



**ΠΜΣ: ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΙ  
ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ**

**«Οι επιχειρήσεις Έρευνας και Διάσωσης  
ως ευκαιρία συνεργασίας και αιτία σύγκρουσης:  
Η περίπτωση του Αιγαίου Πελάγους. »**

**Νικόλαος Νταρζάνος**

**Ιανουάριος 2022**





**ΠΜΣ: ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΙ  
ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ**

**«Οι επιχειρήσεις Έρευνας και Διάσωσης  
ως ευκαιρία συνεργασίας και αιτία σύγκρουσης:  
Η περίπτωση του Αιγαίου Πελάγους. »**

**Διατριβή η οποία υποβλήθηκε προς απόκτηση εξ  
αποστάσεως μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών στην  
Ευρωπαϊκή Πολιτική και Διακυβέρνηση στο  
Πανεπιστήμιο Νεάπολις**

**Νικόλαος Νταρζάνος**

**Ιανουάριος 2022**

## **Πνευματικά δικαιώματα**

Copyright © Νικόλαος Νταρζάνος , 2022

Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος. All rights reserved.

Η έγκριση της διατριβής από το Πανεπιστημίου Νεάπολις δεν υποδηλώνει απαραίτητως και αποδοχή των απόψεων του συγγραφέα εκ μέρους του Πανεπιστημίου.

# ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Κεφάλαιο 1-Εισαγωγή	
1.1 Σκοπός -Ερευνητικό ερώτημα .....	13
1.2 Σπουδαιότητα-Καινοτομία Μεταπτυχιακής Διατριβής.....	13
1.3 Βιβλιογραφική ανασκόπηση.....	13
1.4 Μεθοδολογία έρευνας .....	14
1.5 Υποθέσεις εργασίας.....	15
1.6 Περιορισμοί έρευνας .....	15
1.7 Οργάνωση Μεταπτυχιακής Διατριβής .....	16
Κεφάλαιο 2 – Θεωρητική Θεμελίωση.....	17
2.1 Η σημασία της θεωρίας.....	17
2.2 Διεθνή Καθεστώτα .....	18
2.3 Νεοκλασικός Ρεαλισμός .....	21
2.4 Ορισμοί - Έννοιες.....	23
Κεφάλαιο 3 -Νομικό και Θεσμικό πλαίσιο Έρευνας και Διάσωσης .....	25
3.1 Εθιμικό Δίκαιο -Διεθνή Συμβατικά Κείμενα .....	25
3.1.1 Ναυτική Έρευνα και Διάσωση.....	26
3.1.2 Αεροπορική Έρευνα και Διάσωση .....	28
3.1.3 Οριοθέτηση Περιοχών Ευθύνης και Διακρατική Συνεργασία ....	29
3.1.4 Εναρμόνιση Ναυτικής και Αεροπορικής Έρευνας και Διάσωσης 30	
3.1.5 Έρευνα και Διάσωση σε περίοδο πολέμου .....	31
3.2 Ευρωπαϊκό Δίκαιο .....	31
3.3 Θεσμική και επιχειρησιακή διάσταση Έρευνας και Διάσωσης σε εθνικό επίπεδο.....	32
3.3.1 Ελλάδα.....	33

3.3.2 Τουρκία.....	35
Κεφάλαιο 4- Επιχειρήσεις Ε-Δ σε περιοχές ενδιαφέροντος .....	37
4.1 Αιγαίο Πέλαγος.....	37
4.2 Οι επιχειρήσεις Ε-Δ σε υπόλοιπες περιοχές .....	41
Κεφάλαιο 5 -Συμπεράσματα .....	48
5.1 Η Ε-Δ ως Διεθνές Καθεστώς .....	48
5.2 Σύνδεση των επιχειρήσεων Έρευνας και Διάσωσης με τις μεταναστευτικές ροές 49	
5.3 Συσχέτιση με την εθνική κυριαρχία και ασφαλιποίηση της Έρευνας και Διάσωσης .....	50
5.4 Η Ε-Δ στο πλαίσιο των Ελληνοτουρκικών διαφορών .....	51
5.5 Δυνατότητες συνεργασίας μέσω των επιχειρήσεων Έρευνας και Διάσωσης στο Αιγαίο Πέλαγος .....	54
5.6 Η Ευρωπαϊκή προοπτική της Έρευνας και Διάσωσης .....	55
5.7 Στρατηγικός σχεδιασμός -Προσφορά της ερευνητικής και ακαδημαϊκής κοινότητας στην Ελληνική εξωτερική πολιτική .....	56
5.8 Η σημασία αποτελεσματικού συστήματος Ε-Δ για το κράτος.....	57
5.9 Ανάγκη για μελλοντική έρευνα .....	59
Επίλογος .....	59
Βιβλιογραφία .....	63

## Κατάλογος Εικόνων

Εικόνα 1 Οι περιοχές ευθύνης E-Δ για τα ναυτικά ατυχήματα .....	27
Εικόνα 2 Οι θέσεις και η εμβέλεια των ελληνικών (αεροπορικών) μέσων E-Δ (SRUs) .....	35
Εικόνα 3. Το ATHINAI FIR που ταυτίζεται με την ελληνική περιοχή ευθύνης E-Δ. ....	38
Εικόνα 4 Η τουρκική Περιοχή Ευθύνης για E-Δ (SRR) σύμφωνα με τον Κανονισμό E-Δ του 2020.....	40
Εικόνα 5 Αλληλοκαλυπτόμενες περιοχές στο Αιγαίο Πέλαγος που προκύπτουν από τις τουρκικές αξιώσεις .....	41
Εικόνα 6 Περιοχές ευθύνης E-Δ ναυτικών ατυχημάτων Ιταλίας και Μάλτας .....	43
Εικόνα 7 Περιοχές ευθύνης E-Δ στη Νότια Σινική Θάλασσα .....	44
Εικόνα 8 Περιοχές ευθύνης E-Δ στην Αρκτική .....	45
Εικόνα 9 Περιοχές Ευθύνης E-Δ στη Βαλτική Θάλασσα.....	46
Εικόνα 10 Μεταναστευτικές ροές στη Μεσόγειο Θάλασσα. ....	50



## **Κατάλογος Πινάκων**

Πίνακας 1. Ταξινόμηση Καθεστώτων .....	20
Πίνακας 2 Θεσμικά Κείμενα σχετικά με την Ε-Δ .....	26
Πίνακας 3 Επίπεδα Συντονισμού Επιχειρήσεων Ε-Δ .....	33
Πίνακας 4 Στατιστικά στοιχεία Αφίξεων μεταναστών - Διασωθέντων- Ωρών πτήσεων Ε/Π Πολεμικής Αεροπορίας .....	53

**Όνοματεπώνυμο Φοιτητή/Φοιτήτριας:** Νικόλαος Νταρζάνος

**Τίτλος Μεταπτυχιακής Διατριβής:** «Οι επιχειρήσεις Έρευνας και Διάσωσης ως ευκαιρία συνεργασίας και αιτία σύγκρουσης : Η περίπτωση του Αιγαίου Πελάγους.»

Η παρούσα Μεταπτυχιακή Διατριβή εκπονήθηκε στο πλαίσιο των σπουδών για την απόκτηση εξ αποστάσεως μεταπτυχιακού τίτλου στο Πανεπιστήμιο Νεάπολις και εγκρίθηκε στις 9/2/2022 από τα μέλη της Εξεταστικής Επιτροπής.

**Εξεταστική Επιτροπή:**

Πρώτος επιβλέπων: Αναπληρωτής Καθηγητής Γεώργιος Μαρής

Μέλος Εξεταστικής Επιτροπής: Καθηγητής Πέτρος Λιάκουρας

Μέλος Εξεταστικής Επιτροπής: Δρ. Μερσίλεια Αναστασιάδου

## **Ευχαριστίες**

Σε αυτό το σημείο θα ήθελα να ευχαριστήσω τον Αναπληρωτή Καθηγητή κ. Γεώργιο Μαρή, ως επιβλέποντα, για τις συμβουλές του καθ' όλη τη διάρκεια της συγγραφής της Μεταπτυχιακής Διπλωματικής Εργασίας αλλά και ως «δάσκαλο» για τη θερμή στήριξη του να ασχοληθώ με το αντικείμενο και τον ευρύτερο χώρο της επιστήμης.

## **Λεξικό όρων**

ACO: Aircraft Coordinator

ASEAN: Association of Southeast Asian Nations

BSRBCC: Baltic Sea Region Border Control Cooperation

FIR: Flight Information Region

IAMSAR: International Aeronautical and Maritime Search and Rescue  
Manual

ICAO: International Civil Aviation Authority

IMO: International Maritime Organization

JRCC: Joint Rescue Coordination Centre

MOU: Memorandum of Understanding

NATO: North Atlantic Treaty Organization

OSC: On-scene Coordinator

SC: Search and Rescue Coordinator

SMC: Search and Rescue Mission Coordinator

SOLAS: Safety of Life at Sea

SRR: Search and Rescue Region

UAV: Unmanned Aircraft Vehicle

UNCLOS: United Nations Convention on Law of the SEA

ΓΓΠΠ: Γενική Γραμματεία Πολιτικής Προστασίας

ΓΕΑ :Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας

ΓΕΕΘΑ: Γενικό Επιτελείο Εθνικής Άμυνας

ΔΑΔ: Διεθνές Ανθρωπιστικό Δίκαιο

ΕΕ: Ευρωπαϊκή Ένωση

ΕΚΑΒ: Εθνικό Κέντρο Άμεσης Βοήθειας

ΕΚΣΕΔ: Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας-Διάσωσης

ΚΣΕΔ : Κέντρο Συντονισμού Έρευνας -Διάσωσης

ΚΥΑ : Κοινή Υπουργική Απόφαση

ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ: Λιμενικό Σώμα-Ελληνική Ακτοφυλακή

ΜΕΔ: Μοίρα Έρευνας-Διάσωσης

ΜΚΟ: Μη-Κυβερνητικές Οργανώσεις

ΠΑ : Πολεμική Αεροπορία

ΣΔΘ: Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας

ΥΠΑ: Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας

ΥΠΕΞ : Υπουργείο Εξωτερικών

*Σε αυτούς που χρωστάω τα πάντα: τους  
γονείς μου.*

## Περίληψη

Οι επιχειρήσεις Έρευνας και Διάσωσης (Ε-Δ) κεντρίζουν ολοένα και περισσότερο το ενδιαφέρον της διεθνούς κοινότητας λόγω αφενός της αλληλεπίδρασης τους με άλλα φαινόμενα της διεθνούς πραγματικότητας κι αφετέρου λόγω της σπουδαιότητας του στόχου τους, την προστασία της ανθρώπινης ζωής. Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι να εξετάσει αν οι επιχειρήσεις Ε-Δ συνιστούν ευκαιρία συνεργασίας ή αιτία σύγκρουσης μεταξύ των κρατών , δίνοντας βαρύτητα στο χώρο του Αιγαίου Πελάγους. Παρουσιάζονται οι υποχρεώσεις των κρατών ως υποκείμενα του Διεθνούς Δικαίου, όπως προκύπτουν από τις εφαρμοστέες σχετικές διατάξεις και οι αλληλεπιδράσεις μεταξύ τους, ως κύριοι δρώντες του διεθνούς συστήματος. Το καθεστώς της Ε-Δ αξιολογείται μέσω της Διευρυμένης Περιπτώσιολογικής Μεθόδου αντλώντας συμπεράσματα από διαφορετικές περιοχές που εξετάζονται. Η ποικιλομορφία των πολιτικών επιλογών που συναντάται και ο τρόπος σχηματισμού τους ως επιλογές της εξωτερικής του πολιτικής οδηγούν στην ερμηνεία του φαινομένου μέσω της θεωρίας του νεοκλασικού ρεαλισμού . Συμπεραίνεται πως η συνεργασία ή η σύγκρουση στο πλαίσιο του καθεστώτος της Ε-Δ εξαρτάται από τις επιλογές της εξωτερικής πολιτικής των κρατών όπως αυτή διαμορφώνεται με επιρροές από εσωτερικούς και εξωτερικούς παράγοντες. Επισημαίνεται, τέλος, πως απαιτείται περαιτέρω έρευνα σχετικά με την επίδραση των διαφόρων παραγόντων και των ενδιαφερομένων μερών στις κρατικές επιλογές σχετικά με τις επιχειρήσεις Ε-Δ αλλά και περαιτέρω αξιολόγηση της αλληλεπίδρασης του καθεστώτος της Ε-Δ με άλλα διεθνή καθεστώτα.

**Λέξεις Κλειδιά:** Έρευνα και Διάσωση, Διεθνή καθεστώτα, Αιγαίο Πέλαγος, Ελληνοτουρκικές σχέσεις, Διεθνής συνεργασία , Νεοκλασικός Ρεαλισμός

## **Abstract**

Search and Rescue (SAR) operations are increasingly attracting the interest of the international community due to their interaction with other phenomena of international reality and the importance of their objective, the protection of human life. This paper aims to examine whether SAR operations constitute an opportunity for cooperation or a cause of conflict between states, with emphasis on the Aegean Sea. It presents the obligations of states as subjects of international law, deriving from the applicable relevant provisions and the interactions between them as main actors in the international system. The SAR regime is evaluated through the Extended Case Method drawing conclusions from different areas examined. The diversity of policy options encountered and the way they are formed as foreign policy choices lead to the interpretation of the phenomenon through the theory of neoclassical realism. It is concluded that cooperation or conflict within the SAR regime depends on the foreign policy choices of states as shaped by influences from internal and external factors. Finally, it is noted that further research is needed on the influence of different factors and stakeholders on state choices regarding SAR operations and evaluation of the interplay between the SAR regime and other international regimes.

**Keywords:** Search and Rescue, International regimes, Aegean Sea, Greek-Turkish relations, International cooperation, Neoclassical Realism



# Κεφάλαιο 1-Εισαγωγή

## 1.1 Σκοπός -Ερευνητικό ερώτημα

Η παρούσα ερευνητική εργασία έχει ως σκοπό να συνεισφέρει στη θεωρητική ανάλυση του θέματός της συσχετίζοντας, με επιστημονικό συλλογισμό, τα εμπειρικά γεγονότα με το υφιστάμενο θεωρητικό πλαίσιο των Διεθνών Σχέσεων και να καταλήξει σε συμπεράσματα και προτάσεις σχετικές με τα ερευνητικά της ερωτήματα. Η διατριβή εδράζεται σε δύο βασικά ερευνητικά ερωτήματα , όπως προκύπτει και από τον τίτλο της. Εξετάζεται πιο συγκεκριμένα, πρώτον αν οι επιχειρήσεις Έρευνας -Διάσωσης (Ε-Δ) συνιστούν ευκαιρία συνεργασίας ή αιτία σύγκρουσης . Δεύτερον , το συγκεκριμένο ερώτημα εξετάζεται σε πιο περιορισμένο γεωγραφικό χώρο, εκείνον του Αιγαίου Πελάγους.

