/Projeler/denizaraclari/prjgrpb0t/Pages/90TONLUKSAHILGUVENLIK-BOTLARI_S.aspx.
- www.tsk.tr/10_ARSIV/10_1_Basin_Yayin_Faaliyetleri/10_2Basin_Duyurulari/2006/BD_24htm και www.dzkk.tsk.tr/turkce/TATBIKATLAR.php
<http://www.onalert.gr/stories/tourkiki-vomva-sto-aigaio-pos-theloun-na-to-alosoun-meso-ereynas-diasosis>.
- <http://www.state.gov/t/isn/4725.htm>.
- <http://www.mfa.gr/zitimata-ellinotourkikon-sheseon/>.
- <http://www.mfa.gr/zitimata-ellinotourkikon-sheseon/>.
- http://ww1.jeppesen.com/documents/aviation/notices-alerts/hubwatch/BriefingBullentins/bulletinjep_06_01.pdf.
- <http://www.ifalpa.org/downloads/Level1/Safety%20Bulletins/Air%20Traffic/07SAB07-Ankara%20and%20Nicosia%20FIR%20proceedures.pdf>.
<http://www.imo.org/OurWork/Safety/RadioCommunicationsAndSearchAndRescue/SearchAndRescue/Pages/IAMSARManual.aspx>.
- http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=9046&filename=1.pdf.
- http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=9046&filename=1.pdf.
- http://www.mod.gov.cy/mod/CJRCC.nsf/index_gr/index_gr?opendocument.
- http://www.mod.gov.cy/mod/CJRCC.nsf/cjrcc24_gr/cjrcc24_gr?OpenDocument.
- <http://www.hcg.gr/node/5808>.

V. Νομοθεσία

1) Διεθνείς Συμβάσεις

- *Σύμβαση των Παρισίων «για τη ρύθμιση της εναερίου κυκλοφορίας», 13/10/1919, 12/LNTS/173, σε διεθνή ισχύ από 7/11/1920, Ν. 2529/1921 (Α' 68).
- *Συνθήκη της Λωζάννης για το καθεστώς των Στενών, 24/7/1923, LTNS/28, Ν. 24/25-8-1923 (Α' 238).
- *Συνθήκη της Λωζάννης περί ειρήνης, 28 LNTS 11, Ν.Δ. 24/25-8-1923 (Α' 238).
- *Ιβηρο – Αμερικανική Σύμβαση της Μαδρίτης για την εναέρια κυκλοφορία της 1/11/1926.
- *Πρωτόκολλο των Αθηνών της 3/11/1926, League of Nations, OJ 1926.
- *Παναμερικανική Σύμβαση της Αβάνας «για την εμπορική αεροπλοΐα» της 20/2/1928, 129/LTNS/223.
- *Συμφωνία Ιταλίας – Τουρκίας της 4/1/1932, 138 LTNS 243.
- *Πρωτόκολλο Ιταλίας – Τουρκίας της 28/12/1932.
- *Βαλκανικό Σύμφωνο (Ελλάδα-Ρουμανία – Τουρκία – Γιουγκοσλαβία) της 9/2/1928, 129/LTNS/223.
- *Σύμβαση του Βουκουρεστίου (1936) περί «εναερίου κυκλοφορίας», Βουκουρέστι, 24/1/1936, Α.Ν. 882/1937 (Α' 388).
- *Συνθήκη του Montreux (Convention regarding the Regime of the Straits between the Mediterranean Sea and the Black Sea), της 20/7/1936, 173/LTNS/213, Α.Ν. 2/1936 (Α' 35).
- *Σύμβαση της Γενεύης για την αιγιαλίτιδα και τη συνορεύουσα ζώνη, 29/4/1958, 516/UNTS/205, σε διεθνή ισχύ από 10/4/1964.

*Σύμβαση της Γενεύης για την ανοικτή θάλασσα, 29/4/1958, 450/UNTS/11, σε διεθνή ισχύ από 30/4/1962.

*Treaty on principles governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies, 1967.

* Τρίτη Συνδιάσκεψη, official records, τ. II και XVII.

