

## **Έρευνα και διάσωση στο Αιγαίο (Search and Rescue – SAR)\***

**Βασιλείου Γ. Μακρή,**  
Στρατιωτικού Δικαστή, Νομικού Συμβούλου Γ.Ε.ΕΘ.Α

\* Το κείμενο που ακολουθεί αποτελεί γνωμοδοτικό σημείωμα το οποίο συντάχθηκε για την ενημέρωση της ιεραρχίας του ΓΕΕΘΑ γύρω από ζητήματα έρευνας και διάσωσης στο Αιγαίο

**ΓΕΕΘΑ/Γραφείο Νομικού Συμβούλου**  
[Ιανουάριος 2002]

### **Σ Η Μ Ε Ι Ω Μ Α**

(Διά ενημέρωση της ιεραρχίας ΓΕΕΘΑ)

**ΘΕΜΑ :** Έρευνα και διάσωση στο Αιγαίο (Search and Rescue – SAR)

Κατόπιν προφορικής εντολής, επί του θέματος γνωρίζονται τα ακόλουθα:

#### **Έρευνα και διάσωση α/φ που κινδυνεύουν**

1. Το άρθρο 25 της Σύμβασης του Σικάγο του 1944 (έχει κυρωθεί από την Ελλάδα με τον Ν. 211/47) και το Παράρτημα 12 αυτής, περιέχουν διατάξεις για την *αεροπορική έρευνα & διάσωση*. Η ελληνική περιοχή έρευνας & διάσωσης σε περίπτωση αεροπορικού ατυχήματος ταυτίζεται με την περιοχή του FIR Αθηνών και έχει καθοριστεί εδώ και δεκαετίες με Περιοχικές Συμφωνίες Αεροναυτιλίας (1952 και 1958) που εγκρίθηκαν στη συνέχεια από το Συμβούλιο του ICAO. Στο είδος αυτό διασώσεως αναφέρονται και οι διατάξεις των άρθρων 123, 124 και 175 του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου (Ν. 1815/88).

2. Κατά τα λοιπά η ελληνική νομοθεσία δεν περιέχει άλλες ρυθμίσεις για την αεροπορική έρευνα & διάσωση (βλ. όμως και παρακάτω στην παράγρ. θ' και επ.!). —Σημειώνεται ότι κατά το άρθρο 122 του ΣΠΚ «... κυβερνήτης πλοίου ή αεροσκάφους ή χειριστής αεροσκάφους, ο οποίος ... παραλείπει να παράσχει βοήθεια

σε ... οποιοδήποτε αεροσκάφος ή πλοίο που βρίσκεται σε κίνδυνο, τιμωρείται με κάθειρξη μέχρι δέκα ετών».

### **Ναυτική έρευνα και διάσωση πλοίων που κινδυνεύουν**

3. Όσον αφορά τα *ναυτικά ατυχήματα*, το θέμα ρυθμίζεται από την Διεθνή Σύμβαση Ναυτικής Έρευνας & Διάσωσης του ΙΜΟ (Αμβούργο 1979), η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1985. Η Σύμβαση αυτή επιβάλλει στα συμβαλλόμενα κράτη να οργανώνουν υπηρεσίες έρευνας & διάσωσης για να παρέχουν βοήθεια σε κινδυνεύοντα πλοία (*vessels in distress* —όχι σε κινδυνεύοντα αεροσκάφη), ***σε τμήματα της ανοικτής θάλασσας που πρόσκεινται στα χωρικά ύδατα του παράκτιου κράτους***. Η Ελλάδα υπέγραψε την Σύμβαση αυτή την 20-08-1980 και την κύρωσε με τον Ν. 1844/89 (ΦΕΚ Α' 100/25-04-89).