## 1.2 Σπουδαιότητα-Καινοτομία Μεταπτυχιακής Διατριβής

Οι μελετητές έχουν προσεγγίσει το ζήτημα της Ε-Δ από γεωπολιτική ή νομική σκοπιά , εξετάζοντας τη συσχέτιση των επιχειρήσεων Ε-Δ με την εθνική κυριαρχία και τις απορρέουσες από τις Διεθνείς Συνθήκες κρατικές υποχρεώσεις. Παρόλα αυτά δεν έχουν επικεντρωθεί στα κίνητρα των κρατών και τους λόγους που επιλέγουν να συνεργαστούν ή να συγκρουστούν σε επιχειρήσεις Ε-Δ. Η παρούσα εργασία αναζητά αυτές τις αιτίες στο πλαίσιο του διεθνούς καθεστώτος Ε-Δ επιχειρώντας να συσχετίσει τα συμπεράσματα και τις προτάσεις της με την προβληματική της θεωρίας των διεθνών καθεστώτων και του νεοκλασικού ρεαλισμού. Επιχειρείται κατ' αυτόν τον τρόπο μια εξήγηση γενικότερης ισχύος και εφαρμογής σχετικά με τους λόγους για τους οποίους τα κράτη επιλέγουν ή αποφεύγουν τη συνεργασία σε επιχειρήσεις Ε-Δ.

Πέρα από την ακαδημαϊκή προσφοράς της εργασίας , η προσέγγιση ενός ζητήματος που συναντάται και στο σύμπλεγμα των ελληνοτουρκικών διαφορών καθιστά σημαντική τη διατριβή σχετικά με την ανάλυση των θέσεων της Τουρκίας και τη γενικότερη κατανόηση των ελληνοτουρκικών διαφορών. Κατ' αυτόν τον τρόπο εμπλουτίζει τις γνώσεις και τις αναλύσεις γύρω από τα ζητήματα που απασχολούν ιδιαίτερα την ελληνική εξωτερική πολιτική.

## 1.3 Βιβλιογραφική ανασκόπηση

Η βιβλιογραφία σχετικά με την Ε-Δ , ελληνόγλωσση και ξενόγλωσση είναι πλούσια και το ενδιαφέρον για το ζήτημα ολοένα και αυξανόμενο . Η ξενόγλωσση βιβλιογραφία εξετάζει κυρίως το ζήτημα λόγω της σύνδεσης του με τις μεταναστευτικές ροές ενώ η ελληνόγλωσση βιβλιογραφία επικεντρώνεται στο ζήτημα ως μέρος των ελληνοτουρκικών σχέσεων. Εντοπίζονται , επίσης αρκετές σχετικές μεταπτυχιακές διατριβές και τρεις διδακτορικές διατριβές ελληνικών πανεπιστημίων . Η πρώτη αναλύει το υφιστάμενο νομικό πλαίσιο και επικεντρώνεται στα ζητήματα της Ανατολικής Μεσογείου (Κοροντζής, 2015), η δεύτερη εξετάζει τη χωρική ανάλυση των περιστατικών Ε-Δ στον Ελλαδικό χώρο (Φιλιόπουλος, 2015) και η τρίτη αξιολογεί το ελληνικό σύστημα Ε-Δ για την ικανότητα ανταπόκρισης σε ατυχήματα σε πλατφόρμες άντλησης υδρογονανθράκων (Λιαρόπουλος, 2020).

Η προσέγγιση του ζητήματος της Ε-Δ επικεντρώνεται στη νομική και ανθρωπιστική σκοπιά εξετάζοντας κυρίως τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τις σχετικές Διεθνείς Συνθήκες και τις συνέπειες της ελλιπούς συνεργασίας στην προστασία της ανθρώπινης ζωής. Αντίστοιχο ενδιαφέρον με την περιοχή του Αιγαίου Πελάγους παρουσιάζουν κι άλλες περιοχές στις οποίες οι ακαδημαϊκοί έχουν στρέψει το ενδιαφέρον τους. Εντοπίζεται, ωστόσο, κενό στη θεωρητική ανάλυση των συνεργασιών ή και των διαφορών που προκύπτουν από τις επιχειρήσεις Ε-Δ. Με εξαίρεση κάποια επιστημονικά άρθρα για την Ε-Δ στην Αρκτική που χρησιμοποιούν τη θεωρία καθεστώτων, δεν χρησιμοποιούνται τα μεθοδολογικά εργαλεία κάποιας συγκεκριμένης θεωρίας από τους ακαδημαϊκούς όπως γίνεται και στους υπόλοιπους τομείς των διακρατικών σχέσεων. Κατά συνέπεια μια μεθοδολογική στόχευση της εργασίας είναι να αξιολογηθεί αν η θεωρία του νεοκλασικού ρεαλισμού ερμηνεύει ικανοποιητικά τις διακρατικές σχέσεις που αναπτύσσονται με άξονα το καθεστώς της Ε-Δ.

#### 1.4 Μεθοδολογία έρευνας

Η απάντηση των ερευνητικών ερωτημάτων, που έχουν ήδη διατυπωθεί, δίνεται μέσω της Διευρυμένης Περιπτωσιολογικής Μεθόδου. Η συγκεκριμένη μέθοδος επιλέχθηκε διότι ελέγχονται θεωρίες και συμπεράσματα που προκύπτουν από την ανάλυση μία μελέτης περίπτωσης ( Αιγαίο Πέλαγος ) με παρατηρήσεις που έχουν προκύψει από άλλες μελέτες περίπτωσης ( λοιπές περιοχές ενδιαφέροντος στον πλανήτη). Μέσω της εξέτασης πολλών περιπτώσεων θα διερευνηθεί καλύτερα ο τρόπος αλληλεπίδρασης διάφορων παραγόντων που σχετίζονται με την απάντηση των ερευνητικών ερωτημάτων της συγκεκριμένης διατριβής. Παράλληλα, εξάγονται συμπεράσματα ευρύτερης ισχύος που μπορούν να γενικευτούν για ανάλυση και άλλων περιπτώσεων συνεργασίας ή σύγκρουσης σε επιχειρήσεις Ε-Δ, αφού η σύγκριση πολλαπλών μελετών περιπτώσεων δίνει αυτή τη δυνατότητα (Babbie, 2018).

Για την επίτευξη αυτού του σκοπού χρησιμοποιούνται δευτερογενή και πρωτογενή ποιοτικά δεδομένα μέσω της ανάλυσης αρχειακού υλικού και της ανάλυσης περιεχομένου και ποσοτικά δεδομένα από στατιστικά του Γενικού Επιτελείου Αεροπορίας, της Ύπατης Αρμοστείας του ΟΗΕ και του Διεθνή Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO). Χρησιμοποιούνται πηγές όπως ελληνόγλωσση και ξενόγλωσση βιβλιογραφία, επιστημονικά άρθρα, νομικά κείμενα, πρακτικά συνεδρίων, δηλώσεις πολιτικών ηγετών, Διεθνείς Συνθήκες, άρθρα εφημερίδων, δεδομένα από επίσημες ιστοσελίδες κρατικών φορέων ή οργανισμών όπως και υλικό από έγκυρους ιστοτόπους. Τα βιβλία παρείχαν μία ευρεία επισκόπηση της σχετικής θεωρίας ενώ τα επιστημονικά άρθρα παρείχαν κυρίως επικαιροποιημένες πληροφορίες με την εγκυρότητα που χαρακτηρίζει τα επιστημονικά περιοδικά. Εκτός από τις δευτερογενείς πηγές, στοιχεία αντλούνται από πρωτογενείς πηγές όπως πρακτικά συνεδρίων, κείμενα οργάνων της ΕΕ και κυρίως νομικά κείμενα.

Στις πολιτικές επιστήμες διακρίνουμε τρία είδη μεταβλητών: τις «ανεξάρτητες» μεταβλητές που σχετίζονται με την αιτία ενός φαινομένου και προκαλούν τις «παρεμβαίνουσες» μεταβλητές, οι οποίες με τη σειρά τους επηρεάζουν τις «ανεξάρτητες μεταβλητές» (Evera, 2000). Στην αποδεικτική διαδικασία της συγκεκριμένης ερευνητικής εργασίας ως ανεξάρτητες μεταβλητές νοούνται τα κράτη που με την εξωτερική τους πολιτική ως παρεμβαίνουσα

μεταβλητή καθορίζουν τις σχέσεις που προκύπτουν στο πλαίσιο του καθεστώτος της Ε-Δ που αποτελεί την εξαρτημένη μεταβλητή.

## 1.5 Υποθέσεις εργασίας

Οι υποθέσεις εργασίας αποτελούν σταθερά σημεία αναφοράς πάνω στα οποία δομείται η διατριβή και σχετίζονται τα συμπεράσματα που εξάγονται (Ζαφειρόπουλος, 2015). Οι θεωρητικοί συλλογισμοί για τη σχέση μεταξύ των εννοιών και των μεταβλητών της διατριβής μπορούν να διατυπωθούν συνοπτικά ως εξής :

Υπόθεση 1: Η Ε-Δ αποτελεί ένα διεθνές καθεστώς

Υπόθεση 2 : Η συνεργασία και σύγκρουση στις επιχειρήσεις Ε-Δ σχετίζεται με την εξωτερική πολιτική των κρατών

Υπόθεση 3: Η Ε-Δ έχει γεωπολιτικές προεκτάσεις

Υπόθεση 4 :Ένα αποτελεσματικό σύστημα Ε-Δ έχει πολλαπλά οφέλη για το κράτος

Υπόθεση 5: Οι τουρκικές αξιώσεις για αρμοδιότητες Ε-Δ στο Αιγαίο Πέλαγος στερούνται επιχειρησιακής λογικής και νομικής βάσης

Υπόθεση 6: Η ελληνική εξωτερική πολιτική μπορεί να βελτιωθεί μέσω προτάσεων πολιτικής χρησιμότητας από την ακαδημαϊκή κοινότητα

## 1.6 Περιορισμοί έρευνας

Η απουσία προηγούμενης σύνδεσης της συνεργασίας ή διενέξεων στο πλαίσιο του καθεστώτος της Ε-Δ με κάποιο θεωρητικό πλαίσιο αποτελεί τον κυριότερο περιορισμό που παρουσιάστηκε κατά τη διάρκεια της συγγραφής της διατριβής. Η απουσία σύνδεσης του φαινομένου με ένα υφιστάμενο θεωρητικό πλαίσιο δεν επιτρέπει τη σύγκριση με την ανάλυση μέσω διαφορετικών θεωριών ώστε να αναδειχθούν αδυναμίες και πλεονεκτήματα.

Επιπλέον είναι δύσκολο να εξαχθούν ποσοτικά συμπεράσματα σχετικά με την αποτελεσματικότητα ενδεχόμενης συνεργασίας αλλά μόνο να καταγραφούν ενδεχόμενες προκλήσεις και να αξιολογηθούν .Οι δείκτες αποτελεσματικότητας που χρησιμοποιούν κάποιοι διεθνείς οργανισμοί όπως ο ICAO (International Civil Aviation Authority) σχετικά με την αποτελεσματικότητα των επιχειρήσεων Ε-Δ αφορούν σε μεγαλύτερες γεωγραφικές περιφέρειες , κυρίως ηπείρους, αδυνατώντας να παρέχουν ακριβείς ποσοτικοποιημένες μετρήσεις αποτελεσματικότητας των υπηρεσιών Ε-Δ στο Αιγαίο Πέλαγος.

Τέλος, ο χρονικός περιορισμός αλλά και ο περιορισμός λέξεων δεν επιτρέπει την καταγραφή και ανάλυση όλων των περιοχών που μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως εμπειρικά δεδομένα στην αποδεικτική διαδικασία της διατριβής.

## 1.7 Οργάνωση Μεταπτυχιακής Διατριβής

Η ανά χείρας διατριβή επιχειρεί να καλύψει τις απαιτούμενες προδιαγραφές μίας μεταπτυχιακής διατριβής ενσωματώνοντας στοιχεία πρωτοτυπίας , αναλύοντας σημαντικό μέρος της βιβλιογραφίας και καταλήγοντας σε συμπεράσματα που σχετίζονται με τις υποθέσεις εργασίας που έχουν διατυπωθεί. Η πορεία αυτής της προσπάθειας παρουσιάζεται συνοπτικά παρακάτω.

Στο Κεφάλαιο 1 παρουσιάζονται συνοπτικά ο σκοπός της διατριβής, το αντικείμενο της , η μεθοδολογία που υιοθετήθηκε και οι περιορισμοί που διαπιστώθηκαν στην πορεία συγγραφής.

Στο Κεφάλαιο 2 ορίζεται το θεωρητικό πλαίσιο παρουσιάζοντας τα βασικά σημεία της θεωρίας καθεστώτων και του νεοκλασικού ρεαλισμού. Επισημαίνεται η σχέση τους με το καθεστώς της Ε-Δ και στο τέλος αποσαφηνίζονται κάποιοι τεχνικοί όροι που θα συναντήσει ο αναγνώστης στη συνέχεια.

Στο επόμενο Κεφάλαιο πραγματοποιείται μία ανασκόπηση του υφιστάμενου νομικού πλαισίου της Ε-Δ (Διεθνές, Ευρωπαϊκό και Εθνικό ) αλλά και παρουσίαση του ελληνικού και τουρκικού συστήματος Ε-Δ.

Στο Κεφάλαιο 4 περιγράφονται οι διακρατικές σχέσεις που προκύπτουν από τη συνεργασία ή τις διενέξεις σε επιχειρήσεις Ε-Δ. Ιδιαίτερη βαρύτητα δίνεται στο χώρο του Αιγαίου Πελάγους εξετάζοντας τις ελληνοτουρκικές διαφορές σχετικά με την αρμοδιότητα για την Ε-Δ στο Αιγαίο Πέλαγος χωρίς, όμως , να παραλείπονται και υπόλοιπες περιοχές του πλανήτη με ανάλογο ενδιαφέρον.

Η διατριβή κλείνει με το Κεφάλαιο 5 , στο οποίο αναλύονται τα συμπεράσματα που προέκυψαν από τη συγγραφή και την ανάλυση των πηγών . Ανάμεσα σε αυτά συγκαταλέγονται οι γεωπολιτικές προεκτάσεις της Ε-Δ, η ευρωπαϊκή προοπτική της Ε-Δ , η αξιολόγηση των επιχειρήσεων Ε-Δ στο πλαίσιο των ελληνοτουρκικών σχέσεων και τα οφέλη ενός αποτελεσματικού συστήματος Ε-Δ για το κράτος. Πριν από τον Επίλογο παρουσιάζεται και η ανάγκη για μελλοντική μελέτη σχετικά με το αντικείμενο της Διατριβής.