2)Διεθνής Νομοθεσία

- Απόφαση MSC 210 (81) του IMO.
- Απόφαση MSC 202 (81) του IMO.
- IMO Resolution A.857(20) – Οδηγίες για Υπηρεσίας Θαλάσσιας Κυκλοφορίας VTS, IMO Resolution MSC/Circ.1065/13-12-2002).
- IMO, SAR.6/Circ.24, 25-4-2005/9-8-2005, Ref: -T2-OSS/2.6.
- IMO, SAR.6/Circ.25, 25-4-2005/12-8-2005, Ref.T2-OSS/2.6.
- IALA Standards for Training and Certification of Vessel Traffic Service (VTS) personnel.
- IALA V103, V103-1, V103-2, V103-3, V103-4 – Πρότυπα εκπαίδευσης και Πιστοποίησης του IALA για την εκπαίδευση και πιστοποίηση του Προσωπικού των VTS.
- IALA Guideline No. 1026 On AIS as a VTS Tool, IALA Guideline No. 1018 On Risk Management.
- IALA Guideline No 1058 On the Use of Simulation as a Tool for Waterway Design and AtoN Plannin.
- IALA Guideline No. 1056 On The Establishment of VTS Radar Services, IALA Recommendation V-119 on the Implementation of Vessel Traffic Services.
- IALA Recommendation V-125 On The use and presentation of symbology at a VTS Centre (including AIS).
- IALA Recommendation V-127 On Operational Procedures for Vessel Traffic Services.
- IALA Recommendation V-128 On Operational and Technical Performance Requirements for VTS Equipment.
- IALA Recommendation V-136 On Participation in the World VTS Guide.

3)Εθνική Νομοθεσία

- Ν. 4150/2013 (Α΄ 102), «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και άλλες διατάξεις».
- Π.Δ. 85/2012 (Α΄ 141), «Ίδρυση και μετονομασία Υπουργείων, μεταφορά και κατάργηση υπηρεσιών».
- Ν. 4033/2011 (Α΄ 264), «Προσαρμογή στις διατάξεις της Οδηγίας 2009/18/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου 2009 για τον καθορισμό των θεμελιωδών αρχών που διέπουν τη διερεύνηση των ατυχημάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και για την τροποποίηση της Οδηγίας 1999/35/EK του Συμβουλίου και της Οδηγίας 2002/59/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου – Εσωμάτωση ρυθμίσεων, μέτρα εφαρμογής και άλλες διατάξεις».
- Ν. 4029/2011 (Α΄ 245), «Εθελοντισμός στο Λιμενικό Σώμα - Ελληνική Ακτοφυλακή και στο Πυροσβεστικό Σώμα και άλλες διατάξεις».

- Ν. 3922/2011 (Α' 35), «Σύσταση Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής και άλλες διατάξεις».
- Π.Δ.1243.4/01/09/22-06-2009 «Έγκριση Κανονισμού Εκπαίδευσης Σχολής Ελεγκτών Θαλάσσιας Κυκλοφορίας ΣΕΘΚ».
- Π.Δ. 137/2007 (Α' 174), «Κύρωση των τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής στην θάλασσα (ΠΑΑΖΕΘ – SOLAS'74) όπως αυτές υιοθετήθηκαν την 20.5.2004 με τις αποφάσεις MSC 152 (78)/20.5.2004 και MSC 153 (78)/20.5.2004 καθώς και κύρωση του Πρωτοκόλλου του 1988 το οποίο αναφέρεται στη Διεθνή Σύμβαση ΠΑΑΖΕΘ – SOLAS 1974 όπως αυτές υιοθετήθηκαν την 20.5.2004 με την απόφαση MSC 154 (78)/20.5.2004, της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO)».
- Κ.Υ.Α. 3221.4/07/05 (Β' 702), «Τροποποίηση του Κανονισμού Οργάνωσης και Λειτουργίας Ενιαίου Κέντρου Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης».
- Π.Δ. 199/2005 (Α' 239), «Κύρωση των τροποποιήσεων της διεθνούς σύμβασης περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής στην θάλασσα (ΠΑΑΖΕΘ – SOLAS' 74), όπως αυτές υιοθετήθηκαν την 5^η Δεκεμβρίου 2000 με την απόφαση MSC 99 (73) της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO)».
- Π.Δ. 49/2005 (Α' 66), «Ενσωμάτωση της Οδηγίας 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27^{ης} Ιουνίου 2002 «Δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης».
- Υ.Α. 3239.10/01/2003 (Β' 1900), «Έγκριση Κανονισμού Λειτουργίας του Εθνικού Συστήματος Διαχείρισης & Πληροφοριών Κυκλοφορίας Πλοίων»,
- Π.Δ. 107/2002, «Τροποποίηση του Π.Δ. 61/2001 περί Οργανισμού Σχολής Ελεγκτών Θαλάσσιας Κυκλοφορίας».
- Π.Δ. 61/2001, «Οργανισμός Σχολής Ελεγκτών Θαλάσσιας Κυκλοφορίας».
- Π.Δ. 349/2001 (Α' 235), ««Κύρωση των τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης 'περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, (ΠΑΑΖΕΘ-SOLAS)'74'', όπως αυτές υιοθετήθηκαν την 4 Ιουνίου 1997 με την απόφαση MSC 65 (68) της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO)».
- Π.Δ. 201/2000 (Α' 181), «Κύρωση τροποποιήσεων έτους 1998 της Διεθνούς Σύμβασης για τη Ναυτική Έρευνα και Διάσωση, 1979, όπως αυτές υιοθετήθηκαν με την Απόφαση 70 (69) της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού».
- Ν. 2321/1995 (Α' 136), «Κύρωση της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας και της Συμφωνίας που αφορά την εφαρμογή του μέρους XI της Σύμβασης».
- Ν. 2391/1996 (Α' 55), «Κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης για την επιθαλάσσια αρωγή, 1989».
- Ν. 2287/1995 (Α' 20), «Κύρωση του Στρατιωτικού Ποινικού Κώδικα».
- Ν. 1844/1989 (Α' 100), «Κύρωση σύμβασης για τη ναυτική έρευνα και διάσωση και άλλες διατάξεις».
- Ν. 1815/1988 (Α' 250), «Κύρωση του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου».