4. Η Σύμβαση του Αμβούργου του ΙΜΟ, σε αντίθεση με την Σύμβαση του Σικάγο, ΔΕΝ καθορίζει τις διαδικασίες και τους μηχανισμούς για τον προσδιορισμό των περιοχών ευθύνης έρευνας & διάσωσης στην ανοικτή θάλασσα του παράκτιου κράτους, αλλά παραπέμπει την ρύθμιση αυτού του θέματος σε συμφωνία μεταξύ των ενδιαφερομένων παράκτιων γειτονικών χωρών (παράγρ. 2.1.4. του Παραρτήματος της Συμβάσεως) και αυτό ακριβώς είναι το αδύνατο σημείο της. Στην παράγρ. 2.1.5. του Παραρτήματος της Συμβάσεως αυτής, μάλιστα, ορίζεται ότι *«σε περίπτωση που δεν επιτευχθεί συμφωνία για τις ακριβείς διαστάσεις μίας περιοχής έρευνας και διάσωσης από τα ενδιαφερόμενα Μέρη, τα Μέρη αυτά θα καταβάλλουν κάθε προσπάθεια για να επιτύχουν συμφωνία για κατάλληλες ρυθμίσεις με τις οποίες θα παρέχεται παντού στην περιοχή ισοδύναμος συντονισμός υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης»*.

5. Η Ελλάδα κατά την υπογραφή της ως άνω Σύμβασης, κατέθεσε *επιφύλαξη* με την οποία δήλωνε ότι τα όρια ευθύνης της ήταν τα ίδια με τα όρια του FIR Αθηνών. Το κείμενο της επιφύλαξης αυτής ήταν το ίδιο με αυτό που κοινοποίησε η Ελλάδα το 1975 στον Οργανισμό ΙΜCO (προκάτοχος του ΙΜΟ), έγινε δε και εθνική νομοθεσία της χώρας μας αφού περιλήφθηκε στο άρθρο 2 του ως άνω κυρωτικού Ν. 1844/89. Ειδικά προσδιορίζεται στο άρθρο 2 του κυρωτικού νόμου ότι η περιοχή αυτή, που αποτελεί την πλέον κατάλληλη ρύθμιση κατά την έννοια της παραγρ. 2.1.5. του Παραρτήματος της Συμβάσεως, ανακοινώθηκε στον ΙΜΟ με το έγγραφο υπ' αριθ. 44/7.1.1975 του Υ.Ε.Ν. και σ' αυτήν την περιοχή η Ελλάδα από μακρού χρόνου αδιαλείπτως διενεργεί επιχειρήσεις έρευνας & διάσωσης. Από

καθαρά νομική άποψη, ωστόσο, η ανωτέρω επιφύλαξη – δήλωση, ως μονομερής πράξη, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι δεσμεύει την Τουρκία κατά το διεθνές δίκαιο.

[Το κείμενο της επιφύλαξης αυτής έχει ως εξής : «The SAR Region of Greece for maritime purposes is the region within which Greece has already assumed the responsibility for search and rescue purposes, established in accordance with the relevant Chicago Convention on International Civil Aviation of 7 Dec. 1944 and Regulation 15 of Chapter V of the International Convention of Safety of Life at Sea of 17 June 1960»]

6. *Η Τουρκία απέρριψε την ελληνική επιφύλαξη και την 12-10-1982 κατά τη διάρκεια σύσκεψης (27th Session) της υποεπιτροπής του IMO για θέματα ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, κατέθεσε δήλωση σύμφωνα με την οποία οι περιοχές ευθύνης για θαλάσσια έρευνα και διάσωση στην ανοικτή θάλασσα πρέπει να οριοθετούνται με συμφωνία των ενδιαφερομένων κρατών. Παράλληλα κατέθεσε και χάρτη ο οποίος εμφάνιζε το Αιγαίο μοιρασμένο στη μέση, με διευκρινιστικό σημείωμα ότι η διαχωριστική γραμμή ήταν απλά ενδεικτική των ορίων των επιχειρησιακών δυνατοτήτων των τουρκικών υπηρεσιών έρευνας & διάσωσης.*

