

## «ΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ / ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ (Ε-Δ): Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ»

**Δρ. Γεώργιος Ανεψιού** (LLM, PhD) και  
**Κωνσταντίνος Αργυρόπουλος** (M.A.)

**Abstract:** The present Article examines the legal base of both aeronautical and maritime *Search and Rescue* (SAR) services, as they are provided and coordinated in regional level by the competent national authorities, but also as they are developed and standardized in global level under the auspices of relevant international Organisations, i.e. the *International Civil Aviation Organisation* (ICAO), and/or the *International Maritime Organisation* (IMO). In particular, maritime SAR is examined mostly through the relevant provisions of *International Convention for the Safety of Life at Sea* (SOLAS) (1960/70) and the *International Convention on Maritime Search and Rescue* (the Hamburg Convention) (1979), and secondary, the regulatory context of aeronautical SAR is presented in *Chicago Convention* (1944) and especially in its Annex 12 (on Search and Rescue). Moreover, the relevant provisions of *International Aeronautical and Maritime Search and Rescue* (IAMSAR) Manual, which is a common edition of ICAO and IMO, and the special EU drafted Plan on SAR is examined, as well as the EURSAR Plan (European Search and Rescue).

Secondary, the Article examines the legal and geopolitical elements that are related with the SAR System, as it is currently in force and provides SAR services in Greece's responsibility *Search and Rescue Region* (SRR), as it is coordinated by the competent *Joint Regional Coordination Center* (JRCC), in close coordination with the *Hellenic Civil Aviation Authority/Area Control Center*, which is the responsible *Air Traffic Services* (ATS) Authority in the relevant FIR Region (in *Athinai FIR*).

**Keywords:** *Maritime / Aeronautical Search and Rescue, Search and Rescue Region* (SRR), *ICAO Rules and Recommendations/Recommended Practices, IAMSAR Manual, Chicago Convention, International Convention for the Safety of Life at Sea* (SOLAS), *Safety of Navigation, ATH FIR, Rescue Coordination Center* (RCC), *Joint Regional Coordination Center* (JRCC), *Global SAR Plan, Global Aviation Safety Plan* (GASP), *Global Maritime Distress and Safety System Master Plan of Shore Based Facilities* (GMDSS Master Plan).

## 1. Εισαγωγή

Ο ΓΓ του ΟΗΕ, Αντόνιο Γκουτέρεζ, στην τελευταία του Έκθεση για την κατάσταση σχετικά με τη λαθρεμπορία (smuggling of migrants) και παράνομη διακίνηση (trafficking) προσώπων στη Μεσόγειο Θάλασσα και ειδικά στις ακτές της Λιβύης<sup>1</sup>, ανέφερε ότι μεγάλος αριθμός ανθρώπων καταλήγουν ως άτομα που βρίσκονται σε κίνδυνο στη θάλασσα. Από στοιχεία που δημοσιοποιήθηκαν στο πλαίσιο της ναυτικής επιχείρησης της Ευρωπαϊκής Ένωσης EUNAVFOR MED SOPHIA στα ανοικτά της Λιβύης, προκύπτει ότι, από την 1η Σεπτεμβρίου 2018 έως τις 2 Αυγούστου 2019, διασώθηκαν 10337 άτομα σε 153 επιχειρήσεις από διάφορα πλοία στην κεντρική Μεσόγειο Θάλασσα.

Η ΕΕ σε σειρά αποφάσεων σημαντικών οργάνων της καλεί τα κράτη-μέλη, γενικότερα, να ενισχύσουν τις επιχειρήσεις Έρευνας και Διάσωσης (Ε-Δ), με την παροχή επαρκών μέσων (πλωτών και εναέριων σκαφών) και ειδικού εξοπλισμού για τις επιχειρήσεις Ε-Δ, καθώς και με κατάλληλα εκπαιδευμένο προσωπικό. Επιπλέον, καλούνται τα κράτη-μέλη να συνδράμουν αξιοποιώντας πλήρως όλα τα μέσα που δύναται να συνδράμουν σε επιχειρήσεις Ε-Δ, είτε υπό τον συντονισμό μεμονωμένων εθνικών ή περιφερειακών επιχειρήσεων, είτε υπό της FRONTEX, καθώς και σε διεθνείς επιχειρήσεις. Η FRONTEX, με ειδική επιχειρησιακή εντολή, συμμετέχει ενεργά στις επιχειρήσεις Ε-Δ, όπου καλείται να παράσχει τεχνική και επιχειρησιακή βοήθεια, τόσο στα κράτη μέλη, όσο και στις χώρες εκτός ΕΕ, για την υποστήριξη των επιχειρήσεων Ε-Δ που ενδέχεται να προκύψουν κατά τη διάρκεια θαλάσσιων επιθεωρήσεων στα σύνορα.

Σύμφωνα με τις αρχές και τις ειδικότερες προβλέψεις του εφαρμοστέου Διεθνούς Δικαίου της Θάλασσας<sup>2</sup>, το υφιστάμενο διεθνές νομικό πλαίσιο υποχρεώνει όλα τα παραπλέοντα σκάφη να παρέχουν βοήθεια σε άτομα που βρίσκονται σε κίνδυνο στη θαλάσσια περιοχή που πλέουν και να είναι πρόθυμα να συμμετάσχουν συνδράμοντας σύμφωνα με τις δυνάμεις τους σε τυχόν επιχείρηση Ε-Δ που ενδεχομένως να λάβει χώρα, υπό τον συντονισμό του οικείου αρμόδιου συντονιστικού Κέντρου. Παράλληλα, καθιστά υπεύθυνα τα κράτη για την παροχή υπηρεσιών Ε-Δ σε περιστατικά εντός της περιοχής ευθύνης τους, όπως τους έχει δεόντως προσδιοριστεί και καθίσταται γνωστή στη διεθνή κοινότητα και σε όλους τους ναυτιλλόμενους, και φυσικά για την αποτελεσματική και επιτυχή εκ-

1. S/2019/711, 05 Σεπτεμβρίου 19, διαθέσιμη στη δνση <https://undocs.org/en/S/2019/711>.

2. Βλέπε ενδεικτικά Γρηγόρης Τσάλτας, *Το διεθνές καθεστώς των θαλασσών και των ωκεανών*, Εκδ. Ι. Σιδέρης, Αθήνα, 2003; Ευθύμιος Δ. Παπασταυρίδης, *Η προστασία της ναυτιλίας από διεθνώς παράνομες πράξεις*, Ακαδημία Αθηνών, Αθήνα, 2015, και ευρύτερα Εμμανουήλ Ρούκουνας, *Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο*, 2η έκδ., Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα, 2015.

πλήρωση των αποστολών αυτών. Οι διατάξεις αυτές καθίστανται ως προτεραιότητα για όλους όσους δραστηριοποιούνται στο θαλάσσιο χώρο.

Στο παρόν άρθρο θα εξετασθούν οι προβλέψεις του Διεθνούς Δικαίου που αφορούν στην Έρευνα και Διάσωση και οι συναφείς ειδικές διατάξεις που αφορούν στην Εθνική Δράση των κρατών, με ειδικότερη εστίαση στις περιπτώσεις της Ελλάδας και της Τουρκίας. Από το νομικό καθεστώς των Συμβάσεων SOLAS (*International Convention for the Safety of Life at Sea*) (1960 και 1970) και τη *Συνθήκη του Αμβούργου* του 1979, για τη *Ναυτική Ε-Δ*, αλλά και τη *Σύμβαση του Σικάγο* του 1944, για την *Αεροπορική-Αεροναυτική Ε-Δ*, έως και τις ρυθμίσεις του κοινού εγχειριδίου *IAMSAR Manual (International Aeronautical and Maritime Search and Rescue)* των οργανισμών IMO και ICAO, αλλά και το ειδικό σχέδιο *EURSAR Plan (European Search and Rescue)*.

Οι διατάξεις του Διεθνούς Δικαίου, που αφορούν στην παροχή υπηρεσιών Ε-Δ, επί τη βάση της γενικής αρχής του δικαίου ως προς τη διασφάλιση της ανθρώπινης ζωής, έχουν υποχρεωτικό χαρακτήρα εφαρμογής. Τα κράτη οφείλουν να δημιουργήσουν τη δική τους Εθνική αρμόδια Αρχή για την αντιμετώπιση περιστατικών κινδυνεύοντος πλοίου ή ατόμου στην θάλασσα, καθώς και αεροσκάφους και επιβατών σε κίνδυνο, η οποία ορίζεται υπεύθυνη να παράσχει τις αποτελεσματικότερες και επαρκέστερες υπηρεσίες Ε-Δ στην ορισμένη περιοχή αρμοδιότητάς της. Εντός αυτής, θα έχει την αποκλειστική ευθύνη ανάπτυξης των επιχειρήσεων Ε-Δ και κυρίως συντονισμού των μέσων (κρατικών και μη) που λαμβάνουν μέρος σε αυτήν. Στο παρόν άρθρο η περιπτώσιολογική εξέταση της Ε-Δ, κατά τις δύο χώρες Ελλάδας και Τουρκίας, καταδεικνύει το έλλειμμα αгаστικής και καλοπροαίρετης συνεργασίας της τελευταίας, καθόσον χρησιμοποιώντας ως πρόσχημα την προστασία της ανθρώπινης ζωής, προσπαθεί να αμφισβητήσει την αρμοδιότητα της Ελληνική αρμόδια Αρχή για την Ε-Δ στο θαλάσσιο χώρο του Αιγαίου και δη στην περιοχή της ορισθείσας αρμοδιότητάς της.

## 2. Εισαγωγικά για την «Έρευνα και Διάσωση» (Ε-Δ)

Η διαδικασία της Έρευνας και Διάσωσης (Ε-Δ) (*Search and Rescue - SAR*) –γενικώς- αφορά τη διαχείριση έκτακτων καταστάσεων που αφορούν τόσο σε αεροπορικά, όσο και σε ναυτικά περιστατικά, τα οποία αναφέρονται ως «καταστάσεις ανάγκης», περιπτώσεις μέσων ή ατόμων «σε κίνδυνο», ή «ατυχήματα». Για την αντιμετώπισή τους ενεργοποιείται η διαδικασία «έρευνας», για τον εντοπισμό του περιστατικού και των προσώπων που εμπλέκονται σε αυτό, και μετέπειτα της συνακόλουθης «διάσωσης» των επιβαινόντων στο εναέριο ή πλωτό μέσο (αν αυτό κριθεί απαραίτητο).

Η Ε-Δ, πέραν της αμιγώς εθνικής της επιχειρησιακής πτυχής, έχει και διεθνή διάσταση που προβλέπεται από σχετικό νομικό πλαίσιο που σημειώνεται ότι δεν είναι ενιαίο, αλλά καλύπτεται από αντίστοιχες διακριτές διεθνείς Συνθήκες.

Υπό αυτή τη θεώρηση, διακρίνεται σε αεροπορική/αεροναυτική Ε-Δ και ναυτική Ε-Δ. Συγκεκριμένα, η αεροναυτική Ε-Δ αφορά περιπτώσεις που λαμβάνουν χώρα στον αέρα, και διέπεται από τις προβλέψεις της Συμβάσεων του Σικάγο (1944), και δη του Annex 12 (Search and Rescue) αυτής, καθώς και από συναφείς Κανόνες και Συστάσεις (ICAO Rules and Recommendations/Recommended Practices) που έχουν υιοθετηθεί στο πλαίσιο του ICAO. Αντίστοιχα, η ναυτική Ε-Δ αφορά περιπτώσεις που λαμβάνουν χώρα στη θάλασσα, και προβλέπεται από σχετικό θεσμικό πλαίσιο που απορρέει από τη *Διεθνή Συνθήκη για Ναυτική Έρευνα και Διάσωση* του Αμβούργου (1979), και από το απορρέων συναφές νομικό πλαίσιο που έχει υιοθετηθεί στον IMO.

Η σχετική ευθύνη συνδρομής, υπό την έννοια της ευθύνης κράτους, αφορά εξίσου την αεροναυτική και ναυτική Ε-Δ, έχει ενσωματωθεί ως ουσιαστική αρχή που διέπει τα εν λόγω κείμενα και ακολουθείται οικουμενικά. Η δε τήρησή της επιβάλλεται πλέον συμβατικά στα κρατικά υποκείμενα του διεθνούς δικαίου.

Ειδικότερα, το ζήτημα της παροχής αναγκαίας συνδρομής σε αεροναυτιλόμενους (πληρώματα ή επιβαίνοντες) και σε πτητικά μέσα ή αεροσκάφη (Α/Φ) ευρισκόμενα σε κατάσταση ανάγκης ή σε κίνδυνο, καθόσον ευρίσκονται στον εναέριο χώρο κράτους ή και σε διεθνή εναέριο χώρο, έχει ρυθμιστεί από την αρχή της εμφάνισης της Αεροπλοΐας, δηλ. από τις απαρχές του 20ου αιώνα, και των σχετικών θεμελιωδών διεθνών πράξεων για τη διαμόρφωση ενός ενιαίου διεθνούς θεσμικού πλαισίου που να τη διέπει.

Τα θεμελιώδη κείμενα του Δικαίου του Αέρα, τόσο η *Σύμβαση των Παρισίων* (1919), όσο και η *Σύμβαση του Σικάγο* (1944), που συνήφθησαν τόσο για τη ρύθμιση της διεθνούς Εναερίου Κυκλοφορίας (η πρώτη), όσο και για τη διεθνή πολιτική αεροπορία (η δεύτερη), έχουν ενσωματώσει σχετικές προβλέψεις στο σώμα των διατάξεών τους. Συγκεκριμένα, η *Σύμβαση του Σικάγο* περιλαμβάνει το αυτοτελές Παράρτημα (Annex) 12, που αφιερώνεται εξ ολοκλήρου σε ζητήματα (αεροναυτικής) Έρευνας και Διάσωσης.

Σε ό,τι αφορά τη θάλασσα Ε-Δ, είναι παγκοσμίως γνωστός και ιστορικά καθιερωμένος κανόνας της ναυτοσύνης η υποχρέωση συνδρομής κάθε ναυτιλλόμενου σε περιστατικά ανάγκης στη θάλασσα. Έως το 1979, που συνήφθη στο Αμβούργο η *Διεθνής Συνθήκη ειδικά για τη Ναυτική Έρευνα και Διάσωση* και τις αντίστοιχες επιχειρήσεις Ε-Δ, ο σχετικός κανόνας, πέραν της εθμικής διάστασης, είχε αποτυπωθεί και σε διεθνή συμβατικά κείμενα. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η *Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της ζωής στη Θάλασσα* (*International Convention for the Safety of Life at Sea - SOLAS*) που συνήφθη το 1974. Σε κάθε όμως περίπτωση, μέχρι το 1979 δεν είχε αναπτυχθεί και καθιερωθεί ένα επαρκές και αποτελεσματικό σύστημα παγκόσμιας κλίμακας που να διασφαλίζει την εκτέλεση άμεσων και αποτελεσματικών επιχειρήσεων Ε-Δ. Σε κάποιες γεωγραφικές περιοχές, ένα τέτοιο οργανωμένο σύστημα παροχής υπηρεσιών Ε-Δ

είχε αναπτυχθεί και λειτουργούσε ικανοποιητικά, σε άλλες όμως όχι. Η Σύμβαση SOLAS του 1979 αποσκοπούσε στην ανάπτυξη ενός παγκόσμιου βεληνεκού Σχεδίου για την Ε-Δ (SAR Plan), ώστε ανεξαρτήτως της εντοπιότητας του περιστατικού, να εξασφαλίζεται οργανωμένος συντονισμός του διαθέσιμου συστήματος Ε-Δ (δηλ. των μέσων και του προσωπικού), αλλά και -όταν κρίνεται απαραίτητο- ο συντονισμός αυτός να επεκτείνεται και μεταξύ των διαθέσιμων οργανισμών/συστημάτων Ε-Δ όμορων κρατών.