- Ν. 1710/1987 (Α' 109), «Περί κυρώσεως του τροποποιητικού της Συμβάσεως Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας (άρθρο δις) Πρωτοκόλλου που υπογράφηκε στο Μέντραλ στις 10-5-1984».
- Ν. 1629/1986 (Α' 99), «Κύρωση Συνθήκης για την Ανταρκτική».
- Π.Δ. 295/1985 (Α' 109), «Αερονautικοί Χάρτες».
- Π.Δ. 1/1985 (Α' 1), «Προσαρμογή προς τις διατάξεις της Οδηγίας 83/416/ΕΟΚ του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων σχετικά με τις διαπεριφερειακές αεροπορικές υπηρεσίες και τη μεταφορά επιβατών, ταχυδρομείου και εμπορευμάτων μεταξύ κρατών μελών».
- Π.Δ. 283/1985 (Α' 106), «Ποινικός Κώδικας».
- Π.Δ. 396/1984 (Α' 139), «Αερονautικές Πληροφορίες».
- Π.Δ. 46/1983 (Α' 24), «Παροχή επιθαλάσσιας αρωγής».
- Π.Δ. 45/1983 (Α' 24), «Ρυμούλκηση πλοίων».
- Π.Δ. 533/1981 (Α' 139), «Περί κανονισμού διευκολύνσεων αεροπορικών εταιρειών».
- Ν. 1045/1980 (Α' 95), «Περί κυρώσεως της υπογραφείσης εις Λονδίνο Διεθνούς Συμβάσεως «περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση 1974» και περί άλλων τινών διατάξεων».
- Κ.Υ.Α. αριθ. 1432.52/93/26.7.93 (Β' 647), «Κανονισμός Οργάνωσης και Λειτουργίας Ενιαίου Κέντρου Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης».
- Ν.Δ. 187/1973 (Α' 261), «Περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου».
- Ν.Δ. 712/1970 (Α' 237), «Περί διοικητικού ελέγχου του ναυτικού ατυχήματος».
- Β.Δ. 170/1969 (Α' 59), «Περί Κανόνων Εναερίου Κυκλοφορίας».
- Β.Δ. 509/1963 (Α' 144), «Περί τεχνικής εκμεταλλεύσεως ξένων μεταφορικών πολιτικών αεροσκαφών».
- Ν. 3816/1958 (Α' 32), «Περί κυρώσεως του Κώδικος Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου».
- Ν. 212/1947 (Α' 36), «Περί προσχωρήσεως της Ελλάδος εις την Συμφωνία του Σικάγου περί Διεθνών Αεροπορικών Μεταφορών».
- Ν. 211/1947 (Α' 35), «Περί κυρώσεως της εν Σικάγω τη 7^η Δεκεμβρίου 1944 υπογραφείσης Συμβάσεως Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας».
- Ν. 210/1947 (Α' 34), «[Περί κυρώσεως της εν Σικάγω τη 7^η δεκεμβρίου 1944 υπογραφείσης Συμφωνίας «περί διαμετακομίσεως των Διεθνών Αεροπορικών Υπηρεσιών»]
- Α.Ν. 2597/1940 (Α' 335), «Περί κινήσεως αεροσκαφών υπεράνω της Ελληνικής Επικράτειας».
- Α.Ν. 602/1937 (Α' 136), «Περί κινήσεως αεροσκαφών άνωθεν της Ελληνικής Επικράτειας».
- Α.Ν. 230/1936 (Α' 450), «Περί καθορισμού αιγιαλίτιδας ζώνης της Ελλάδας».
- Ν. 5100/1931 (Α' 193), «Περί Οργανώσεως της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας».