7. *Η ως άνω Τουρκική ανακοίνωση απερρίφθη με ελληνική δήλωση δύο ημέρες αργότερα, κατά τη διάρκεια της ίδιας σύσκεψης της υποεπιτροπής του IMO. Η τουρκική άποψη έμμεσα αποδοκιμάστηκε και από τον IMO, δεδομένου ότι στην έκδοσή του με τίτλο "Information on National Search and Rescue" (Φεβρουάριος 1983), περιέλαβε χάρτη στον οποίο εμφανίζεται ως περιοχή ευθύνης της Ελλάδος στο Αιγαίο για θέματα ναυτικής έρευνας & διάσωσης, η περιοχή των ορίων του FIR Αθηνών. Τα ίδια όρια αναφέρονται και στην εγκύκλιο SAR 3/Circ 3 του IMO (1990).*

Τις ελληνικές θέσεις για ανάγκη ταύτισης των ζωνών ευθύνης ναυτικής έρευνας και διάσωσης με τις περιοχές FIR στην ανοικτή θάλασσα και το διεθνές εναέριο χώρο —θέσεις που υποστήριξαν και άλλες χώρες στη Συνδιάσκεψη του Αμβούργου του 1979— απηχεί σε αρκετά σημεία της και η Απόφαση (Resolution) υπ' αριθ. 1 που υιοθετήθηκε από τη Συνδιάσκεψη και προσαρτήθηκε στην Τελική Πράξη της Σύμβασης του 1979 : η Απόφαση αναφέρεται σε ρυθμίσεις για τον συντονισμό των υπηρεσιών έρευνας & διάσωσης και, ενώ σημειώνει ότι σύμφωνα με την παράγρ. 2.1.4. του Παραρτήματος της Συμβάσεως οι ζώνες ευθύνης για ναυτική έρευνα & διάσωση αποκαθίστανται με συμφωνίες των κρατών, ταυτόχρονα αναγνωρίζει ότι αεροναυτικές υπηρεσίες έρευνας & διάσωσης έχουν ήδη εγκαθιδρυθεί από τα συμβαλλόμενα στη Σύμβαση περί διεθνούς πολιτικής αεροπορίας κράτη και τονίζει ότι

η στενή συνεργασία μεταξύ ναυτικών και αεροναυτικών υπηρεσιών έρευνας & διάσωσης είναι ουσιώδης.

8. Η θέση της εναρμόνισης, μέχρι πλήρους ταύτισης, των ορίων των ζωνών για ναυτική και αεροπορική έρευνα & διάσωση, έγινε δεκτή κατά τη συζήτηση της αναφοράς (report) της Υποεπιτροπής Ασφαλείας της Ναυσιπλοΐας στην 32η Σύνοδο του ΙΜΟ, τον Μάρτιο του 1986 (ΙΜΟ doc. 32/W.P. 8/20-08-1986), όπου, πλην της Τουρκίας και της Κίνας, την ανωτέρω θέση δέχθηκαν όλες οι αντιπροσωπείες, *μεταξύ δε αυτών και η αντιπροσωπεία των Η.Π.Α.*, η οποία μάλιστα την υποστήριξε ενθέρμως.

9. Από πλευράς εσωτερικής ελληνικής νομοθεσίας για θέματα θαλάσσιας έρευνας & διάσωσης —πλην του κυρωτικού νόμου 1844/89—, πρόσφατα κυρώθηκε με τον Ν. 2975/01 (ΦΕΚ Α' 294/31-12-01) το "Μνημόνιο Συνεννόησης μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Ιταλικής Δημοκρατίας για τη συνεργασία σε επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης στο Ιόνιο Πέλαγος".