## Κεφάλαιο 2 – Θεωρητική Θεμελίωση

### 2.1 Η σημασία της θεωρίας

Η μελέτη στις κοινωνικές επιστήμες είναι επίπονη διαδικασία και η εξαγωγή συμπερασμάτων δύσκολη λόγω της ποικιλομορφίας των φαινομένων και της έντονης αλληλεπίδρασης εξαρτημένων και ανεξάρτητων μεταβλητών που οδηγούν σε δυσδιάκριτα αίτια και αποτελέσματα.

Η θεωρία των κοινωνικών επιστημών, είναι ωστόσο απαραίτητη, γιατί επιτρέπει στους ερευνητές να εντάσσουν τις παρατηρήσεις τους σε μία προκαθορισμένη εννοιολογική κατηγορία για την παραγωγή συστημικών παρατηρήσεων των φαινομένων (Rosamond, 2004, σσ. 5-14). Υπό αυτό το πρίσμα η θεωρία επιτρέπει την εξαγωγή ασφαλών συμπερασμάτων σε κάθε προσπάθεια ανάλυσης και ερμηνείας (Μαρής, 2021, σσ. 42-43). Άλλωστε σύμφωνα με τον Gerry Stoker (1995) η αξία της θεωρίας έγκειται στο γεγονός ότι δομεί όλες τις παρατηρήσεις βοηθώντας τον παρατηρητή να διακρίνει τους σημαντικούς παράγοντες στην εξήγηση ενός φαινομένου (Saurugger, 2014:184).

Η θεωρία στις κοινωνικές επιστήμες είναι ιδιαίτερα σημαντική, δεδομένου ότι επηρεάζει τη συμπεριφορά των γνωστικών της αντικειμένων, σε αντίθεση με τις θετικές επιστήμες (Χουλιάρας, 2019, σ. 317). Για αυτό το λόγο ο κοινωνικός επιστήμονας οφείλει να αναλογίζεται τις συνέπειες των θέσεων του στον πραγματικό κόσμο και να έχει επίγνωση των ενδεχόμενων «αυτοδιαψευδομένων προφητειών» (self-negating prophesies). Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα που παραθέτει ο Χουλιάρας (2019, σσ.318-319) :

«Ο Joseph Nye διηγείται το πώς όταν συνάντησε ένα Λατινοαμερικάνο πολιτικό, εκείνος τον ρώτησε αν είναι συνάδελφος του Ernest Haas. Όταν ο Nye του απάντησε καταφατικά, ο Λατινοαμερικάνος τού είπε «ο Haas μιλάει για διάχυση ( spill-over ) στη διακρατική συνεργασία και υποστηρίζει ότι αν δύο ή περισσότερες χώρες συνεργαστούν σε έναν οικονομικό τομέα, αυτός επεκτείνεται και σε άλλους τομείς και ούτω καθεξής, κι αυτό οδηγεί στο τέλος στην πολιτική ολοκλήρωση. Και ο πολιτικός κατέληξε: « Γί' αυτόν ακριβώς το λόγο δε συνεργαζόμαστε εδώ στη Λατινική Αμερική. Για να μη διακινδυνεύσουμε την εθνική μας ανεξαρτησία»

Η θεωρία, επίσης, μετουσιωμένη σε πολιτικές επιλογές αποτελεί και μία μορφή ισχύος (Χουλιάρας, 2019, σ. 323) ικανή να αλλάξει επιλογές που βασίζονται σε κατεστημένες απόψεις και να δημιουργήσει προοπτικές συνεργασίας ή ευκαιρίες εξισορρόπησης. Κατ' αυτόν τον τρόπο η θεωρία λαμβάνει πολιτική διάσταση διευρύνοντας τις επιλογές των διαμορφωτών της πολιτικής. Προς επίτευξη αυτού του σκοπού ο George (1993) διευκρίνισε τρία είδη γνώσης που οφείλουν τα μέλη της διεθνολογικής κοινότητας να προσφέρουν στους λήπτες αποφάσεων : α) «το γενικό πλαίσιο αναφοράς» για την κατανόηση της στρατηγικής, β) τις «ευνοϊκές προϋποθέσεις» που αυξάνουν την πιθανότητα επιτυχίας της προτεινόμενης στρατηγικής και γ) «γνώση των ειδικών χαρακτηριστικών» σε συγκεκριμένες περιοχές ή χώρες.

Τέλος, αξίζει να σημειώσουμε πως τα περίπλοκα φαινόμενα της διεθνούς πολιτικής είναι αδύνατον να ερμηνευθούν μέσα από τις παραμέτρους μίας μοναδικής θεωρίας και γι' αυτό το λόγο φαίνεται πως ο αναλυτικός εκλεκτισμός υπερτερεί στην ανάλυση των φαινομένων. Προτείνει έναν αναθεωρημένο τρόπο αντίληψης των σχέσεων των θεωριών των Διεθνών Σχέσεων με όρους συμπληρωματικούς και όχι ανταγωνιστικούς και οδηγεί στην παραγωγή πρακτικής γνώσης, χρήσιμης στους διαμορφωτές πολιτικής (Τσαρδανίδης, 2019). Όπως υπογραμμίζουν οι Μανώλη και Μαρής (2015, σς. 19-20) αυξάνεται η ερμηνευτική του αξία καθώς «μία εκλεκτικιστική προσέγγιση ενσωματώνει τα πολιτικά κίνητρα σε επίπεδο εθνικού συμφέροντος, τα εγχώρια συμφέροντα, την κατανομή ισχύος (όπως η ύπαρξη διεθνούς ηγεσίας) και τις δομικές αλλαγές όπως ο διεθνής οικονομικός ανταγωνισμός και οι τεχνολογικές εξελίξεις.»

## 2.2 Διεθνή Καθεστώτα

Το ενδιαφέρον της ακαδημαϊκής κοινότητας επικεντρώνεται στα καθεστώτα τη δεκαετία του 1970, οπότε και οι ΗΠΑ αναλαμβάνουν το ρόλο του παγκόσμιου ηγεμόνα και διαμορφώνουν μία σειρά οικονομικών καθεστώτων στη Δύση που διαμόρφωσαν τη Παγκόσμια Φιλελεύθερη Τάξη (Ikenberry, 2001). Το σύγχρονο διεθνές σύστημα χαρακτηρίζεται από την ύπαρξη πολλαπλών καθεστώτων (Baylis, Smith, & Owens, 2013, σ. 408) με διαφορετικό βαθμό επιτυχίας και ενσωμάτωσης στο σύστημα. Οι επικρατούσες θεωρίες των διεθνών σχέσεων προσεγγίζουν με διαφορετικό τρόπο τις αιτίες δημιουργίας, αποτυχίας ή διατήρησης ενός καθεστώτος. Συγκλίνουν, ωστόσο, σε κάποιες κοινές υποθέσεις που επιτρέπουν την καλύτερη κατανόηση της έννοιας και του τρόπου λειτουργίας των καθεστώτων. Οι κυριότερες θεωρίες που ερμηνεύουν τα καθεστώτα, ο ρεαλισμός και ο φιλελευθερισμός, (ο.π) αναγνωρίζουν πως τα κράτη λειτουργούν μέσα σε ένα άναρχο διεθνές σύστημα και, ως ορθολογικοί δρώντες, δημιουργούν καθεστώτα που προωθούν την τάξη μέσω της συνεργασίας. Διαφορετική προσέγγιση διαπιστώνεται και στη συνεργασία με τους ρεαλιστές να επικεντρώνονται στην ισχύ και τον τρόπο με τον οποίο επηρεάζει το συντονισμό των κρατών και τους φιλελεύθερους να εστιάζουν στη σύμπραξη, που επιτυγχάνεται μέσω των διεθνών καθεστώτων.

Αν και έχουν διατυπωθεί αρκετοί ορισμοί για τα καθεστώτα, ο ορισμός του Krasner αποτελεί τον πλέον διαδεδομένο διευκρινίζοντας τα απαραίτητα στοιχεία του καθεστώτος. Σύμφωνα με τον Krasner (1982) ως καθεστώς νοείται «ένα σύνολο σαφών ή υπονοούμενων αρχών, προτύπων, κανόνων και διαδικασιών λήψης αποφάσεων σε ένα συγκεκριμένο πεδίο των διεθνών σχέσεων γύρω από το οποίο συγκλίνουν οι προσδοκίες των δρώντων». Άλλοι σχετικοί ορισμοί, όπως του Keohane και του Nye θεωρούν τα καθεστώτα «ως ένα σύνολο κανονισμών διακυβέρνησης που περιλαμβάνουν ένα δίκτυο κανόνων, προτύπων και διαδικασιών με σκοπό να ρυθμίζουν τις κρατικές συμπεριφορές και να ελέγχουν τα αποτελέσματά της» ενώ ο Haas υποστηρίζει πως τα καθεστώτα περιλαμβάνουν ένα συνεκτικό σύνολο κανόνων, διαδικασιών και προτύπων (Krasner, 1982). Για τον Stein (1982) διεθνές καθεστώς υφίσταται όταν η αλληλεπίδραση μεταξύ των μερών δεν είναι απεριόριστη ή δεν βασίζεται σε ανεξάρτητη λήψη αποφάσεων.

Τα τέσσερα διακριτά στοιχεία των καθεστώτων που αναφέρει ο Krasner (Baylis, Smith, & Owens, 2013, σ. 414) είναι οι αρχές (principles), τα πρότυπα (norms), οι κανόνες (rules), και οι διαδικασίες λήψης αποφάσεων (decision-making procedures).

1. Αρχές : Αντανακλούν την πεποίθηση για την ορθότητα και την αιτιότητα σχετικά με τη λειτουργία του κόσμου.
2. Πρότυπα: Προσδιορίζουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των κρατών καθορίζοντας τον τρόπο συμπεριφοράς των κρατών.
3. Κανόνες: Διευκρινίζουν τον τρόπο δράσης των κρατών και διευθετούν διαφορές και συγκρούσεις ανάμεσα στα πρότυπα και τις αρχές
4. Διαδικασίες λήψης απόφασης: Σχετίζονται με τις διαδικασίες για την υιοθέτηση και την εφαρμογή των συλλογικών αποφάσεων .

Τα καθεστώτα επιτελούν σημαντική λειτουργία στο διεθνές σύστημα εξασφαλίζοντας ένα πλαίσιο συνεργασίας σε τομείς που η άνευ πλαισίων μονομερής ή ασυντόνιστη δράση θα επέφερε λιγότερο ικανοποιητικά αποτελέσματα. Δημιουργώντας σταθερές προσδοκίες μέσω προκαθορισμένων συμπεριφορών δημιουργούν πλαίσια συνεργασίας . Δημιουργούνται ως αποτέλεσμα των επιλογών των ορθολογικών δρώντων του διεθνούς συστήματος και δεν είναι απαλλαγμένα από τα χαρακτηριστικά αυτού, όπως η ισχύς, οι προσδοκίες και οι αντιλήψεις. Σύμφωνα με τον Stein (1982) τα οφέλη που προκύπτουν μέσω της συνεργασίας αποτελούν το κίνητρο δημιουργίας των καθεστώτων .Ακολουθώντας τη ρεαλιστική προσέγγιση του Stein (Κουσκουβέλης, 2005, σ. 458) συμπεραίνουμε πως τα καθεστώτα αποτελούν αποτέλεσμα των αλληλεπιδράσεων των ανεξάρτητων κρατών που λειτουργούν με γνώμονα το συμφέρον και τις προτιμήσεις τους. Αναδεικνύονται, λοιπόν , δύο λόγοι δημιουργίας καθεστώτων: κοινά συμφέροντα ή αμοιβαία αποτροπή (Stein, 1982). Αμφότεροι οι λόγοι ερμηνεύονται μέσω της θεωρίας παιγνίων . Στις περιπτώσεις αμοιβαίας αποτροπής η συνεργασία προκύπτει από την επιθυμία αποφυγής μίας κατάστασης ανεξάρτητα από την ύπαρξη μίας συγκεκριμένης στρατηγικής ή συγκεκριμένων συμφερόντων . Το καθεστώς , όμως , είναι απαραίτητο για να βρεθεί ένα σημείο συμφωνίας ή αποσαφήνισης της κατάστασης. Όσον αφορά στις περιπτώσεις κοινών συμφερόντων , τα συμφέροντα των κρατών , χωρίς συνεργασία, οδηγούν στη δεύτερη καλύτερη επιλογή τους . Η καλύτερη δυνατή επιλογή προκύπτει μόνο μετά την παραίτηση από τα βασικά συμφέροντα , που είναι αντίθετα στα συμφέροντα του άλλου μέρους, και με την προϋπόθεση πως ο ανταγωνιστής δε θα αποσκιρτήσει . Επομένως, η βέλτιστη επιλογή είναι η σύμπραξη στο πλαίσιο του καθεστώτος και δεν υπάρχει λόγος δημιουργίας ενός καθεστώτος αν αυτή η βέλτιστη επιλογή επιτυγχάνεται από μονομερής δράση. Η διαφορά , ωστόσο, μεταξύ των καθεστώτων κοινών συμφερόντων και των καθεστώτων αμοιβαίας αποτροπής έγκειται στο γεγονός ότι τα πρώτα απαιτούν συνεργασία ενώ τα δεύτερα επιφέρουν αποτελέσματα ακόμα και με απλό συντονισμό (Baylis, Smith, & Owens, 2013, σσ. 417-420).

Η θεωρία παιγνίων , στο πλαίσιο της εξέτασης των παιγνίων που δεν έχουν μηδενικό άθροισμα, εξετάζει την αλληλεπίδραση των κρατών και τις προοπτικές συνεργασίας μέσα σε ένα καθεστώς. Το «δίλημμα των φυλακισμένων» εξηγεί τους λόγους για τους οποίους τα κράτη, φοβούμενα την αποσκίρτηση των υπολοίπων κρατών από τα συμφωνηθέντα, δεν οδηγούνται στη συνεργασία . Αποτέλεσμα αυτής της δυσπιστίας είναι ανάγκη ενός ρυθμιστικού μηχανισμού που δε θα επιτρέπει την αθέτηση των όρων συνεργασίας , οδηγώντας κατ' αυτόν τον τρόπο

στη βέλτιστη έκβαση κατά Pareto.<sup>1</sup> Για τους ρεαλιστές, τα καθεστώτα σχετίζονται με περιπτώσεις κατά τις οποίες η συντονισμένη δράση των κρατών οδηγεί σε καλύτερη έκβαση από τη μεμονωμένη, ασυντόνιστη δράση. Χρησιμοποιούν το παράδειγμα της «μάχης των φύλων»<sup>2</sup> που εξηγεί πως η αδυναμία συντονισμού των επιλογών δεν οδηγεί στον επιθυμητό, από όλα τα μέρη, στόχο. Η έλλειψη επικοινωνίας δεν επιτρέπει την επίλυση του προβλήματος του συντονισμού και γι' αυτό απαιτείται ένα καθεστώς. Η χρήση δύο διαφορετικών παραδειγμάτων για την εξήγηση της λειτουργίας των καθεστώτων αποδεικνύει την πολυπλοκότητα στην εξήγησή τους και δεν αποτελούν αμοιβαία αποκλειόμενες προσεγγίσεις (ο.π).

