

Η ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗ (SAR) ΩΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΚΥΡΙΑΡΧΙΑΣ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

«Το Αιγαίο είναι η κύρια θάλασσα των Ελλήνων»

Sir Halford Mackinder (1861 - 1947)¹

1. Το τραγικό περιστατικό της σύγκρουσης των δύο μαχητικών αεροσκαφών F-16, ενός ελληνικού και ενός τουρκικού, 21 ναυτικά μίλια νοτιοανατολικά της Καρπάθου, στις 23/05/2006, το οποίο προκάλεσε την απώλεια του Έλληνα Ιπταμένου, έφερε εκ νέου τότε στο προσκήνιο, με τον πλέον δραματικό τρόπο, το θέμα της δημιουργίας από την Τουρκία «γκρίζων ζωνών» στην ελληνική δικαιοδοσία έρευνας και διάσωσης στο Αρχιπέλαγος. Την ημέρα εκείνη, στόχος της τουρκικής αποστολής, η οποία απαρτιζόταν από ένα RF-4 και ένα ζευγάρι F-16, τα οποία σημειωτέον δεν είχαν υποβάλει σχέδιο πτήσης, αποτελούσε η τακτική αναγνώριση - φωτογράφιση των θέσεων ανάπτυξης της αντιαεροπορικής συστοιχίας κατευθυνόμενων βλημάτων S-300, στην ανατολική Κρήτη, σύμφωνα με δημοσιεύματα του τύπου.

2. Προς τούτοις, και για κάθε ενδεχόμενο παροχής SAR (Search and Rescue / Έρευνα και Διάσωση), ήταν σε ετοιμότητα να «προστρέξουν» δύο τουρκικές φρεγάτες που έπλεαν στην ευρύτερη περιοχή του νοτιοανατολικού Αιγαίου, καθώς επίσης και ένα ελικόπτερο Cougar που τελούσε σε επιφυλακή στα παράλια της εξ' ανατολών γείτονος χώρας, ως συνήθως γίνεται, όταν ίπτανται τουρκικά πολεμικά αεροσκάφη στην επικράτεια του FIR Αθηνών (Flight Information Region / Περιοχή Πληροφοριών Πτήσεων).

3. Μετά τη σύγκρουση των δύο αεροσκαφών, ο Τούρκος πιλότος κατάφερε να εκτιναχθεί και να πέσει στη θάλασσα με αλεξίπτωτο. Άμεσα κινητοποιήθηκε το ελληνικό σύστημα έρευνας - διάσωσης με αεροσκάφη, ελικόπτερα και πλωτά μέσα των Ενόπλων Δυνάμεων και του Λιμενικού Σώματος, τα οποία κατέφθασαν στην περιοχή για τον εντοπισμό των δύο Ιπταμένων. Τελικά, το παραπλέον εμπορικό πλοίο Gas Century (παναμαϊκής σημαίας), περισυνέλλεξε τον Τούρκο πιλότο, νοτίως της Καρπάθου, ενώ παράλληλα, είχαν καταφθάσει στην περιοχή ένα ελληνικό ελικόπτερο διάσωσης Super Puma και ένα πλωτό του Λιμενικού Σώματος. Οι Έλληνες διασώστες προσφέρθηκαν να παράσχουν βοήθεια στον Τούρκο χειριστή, ο

¹ Θεωρείται ο πατέρας της κλασσικής αγγλοσαξονικής γεωπολιτικής

οποίος όμως αρνήθηκε, επικαλούμενος την άρτια φυσική του κατάσταση. Ωστόσο, μετά από ανάλογο αίτημα της τουρκικής πλευράς, επιτράπη η παραλαβή του από τουρκικό ελικόπτερο. Ο Έλληνας Ιπτάμενος δυστυχώς ανασύρθηκε νεκρός.

4. Τοιούτοτρόπως, σε συνδυασμό και με τη στοχευμένη άρνηση του Τούρκου πιλότου, μετά την επιτυχή του εγκατάλειψη από το αεροσκάφος, να περισυλλεχθεί για παροχή συνδρομής από την ελληνική αποστολή έρευνας - διάσωσης, βάσει των κανόνων του διεθνούς δικαίου, ήρθε πάλι στο προσκήνιο, για μία εισέτι φορά, η τουρκική στρατηγική της παγίας αμφισβήτησης των ελληνικών κυριαρχικών δικαιωμάτων έρευνας και διάσωσης, εντός του FIR Αθηνών, η οποία μέχρι τούδε παραμένει αναλλοίωτη, μετατρέποντας έτσι το ζήτημα της ευθύνης έρευνας και διάσωσης σε μείζονος σημασίας ελληνοτουρκική διαφορά.

5. Το επεισόδιο αυτό αποτελεί «στατιστική απόρροια» των, επί σχεδόν καθημερινής βάσης, εικονικών αερομαχιών, τις οποίες προκαλεί η παράβαση των διεθνών κανόνων εναέριας κυκλοφορίας (μη κατάθεση σχεδίων πτήσης) και η παραβίαση του εθνικού εναέριου χώρου, εκ μέρους των τουρκικών αεροσκαφών. Η ελληνική Πολεμική Αεροπορία, σε σχέση με τις άλλες Πολεμικές Αεροπορίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του NATO, ίσως και όλου του κόσμου, διαθέτει ένα μοναδικό γνώρισμα. Έχει την παγκόσμια πρωτοτυπία να δρα, με αυτούς τους εξαντλητικούς ρυθμούς, σε ένα πραγματικό επιχειρησιακό καθεστώς, που είναι το περιβάλλον του εναέριου χώρου του Αιγαίου, και οι έξοδοι που πραγματοποιεί είναι αμιγώς επιχειρησιακές, καθότι αρκετά συχνά καλείται να αναχαιτίσει τα οπλισμένα πολεμικά αεροσκάφη της εξ' ανατολών γείτονος χώρας, η οποία δείχνει σαφώς να εποφθαλμιά διαχρονικά το ζωτικό αυτό χώρο του Αρχιπελάγους.

6. Αντίθετα, η Ελλάδα προβάλλει, και δικαίως, ότι δεν υφίσταται καμία απολύτως νομικής φύσεως διμερής διαφορά περί θεμάτων έρευνας και διάσωσης, καθότι τίποτε δεν έχει μεταβληθεί σε ότι αφορά στο *de jure* διεθνώς κατοχυρωμένο δικαίωμά της να ελέγχει και να συντονίζει τέτοιες ανθρωπιστικής και ζωτικής υφής αποστολές, όταν εκ των πραγμάτων απαιτείται στο «δύσκολο» και εθνικά κρίσιμο περιβάλλον του Αιγαίου.

7. Το εν λόγω αναφαίρετο δικαίωμα έχει καθοριστεί από δύο εξειδικευμένες υπηρεσίες του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ), ενεργό μέλος των οποίων είναι η Ελλάδα εδώ και πάρα πολλά χρόνια. Συγκεκριμένα, ο IMO (International Maritime Organization / Διεθνής Οργανισμός Ναυσιπλοΐας) επιβλέπει ένα παγκόσμιο σχέδιο έρευνας και διάσωσης ατόμων που χρήζουν βοήθειας ένεκα ναυτικού ατυχήματος, ενώ αντίστοιχα ο ICAO (International Civil Aviation Organization / Διεθνής

Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας), συν τοις άλλοις, τυποποιεί και τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθηθούν ύστερα από αεροπορικό ατύχημα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α: ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΟΥ FIR ΑΘΗΝΩΝ

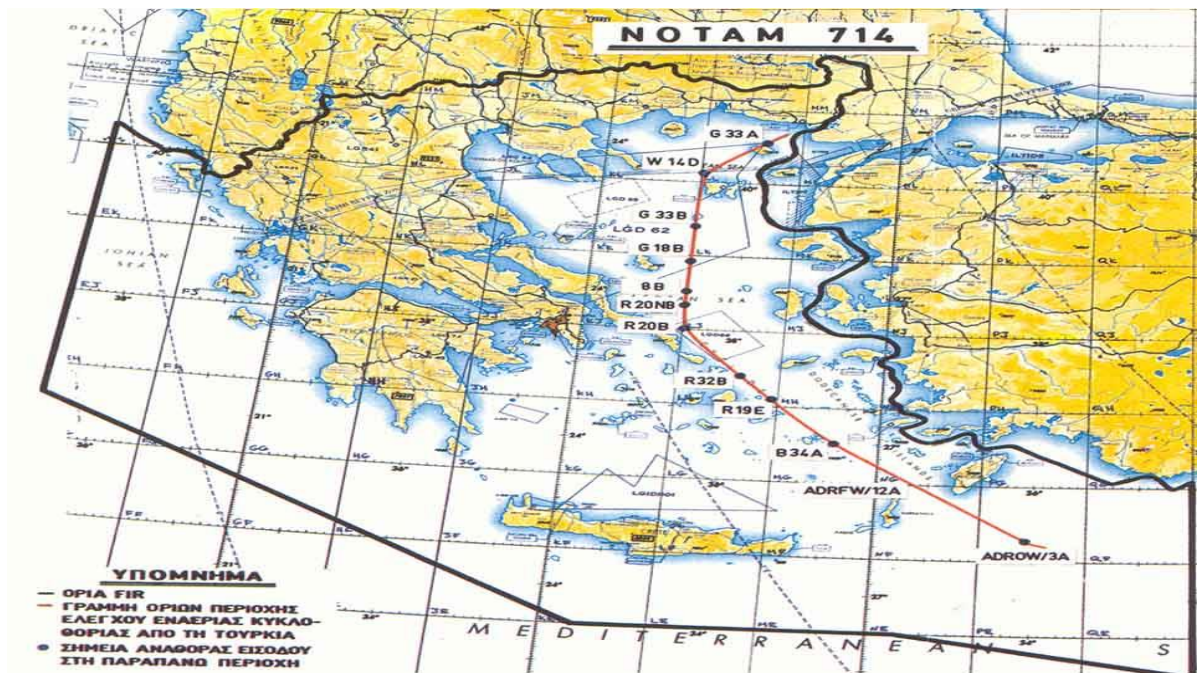
1. Επιχειρώντας μία ιστορική αναδρομή, από νομική σκοπιά, παρατηρείται ότι το έναυσμα για την οροθέτηση των εναερίων χώρων ευθύνης των κρατών, δόθηκε στο Σικάγο των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής (ΗΠΑ) στις 07/12/1944, όπου υπογράφηκε η Σύμβαση περί Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας, που προέβλεπε την ίδρυση ενός Διεθνούς Οργανισμού Αεροναυτιλίας (ICAO) και η οποία εξακολουθεί μέχρι τούδε να αποτελεί το βασικό θεσμικό πλαίσιο της διεθνούς εναέριας κυκλοφορίας. Η Ελλάδα, τρία έτη μετά, επικύρωσε την υπόψη Σύμβαση με τους νόμους 210-212 (ΦΕΚ 34-36/τεύχη Α΄/1947), ενώ έκτοτε ο ICAO, που εδρεύει στο Μόντρεαλ και αποτελεί το αεροπορικό σκέλος του ΟΗΕ, οροθέτησε τις περιοχές ευθύνης για τον έλεγχο του εναέριου χώρου στα συμβαλλόμενα κράτη - μέλη του.