10. Ιδιαίτερα σημειώνεται ότι από τις λοιπές διατάξεις του κυρωτικού νόμου 1844/89 (κοινές νομοθετικές, σε αντίθεση με τις κυρωτικές) προβλέπονται τα εξής : άρθρο 4 : «*αρμόδιες αρχές για την εφαρμογή του νόμου αυτού και της Σύμβασης είναι οι υπηρεσίες του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας*», άρθρο 5 : «*1. Οι υπηρεσίες ναυτικής και αεροπορικής έρευνας και διάσωσης παρέχονται αντίστοιχα από το Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος και την Πολεμική Αεροπορία με τη συνδρομή και συνεργασία εμπλεκομένων υπηρεσιών και φορέων και συντονίζονται από ενιαίο κέντρο, το Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (Κ.Σ.Ε.Δ.) του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. 2. ... 3. Με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Εθνικής Άμυνας και Εμπορικής Ναυτιλίας : α) μπορεί να ιδρύονται υποκέντρα διάσωσης ... β) μπορεί να ρυθμίζονται τα θέματα οργάνωσης, λειτουργίας και αποστολής του Κ.Σ.Ε.Δ. και των υποκέντρων διάσωσης, ... 4. Για τη ρύθμιση των παραπάνω θεμάτων ... λαμβάνονται υπόψη εγχειρίδια και οδηγίες διεθνών οργανισμών, αρμοδίων για τη ναυτική και αεροπορική έρευνα και διάσωση*», άρθρο 6 : «*1. Από το Αρχηγείο ΛΣ και την Πολεμική Αεροπορία διατίθενται πλωτά και εναέρια μέσα ... 2. Εφ' όσον απαιτηθεί, ενεργοποιούνται μέσα των Ενόπλων Δυνάμεων και εμπλεκομένων υπηρεσιών και φορέων ...*», άρθρο 8 : «*Με προεδρικά διατάγματα, που εκδίδονται ύστερα από πρόταση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας και του συναρμόδιου υπουργού, κατά περίπτωση, ρυθμίζονται οι λεπτομέρειες για την εφαρμογή του νόμου αυτού και της Σύμβασης*».

11. Σε επικοινωνία μας με τον Δντή του Κ.Σ.Ε.Δ. του Υ.Ε.Ν. μας έγινε γνωστό ότι πράγματι έχει εκδοθεί Κανονισμός οργάνωσης & λειτουργίας του Κέντρου, ο οποίος έχει κυρωθεί με Κοινή Απόφαση ΥΕΘΑ & Υ.Ε.Ν., δημοσιευμένη και στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

12. Κατά τα λοιπά, από πλευράς ελληνικής νομοθεσίας δεν υπάρχουν άλλες διατάξεις ειδικά για το Αιγαίο Πέλαγος. Πέραν αυτού, βάσιμα μπορεί να υποστηριχθεί ότι και άλλες ρυθμίσεις να είχαν προβλεφθεί, δεν θα είχαν καμία ισχύ κατά το διεθνές δίκαιο, ως αντίθετη μονομερής κρατική πράξη, αφού δεν έχει τηρηθεί προηγουμένως η διαδικασία της Σύμβασης του Αμβούργου του 1979 περί καθορισμού των ζωνών έρευνας & διάσωσης στην ανοικτή θάλασσα του Αιγαίου με διμερή συμφωνία με την Τουρκία. Το αυτό μπορεί να υποστηριχθεί και για τις ειδικές διατάξεις του κυρωτικού νόμου 1844/89 —αλλά και του Κανονισμού οργάνωσης & λειτουργίας του Κ.Σ.Ε.Δ., στο μέτρο που προβαίνουν "μονομερώς" και χωρίς προηγούμενη τήρηση της διαδικασίας της Σύμβασης του 1979, στον ορισμό κάποιων κανόνων που αφορούν στην θαλάσσια έρευνα και διάσωση στο Αιγαίο.