Αν και η θεωρία παιγνίων μπορεί να ερμηνεύει τους λόγους που τα κράτη δημιουργούν καθεστώτα, αδυνατεί να εξηγήσει τους λόγους διατήρησης ενός καθεστώτος, ακόμα κι αν τα συμφέροντα που τα δημιουργήσαν δεν υφίστανται πλέον. Η παρουσία μίας ηγεμονικής δύναμης, η νομιμοποίηση του καθεστώτος αλλά και οι αμφιβολίες των κρατών για την εξέλιξη των συμφερόντων τους (Κουσκουβέλης, 2005, σσ. 467-471) φαίνεται πως συγκαταλέγονται στους λόγους διατήρησης ενός καθεστώτος μετά την αλλαγή των συμφερόντων. Τα διεθνή καθεστώτα, επιπλέον, ενισχύονται από την παράδοση και τη νομιμοποίηση τους καθώς οι δρώντες επιδιώκουν την καλή φήμη που κινδυνεύει από την παράβαση των υιοθετημένων και αποδεκτών κανόνων (Stein, 1982)

Τα καθεστώτα ταξινομούνται με κριτήρια την τυπικότητα τους και την προσδοκία των κρατών για τα αποτελέσματα που θα επιφέρουν (Levy, Young, & Zurn). Έτσι υπάρχουν καθεστώτα που βασίζονται σε τυπικές συμφωνίες ή Διεθνείς Οργανισμούς (υψηλή τυπικότητα), καθεστώτα που στηρίζονται σε άτυπες συμφωνίες (χαμηλή τυπικότητα) ενώ τα κράτη διατηρούν άλλες φορές υψηλές ή χαμηλές προσδοκίες για τα αναμενόμενα αποτελέσματα. Ο συνδυασμός αυτών των χαρακτηρισμών προσδιορίζει τα ανύπαρκτα καθεστώτα, τα σιωπηρά καθεστώτα, τα καθεστώτα νεκρό-γράμμα και τα πλήρως ανεπτυγμένα καθεστώτα.

Πίνακας 1. Ταξινόμηση Καθεστώτων

ΠΡΟΣΔΟΚΙΕΣ		ΤΥΠΙΚΟΤΗΤΑ
Χαμηλές	Υψηλές	
Καθεστώς -Νεκρό γράμμα	Πλήρως Ανεπτυγμένο Καθεστώς	Υψηλή
Ανύπαρκτο καθεστώς	Σιωπηρό καθεστώς	Χαμηλή

Πέραν από την ανάπτυξη διακρατικών σχέσεων στο πλαίσιο ενός καθεστώτος, ενδιαφέρον παρουσιάζει και η ανάπτυξη σχέσεων μεταξύ των ίδιων των καθεστώτων. Δεδομένου ότι, τα καθεστώτα είναι πολυάριθμα και δημιουργούνται σε

<sup>1</sup> Το δίλημμα των φυλακισμένων περιγράφει την αλληλεπίδραση των στρατηγικών δύο φυλακισμένων. Κάθε κρατούμενος έχει την επιλογή να ομολογήσει πριν τον άλλον και να ελευθερωθεί λαμβάνοντας αμοιβή, με τον άλλο φυλακισμένο να απαγχονίζεται. Αν ομολογήσουν και οι δύο τιμωρούνται με δέκα έτη φυλάκισης και εάν δεν ομολογήσει κανείς απελευθερώνονται και οι δύο χωρίς αμοιβή. Η βέλτιστη κατά Pareto έκβαση είναι να σιωπήσουν και οι δύο, αλλά αυτό εξασφαλίζεται μόνο με κάποιον μηχανισμό που να επιτρέπει τη συνεργασία.

<sup>2</sup> Το σενάριο αφορά σε ένα ζευγάρι που αποφασίζει αν θα περάσει τις διακοπές του σε βουνό ή πόλη. Το ζευγάρι αποφασίζει να μοιράσει τις ημέρες διακοπών του. Σ' αυτή την περίπτωση υπάρχει πάνω από μία βέλτιστη κατά Pareto έκβαση και έτσι επιλέγεται ο τέλει συμβιβασμός.



ένα περιβάλλον με προϋπάρχοντα καθεστώτα (Young,2004) δημιουργούνται σχέσεις αλληλεπίδρασης, αλληλοκάλυψης, σύγκρουσης ή και διασύνδεσης μεταξύ τους (Stokke, 2001) Η μελέτη της εξωτερικής διάστασης και της επίδρασης των καθεστώτων στο εξωτερικό τους περιβάλλον είναι περιορισμένη σε καθεστώτα σχετικά με την προστασία του περιβάλλοντος ή την εκπαίδευση (Asderaki, 2019).

## 2.3 Νεοκλασικός Ρεαλισμός

Όπως αναφέρθηκε, τα κρατικά συμφέροντα αποτελούν τη βάση σχηματισμού των καθεστώτων ανεξαρτήτως των λόγων διατήρησης τους στο χρόνο. Επομένως, είναι απαραίτητο να εξετάσουμε τον τρόπο με τον οποίο τα κράτη καθορίζουν και εφαρμόζουν την εξωτερική τους πολιτική, ώστε να κατανοήσουμε τους λόγους επιτυχίας ή αποτυχίας των διεθνών καθεστώτων .

Σύμφωνα με τον Waltz (2011, σσ. 291-292) κάθε κράτος ορίζει τα συμφέροντά του με τον υποκειμενικά κάλλιστο τρόπο και οι διαμορφωτές της πολιτικής οφείλουν να λαμβάνουν υπ' όψιν τους και τις τρεις εικόνες ανάλυσης των διεθνών σχέσεων: τον άνθρωπο, το κράτος και το διεθνές σύστημα. Οι τρεις εικόνες αλληλοεπιδρούν μεταξύ τους και ερμηνεύουν εναργέστερα τη διεθνή πολιτική συνδυαστικά. Η πρώτη και η δεύτερη εικόνα περιγράφουν τις δυνάμεις που ασκούνται στην πολιτική ενώ η τρίτη εικόνα περιγράφει το πλαίσιο της διεθνούς πολιτικής και τα αποτελέσματα των δυνάμεων της πολιτικής.

Αναγνωρίζοντας την επίδραση των εσωτερικών παραγόντων των κρατών στη συμπεριφορά τους κάποιο μελετητές μετά το τέλος του Ψυχρού Πολέμου προσπάθησαν να συνδέσουν τους εξωτερικούς και εσωτερικούς παράγοντες στη διαμόρφωση των κρατικών επιλογών. Η θεωρητικοποίηση αυτής της προσπάθειας ονομάστηκε από τον Giden Rose «νεοκλασικός ρεαλισμός» . Ο νεοκλασικός ρεαλισμός αντιλαμβάνεται ως σημαντικές μεταβλητές τις αντιλήψεις των ηγετών, τις σχέσεις κράτους-κοινωνίας και τα κίνητρα των κρατών. Τοποθετεί, κατ' αυτόν τον τρόπο την εσωτερική πολιτική ως παρεμβαίνουσα μεταβλητή στην εξωτερική πολιτική. Η αντίληψη των ηγετών για την κατανομή ισχύος διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στο συλλογισμό των νεοκλασικών ρεαλιστών και γι' αυτό το λόγο οδηγούνται στο συμπέρασμα πως δεν ενδιαφέρονται όλα τα κράτη μόνο για την ασφάλεια. Κατ' επέκταση δεν έχουν όλα τα κράτη κοινά συμφέροντα και δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν ως όμοιες μονάδες . Οι διαφορές μεταξύ των κρατών δεν εξαντλούνται εκεί, καθώς παρατηρούνται και διαφορές στον τρόπο με τον οποίο με τον οποία τα κράτη χρησιμοποιούν τους πόρους τους προς εξυπηρέτηση των συμφερόντων τους (Baylis, Smith, & Owens, 2013, σ. 126) Με αυτό τον τρόπο εξετάζεται ένα μεγάλο εύρος θεμάτων και οι διαφορετικές επιλογές των κρατών σε παρόμοιες καταστάσεις.

Ο Stein (1982) υποστηρίζει πως ένα μέρος των δρώντων στο διεθνές σύστημα εξηγείται από τις θεωρίες της εξωτερικής πολιτικής και κυρίως από το νεοκλασικό ρεαλισμό που υπογραμμίζει τη σημασία της ισχύος και της θέσης του κράτους στο διεθνές σύστημα αλλά και τον τρόπο που τα κράτη αντιλαμβάνονται τη θέση τους στο διεθνές σύστημα και χρησιμοποιούν τους πόρους τους. Η συγκεκριμένη θεωρία , αντιλαμβανόμενη τους περιορισμούς των υπόλοιπων θεωριών να εξηγήσουν την κρατική συμπεριφορά , τονίζει τη σημασία των εσωτερικών πιέσεων που ασκούνται στο επίπεδο του κράτους διαμορφώνοντας ή περιορίζοντας τις επιλογές των πολιτικών ηγετών . Υπογραμμίζεται έτσι πως η διαμόρφωση της εξωτερικής πολιτικής υπόκειται σε επιδράσεις από τις αντιλήψεις

των ηγετών, τη στρατηγική κουλτούρα των κρατών και τις πιέσεις των πολιτικών ελίτ.

Απορρίπτεται, λοιπόν, η αντίληψη πως τα κράτη αντιδρούν στις ευκαιρίες και τις απειλές χωρίς να μεσολαβούν άλλες μεταβλητές εκτός από τα ερεθίσματα του διεθνούς συστήματος, όπως υποστηρίζει ο νεορεαλισμός. Εξηγούνται έτσι οι διαφορετικές συμπεριφορές των κρατών στα ίδια ερεθίσματα του διεθνούς συστήματος αλλά και οι κρατικές επιλογές όταν τα ερεθίσματα του διεθνούς συστήματος δεν είναι ξεκάθαρα. Οι πολιτικές αποφάσεις επηρεάζονται από τους ηγέτες που διαμορφώνουν τον τρόπο αντίληψης των ερεθισμάτων τους διεθνούς συστήματος, τη στρατηγική κουλτούρα που διαμορφώνει τον τρόπο ανταπόκρισης των κρατών, τη σχέση κράτους -κοινωνίας που σχετίζεται με την εφαρμογή των αποφάσεων και τους κρατικούς θεσμούς που βοηθούν ή περιορίζουν τους ηγέτες στην εφαρμογή των αποφάσεων. Επομένως, οι κρατικές επιλογές δεν είναι πάντα οι βέλτιστες καθώς περιορίζονται από την πολύπλοκη αλληλεπίδραση των παραπάνω παραγόντων (Ripsman, 2011)

Ο νεοκλασικός ρεαλισμός ανοίγει το «μαύρο κουτί του κράτους» (Schweller, 2004) αφού αξιοποιεί το θεωρητικό υπόβαθρο του νεορεαλισμού και του κλασικού ρεαλισμού σχετικά με την επίδραση της πολιτειακής οργάνωσης (Taliaferro, Lobell, & Ripsman, 2009) αναλύοντας την αιτιώδη σχέση εσωτερικών και εξωτερικών μεταβλητών. Οι εσωτερικές μεταβλητές παρεμβαίνουν καθορίζοντας τις επιπτώσεις των πιέσεων του διεθνούς συστήματος, οδηγώντας τελικά στη διαμόρφωση της εξωτερικής πολιτικής (Schweller, 2004). Έτσι, συμπληρώνει ένα από τα αδύνατα σημεία του κλασικού ρεαλισμού που αδυνατεί να ερμηνεύσει πως τα συμφέροντα των κρατών μεταβάλλονται και επαναπροσδιορίζονται. Αν και ο νεορεαλισμός εξηγεί αυτές τις αλλαγές επικεντρωμένος στις προσπάθειες των κρατών να αναπροσαρμοστούν στο διεθνές σύστημα, αδυνατεί να εξηγήσει τις διαφορετικές αντιλήψεις των κυβερνήσεων (Κουσκουβέλης, 2005, σ. 64) και τις διαφορετικές αντιλήψεις του κρατικού συμφέροντος στο χρόνο.

Οι κριτικές απέναντι στο νεοκλασικό ρεαλισμό μπορούν να συνοψιστούν σε τρεις κατηγορίες. Πρώτον, η κριτική για την ad hoc χρήση στοιχείων εκτός της θεώρησης του ρεαλισμού στην οποία ανήκει ο νεοκλασικός ρεαλισμός με σκοπό να αποκτήσει μεγαλύτερη περιγραφική ικανότητα. Οι νεοκλασικοί ρεαλιστές απαντούν πως η συλλογιστική τους ασπάζεται τα βασικά αξιώματα του δομικού ρεαλισμού αλλά επιχειρούν να ξεπεράσουν τους περιορισμούς του. Δεύτερον, η πολυπλοκότητα λόγω χρήσης πολλών μεταβλητών υποστηρίζεται ως μειονέκτημα με τους θιασώτες του νεοκλασικού ρεαλισμού να υποστηρίζουν πως η εμμονή στην απλότητα στερεί την επεξηγηματική ισχύ μίας θεωρίας. Τρίτον, κάποιο μελετητές υποστηρίζουν πως δεν είναι σωστός ο διαχωρισμός εξωτερικών και εσωτερικών παραγόντων διαμόρφωσης της εξωτερικής πολιτικής καθώς οι απειλές και οι ευκαιρίες του διεθνούς συστήματος ερμηνεύονται μόνο από τους εσωτερικούς παράγοντες. Για τους νεοκλασικούς ρεαλιστές αυτή η αντίληψη δίνει υπεραξία στους εσωτερικούς παράγοντες σχετικά με τη διαμόρφωση της εξωτερικής πολιτικής (Ripsman, 2011).

Παρά την κριτική που δέχεται, μπορούμε να πούμε πως ο νεοκλασικός ρεαλισμός συγκαταλέγεται στις ενδιαφέρουσες θεωρίες, οι οποίες, σύμφωνα με τον J. S. Nye εμπλέκουν τις αλληλεπιδράσεις των περιορισμών του διεθνούς συστήματος, της φύσης της κοινωνίας των κρατών και τις πολιτικές των μεγαλύτερων κρατών (Κουσκουβέλης, 2005, σ. 78) Θεωρείται μία θεωρία

«εξωτερικής πολιτικής» αφού αναλύει τα κίνητρα των κρατών και εξηγεί την κρατική συμπεριφορά τους (Feg & Ruizhuang, 2006). Ως εξωτερική πολιτική νοούνται οι ενέργειες που διαμορφώνουν τη σχέση μεταξύ ενός κράτους και των άλλων μονάδων της διεθνούς κοινωνίας και σχετίζονται με την προσπάθεια των κρατών να διαχειριστούν γεγονότα και εξελίξεις εκτός συνόρων (Heywood, 2013, σ. 231). Για τον Rose (1998) η εξωτερική πολιτική είναι το αποτέλεσμα της πολύπλοκης αλληλεπίδρασης μεταξύ εσωτερικών και εξωτερικών παραγόντων, υπογραμμίζοντας την επιρροή των εσωτερικών παραγόντων στην εξωτερική πολιτική. Η εξωτερική πολιτική, με την οποία σχετίζεται άμεσα ο νεοκλασικός ρεαλισμός, καθίσταται απαραίτητη και σημαντική στη σύγχρονη διεθνή πραγματικότητα. Πρώτον, η εξωτερική πολιτική συνεχίζει να αποτελεί διακριτό στοιχείο από την εσωτερική πολιτική παρά την ολοένα και πιο δύσκολη διάκριση τους και δεύτερον, υπογραμμίζει την επίδραση της δομής του διεθνούς συστήματος και των εσωτερικών φορέων δράσης (Heywood, 2013, σ. 231).