Περισσότερο συγκεκριμένα, η Σύμβαση του Αμβούργου (1979) υπογραμμίζει την αναγκαιότητα συνεργασίας μεταξύ των κρατών για τη διαμόρφωση μίας ομοιόμορφης εφαρμογής διατάξεων απαραίτητων για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα. Συγκεκριμένα το Κεφάλαιο 3 του Παραρτήματος της Σύμβασης, αναφέρεται στην «Συνεργασία» μεταξύ των κρατών για την επίτευξη του βέλτιστου των διαδικασιών και των επιχειρήσεων Ε-Δ που θα ανταποκρίνεται στις ανάγκες της ναυσιπλοΐα για τη διάσωση ανθρώπων που κινδυνεύουν στη θάλασσα.

Τα κράτη, συμμορφούμενα με το διεθνές νομικό πλαίσιο για την ναυτική και αεροναυτική (αεροπορική) Ε-Δ, γνωστοποιούν διεθνώς τις χερσαίες ή θαλάσσιες (αν πρόκειται για παράκτια κράτη) περιοχές, στις οποίες είναι διατεθειμένα και δεσμεύονται να παρέχουν υπηρεσίες Ε-Δ. Επίσης, γνωστοποιούν την αντίστοιχη αρμόδια Συντονιστική Αρχή (ΚΣΕΔ/RCC ή ΕΚΣΕΔ/JRCC)<sup>3</sup>, η οποία έχει την αποκλειστική ευθύνη συντονισμού των εν λόγω παρεχόμενων υπηρεσιών Ε-Δ για κάθε περιστατικό, στην προταθείσα περιοχή. Σε περίπτωση ενδεχόμενης επικάλυψης των δηλωθέντων περιοχών Ε-Δ (Search & Rescue Regions - SRRs) από γειτονικά (όμορα ή αντικείμενα παράκτια) κράτη, τότε ακολουθούνται προβλεπόμενες διαδικασίες στο πλαίσιο εκάστου Οργανισμού και των συναφών Συμβάσεων, αντίστοιχα.<sup>4</sup>

Γενικότερα, το σύστημα της Ε-Δ (δομές, μέσα κλπ) και η παροχή των αντίστοιχων παρεχόμενων υπηρεσιών έχει, ή πρέπει να έχει, κατ' εξοχήν ανθρωπιστικό χαρακτήρα. Επί του σκοπού αυτού, σημειώνεται ότι οι προαναφερθείσες προβλέψεις οριοθέτησης των περιοχών κρατικής ευθύνης και αρμοδιότητας Ε-Δ, δεν προορίζονται για να καλύψουν μόνον λειτουργικές και πρακτικές ανάγκες της Αεροπλοΐας και Ναυσιπλοΐας, αλλά θα πρέπει να ερμηνευτούν και υπό μια ευρύτερη ανάγνωση, αυτή δηλαδή που καλύπτει και την ανθρωπιστική πτυχή του ζητήματος. Για το σκοπό αυτό απαιτείται να υπάρχει η κάλλιστη δυνατή μέριμνα και η αποτελεσματικότερη συνδρομή σε περίπτωση που ανθρώπινες

3. Κέντρο Συντονισμού Έρευνας-Διάσωσης (ΚΣΕΔ) / Rescue Coordination Center (RCC), και Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Ε-Δ (ΕΚΣΕΔ) / Joint Regional Coordination Center (JRCC).

4. Αναλυτικότερα για περιπτώσεις επικάλυψης SRR, βλέπε παρακάτω, καθώς και ειδικά για την περίπτωση της Ελλάδας.

ζωές αντιμετωπίζουν κίνδυνο. Η ανθρωπιστική διάσταση για τις περιπτώσεις συνδρομής σε Ε-Δ προβλέπεται εξίσου και στο Δίκαιο της Θάλασσας, όπου στο Άρθρο 98 (2) της UNCLOS (1982) προβλέπεται σχετικά:

«Κάθε παράκτιο κράτος, πρέπει να μεριμνά για την ίδρυση, λειτουργία και συντήρηση επαρκούς και αποτελεσματικής υπηρεσίας έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα και, όπου το απαιτούν οι περιστάσεις, να συνεργάζεται με τα γειτονικά κράτη για τον σκοπό αυτό στο πλαίσιο περιφερειακών διευθετήσεων.»

Εξίσου δε και στην Σύμβαση SOLAS 1960, όπως και στο αναθεωρημένο κείμενο του 1970, υπογραμμίζεται η υποχρέωση του κράτους να εξασφαλίσει ότι έχουν ληφθεί τα αναγκαία μέτρα στην περιοχή ευθύνης του για την διάσωση κινδυνευόντων προσώπων στη θάλασσα. Συγκεκριμένα στο Άρθρο 7 του Κεφαλαίου 5 («*Safety of Navigation*») της Σύμβασης, προβλέπονται τα ακόλουθα:

«Each Contracting Government undertakes to ensure that necessary arrangements are made for distress communication and co-ordination in their area of responsibility and for the rescue of persons in distress at sea around its coasts. These arrangements shall include the establishment, operation and maintenance of such search and rescue facilities as are deemed practicable and necessary, having regard to the density of the seagoing traffic and the navigational dangers and shall, so far as possible, provide adequate means of locating and rescuing such persons.»

Αντίστοιχα και στο Δίκαιο του Αέρα, η Σύμβαση του Σικάγο (1944) προβλέπει εξίσου συγκεκριμένες προβλέψεις Ε-Δ «ανθρωπιστικού» χαρακτήρα, τόσο στην περίπτωση Α/Φ σε κίνδυνο εντός της επικράτειας κράτους (δηλ. του ΕΕΧ), όσο και στο Διεθνή Εναέριο Χώρο (ΔΕΧ) (σε περίπτωση παράκτιων κρατών). Στην περίπτωση τμήματος του ΔΕΧ για το οποίο στο παράκτιο κράτος έχουν ανατεθεί διεθνείς (λειτουργικές) αρμοδιότητες, τυχόν παραβάσεις εγείρουν ζήτημα σχετικής διεθνούς ευθύνης γι' αυτό. Συγκεκριμένα, στο Άρθρο 25 της Σύμβασης προβλέπεται σχετικά περί της υποχρέωσης του κράτους να λάβει μέτρα που θεωρεί πρακτικώς εφικτά / ρεαλιστικά για την παροχή συνδρομής σε Α/Φ που βρίσκεται σε κίνδυνο στην επικράτειά του, ως κατωτέρω:

«Each contracting State undertakes to provide such measures of assistance to aircraft in distress in its territory as it may find practicable, and to permit, subject to control by its own authorities, the owners of the aircraft or authorities of the State in which the aircraft is registered to provide such measures of assistance as may be necessitated by the circumstances. Each contracting State, when undertaking search for missing aircraft, will collaborate in coordinated measures which may be recommended from time to time pursuant to this Convention.»

Η εν λόγω «ανθρωπιστική» διάσταση, στο μέτρο που αφορά ειδικά την υποχρέωση συνδρομής σε περιπτώσεις ναυαγών που (ούτως ή άλλως) βρίσκονται σε κίνδυνο συμπεριλαμβάνεται πέραν της ειρηνικής περιόδου και σε περιπτώσεις ενόπλων συρράξεων, σε διεθνή κείμενα ανθρωπιστικού χαρακτήρα. Συγκεκριμένα, στα άρθρα 12, 13 και 18, της 2<sup>ης</sup> Σύμβασης της Γενεύης<sup>5</sup> (1949) έχουν ενσωματωθεί σχετικές προβλέψεις που καλύπτουν εν λόγω περιπτώσεις. Ενδεικτικά το Άρθρο 12 προβλέπει ως κατωτέρω:

«Members of the armed forces and other persons mentioned in the following Article, who are at sea and who are wounded, sick or shipwrecked, shall be respected and protected in all circumstances, it being understood that the term “shipwreck” means shipwreck from any cause and includes forced landings at sea by or from aircraft.

Such persons shall be treated humanely and cared for by the Parties to the conflict in whose power they may be, without any adverse distinction founded on sex, race, nationality, religion, political opinions, or any other similar criteria...»

### 3. Ναυτική Έρευνα και Διάσωση

#### 3.1. Γενικά – Το θεσμικό πλαίσιο και η διεθνής πρακτική

**Η ναυτική Έρευνα και Διάσωση (Ε-Δ) αφορά συνδρομή σε πλοίο/σκάφος, ή και φυσικό πρόσωπο, που ευρίσκεται σε κατάσταση ανάγκης ή άμεσο κίνδυνο στη θάλασσα.** Η διαδικασία έρευνας και διάσωσης για ναυτικά ατυχήματα κωδικοποιείται στη «Διεθνή Συνθήκη για Ναυτική Έρευνα και Διάσωση», που υπογράφηκε στο Αμβούργο το 1979, η οποία (μετά τον απαιτούμενο αριθμό κυρώσεων) τέθηκε σε ισχύ 22 Ιουν. 1985 και έως σήμερα την έχουν κυρώσει περισσότερα από 87 κράτη. Στην ελληνική έννομη τάξη εντάχθηκε με το Ν. 1844/1989 και συμπληρώθηκε με το ΠΔ. 201/19-6-2000, λόγω ανάγκης ενσωμάτωσης της σχετικής Απόφασης του *International Maritime Organization* (IMO) της 18<sup>ης</sup> Μαΐ. 1998, με την οποία αναθεωρήθηκε το τεχνικό Παράρτημα της Σύμβασης. Το αναθεωρημένο κείμενο της Συνθήκης τέθηκε σε ισχύ στις 1 Ιαν. 2000.

Κατά τη Σύμβαση του Αμβούργου (1979), «Έρευνα» καλείται μια επιχείρηση από κρατικούς φορείς και μέσα, ή και από μη κρατικούς φορείς (ιδιώτες κλπ.), συντονισμένη (κατά τεκμήριο) από ένα Κέντρο ή υπο-Κέντρο Διάσωσης, που χρησιμοποιεί προσωπικό και μέσα για εντοπισμό ατόμων που κινδυνεύουν. «Διάσωση» καλείται μια επιχείρηση για διάσωση ατόμων που κινδυνεύουν, η οποία παρέχει στα κινδυνεύοντα πρόσωπα αρχικά ιατρική ή άλλη, φροντίδα

---

5. *Convention (II) for the Amelioration of the Condition of Wounded, Sick and Shipwrecked Members of Armed Forces at Sea*, Geneva, 12 August 1949.

πρώτης ανάγκης και επιμελείται τη μεταφορά αυτών σε ασφαλές μέρος. Επίσης, «*Κέντρο Συντονισμού Διάσωσης*» (Rescue Coordination Center - RCC) καλείται μονάδα υπεύθυνη για την ανάπτυξη αποτελεσματικής οργάνωσης των υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης και το συντονισμό της διεξαγωγής επιχειρήσεων έρευνας και διάσωσης εντός της Περιοχής Έρευνας και Διάσωσης (SRR). «*Περιοχή Έρευνας και Διάσωσης*» καλείται μια περιοχή με καθορισμένες διαστάσεις που συναρτάται αποκλειστικά με ένα αντίστοιχο αρμόδιο *Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης* (ΚΣΕΔ), εντός της οποίας παρέχονται υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης (E-Δ).

Οι οριοθετήσεις των περιοχών ευθύνης ναυτικής E-Δ (*Search and Rescue Regions - SRRs*) ρυθμίζονται από σχετικές περιοχικές / τοπικές ρυθμίσεις, που με τη μορφή διμερών συμφωνιών- λαμβάνονται με πρωτοβουλία των όμορων παράκτιων κρατών. Στην περίπτωση της Ελλάδας έχουν καθορισθεί τοπικές διμερείς συμφωνίες με όμορα κράτη για τη διευθέτηση ζητημάτων E-Δ ναυτικής ή αεροναυτικής (πχ. Ιταλία, Μάλτα, Κύπρο). Συμφωνίες που προσδιορίζουν / επανεπιβεβαιώνουν το υφιστάμενο καθεστώς για την περιοχή SRR ελληνικής αρμοδιότητας, η οποία ανακοινώθηκε επισήμως από την Ελλάδα στον IMO με το έγγραφο αρ. 44/7.1.1975 και ισχύει έως σήμερα. Σε ότι αφορά την οριοθέτηση των περιοχών SRRs (για ναυτική E-Δ), σημειώνεται ότι η γενικότερα καθιερωμένη αντίληψη στο πλαίσιο του IMO είναι να υποστηρίζεται η λειτουργική εναρμόνισή τους, μέχρι πλήρους ταύτισης των ορίων τους, με αυτά των αντίστοιχων περιοχών FIRs, όπου αυτό είναι εφικτό. Θέση που υποστηρίζεται ενθέρμως και από τις περισσότερες ισχυρές χώρες, όπως οι ΗΠΑ. Η Ελλάδα υποστηρίζει αυτή την προσέγγιση.

Σε περιπτώσεις όπου οι δηλωθείσες περιοχές ναυτικής E-Δ (SRRs) μεταξύ γειτονικών κρατών επικαλύπτονται ή δεν συμπίπτουν πλήρως, τα κράτη «προτρέπονται» να συμφωνήσουν μεταξύ τους τη διευθέτηση του ζητήματος, προκειμένου να αποφεύγονται τυχόν επικαλύψεις αρμοδιοτήτων από τα εκατέρωθεν αντίστοιχα Κέντρα Συντονισμού E-Δ κάθε περιοχής SRR. Ειδικότερα, στις διατάξεις παρ. 2.1.4. και 2.1.5. του Παραρτήματος της Σύμβασης του Αμβούργου (1979) προβλέπεται ότι η οριοθέτηση των ανωτέρω περιοχών E-Δ θα καθορίζονται κατόπιν συμφωνίας των ενδιαφερόμενων μερών. Επιπλέον, σε περίπτωση που η σύναψη τέτοιας συμφωνίας δεν είναι δυνατή, τα εμπλεκόμενα κράτη «θα πρέπει να καταβάλουν κάθε προσπάθεια» για να επιτύχουν συμφωνία για την επίτευξη ισοδύναμου συντονισμού υπηρεσιών στην περιοχή. Συγκριμένα προβλέπονται τα ακόλουθα:

«2.1.4. Κάθε περιοχή έρευνας και διάσωσης θα καθιερωθεί με συμφωνία των ενδιαφερόμενων Μερών. Ο Γενικός Γραμματέας [του IMO] θα ενημερωθεί για τη συμφωνία αυτή.