2. Ο εναέριος χώρος ευθύνης της Ελλάδος, γνωστός με την ονομασία Athina FIR, οροθετήθηκε κατά τη διάρκεια των περιοχικών συνδιασκέψεων των ετών 1950, 1952, 1958, στο πλαίσιο διευθετήσεων για την οροθέτηση των FIRs της αεροναυτιλιακής περιοχής της Ευρώπης. Συγκεκριμένα, συμφωνήθηκε ότι το FIR Αθηνών θα καλύπτει ολόκληρο τον εθνικό εναέριο χώρο (εύρους 10 ναυτικών μιλίων) και διάσπαρτα τμήματα του διεθνούς εναέριου χώρου, εκτεινόμενο ανατολικά, πάνω από το Αιγαίο έως τα όρια της τουρκικής αιγιαλίτιδας ζώνης, δυτικά μέχρι το μέσο περίπου του Ιονίου Πελάγους, βόρεια μέχρι τις οροθετικές γραμμές των συνόρων και νότια έως τα μέσα του Λιβυκού Πελάγους.

3. Η Τουρκία ήταν εξαρχής παρούσα στις διασκέψεις αυτές και αποδέχθηκε, δίχως καμία διαμαρτυρία, τον καθορισμό του εναέριου χώρου για τον οποίο υπεύθυνη ορίστηκε η Ελλάδα, συμβάλλοντας έτσι ενεργητικά στην παγίωσή του.² Παρά ταύτα, τον Αύγουστο του 1974, η Άγκυρα εξέδωσε αυθαίρετα την υπ' αριθμ. 714/06-08-1974 NOTAM (Notice to Airmen/ειδοποίηση προς αεροναυτιλλομένους), με την οποία προσπαθούσε να επεκτείνει de facto το χώρο της δικαιοδοσίας της μέχρι το μέσο του Αιγαίου, εντός του FIR Αθηνών (**Εικόνα 1**). Τότε η Ελλάδα κήρυξε το ανατολικό Αιγαίο επικίνδυνη περιοχή, με την έκδοση της υπ' αριθμ.

² Μαριάνθη Κλάδη - Ευσταθοπούλου (πρόλογος: Χρήστος Ροζάκης), *Θέματα Δικαίου του Εναέριου Χώρου*, Αθήνα, Ι. Σιδέρης, 2007, σελ. 156

1157/13-09-1974 NOTAM, και κατόπιν ο ICAO απηύθυνε έκκληση και στις δύο πλευρές, χωρίς όμως επιτυχία.



Εικόνα 1: Ο χάρτης του FIR Αθηνών και η γραμμή ορίων περιοχής ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας από την Τουρκία.

4. Τελικά, το 1980 η Άγκυρα ανακάλεσε τη NOTAM 714, όταν διαπίστωσε ότι το μέτρο έβλαπτε τα συμφέροντά της και ιδίως τον τουρισμό της. Έκτοτε δε, με το επιχείρημα ότι η Σύμβαση του Σικάγο (άρθρο 3α) εφαρμόζεται μόνο στα πολιτικά και όχι στα κρατικά αεροσκάφη, ήτοι σ' αυτά που χρησιμοποιούνται για στρατιωτικές, τελωνειακές και αστυνομικές υπηρεσίες (άρθρο 3β), σταθερά αρνείται να υποβάλλει σχέδια πτήσεων για τις εισόδους των στρατιωτικών της αεροσκαφών, εντός του FIR Αθηνών, με συνέπεια να διαπράττονται πολυάριθμες παραβάσεις των κανόνων εναέριας κυκλοφορίας και να δημιουργούνται σοβαροί κίνδυνοι για την ασφάλεια των πτήσεων της Πολιτικής Αεροπορίας.

5. Ωστόσο, με μία σειρά καταστατικών αποφάσεων της Γενικής Συνέλευσης του ICAO (ICAO Resolutions A22-18, A23-11, A29-7 / App. P, και με ρητή διάταξη στο Παράρτημα 2 της Σύμβασης του Σικάγο, υπό στοιχ. 3.3.1.2. / d, e, έκδοση 9^η, 1990), έχει αναγνωριστεί το δικαίωμα στα κράτη να ζητούν για κάθε πτήση την υποβολή σχεδίων πτήσεως εκ μέρους στρατιωτικών αεροσκαφών τρίτων χωρών εντός της περιοχής ευθύνης των (FIR), όταν η κατάθεση σχεδίου πτήσεως απαιτείται, από την καθ' ύλην υπεύθυνη αρχή, για τη διευκόλυνση του συντονισμού με τα αρμόδια στρατιωτικά όργανα ή με τα αρμόδια όργανα γειτονικών κρατών προς το σκοπό

αποφυγής της ενδεχόμενης ανάγκης για αναχαίτιση (d), και επίσης στην περίπτωση που διασχίζονται διεθνή σύνορα (e).³

6. Ως εκ τούτων, η μη υποβολή σχεδίων πτήσης από τα τουρκικά στρατιωτικά αεροσκάφη, και κατ' επέκταση η μη γνωστοποίηση του δρομολογίου τους, εντός του FIR Αθηνών, ασφαλώς δεν συνάδει με το διεθνές δίκαιο, και αυτονόητα ενυπάρχει σοβαρό θέμα ασφαλείας των πτήσεων. Αξίζει μάλιστα να επισημανθεί η Συμφωνία Αθήνας - Ουάσιγκτον (2000), με την οποία οι ΗΠΑ δεσμεύτηκαν, ότι τα μαχητικά τους αεροσκάφη μέσα στο FIR Αθηνών θα τηρούν όλες τις διαδικασίες που προβλέπονται από τον ICAO.⁴

ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΣΤΟ ΑΙΓΑΙΟ

7. Οι ενέργειες έρευνας και διάσωσης κινδυνευόντων αεροσκαφών στον εναέριο και θαλάσσιο χώρο, που υλοποιούνται με τη χρησιμοποίηση πλωτών και πτητικών μέσων, εντάσσονται στο πλαίσιο της αεροναυτικής έρευνας και διάσωσης, σύμφωνα με την επίσημη ορολογία των διεθνών αεροναυτικών κανονισμών (Search and Rescue Manual, ICAO document 7333 - AN / 859, 3rd edition 1970), ενώ διέπονται από το Παράρτημα 12 της προαναφερθείσης Σύμβασης του Σικάγο (1944), καθώς και από τους Κανονισμούς και τις Συστάσεις του ICAO. Στο υπόψη Παράρτημα καθορίζονται επακριβώς οι τυποποιημένες διαδικασίες, οι υποχρεώσεις και οι ευθύνες της εκάστοτε συμβαλλόμενης χώρας, περί της αποτελεσματικής έρευνας και διάσωσης, σε περιπτώσεις αεροπορικών ατυχημάτων στον εθνικό και διεθνή εναέριο χώρο της. Μετέπειτα, στις περιοχικές συνεδριάσεις αεροναυτικής του ICAO, των ετών 1952 (Παρίσι) και 1958 (Γενεύη), συμφωνήθηκε ότι οι περιοχές ευθύνης της Ελλάδος, Κύπρου και Τουρκίας, για παροχή υπηρεσιών έρευνας - διάσωσης σε περιστατικά αεροπορικών ατυχημάτων, συνταυτίζονται με τα αντίστοιχα όρια των οικείων FIRs (Αθηνών, Λευκωσίας, Κωνσταντινούπολης).

8. Όσον αφορά στην έρευνα - διάσωση σε περιπτώσεις ναυτικών ατυχημάτων, η οποία στη διεθνή ορολογία αποκαλείται ναυτική έρευνα και διάσωση, η Ελλάδα ασκεί τον έλεγχο και συντονισμό των εν λόγω επιχειρήσεων, εντός του FIR Αθηνών, από τότε που αυτό θεσπίστηκε (δεκαετία 1950). Η ανάληψη αρμοδιοτήτων από την Ελλάδα για ναυτική έρευνα - διάσωση, εντός του FIR Αθηνών, αντικατοπτρίζει την ελληνική ναυτοσύνη και τη γεωγραφική πραγματικότητα στην περιοχή, δεδομένων των διάσπαρτων ελληνικών νησιών στο Αιγαίο, οι οποίες επιτρέπουν την πλέον

³ Άγγελος Γιόκαρης, *Διεθνές Δίκαιο Εναέριου Χώρου - Διαστήματος*, Αθήνα - Κομοτηνή, Αντ. Σάκκουλα, 1996, σελ. 111

⁴ Μαριάνθη Κλάδη - Ευσταθοπούλου (πρόλογος: Χρήστος Ροζάκης), *Θέματα Δικαίου του Εναέριου Χώρου*, Αθήνα, Ι. Σιδέρης, 2007, σελ. 162

άμεση, ταχεία και αποτελεσματική, από επιχειρησιακή άποψη, παροχή υπηρεσιών για την προστασία της ανθρώπινης ζωής στο θαλάσσιο χώρο.