- Ν. 5017/1931 (Α' 158), «Περί Πολιτικής Αεροπορίας».
- Π.Δ. 7-14/1931 (Α' 273), «Περί Κανονισμού Εναέριας Κυκλοφορίας».
- Π.Δ. 6-18/9/1931 (Α' 325), «Περί καθορισμού πλάτους χωρικών υδάτων, όσον αφορά τα ζητήματα της Αεροπορίας και Αστυνομίας αυτής».
- Π.Δ. 14/8/1931 (Α' 273), «Περί Κανονισμού της Εναερίου Κυκλοφορίας».
- Ν. 3386/1911 (Α' 224), «Περί κυρώσεως των από 13 Σεπτεμβρίου 1910 δύο διεθνών συμβάσεων μεταξύ Γερμανίας, Αυστροουγγαρίας, Αργεντινής, Βελγίου, Ηνωμένων Πολιτειών της Βραζιλίας, Χιλής, Κούβας, Δανίας, Ισπανίας, Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, Γαλλίας, Μεγάλης Βρετανίας, Ελλάδος, Ιταλίας, Ιαπωνίας, Ηνωμένων Πολιτειών του Μεξικού, Νικαράγουας, Νορβηγίας, Ολλανδίας, Πορτογαλίας, Ρουμανίας, Ρωσίας, Σουηδίας και Ουρουγουάης, περί συγκρούσεως πλοίων και περί θαλάσσιας αρωγής και ναυαγαιρέσεως».

4)Τουρκική Νομοθεσία

- Ν. 2441 της 12/12/2001.
- Καν. 88/13559 της 7/1/1989.

5)Νομοθεσία Ευρωπαϊκής Ένωσης

- Πρόταση ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ σχετικά με τη θέσπιση κανόνων για την επιτήρηση 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, Βρυξέλλες, 12.4.2013, COM (2013) 197 final 2013 / 0106 (COD).
- Οδηγία 2009/17/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, για τροποποίηση της οδηγίας 2002/59/EK για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ), *EE L 131 της 28.5.2009*.
- Commission staff working document - Accompanying document to the Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions - An Integrated Maritime Policy for the European Union {COM(2007) 574 final} {COM(2007) 575 final} {SEC(2007) 1279} {SEC(2007) 1280} {SEC(2007) 1283}.
- Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών - Συμπεράσματα από τη διαβούλευση για μια Ευρωπαϊκή Θαλάσσια Πολιτική {COM(2007) 575 τελικό} {SEC(2007) 1278} {SEC(2007) 1279} {SEC(2007) 1280} {SEC(2007) 1283}.
- Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Συμβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών – Μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική

- για την Ευρωπαϊκή Ένωση {COM(2007) 574 τελικό} {SEC(2007) 1278} {SEC(2007) 1279} {SEC(2007) 1280} {SEC(2007) 1283}.
- Commission staff working document - Accompanying document to the Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions - An Integrated Maritime Policy for the European Union - Impact Assessment {COM(2007) 574 final} {COM(2007) 575 final} {SEC(2007) 1278} {SEC(2007) 1280} {SEC(2007) 1283}.
 - Commission staff working document - Accompanying document to the Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions - An Integrated Maritime Policy for the European Union - Impact Assessment Summary {COM(2007) 574 final} {COM(2007) 575 final} {SEC(2007) 1278} {SEC(2007) 1279} {SEC(2007) 1283}.
 - Commission staff working document - Accompanying document to the Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions - An Integrated Maritime Policy for the European Union - Energy Policy and Maritime Policy: Ensuring a better fit {COM(2007) 574 final} {COM(2007) 575 final} {SEC(2007) 1278} {SEC(2007) 1279} {SEC(2007) 1280}.
 - Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 552/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας ("κανονισμός για τη διαλειτουργικότητα").
 - Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 551/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 10ης Μαρτίου 2004, για την οργάνωση και τη χρήση του εναέριου χώρου στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού ("κανονισμός για τον εναέριο χώρο").
 - Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 550/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού ("κανονισμός για την παροχή υπηρεσιών").
 - Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού ("κανονισμός-πλαίσιο") (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ) - Δήλωση των κρατών μελών επί των στρατιωτικών ζητημάτων που συνδέονται με τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό, (ΕΕ L 96 της 31.3.2004).
 - Οδηγία 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2002, για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης και την κατάργηση της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ του Συμβουλίου, ΕΕ L 208 της 5.8.2002.
 - Καν. 2408/1992, του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1992 για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών (ΕΕ L 240 της 24.8.1992).