2.1.5. Σε περίπτωση που δεν επιτευχθεί συμφωνία για τις ακριβείς διαστά-



σεις μιας περιοχής έρευνας και διάσωσης από τα ενδιαφερόμενα Μέρη, τα Μέρη αυτά θα καταβάλουν 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 [του ΙΜΟ] θα ενημερώνεται για τις ρυθμίσεις αυτές.»<sup>6</sup>

Επιπλέον και σε ότι αφορά το ζήτημα της διευθέτησης λειτουργικών αναγκών συνεργασίας σε σχέση με τις διαδικασίες παροχής υπηρεσιών και τον συναμφοτερο διμερή συντονισμό σε ζητήματα Ε-Δ, η Σύμβαση προβλέπει τη σύναψη Συμφωνιών με γειτονικά κράτη, ως εξής:

«3.1.5. Τα Μέρη πρέπει να συνάψουν συμφωνία με τα γειτονικά Κράτη διατυπώνοντας τους όρους εισόδου των μονάδων διάσωσης του ενός μέσα ή πάνω από τα αντίστοιχα χωρικά ύδατα ή το έδαφος του άλλου. Οι συμφωνίες αυτές θα πρέπει επίσης να προβλέπουν την άμεση είσοδο αυτών με τις λιγότερες δυνατές διατυπώσεις.»<sup>7</sup>

Πέραν των ανωτέρω, ενδιαφέρον έχει και το ζήτημα της διεθνούς ευθύνης του κράτους για περιπτώσεις που σχετίζονται με την θαλάσσια Ε-Δ. Με δεδομένες τις προβλέψεις στοιχειοθέτησης διεθνούς ευθύνης κράτους στο Διεθνές Δίκαιο, το διαμορφούμενο υφιστάμενο διεθνές νομικό πλαίσιο για τη ναυτική Ε-Δ αναθέτει στοιχεία συναφών (με τη Ε-Δ) αρμοδιοτήτων σε κάθε (Ενιαίο) Κέντρο Συντονισμού Ε-Δ (ΚΣΕΔ ή ΕΚΣΕΔ) για την αντίστοιχη περιοχή SRR, και δι' αυτών (σε περίπτωση τυχόν παραβιάσεων) αποδίδεται η ανάλογη ευθύνη στο αντίστοιχο κράτος. Η ανωτέρω διεθνής νομική ευθύνη αναφέρεται στην **ανάθεση/ανάληψη και άσκηση αρμοδιότητας συντονισμού και συνέγερσης (alerting)**<sup>8</sup> στο αντίστοιχο εθνικό ΚΣΕΔ ή ΕΚΣΕΔ, εντός μιας συγκεκριμένης και δημοσιοποιημένης περιοχής SRR, **για σκοπούς Έρευνας και Διάσωσης**. Πρόκειται δηλ. για αναγνώριση αρμοδιότητας συντονισμού και συνέγερσης για σκοπούς παροχής υπηρεσιών Ε-Δ, και σε καμιά περίπτωση σε αναγνώριση άσκησης κυριαρχικού δικαιώματος στην περιοχή SRR. Πολλώ δε μάλλον για άσκηση πλήρους κυριαρχίας<sup>9</sup> εντός αυτής, δεδομένου ότι οι εν λόγω περιοχές Ε-Δ σε πολλές περι-

6. Παρ. 2.1.4 και 2.1.5., Κεφ. 2 (Οργάνωση), Άρθρο 1, Ν. 1844/1989.

7. Παρ. 3.1.5., Κεφ. 3 (Συνεργασία), Άρθρο 1, Ν. 1844/1989.

8. «The co-ordinating RCC is responsible for distress alert relay and SAR co-ordinating communications.», στο «Relations between NAVAREA Coordinators and Rescue Coordination Centers», Άρθρο 1, Annex, COMSAR/Circ.3, 19/04/96, ΙΜΟ, διαθέσιμο στη δνση <http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/RadioCommunicationsAndSearchAndRescue/SearchAndRescue/Documents/COMSAR-Circ.3%20-%20Relations%20Between%20Navarea%20Co-Ordinators%20And%20Rescue%20Co-Ordination%20Centres.pdf>.

9. Σύμφωνα με τις προβλέψεις του Δημόσιου Διεθνούς Δικαίου / Δικαίου της Θά-

πτώσεις επεκτείνονται πολύ πέραν των ορίων της Αιγιαλιτίδας Ζώνης του παράκτιου κράτους.

### 3.2 Το «Global SAR Plan» και το «Global Maritime Distress and Safety System Master Plan of Shore Based Facilities» (GMDSS Master Plan)

Ως απόρροια της Σύμβασης του Αμβούργου (1979) απαιτείται η εκπόνηση ενός παγκόσμιου Σχεδίου Έρευνας - Διάσωσης. Ένα τέτοιο «Global SAR Plan» έχει ήδη εκπονηθεί υπό την αιγίδα του IMO, στο οποίο προσδιορίζονται λεπτομερώς οι ανατεθείσες αρμοδιότητες για κάθε συμβαλλόμενο κράτος. Επίσης, συμπεριλαμβάνει κατάλογο όλων των αρμόδιων Συντονιστών φορέων Ε-Δ για κάθε ορισθείσα περιοχή SRR.

Επιπρόσθετα, επίσης υπό την αιγίδα του IMO, έχει επίσης εκπονηθεί ένα «Safety System Master plan of Shore Based Facilities», καθώς και ένα υποστηρικτικό «Global Maritime Distress and Safety System» (GMDSS) για την παροχή της απαιτούμενης επικοινωνιακής υποστήριξης για την εφαρμογή του ανωτέρω Σχεδίου Ε-Δ. Το Σχέδιο βασίζεται σε ένα διττό σύστημα δορυφορικών και επίγειων ραδιοτηλεπικοινωνιών, που με την εφαρμογή του μετέβαλε τη φιλοσοφία των επικοινωνιών ανάγκης, από επικοινωνία μεταξύ πλωτών μονάδων (πλοίων), σε επικοινωνία μεταξύ των πλωτών μονάδων και σταθμών εδάφους. Στο πλαίσιο αυτό, τα Συντονιστικά Κέντρα Διάσωσης (Rescue Coordination Centers - RCCs) παίζουν πλέον σημαντικό ρόλο, τόσο στην επικοινωνία μεταξύ των ενδιαφερόμενων, όσο και στον συντονισμό μεταξύ των.

### 3.3 Ναυτική Έρευνα και Διάσωση: Εθνικό θεσμικό πλαίσιο και πρακτική

#### 3.3.1. Η περίπτωση της Ελλάδας

Στο πλαίσιο του Διακυβερνητικού Ναυτιλιακού Συμβουλευτικού Οργανισμού (IMCO), η Ελλάδα, στις 7 Ιανουαρίου 1975, δήλωσε επίσημα ότι η περιοχή ευθύνης της για ναυτική Έρευνα και Διάσωση (Search and Rescue Region - SRR) ταυτίζεται με το ΑΘΗΝΑΙ FIR (ATH FIR). Το διεθνή Οργανισμό IMCO διαδέχθηκε ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO)<sup>10</sup>. Επίσης, το 1979 υπεγράφη η

λασσας, η απόλυτη κυριαρχία ενός κράτους ασκείται επί της επικράτειάς του, η οποία περιλαμβάνει το εθνικό έδαφος, συμπεριλαμβανομένων των λιμνών, ποταμών και εσωτερικών υδάτων, τον εθνικό εναέριο χώρο και την αιγιαλιτίδα ζώνη του (ήτοι τη χωρική του θάλασσα). Στοιχεία κυριαρχίας, ως συγκεκριμένα κυριαρχικά δικαιώματα, δύναται να ασκούνται επιπλέον εκ μέρους του παράκτιου κράτους και σε άλλες ζώνες δικαιοδοσίας ή αρμοδιότητας, όπως π.χ. οι θαλάσσιες ζώνες της Υφαλοκρηπίδας, Συνορεύουσας Ζώνης ή της ΑΟΖ (αν αυτή κηρυχτεί από το παράκτιο κράτος), οι οποίες όμως έχουν κατά τεκμήριο «λειτουργικό» χαρακτήρα.

10. Βλέπε επίσημο ιστότοπο Ελληνικού ΥΠΕΞ («Ζητήματα Ελληνοτουρκι-

*Συνθήκη του Αμβούργου* (1979), μία διεθνή συμβατική πράξη που υιοθετήθηκε στο πλαίσιο του ΙΜΟ και ρυθμίζει θέματα ναυτικής έρευνας και διάσωσης. Η Ελλάδα κύρωσε τη Σύμβαση το 1989, με τον κυρωτικό Ν. 1844/1989<sup>11</sup>.

Μάλιστα, η Ελλάδα, ως συμβαλλόμενο Μέρος στη Σύμβαση, τόσο κατά την υπογραφή της όσο και κατά την επικύρωσή της, κατέθεσε σχετική δήλωση Επιφύλαξης (Statement) (που έχει άλλωστε συμπεριληφθεί στο σχετικό κυρωτικό Νόμο) στον ΙΜΟ ως προς τα Σημεία 2.1.4. και 2.1.5. του Παραρτήματος «I» αυτής, που αφορούν το ζήτημα του καθορισμού των περιοχών SRR μεταξύ γειτονικών κρατών. Στο κείμενο της δήλωσης επιφύλαξης διευκρινίζεται ότι και για τα ναυτικά περιστατικά όπου απαιτούνται ο συντονισμός για παροχή υπηρεσιών Ε-Δ, η περιοχή ελληνικής ευθύνης (SRR) ταυτίζεται με την περιοχή του ΑΤΗ FIR, λόγω ευρύτερα καθιερωμένης διεθνούς, αλλά και μακρόχρονης και συνεχούς τοπικής πρακτικής στην περιοχή ενδιαφέροντος. Συγκεκριμένα, η σχετική Ελληνική Δήλωση Επιφύλαξης έχει ως εξής:

«Η περιοχή έρευνας και διάσωσης που αναφέρεται στις παραγράφους 2.1.4 και 2.1.5 του παραρτήματος της Σύμβασης αυτής είναι η περιοχή εντός της οποίας η Ελλάδα έχει ήδη αναλάβει την ευθύνη για τους σκοπούς της έρευνας και διάσωσης, που έχει καθορισθεί σύμφωνα με τη σχετική Σύμβαση του Σικάγου για τη Διεθνή Αεροπορία της 7ης Δεκεμβρίου 1944 και τα περιοχικά σχέδια του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) καθώς και τον Κανονισμό 15 του Κεφαλαίου V της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα της 17ης 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 αυτής, ανακοινώθηκε στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ) με το έγγραφο αρ. 44/7.1.1975 του Υπουργείου Ναυτιλίας και σε αυτή την περιοχή η Ελλάδα από μακρού αδιαλείπτως διενεργεί επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης.»<sup>12</sup>

κών Σχέσεων - Ειδικότερα κείμενα / Έρευνα - Διάσωση»), διαθέσιμο στη δνση <https://www.mfa.gr/zitimata-ellinotourkikon-sheseon/eidikotera-keimena/erevna-kai-diasosi.html>.

11. Ν. 1844/1989, 25 Απρ., περί «Κύρωσης Σύμβασης για τη ναυτική Έρευνα και διάσωση και άλλες διατάξεις», διαθέσιμο στη δνση <https://www.yen.gr/documents/20182/103862/%CE%9D.1844-1989+%28%CE%91%CE%84+100%29-+%CE%9A%CE%A5%CE%A1%CE%A9%CE%A3%CE%97+%CE%94%CE%A3+SAR.pdf/7cf656b0-6bcb-49deb7cd-3e29b8e5bbff>.

12. Άρθρο 2, Ν. 1844/1989. Το κείμενο στην Αγγλική, έχει ως εξής: «"Region of responsibility: As far as Greece is concerned, the search and rescue region referred to in paragraph 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

Αξίζει να σημειωθεί ότι αντιστοιχη ρύθμιση έχει οριστεί και από πλευράς Κυπριακής Δημοκρατίας, με σχετική Επιφύλαξη που κατατέθηκε κατά την προχώρησή της στη Σύμβαση, η οποία έχει ως εξής:

«The instrument of accession of the Republic of Cyprus contained the following reservation:

“As far as the Republic of Cyprus 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 sea area which is included in the region of responsibility of the Republic of Cyprus, which has been delimited on the basis of the Convention on International Civil Aviation of 1944, including the Thirteen Protocols attached thereon from 1947 to 1984, and ratified by the subsequent law of the Republic of Cyprus No. 213 of 1988” .. »<sup>13</sup>

Σε ό,τι δε αφορά το ιστορικό της εφαρμοσθείσας πρακτικής επί του θέματος για την περίπτωση της Ελλάδας, σημειώνεται ότι κατά τις περιπτώσεις ναυτικής E-Δ, ο σχετικός συντονισμός των εν λόγω επιχειρήσεων, αλλά και η παροχή των συναφών μέσων και υπηρεσιών E-Δ, γίνεται κατά μείζονα λόγο στην περιοχή SRR, που συμπίπτει με το ATH FIR. Μια διεθνώς καθορισμένη περιοχή που θεσπίστηκε και οριοθετήθηκε κατά τις περιοχικές συνδιασκέψεις για την Ευρώπη, το 1950, 1952 και 1958, υπό την αιγίδα του ICAO, εντός της οποίας παρέχονται υπηρεσίες (μεταξύ άλλων) και αεροναυτικής E-Δ από την Αρμόδια Αρχή. Η εν λόγω ταύτιση των δύο περιοχών ναυτικής και αεροναυτικής E-Δ (SRR και ATH FIR/SRR) εξυπηρετεί και συναφή επιχειρησιακή σκοπιμότητα δεδομένου ότι διασφαλίζει τον κάλλιστο συντονισμό και τη βέλτιστη επιχειρησιακή λειτουργία όλων των χρησιμοποιούμενων μέσων, ναυτικών και εναέριων, που συνδράμουν σε ένα περιστατικό E-Δ. Είτε δηλ. πρόκειται για θαλάσσιο, είτε πρόκειται για αεροπορικό συμβάν.

---

purposes, established in accordance with the relevant Chicago Convention on International Civil Aviation of 7 December 1944, the regional air navigation plans of the International Civil Aviation Organization (ICAO) and the regulation 15 of Chapter V of the International Convention for Safety of Life at Sea of 17 June 1960 (SOLAS 1960).

"Such region, which constitutes the most appropriate arrangement in the sense of paragraph 2.1.5 of the Annex to that Convention, was notified to the International Maritime Organization by document No.44/7.1.1975 of the Greek Ministry of Merchant Marine, and Greece has been continuously carrying out within it search and rescue operations».

13. «*Status of IMO Treaties*», IMO, 24 Sep. 2019, σελ.431, διαθέσιμο στη δνση <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202019.pdf>.

Επίσης, είναι σημαντικό να υπογραμμιστεί ότι η Σύμβαση του Αμβούργου (1979) περιλαμβάνει πρόνοιες για τον αεροναυτικό συντονισμό μεταξύ των αρμόδιων φορέων παροχής υπηρεσιών Ε-Δ. Γεγονός που παραπέμπει την πολιτική προτροπής των χρηστών και κρατών για διαμόρφωση ενός -κατά το δυνατόν- ενιαίου θεσμικού πλαισίου για την ναυτική και αεροναυτική Ε-Δ, τουλάχιστον σε ό,τι αφορά τον καθορισμό των περιοχών SRR (σε θάλασσα και αέρα) και την κατανομή/ανάθεση των συναφών αρμοδιοτήτων συντονισμού και συνέγερσης (για σκοπούς Ε-Δ) στους αντίστοιχους συντονιστικούς φορείς. Οι σχετικές προβλέψεις έχουν ως ακολούθως:

### «3.2 Συντονισμός με αεροναυτικές υπηρεσίες.

3.2.1. Τα Μέρη θα εξασφαλίζουν το στενότερο δυνατό συντονισμό μεταξύ των ναυτικών και αεροναυτικών υπηρεσιών έτσι ώστε να παράσχουν τις αποτελεσματικότερες και επαρκέστερες υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης μέσα και πάνω από τις περιοχές έρευνας και διάσωσης.