9. Προς τούτους, κατά την υπογραφή (20/08/1980), όσο και κατά την επικύρωση από το ελληνικό κοινοβούλιο (νόμος 1844 / 1989, ΦΕΚ 100 / τεύχος Α' / 25-04-1989), της διεθνούς Σύμβασης του Αμβούργου (1979), περί ναυτικής έρευνας - διάσωσης (International Convention on Maritime Search and Rescue), η ελληνική πλευρά κατέθεσε επιφύλαξη με την οποία δήλωνε ρητά ότι η περιοχή ευθύνης της συμπίπτει με το FIR Αθηνών, διατύπωση που συμπεριλήφθηκε και στο σχετικό νόμο, με τον οποίο ενσωματώθηκε η υπόψη Σύμβαση, στην ελληνική έννομη τάξη. Η Σύμβαση αυτή αποτελεί το βασικό θεσμικό πλαίσιο επί θεμάτων παροχής ναυτικής έρευνας - διάσωσης, επιβάλλει την υποχρέωση στα συμβαλλόμενα κράτη να έχουν οργανωμένες υπηρεσίες έρευνας - διάσωσης για την παροχή βοήθειας σε κινδυνεύοντα πλωτά μέσα και προβλέπει διαδικασίες συντονισμού με τις εθνικές αρχές στην περίπτωση που στις επιχειρήσεις διάσωσης μετέχουν και πλοία ή αεροσκάφη νηολόγησης τρίτου κράτους.

10. Σημειώνεται ότι η Σύμβαση του Αμβούργου, η οποία υιοθετήθηκε στο πλαίσιο του IMO (ναυτιλιακός βραχίονας του ΟΗΕ), προβλέπει ότι οι περιοχές ευθύνης των συμβαλλομένων μερών για την παροχή υπηρεσιών έρευνας - διάσωσης, σε περιπτώσεις ναυτικών ατυχημάτων στην ανοικτή θάλασσα, καθορίζονται με συμφωνία των ενδιαφερομένων παράκτιων κρατών. Γ' αυτό άλλωστε η Ελλάδα, όταν υπέγραψε το 1980 εκείνη η Σύμβαση, και επειδή διαφώνησε με την προϋπόθεση αυτή ένεκα των επεκτατικών βλέψεων της εξ' ανατολών γείτονος χώρας, αναγκάστηκε να θέσει κατηγορηματικώς την επιφύλαξή της στον IMO, ήτοι ότι θα ασκεί ναυτική έρευνα και διάσωση σε ολόκληρη την επικράτεια του FIR Αθηνών, όπως και σε περιπτώσεις αεροπορικών ατυχημάτων.

11. Αντίθετα, όψιμα η Άγκυρα, το 1982, κατά τη διάρκεια σύσκεψης της υποεπιτροπής του IMO (27th session) για θέματα ασφαλείας της ναυσιπλοΐας, κατέθεσε δήλωση με την οποία αμφισβητούσε τις ελληνικές θέσεις και επισύναψε σε αυτήν χάρτη που απεικόνιζε το Αιγαίο να είναι διαμοιρασμένο στα δύο, με διευκρινιστικό σημείωμα ότι η διαχωριστική γραμμή ήταν απλώς ενδεικτική των ορίων των επιχειρησιακών δυνατοτήτων των τουρκικών υπηρεσιών έρευνας - διάσωσης. Ο εν λόγω τουρκικός ισχυρισμός αποδοκιμάστηκε και εμμέσως απορρίφθηκε από τον IMO, δεδομένου ότι στην έκδοση του τεύχους του «Information on national Search and Rescue», το Φεβρουάριο του 1983, περιλαμβάνεται χάρτης στον οποίο

εμφαίνεται ως περιοχή ευθύνης και αρμοδιοτήτων σε θέματα ναυτικής έρευνας - διάσωσης στο Αιγαίο, εκείνη του FIR Αθηνών.⁵

12. Στο πλαίσιο δε των συνεννοήσεων με τα γειτονικά παράκτια κράτη, η Ελλάδα έχει υπογράψει Συμφωνίες για συνεργασία σε θέματα παροχής υπηρεσιών ναυτικής έρευνας - διάσωσης, τόσο με την Ιταλία (2000), όσο και με τη Μάλτα (2008), στις οποίες ρητά ορίζεται ότι η εν λόγω ελληνική περιοχή ευθύνης συμπίπτει με το FIR Αθηνών, ενώ εκκρεμεί η υπογραφή αντιστοίχων Συμφωνιών και με τα άλλα γειτονικά κράτη.⁶

ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΟΥΡΚΙΚΩΝ ΑΜΦΙΣΒΗΤΗΣΕΩΝ - ΑΞΙΩΣΕΩΝ

13. Αρχικά, από τη στιγμή που υιοθετήθηκε η Σύμβαση του Σικάγο (1944) και καθ' όλη τη διάρκεια της δεκαετίας του 1950, η Άγκυρα είχε συμφωνήσει όχι μόνο στα ακριβή όρια των FIRs Αθηνών, Λευκωσίας και Κωνσταντινούπολης, αλλά και στις περιοχές ευθύνης για αποστολές έρευνας και διάσωσης σε περιπτώσεις αεροπορικών ατυχημάτων, που και για τις τρεις χώρες (Ελλάδα, Κύπρος, Τουρκία) κατοχυρώθηκαν να συμπίπτουν με τα αντίστοιχα όρια των οικείων FIRs. Η τότε στάση της τουρκικής πλευράς ταυτιζόταν με τις προαναφερόμενες διεθνείς αποφάσεις, χωρίς να φέρνει προσκόμματα στην όλη διαδικασία. Η αποχή δε εκ μέρους της, από κάθε νομική και έμπρακτη αμφισβήτηση του εύρους των 10 ναυτικών μιλίων του ελληνικού εναέριου χώρου, τουλάχιστον μέχρι το 1974, θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι αποτελεί αρχή δημιουργίας τοπικού εθίμου.⁷

14. Όμως, από το 1974 και έκτοτε, όταν τα σχέδια της διχοτόμησης του Αρχιπελάγους άρχισαν να μπαίνουν σε εφαρμογή, επ' ουδενί λόγω η Άγκυρα θα μπορούσε να δεχτεί την αποκλειστική αρμοδιότητα της Αθήνας σε αυτόν το χώρο. Ένας τρόπος για να την προσβάλλει ήταν μέσω της αμφισβήτησης της περιοχής ευθύνης έρευνας - διάσωσης, η οποία συνέπιπτε με το FIR Αθηνών, με προοπτική να επαναπροσδιοριστούν (προς δυσμάς) τα ανατολικά όρια του. Κατ' αυτόν τον τρόπο, η Τουρκία, καταστρατηγώντας όλες τις διεθνείς συμφωνίες στο πλαίσιο του ICAO, ξεκίνησε να αμφισβητεί το FIR Αθηνών με τη σταθερή άρνηση για κατάθεση σχεδίων πτήσης εκ μέρους των στρατιωτικών της πτητικών μέσων.

⁵ Ελευθέριος Σεργιαννίδης, «Έρευνα και Διάσωση - Το Νομικό Πλαίσιο», Αεροπορική Επιθεώρηση (Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας / Σχολή Πολέμου Αεροπορίας), Απρίλιος 2009 (τεύχος 86), σελ. 111

⁶ Υπουργείο Εξωτερικών, «Έρευνα και Διάσωση», 17/04/2013, <http://www.mfa.gr/zitimata-ellinoturkikon-sheseon/eidikoterakaimena/erevna-kai-diasosi.html>

⁷ Άγγελος Γιόκαρης, *Διεθνές Δίκαιο Εναέριου Χώρου - Διασήματος*, Αθήνα - Κομοτηνή, Αντ. Σάκκουλα, 1996, σελ. 41 (Η θέση αυτή υποστηρίζεται από τον καθηγητή Κ. Hailbronner, «Die Freiheit der luft und Staatliche Hoheitsrecht», εις Thesaurus Acroasium, τ.Χ., Thessaloniki, 1981, σελ. 339 επ.)

15. Αναφορικά με τα ναυτικά ατυχήματα, η Άγκυρα, αντιπασσόμενη στην ελληνική ρητή δήλωση περί συνταύτισης του FIR Αθηνών με την περιοχή ευθύνης για ναυτική έρευνα και διάσωση, που κατατέθηκε κατά την υπογραφή (1980), αλλά και κατά την επικύρωση (1989) της Σύμβασης του Αμβούργου (International Convention on Maritime Search and Rescue), η οποία ρυθμίζει θέματα και τυποποιεί διαδικασίες για τη ναυτική έρευνα και διάσωση, έκτοτε, όψιμα διατείνεται ότι οι περιοχές ευθύνης για ναυτική έρευνα και διάσωση στην ανοιχτή θάλασσα πρέπει να οροθετούνται με συμφωνία των ενδιαφερόμενων παράκτιων κρατών.

16. Ωστόσο, παρά τις ενστάσεις της εξ' ανατολών γείτονος χώρας, η ελληνική θέση της ταυτόσημης οροθέτησης των ζωνών ευθύνης έρευνας - διάσωσης για θαλάσσια και αεροπορικά ατυχήματα, κατά τρόπο που να συμπίπτουν με τα όρια των FIRs, έγινε γενικώς δεκτή κατά τη συζήτηση της αναφοράς (report) της υποεπιτροπής ασφαλείας της ναυσιπλοΐας στην 32^η σύνοδο του IMO, το Μάρτιο του 1986 (IMO document 32 / WP 8 / 20-08-1986), όπου, πλην της Τουρκίας και της Κίνας, την ανωτέρω θέση εδέχθησαν όλες οι αντιπροσωπείες και, μεταξύ αυτών, εκείνες της Ιαπωνίας και των ΗΠΑ, οι οποίες την υποστήριξαν ένθερμα.⁸

17. Όμως, παρά την απόρριψη των τουρκικών ισχυρισμών και κατ' επέκταση των αναθεωρητικών επιδιώξεων, η Τουρκία, το 1988, εξέδωσε τον υπ' αριθμ. 13559 / 1988 Κανονισμό Έρευνας και Διάσωσης, όπως αυτός τροποποιήθηκε από τον Κανονισμό 3275 / 2001 (νόμος 24611 / 12-12-2001), με τον οποίο όρισε αυθαίρετα και μονομερώς ως περιοχή ευθύνης της για παροχή υπηρεσιών έρευνας - διάσωσης, χωρίς να διευκρινίζει εάν πρόκειται για ναυτικά ή / και αεροπορικά ατυχήματα, έναν τομέα που, πέραν του FIR Κωνσταντινούπολης, περιλαμβάνει τμήμα του FIR Αθηνών (μέχρι το μέσο περίπου του Αιγαίου), εγκλωβίζοντας μεγάλο τμήμα της ελληνικής επικράτειας εντός τουρκικής περιοχής έρευνας και διάσωσης.⁹

18. Ειδικότερα, καθορίζεται στοχευμένα η περιοχή από τον 25^ο Μεσημβρινό και ανατολικότερα, συμπεριλαμβάνοντας μέρος της ανατολικής Μεσογείου και της Κύπρου, ως περιοχή όπου η Άγκυρα έχει την απόλυτη ευθύνη ναυτικής και αεροναυτικής έρευνας - διάσωσης, εκδίδοντας συνάμα και σχετικό χάρτη, ενδεικτικό των ορίων των επιχειρησιακών δυνατοτήτων των τουρκικών υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης (**Εικόνα 2**).