VI. Αρθρογραφία

Αγγελόπουλος Κ., «Κενά πολιτικής, ελλείμματα ενημέρωσης», εφημερίδα Ο Κόσμος του Επενδυτή, της 10-11/7/2010, σ. 18.

Αγγελόπουλος Κ., «Τουρκικό μήνυμα αδιαλλαξίας: Το Αιγαίο δεν αποπλίζεται.....», εφημερίδα Ο Κόσμος του Επενδυτή, της 17-18/4/2010, σ. 18.

Αγγελόπουλος Κ., «Ο ξεκάθαρος κ. Αχμέτ Νταβούτογλου», εφημερίδα Ο Κόσμος του Επενδυτή, της 10-11/4/2010, σ. 15.

Αγγελόπουλος Κ., «Το γοργόν του διαλόγου χάριν δεν έχει....», εφημερίδα Ο Κόσμος του Επενδυτή, της 27-28/3/2010, σ. 17.

Αγγελόπουλος Κ., «Χαμηλός φωτισμός», εφημερίδα Ο Κόσμος του Επενδυτή, της 4-5/12/2010, σ. 13.

Αγγελόπουλος Κ., «Όταν η Αθήνα προσκρούει στο τουρκικό «μπετόν».....», εφημερίδα Ο Κόσμος του Επενδυτή, της 17-18/1/2009, σ.σ. 10-11.

Αγγελόπουλος Κ., «Έρχονται σκληροί συμβιβασμοί στο Αιγαίο», εφημερίδα Ο Κόσμος του Επενδυτή, της 25-26/7/2009, σ. 14-15.

Αδάμ Κ., «Πως χάνει λεφτά η Ελλάδα από τους αεροδιαδρόμους», εφημερίδα Ελευθεροτυπία, 01/10/2003.

Αθανασίου Α., «Κίνδυνος Εθνικού ακρωτηριασμού», ΕΠΙΚΑΙΡΑ, τεύχος 54, 27/10-3/11-2010 σ.σ. 78-79.

Αθανασόπουλος Α., ««Πράσινο» για οριοθέτηση υφαλοκρηπίδας και ΑΟΖ», εφημερίδα ΤΟ ΒΗΜΑ, της 6/1/2013, σ.σ. Α12-Α13.

Ανδρέου Α., «Κώδικα συμπεριφοράς» ζητά η Άγκυρα για τη Χάγη», εφημερίδα ΤΑ ΝΕΑ της 04/02/2009, σ. 10.

Αντωνίου Δ., «Επικίνδυνες τουρκικές προκλήσεις στο Αιγαίο», εφημερίδα Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ, της 28/3/2010, σ.12.

Αντωνίου Δ., «Όταν η Ημισέληνος έφθασε στο Σούνιο», εφημερίδα Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ, της 21/3/2010, σ. 11.

Cansu Camlibel στην αγγλόφωνη έκδοση της Hurriyet Daily News με τίτλο «Taking the fight out of dogfights», διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <http://www.hurriyet.com.tr/english/domestic/10912002.asp>.

ΕΘΝΟΣ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΚΗΣ, «Το φαινόμενο Νταβούτογλου», της 26/7/2009, σ. 26.

Ηλιάδης Μ., «Το ισοζύγιο ισχύος και η «ασύμμετρη ειρήνη», εφημερίδα Ο Κόσμος του Επενδυτή, της 22-23/5/2010, σ. 39.

Ηλιάδης Μ., «Οι Οθωμανοί ξανάρχονται...», εφημερίδα Ο Κόσμος του Επενδυτή, της 15-16/5/2010, σ. 39.