3.2.2. Οποτεδήποτε είναι πρακτικά δυνατό, κάθε Μέρος θα πρέπει να ιδρύσει ενιαία κέντρα συντονισμού έρευνας και διάσωσης και υποκέντρα διάσωσης για την εξυπηρέτηση και των ναυτικών και των αεροναυτικών σκοπών

3.2.3. Οποτεδήποτε ιδρύονται ξεχωριστά ναυτικά και αεροναυτικά κέντρα συντονισμού διάσωσης ή υποκέντρα διάσωσης για την εξυπηρέτηση της ίδιας περιοχής, το ενδιαφερόμενο Μέρος θα εξασφαλίζει το στενότερο δυνατό συντονισμό μεταξύ των κέντρων ή των υποκέντρων.

3.2.4. Τα Μέρη θα εξασφαλίσουν, όσο το δυνατόν περισσότερο, τη χρήση κοινών διαδικασιών από τις μονάδες διάσωσης που ιδρύθηκαν για ναυτικούς σκοπούς και εκείνες που ιδρύθηκαν για αεροναυτικούς σκοπούς.»<sup>14</sup>

Σημειώνεται ότι, όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, η Σύμβαση του Αμβούργου (1979) προβλέπει ειδικά ότι οι περιοχές ευθύνης των συμβαλλομένων μερών για την παροχή υπηρεσιών Ε-Δ, σε περιπτώσεις ναυτικών ατυχημάτων, καθορίζονται κατόπιν σχετικού συντονισμού των ενδιαφερομένων όμορων παράκτιων κρατών. Για δε τη διευθέτηση λειτουργικών αναγκών συνεργασίας σε σχέση με τις διαδικασίες παροχής υπηρεσιών και τον συναμφότερο διμερή συντονισμό σε ζητήματα Ε-Δ, η Σύμβαση προβλέπει τη σύναψη συντονιστικών Συμφωνιών με γειτονικά ή όμορα κράτη.

Υπό το φως των ανωτέρω προβλέψεων, η Ελλάδα έχει ήδη συνάψει διμερείς Συμφωνίες για συνεργασία σε θέματα ναυτικής Ε-Δ με όμορα κράτη, και συγκεκριμένα την Ιταλία (2000), τη Μάλτα (2008) και εσχάτως τη Κύπρο (2014), στις οποίες -μεταξύ άλλων- ορίζεται ρητά και επιβεβαιώνεται ότι η περιοχή ευθύνης του ελληνικού ΕΚΣΕΔ συμπίπτει με το ΑΤΗ FIR.

14. Παρ. 3.2., Κεφ. 3 (Συνεργασία), Άρθρο 1, Ν. 1844/1989.

Επιπρόσθετα, όπως σημειώθηκε παραπάνω, η Ελλάδα στις 20/5/2000 σύναψε με την Ιταλία σχετικό διμερές Μνημόνιο Κατανόησης (MOU) (κυρώθηκε με το Ν. 2975/2001<sup>15</sup>) για τη διευθέτηση ζητημάτων Ε-Δ «στη θάλασσα» («*at sea*»), όπου σύμφωνα με το Άρθρο 2, παρ. 3, τα όρια των εκατέρωθεν περιοχών Ε-Δ (SRR) για κάθε χώρα καθορίσθηκε να ταυτίζονται με τα συναφή όρια των αντίστοιχων περιοχών FIRs της κάθε χώρας στην περιοχή ενδιαφέροντος (Ιόνιο - Αδριατική - Ανατ. Μεσόγειος), ως ακολούθως:

«Article 2 Jurisdiction

This Memorandum of Understanding governs mutual rights and obligations of the Contracting Parties in respect of search and rescue at sea. Nothing in this Memorandum of Understanding shall prejudice the present or future claims and legal views of either party to agreements concerning the law of the sea and the nature and extent of coastal and flag State jurisdiction.

The line separating the respective Search and Rescue Regions (SRR) coincides with the line separating the respective Flight Information-Regions and is connecting the following points:

40° 25' N - 019°00'E,  
36° 30' N - 019°00'E.»

Στην Ελλάδα, σε εθνικό επίπεδο, η ευθύνη συντονισμού μιας επιχειρήσης έρευνας - διάσωσης έχει ανατεθεί αποκλειστικά στο *Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (ΕΚΣΕΔ)* (που εδρεύει στο Αρχηγείο ΛΣ και ελέγχει πέντε Υποκέντρα συντονισμού SAR (Θεσσαλονίκης, Ρόδου, Μυτιλήνης, Χανίων, Πάτρας). Στο σχετικό θεσμικό πλαίσιο (Υπουργική Απόφαση)<sup>16</sup> έχει υιοθετηθεί ο «*Κανονισμός Οργάνωσης και Λειτουργίας Ενιαίου Κέντρου Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης*», στο Άρθρο 2 του οποίου προβλέπεται η Αποστολή του, ως κατωτέρω:

«Άρθρο 2 (Αποστολή)

Αποστολή του Ενιαίου ΚΣΕΔ είναι να συντονίζει και όπου απαιτείται να διευθύνει τις επιχειρήσεις ναυτικής και αεροπορικής έρευνας και διάσωσης, με κατάλληλες διαδικασίες, υποδομή και μέσα, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από τις οικείες Συμβάσεις και Εγχειρίδια του ΙΜΟ και ΙCAO, τον παρόντα κανονισμό και τις εκάστοτε οδηγίες του ΓΕΑ και του ΑΛΣ.»

15. Ν. 2975/2001, ΦΕΚ 294/Α/31-12-2001, περί «*Κύρωσης του Μνημονίου Συνεννόησης μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Ιταλικής Δημοκρατίας για τη συνεργασία σε επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης στο Ιόνιο Πέλαγος*».

16. Υπουργική Απόφαση 1432.52/93/26-7-1993, δημοσίευση ΦΕΚ 647/30-8-1993, τεύχος Β'.

Σύμφωνα δε με το Άρθρο 6 του ανωτέρω Κανονισμού, «η Περιοχή Ευθύνης του ΕΚΣΕΔ για ναυτική και αεροπορική έρευνα καθορίζεται στο άρθρο 2 του Ν. 1844/1989 και ταυτίζεται με το ΑΤΗ FIR.». Το ΕΚΣΕΔ απαρτίζεται από τον Τομέα Ναυτικής Έρευνας - Διάσωσης αρμοδιότητας του Αρχηγείου ΛΣ και τον Τομέα Αεροπορικής Έρευνας - Διάσωσης αρμοδιότητας της ΠΑ. Το ΠΝ συνδράμει όποτε τούτο κριθεί απαραίτητο και ζητηθεί από το ΕΚΣΕΔ.

### 3.3.2. Η περίπτωση της Τουρκίας

Η Τουρκία το 1985 κύρωσε τη Σύμβαση του Αμβούργου (1979). Επίσης, στις 11 Δεκ. 1988 με Απόφαση του Τουρκικού Υπουργικού Συμβουλίου, η Τουρκία προέβη στη συγκρότηση του τουρκικού εθνικού Κέντρου Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (ΤΚΣΕΔ)<sup>17</sup>. Για το σκοπό αυτό, εκδόθηκε ο σχετικός Κανονισμός 13559 του 1988 (δημοσιεύτηκε στις 7/1/1989, και αργότερα τροποποιήθηκε από τον Κανονισμό 3275 του 2001<sup>18</sup>), με τον οποίο ορίστηκε συγκεκριμένα η σχετική περιοχή ευθύνης για παροχή υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης (χωρίς να διευκρινίζει εάν πρόκειται για ναυτικά ή και για αεροπορικά ατυχήματα).<sup>19</sup> Σύμφωνα με τα θεσμοθετημένα στο προαναφερθέν πλαίσιο,

«...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 οποίο υπάγονται η Διοίκηση Ειδικών Δυνάμεων Bordo Bereli και τα αντίστοιχα Κέντρα Συντονισμού της Διοίκησης Χερσαίων-Ναυτικών-Αεροπορικών Δυνάμεων,

17. [http://bsmrcc.com/file/1450067836\\_turkey-contact.pdf](http://bsmrcc.com/file/1450067836_turkey-contact.pdf).

18. Υπουργική Απόφαση της 20/9/2001, διαθέσιμο στη δνση <http://www.kiyiemniyeti.gov.tr/directives> και <http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspix?MevzuatKod=3.5.20013275&MevzuatIliski=0&sourceXmlSearch=T%C3%BCrk%20Arama%20Ve%20Kurtarma%20Y%C3%B6netmeli%C4%9Fi>.

19. Ο Τουρκικός Κανονισμός (Karar Sayisi) Έρευνας και Διάσωσης Νο 2001/3275 κατατέθηκε προς έγκριση στις 30-04-2001 με το υπ. αριθ. 00524 έγγραφο και ενεκρίθη από το Υπουργικό Συμβούλιο στις 20-09-2001. Στη συνέχεια αναγράφηκε στο υπ. αριθ. 24611 Φύλλο της Εφημερίδος της Κυβερνήσεως της 12-12-2001. Βλέπε Τουρκική Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (Kurulus: 7 Ekim 1920, 12 Aralık 2001, ÇARŞAMBA, Sayı: 24611), στο Φύλλο της οποίας εκδίδεται επίσημα ο σχετικός Κανονισμός (Karar Sayisi) Έρευνας και Διάσωσης Νο 2001/3275 (διαθέσιμο στη δνση <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2001/12/20011212.htm#4>).

της Γενικής Διοίκησης Στρατοχωροφυλακής και της Διοίκησης Ασφαλείας Ακτών.»<sup>20</sup>

Η εν λόγω περιοχή που η Τουρκία έχει ανακοινώσει ότι θα προσφέρει υπηρεσίες ναυτικής Ε-Δ περιλαμβάνει, πέραν των FIRs Κωνσταντινούπολης και Άγκυρας, και τμήμα του ΑΤΗ FIR μέχρι σχεδόν το μέσο περίπου του Αιγαίου, καλύπτοντας δηλαδή, πέραν τμημάτων διεθνών υδάτων και διεθνούς εναερίου χώρου (μεγάλο μέρος των οποίων συμπεριλαμβάνονται ήδη στην περιοχή Ε-Δ που είχε προηγουμένως ανακοινωθεί εκ μέρους της Ελλάδας), και μεγάλο τμήμα της ελληνικής επικράτειας (νησιωτικά εδάφη, εθνική χωρική θάλασσα και συναφής εθνικός εναέριος χώρος). Η ανωτέρω μονομερής οριοθέτηση είναι αυθαίρετη, νομικά ανυπόστατη, ενώ αποτελεί και διεθνή πρακτική παραδοξότητα, καθόσον στη σχετική περιοχή «τουρκικής» αρμοδιότητας Ε-Δ περιλαμβάνονται τμήματα εθνικής επικράτειας όμορου κράτους (εν προκειμένω του ελληνικού) χωρίς την συναίνεσή του, στα οποία αυτό ασκεί πλήρη κυριαρχία. Το κείμενο του τουρκικού Κανονισμού 88/13559/89 προβλέπει συγκεκριμένα ως ακολούθως:

«Regulation 88/13559/89

Turkish search and rescue area covers the Black Sea, a part of the Mediterranean and the Aegean, and entirely the Marmara Sea. Besides, Turkish search and rescue areas are divided into seven regions as Trabzon, Samsun, İstanbul, Çanakkale, İzmir, Antalya, and Mersin. The accepted limits of Turkish search and rescue areas were determined according to the 1979 Maritime Search and Rescue Agreement context SAR.8/Circ./Corr.7 (IMO 1985, 2009). The data were collected from the web page of IMO (2009), SAR services and the data were cross checked on the reports given by Turkish Maritime Affairs (MTMAC 2010).»<sup>21</sup>

Ειδικότερα, και σε ό,τι αφορά τη Σύμβαση του Αμβούργου, η ανωτέρω τουρκική μονομερής ενέργεια να συμπεριλάβει περιοχές επικράτειας ξένου κράτους (εν προκειμένω της Ελλάδας), δηλαδή νησιά, χωρική θάλασσα και εθνικό εναέριο χώρο, στην τουρκική περιοχή αρμοδιότητας για Ε-Δ, χωρίς συναίνεση του κράτους, αντιβαίνει με το γράμμα, αλλά και το πνεύμα της Σύμβασης και ειδικά με τις διατάξεις των Άρθρων 2.1.4. και 2.1.5 που αφορούν στις περιπτώσεις που Κράτος-Μέρος επιθυμεί να επικαλύψει την επικράτεια άλλου κράτους κατά την οριοθέτηση της SRR ευθύνης του. Αφετέρου, παρόμοιες μονομερείς ενέργειες (χωρίς τη συναίνεση του θιγόμενου κράτους), εν προκειμένου της Ελλάδας, συνιστούν σαφώς ευθεία παραβίαση της κυριαρχίας του στις συγκεκριμένες πε-

20. Χρήστος Μηνάγιας, *Απόρρητος Φάκελος Τουρκία: Η Εθνική Στρατηγική της Τουρκίας*, Εκδόσεις Κάδμος, Αθήνα, 2014, σελ. 231-232.

21. MTMAC 2010 Kaza İstatistikleri Ministry of Transport Maritime Affairs and Communications.



ριοχές της επικράτειάς του, καθόσον στερούν από το κυρίαρχο κράτος τις κυριαρχικές αρμοδιότητες που φυσικώς ασκεί στις εν λόγω περιοχές. Επιπρόσθετα δε, η συμπερίληψη τμήματος του ATH FIR στην τουρκική περιοχή ευθύνης E-Δ, πέραν του ότι στερείται επιχειρησιακής λογικής αποτελεσματικότητας, παραβιάζει τις διεθνείς αρμοδιότητες της Ελλάδας (ATS Navigational Services) εντός της περιοχής αυτής, εκχωρημένες αποκλειστικά στην Ελλάδα από τον ICAO ήδη από τη δεκαετία του '50. Επίσης, έρχεται σε αντίθεση με τη γενική διεθνή πρακτική, αλλά και τις συστάσεις του IMO και ICAO, που περιλαμβάνονται στο *Διεθνές Εγχειρίδιο Αεροναυτικής και Ναυτικής Έρευνας και Διάσωσης (International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual - IAMSAR Manual)*, αλλά και συναφών Αποφάσεων της Συνέλευσης του ICAO, που προκρίνουν την αντίληψη περί θέσπισης ταυτόσημων (κατά το δυνατόν) περιοχών και ενιαίων συντονιστικών Κέντρων για την παροχή υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης σε ναυτικά και αεροπορικά ατυχήματα. Κατ' εξοχήν όμως η εν λόγω τουρκική μονομερής διακήρυξη αποτρέπει τη δυνατότητα αποτελεσματικού συντονισμού θαλάσσιας και αεροναυτικής E-Δ από το αρμόδιο Συντονιστικό Κέντρο, καθόσον στις επικαλυπτόμενες περιοχές, οι υπηρεσίες συνέγερσης για την αεροναυτική E-Δ ασκείται ήδη από την Ελληνική ATS Authority, ενώ ευρύτερα οι υπηρεσίες ναυτικής και αεροναυτικής E-Δ παρέχονται και συντονίζονται από το ελληνικό ΕΚΣΕΔ.