⁸ Στυλιανός Πολίτης, «Προστασία και Διάσωση της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα», Κείμενα Εργασίας Αιγαίου (Πανεπιστήμιο Αιγαίου / Τμήμα Ναυτιλίας - Εμπορίου - Μεταφορών), Δεκέμβριος 2003 (τεύχος 1), σελ. 62

⁹ Υπουργείο Εξωτερικών, «Έρευνα και Διάσωση», 17/04/2013, <http://www.mfa.gr/zitimata-ellinotourkikon-sheseon/eidikotera-keimena/erevna-kai-diasosi.html>



Εικόνα 2: Ο χάρτης της περιοχής έρευνας και διάσωσης υπό τουρκική δικαιοδοσία (συνημμένος στον Κανονισμό 13559 / 1988).

19. Η προκλητική αυτή ενέργεια εγκλωβισμού ελληνικών νήσων, ελληνικών χωρικών υδάτων και ελληνικού εναερίου χώρου στην τουρκική περιοχή έρευνας και διάσωσης, σαφώς παραβιάζει την κυριαρχία και κυριαρχικά δικαιώματα της Ελλάδος. Η δε συμπερίληψη τμήματος του FIR Αθηνών στην τουρκική περιοχή ευθύνης, πέραν του ότι στερείται επιχειρησιακής αποτελεσματικότητας, παραβιάζει ελληνικές αρμοδιότητες εκχωρημένες από τον ICAO. Επίσης, έρχεται σε αντίθεση με τη γενική διεθνή πρακτική (εθιμικό δίκαιο), αλλά και τις συστάσεις του IMO και ICAO, που περιλαμβάνονται στο IAMSAR Manual (International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual / Διεθνές Εγχειρίδιο Αεροναυτικής και Ναυτικής Έρευνας και Διάσωσης), προκρίνοντας την υιοθέτηση ταυτόσημων περιοχών για την παροχή υπηρεσιών έρευνας - διάσωσης σε ναυτικά και αεροπορικά ατυχήματα, κατά τρόπο που να συμπίπτουν με τα όρια των FIRs

20. Εντωμεταξύ, η Άγκυρα, πριν την έκδοση του υπ' αριθμ. 3275 / 2001 Κανονισμού Έρευνας και Διάσωσης, είχε προλειάνει το έδαφος προς αυτή την κατεύθυνση, όταν στις 16/02/1999 εξέδωσε αυθαίρετα και μονομερώς προς τον ICAO τη διεθνή αγγελία AO240 / 1999 (NOTAM), με την οποία δήλωνε ότι τα όρια του FIR Αθηνών είναι πλασματικά και δεν έχουν καμία νομική υπόσταση (**Εικόνα 3**). Την ίδια δε αυτή προκλητική αγγελία - η οποία σήμερα δεν βρίσκεται σε ισχύ - συνέχιζε μεθοδευμένα να επανεκδίδει και να συμπεριλαμβάνει επί πολλά έτη στο διεθνούς

διανομής Εγχειρίδιο Αεροναυτικών Πληροφοριών της τουρκικής Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ).¹⁰

215709 AFGS GR
217711 LGGG GR
ZCZC EAO009 161545
GG LGGGGGEA
161546 LGGGYTYX
ANAMETABIBASH SHMATOS

PROS: GEECA/ECKEPIX-GEA/A2-GEA/A3/2-GEN/A2-112PM/140SHP-YPA/D4/G
K/SH: GEECA/ΚΕΧΕΙΚ/ΤΧΚ-ΔΑΣΕΡΕ/Α-DISPLH
GES/2 EG-3 EG-GEN/A3
GEA/A1/2-A1/6-A4
ATA/A2-A4-A4/1-DAY/A1-GEA/A2/4-EKAE
YPEX/A4-EYP/A

QUOTE

161455 LTAAYNYX (AO240 / 1999 NOTAM)

Q) LTBB/QXXXX/IV/NBO/E/000/999/

A) LTBB

B) 9902161430

C) PERM

D) REF AIP TURKEY, RAC 3-1-4A. PLS INSERT THE FOLLOWING PARAGRAPHS IN THE REMARKS COLUMN
THE PORTION OF ISTANBUL-ATHENS FIR BOUNDARY BETWEEN POINT 3605N3000E

IN THE SOUTH AND THE POINT COINCIDING WITH THE BEGINNING OF THE TURKISH - GREEK LAND BORDER IN THE NORTH, BY ITS DEFINITION DOES NOT REFLECT ANY LEGALLY DETERMINED MARITIME AREA OR TERRITORIAL SEA BOUNDARY DELIMITATION AMONG THE PARTIES OR AN AGREED PRACTICE. THEREFORE, ANY PRESENTATION OR REFERENCE TO THAT PART OF ISTANBUL - ATHENS FIR BOUNDARY BETWEEN THE POINTS MENTIONED ABOVE **IS PURELY FICTITIOUS AND WITHOUT ANY LEGAL BASIS.**

NOTE: AIP CHANGE WILL FOLLOW...

Εικόνα 3: Η αγγελία - ειδοποίηση AO240 / 1999 (NOTAM), με την οποία η Άγκυρα κηρύσσει το FIR Αθηνών πλασματικό και χωρίς νομική βάση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β: ΕΚΑΤΕΡΩΘΕΝ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΣΤΟ ΑΙΓΑΙΟ

ΤΟΥΡΚΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΥΠΟ ΤΟ ΠΡΙΣΜΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ - ΔΙΑΣΩΣΗΣ

1. Τη δεκαετία του 1970, η έναρξη από την Άγκυρα της συστηματικής πολιτικής των αμφισβητήσεων και διεκδικήσεων εις βάρος της κυριαρχίας, των κυριαρχικών δικαιωμάτων και των διεθνών αρμοδιοτήτων της Ελλάδος στον εναέριο, θαλάσσιο και νησιωτικό χώρο του Αρχιπελάγους, με απώτερο στρατηγικό στόχο τη μεταβολή του εδαφικού status quo και του νομικού καθεστώτος στον θαλάσσιο και εναέριο χώρο, που πηγάζει από το διεθνές δίκαιο, άνοιξε ένα νέο κεφάλαιο έντασης στις ελληνοτουρκικές σχέσεις που διαρκεί μέχρι τούδε. Η νεοπαγής αυτή τότε αναθεωρητική πολιτική έναντι της Ελλάδος, άρχισε να σηματοδοτείται κλιμακωτά,

¹⁰ Μαριάνθη Κλάδη - Ευσταθοπούλου (πρόλογος: Χρήστος Ροζάκης), *Θέματα Δικαίου του Εναέριου Χώρου*, Αθήνα, Ι. Σιδέρης, 2007, σελ. 171

από την εμφάνιση των πρώτων αξιώσεων εις βάρος της ελληνικής υφαλοκρηπίδας (1973), την αμφισβήτηση του εύρους του εθνικού εναερίου χώρου (1975), το διαμοιρασμό του Αιγαίου σε θέματα έρευνας - διάσωσης (1988), καθώς και τη δημιουργία γκρίζων ζωνών, ως προς την άσκηση εθνικής κυριαρχίας, σε πλήθος μικρονήσων και βραχονησίδων, με αποκορύφωμα την κρίση των Ιμίων (1996), η οποία έφερε τις δύο χώρες ακόμα και στο χείλος ένοπλης σύρραξης.

2. Η τουρκική πλευρά διαρκώς πλέκει έναν καμβά αυξανόμενων διαφορών και αξιώσεων, με καθοριστικές επιπτώσεις στην ανάπτυξη της έντασης μεταξύ των δύο κρατών, στο πλαίσιο της εξωτερικής της πολιτικής, η οποία εδράζεται επί των κάτωθι αμφισβητήσεων:

α. Του νομίμου και κυριαρχικού δικαιώματος της Ελλάδος, με απειλή πολέμου (*casus belli*), να επεκτείνει την αιγιαλίτιδα ζώνη της μέχρι τα 12 ναυτικά μίλια, όπως προβλέπει το Δίκαιο της Θάλασσας και όπως ήδη έχει πράξει το σύνολο σχεδόν των παράκτιων κρατών της διεθνούς κοινότητας, πλην ελαχίστων εξαιρέσεων.

β. Των αρμοδιοτήτων που ασκεί η Ελλάδα, εντός του FIR Αθηνών, βάσει αποφάσεων του ICAO, με τη διαρκή άρνηση των τουρκικών πτητικών μέσων να συμμορφωθούν προς τους κανόνες εναέριας κυκλοφορίας (μη υποβολή σχεδίου πτήσης), καθώς και του εύρους του ελληνικού εθνικού εναερίου χώρου, μέσω συνεχών παραβιάσεων του από αυτά.

γ. Των θαλασσίων συνόρων, καθώς και της ελληνικής κυριαρχίας επί νησιών (καινοφανής θεωρία γκρίζων ζωνών), με την παραβίασή της ακόμα και στην περίπτωση κατοικημένων.