Ο νεοκλασικός ρεαλισμός δια φωτίζει τις αποφάσεις των κρατών αναζητώντας τις προθέσεις τους και τον τρόπο διαμόρφωσης των συμφερόντων τους, τόσο σε εσωτερικό όσο και εξωτερικό επίπεδο, παρέχοντας τα απαραίτητα μεθοδολογικά εργαλεία για να ερμηνεύσουμε τη διαφορετική συμπεριφορά των κρατών μέσα στο διεθνές περιβάλλον. Επιπλέον δεν απεμπολεί τα βασικά θεωρητικά διλήματα της θεωρίας των Διεθνών Σχέσεων (ρόλος του κράτους, ισχύς, Δίκαιο, υποχρεώσεις, εθνικό συμφέρον) τα οποία πρέπει να εντοπίζονται σε κάθε ανάλυση διακρατικών σχέσεων (Ήφαιστος, 1999, σσ. 14-15). Χαρακτηρίζεται από ένα θεωρητικό εκλεκτισμό που επιτρέπει την ανάλυση της κρατικής συμπεριφοράς σε διαφορετικά χρονικά και γεωγραφικά πλαίσια. Αυτό το χαρακτηριστικό, καθιστά το νεοκλασικό ρεαλισμό ιδανική θεωρία για να αναλυθεί στα επόμενα κεφάλαια η διαφορετική αντίληψη και διαφορετική συμπεριφορά των κρατών για τη συνεργασία μέσα στο πλαίσιο του καθεστώτος της Ε-Δ. Επιχειρείται μέσω αυτής της θεωρίας να διερευνηθούν δύο βασικά χαρακτηριστικά της διεθνούς πολιτικής, που είναι η σύγκρουση και η συνεργασία των κυρίαρχων κρατών. Πιο συγκεκριμένα, προσδιορίζει τα αποτελέσματα της εξωτερικής πολιτικής των κρατών στο διεθνές καθεστώς της Ε-Δ.

## 2.4 Ορισμοί - Έννοιες

Η Ε-Δ σχετίζεται, γενικά, με τη διαχείριση καταστάσεων που προκύπτουν από αεροπορικά ή ναυτικά ατυχήματα και μεμονωμένες περιπτώσεις ατόμων που βρίσκονται σε κίνδυνο (Ανεψιού & Αργυρόπουλος, 2019). Στη συνέχεια θα παρατεθούν κάποιοι ορισμοί από το προοίμιο του IAMSAR (2019) (International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual) με σκοπό να αποσαφηνιστούν τεχνικές έννοιες που θα παρατεθούν στη συνέχεια της εργασίας. Ως διάσωση (rescue) νοείται «η επιχείρηση ανάκτησης των ατόμων που βρίσκονται σε κίνδυνο, παρέχοντας τους τις πρώτες βοήθειες ή καλύπτοντας άλλες ανάγκες και η μεταφορά τους σε ασφαλές μέρος» και έρευνα (search) «επιχείρηση, η οποία συνήθως συντονίζεται από ένα Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης, κάνοντας χρήση προσωπικού και μέσων για τον εντοπισμό ατόμων σε κίνδυνο».

Το Κέντρο Συντονισμού Διάσωσης (ΚΣΕΔ-Rescue Coordination Centre-RCC) είναι η υπεύθυνη μονάδα για την προώθηση της αποτελεσματικής οργάνωσης

υπηρεσιών Ε-Δ καθώς και για το συντονισμό της διενέργειας των επιχειρήσεων Ε-Δ εντός μιας Περιοχής ευθύνης Ε-Δ.

Ως Υπηρεσίες Ε-Δ (Search and Rescue Services) ορίζονται οι υπηρεσίες που πραγματοποιούν την παρακολούθηση των σημάτων κινδύνου, την επικοινωνία, το συντονισμό και τη διενέργεια Ε-Δ, περιλαμβανομένης της παροχής ιατρικών συμβουλών, πρώτων βοηθειών ή εκκένωσης για ιατρικούς λόγους, χρησιμοποιώντας δημόσια και ιδιωτικά μέσα, όπως συνεργαζόμενων αεροσκαφών, πλοίων και άλλων ευκολιών.

Ο Συντονιστής Ε-Δ ( Search and Rescue Coordinator-SC) είναι Ο φορέας εντός της αλυσίδας Διοικήσεως που έχει τη συνολική ευθύνη για την παροχή υπηρεσιών και διεξαγωγή επιχειρήσεων Ε-Δ. Επιπλέον έχει την ευθύνη να εξασφαλίσει ότι, ο σχεδιασμός για τη διεξαγωγή επιχειρήσεων Ε-Δ, έχει συντονιστεί καταλλήλως ενώ ο Συντονιστής Αποστολής Ε-Δ (Search and Rescue Mission Coordinator -SMC) είναι ο φορέας στον οποίο έχει ανατεθεί να συντονίσει την αντίδραση σε μία πραγματική ή φαινομενική κατάσταση ανάγκης.

Οι Υπηρεσίες Ε-Δ παρέχονται εντός της Περιοχής Ευθύνης Ε-Δ ( Search and Rescue Region – SRR) που συνιστά περιοχή καθορισμένης έκτασης στην οποία επιχειρούν οι Μονάδες Ε-Δ (Search and Rescue Units - SRU ), δηλαδή μέσα στελεχωμένα από καταρτισμένο προσωπικό και κατάλληλο εξοπλισμό για τη διενέργεια επιχειρήσεων Ε-Δ.

## Κεφάλαιο 3 -Νομικό και Θεσμικό πλαίσιο Έρευνας και Διάσωσης

### 3.1 Εθιμικό Δίκαιο -Διεθνή Συμβατικά Κείμενα

Οι επιχειρήσεις Ε-Δ έχουν ως σκοπό την προστασία της ανθρώπινης ζωής από τους κινδύνους που αντιμετωπίζουν τα πλοία και τα αεροσκάφη κατά τη διάρκεια του πλου και της πτήσης τους αντίστοιχα. Αυτή η υποχρέωση παροχής βοήθειας σε άτομα που βρίσκονται σε κίνδυνο, προερχόμενη από το Εθιμικό Δίκαιο , απέκτησε μορφή συμβατικής υποχρέωσης μετά από τη βούληση των κρατών να οργανώσουν σε διεθνές επίπεδο ένα αποτελεσματικό σύστημα Ε-Δ . Η πολυπλοκότητα των επιχειρήσεων της Ε-Δ αλλά και οι συνεχώς αυξανόμενες απαιτήσεις οδήγησαν στην υιοθέτηση ενός συνόλου Διεθνών Συνθηκών που συγκροτούν το διεθνές νομικό πλαίσιο της Ε-Δ. Η παράδοση της προστασίας της ανθρώπινης ζωής συνεχίζεται έως σήμερα με διαφορετικές προκλήσεις. Τα περιορισμένα μέσα Ε-Δ καλούνται να ανταποκριθούν στις αυξημένες απαιτήσεις που οφείλονται στις δυσμενείς καιρικές συνθήκες αλλά και τον αυξανόμενο αριθμό πτήσεων και δρομολογίων πλοίων (Button, 2017).

Η υποχρέωση παροχής βοήθειας σε αεροσκάφη και πλοία που κινδυνεύουν έχει διπλή υπόσταση: την επιβολή της απευθείας στους κυβερνήτες των πλοίων και των αεροσκαφών ή την επιβολή της στα κράτη υπό τη μορφή κυβερνητικής ευθύνης (Γιόκαρης & Κυριακόπουλος, 2013). Η παρούσα εργασία θα εξετάσει παρακάτω το νομικό καθεστώς της κρατικής ευθύνης παροχής βοήθειας καθώς αυτή συνδέεται με το ερευνητικό της ερώτημα και το σκοπό της.

Η Ε-Δ διακρίνεται σε Αεροπορική και Ναυτική Ε-Δ και η κρατική ευθύνη παροχής συνδρομής έχει ενσωματωθεί σε διακριτές σχετικές Συνθήκες με οικουμενικό και υποχρεωτικό χαρακτήρα (Ανεψιού & Αργυρόπουλος, 2019).

Πίνακας 2 Θεσμικά Κείμενα σχετικά με την Ε-Δ

Τίτλος	Σκοπός
Διεθνής Συνθήκη για την ασφάλεια της ζωής στη Θάλασσα- International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974	Τυποποίηση κανόνων ασφαλείας πλοίων και εναρμόνιση με το Παγκόσμιο Ναυτικό Σύστημα Ασφαλείας και Κινδύνου (Global Maritime Distress & Safety System (GMDSS))
Διεθνής Συνθήκη για τη Ναυτική Ε-Δ- International Convention on Maritime Search and Rescue (1979)	Οργάνωση ενός παγκοσμίου συστήματος παροχής υπηρεσιών για τη Ναυτική Ε-Δ
Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας - United Nations Convention on the Law of Sea (1982)	Καθιέρωση υποχρεώσεων και δικαιωμάτων παράκτιων κρατών στις θαλάσσιες ζώνες
Διεθνής συνθήκη για την Πολιτική Αεροπορία /Παράρτημα 12- International Convention on International Civil Aviation (1944) Annex 12 (SAR)	Καθιέρωση απαιτήσεων για την Αεροπορική Ε-Δ και υιοθέτηση διαδικασιών ενεργοποίησης του συστήματος Ε-Δ
Διεθνές Εγχειρίδιο Αεροπορικής και Ναυτικής Ε-Δ-International Aeronautical and Maritime SAR (IAMSAR) Manual	Οδηγίες για την οργάνωση , τον επιχειρησιακό έλεγχο, τη σχεδίαση και τη διεξαγωγή επιχειρήσεων Ε-Δ

### 3.1.1 Ναυτική Έρευνα και Διάσωση

Η ναυτική Ε-Δ, σχετίζεται στενά με τον εθιμικό κανόνα της παροχής συνδρομής σε ναυτιλλομένους που κινδυνεύουν αλλά από το 1979 κι έπειτα η υποχρέωση αυτή κωδικοποιήθηκε συμβατικά στη Διεθνή Συνθήκη για τη Ναυτική Έρευνα και Διάσωση (1979)<sup>3</sup>. Μέσω της συγκεκριμένης Συνθήκης ο ΙΜΟ (International Maritime Organization-Διεθνής Οργανισμός Ναυτιλίας) επεδίωξε να διαμορφώσει ένα σαφές πλαίσιο συνεργασίας των παράκτιων κρατών που θα οδηγούσε στην υιοθέτηση ενός αποτελεσματικού διεθνούς συστήματος διάσωσης ατόμων που κινδυνεύουν στη θάλασσα. Όπως υπογραμμίζεται από τον ΙΜΟ (2021) σκοπός της Συνθήκης είναι η ανάπτυξη ενός διεθνούς σχεδίου Ε-Δ έτσι ώστε να συντονίζονται οι επιχειρήσεις Ε-Δ από ένα φορέα και να είναι δυνατή η συνεργασία των κρατών όταν αυτό απαιτείται . Πριν την υιοθέτηση της Συνθήκης , η οργάνωση

<sup>3</sup> Γνωστή και ως Συνθήκη του Αμβούργου , Search and Rescue (SAR) Convention ή Συνθήκη για την Ε-Δ . Κυρώθηκε από Ν.1844/1989 (ΦΕΚ Α' 100) και η Τροποποίηση της (1998) όπως κυρώθηκε από το ΠΔ 201/2000 (ΦΕΚ Α' 181)

της Ε-Δ παρέμενε σε περιφερειακό επίπεδο μόνο και σε ορισμένες περιοχές κατόπιν μεμονωμένων πρωτοβουλιών. Η Συνθήκη του Αμβούργου καθορίζει το θεσμικό πλαίσιο οργάνωσης και συνεργασίας των υπηρεσιών Ε-Δ με σκοπό να καταστήσει αποτελεσματικότερες τις επιχειρήσεις Ε-Δ μέσω της σύναψης συμφωνιών για το συντονισμό των επιχειρήσεων Ε-Δ και την ανταλλαγή πληροφοριών σε περιφερειακό επίπεδο

Το Σεπτέμβριο του 1998 αποφασίστηκε στη Συνδιάσκεψη του ΙΜΟ η θέσπιση 13 περιοχών Ε-Δ , εντός των οποίων τα κράτη θα οριοθετούσαν μέσω συμφωνιών τις δικές τους περιοχές ευθύνης Ε-Δ (Γιόκαρης & Κυριακόπουλος, 2013). Μέσα σε αυτές τις περιοχές ευθύνης τα κράτη υποχρεώνονται να δημιουργήσουν επαρκείς υποδομές και κατάλληλες διαδικασίες συντονισμού και διεξαγωγής αποτελεσματικών επιχειρήσεων Ε-Δ (Σύμβαση Αμβούργου , Άρθρο 2.1.3)



Εικόνα 1 Οι περιοχές ευθύνης Ε-Δ για τα ναυτικά ατυχήματα. Πηγή: (ΙΜΟ , 2012)

Η Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS) του 1982 καθιερώνει το νομικό πλαίσιο των θαλάσσιων δραστηριοτήτων , καθιερώνοντας παράλληλα τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των κρατών για την οριοθέτηση των θαλασσιών ζωνών. Στο Άρθρο 98 (2) τονίζει τη σημασία αποτελεσματικών υπηρεσιών Ε-Δ αναφέροντας πως η υποχρέωση της οργάνωσης και διατήρησης επαρκούς και αποτελεσματικού συστήματος Ε-Δ αποτελεί ευθύνη των παράκτιων κρατών τα οποία πρέπει να επιδιώκουν και τη περιφερειακή συνεργασία προς την εξυπηρέτηση του παραπάνω σκοπού. Το συγκεκριμένο άρθρο θεσπίζει ευθύνη με διττή διάσταση: αφενός των κρατών της σημαίας των πλοίων να υποχρεώσουν τους κυβερνήτες προς τη συμμόρφωση με τα διαλαμβανόμενα κι αφετέρου των παράκτιων κρατών να προβούν σε κάθε απαραίτητη ενέργεια οργάνωσης συστήματος Ε-Δ. Το συγκεκριμένο άρθρο έχει χαρακτήρα εθιμικού κανόνα αλλά αντανάκλα και γενική αρχή Δικαίου κατά την έννοια του καταστατικού του Διεθνούς Δικαστηρίου της Χάγης (Paranicolorulu, 2016).