Ηλιάδης Ι., «Η ημισέληνος πάνω από το Αιγαίο», εφημερίδα ΕΘΝΟΣ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΚΗΣ, της 26/7/2009, σ. 22.

Ηλιάδης Ι., «Η επόμενη κρίση θα αφορά έρευνα και διάσωση», εφημερίδα Έθνος της Κυριακής, της 15/03/2009, σ.14.

Ηλιάδης Μ., «Το τόξο της αμφισβήτησης», εφημερίδα Ο Κόσμος του Επενδυτή, της 17-18/1/2009, σ. 34.

Ηλιάδης Μ., «Η Τουρκία διεκδικεί τώρα νέες περιοχές», εφημερίδα Ο Κόσμος του Επενδυτή, 2004.

«ΘΕΣΗ, Επιτακτική η ανάγκη ενημέρωσης της Βουλής και του λαού», ΕΠΙΚΑΙΡΑ, τεύχος 54, 27/10-3/11-2010 σ.σ. 80-81.

Καζαντζής Κ., «Εκεί που οι άλλοι δεν τολμούν», εφημερίδα Η ΣΦΗΝΑ, της 26/2/2010, σ. 56.

Καλαρρύτης Λ., «Υπάρχει και άλλος δρόμος στο Αιγαίο», εφημερίδα Ο Κόσμος του Επενδυτή, της 17-18/7/2010, σ. 33.

Καλαρρύτης Λ., «Τουρκοί τσαμποκάδες», εφημερίδα Ο Κόσμος του Επενδυτή, της 18-19/7/2009, σ. 13.

Καπούτσης Χ., «Σε κομβικό σημείο οι ελληνοτουρκικές σχέσεις», εφημερίδα Η ΣΦΗΝΑ, της 13/8/2009, σ. 25.

Καπούτσης Χ., «Επικίνδυνα «παιχνίδια» σε Ρω και Καστελόριζο», εφημερίδα Η ΣΦΗΝΑ, της 13/8/2009, σ. 20.

Καπούτσης Χ., «Φωτιά στο Αιγαίο με αγωγούς και πετρέλαιο», εφημερίδα Η ΣΦΗΝΑ, της 21/8/2009, σ. 25.

Καπούτσης Χ., «Αμφισβητούν το ιδιοκτησιακό καθεστώς των ελληνικών νησιών», εφημερίδα Η ΣΦΗΝΑ, της 3/7/2009, σ. 25.

Καραμπάσης Ν., «Κουβέντα (ελληνοτουρκική) να γίνεται», εφημερίδα Η ΣΦΗΝΑ, της 7/8/2009, σ. 21.

Καρβουνόπουλος Π., «Βόλτες αξίας δύο δις. Ευρώ», εφημερίδα Η ΣΦΗΝΑ, της 30/4/2009, σ. 20.

Καρβουνόπουλος Π., «Πάσχα με τουρκικά «Φάντομ» στο Αιγαίο», εφημερίδα Η ΣΦΗΝΑ, της 16/4/2009, σ. 20.

Καρβουνόπουλος Π., «Άσκηση – πρόκληση των Τούρκων στο Αιγαίο», εφημερίδα Η ΣΦΗΝΑ, της 20/02/2009, σ. 12.

Καρβουνόπουλος Π., «Έβαλαν «Ημισέληνο» στο Φαρμακονήσι», εφημερίδα Η ΣΦΗΝΑ, της 31/12/2008, σ. 18.

Καρτάλης Γ., «Για το καθεστώς του Αιγαίου», εφημερίδα ΤΟ ΒΗΜΑ, της 18/1/2009, σ.σ. Α30-Α31.

Κοροντζής Τ., *Η έννοια του οργανωμένου εγκλήματος στην εθνική και διεθνή έννομη τάξη*, Λιμενική Ρότα, τεύχος 10, Ιούλιος – Αύγουστος – Σεπτέμβριος 2012, σ.σ. 27-29.

Κοροντζής Τ., *Η δίωξη του οικονομικού εγκλήματος στην Ελλάδα*, Λιμενικά Χρονικά, τεύχος 91, Ιούλιος – Αύγουστος - Σεπτέμβριος 2012, σ.σ. 5-6.

Κωνσταντακόπουλος Δ., ««Κόλαση» στο Αιγαίο μέχρι τον Δεκέμβριο....», εφημερίδα Ο Κόσμος του Επενδυτή, της 18-19/7/2009, σ. 14-15.