Στο πλαίσιο των ανωτέρω μονομερών ενεργειών και χωρίς σχετική συγκατάθεση της Ελλάδας ή σόναψη διμερούς Συμφωνίας, η Τουρκία έσπευσε, επιπλέον, να καταθέσει στον IMO την αντίστοιχη δήλωση οριοθέτησης της περιοχής τουρκικής ευθύνης ναυτικής E-Δ<sup>22</sup>. Υπό την εν λόγω δήλωση, η εξαγγελθείσα τουρκική περιοχή SRR ευθύνης, καλύπτει τη θαλάσσια περιοχή από τα τουρκικά παράλια του Αιγαίου έως το όριο του 25<sup>ου</sup> μεσημβρινού, που περιλαμβάνει σημαντικό μέρος του Αιγαίου, επικαλύπτοντας σημαντικό τμήμα της αντίστοιχης περιοχής ελληνικής ευθύνης E-Δ (SRR), που κατά την αντίστοιχη προγενέστερη ελληνική δήλωση, προσδιορίστηκε ώστε να ταυτίζεται με το ATH FIR.

Στον αναθεωρημένο τουρκικό Κανονισμό 3275 του 2001, περί Έρευνας και Διάσωσης, επαναλαμβάνονται οι ανωτέρω αξιώσεις. Επίσης, αξίζει να σημειωθεί ότι η Τουρκία έχει προβεί στην υπογραφή διμερών περιοχικών συμφωνιών με χώρες παράκτιες της Μαύρης Θάλασσας (Ρωσία, Βουλγαρία και Γεωργία), με τις οποίες γειτνιάζει. Στις συμφωνίες αυτές όμως δεν έχει παραχωρήσει χώρο από το δικό της FIR. Επίσης, το Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών της Τουρκίας εξέδωσε το «SAR Co-operation Plan between Search and Rescue Services and passenger ships»<sup>23</sup>, στο οποίο «τεκμηριώνει» πρακτικά τις σχετικές της θέσεις.

22. Annex«B», ανωτέρω Κανονισμού.

23. Έκδοση του MINISTRY OF TRANSPORT AND INFRASTRUCTURE / GENERAL DIRECTORATE OF MARINE AND INLAND WATERS / Main Search And

Οι επίσημες θέσεις της Τουρκίας για το ζήτημα της Ε-Δ ειδικά στην περιοχή του Αιγαίου αποτυπώνονται συνοπτικά στον επίσημο ιστότοπο του τουρκικού ΥΠΕΞ, ως ακολούθως:

«Search and Rescue Regions in the Aegean

International Convention on Maritime Search and Rescue of 1979 (Hamburg Convention) stipulates that “each search and rescue region shall be established by agreement among Parties concerned”.

Despite the continuous efforts of Turkey to conclude an agreement with Greece in accordance with Hamburg Convention, search and rescue regions in the Aegean are yet to be delimited. Consequently, the two countries have unilaterally declared their respective search and rescue regions and notified the International Maritime Organization.

Turkey continues to provide effective Search and Rescue services in its declared Search and Rescue Region, including the distribution of distress alert data within the Cospas-Sarsat system.»<sup>24</sup>

Έως τη σήμερον δεν έχει υπάρξει διμερής συμφωνία μεταξύ Ελλάδος και Τουρκίας σχετικά με την οριοθέτηση των περιοχών ευθύνης για τη ναυτική έρευνα και διάσωση, σε αντίθεση με την περιοχή ευθύνης αεροπορικής/αεροναυτικής έρευνας και διάσωσης, που καθιερώθηκε έμμεσα, αλλά πάντως σαφώς κατά την οριοθέτηση των περιοχών FIR's (και των συναρτώμενων παρεχόμενων εντός αυτών υπηρεσιών ATS στους αεροναυτιλόμενους), κατά τις συναφείς Περιοχικές Συνδιασκέψεις για την Ευρώπη τα έτη 1950, 1952 και 1958 σε Παρίσι και Γενεύη. Αναφορικά με το ενδεχόμενο υπογραφής σχετικής διμερούς Συμφωνίας, η Τουρκική πλευρά - δια του ΥΠΕΞ αυτής - έχει εκδηλώσει έντονο ενδιαφέρον προς την κατεύθυνση αυτή, με όρους όμως που δεν διασφαλίζουν την τήρηση των συναφώς προβλεπομένων εκ του εφαρμοστέου Διεθνούς Δικαίου, γεγονός που δικαιολογεί εύλογη δυσπιστία εκ μέρους της ελληνικής πλευράς, αλλά και από κάθε καλόπιστο τρίτο. Από Ελληνικής πλευράς, η εθνική θέση διαμορφώνεται με άξονα την κατατεθείσα Δήλωση (Statement) στον IMO, όπως αναφέρθηκε ανωτέρω.

Η θέση της Ελλάδος να μην αποδέχεται τη σχετική αυθαίρετη οριοθέτηση εκ μέρους της Τουρκίας εκτιμάται βάσιμα ότι όχι μόνον αντικατοπτρίζει τη γεωγραφική, αλλά και τη πολιτική πραγματικότητα στην περιοχή, αλλά συνάδει πλήρως με το εφαρμοστέο διεθνές Δίκαιο. Σε ό,τι δε αφορά την επιχειρησιακή της εφαρμογή εκτιμάται ότι εξασφαλίζει την πλέον αποτελεσματική παροχή υπηρεσιών Ε-Δ για την προστασία της ανθρώπινης ζωής. Επιπρόσθετα των ανω-

---

Rescue Co-ordination Centre (MSRCC), διαθέσιμο στη δνση [http://www.ubak.gov.tr/BLSM\\_WIYS/AAKKM/tr/Doc/Kurtarma.doc](http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/AAKKM/tr/Doc/Kurtarma.doc).

24. <http://www.mfa.gov.tr/search-and-rescue-regions-in-the-aegean.en.mfa> (27/8/2019)

τέρω, σημειώνεται ότι η γενική διεθνής πρακτική, αλλά και οι συναφείς Συστάσεις του IMO και του ICAO, που περιλαμβάνονται στο *Διεθνές Εγχειρίδιο Αεροναυτικής και Θαλάσσιας έρευνας και Διάσωσης ICAO-IMO (International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual- IAMSAR Manual)*, προκρίνουν την υιοθέτηση ταυτόσημων περιοχών για τη ναυτική και την αεροπορική έρευνα και διάσωση, κατά τρόπο που να συμπίπτει με τις ήδη υπάρχουσες περιοχές FIRs που έχουν συμφωνηθεί διεθνώς (στο πλαίσιο του ICAO) ώστε να παρέχονται αποτελεσματικά οι συναφείς υπηρεσίες εναέριας Ε-Δ και να διευκολύνεται ο συντονισμός τους. Επισημαίνεται ότι από τη δεκαετία του 50 έως σήμερα, η Τουρκία δεν έχει εμφανιστεί επίσημα και δημοσίως να αμφισβητεί *de jure* αυτό το πλαίσιο του ICAO περί την εναέρια Ε-Δ, δηλαδή τον επιμερισμό των σχετικών αρμοδιοτήτων με βάση την οριοθέτηση περιοχών ευθύνης κατά τις αντίστοιχες περιοχές FIRs. Στο μέτρο βέβαια που αυτό θεωρεί ότι είναι τυπικά δεσμευτικό μόνον για τα Α/Φ της πολιτικής αεροπορίας. Καθόσον όμως είναι γνωστό ότι επιδιώκει εδώ και χρόνια να επιβάλλει αδόκιμα το καθεστώς μη-δεσμευτικότητας, ή και της μη-συμμόρφωσης εκ μέρους των «κρατικών» Α/Φ (state a/c), και των στρατιωτικών Α/Φ της στους κανόνες αυτούς, είναι προφανές ότι η επιδίωξη αυτή έμμεσα μεν, αλλά ουσιαστικά, αμφισβητεί *de facto* τις αρμοδιότητες συνέγερσης και συντονισμού Ε-Δ (από ΥΠΑ και ΕΚΣΕΔ) εντός της ταυτιζόμενης περιοχής ευθύνης (ΑΤΗ FIR - SRR) ελληνικής αρμοδιότητας.

Οι ελληνικές θέσεις για το ανωτέρω ζήτημα παρατίθενται στον επίσημο ιστότοπο του Ελληνικού ΥΠΕΞ, ως ακολούθως:

«Από όλα τα ανωτέρω καθίσταται σαφές ότι οι όποιες εν προκειμένω τουρκικές αιτιάσεις εξυπηρετούν συγκεκριμένες πολιτικές σκοπιμότητες που δεν έχουν καμία σχέση με τις ανθρωπιστικής φύσεως επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης.

Σε κάθε περίπτωση, σημειώνεται ότι στην πράξη, η Ελλάδα, μέσω του αρμοδίου ελληνικού Ενιαίου Κέντρου Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (Joint Rescue Coordination Center - JRCC) στον Πειραιά, συντονίζει αποτελεσματικά όλες τις επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης, παρέχοντας εν προκειμένω υπηρεσίες σε όλα τα κινδυνεύοντα πλοία και αεροπλάνα εντός της ελληνικής περιοχής ευθύνης.»

Τέλος, σημειώνεται ότι, στη διαδικασία συνδρομής σε περίπτωση ατυχήματος, στην επιχείρηση έρευνας - διάσωσης καλούνται και συμμετέχουν ενεργά, πλέον των σωστικών μέσων των ΠΝ, ΠΑ και ΛΣ, **όλα τα παραπλέοντα εμπορικά πλοία**. Η έναρξη και το πέρας της συμμετοχής των παραπλεόντων πλοίων υπόκειται στις εντολές και στον ευρύτερο συντονισμό του αρμοδίου ΕΚΣΕΔ. Αξίζει να σημειωθεί ότι, στο διεθνές δίκαιο, με το θεσμό της εθνικότητας του πλοίου (κράτος σημαίας) γίνεται αποδεκτή η άσκηση δέσμης δικαιωμάτων και υποχρεώσεων, σε σχέση με το συγκεκριμένο πλοίο. Από την παροχή συγκεκρι-

μένης εθνικότητας (σημαίας) σε ένα εμπορικό πλοίο, επέρχονται οι εξής έννομες συνέπειες:

α. Το πλοίο υπόκειται στην ανοικτή θάλασσα στην αποκλειστική δικαιοδοσία του κράτους σημαίας.

β. Το κράτος σημαίας είναι το μόνο που ασκεί διπλωματική προστασία υπέρ του πλοίου.

γ. Κάθε κράτος οφείλει να απαιτεί από τον πλοίαρχο πλοίου που φέρει τη σημαία του, εφόσον δύναται να το πράξει χωρίς να εκθέσει σε σοβαρό κίνδυνο το πλοίο, το πλήρωμα ή τους επιβάτες, να παρέχει βοήθεια σε οποιοδήποτε πρόσωπο που είναι στην θάλασσα και κινδυνεύει (άρθρο 98 Σύμβασης των ΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας, 1982).

Η ελληνική πρακτική εστιάζεται στην τακτική της έγκαιρης προειδοποίησης και της άμεσης, ταχείας επέμβασης με κάθε δυνατό διαθέσιμο σωστικό μέσο. Βασική επιδίωξη κάθε επιχείρησης είναι η επίτευξη υψηλού βαθμού αποτελεσματικότητας, υπό το πρίσμα των αρχών προστασίας της ανθρώπινης ζωής.

#### 4. Αεροπορική/Αερονautική<sup>25</sup> Έρευνα και Διάσωση (E-Δ)

**Η αεροπορική/αερονautική Έρευνα και Διάσωση (E-Δ) αφορά σε αεροσκάφος και τους επιβαίνοντες αυτού, ευρισκόμενα σε κίνδυνο.** Η E-Δ για τα αεροπορικά ατυχήματα διέπεται από το Παράρτημα (Annex) 12 της Διεθνούς Συμβάσεως για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, που υπογράφηκε στο Σικάγο (*Chicago Convention*) το 1944. Μάλιστα, με την εν λόγω Διεθνή Συνθήκη ιδρύθηκε παράλληλα και ο *International Civil Aviation Organization* (ICAO). Σε εκτέλεση της Σύμβασης του 1944, ορίστηκαν τα FIRs σε παγκόσμια κλίμακα, τα όρια των οποίων καθορίστηκαν με Περιοχικές Συμφωνίες. Για την περίπτωση του ευρύτερου Ευρωπαϊκού χώρου, αυτά καθορίστηκαν στις Περιοχικές Διασκέψεις, το 1950, 1952 και το 1958 σε Γενεύη και Παρίσι, όπου μεταξύ των άλλων, καθορίστηκαν και τα FIR Αθηνών και FIR Κωνσταντινουπόλεως. Σύμφωνα με τα οριζόμενα στη Σύμβαση και στα Παραρτήματά της, το εκάστοτε FIR αποτελεί, παράλληλα, περιοχή ευθύνης και συντονισμού έρευνας - διάσωσης για τα αεροπορικά περιστατικά (συμβάντα ή ατυχήματα).

Ειδικότερα, στην περίπτωση της Ελλάδας, η ελληνική περιοχή Έρευνας και Διάσωσης σε περίπτωση αεροπορικού/αερονautικού ατυχήματος, όχι απλά συμπίπτει, αλλά συνιστά το ΑΘΗΝΑΙ FIR. Επιπροσθέτως, το σχετικό Εγχειρίδιο

25. Εν προκειμένω χρησιμοποιείται ο δόκιμος όρος «Αερονautική» (Aeronautical) Έρευνα - Διάσωση, ώστε να συνάδει με τις σχετικές αναφορές στο πλαίσιο του ICAO και της Σύμβασης του Σικάγο (1944), όπως και του συναφούς IAMSAR Manual, που εκπονείται και εκδίδεται από κοινού μεταξύ ICAO και IMO.

Έρευνας - Διάσωσης του ΝΑΤΟ, το ATP-10<sup>26</sup>, στην τελευταία έκδοσή του [ATP-10 (D)], συστήνει («...it is recommended...»), τα όρια των περιοχών ναυτικής SAR να συμπίπτουν, κατά το πρακτικώς δυνατό, με τις περιοχές των FIR. Επίσης συστήνεται, σε κάθε περίπτωση, οι περιοχές ευθύνης «ναυτικής» και «αεροπορικής» SAR να συμπίπτουν. Κατά τις αναθεωρήσεις του ATP-10, η Τουρκία έχει πλειστάκις επιχειρήσει να ανατρέψει αυτή τη σύσταση, δίχως αποτέλεσμα έως τούδε.