δ. Των αρμοδιοτήτων της Ελλάδος για θέματα έρευνας και διάσωσης, εντός της περιοχής ευθύνης της (Athinai FIR).¹¹

3. Η Άγκυρα εκμεταλλεόμενη το θέμα της έρευνας και διάσωσης στο FIR Αθηνών, εφαρμόζει μια μακρόπνοη πολιτική και προχωρά συστηματικά και βαθμιαία στην προώθηση των θέσεών της για τα ανωτέρω ζητήματα του Αιγαίου. Προς αυτήν την κατεύθυνση, η τουρκική πλευρά επικαλείται αδυναμία της Ελλάδος για παροχή υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης στο σύνολο της επικράτειας του Athinai FIR (κυρίως από το 1988 που εξέδωσε αυθαίρετα και μονομερώς το σχετικό Κανονισμό), δεν αναγνωρίζει τα προβλεπόμενα από το διεθνές δίκαιο, επεμβαίνει στοχευμένα σε

¹¹ Υπουργείο Εξωτερικών, «Ζητήματα Ελληνοτουρκικών Σχέσεων», <http://www.mfa.gr/zitimata-ellinotourkikon-sheseon/>

περιπτώσεις αεροπορικών και ναυτικών ατυχημάτων, δεσμεύει αυθαίρετα περιοχές για ασκήσεις έρευνας - διάσωσης, δεν καταθέτει σχέδια πτήσης, και επιδιώκει τεχνηέντως να εκμεταλλευτεί οιοδήποτε συμβάν που χρήζει έρευνας και διάσωσης, εντός της ελληνικής περιοχής ευθύνης, που είναι το FIR Αθηνών.

4. Η υλοποιούμενη επιθετική πολιτική της Άγκυρας για θέματα έρευνας - διάσωσης, αποτελεί έναν κραταιό βραχίονα της ευρύτερης στρατηγικής της, ειδικά όσον αφορά στα ζητήματα του Αιγαίου και της Κύπρου, και οι όποιοι εν προκειμένω ισχυρισμοί της, επιδιώκουν τη διαμόρφωση της διεθνούς κοινής γνώμης και την παγίωση των θέσεών της, με απώτερο στόχο την ανατροπή του status quo στον Αιγαϊακό χώρο και στην ανατολική Μεσόγειο, υπέρ των γεωπολιτικών της συμφερόντων και εις βάρος των αντίστοιχων ελληνικών. Συγκεκριμένα, η όψιμη αμφισβήτηση των αρμοδιοτήτων της Ελλάδος, εκ μέρους της Τουρκίας, για παροχή υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης, εντός του FIR Αθηνών, αποτελεί μέρος της γενικότερης επεκτατικής της πολιτικής, που μακρόπνοο στόχο έχει τη διχοτόμηση του Αρχιπελάγους και τη μεταβολή του status quo στο γεωπολιτικό χώρο της λεκάνης της ανατολικής Μεσογείου, καθιερώνοντάς την κυρίαρχη δύναμη, που θα έχει το «πάνω χέρι» σε θέματα ενέργειας και μηχανισμών άμυνας και ασφάλειας στην περιοχή.

5. Στο παρελθόν έχουν υπάρξει ασφαλώς κάποιες μεμονωμένες περιπτώσεις ατυχημάτων που τα τουρκικά μέσα έρευνας - διάσωσης αντέδρασαν οριακά ταχύτερα, είτε λόγω καιρικών συνθηκών, είτε άλλων συγκυριακών καταστάσεων. Ενδεικτικά μνημονεύεται η περίπτωση του δυστυχήματος που έπληξε την ελληνική Πολεμική Αεροπορία, στις 05/12/2007. Συγκεκριμένα, μονοθέσιο μαχητικό αεροσκάφος τύπου F-16 κατέπεσε 20 ναυτικά μίλια νοτίως του Αγίου Όρους, στην περιοχή της Ψαθούρας, κατά τη διάρκεια νυχτερινής άσκησης. Άμεση ήταν η κινητοποίηση των ελληνικών δυνάμεων έρευνας και διάσωσης στην εν λόγω περιοχή, όπου έσπευσαν τρία ελικόπτερα (Super Puma), ένα αφος (C-130), μία φρεγάτα και μία κανονιοφόρος του Πολεμικού Ναυτικού, καθώς και δύο πλωτά του Λιμενικού Σώματος. Τελικά όμως, ο Έλληνας Ιπτάμενος ανασύρθηκε νεκρός, στα διεθνή ύδατα, από την τουρκική φρεγάτα «Γιαβούζ», η οποία έτυχε να βρίσκεται σε παρακείμενη περιοχή και ανταποκρίθηκε στο σήμα κινδύνου, που εξέπεμψε το ελληνικό Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (ΚΣΕΔ). Το ίδιο βράδυ, η σωρός παρελήφθη από ελληνικό ελικόπτερο και διακομίσθηκε στο 251 Γενικό Νοσοκομείο Αεροπορίας.¹²

6. Στο σημείο αυτό πρέπει να τονιστεί ότι τον έλεγχο και συντονισμό της διεξαγωγής της επιχείρησης στο χώρο ενός αεροπορικού ατυχήματος, έχει το

¹² Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, «Ανακοίνωση Τύπου», 06/12/2007, <http://www.haf.gr/el/news.asp?id=2450>

εκάστοτε ΚΣΕΔ, το οποίο είναι υπεύθυνο για τον έλεγχο του συγκεκριμένου τομέα, ήτοι της Περιοχής Πληροφοριών Πτήσης (Flight Information Region), που του έχει ανατεθεί από τον ICAO. Άραγε ήταν νομότυπη η συγκεκριμένη ενέργεια της τουρκικής φρεγάτας που έσπυσε και περισυνέλλεξε τη σωρό του άτυχου Έλληνα Ιπταμένου; Σύμφωνα με το Doc 9731 - AN / 958, IAMSAR Manual, Volume III (Mobile Facilities), Appendix A, 5th Edition, 2006 (ICAO / IMO), το τουρκικό πολεμικό σκάφος, το οποίο έτυχε να βρίσκεται σε παρακείμενη περιοχή του δυστυχήματος, είχε τη δικαιοδοσία να επέμβει και να βοηθήσει με κάθε μέσο που διέθετε στην εύρεση και την περισυλλογή του άτυχου πιλότου. Εάν το υπόψη πλοίο ενημέρωσε εγκαίρως το καθ' ύλην αρμόδιο ελληνικό ΚΣΕΔ για τις λεπτομέρειες της αποστολής, εάν συνεργάστηκε αρμονικά μαζί του, το γιατί βρισκόταν εκεί, εάν είχε την εξουσιοδότηση, καθώς και εάν θα έπρεπε να επιτηρείται από ελληνικά σκάφη, είναι σημαντικά ερωτήματα που προκύπτουν από αυτό το μοιραίο περιστατικό, τα οποία όμως δεν αφορούν την παρούσα εργασία.

7. Τοιουτοτρόπως, τα τουρκικά διασωστικά μέσα δύνανται να διεξάγουν επιχειρήσεις έρευνας - διάσωσης στο Αιγαίο, όμως ο έλεγχος και ο συντονισμός όλων των δυνάμεων που λαμβάνουν μέρος ανήκει αποκλειστικά στις αρμόδιες ελληνικές αρχές. Το γεγονός αυτό η Άγκυρα σε καμία περίπτωση δεν το αποδέχεται. Παρά το κλίμα φιλίας που καλλιεργείται μεταξύ των δύο κρατών, ο τουρκικός αναθεωρητισμός είναι υπαρκτός και παρουσιάζεται σε κάθε ευκαιρία. Προς τούτους, εξεδόθη και ο υπ' αριθμ. 13559 / 1988 αυθαίρετος και μονομερής Κανονισμός Έρευνας και Διάσωσης (με το συνημμένο του προπαγανδιστικό χάρτη), στον οποίο αποτυπώνονται σαφώς οι επεκτατικές βλέψεις της Άγκυρας, οι οποίες δύνανται να αποτελέσουν την αρχή ενός νόμιμο για ανάλογη απομείωση των ορίων του FIR Αθηνών και τελικώς των κυριαρχικών δικαιωμάτων της Ελλάδος στο Αιγαίο.

ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΚΑΙ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΑ ΤΗΣ ΑΓΚΥΡΑΣ

8. Την εν λόγω εξωτερική πολιτική των πολλαπλών αμφισβητήσεων και αξιώσεων, η Άγκυρα έμπρακτα προωθεί με μεθόδους και τακτικές που αντίκεινται στις θεμελιώδεις αρχές του χάρτη των Ηνωμένων Εθνών και του διεθνούς δικαίου γενικότερα. Οι πρακτικές αυτές, συν τοις άλλοις, περιλαμβάνουν απειλή πολέμου (casus belli), παραβιάσεις εθνικού εναέριου χώρου (ακόμα και με οπλισμένα μαχητικά αεροσκάφη άνωθεν κατοικημένων νησιών), παραβάσεις κανόνων εναέριας κυκλοφορίας (μη κατάθεση σχεδίων πτήσης), ταχείες απογειώσεις (scrambles) οπλισμένων αεροσκαφών για αναχαίτιση ελληνικών στα ανατολικά όρια του FIR Αθηνών, στοχευμένες επεμβάσεις στο Αιγαίο σε περιπτώσεις ναυτικών ή αεροπορικών ατυχημάτων, καθώς και συστηματικές εκδόσεις NOTAMs με έκνομες δεσμεύσεις περιοχών για εκτέλεση ασκήσεων έρευνας - διάσωσης, εντός του Athinai

FIR, ενώ ταυτόχρονα δεν αναγνωρίζουν τις νόμιμες και νομότυπες δεσμεύσεις περιοχών από την ελληνική πλευρά.