Κωνσταντακόπουλος Δ., «Ο τουρκικός «αστακός» και η ελληνική αφέλεια (;), εφημερίδα Ο Κόσμος του Επενδυτή, της 29-30/12/2007, σ. 22.

Λαμπρόπουλος Θ., Τσακίρης Γ., «Με συνταγή Υμίων....», εφημερίδα Ελευθεροτυπία, της 8/1/2009, σ. 12.

Λυγερός Σ., «Μυστικές και φανερές διπλωματικές υπερπτήσεις στο Αιγαίο», εφημερίδα Ο Κόσμος του Επενδυτή, της 15-16/1/2011, σ. 13.

Λυγερός Σ., - Κωνσταντακόπουλος Δ., «Διαψεύσεις σαν ομολογίες ενοχής.....», εφημερίδα Ο Κόσμος του Επενδυτή, της 4-5/12/2010, σ. 14.

Λυγερός Σ., - Κωνσταντακόπουλος Δ., «Στο φως οι μυστικές διαπραγματεύσεις», εφημερίδα Ο Κόσμος του Επενδυτή, της 27-28/11/2010.

Λυγερός Σ., «Η δορυφοροποίηση της Ελλάδας στο μυαλό του Τούρκου πρωθυπουργού», εφημερίδα Ο Κόσμος του Επενδυτή, της 15-16/5/2010, σ.σ. 23.

Λυγερός Σ., «Ο μακρύς διάλογος φτάνει ως τη Χάγη», εφημερίδα Ο Κόσμος του Επενδυτή, της 10-11/4/2010, σ. 13.

Λυγερός Σ., ««Επίδειξη σημαίας» ή...απλώς επίδειξη δύναμης», εφημερίδα Ο Κόσμος του Επενδυτή, της 20-21/3/2010, σ. 17.

Λυγερός Σ., «Στήνεται σκηνικό Ιμίων 2», εφημερίδα Ο Κόσμος του Επενδυτή, της 25-26/4/2009, σ. 13.

Λυγερός Σ., ««Ηγεμονική» άσκηση της Άγκυρας στο Αιγαίο», εφημερίδα Ο Κόσμος του Επενδυτή, της 21-22/2/2009, σ. 19.

Λυγερός Στ., «Επικίνδυνο κρεσέντο επεκτατισμού», εφημερίδα Ο Κόσμος του Επενδυτή, της 10—11/01/2009, σ.σ. 06-07.

Λυγερός Σ., «Ελλάδα, Κύπρος και Ισραήλ τελευταία εμπόδια στον μεγαλοϊδεατισμό του Νταβούτογλου», εφημερίδα Ο Κόσμος του Επενδυτή, της 31/10-1/11/2009, σ. 23.

Λυγερός Σ., «Επιστροφή στον διάλογο», εφημερίδα Ο Κόσμος του Επενδυτή, της 30/4-2/5/2010, σ.σ. 20-21,

Μαρκεζίνης Β., «Αχμέτ Νταβούτογλου. Ο αντίπαλος ως ένας επιβλητικός διανοούμενος», εφημερίδα ΤΟ ΕΘΝΟΣ, της 26/9/2009, σ.σ. 24-25,

Μαρκεζίνης Β., «Πολιτική αυτοπροβολής και πολιτική βάθους», εφημερίδα ΕΘΝΟΣ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΚΗΣ, της 13/09/2009, σ.σ. 62-63.

Μαρκεζίνης Β., «Επιθετική διπλωματία σε πολλά μέτωπα», εφημερίδα ΤΟ ΕΘΝΟΣ, της 2/9/2009, σ.σ. 18-19.

Μαρκεζίνης Β., «Ορατοί οι κίνδυνοι στα εθνικά θέματα», εφημερίδα ΕΘΝΟΣ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΚΗΣ, της 30/8/2009, σ.σ. 58-59.

Μελέτης Ν., «Ελληνοτουρκικά και Κυπριακό ψηλά στην ατζέντα Ερντογάν», ΕΠΙΚΑΙΡΑ, τεύχος 54, 27/10-3/11-2010, σ.σ. 76-77.

Μελέτη Ν., «Ραντεβού για μετά τις εκλογές δίνει η εξωτερική πολιτική», εφημερίδα ΕΘΝΟΣ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΚΗΣ, της 09-09-2010, σ. 20.

Μελέτης Ν., «Ηγεμονική πρόβα της Άγκυρας στο Αιγαίο», εφημερίδα ΕΘΝΟΣ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΚΗΣ, της 08-03-2009, σ. 12.