Αναφορές σχετικά με την Ε-Δ διαπιστώνονται και στην Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS) του 1974<sup>4</sup> αλλά παραμένουν σε ιδιωτικό επίπεδο καθώς σχετίζονται με τις υποχρεώσεις των πλοιάρχων σε περιπτώσεις ναυτικών ατυχημάτων.

### 3.1.2 Αεροπορική Έρευνα και Διάσωση

Η Σύμβαση των Παρισίων (1919) και η Σύμβαση του Σικάγο (1944) , που αποτελούν τα θεμελιώδη κείμενα του Δικαίου του Αέρα (Ανεψιού & Αργυρόπουλος, 2019) εμπεριέχουν διατάξεις που καθορίζουν τις διαδικασίες για την παροχή υπηρεσιών Ε-Δ σε αεροσκάφη που ίπτανται εκτός και εντός Εθνικού Εναερίου Χώρου.

Σύμφωνα με το άρθρο 25 της Σύμβασης του Σικάγο του 1944<sup>5</sup> τα κράτη αναλαμβάνουν την υποχρέωση να παρέχουν συνδρομή σε αεροσκάφη που βρίσκονται σε κίνδυνο επί των εδαφών τους και , υπό την επιφύλαξη του ελέγχου των αρχών του, και να επιτρέπουν στους ιδιοκτήτες των αεροσκαφών ή στις αρχές του κράτους νηολόγησης να λάβουν όλα τα απαραίτητα μέτρα για την παροχή βοήθειας.

Το Παράρτημα 12 περί « Έρευνας και Διάσωσης» ( Annex 12- Search and Rescue) της Σύμβασης του Σικάγο<sup>6</sup> και το Εγχειρίδιο Έρευνας-Διάσωσης του ICAO ( Doc 7333) ,βασιζόμενα στις προβλέψεις του άρθρου 25 της Σύμβασης του Σικάγο , περιλαμβάνουν τεχνικές οδηγίες και συνιστώμενες πρακτικές που εξειδικεύονται ακόμα περισσότερο σε Σχέδια Αεροναυτιλίας συγκεκριμένων περιοχών όπως το Ευρωπαϊκό Σχέδιο Αεροναυτιλίας<sup>7</sup> . Προς αυτή την κατεύθυνση , κινούνται οι υποχρεώσεις των κυβερνητών αεροσκαφών και οι κυρώσεις σε περίπτωση παραβατικών συμπεριφορών που περιγράφονται αντιστοίχως στα άρθρα 123 και 175 του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου.

Αξίζει να σημειωθεί πως η υποχρέωση παροχής βοήθειας από τα παραπάνω εγχειρίδια επεκτείνεται και σε περιοχές ανοιχτής θάλασσας ή περιοχές ανεπιβεβαίωτης κυριαρχίας με την ευθύνη σε αυτές τις περιοχές να αναλαμβάνεται από ένα συμβαλλόμενο κράτος.

---

<sup>4</sup> 1974 International Convention for the Safety of Life at the Sea N.2391/96 Α' 55 Κύρωση διεθνούς σύμβασης για την επιθαλάσσια αρωγή Π.Δ 74/96 Κύρωση κεφαλαίων ΙΧ, Χ και ΧΙ της διεθνούς σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα , 1974, 1994, Α' 58

<sup>5</sup> Convention on International Civil Aviation – Ninth Edition 2006 στο [https://www.icao.int/publications/Documents/7300\\_cons.pdf](https://www.icao.int/publications/Documents/7300_cons.pdf) Πρόσβαση στις 13 Νοεμβρίου 2021

<sup>6</sup> Convention on Civil Aviation -1944 -Annex 12 στο <https://thatmallupilot.in/wp-content/uploads/2021/05/ANEXO-12-SEARCH-AND-RESCUE.pdf> Πρόσβαση στις 16 Νοεμβρίου 2021

<sup>7</sup> European (EUR) Air Navigation Plan ( VOL I-Part VII και VOL II- Part VI ) στα <https://www.icao.int/EURNAT/EUR%20and%20NAT%20Documents/EUR%20Documents/eANP%20EUR%20Doc7754/Doc%207754%20EUR%20eANP%20Vol%20I.pdf> και <https://www.icao.int/EURNAT/EUR%20and%20NAT%20Documents/EUR%20Documents/eANP%20EUR%20Doc7754/Doc%207754%20EUR%20eANP%20Vol%20II.pdf> με Πρόσβαση στις 17 Νοεμβρίου 2021



Το Παράρτημα 12 της Σύμβασης του Σικάγο -1944 ( 8<sup>η</sup> Έκδοση -Ιούλιος 2004) περιλαμβάνει τυποποιημένες διαδικασίες για επιχειρήσεις E-Δ προβλέψεις για τη συνεργασία μεταξύ των αρχών των συμβαλλόμενων κρατών αλλά και διαδικασίες για τον προσδιορισμό των περιοχών ευθύνης όπως θα αναλυθούν παρακάτω.

### 3.1.3 Οριοθέτηση Περιοχών Ευθύνης και Διακρατική Συνεργασία

Το Συμβούλιο του ICAO εγκρίνει τον καθορισμό των ορίων περιοχών ευθύνης για την E-Δ μέσω Περιοχικών Συμφωνιών Αεροναυτιλίας με μία αντίστοιχη διαδικασία με εκείνη του καθορισμού των Περιοχών Πληροφόρησης Πτήσεων ( Flight Information Region-FIR) (Γιόκαρης & Κυριακόπουλος, 2020). Η ανάθεση ευθύνης E-Δ δεν συνδέεται με την αναγνώριση κυριαρχίας ενώ για τον καθορισμό των περιοχών ευθύνης λαμβάνονται υπ' όψιν τα τεχνικά και επιχειρησιακά κριτήρια. Προτείνεται, ωστόσο, η ταύτιση των ορίων περιοχών ευθύνης E-Δ με το όριο του FIR (παρ 2.2.1.1) με την ίδια σύσταση επαναλαμβάνεται και στο Σχέδιο Αεροναυτιλίας για την Ευρώπη (Ανεψιού & Αργυρόπουλος, 2019).

Σε δύο διασκέψεις για το Σχέδιο για την Αεροναυτιλία της Ευρώπης (1952 και 1958) αποφασίστηκε ο καθορισμός των ορίων των περιοχών ευθύνης για E-Δ σύμφωνα με τα όρια των FIRs. Επομένως τα όρια της ελληνικής περιοχής ευθύνης E-Δ, που καθορίστηκαν σε αυτές τις διασκέψεις, συμπίπτουν με τα όρια του FIR Αθηνών όπως δημοσιεύεται και στο AIP Greece Vol I 1.1<sup>8</sup>

Το Παράρτημα 12 της Σύμβασης του Σικάγο 1944 προτρέπει στο συντονισμό των επιχειρήσεων E-Δ μεταξύ γειτονικών χωρών ( 3.1.2.1) στην ανάπτυξη κοινών διαδικασιών E-Δ με σκοπό τη διευκόλυνση των επιχειρήσεων E-Δ ( 3.1.2.1) και στη σύναψη συμφωνιών σχετικά με τη συνεργασία στην παροχή υπηρεσιών στις συνοριακές περιοχές και το διεθνή εναέριο χώρο εντός της περιοχής ευθύνης E-Δ . Η προτροπή αυτή είναι παρούσα στο Ευρωπαϊκό Σχέδιο Αεροναυτιλίας ( Part VII-4) και στο εγχειρίδιο IAMSAR (Vol I 5.2.14 και) . Συνίσταται η , κατόπιν συμφωνίας συμμετοχή μέσω γειτονικών κρατών σε επιχειρήσεις E-Δ η διευκόλυνση, επίσης κατόπιν συμφωνίας, της εισόδου τους στον εθνικό εναέριο χώρο ( IAMSAR Vol I 5.2.14 ) η οργάνωση κοινών ασκήσεων ( IAMSAR Vol I 3.3.6) . Τέλος, δίνεται ακόμα και η δυνατότητα συν διαχείρισης μίας ενιαίας περιοχής ευθύνης E-Δ στην οποία θα ενσωματώνονται δύο διακριτές περιοχές κρατών που αποφάσισαν τη συν διαχείριση για οικονομικούς , γεωγραφικούς ή επιχειρησιακούς λόγους. Σημειώνεται, δε , πως η ανάγκη διατήρησης αποτελεσματικού συστήματος E-Δ έχει οδηγήσει στην υιοθέτηση διατάξεων για την ανάληψη ευθύνης σε περιοχή E-Δ από κάποιο κράτος , στην περίπτωση που το κράτος που έχει την ευθύνη αδυνατεί να την εκπληρώσει λόγω έλλειψης υλικοτεχνικής δομής (Γιόκαρης & Κυριακόπουλος, 2020).

Όσον αφορά στα ναυτικά ατυχήματα , Η Σύμβαση του Αμβούργου δεν περιγράφει διαδικασίες οριοθέτησης των περιοχών ευθύνης E-Δ για τα ναυτικά ατυχήματα και το θέμα παραπέμπεται σε διακρατική συμφωνία . Όπως υπογραμμίζουν οι Γιόκαρης και Κυριακόπουλος (2013) οι αναθεωρημένες διατάξεις

---

<sup>8</sup>Aeronautical Information Publication: Εγχειρίδιο με απαραίτητες πληροφορίες για την αεροναυτιλία που εκδίδεται από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας

της Σύμβασης χαρακτηρίζονται ως θετικές για την Ελλάδα σχετικά με την οριοθέτηση των περιοχών ευθύνης E-Δ καθώς παραμένει απαραίτητη η σύναψη συμφωνίας μεταξύ των κρατών για την οριοθέτηση των περιοχών υπό την προϋπόθεση ότι αυτές θα είναι και συνεχόμενες και μη επικαλυπτόμενες όταν αυτό είναι δυνατόν.

#### 3.1.4 Εναρμόνιση Ναυτικής και Αεροπορικής Έρευνας και Διάσωσης

Η υποχρέωση εκπλήρωσης των υποχρεώσεων που απορρέουν από τη Συνθήκη του Αμβούργου όπως και τη Συνθήκη του Σικάγο δημιούργησαν την ανάγκη εναρμονισμού των διαδικασιών της Ναυτικής και Αεροπορικής E-Δ . Προς τη συγκεκριμένη κατεύθυνση συνεργάστηκαν ο ICAO και ο IMO εκδίδοντας τα εγχειρίδια IAMSAR <sup>9</sup>που παρέχουν κατευθύνσεις προς τα κράτη για την αποτελεσματικότερη διεξαγωγή επιχειρήσεων E-Δ.

Οι δύο Διεθνείς Οργανισμοί επιδιώκουν μέσω του IAMSAR την ενίσχυση της συνεργασίας μεταξύ των γειτονικών κρατών αλλά και των φορέων παροχής υπηρεσιών Ναυτικής και Αεροπορικής E-Δ. Σκοπός του εγχειριδίου είναι η αποτελεσματική παροχή υπηρεσιών E-Δ σε άτομα που κινδυνεύουν ανεξαρτήτως της υπηκοότητας τους , της τοποθεσίας και άλλων περιστάσεων αλλά και η καθιέρωση διαδικασιών για τον εναρμονισμό , στο μέγιστο δυνατό βαθμό , της Ναυτικής και Αεροπορικής E-Δ (IAMSAR, 2019). Στο IAMSAR Vol I (2.3.15) συστήνεται η ταύτιση περιοχών ευθύνης E-Δ, όταν αυτό είναι πρακτικώς δυνατό, για αεροπορικά και ναυτικά ατυχήματα σε συνέχεια της τάσης για την ταύτιση των περιοχών που χαρακτηρίζει την κρατική πρακτική (Ανεψιού & Αργυρόπουλος, 2019) με σκοπό την αύξηση της αποτελεσματικότητας των επιχειρήσεων E-Δ.

Πέρα από τα κοινά όρια περιοχών ευθύνης αεροπορικής και ναυτικής E-Δ προτείνεται και η συνοχή αεροπορικών και ναυτικών υπηρεσιών E-Δ στο Άρθρο 2.1.8 της Σύμβασης του Αμβούργου όπως και η δυνατότητα ισοδύναμου συντονισμού στο Άρθρο 2.1.5 κατ' αντιστοιχία των προβλέψεων του Παραρτήματος 12 της Σύμβασης του Σικάγο για κοινές ασκήσεις, κοινές υπηρεσίες ή ακόμα και ενιαία, συνδιαχειριζόμενη περιοχή ευθύνης E-Δ. Αποτέλεσμα της τάσης εναρμόνισης ναυτικής και αεροπορικής E-Δ αποτελεί το κοινό IMO -ICAO Παράτημα 12 (2004) στο οποίο περιλαμβάνονται και τα δύο συστήματα οριοθέτησης περιοχών ευθύνης E-Δ (Γιόκαρης & Κυριακόπουλος, 2013). Αφενός το σύστημα των αναγνωρισμένων από ο Συμβούλιο του ICAO περιοχών ευθύνης για τα αεροπορικά ατυχήματα κι αφετέρου τις συστάσεις του IMO περί σύναψης συμφωνιών σε διμερές ή περιφερειακό επίπεδο. Το Νατοϊκό εγχειρίδιο ATP-10D συστήνει, επίσης, την ταύτιση των περιοχών αεροπορικής και ναυτικής διάσωσης αν και κατά τις αναθεωρήσεις του , η Τουρκία έχει προσπαθήσει, χωρίς αποτέλεσμα να αλλάξει τη συγκεκριμένη σύσταση (Ανεψιού & Αργυρόπουλος, 2019)

---

<sup>9</sup> Ο πρώτος τόμος του εγχειριδίου ( Volume I -Organization and Management) αφορά στη διοίκηση και οργάνωση των Υπηρεσιών E-Δ διευκρινίζοντας τη σχετική ορολογία και παρέχοντας πληροφορίες και οδηγίες για την εγκαθίδρυση και υποστήριξη των Υπηρεσιών E-Δ. Ο δεύτερος τόμος (Volume II – Mission Co-ordination) περιγράφει τη σχεδίαση και το συντονισμό των επιχειρήσεων E-Δ και ο τρίτος τόμος (Volume III -Mobile Facilities) παρέχει πρακτικές πληροφορίες στα μέσα που συμμετέχουν στις επιχειρήσεις E-Δ.