9. Παράλληλα, ένα τεράστιο πρόβλημα για την Ελλάδα, που της δημιουργεί ένα σημαντικό δημοσιονομικό κόστος και τελευταίως έχει αρχίσει να ευαισθητοποιεί ακόμη περισσότερο την Ευρωπαϊκή Ένωση και άλλους διεθνείς παράγοντες, είναι ο μεγάλος όγκος των παράνομων μεταναστών που διοχετεύονται από την εξ' ανατολών γείτονα χώρα, η οποία παρά το γεγονός ότι έχει υπογράψει με την Ελλάδα συμφωνία επανεισδοχής, εντούτοις πολλές φορές δεν την εφαρμόζει. Ενδεικτικά είναι τα στατιστικά στοιχεία που ανακοίνωσαν οι τουρκικές αρχές, από τα οποία καταγράφεται ότι στη θάλασσα του Αιγαίου, κατά το έτος 2013, συνελήφθησαν 7.000 λαθρομετανάστες και 71 δουλέμποροι, χωρίς σε αυτούς να συνυπολογίζονται πόσοι άλλοι πέρασαν στην Ελλάδα και πόσοι πνίγηκαν.¹³ Αξίζει δε να σημειωθεί ότι, σύμφωνα και με την προσωπική εμπειρία του καθηγητού Διεθνών Σχέσεων του Πανεπιστημίου Αθηνών κ. Γεωργίου Κουκουδάκη (από πρόσφατη επίσκεψή του στην Τουρκία και την ομολογία Τούρκου συναδέρφου του), έξω από το λιμάνι της Σμύρνης υπάρχει μία αποθήκη που είναι φορτωμένη λαθρομετανάστες, οι οποίοι, με τις ευλογίες ίσως του τουρκικού λιμεναρχείου, περνάνε συχνά με σαπιοκάικα σε ελληνικά νησιά και εξαιτίας της διαμάχης που υπάρχει μεταξύ των δύο χωρών για την έρευνα - διάσωση, βουλιάζουν και τη βάρκα, γίνονται αυτοί ναυαγοί, χωρίς ταξιδιωτικά έγγραφα, και αφού η Ελλάδα επιδιώκει διακαώς την έρευνα - διάσωση (και καλά κάνει), αναλαμβάνει να τους διασώσει και να τους περιθάψει.¹⁴

10. Απ' ότι διαφαίνεται λοιπόν, απώτερος αντικειμενικός στόχος της Άγκυρας είναι η περαιτέρω μείωση των οικονομικών δεικτών της Ελλάδος, με φυσικό επακόλουθο τον εξαναγκασμό της σε παραίτηση από τις αυξημένες αρμοδιότητες και ευθύνες που έχει στον τομέα της έρευνας και διάσωσης στο ανατολικό Αιγαίο.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

11. Πως απαντά όμως η Ελλάδα στην τουρκική στάση; Ασφαλώς επιθυμεί τη διατήρηση της ανεξαρτησίας της και την ειρήνη στο Αιγαίο, το οποίο αποτελεί την κοιλίδα του Ελληνισμού και την καρδιά του Πολιτισμού και του Πνεύματος. Από τη χαραυγή της Ιστορίας το ελληνικό έθνος ζει στον Αιγαιακό χώρο. «Το Αιγαίο είναι η κύρια θάλασσα των Ελλήνων», σύμφωνα και με την emphaticή διατύπωση του κορυφαίου Βρετανού ιστορικού και γεωπολιτικού αναλυτή Halford Mackinder. Επίσης, ο James Fairgriene, ένας εκ των επιφανών γεωγράφων και θεωρητικών της

¹³ Λ. Λιγουριώτης, «Οι Τούρκοι ομολογούν πως πνίγουν τους μετανάστες στο Αιγαίο», 23/02/2014, <http://www.onalert.gr/stories/oi-tourkoi-omologoun-pos-pnigoun-tous-metanastes-sto-aigaio>

¹⁴ Γιώργος Κουκουδάκης, «Ασύμμετρες Απειλές - Νομικές Διαστάσεις και Πρακτικά Ζητήματα των Ενόπλων Δυνάμεων», Διάλεξη στη ΣΕΘΑ, 04/12/2013

γεωπολιτικής, ορθά επισήμανε ότι «για τους Έλληνες η θάλασσα ήταν ένα μέσο για τη διατήρηση της ανεξαρτησίας των». Η θαλάσσια κυριαρχία στο Αιγαίο Πέλαγος αποτελεί άτεγκτη γεωστρατηγική αναγκαιότητα για την Ελλάδα, εάν θέλει να επιβιώσει τόσο ως κράτος, όσο και ως έθνος.¹⁵

12. Με τις σκέψεις αυτές, στη διάρκεια των 90 και πλέον ετών, από την υπογραφή της Συνθήκης της Λωζάννης (1923), έχουν αποδειχθεί οι ειρηνικές διαθέσεις του ελληνικού κράτους. Οι προθέσεις της ελληνικής εξωτερικής πολιτικής εδράζονται σε ένα σύνολο αρχών που αποβλέπουν στη σταθερότητα και στο απαραβίαστο των συνόρων, στην ειρηνική διευθέτηση των διαφορών επί τη βάση του διεθνούς δικαίου και ασφαλώς στο σεβασμό των ανθρωπίνων δικαιωμάτων. Η προσήλωση της Ελλάδος στο διεθνές δίκαιο, δεν είναι θεωρητική, αλλά έμπρακτη, καθόσον έχει αποδεχθεί με δήλωσή της τη γενική υποχρεωτική δικαιοδοσία του Διεθνούς Δικαστηρίου της Χάγης, με εξαίρεση τις διαφορές που σχετίζονται με τη λήψη στρατιωτικών μέτρων αμυντικού χαρακτήρα για λόγους ασφαλείας και άμυνας, ενώ έχει κυρώσει τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (Montego Bay, 1982).¹⁶ Στο πλαίσιο αυτό, το υπάρχον εναέριο, θαλάσσιο και εδαφικό status quo στο Αιγαίο θεωρείται ικανοποιητικό από την ελληνική πλευρά, αναγνωρίζοντας ότι μεταξύ των δύο χωρών υφίσταται μόνο μία νομικής φύσεως διαφορά προς επίλυση, η οριοθέτηση της υφαλοκρηπίδας, την οποία είναι πρόθυμη να επιλύσει, σύμφωνα με τους κανόνες του διεθνούς δικαίου και ειδικότερα το Δίκαιο της Θάλασσας.

13. Αναφορικά με την έρευνα και διάσωση στο Αιγαίο, η Ελληνική Πολιτεία σε καμία περίπτωση δεν αποδέχεται ότι υπάρχει οικείο ζήτημα αρμοδιότητας, εντός του FIR Αθηνών, καθότι το θέμα αυτό καθορίζεται επαρκώς βάσει του διεθνούς δικαίου. Ωστόσο, ενώ η Τουρκία έχει σημειώσει κάποιες επιτυχίες σε αυτόν τον τομέα και επιχειρεί αθόρυβα και εντατικά να εδραιώσει μία νέα κατάσταση στο Αιγαίο, από την άλλη πλευρά, η Ελλάδα έχει εν μέρει επαναπαυτεί στο υπέρ της νομικό πλαίσιο, όπως αυτό έχει θεσπιστεί και τυποποιηθεί από τους διεθνείς κανόνες του συμβατικού και εθιμικού δικαίου, και ουσιαστικά με τη μετριοπαθή πολιτική της, επί σειρά δεκαετιών, οδηγεί στην υπόθεση ότι ίσως έχει δημιουργηθεί ένα περιθώριο, το οποίο παντοiotρόπως σπεύδει να εκμεταλλευτεί η εξ' ανατολών γειτονική χώρα. Πρέπει όμως να γίνει ευρέως αντιληπτό, ότι η ειρήνη που επιθυμεί διακαώς η Ελλάδα, επ' ουδενί λόγω εξασφαλίζεται θυσιάζοντας την ελευθερία της. Επιπλέον, πρέπει να πιστέψει στον εαυτό της και να διεκδικήσει αυτά που δικαιούται, καθότι οι διαχρονικές

¹⁵ Ηλίας Ηλιόπουλος, «Η Γεωστρατηγική Αξία του Ελληνικού Θαλάσσιου Χώρου», Ναυτική Επιθεώρηση (Γενικό Επιτελείο Ναυτικού / Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού), Ιούνιος - Αύγουστος 2013 (τεύχος 585), σελ. 40

¹⁶ Υπουργείο Εξωτερικών, «Ζητήματα Ελληνοτουρκικών Σχέσεων», <http://www.mfa.gr/zitimata-ellinotourkikon-sheseon/>

απειλές της Τουρκίας, δεν δύνανται σε καμία περίπτωση να επιφέρουν de facto εδαφικά αποτελέσματα εις βάρος της Ελλάδας.¹⁷

14. Παράλληλα, η Ελλάδα συχνά διεξάγει μεσαίας ή μεγάλης κλίμακας διακλαδικές τακτικές ασκήσεις μετά στρατευμάτων, με τη συμμετοχή των Ενόπλων Δυνάμεων και του Λιμενικού Σώματος («Ιωνάς 2011», «Αετός 2013», κλπ), στον εθνικά κρίσιμο και πολλαπλά ευαίσθητο θαλάσσιο και εναέριο χώρο του ανατολικού Αιγαίου, και ιδίως μεταξύ Ρόδου και Μεγίστης, ήτοι μίας περιοχής που το τελευταίο χρονικό διάστημα επιχειρείται συστηματικά από την Τουρκία να «γκριζαριστεί», με διπτό αντικειμενικό στόχο γι' αυτήν. Πρώτον, στοχεύει στον τομέα της έρευνας και διάσωσης, επιχειρώντας το διαμοιρασμό των αντίστοιχων σχετικών αρμοδιοτήτων με την Ελλάδα στο Αρχιπέλαγος (25^{ος} Μεσημβρινός). Δεύτερον, εστιάζει στο θέμα της ενέργειας και του συνακόλουθου της οριοθέτησης Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης (ΑΟΖ), με την «απομόνωση» και «αποκοπή» του Καστελλόριζου από την εθνική συνέχεια, με τελικό σκοπό το διαχωρισμό των ΑΟΖ Ελλάδος και Κύπρου, που εφάπτονται στο σημείο αυτό, επ' ωφελεία της Άγκυρας, με την «παρεμβολή» της τουρκικής ΑΟΖ (οποτεδήποτε αυτή δημιουργηθεί), ακριβώς στο συγκεκριμένο σημείο.¹⁸

15. Στρατηγική επιδίωξη και παγία αρχή της Ελλάδος, αποτελεί η βελτίωση των σχέσεων και η εξομάλυνση των σημείων τριβής μεταξύ των δύο χωρών, καθώς και η εμπέδωση κλίματος εμπιστοσύνης και συνεργασίας σε ευρύ φάσμα τομέων και δραστηριοτήτων, όπως αρμόζει σε γείτονες. Η προσέγγιση αυτή έχει τεθεί σε συστηματικό πλαίσιο και διέπεται από σημαντικό αριθμό κοινών δράσεων και διμερών συμφωνιών που κατά καιρούς έχουν γίνει σε τομείς αμοιβαίου ενδιαφέροντος (τουρισμός, περιβάλλον, γεωργία, ενέργεια, αντιμετώπιση φυσικών καταστροφών, κλπ).