Ένα ακόμη σημείο το οποίο χρήζει προσοχής είναι η διάκριση ναυτικού και αεροπορικού ατυχήματος. Σημειώνεται ότι, το ναυτικό ατύχημα αφορά σε πλοίο και πρόσωπα σε κίνδυνο στη θάλασσα, ενώ το αεροπορικό/αεροναυτικό αφορά σε αεροσκάφος και πρόσωπα επιβαίνοντα σε αυτό, σε κίνδυνο. Για την περίπτωση πτώσης ή αναγκαστικής προσθαλάσωσης αεροσκάφους στη θάλασσα, η Ελληνική θέση είναι ότι μπορεί για την αντιμετώπιση του περιστατικού να απαιτείται η χρήση αεροπορικών και ναυτικών μέσων έρευνας - διάσωσης υπό τον συντονισμό του ΚΣΕΔ (ή ΕΚΣΕΔ), πλην όμως οι διαδικασίες συντονισμού αφορούν σε αεροπορικό/αεροναυτικό ατύχημα. Οι εν λόγω περιπτώσεις νομικά-κανονιστικά ανάγονται στο πλαίσιο διατάξεων του Παραρτήματος 12 της Συμβάσεως του Σικάγο (1944) και ως εκ τούτου αφορούν αρμοδιότητες Ε-Δ που παρέχονται στις αναγνωρισμένες περιοχές FIR, εν προκειμένου στην αναγνωρισμένη περιοχή ΑΤΗ FIR και στις αρμόδιες Αρχές (ATS Authorities), όπου στις συγκεκριμένες περιπτώσεις ορίζεται η Ελληνική αρμόδια Αρχή. Αντιθέτως, κατά την έως τώρα τουρκική πρακτική, η Τουρκία θεωρεί ότι όποιο ατύχημα, ναυτικό ή αεροπορικό, λαμβάνει χώρα ή καταλήγει στη θάλασσα είναι ναυτικό, προκειμένου να υπερασπίσει τις θέσεις της περί της ναυτικής Ε-Δ, επικαλούμενη το ότι στην εν λόγω περιοχή δεν έχει επιτευχθεί σχετική συμφωνία μεταξύ των δύο χωρών και περαιτέρω να προβάλλει τη δική της μονομερώς καθορισμένη περιοχή αρμοδιότητας Ε-Δ, η οποία περιλαμβάνει τμήμα του ΑΤΗ FIR μέχρι σχεδόν το μέσο περίπου του Αιγαίου.

Ειδικά δε, σε ό,τι αφορά τις προβλέψεις του Annex 12 (Search and Rescue), η σχετική υποχρέωση συνδρομής και συνέγερσης για περιπτώσεις Ε-Δ, εκ μέρους του κράτους, επεκτείνεται από τον εθνικό στον διεθνή ΕΧ. Συγκεκριμένα, στην παρ. 2.1.1.1, προβλέπονται κανόνες τυποποίησης και συνιστώμενες πρακτικές για την εκπόνηση διαδικασιών και τη σχεδίαση και υλοποίηση των αεροναυτικών επιχειρήσεων Ε-Δ. Συγκεκριμένα αναφέρει τα ακόλουθα,

«2.1.1.1 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 navigation agreements. Contracting States having accepted the responsibility to provide search and rescue services in such areas shall thereafter, individually or in cooperation with

26. STANAG 3552.

other States, arrange for the services to be established and provided in accordance with the provisions of this Annex. »<sup>27</sup>

Ειδικότερα, όπως προβλέπεται στη σχετική Απόφαση A38-12 (*Consolidated statement of continuing ICAO policies and associated practices related specifically to air navigation*) της Συνέλευσης του ICAO (ICAO Assembly) της 6<sup>ης</sup> Οκτ. 2016<sup>28</sup>, τα ζητήματα παροχής υπηρεσιών εναέριας Ε-Δ («*assistance to aircraft in distress*») ρυθμίζονται στις διατάξεις του Appendix “H” (*Provision of search and rescue services*) της ανωτέρω Απόφασης. Συγκεκριμένα, προβλέπονται τα ακόλουθα:

«...Whereas Annex 12 to the Convention specifies that those portions of the high seas where search and rescue services will be provided shall be determined on the basis of regional air navigation agreements, which are agreements approved by the Council usually on the advice of regional air navigation meetings;

Whereas Annex 12 to the Convention recommends that search and rescue regions should, insofar as practicable, be coincident with corresponding flight information regions and, with respect to those areas over the high seas, maritime search and rescue regions;

Whereas the air navigation services referred to in Article 69 of the Convention include, inter alia, search and rescue services;

Whereas Article 69 of the Convention specifies that, if the Council is of the opinion that the air navigation services of a Member State are not reasonably adequate for the safe operation of international air services, present or contemplated, the Council shall consult with the State directly concerned, and other States affected, with a view to finding means by which the situation may be remedied, and may make recommendations for that purpose; and Whereas the air navigation services referred to in Article 69 of the Convention include, inter alia, search and rescue services;

The Assembly resolves that:

1. search and rescue regions, whether over States’ territories or, in accordance with regional air navigation agreement, over an area greater than a State’s sovereign airspace or over the high seas, shall be delimited on the basis of

27. Annex 12, Chapter 2. Organization, 2.1 Search and Rescue services., διαθέσιμο στη δνση <https://www.pilot18.com/wp-content/uploads/2017/10/Pilot18.com-ICAO-Annex-12-Search-and-Rescue.pdf>

28. «*Consolidated statement of continuing ICAO policies and associated practices related specifically to air navigation*», A38-12, Doc 10075, ICAO Assembly Resolutions in Force (as of 6 October 2016), διαθέσιμο στη δνση [https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/Resolutions/10075\\_en.pdf](https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/Resolutions/10075_en.pdf).

technical and operational considerations, including the desirability of coincident flight information regions, search and rescue regions, and, with respect to areas over the high seas, maritime search and rescue regions, with the aim of ensuring safety, and optimizing efficiency with the least overall cost;

2. States shall ensure the closest practicable cooperation between maritime and aeronautical search and rescue services where they serve the same area and, where practical, establish joint rescue coordination centres to coordinate aeronautical and maritime search and rescue operations;

3. if any search and rescue regions need to extend over the territories of two or more States, or parts thereof, agreement thereon should be negotiated between the States concerned;

4. the providing State in implementing search and rescue services over the territory of the delegating State shall do so in accordance with the requirements of the delegating State, which shall establish and maintain in operation such facilities and services for the use of the providing State as are mutually agreed to be necessary;

5. any delegation of responsibility by one State to another or any assignment of responsibility over the high seas shall be limited to technical and operational functions pertaining to the provision of search and rescue services in the area concerned;

6. remedies to any inadequacies in the provision of efficient search and rescue services, including over the high seas, should be sought through negotiations with States which may be able to give operational or financial assistance in search and rescue operations, with a view to concluding agreements to that effect;

and, furthermore, declares that:

7. any Member State which delegates to another State the responsibility for providing search and rescue services within its territory does so without derogation of its sovereignty; and

8. the approval by Council of regional air navigation agreements relating to the provision by a State of search and rescue services within areas over the high seas does not imply recognition of sovereignty of that State over the area concerned.

### *Associated practices*

Member States should, in cooperation with other States and ICAO, seek the most efficient delineation of search and rescue regions and consider, as necessary, pooling available resources or establishing jointly a single search and rescue organization to be responsible for the provision of search and rescue services within areas extending over the territories of two or more States or over the high seas.

The Council should encourage States whose air coverage of the search and rescue regions for which they are responsible cannot be ensured because of a lack of adequate facilities, to request assistance from other States to remedy the situation and to negotiate agreements with appropriate States regarding the assistance to be provided during search and rescue operations.»

Σε ό,τι αφορά την αρχή της έγκαιρης προειδοποίησης (που αναφέρθηκε παραπάνω, στην εκδοχή της για τη ναυτική Ε-Δ), η Σύμβαση του Σικάγο, προσπαθεί να τη διασφαλίσει κάτω από οποιαδήποτε συνθήκη. Για το λόγω αυτό έχει συμπεριλάβει ειδικές διατάξεις καλύπτοντας ακόμα και την περίπτωση όπως, «η τοποθεσία του ατυχήματος ή του συμβάντος δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι βρίσκεται στην επικράτεια οποιοδήποτε κράτους», τότε το κράτος νηολόγησης πρέπει να αναλάβει ενέργειες Ε-Δ. Συγκεκριμένα, στο Παράρτημα 13, αναφέρει,

5.3 When the location of the accident or the serious incident cannot definitely be established as being in the territory of any State, the State of Registry shall institute and conduct any necessary investigation of the accident or serious incident. However, it may delegate the whole or any part of the investigation to another State by mutual arrangement and consent.

Επιπρόσθετα, στο σημείο 5.3.1, του ανωτέρω παραρτήματος, στην περίπτωση ενός ατυχήματος που λαμβάνει χώρα σε διεθνή ύδατα, δίνει αρμοδιότητα στο πλησιέστερο πλοίο να παράσχει βοήθεια. Συγκεκριμένα αναφέρει,

5.3.1 States nearest the scene of an accident in international waters shall provide such assistance as they are able and shall, likewise, respond to requests by the State of Registry.

Από τα ανωτέρω διαπιστώνεται, ότι στις συγκεκριμένες περιπτώσεις, η απόδοση αρμοδιότητας δίνεται στο κράτος νηολόγησης, είτε στο κράτος του πλησιέστερου σκάφους στο ατύχημα. Το γεγονός αυτό δημιουργεί ένα άτυπο κριτήριο για απόδοση αρμοδιότητας, το οποίο έχει να κάνει με την ταχεία ανταπόκριση και αποτελεσματικότητα. Για το λόγο αυτό η Ελλάδα κατέθεσε «διαφορά» το 1995, η οποία αναθεωρήθηκε το 2001, όπου αναφέρει ότι τα ανωτέρω δύο σημεία δεν εφαρμόζονται και δηλώνει ότι για την Ελλάδα ο χώρος Ε-Δ είναι η περιοχή που συμπίπτει με το ΑΘΗΝΑΙ FIR και είναι το μοναδικό κράτος που έχει την αρμοδιότητα. Όπως δε επισημαίνεται και εκ μέρους των Γιόκαρη-Κυριακόπουλου, «οι διατάξεις αυτές δίδουν αρμοδιότητα στο Κράτος νηολόγησης ή στο Κράτος το πλησιέστερο με το ατύχημα, και για το λόγο αυτό, κατατέθη η “διαφορά” το 1995 και αναθεωρήθηκε στις 12.9.2001...».<sup>29</sup> Συγκεκριμένα η Ελλάδα δηλώνει ως εξής:

29. Γιόκαρης Σ. Άγγελος – Κυριακόπουλος Γιώργος, *Διεθνές Δίκαιο Εναερίου Χώρου*, Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα, 2013, σελ. 143 – 144.



### «5.3 Not Applicable.

5.3.1 Remarks AIP Greece, Volume I, SAR, 0-1, 1.1.1.: “The search and rescue area covers an area coinciding with the ATHINAI FIR. In accordance with the Regional Plan, approved by the Council of the ICAO, Greece is recognized as the only provider states to assume responsibility of search and rescue within ATHINAI FIR.” »<sup>30</sup>

Λαμβάνοντας υπόψη τα έως τώρα λεχθέντα και υπό το πρίσμα της συνεχούς αμφισβήτησης της αρμοδιότητας της Ελλάδας για Ε-Δ εντός ΑΤΗ FIR από την Τουρκία, υπογραμμίζεται η σημασία της συνεχούς και ταχείας επιχειρησιακής επέμβασης των αρμόδιων ελληνικών αρχών, σε αεροναυτικά και ναυτικά περιστατικά Ε-Δ εντός ΑΤΗ FIR, καθώς και την επίτευξη αποτελεσματικότητας στη διασφάλιση της ανθρώπινης ζωής. Η Ελλάδα πρέπει να ελέγχει και να ανταποκρίνεται άμεσα και αποτελεσματικά σε όλη τη γεωγραφική περιοχή αρμοδιότητάς της, καλύπτοντας όλες τις προκλήσεις, δεδομένου των διάσπαρτων και πολυάριθμων ελληνικών νησιών στο Αιγαίο, με σκοπό να αποτρέψει οποιαδήποτε εκμετάλλευση από την Τουρκία.

Συνοψίζοντας τα ανωτέρω, σε εθνικό επίπεδο οι αρμοδιότητες ευθύνης και συντονισμού έρευνας – διάσωσης έχουν ως εξής:

- α. Για την αεροπορική έρευνα – διάσωση αρμοδιότητα φέρει η Πολεμική Αεροπορία.
- β. Για τη ναυτική έρευνα – διάσωση αρμοδιότητα φέρει το Αρχηγείο ΛΣ.
- γ. Το ΠΙΝ συνδράμει σε κάθε περίπτωση, όποτε τούτο κριθεί απαραίτητο και ζητηθεί από το ΕΚΣΕΔ.

### 5. Άλλα διεθνή θεσμικά κείμενα για την Έρευνα και Διάσωση

Στο πλαίσιο του ICAO έχουν υιοθετηθεί και άλλα επιμέρους κείμενα, προκειμένου να συγκεκριμενοποιηθούν ακόμη περισσότερο οι σχετικές προβλέψεις και θεσμικές ρυθμίσεις για την αεροπορική/αεροναυτική Ε-Δ. Συγκεκριμένα στα περιοχικά Σχέδια Αεροναυτικής και δη στο Ευρωπαϊκό αντίστοιχο (ICAO, Doc 7754/2001) έχει συμπεριληφθεί ειδικό Τμήμα για την παροχή Αεροναυτικών Υπηρεσιών για Ε-Δ (ήτοι Part VII – SAR “*Search and Rescue Services*”). Επίσης, το Εγχειρίδιο (Manual) για την Ε-Δ “*International Aeronautical and Maritime Search and Rescue*” (IAMSAR)<sup>31</sup>, (ICAO Doc. 7333), το οποίο μάλιστα είναι κοινής έκδοσης με τον IMO (Jointly published by IMO and the International Civil Aviation Organization/ICAO), έχει σκοπό να παράσχει ένα αποτελεσματικό παγκό-

30. Διαθέσιμο στη δνση [https://issuu.com/igli1975/docs/an13\\_9ed\\_sup\\_jan03](https://issuu.com/igli1975/docs/an13_9ed_sup_jan03).

31. *International Aeronautical and Maritime Search and Rescue* (IAMSAR) <http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/RadioCommunicationsAndSearchAndRescue/SearchAndRescue/Pages/IAMSARManual.aspx>.

σμιο σύστημα Ε-Δ, “*The goal of ICAO and IMO is to provide an effective world-wide system, so that wherever people sail or fly, SAR services will be available if needed.*”<sup>32</sup>.

Συγκεκριμένα, το εγχειρίδιο IAMSAR, στη νεότερη έκδοση του 2019, παρέχει κατευθυντήριες γραμμές για μια κοινή αεροπορική και ναυτιλιακή προσέγγιση ως προς την οργάνωση και παροχή υπηρεσιών Ε-Δ (SAR). Στις διατάξεις του συμπεριλαμβάνονται οι αρχές των προηγούμενων διεθνών συμφωνιών για την αεροπορική/αεροναυτική και ναυτική Ε-Δ, διαμορφώνοντας ένα πλαίσιο για ομοιόμορφη πρακτική των κρατών και τη διαμόρφωση ενός διεθνούς συστήματος έρευνας και διάσωσης για αντιμετώπιση καταστάσεων κινδύνου.

Μεταξύ άλλων, το IAMSAR Manual (ed. 2019) προτρέπει τη συνεργασία των γειτονικών κρατών για την επίτευξη ενός λειτουργικού και κυρίως αποτελεσματικού περιφερειακού συστήματος Ε-Δ, τονίζοντας τα οφέλη που προκύπτουν, όπως η αποφυγή αλληλοεπικάλυψης ενεργειών. Ειδικότερα αναφέρει ότι,

«5.1.5 Neighbouring States can create a regional SAR system by means of bilateral or multilateral understandings (e.g., plans and agreements) to co-operatively provide SAR services in a specific geographic area. A regional approach like this to providing SAR services has many advantages both to the beneficiaries of SAR services and to the States which provide those services. Duplication of effort and facilities can be avoided, more uniform services throughout the region can be provided, and proficient SAR services are possible even near States with limited resources if a regional approach is taken to providing and improving SAR services. Some advantages are shown below.