13. ***Το αυτό μπορεί να λεχθεί, όπως είναι φυσικό, και για τον τουρκικό κανονισμό 88/13559 περί έρευνας & διάσωσης*** (εγκρίθηκε από το υπουργικό συμβούλιο την 11.12.88 και δημοσιεύθηκε στην τουρκική εφημερίδα της κυβερνήσεως την 07-01-89).

14. Για τον ως άνω τουρκικό κανονισμό περί έρευνας & διάσωσης επισημαίνονται (επιγραμματικά) τα παρακάτω :

α. *Σκόπιμα δεν κάνει διάκριση μεταξύ διαδικασιών διάσωσης πλοίων και αεροσκαφών*, για να εκβιάσει την έναντι της Ελλάδος οριοθέτηση, βάσει συμφωνίας, ζώνης έρευνας & διάσωσης στο Αιγαίο, εντός του FIR Αθηνών, που θα καλύπτει ενέργειες διάσωσης τόσο για κινδυνεύοντα πλοία όσο και για κινδυνεύοντα αεροσκάφη, ενώ για την περίπτωση των αεροσκαφών υπάρχει ήδη οριοθετημένη υπό ελληνική δικαιοδοσία ζώνη βάσει των διαδικασιών του ICAO. — Αντίθετα, ο κυρωτικός της Συμβάσεως του 1979 ελληνικός Ν. 1844/89, στις κοινές νομοθετικές διατάξεις των άρθρων 5 και 6 αυτού, κάνει σαφή διάκριση μεταξύ υπηρεσιών ναυτικής και υπηρεσιών αεροπορικής έρευνας και διάσωσης, των οποίων ρυθμίζει το συντονισμό των ενεργειών.

β. Η οριοθέτηση ζωνών ευθύνης στην ανοικτή θάλασσα του Αιγαίου στην οποία προβαίνει, εμφανίζει το Αιγαίο Πέλαγος, εντός του FIR Αθηνών, διχοτομημένο σε δύο ζώνες (ελληνική - τουρκική).

γ. Οριοθετεί μεν, μονομερώς, ζώνη ευθύνης στη Μαύρη Θάλασσα, αλλά η ζώνη αυτή δεν παραβιάζει τα όρια του *Odessa FIR*.

δ. Παραβιάζει τα όρια και τις αρμοδιότητες για αεροναυτική έρευνα & διάσωση του *Nikosia FIR*.

ε. Η μονομερής οριοθέτηση στο Αιγαίο (το οποίο και μας ενδιαφέρει ιδιαίτερα) είναι αυθαίρετη και παράτυπη, τόσο αναφορικά με την αεροπορική έρευνα & διάσωση, όσο και αναφορικά με τον καθορισμό ζωνών ευθύνης για ναυτική έρευνα & διάσωση πλοίων που κινδυνεύουν, δεδομένου ότι —κατά τα παραπάνω— η οριοθέτηση θα πρέπει να γίνει με διμερή συμφωνία με την Ελλάδα βάσει της Συμβάσεως του Αμβούργου του 1979, η φιλοσοφία της οποίας είναι προσανατολισμένη προς οριοθέτηση μεν με διμερείς συμφωνίες, οριοθέτηση όμως η οποία πρέπει να λαμβάνει υπ' όψιν τα αντίστοιχα όρια των περιοχών FIR για την αεροναυτική έρευνα & διάσωση.

στ. Συνολικά εκτιμώμενος, ο τουρκικός κανονισμός συνιστά μία μονομερή κρατική πράξη αντίθετη στο διεθνές δίκαιο, η οποία δεν μπορεί να επιφέρει έννομα αποτελέσματα στο διεθνή χώρο.

15. Από καθαρά νομική άποψη θα είναι εξαιρετικά χρήσιμη η ενεργοποίηση του άρθρου 8 του ως άνω Ν. 1844/89 (βλ. παραπάνω). *Εξεταστέα, ωστόσο, η πολιτική σκοπιμότητα έκδοσης ενός τέτοιου κειμένου και η κατάλληλη περί αυτού χρονική στιγμή.*\_