16. Εντούτοις, οι τουρκικές βλέψεις και μεθοδευμένες κινήσεις στα θέματα έρευνας - διάσωσης, όχι μόνο δεν γράφουν ένα επίλογο στο πελώριο αυτό κεφάλαιο, αλλά αντίθετα, σε κάποιες περιστάσεις, κλιμακώνουν καταστάσεις, για τις οποίες οι Έλληνες Στρατιωτικοί παραμένουν ενεργοί στις επάλξεις. Σε κάθε περίπτωση, η Ελλάδα, μέσω του αρμοδίου Ενιαίου Κέντρου Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (ΕΚΣΕΔ), που εδρεύει στον Πειραιά, ελέγχει και συντονίζει αποτελεσματικά όλες τις επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης, παρέχοντας εν προκειμένω πολυειδείς υπηρεσίες σε όλα τα κινδυνεύοντα πλωτά και εναέρια μέσα, εντός της ελληνικής περιοχής ευθύνης (FIR Αθηνών), 24 ώρες το εικοσιτετράωρο, 365 ημέρες το χρόνο.

¹⁷ Πέτρος Σιούσιουρας, «ΑΟΖ: Οριοθετήσεις στη Μαύρη Θάλασσα», Αθηνά (Επιθεώρηση ΣΕΘΑ), Δεκέμβριος 2013, σελ. 24

¹⁸ Λεωνίδα Μπλαβέρη, «Άσκηση Έρευνας και Διάσωσης (SAR) / Ιωνάς 2011», Ελληνική Άμυνα και Τεχνολογία, Ιούλιος 2011 (τεύχος 18), σελ. 24 - 25

Το ΕΚΣΕΔ απαρτίζεται από τον Ναυτικό Τομέα, αρμοδιότητας Λιμενικού Σώματος, για την αντιμετώπιση θαλάσσιων ατυχημάτων, και από τον Αεροπορικό Τομέα, αρμοδιότητας Πολεμικής Αεροπορίας, για την αντιμετώπιση αεροπορικών ατυχημάτων.

17. Εκτός από τα αεροναυαγοσωστικά μέσα της Πολεμικής Αεροπορίας και του Πολεμικού Ναυτικού, που διατίθενται στο ΕΚΣΕΔ για έρευνα και διάσωση, επιπλέον αξιοποιούνται για έρευνα τα εναέρια μέσα της Αεροπορίας Στρατού και του Λιμενικού Σώματος, ενώ πληθώρα πλοίων, πλοιαρίων και σκαφών διατίθενται και για αποστολές διάσωσης. Επίσης, ο Στρατός Ξηράς και το Πολεμικό Ναυτικό καλούνται με δυνάμεις τους να συνδράμουν στη διακομιδή ασθενών ή τραυματιών από την ηπειρωτική και νησιωτική Ελλάδα, καθώς και σε περιπτώσεις έρευνας - διάσωσης, εντός του ελλαδικού χώρου, μετά από αίτηση του ΕΚΣΕΔ και έγκριση του ΓΕΕΘΑ. Ενδεικτική περίπτωση τέτοιας συνδρομής, ήταν της πτήσης ενός αεροσκάφους τύπου P-3B ORION του Αρχηγείου Στόλου, νοτιοανατολικά της ευρύτερης περιοχής της Καρπάθου, όταν στις 23/05/2006 κλήθηκε να μεταβεί εκεί για έρευνα - εντοπισμό, μετά το μοιραίο περιστατικό της σύγκρουσης των δύο μαχητικών αεροσκαφών τύπου F-16, ενός ελληνικού και ενός τουρκικού, που επέφερε δυστυχώς το θάνατο του Έλληνα Ιπταμένου.¹⁹

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

1. Η Άγκυρα έχει αντιληφθεί τη μεγάλη σημασία που αποδίδει σήμερα, για πολυειδείς λόγους, η διεθνής κοινότητα και ιδίως η Ευρωπαϊκή Ένωση και το ΝΑΤΟ, σε θέματα επιτήρησης, ελέγχου και ασφάλειας των θαλασσίων οδών και του εναέριου χώρου στη λεκάνη της ανατολικής Μεσογείου (ΑΟΖ, ενέργεια, εμπόριο, μεταφορές, λαθρομετανάστευση, ασύμμετρες απειλές, κλπ). Με την τήρηση δε κατά το δοκούν των κανόνων και αρχών του διεθνούς δικαίου, επιδιώκει να επιτύχει μία **de facto** κατάσταση διχοτόμησης του Αιγαίου, και να τη μετατρέψει σταδιακά σε *de jure*.

2. Ο άξονας Ελλάδος - Κύπρου - Ισραήλ που εσχάτως δημιουργήθηκε, καθώς και οι αρνητικές επιπτώσεις που προέκυψαν για την Τουρκία από την ανέλπιστα τροπή των αραβικών εξελίξεων, κυρίως αυτών της Αιγύπτου (ανατροπή του Προέδρου Mohamed Morsi από το Στρατό), την επηρεάζουν **δυσμενώς** στα γεωπολιτικά δρώμενα, διαχρονικά δε εκτιμάται ότι οι σχέσεις της με τη Δύση θα μετριαστούν έτι περισσότερο, λόγω και της απομάκρυνσής της από το ήπιο Ισλάμ. Η Ελλάδα, ως

¹⁹ Ο υποφαινόμενος ήταν ο κυβερνήτης του αεροσκάφους ναυτικής συνεργασίας τύπου P-3B ORION, εκείνης της αποστολής

μετέχουσα στον τριεθνή αυτό άξονα, διαφαίνεται να προβάλλει ως αναδυόμενος γεωπολιτικός κόμβος στην ευρύτερη περιοχή της ανατολικής Μεσογείου. Προς τούτοις, οι κλιμακούμενες αμφισβητήσεις και παράλογες αξιώσεις της Τουρκίας επί θεμάτων έρευνας - διάσωσης και καθεστώτος FIR Αθηνών, εξυπηρετούν την εσωτερική της πολιτική κατανάλωση, που είναι στενά συνδεδεμένη και με την προσπάθεια εξαγωγής των προβλημάτων που τελευταίως την ταλανίζουν.

3. Η πρακτική πλευρά της εφαρμοζόμενης αναθεωρητικής πολιτικής της Τουρκίας για θέματα έρευνας και διάσωσης, αποτελεί μία **βαρύνουσα συνιστώσα** της ευρύτερης στρατηγικής της, καθώς αυτή στοχεύει στο διαμοιρασμό του ζωτικού χώρου του Αρχιπελάγους. Οι όποιες εν προκειμένω αιτιάσεις της Άγκυρας είναι προσχηματικές και στην ουσία δεν έχουν καμία σχέση με τον ανθρωπιστικό ρόλο των επιχειρήσεων της έρευνας - διάσωσης, αλλά απλά εξυπηρετούν τις πάγιες γεωπολιτικές σκοπιμότητες αναδιάταξης και ανακατανομής του εναέριου και θαλάσσιου χώρου του ανατολικού - νοτιοανατολικού Αιγαίου και γενικότερα την ανατροπή του υφιστάμενου status quo αυτού.

4. Τα γεγονότα που ακολούθησαν τη βίαιη προσάραξη του τουρκικού εμπορικού πλοίου στην ανατολική Ίμια (25/12/1995), η οποία θεωρείται προάγγελος της κρίσης των Ίμιων, το τραγικό δυστύχημα που προκλήθηκε κατά τη διάρκεια σύγκρουσης ενός ελληνικού και ενός τουρκικού F-16 (23/05/2006), καθώς και την περισυλλογή της σωρού του άτυχου Έλληνα Ιπταμένου, από μία τούρκικη φρεγάτα (05/12/2007), όπως και πλείστα άλλα παρεμφερή περιστατικά, καταδεικνύουν ότι το ζήτημα της έρευνας - διάσωσης στο Αιγαίο έχει εξελιχθεί σε μοχλό ικανοποίησης των τουρκικών βλέψεων. Το τι μέλλει γενέσθαι τελικά με την έρευνα και διάσωση στο Αρχιπέλαγος, εξαρτάται αποκλειστικά από τους στρατηγικούς στόχους και προσανατολισμούς της Ελλάδος, καθώς και τις περαιτέρω κινήσεις της στον τεχνικό και επιχειρησιακό τομέα, καθότι το διηνεκές ενδιαφέρον της Άγκυρας για να επιτύχει την άσκηση αυτών των καθηκόντων μέσα στο Αιγαίο, ασφαλώς **δεν επιτρέπει εφησυχασμό**.

5. Η Τουρκία, με τον υπ' αριθμ. 13559 / 1988 αυθαίρετο και μονομερή Κανονισμό Έρευνας και Διάσωσης, σκοπίμως δεν κάνει διάκριση μεταξύ διαδικασιών διάσωσης πλωτών και εναέριων μέσων, ώστε να **εκβιάσει** την ελληνική πλευρά για την οροθέτηση ζώνης ευθύνης έρευνας - διάσωσης, και να θέσει έτσι, υπό τον έλεγχό της, και την αντιμετώπιση των αεροπορικών ατυχημάτων, στο ανατολικό Αιγαίο, κατά παράβαση των σχετικών ρυθμίσεων του ICAO, οι οποίες σαφώς ορίζουν ότι τα όρια ευθύνης των ελληνικών αρχών για παροχή υπηρεσιών έρευνας - διάσωσης, σε περιπτώσεις αεροπορικών ατυχημάτων, ταυτίζονται με τα όρια του FIR Αθηνών.