- (a) The number of RCCs can be reduced when a single RCC is supported by more than one State, enabling increased proficiency and economy overall and simplifying distribution of distress alerts.
- (b) Communication databases and facilities can be consolidated where a single facility can serve multiple States and larger areas; these steps make it easier for other RCCs to access data, easier for users to register equipment, and easier for States to afford needed communications support.
- (c) Training often can be conducted more extensively and affordably on a regional basis.»

Όσον αφορά το ζήτημα καθορισμού των περιοχών ευθύνης αεροπορικής/αεροναυτικής Ε-Δ, στο ίδιο εγχειρίδιο τονίζεται ότι συχνά συμπίπτουν με τις περιοχές πληροφοριών πτήσης (FIR). Συγκεκριμένα αναφέρει ότι,

2.1.1 The SAR system, like any other system, has individual components that must work together to provide the overall service. Development of a SAR system typically involves establishment of one or more SRRs, along

32. IAMSAR Manual, Vol 1, par. 1.6.1.

with capabilities to receive alerts and to co-ordinate and provide SAR services within each SRR. Each SRR is associated with an RCC. For aeronautical purposes, SRRs often coincide with flight information regions (FIRs). The goal of ICAO and IMO conventions relating to SAR is to establish a global SAR system. Operationally, the global SAR system relies upon States to establish their national SAR systems and then integrate provision of their services with other States for world-wide coverage.

Επιπλέον, στο ειδικό υποκεφάλαιο 2.3 (Vol. 1) για τις περιοχές έρευνας και διάσωσης (SRR) του IAMSAR Manual δίνεται ο σκοπός της διαμόρφωσης των περιοχών αυτών και τονίζεται η σημασία της απόδοσης αρμοδιότητας σε ένα κράτος, όπου θα έχει την ευθύνη του συντονισμού των επιχειρήσεων σε περιπτώσεις αντιμετώπισης καταστάσεων κινδύνου. Συγκεκριμένα αναφέρει ότι,

«2.3.15 An SRR is an area of defined dimensions associated with an RCC within which SAR services are provided. ICAO RANPs depict aeronautical SRRs for most of the world. States have agreed to accept SAR responsibility for an area which is composed of one or more aeronautical SRRs. Maritime SRRs are published in the IMO SAR Plan, and could be similar, or different, to aeronautical SRRs. The purpose of having an SRR is to clearly define who has primary responsibility for co-ordinating responses to distress situations in every area of the world and to enable rapid distribution of distress alerts to the proper RCC. A State may have separate aeronautical and maritime SRRs, or separate SRRs in different ocean/sea areas; otherwise, a single SRR (with SRSs, if necessary) will usually suffice.»

Επιπλέον στη ίδια παράγραφο σημειώνονται τα οφέλη του γεγονότος οι περιοχές Ε-Δ να συμπίπτουν με τις περιοχές πληροφοριών πτήσης (FIR). Η αρμόδια Αρχή παροχής πληροφοριών πτήσης εντός του κάθε FIR, έχοντας την αρμοδιότητα της συλλογής και διαβίβασης πληροφοριών σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης των αεροσκαφών, κατέχει τα απαραίτητα στοιχεία για το συντονισμό των μέσων Ε-Δ. Συγκεκριμένα, αναφέρεται ότι,

- «(b) Aeronautical SRRs often are aligned with FIRs for specific reasons.
- The ATS unit providing flight information service for an FIR is the central point for collecting and forwarding information about aircraft emergencies and co-ordinates SAR aircraft and other air traffic operating within the FIR.
  - Simplified notification, co-ordination and liaison between the RCC and the ATS unit.
  - Savings often result from sharing RCC and ATS staff, facilities, and communications networks.»

Πέραν των ανωτέρω, στο θεμελιώδες Εγχειρίδιο «Global Air Navigation Plan» του ICAO, αποτυπώνονται οι 10 βασικές αρχές ανάπτυξης της Αεροναυτιλίας. Στη δεύτερη θέση κατατάσσεται η Ασφάλεια της Αεροπλοΐας (Aviation safety):

“ICAO’s 10 Key Air Navigation Policy Principles

No 2. Aviation safety is the highest priority. In Air Navigation planning and in establishing and updating their individual Air Navigation Plans, ICAO Regions and States will give due consideration to the safety priorities set out in the Global Aviation Safety Plan (GASP).”<sup>33</sup>

Στο δε συναφές αντίστοιχο Σχέδιο του ICAO για την Ασφάλεια της Αεροπλοΐας (*The Global Aviation Safety Plan (GASP)*)<sup>34</sup>, διατυπώνει ότι ουσιαστικός παράγοντας για την επαύξηση της παρεχόμενης ασφάλειας στους αεροναυτιλόμενους είναι η ενίσχυση του συστήματος επιτήρησης (surveillance) και συνέγερσης (alerting) των υπηρεσιών Έ-Δ, και μάλιστα προς την κατεύθυνση της ενίσχυσης της αποτελεσματικότητας και της ανάπτυξης δομών (υποδομών, μέσων και διαδικασιών) με γνώμονα την παγκόσμια συνεργασία και την ενίσχυση της συμβατότητας και ομοιογένειας (επί των διαδικασιών) μεταξύ όλων των επιμέρους υπηρεσιών και φορέων Έ-Δ («*an effective and globally consistent approach to the alerting of search and rescue services*»). Συγκεκριμένα, το ανωτέρω κείμενο προβλέπει ακριβώς τα ακόλουθα:

«3.2 EMERGING PRIORITIES

3.2.1 In addition to the global safety priorities, ICAO is working with stakeholders to address emerging priorities such as global flight tracking, remotely piloted aircraft systems (RPAS), space transportation and risks arising from conflict zones. Some of these may be addressed in the short-term while others further addressed in the longer-term.

3.2.2 Global flight tracking

...

3.2.2.2 In order to address the issues above, an effective and globally consistent approach to the alerting of search and rescue services is essential.

33. Global Air Navigation Plan: 2016–2030, ICAO Doc 9750, Fifth edition. 2016, διαθέσιμο στη δνση [https://www.icao.int/publications/Documents/9750\\_5ed\\_en.pdf](https://www.icao.int/publications/Documents/9750_5ed_en.pdf).

34. <https://www.icao.int/safety/Pages/GASP.aspx>. “The Global Aviation Safety Plan (GASP) sets out a strategy which supports the prioritization and continuous improvement of civil aviation safety. The GASP provides a framework for the development and implementation of regional, sub-regional and national plans. Through this document, ICAO promotes harmonization and coordination of efforts aimed at improving international civil aviation safety.”

The effectiveness of current alerting of search and rescue services should be increased by addressing a number of key improvement areas and by developing and implementing a globally integrated system, the Global Aeronautical Distress and Safety System (GADSS), which addresses all phases of flight under all circumstances including distress. This system will maintain an up-to-date record of the aircraft progress and, in case of a forced landing or ditching, the location of survivors, the aircraft and recoverable flight data.»<sup>35</sup>

Στο ευρωπαϊκό σχέδιο Ε-Δ (*European Search and Rescue Plan - EURSAR Plan*)<sup>36</sup> περιλαμβάνονται οι κατευθυντήριες γραμμές του ICAO για το ζήτημα της Ε-Δ, στην περιοχή της Ευρώπης, καθώς επίσης και οι οδηγίες του κοινού εγχειριδίου IAMSAR Manual του οργανισμού με τον IMO. Ο σκοπός του EURSAR Plan, όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται στο ομώνυμο Κεφάλαιο 1, «*Scope of the Plan*», είναι ο προσδιορισμός της υπάρχουσας κατάστασης ετοιμότητας των κρατών της Ευρώπης, καθώς και συστάσεις για βελτίωση του σχεδιασμού και της ετοιμότητας για Ε-Δ σύμφωνα με τα ανωτέρω εγχειρίδια. Μεταξύ άλλων, βασική προτεραιότητα είναι η απεύθυνση συστάσεων προς τον IMO «*recommendations to IMO for harmonized and interoperable delivery of both aeronautical and maritime SAR services*».

Επίσης, αξιοσημείωτες είναι οι αναφορές στην καθιερωμένη πρακτική να επιδιώκεται να συμπίπτουν –κατά το δυνατόν– οι περιοχές SRR με τις περιοχές των FIRs, ως εξής:

« 2.9 Each SRR is associated with an RCC. 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. The purpose of having an SRR is to clearly define who has primary responsibility for co-ordinating responses to distress situations in every area of the world and to enable rapid distribution of distress alerts to the proper RCC. For this reason SRRs shall not overlap and neighbouring regions shall be contiguous. Aeronautical SRRs often are aligned with FIRs for specific reasons but experience shows that in most areas there are operational advantages in harmonizing aeronautical and maritime SRRs.»

Επίσης, για την καλύτερη και αποτελεσματικότερη συνεργασία των όμορων

---

35. «2017-2019 Global Aviation Safety Plan (GASP)», Doc 10004, Second Edition, 2016, διαθέσιμο στη δνση <https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/GASP.pdf>.

36. «European Search and Rescue Plan» (EUR SAR Plan), EUR Doc 039, 1<sup>st</sup> Edition, 2017, διαθέσιμο στη δνση <https://www.icao.int/APAC/Meetings/2018%20AP-SARWG3/IP08%20European%20Region%20SAR%20Plan.pdf#search=sar>.

κρατών, προτρέπονται αυτά να συνάψουν επιμέρους εκτελεστικές / εφαρμοστικές - Συμφωνίες, επιχειρησιακού επιπέδου (π.χ. ΜΟU), μεταξύ των αντίστοιχων αρμόδιων εθνικών φορέων (π.χ. ΚΣΕΔ ή ΕΚΣΕΔ), ως ακολούθως:

«2.10 Also a regional SAR plan is a way to provide a framework to guide national SAR authorities towards attaining this co-operation. Once a regional SAR plan is developed, high-level commitment between States can be reached by means of written agreement or through a multilateral MOU.

2.11 All States are encouraged to use the guidance provided within this Plan as a way forward, thus ensuring a timely, well-coordinated response to any aviation SAR incident within their area of responsibility, or during cooperative responses involving more than one Search and Rescue Region (SRR) and under coordination of the appropriate RCC.»

Τέλος, το EURSAR Plan προτρέπει για τη μέγιστη δυνατή «πολιτικοστρατιωτική συνεργασία και συντονισμό» («civil/military cooperation and coordination»), η οποία πρακτικά δεν είναι δυνατή χωρίς τη δέουσα ενημέρωση της αρμόδιας ATS Authority. Για όλες τις πτήσεις στην περιοχή ευθύνης της αρμόδιας Αρχής (δηλ. στο FIR), είτε είναι πολιτικές (ρητή υποχρέωση μέσω της Σύμβασης του Σικάγο), είτε είναι κρατικές / στρατιωτικές (αυτονόητη διεθνώς καθιερωμένη πρακτική αναγκαιότητα και εθνική, για τις πτήσεις εντός ΕΕΧ, νομική υποχρέωση), μέσω της προβλεπόμενης και μόνης δέουσας διαδικασίας, που δεν είναι άλλη από την κατάθεση ICAO Flight Plan στην «appropriate ATS Authority» (εν προκειμένω, για τις πτήσεις στο ΑΤΗ FIR, στην ΥΠΑ). Τα ανωτέρω προβλέπονται ειδικότερα ως εξής:

«2.19 The Plan is expected to provide guidelines and recommendations for EUR States to consider for the enhancement and improvement of national, sub-regional and regional SAR capability including:

- a) compliance with ICAO Annex 12 SARPs;
- b) identification and addressing of deficiencies in SAR capability;
- c) continuous and coherent development of SAR capability;
- d) harmonisation of aeronautical and maritime SAR services;
- e) civil/military cooperation and coordination (including SAR response, information sharing and use of airspace); ...»

### *Επίλογος*

Η Τουρκική πρακτική και οι μονομερείς της ενέργειες αναφορικά με το ζήτημα της Ε-Δ στην περιοχή της ΝοτιοΑνατολικής Μεσογείου και ειδικά του Αιγαίου, αμφισβητεί έμπρακτα την ελληνική περιοχή Ε-Δ (και τις συναρτώμενες αρμοδιότητες συντονισμού του οικείου ΕΚΣΕΔ) και ειδικότερα το ότι η ελληνική περι-

οχή ευθύνης για ναυτική Ε-Δ (Search and Rescue Region – SRR) ταυτίζεται με το Αθήνα FIR (ATH FIR), όντας και η αντίστοιχη περιοχή SRR για αεροναυτική Ε-Δ. Το γεγονός αυτό έρχεται σε αντίθεση με τις συστάσεις των αρμόδιων οργανισμών (ΙΜΟ και ΙCΑΟ) και τη γενική διεθνή πρακτική. Τόσο στις διατάξεις των κύριων Συμβάσεων των δύο οργανισμών που αφορούν την Ε-Δ, δηλ. τη *Σύμβαση του Σικάγο (1944)*, και δη του Annex 12 (*Search and Rescue*), καθώς και τη *Διεθνή Συνθήκη για Ναυτική Έρευνα και Διάσωση του Αμβούργου, 1979*), όσο και στο κοινό εκδοθέν εγχειρίδιο IAMSAR Manual (*International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual*), οι Οργανισμοί προκρίνουν την αντίληψη περί θέσπισης ταυτόσημων (κατά το δυνατόν) περιοχών και ενιαίων συντονιστικών Κέντρων για την παροχή υπηρεσιών Ε-Δ σε ναυτικά και αεροπορικά ατυχήματα.

Όπως αναλύθηκε στο παρόν άρθρο η Τουρκία με μονομερή αυθαίρετη διακήρυξη την περιοχή αρμοδιότητάς της για σκοπούς ναυτικής Ε-Δ, χωρίς να λάβει υπόψη –όπως θα έπρεπε– τις σύννομες αντίστοιχες διακηρύξεις εκ μέρους της Ελλάδας. Η ανακοινωθείσα εκ της Τουρκίας περιοχή αυτή συμπεριλαμβάνει, πέραν από τα FIRs Κωνσταντινούπολης και Άγκυρας, και τμήμα του Αθήνα FIR, μέχρι σχεδόν το μέσο περίπου του Αιγαίου. Καλύπτει δηλαδή περιοχές επικράτειας του Ελληνικού κράτους, όπως Ελληνικά νησιά, χωρική θάλασσα και εθνικό εναέριο χώρο, οι οποίες έχουν ήδη συμπεριληφθεί στην περιοχή Ε-Δ που πρωτίτερα είχε δηλώσει η Ελλάδα ως ελληνική περιοχή αρμοδιότητας Ε-Δ. Η εν λόγω τουρκική διακήρυξη αποτρέπει την δυνατότητα συντονισμού θαλάσσιας και αεροναυτικής Ε-Δ από ενιαίο συντονιστικό κέντρο, καθόσον στις επικαλυπτόμενες περιοχές, οι υπηρεσίες συνέγερσης για την αεροναυτική Ε-Δ ασκείται ήδη από την Ελληνική Αρχή (ATS Authority), ενώ ευρύτερα οι υπηρεσίες ναυτικής και αεροναυτικής Ε-Δ παρέχονται και συντονίζονται ήδη, νομίμως, από το ελληνικό ΕΚΣΕΔ.