Η Ελλάδα, σύμφωνα με το ΥΠΕΞ , έχει συνάψει συμφωνίες για συνεργασία σε θέματα Ε-Δ με την Ιταλία (2000), με την Μάλτα (2008) και την Κύπρο (2014) ενώ εκκρεμούν συμφωνίες και με άλλα γειτονικά κράτη (Υπουργείο Εξωτερικών , 2021). Σε όλες τις συμφωνίες υπογραμμίζεται η ταύτιση των ορίων περιοχών ευθύνης για ναυτική και αεροπορική Ε-Δ. Η Τουρκία , από τη μεριά της , σύμφωνα με το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Πολιτικής Αεροπορίας ( European Civil Aviation Conference- ECAC) έχει προσχωρήσει σε μία πολυμερή Σύμβαση για τη ναυτική Ε-Δ στη Μαύρη Θάλασσα μεταξύ Βουλγαρίας, Γεωργίας , Ρουμανίας , Ρωσίας και Ουκρανίας . Επιπλέον έχει συνάψει διμερείς συμφωνίες με τη Γεωργία (1997) , τη Βουλγαρία (2004) τη Ρωσία (2004) , τη Συρία (2008) και το Αζερμπαϊτζάν (2014) <sup>10</sup> (Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Πολιτικής Αεροπορίας , 2021).

### 3.1.5 Έρευνα και Διάσωση σε περίοδο πολέμου

Η υποχρέωση της διάσωσης κινδυνευόντων ατόμων αποτελεί μία από τις σημαντικότερες αρχές του Δικαίου της Θάλασσας , του Δικαίου του Αέρα αλλά και του Διεθνούς Ανθρωπιστικού Δικαίου (ΔΑΔ) . Άλλωστε η υποχρέωση παροχής βοήθειας σε ναυαγούς κατά τη διάρκεια εχθροπραξιών συνιστά κανόνα εθιμικού δικαίου (Paranicolorulu, 2016) αφορά σε όλα τα άτομα των εμπόλεμων μερών είτε τρίτου κράτους με οποιαδήποτε ιδιότητα (άμαχος ή μαχητής) . Ακόμα και το Άρθρο 98 της ΣΔΘ δεν εξαιρεί από την υποχρέωση παροχής βοήθειας σε ναυαγούς τα πολεμικά πλοία.

Οι ευρείας απήχησης οικουμενικές αρχές πάνω στις οποίες εδράζεται η ευθύνη για Ε-Δ εντοπίζονται και σε σχετικές Συνθήκες που αφορούν σε εμπόλεμες καταστάσεις. Η διεθνής Σύμβαση της Γενεύης του 1949 περί «βελτιώσεως της τύχης των τραυματιών, ασθενών και ναυαγών των κατά των θάλασσα ενόπλων δυνάμεων» στα άρθρα 12,13,18 περιλαμβάνει διατάξεις σχετικές με τη διάσωση ατόμων που κινδυνεύουν στη θάλασσα κατά τη διάρκεια εχθροπραξιών. Ακόμα και το NATO στα πρωτόκολλά του , και συγκεκριμένα στο ATP-10 έχει διαμορφώσει κανόνες και διαδικασίες για τις επιχειρήσεις Ε-Δ , σε περίοδο έντασης ή πολέμου, σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του IMO και του ICAO.

## 3.2 Ευρωπαϊκό Δίκαιο

Η ευθύνη για την παροχή και το συντονισμό υπηρεσιών Ε-Δ παραμένει αρμοδιότητα των κρατών-μελών καθώς η διακυβερνητική προσέγγιση των ζητήματος που επιλέγουν τα κράτη δεν επιτρέπει την μεταφορά αρμοδιοτήτων σε υπερεθνικό επίπεδο , ακόμα και μετά τη σύσταση της Ευρωπαϊκής Συνοριοφυλακής . Αρκετά Μεσογειακά κράτη μάλιστα (Κύπρος, Γαλλία, Ελλάδα, Ιταλία, Μάλτα, Ισπανία) έχουν εκφράσει τις επιφυλάξεις τους προς τους θεσμούς της ΕΕ σχετικά με τις αρμοδιότητες της Ευρωπαϊκής Συνοριοφυλακής αλλά και την αρμοδιότητα της ΕΕ να νομοθετεί σε ζητήματα της Ε-Δ (Council of the European Union, 2013). Πιο συγκεκριμένα, υπογραμμίζουν πως η Ε-Δ ρυθμίζεται λεπτομερώς από το Διεθνές Δίκαιο και κάθε σχετική νομική πρωτοβουλία της ΕΕ οφείλει να σέβεται το

---

<sup>10</sup> Σύμφωνα με τις υποβληθείσες συμφωνίες στο ECAC η Τουρκία έχει υπογράψει συμφωνία με την αυτοανακηρυσσόμενη τουρκοκυπριακή οντότητα . Η Συμφωνία καθίσταται άκυρη ως αντίθετη στις Αποφάσεις 541 (1983) και 550 (1984) του Συμβουλίου Ασφαλείας περί μη αναγνώρισης ανεξάρτητου κράτους στα κατεχόμενα της Κύπρου.

υφιστάμενο νομικό πλαίσιο. Ο Κανονισμός 656/2014 για τη Θαλάσσια Επιτήρηση αποτελεί τη νομική βάση για τη διεξαγωγή επιχειρήσεων E-Δ σε κοινοτικό επίπεδο . Στις πολιτικές διαπραγματεύσεις που ακολούθησαν , τα κράτη αποδέχθηκαν την εμπλοκή της ΕΕ σε επιχειρήσεις E-Δ μόνο μέσω της συμμετοχής της FRONTEX σε κοινές επιχειρήσεις (Benilacqua, 2017) προβάλλοντας έτσι το διακυβερνητικό χαρακτήρα της E-Δ. Το κοινοτικό νομικό πλαίσιο δεν είναι ενιαίο για όλα τα κράτη μέλη και περιορίζεται σε αναφορές για τη συμμετοχή της FRONTEX σε επιχειρήσεις E-Δ (European Parliament , 2021).

Το Ευρωπαϊκό Σχέδιο E-Δ (2019) απευθυνόμενο σε στρατιωτικούς και πολιτικούς φορείς E-Δ (παρ 2.6) έχει ως σκοπό τον προσδιορισμό της υπάρχουσας ετοιμότητας και προδιαγραφών E-Δ των ευρωπαϊκών κρατών, την παροχή κατευθύνσεων για τη συμμόρφωση με τα διεθνή θεσμικά κείμενα και τη διεθνή πρακτική αλλά και συστάσεις προς τον ΙΜΟ για την εναρμόνιση και διαλειτουργικότητα των υπηρεσιών αεροπορικής και ναυτικής E-Δ (παρ 1.3). Τονίζοντας τη σημασία ενός αποτελεσματικού συστήματος E-Δ , υπενθυμίζει τις υποχρεώσεις των ευρωπαϊκών κρατών για την E-Δ και τη σημασία τους για την ανθρώπινη ζωή.

Ιδιαίτερη βαρύτητα δίνεται στη ταύτιση των περιοχών ευθύνης E-Δ (SRR) με τα αντίστοιχα FIRs δεδομένου ότι η εμπειρία και η διεθνής πρακτική έχουν αποδείξει πως έτσι προκύπτουν επιχειρησιακά πλεονεκτήματα (παρ 2.9). Πέρα από αυτό, συνίσταται η συνεργασία μεταξύ των κρατών μέσω Μνημονίων Κατανόησης με γνώμονα πάντα τη βελτίωση των υπηρεσιών E-Δ ( παρ 2.10). Προς αυτή την κατεύθυνση προτείνεται και η πολιτικό-στρατιωτική συνεργασία και συντονισμός στο μέγιστο δυνατό επίπεδο όσον αφορά στην ανταπόκριση σε ατυχήματα, την ανταλλαγή πληροφοριών και τη χρήση του εναερίου χώρου (παρ 2.19)

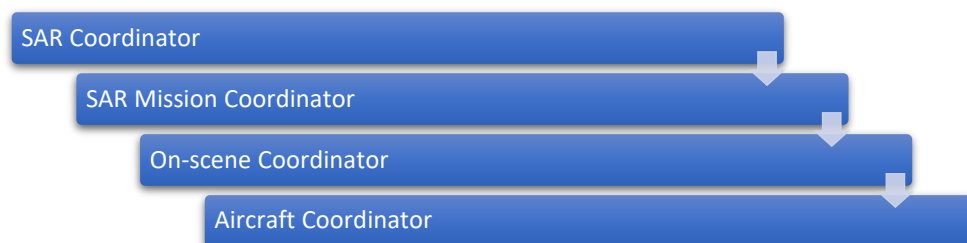
### 3.3 Θεσμική και επιχειρησιακή διάσταση Έρευνας και Διάσωσης σε εθνικό επίπεδο

Κάθε παράκτιο κράτος οργανώνει τον εθνικό φορέα E-Δ λαμβάνοντας υπόψιν τις γεωγραφικές του ιδιαιτερότητες , τα υπάρχοντα μέσα E-Δ ( Search and Rescue Units-SRU), τα γεωπολιτικά δεδομένα , τη χρηματοδότηση αλλά και το υφιστάμενο εθνικό νομικό πλαίσιο (Button, 2017). Ο εκάστοτε εθνικός φορέας E-Δ σχεδιάζει και οργανώνει τις υπηρεσίες E-Δ σε εθνικό επίπεδο καθορίζοντας λεπτομερώς τις διαδικασίες μέσω μνημονίων και σχεδίων δράσης. Το εθνικό σύστημα E-Δ που ακολουθεί τα διεθνή πρότυπα κοινοποιείται στους αρμόδιους Διεθνείς Οργανισμούς και ενσωματώνεται στο παγκόσμιο σύστημα E-Δ.

Διακρίνονται τρία διαφορετικά επίπεδα συντονισμού στις επιχειρήσεις E-Δ αποτελούμενα από το Συντονιστή E-Δ ( SAR Coordinator-SC) , το Συντονιστή Αποστολών E-Δ ( SAR Mission Coordinator) και τον Επί-τόπου Συντονιστή ( On-Scene Coordinator). Σε περίπτωση συμμετοχής πολλών αεροπορικών μέσων στην επιχείρηση ορίζεται και ένας Συντονιστής Εναέριων Μέσων (Aircraft Coordinator - ACO) . Για την Ελλάδα το ρόλο του Συντονιστή Αποστολών E-Δ αναλαμβάνει το Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού E-Δ (ΕΚΣΕΔ) του οποίου η λειτουργία, θα αναλυθεί παρακάτω. Το Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας εκτελεί χρέη Συντονιστή E-Δ για τα αεροπορικά ατυχήματα και το Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής χρέη Συντονιστή E-Δ για τα ναυτικά ατυχήματα. Σε άλλες κατηγορίες

ατυχημάτων ,το ρόλο αυτό αναλαμβάνει η Γενική Γραμματεία Πολιτικής Προστασίας.

Πίνακας 3 Επίπεδα Συντονισμού Επιχειρήσεων Ε-Δ



### 3.3.1 Ελλάδα

Σύμφωνα με, τον νόμο 211/1947 «Κύρωση της Σύμβασης του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας - International Civil Aviation Organization (ICAO)», η Ελλάδα έχει αναλάβει την υποχρέωση παροχής υπηρεσιών Έρευνας και Διάσωσης των Ιπτάμενων πληρωμάτων και επιβατών που βρίσκονται σε κίνδυνο ή χρειάζονται άμεση βοήθεια, εντός της ελληνικής Περιοχής Πληροφοριών Πτήσεως / ATHENS FIR.

Επίσης, με το νόμο 1844/1989 «Κύρωση της Σύμβασης του INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO)», η χώρα μας έχει αναλάβει την υποχρέωση παροχής υπηρεσιών Ε-Δ ατόμων που βρίσκονται σε κίνδυνο στη θάλασσα ή χρειάζονται άμεση βοήθεια στις περιπτώσεις ναυτικών ατυχημάτων, εντός θαλάσσιας περιοχής ευθύνης / Search and Rescue Region (SRR) που συμπίπτει με το ATHENS FIR, υπό έναν ενιαίο φορέα.

Η αεροπορική και η ναυτική Ε-Δ παρέχονται αντίστοιχα από την Πολεμική Αεροπορία και το Αρχηγείο του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής (ΑΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ), με τη συνδρομή και τη συνεργασία των εμπλεκόμενων Φορέων και συντονίζονται από το Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (ΕΚΣΕΔ- Joint Rescue Coordination Center – JRCC Piraeus) που βρίσκεται στον Πειραιά .

Η Αποστολή του ΕΚΣΕΔ είναι ο συντονισμός και όπου απαιτείται η διεύθυνση των επιχειρήσεων ναυτικής και αεροπορικής Ε-Δ, με κατάλληλες διαδικασίες, υποδομή και μέσα .Η διάθεση των ναυτικών και αεροπορικών μέσων που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για σκοπούς Ε-Δ προκειμένου να καλυφθούν εθνικές ανάγκες και διεθνείς υποχρεώσεις Ε-Δ, καθώς και η διάταξη και ετοιμότητα των μέσων αυτών, καθορίζονται με διαταγές του Αρχηγείου Λ.Σ. - ΕΛ. ΑΚΤ. και του Γ.Ε.Α.

Άλλοι φορείς που εμπλέκονται σε επιχειρήσεις Ε-Δ, οι οποίοι συνεργάζονται με το ΕΚΣΕΔ, είναι: η Γενική Γραμματεία Πολιτικής Προστασίας (ΓΓΠΠ), για την παροχή βοήθειας σε άτομα των οποίων η ζωή βρίσκεται σε κίνδυνο, σε περιστατικά που δεν σχετίζονται με ναυτική ή αεροπορική έρευνα ή διάσωση, το Εθνικό Κέντρο Άμεσης Βοήθειας (ΕΚΑΒ), η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ), το ΓΕΕΘΑ (Γενικό Επιτελείο Εθνικής Άμυνας ) και τα ΚΣΕΔ Άλλων Χωρών.

Η ΚΥΑ 2111.8-4/740008/2020 που δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 5015/Β/13-11-2020 αποτελεί το εθνικό θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας του Ενιαίου Κέντρου Συντονισμού Ε-Δ (ΕΚΣΕΔ) . Στη συγκεκριμένη ΚΥΑ αναφέρεται η ταύτιση της Ελληνικής περιοχής ευθύνης με το ΑΘΗΝΑ FIR αλλά κι η δυνατότητα συνεργασίας με ενιαία κέντρα συντονισμού γειτονικών χωρών , όταν αυτό απαιτηθεί. Το ΕΚΣΕΔ απαρτίζεται από τους εξής τομείς:

i. Ναυτικής Έρευνας-Διάσωσης αρμοδιότητας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής)/ και συγκεκριμένα του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος/Ελληνικής Ακτοφυλακής.

ii. Αεροπορικής Έρευνας-Διάσωσης αρμοδιότητας της Πολεμικής Αεροπορίας.