6. Αναφορικά με τα ναυτικά ατυχήματα, η επίσης αυθαίρετη και μονομερής

οροθέτηση ζώνης ευθύνης στο Αιγαίο, εκ μέρους της Άγκυρας, είναι παράτυπη και δεν εναρμονίζεται με το διεθνές δίκαιο, καθότι η εν λόγω οροθέτηση απαιτείται να γίνει **κατόπιν συμφωνίας** με την ελληνική πλευρά, βάσει των διατάξεων του IMO, οι οποίες προβλέπουν διμερείς συμφωνίες των ενδιαφερομένων γειτονικών κρατών, προς οροθέτηση περιοχών ευθύνης, σε περιπτώσεις ναυτικών ατυχημάτων. Ωστόσο, οι συστάσεις του IMO και του ICAO, προκρίνουν όπως τα όρια των εν λόγω περιοχών συμπίπτουν με τα αντίστοιχα όρια των FIRs για την αεροναυτική έρευνα - διάσωση. Κάτι τέτοιο η Άγκυρα το απορρίπτει, αγνοώντας προκλητικά το γεγονός ότι ήδη υπάρχουν εν ισχύ Συμφωνίες της Ελλάδος, για συνεργασία σε θέματα παροχής υπηρεσιών ναυτικής έρευνας - διάσωσης, τόσο με την Ιταλία (2000), όσο και με τη Μάλτα (2008), στις οποίες ρητά ορίζεται ότι η εν λόγω ελληνική περιοχή ευθύνης συμπίπτει με το FIR Αθηνών.

7. Η Άγκυρα χρησιμοποιεί το FIR Αθηνών και τις εντός αυτού ανθρωπιστικές επιχειρήσεις έρευνας - διάσωσης, ως παράγοντες συστηματικής υποδαύλισης της εθνικής κυριαρχίας και των κυριαρχικών δικαιωμάτων της Ελλάδος. Η μη υποβολή σχεδίων πτήσης από τα τουρκικά στρατιωτικά αεροσκάφη, και κατ' επέκταση η μη γνωστοποίηση του δρομολογίου τους, εντός του FIR Αθηνών, ασφαλώς δεν συνάδει με το διεθνές δίκαιο, και αυτονόητα έχει ως συνέπεια να ενυπάρχει σοβαρό **θέμα ασφαλείας**, όχι μόνο των πτήσεων, αλλά και των πληρωμάτων στην περίπτωση που καταστούν ναυαγοί, μετά από ατύχημα.

8. Από το 1975 μέχρι σήμερα επιχειρήθηκαν χιλιάδες παραβιάσεις στον εθνικό εναέριο χώρο του Αιγαίου από τουρκικά πολεμικά αεροπλάνα. Την ίδια στιγμή όμως, ισάριθμες χιλιάδες είναι και οι **αριστοτεχνικές αναχαιτίσεις** που πραγματοποιήθηκαν από ελληνικής πλευράς στα τουρκικά μαχητικά, τα οποία κατά τα φαινόμενα θα εξακολουθήσουν να εμμένουν στην επικίνδυνη αυτή συμπεριφορά.

9. Σε κάθε περίπτωση, σημειώνεται ότι στην πράξη, η Ελλάδα, μέσω του αρμοδίου ΕΚΣΕΔ, **ελέγχει και συντονίζει αποτελεσματικά** όλες τις επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης, παρέχοντας εν προκειμένω υπηρεσίες σε όλα τα κινδυνεύοντα πλωτά και εναέρια μέσα, εντός της περιοχής ευθύνης του (FIR Αθηνών). Έτσι οι Ένοπλες Δυνάμεις και το Λιμενικό Σώμα, που έχουν επωμιστεί το τεράστιο αυτό βάρος της αποστολής του ΕΚΣΕΔ, στέκονται όχι μόνο ως ακρογωνιαίοι λίθοι του, αλλά και ως εργαλεία προάσπισης της εθνικής κυριαρχίας στο Αρχιπέλαγος.

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

1. Απαιτείται πρωτίστως να καθίσταται γνωστό στη διεθνή κοινότητα ότι, η αποτελεσματική παροχή υπηρεσιών έρευνας - διάσωσης, για την ελληνική πλευρά, είναι θέμα ανθρωπιστικής υφής και ζωτικής σημασίας, ενώ για την Τουρκία η χρήση της έννοιας αυτής καθαυτής, είναι καθαρά προσχηματική, η οποία, διεκδικώντας συναρμοδιότητα στον τομέα έρευνας - διάσωσης και φέροντας ενίοτε προσκόμματα στην αντιμετώπιση οικείων συμβάντων, παρά πάσα δεοντολογία, εξυπηρετεί διαφορετικούς στόχους από εκείνους που υπαινίσσεται. Έτσι, σε κάθε περίπτωση, η ενατένιση της Ελλάδος θα πρέπει να είναι, συν τοις άλλοις, η διεθνής της **αναγνώριση** για την ανωτέρω ειδοποιό διαφορά, και η **αποκάλυψη** καταλλήλως των πραγματικών προθέσεων και αυθαίρετων πρακτικών της Άγκυρας στον Αιγαιακό χώρο (παραβίαση εθνικού εναέριου χώρου, παράβαση διεθνών κανόνων εναέριας κυκλοφορίας, κλπ),

2. Στην ατζέντα της ελληνικής στρατηγικής επί των ζητημάτων που ταλανίζουν το Αιγαίο, υψηλή θέση πρέπει να κατέχει ο τομέας της έρευνας - διάσωσης και ειδικότερα η αδιάλειπτη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών του, ώστε αυτές να είναι περισσότερο αποτελεσματικές από τις τουρκικές. Επομένως, απαιτείται όπως ο απαραίτητος εξοπλισμός προμηθεύεται έγκαιρα, με υψηλές ποιοτικές προδιαγραφές και πάντα **πριν** από την εξ' ανατολών γείτονα χώρα, ώστε η ελληνική πλευρά να αμφισβητεί ευχερέστερα την επιχειρηματολογία της Τουρκίας ότι δήθεν κατέχει επαρκέστερες τεχνικές και επιχειρησιακές δυνατότητες από την Ελλάδα, ειδικά στην περιοχή του ανατολικού - νοτιοανατολικού Αιγαίου.

3. Μελλοντικά, η εμπλοκή των Ενόπλων Δυνάμεων και του Λιμενικού Σώματος, σε θέματα επιτήρησης και ελέγχου του μεγάλου θαλάσσιου χώρου μεταξύ Δωδεκανήσου - Κύπρου - Ισραήλ, θα είναι σαφώς αυξημένη, ένεκα και των νέων προκλήσεων που καλούνται να αντιμετωπίσουν στην περιοχή, όπως είναι η ενίσχυση της προστασίας των θαλάσσιων συνόρων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι ενεργειακές εξελίξεις και οι νατοϊκές απαιτήσεις. Ως εκ τούτων, απαιτείται η εκτέλεση και η κατάλληλη προβολή **κοινών ασκήσεων** έρευνας - διάσωσης με τις αντίστοιχες υπηρεσίες της Κύπρου και του Ισραήλ, στο χώρο του νοτιοανατολικού Αιγαίου και της ανατολικής Μεσογείου, οι οποίες θα επιφέρουν μόνο θετικά αποτελέσματα για όλες τις πλευρές, αφενός, ως προς την απόκτηση πολύπλευρης εμπειρίας και γνώσης, αφετέρου, ως προς την αποστολή ηχηρού στρατηγικού μηνύματος στις πάγιες επεκτατικές επιδιώξεις της Άγκυρας, οι οποίες καλύπτονται υπό το πέπλο του «προστάτη» των ανθρωπίνων δικαιωμάτων και των συμφερόντων της διεθνούς κοινότητας στη λεκάνη της ανατολικής Μεσογείου.

4. Οι κλιμακούμενες τουρκικές μονομερείς πρακτικές και παράλογες αξιώσεις σε θέματα έρευνας - διάσωσης και καθεστώτος FIR Αθηνών στο Αιγαίο, όπως και η

εκμετάλλευση κάθε ενδεχόμενης ελληνικής μικρής καθυστέρησης στο σημείο του συμβάντος, σηματοδοτούν τον τρόπο οργάνωσης και εξοπλισμού του ελληνικού συστήματος έρευνας και διάσωσης, που δια λόγους υψηλής ανθρωπιστικής και στρατηγικής διάστασης, θα πρέπει να εξακολουθήσει να εξασφαλίζει την **πρωτιά αντίδρασης** και της έγκαιρης άφιξης στον τόπο του ατυχήματος, καθώς και την επιχειρησιακή επάρκεια και αποτελεσματικότητα των αρμοδίων υπηρεσιών, στο σύνολο της επικράτειας του FIR Αθηνών, ιδίως στα ανατολικά όρια αυτού.

5. Η ελληνική πλευρά **επιβάλλεται** να εκμεταλλευτεί τις υφιστάμενες Συμφωνίες που έχει συνάψει με Ιταλία (2000) και Μάλτα (2008), έχοντας οριστεί το FIR Αθηνών ως η περιοχή ευθύνης της Ελλάδος για ναυτική έρευνα και διάσωση, και κατ' αυτόν τον τρόπο να προχωρήσει άμεσα στην υπογραφή αντιστοίχων συνεργασιών και με άλλα γειτονικά κράτη.

6. Επειδή οι απειλές, οι εδαφικές αξιώσεις και η αμφισβήτηση των κυριαρχικών δικαιωμάτων της Ελλάδος, όπως σε θέματα έρευνας - διάσωσης και καθεστώτος FIR Αθηνών, δεν αποτελούν νομικής φύσεως διαφορές, δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να γίνουν αντικείμενο **διαπραγματεύσεων**, ούτε ασφαλώς **απεμπόλησης** καμίας εκ των δυνατοτήτων που παρέχει στην Ελλάδα το διεθνές δίκαιο (ΑΟΖ, χωρικά ύδατα, κλπ). Η Τουρκία δημιούργησε την κρίση του Αιγαίου και στο χέρι της, συνεπώς, είναι να την τερματίσει. Αυτό θα συμβεί, εάν σεβαστεί τα διεθνή θέσμια και έθιμα. Η Ελλάδα πρέπει δε, σε κάθε παρουσιαζόμενη ευκαιρία, να ενεργεί προς την κατεύθυνση αυτή με εξωστρέφεια και με τη δέουσα εθνική αξιοπρέπεια.

Σμήναρχος (I) Αθανάσιος Μπινιάρης
Επιτελής Διεύθυνσης Σπουδών Σχολής Εθνικής Άμυνας