Μελέτης Ν., «Με το βλέμμα στις εκλογές χάνουν «μάχες» στο Αιγαίο», εφημερίδα ΕΘΝΟΣ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΚΗΣ, της 22-02-2009, σ. 18.

Μελέτης Ν., «Η Άγκυρα παίζει (πάλι) με τη φωτιά στο Αιγαίο», εφημερίδα ΕΘΝΟΣ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΚΗΣ, της 4/1/2009, σ. 10.

Μηνάγιας Χρ., Οι Τούρκοι αμφισβητούν τα δικαιωμάτα μας για έρευνα και διάσωση στο Αιγαίο, Εθνικές Επάλξεις, τεύχος 96, σ.σ. 29-30.

Μηνάγιας Χ., Έρευνα και διάσωση: «Βραδυφλεγής βόμβα» στο Αιγαίο;, www.geostrategy.gr, 19 Απριλίου 2013.

ΜΟΙΡΑ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ (Μ.Ε.Λ.Σ.). Η ΝΕΑ ΙΠΤΑΜΕΝΗ ΔΥΝΑΜΗ, Λιμενική Ρότα, τεύχος 4^ο, Ιανουάριος – Φεβρουάριος –Μάρτιος 2011, σ.σ. 46-51.

Μορώνης Μ., «Νέα τρικυμία στο Αιγαίο», εφημερίδα Ελευθεροτυπία, 29/9/2003.

Μπατρακούλης Θ., «*Το πετρέλαιο του Καστελόριζου και το έλλειμμα στρατηγικής*», εφημερίδα ΤΟ ΕΘΝΟΣ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΚΗΣ, της 21-02-2010, σ. 55.

Πολλάτος Μ., «*Γιατί και πως οι Τούρκοι έφτασαν μέχρι τη Ραφήνα*», εφημερίδα ΠΡΩΤΟ ΘΕΜΑ, της 18/1/2009, σ.σ. 16-17.

Πελώνη Α., «*Μυστικά ραντεβού για τις αερομαχίες. Η άγνωστη διαπραγμάτευση που ναυάγησε*», εφημερίδα ΤΑ ΝΕΑ, της 21/10/2010.

Ποδηματά Α., «*Τι θέλει να διασώσει η Τουρκία στο Αιγαίο*», εφημερίδα ΤΟ ΒΗΜΑ, της 23/01/2005, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <http://www.tovima.gr/relatedarticles/article/?aid=163763>.

Σιδέρης Σ., «*Τουρκική «εισβολή» στην υφαλοκρηπίδα*», εφημερίδα ΤΟ VETO, της 4/7/2010, σ. 24.

Σιδέρης Σ., «*Με.....manual από το παρελθόν οι διαπραγματεύσεις για το Αιγαίο*», εφημερίδα VETO, της 2/5/2010, σ. 19.

Σιδέρης Σ., «*Διαπραγματεύσεις σε θολά νερά*», εφημερίδα VETO, της 18/4/2010, σ. 22.

Σιδέρης Σ., «*Με 17 υπουργούς το Ανώτατο Συμβούλιο Συνεργασίας για το ελληνοτουρκικό ζήτημα*», εφημερίδα VETO, της 11/4/2010, σ.σ. 24-25.

Σπανός Α., «*[Στον «πάγο» τα εθνικά]*», εφημερίδα FREE SUNDAY, της 07/11/2010, σ. 13.

Σπανός Α., «*Στοχεύει....Λοζάνη από το Αγαθονήσι η Άγκυρα*», εφημερίδα ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ ΤΥΠΟΣ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΚΗΣ, της 11/1/2009, σ. 13.

ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΣΥΝΔΕΣΜΩΝ – ΔΙΑΣΩΣΤΩΝ Α.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., Λιμενική Ρότα, τεύχος 6^ο, Ιούλιος –Αύγουστος –Σεπτέμβριος 2011, σ.σ. 1-10.

Φίλιας Β., «*Το ‘‘Στρατηγικό βάθος’’ μιας Μεγαλοϊδεατικής Παράκρουσης*», Το Παρόν της Κυριακής, 18/6/2010.

Χειλαδάκης Ν., «*Άνοιξαν τρύπες στο Αιγαίο οι Τούρκοι*», εφημερίδα Η ΣΦΗΝΑ, της 12/6/2009, σ.σ. 32-33.