Η εξέταση των διατάξεων της ναυτικής, αλλά και αεροπορικής/αεροναυτικής Ε-Δ, αποδεικνύει ότι η μονομερής τουρκική οριοθέτηση είναι αυθαίρετη και νομικά ανυπόστατη. Αποτελεί διεθνή πρακτική παραδοξότητα, καθόσον χωρίς την συναίνεσή της Ελλάδας συμπεριέλαβε στην περιοχή τουρκικής αρμοδιότητας Ε-Δ τμήματα της ελληνικής εθνικής επικράτειας, γεγονός που αντιβαίνει το γράμμα, αλλά και το πνεύμα των Συμβάσεων. Ειδικότερα, όπως εξετάστηκε στο παρόν άρθρο, όσον αφορά τη ναυτική Ε-Δ, η *Σύμβαση του Αμβούργου* του 1979, στις διατάξεις των Άρθρων 2.1.4. και 2.1.5 προβλέπεται ότι η οριοθέτηση των περιοχών επικαλύψεις (ειδικότερα επικράτεια άλλου κράτους) θα καθορίζονται κατόπιν συμφωνίας των ενδιαφερόμενων μερών.

Επιπλέον, στις ίδιες διατάξεις αναφέρεται ότι σε περίπτωση που δεν επιτυγχάνεται συμφωνία για τις ακριβείς διαστάσεις μιας περιοχής έρευνας και διάσωσης από τα ενδιαφερόμενα Μέρη, θα πρέπει να καταβάλλεται κάθε προσπάθεια για να επιτύχουν συμφωνία μεταξύ τους. Ως εκ τούτου, η τουρκική μονομε-

ρής δήλωση περιοχής αρμοδιότητάς της για την Ε-Δ καταδεικνύεται ως παράτυπη και νομικά ανυπόστατη, λόγω της μη εφαρμογής των ανωτέρω διατάξεων, η οποία έχει ως συνέπεια την αυθαίρετη συμπερίληψη τμημάτων ελληνικής επικράτειας στην τουρκική περιοχή αρμοδιότητας.

Πέραν των ανωτέρω, η μονομερής Τουρκική ενέργεια να συμπεριλάβει τμήματα του Αθήνα FIR στην τουρκική περιοχή ευθύνης Ε-Δ συνιστούν, σαφώς, ευθεία παραβίαση της κυριαρχίας της Ελλάδας στις συγκεκριμένες περιοχές της επικράτειάς της, στις οποίες, χωρίς τη συναίνεσή της, στερείται τις κυριαρχικές αρμοδιότητες της ως κυρίαρχο κράτος.

Η ανάθεση/ανάληψη και άσκηση αρμοδιότητας συντονισμού και συνέγερσης (alerting) από το αντίστοιχο εθνικό ΚΣΕΔ ή ΕΚΣΕΔ, εντός μιας συγκεκριμένης και δημοσιοποιημένης περιοχής SRR, για σκοπούς Έρευνας και Διάσωσης, επιφέρει διεθνή νομική ευθύνη στο αντίστοιχο κράτος. Το γεγονός αυτό καταδεικνύει την αναγνώριση αρμοδιοτήτων για σκοπούς παροχής υπηρεσιών Ε-Δ, και σε καμιά περίπτωση σε αναγνώριση άσκησης κυριαρχικού δικαιώματος στην περιοχή SRR. Παρά το γεγονός αυτό και καθόσον δεν γίνεται λόγος για άσκηση πλήρους κυριαρχίας από το αρμόδιο κράτος εντός της περιοχής αρμοδιότητας Ε-Δ (σε περιοχές διεθνών υδάτων και/ή διεθνούς ΕΧ), η Τουρκία φαίνεται ότι προβαίνει στην αμφισβήτηση της ελληνικής αρμοδιότητας Ε-Δ στην καθορισμένη περιοχή του Αθήνα FIR, με σκοπό επαγωγικά να αμφισβητήσει την ελληνική κυριαρχία και τα κυριαρχικά δικαιώματα της Ελλάδας στη θαλάσσια περιοχή του Αιγαίου.

Επιπλέον, η τουρκική στάση στερείται επιχειρησιακής λογικής αποτελεσματικότητας, και παραβιάζει τις διεθνείς αρμοδιότητες της Ελλάδας στον τομέα της αεροναυτικής Ε-Δ, ως τις έχουν εκχωρηθεί αποκλειστικά από τον ICAO ήδη από τη δεκαετία του '50. Η Ελληνική θέση ταύτισης των δύο περιοχών ναυτικής και αεροπορικής/αεροναυτικής Ε-Δ (SRR και ΑΤΗ FIR) εξυπηρετεί επιχειρησιακές αναγκαιότητες δεδομένου ότι διασφαλίζει τον κάλλιστο συντονισμό και τη βέλτιστη επιχειρησιακή λειτουργία όλων των χρησιμοποιούμενων μέσων, ναυτικών και εναέριων, που συνδράμουν σε ένα περιστατικό Ε-Δ.

Για την Ελλάδα η ευθύνη συντονισμού μιας επιχείρησης Ε-Δ έχει ανατεθεί αποκλειστικά στο Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (ΕΚΣΕΔ), που εδρεύει στο Αρχηγείο του Λιμενικού Σώματος (ΛΣ). Το ΕΚΣΕΔ απαρτίζεται από τον Τομέα Ναυτικής Ε-Δ αρμοδιότητας του Αρχηγείου ΛΣ, όπου όποτε κριθεί απαραίτητο ζητείται η συνδρομή του Πολεμικού Ναυτικού και τον Τομέα Αεροπορικής Ε-Δ αρμοδιότητας της Πολεμικής Αεροπορίας.

Η πρακτική της Τουρκίας εστιάζει στην *de facto* αμφισβήτηση της ελληνικής αρμοδιότητας σε κάθε περιστατικό Ε-Δ, δηλαδή της αρμοδιότητας συνέγερσης και συντονισμού Ε-Δ (από ΥΠΑ και ΕΚΣΕΔ) εντός της ταυτιζόμενης περιοχής ευθύνης ΑΤΗ FIR - SRR. Η τακτική αυτή επαναλήφθηκε για πολλοστή φορά



σε πρόσφατο περιστατικό αντιμετώπισης Ε-Δ στο Αιγαίο, στις 04 Δεκεμβρίου 2019, όπου σκάφος της τουρκικής ακτοφυλακής εισήλθε στο κεντρικό Αιγαίο και έφτασε ανοιχτά της Σκύρου, αγνοώντας τη συντονιστική αρχή (Ελληνικό ΕΚΣΕΔ), και αξίωσε να συμμετάσχει στη διάσωση του πληρώματος του εμπορικού πλοίου «*New Loe*», που έπλεε ακουβέρνητο υπό πολύ άσχημες καιρικές συνθήκες.<sup>37</sup>

Πρέπει να σημειωθεί ότι η Ελληνική πρακτική διαχωρίζει τα περιστατικά Ε-Δ. Στην περίπτωση πτώσης ή αναγκαστικής προσθαλάσωσης αεροσκάφους στη θάλασσα, παρόλο που μπορεί για την αντιμετώπιση του περιστατικού να απαιτείται τόσο η χρήση αεροπορικών, όσο και ναυτικών μέσων Ε-Δ, οι διαδικασίες συντονισμού αφορούν σε αεροπορικό/αεροναυτικό ατύχημα. Οι εν λόγω περιπτώσεις νομικά-κανονιστικά ανάγονται στο πλαίσιο διατάξεων του Παραρτήματος 12 της Συμβάσεως του Σικάγο (1944) και ως εκ τούτου αφορούν αρμοδιότητες Ε-Δ που παρέχονται στις αναγνωρισμένες περιοχές FIR. Η ελληνική πρακτική στην αντιμετώπιση περιστατικών Ε-Δ εστιάζει στην τακτική της έγκαιρης προειδοποίησης και της άμεσης, ταχείας επέμβασης με κάθε δυνατό διαθέσιμο σωστικό μέσο. Βασική επιδίωξη σε κάθε επιχείρηση είναι η επίτευξη υψηλού βαθμού αποτελεσματικότητας, υπό το πρίσμα των αρχών προστασίας της ανθρώπινης ζωής.

## Βιβλιογραφία

### Ελληνόφωνη

Γιόκαρης Σ. Άγγελος – Κυριακόπουλος Γιώργος, *Διεθνές Δίκαιο Εναερίου Χώρου*, Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα, 2013.

37. Βλέπε «Νέα απίστευτη πρόκληση από την Άγκυρα: Η Τουρκική Ακτοφυλακή έστειλε πλοία της στο κέντρο του Αιγαίου για την επιχείρηση διάσωσης των 14ων ναυτικών.», *Europost.gr* Blog, 4 Δεκεμβρίου 2019, διαθέσιμο στη δνση <https://europost.gr/nea-apisteyti-proklisi-apo-tin-agkyra-i-toyrkiki-aktofylaki-esteile-ploia-tis-sto-kentro-toy-aigaiou-gia-tin-epicheirisi-diasosis-ton-14on-naytikon/>. Επίσης, βλ. «Αμφισβητεί το δικαίωμα διάσωσης στο Αιγαίο η Τουρκία και «χώνεται» με σκάφη», *Newsbreak.gr* Blog, 5/12/2019, διαθέσιμο στη δνση <https://www.newsbreak.gr/amyna/55753/amfisvitei-to-dikaioma-diasosis-sto-aigaiou-i-toyrkia-kai-chonetai-meskafi/>. Για παλαιότερα αντίστοιχα περιστατικά, βλέπε Διονύσης Βυθούλκας, «Χίος: Σκάφος της τουρκικής ακτοφυλακής παρεμπόδισε επιχείρηση διάσωσης μεταναστών: Θερμό επεισόδιο επιχείρησε να δημιουργήσει στα ελληνικά χωρικά ύδατα στη Χίο το πλήρωμα σκάφους της τουρκικής ακτοφυλακής σε περιστατικό διάσωσης μεταναστών ωστόσο η προσπάθεια τους κατέληξε σε αποτυχία.», *Tovima.gr* Blog, 4 Απριλίου 2018, διαθέσιμο στη δνση <https://www.tovima.gr/2018/04/04/politics/xios-skafos-tis-toyrkikis-aktofylakis-parempodise-epixeirisi-diaswsis-metanastwn/>.

Γιόκαρης Σ. Άγγελος, «Η "Κακή Χρήση" κατά την Τουρκία και η "Καλή Χρήση" κατά την Ελλάδα, Άσκηση των Διεθνών Δικαιοδοσιών της Εντός του FIR ΑΘΗΝΩΝ», στο συλλογικό τόμο, *Οι Ημερίδες του ΙΣΤΑΜΕ: Η Κρίση στα Ίμια-Εξοπλιστικό Πρόγραμμα-Διακυβερνητική Διάσκεψη του Άμστερνταμ, Α' ΕΝΟΤΗΤΑ: Οι Θέσεις των Διεθνών Οργανισμών στην Κρίση των Ίμίων*, Ινστιτούτο Στρατηγικών και Αναπτυξιακών Μελετών Ανδρέας Παπανδρέου, 1997.

Ιωάννου Κρ. - Στρατή Αν., *Δίκαιο της Θάλασσας*, Β' Έκδοση, Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα - Κομοτηνή, 2000.

Μάζης Ιωάννης Θ. - Μπαλαφούτα Βιργινία Γ., *Γεωπολιτική πραγματικότητα στο δίπολο Ελλάδος-Κύπρου: Λύσεις και άλλοθι*, επιμέλεια σειράς Ι. Θ. Μάζης, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα, 2014.

Μάζης, Ιωάννης Θ. *Γεωπολιτικά ζητήματα στην ευρύτερα Μέση Ανατολή και την Μεσόγειο I -II*, Εκδ. Λειμών, Αθήνα, 2017.

Μηνάγιας Χρήστος, *Απόρρητος Φάκελος Τουρκία: Η Εθνική Στρατηγική της Τουρκίας*, Εκδόσεις Κάδμος, Αθήνα, 2014.

Οικονομίδης Κ. Π., *Το Νομικό Καθεστώς των Ελληνικών Νησιών του Αιγαίου: Απάντηση σε Τουρκική Μελέτη του Χουσεΐν Παζαρτζι*, Εκδ. Γνώση, 1989.

Παπασταυρίδης Δ. Ευθύμιος, *Η προστασία της ναυτιλίας από διεθνώς παράνομες πράξεις*, Ακαδημία Αθηνών, Αθήνα, 2015.

Περράκης Στ. - Τσάλτας Ι. Γρ., (επιμ.) *Ανιχνεύοντας το Γαλάζιο του Αιγαίου και της Μεσογείου. Εφαρμογές Διεθνούς Δικαίου και Διεθνούς Πολιτικής 20 Χρόνια Μετά τη Θέση σε Ισχύ της Σύμβασης Δικαίου Θαλάσσης*, Ι. Σιδέρης, Αθήνα, 2018.

Περράκης Στέλιος (επιμ.), *Η Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας. Εφαρμογές και Εξελίξεις 20 Χρόνια από την Υπογραφή της*, Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα - Κομοτηνή 2005.

Περράκης Στέλιος, «Η Ευρωπαϊκή Ένωση και η Κρίση των Ίμίων», στο συλλογικό τόμο, *Οι Ημερίδες του ΙΣΤΑΜΕ: Η Κρίση στα Ίμια-Εξοπλιστικό Πρόγραμμα-Διακυβερνητική Διάσκεψη του Άμστερνταμ, Α' ΕΝΟΤΗΤΑ: Οι Θέσεις των Διεθνών Οργανισμών στην Κρίση των Ίμίων*, Ινστιτούτο Στρατηγικών και Αναπτυξιακών Μελετών Ανδρέας Παπανδρέου, 1997.

Ρούκουνας Εμμανουήλ, *Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο*, 2η έκδ., Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα, 2015.

Συρίγος Μ. Άγγελος, *Ελληνοτουρκικές Σχέσεις*, Εκδ. Πατάκη, Αθήνα, 2015.

Τσάλτας Γρηγόρης, «Οι Ελληνοτουρκικές Διαφορές στο Αιγαίο και οι Εξελίξεις του Δικαίου της Θάλασσας», στο συλλογικό τόμο, *Οι Ημερίδες του ΙΣΤΑΜΕ: Η Κρίση στα Ίμια-Εξοπλιστικό Πρόγραμμα-Διακυβερνητική Διάσκεψη του Άμστερνταμ, Α' ΕΝΟΤΗΤΑ: Οι Θέσεις των Διεθνών Οργανισμών στην Κρίση των Ίμίων*, Ινστιτούτο Στρατηγικών και Αναπτυξιακών Μελετών Ανδρέας Παπανδρέου, 1997, σελ. 58-64.

Τσάλτας Γρηγόρης, *Το διεθνές καθεστώς των θαλασσών και των ωκεανών*, Εκδ. Ι. Σιδέρης, Αθήνα, 2003.

Αγγλόφωνη

Churchill R.R. – Lowe A.V., *The Law of the Sea*, Juris Publishing, Manchester University Press, UK, 1999.

Daillet Patrick – Pellet Alain, *Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο. Το Δίκαιο της Θάλασσας*, (επιμ. Χαριτίνη Δίπλα), 3η Έκδοση, Εκδ. Παπαζήση, Αθήνα, 1991.

Papastavridis D. Efthymios, *The Interception of Vessels on the High Seas*, Oxford: Hart Publishing, 2013.

«*San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea*», International Institute of Humanitarian Law, Grotius, Cambridge UK, 2005.