Κάθε τομέας είναι αρμόδιος για τις αναγκαίες κινητοποιήσεις και ενέργειες, σύμφωνα με τις οικίες συμβάσεις και εγχειρίδια του ICAO και του IMO, καθώς και τις σχετικές οδηγίες του Αρχηγείου του Λιμενικού Σώματος και του Γενικού Επιτελείου Αεροπορίας. Για το συντονισμό των ενεργειών σε περιστατικά μικρότερης σημασίας, έχουν δημιουργηθεί 5 υπο-κέντρα συντονισμού Ε-Δ στις Λιμενικές Αρχές Θεσσαλονίκης, Μυτιλήνης, Ρόδου, Χανίων και Πάτρας .Ο τομέας Ναυτικής Έρευνας και Διάσωσης και ο τομέας Αεροπορικής Έρευνας και Διάσωσης στελεχώνεται με αξιωματικούς και υπαξιωματικούς του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. και της ΠΑ, αντίστοιχα. Το Πολεμικό Ναυτικό (ΠΝ)ορίζει αξιωματικό, ως σύνδεσμο για θέματα συντονισμού και ανταλλαγής πληροφοριών με τα κέντρα επιχειρήσεων των Ενόπλων Δυνάμεων. Το ΕΚΣΕΔ είναι εξοπλισμένο με σύγχρονα μέσα ενσύρματων, ασύρματων και δορυφορικών επικοινωνιών προκειμένου εξασφαλιστεί η απρόσκοπτη επικοινωνία του με τα μέσα Ε-Δ. Διαθέτει σύστημα ναυτιλιακών επικοινωνιών φωνής και μετάδοσης δεδομένων (Maritime Communication System), μέσω VHF, MF, HF και δορυφορικών συνδέσεων(INMARSAT). Επιπρόσθετα, για τη λήψη συναγερμών κινδύνου, τη διεξαγωγή επικοινωνιών κινδύνου και ασφάλειας καθώς και τη διανομή πληροφοριών ναυτιλιακής ασφάλειας (Maritime Safety Information) αξιοποιείται το Διεθνές Ναυτιλιακό Σύστημα Κινδύνου και Ασφάλειας (Global Maritime Distress and SafetySystem – GMDSS) μέσω της υποδομής του δικτύου ναυτιλιακών επικοινωνιών “Olympia Radio ” σε συνεργασία με τον ΟΤΕ. Επίσης, το Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ συμμετέχει στο διεθνές Πρόγραμμα COSPAS-SARSAT για τη λήψη, επεξεργασία και διανομή δορυφορικών ραδιοφάρων ένδειξης θέσης κινδύνου μέσω του αρμόδιου Κέντρου Ελέγχου Αποστολών (GRMCC), το οποίο συνεπικουρεί το έργο του ΕΚΣΕΔ. Αντίστοιχα, για τον αεροπορικό τομέα, υποστηρίζεται από τα radars της Πολεμικής και Πολιτικής Αεροπορίας και το Σύστημα Αεροπορικού Ελέγχου. Η διάθεση των ναυτικών και αεροπορικών μέσων, καθώς και η διάταξη και ετοιμότητα τους καθορίζονται με διαταγές του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής (Α.Λ.Σ.- ΕΛ.ΑΚΤ.) και του Γενικού Επιτελείου Αεροπορίας (Γ.Ε.Α.).



Εικόνα 2 Οι θέσεις και η εμβέλεια των ελληνικών (αεροπορικών) μέσω E-Δ (SRUs) Πηγή : (Λιαρόπουλος, 2020)

Το Σχέδιο E-Δ του ΕΚΣΕΔ (2017) προβλέπει την τήρηση ετοιμότητας από 6 Ελικόπτερα ( Ε/Π) Agusta Bell-205 της 358 ΜΕΔ (111 ΠΜ-Αγχίαλος, 120 ΠΕΑ-Καλαμάτα, Α/Απ Ακτίου, 116 ΠΜ-Άραξος, Α/Δ Ηρακλείου, ΚΕΔΑ Σαντορίνης και 3 Ε/Π AS-332 της 384 ΜΕΔ ( ΚΕΔΑ Ρόδου, 130 ΣΜ-Λήμνος, Α/Δ Χίου). Τα συγκεκριμένα μέσα, και πλωτά μέσα του ΛΣ, τοποθετημένα σύμφωνα με τις επιχειρησιακές ανάγκες σε προωθημένες βάσεις αποτελούν τον επιχειρησιακό βραχίονα του εθνικού μηχανισμού E-Δ και καλύπτουν το σύνολο της Ελληνικής περιοχής ευθύνης (SRR) με εξαίρεση περιοχές ελάχιστης έκτασης στο δυτικό τμήμα.

### 3.3.2 Τουρκία

Οι υπηρεσίες E-Δ στην Τουρκία ρυθμίζονται από τον Κανονισμό E-Δ υπ' αριθμόν 31277 που εκδόθηκε τον Οκτώβριο του 2020 (Turkish Coast Guard, 2021). Ανώτατος φορέας ελέγχου και οργάνωσης του τουρκικού συστήματος E-Δ (SAR Coordinator) αποτελεί το Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών , το οποίο εκδίδει το Εθνικό Σχέδιο E-Δ σε συνεργασία με τους εμπλεκόμενους φορείς .Το Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών έχει συγκροτήσει το Κύριο Κέντρο Συντονισμού E-Δ, με έδρα την Άγκυρα, με αποστολή την αποτελεσματική διεξαγωγή των επιχειρήσεων E-Δ. Στο συγκεκριμένο κέντρο αξιολογούνται τα σήματα κινδύνου που λαμβάνονται από τα δορυφορικά συστήματα (COSPAS-SARSAT και MEOSAR ) και τη συνέχεια διαβιβάζονται στα αντίστοιχα Κέντρα Συντονισμού E-Δ (SAR Mission

Coordinator) αεροπορικών και ναυτικών ατυχημάτων . Συντονιστής των υπηρεσιών E-Δ για τις χερσαίες περιοχές είναι η Γενική Διεύθυνση Πολιτικής Αεροπορίας και Συντονιστής για το θαλάσσιο χώρο είναι η τουρκική Ακτοφυλακή (Turkish Coast Guard Command, 2020) . Οι δύο φορείς έχουν οργανώσει ένα δίκτυο Βοηθητικών Κέντρων που είναι εξοπλισμένα σύμφωνα με τις διεθνείς προδιαγραφές και συντονίζουν τα μέσα (SRU's) που τους έχουν διατεθεί σε κάθε περιστατικό E-Δ. Στις επιχειρήσεις E-Δ συνδράμουν Υπουργεία και λοιποί οργανισμοί αναλόγως των απαιτήσεων . Πιο συγκεκριμένα , οι τουρκικές Ένοπλες Δυνάμεις συνδράμουν στις επιχειρήσεις E-Δ με την προϋπόθεση πως δεν εμποδίζεται η εκτέλεση των στρατιωτικών τους καθηκόντων.

Στο νέο Κανονισμό E-Δ (2020) είναι αξιοσημείωτη η εμπλοκή φορέων από όλους τους χώρους ( Ένοπλες Δυνάμεις , Πολιτικοί φορείς, εθελοντικές οργανώσεις, Σώματα Ασφαλείας ακόμα και ΜΚΟ) και η προσπάθεια συντονισμού τους και κοινής εκπαίδευσης υπό την εποπτεία ενός ενιαίου φορέα, του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών. Επιτυγχάνεται κατ' αυτόν τον τρόπο καλύτερος συντονισμός αλλά και επίτευξη κάλλιστου αποτελέσματος στις επιχειρήσεις E-Δ.

Η εντατικοποίηση της προσπάθειας αύξησης των επιχειρησιακών δυνατοτήτων E-Δ, που συνοδεύτηκε από την μονομερή επέκταση των ορίων της Περιοχής Ευθύνης E-Δ (SRR) από το 1982 (Συρίγος, 2020, σ. 295) είναι συνεχής έως και σήμερα με την ένταξη νέων τεχνολογιών , όπως η χρήση UAVs, και πάντα συνοδεύεται από την ανάλογη προσπάθεια δημιουργίας εντυπώσεων υπεροχής έναντι των ελληνικών δυνατοτήτων. Η αναβάθμιση του επιχειρησιακού εξοπλισμού συνοδεύεται και από μελέτες σχετικά με τη βελτίωση της διαδικασίας λήψης αποφάσεων από τους φορείς E-Δ (Erol & Basar, 2014) και τη χωροταξική διάταξη των τουρκικών μέσων E-Δ (Karatas, Razi, & Gunal, 2017).



## Κεφάλαιο 4- Επιχειρήσεις E-Δ σε περιοχές ενδιαφέροντος

Η απουσία μίας δύναμης, υπερκείμενης των κρατών, στο διεθνές σύστημα που θα υποχρέωνε τα κράτη στην υιοθέτηση κοινής πολιτικής δυσχεραίνει την επίλυση προβλημάτων λόγω αδυναμίας συνεργασίας. Η συνεργασία, όμως, στο διεθνές σύστημα αν και δύσκολη δεν είναι αδύνατη, ιδιαίτερα μέσω των καθεστώτων αλλά και την αντίληψη των κρατών για κοινά συμφέροντα. Το καθεστώς της E-Δ δεν επιφέρει το ίδιο επίπεδο συνεργασίας μεταξύ των κρατών, όπως αποδεικνύεται από τα παραδείγματα περιοχικών συνεργασιών ή συγκρούσεων που θα παρατεθούν παρακάτω. Οι γεωπολιτικές εντάσεις σε διάφορες περιοχές του πλανήτη εγείρουν ζητήματα σχετικά με τις περιοχές ευθύνης (SRR) και δεν επιτρέπουν την απρόσκοπτη συνεργασία, σε βαθμό που ίσως υποβαθμίζεται και η αποτελεσματικότητα του συστήματος E-Δ. Υπάρχουν, ωστόσο και περιοχές, τα κράτη των οποίων έχουν συνάψει συμφωνίες, με διαμορφωμένο πλαίσιο συνεργασίας, ανταλλαγής πληροφοριών και επιχειρησιακού ελέγχου.

### 4.1 Αιγαίο Πέλαγος

Το ζήτημα του καθορισμού περιοχών E-Δ (Search and Rescue Regions-SRR) ανάμεσα στην Τουρκία και την Ελλάδα εξετάζεται τις περισσότερες φορές ως συναφές πρόβλημα με τον καθορισμό του FIR λόγω των πολλών κοινών σημείων (Συρίγος, 2020, σ. 295). Ωστόσο το συγκεκριμένο ζήτημα δημιουργεί καθημερινές τριβές μεταξύ των δύο κρατών<sup>11</sup> ενώ η κρίση των Ιμίων ξεκίνησε μετά από αμφισβήτηση των ελληνικών αρμοδιοτήτων. Τα Χριστούγεννα του 1995 ένα τουρκικό εμπορικό πλοίο προσάραξε στα Ίμια και ο Τούρκος πλοίαρχός του αρνήθηκε τη ρυμούλκηση από τις λιμενικές αρχές της Καλύμνου, ισχυριζόμενος πως προσάραξε σε τουρκικό έδαφος (Συρίγος, 2020, σ. 296). Η ένταση που

---

<sup>11</sup> Ενδεικτικά αναφέρονται κάποια από τα περιστατικά που οδήγησαν σε διενέξεις μεταξύ των γειτονικών αρχών:

- 1995- Ναυάγιο βορειοκορεάτικου πλοίου «Lady O» ανοιχτά των Ψαρών. Οι τουρκικές αρχές αρνήθηκε να ακολουθήσει τις οδηγίες του αρμόδιου για το συντονισμό Ελληνικού ΕΚΣΕΔ. Αποτέλεσμα της κακής συνεργασίας ήταν ο θάνατος ενός ναυαγού.
- 2006- Μετά από αερομαχία που είχε ως αποτέλεσμα το θάνατο του Σγού Ηλιάκη, ο Τούρκος πιλότος αρνείται την περισυλλογή του, μετά την εγκατάλειψη του αεροσκάφους, από ελληνικά εναέρια και παραλαμβάνεται από τουρκικό ελικόπτερο.
- 2012 – Θαλαμηγός υπό σημαίας Μάλτας προσαράζει σε Ελληνικά χωρικά ύδατα και τουρκικό περιπολικό σπεύδει να περισυλλέξει τους ναυαγούς. Αμέσως μετά καταφθάνει Ελληνικό περιπολικό που επιχειρεί στο περιστατικό και η θαλαμηγός ρυμουλκείται σε Ελληνικό λιμάνι.
- 2021- Πλοίο με επιβάτες μετανάστες βυθίζεται ανοιχτά της Χάλκης σε διεθνή ύδατα αλλά εντός της Ελληνικής Περιοχής E-Δ. Η τουρκική ακτοφυλακή παρεμποδίζει Ελληνικό Super Puma να περισυλλέξει ναυαγούς και ζητά από τα παραπλέοντα εμπορικά πλοία να αποχωρήσουν.

Για περισσότερα βλέπε : Νέδος, Β., & Σουλιώτης, Γ. (2021). Τουρκικά παιχνίδια με Έρευνα και διάσωση. Η Καθημερινή. Ανάκτηση από <https://www.kathimerini.gr/politics/561444292/toyrkika-raichnidia-me-ereyna-kai-diasosi/>

ακολούθησε στη συνέχεια κορυφώθηκε με την πτώση ελικοπτέρου του Πολεμικού Ναυτικού και το θάνατο τριών στελεχών<sup>12</sup>.

Η Ελλάδα υπογράφοντας τη Σύμβαση του Αμβούργου (1979), διατύπωσε επιφύλαξη σχετικά με τα όρια της περιοχής της για θαλάσσια Ε-Δ, σε συνέχεια της ανακοίνωσης, με έγγραφο του Προξενικού Λιμενάρχη, προς τον ΙΜΟ σύμφωνα με την οποία η Ελληνική περιοχή ευθύνης για τη θαλάσσια Ε-Δ ταυτίζεται με το ελληνικό FIR<sup>13</sup>. Στην ίδια περιοχή διατηρεί την ευθύνη για τα αεροπορικά ατυχήματα σύμφωνα με τα διαλαμβανόμενα στη Σύμβαση του Σικάγο (1944) αλλά και τα ναυτικά ατυχήματα κατά τη Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS).



Εικόνα 3. Το ATHINAI FIR που ταυτίζεται με την ελληνική περιοχή ευθύνης Ε-Δ. Πηγή: ΥΠΕΘΑ στο [https://static1.squarespace.com/static/59bbffe14c326d363fa7659c/t/5f5be893708845d092460fb49/1606322496680/Greek+Defense+Policy+Briefing+\\_compressed.pdf](https://static1.squarespace.com/static/59bbffe14c326d363fa7659c/t/5f5be893708845d092460fb49/1606322496680/Greek+Defense+Policy+Briefing+_compressed.pdf)

Οι τουρκικές αμφισβητήσεις για τις αρμοδιότητες Ε-Δ ξεκινούν το 1980 (Συρίγος, 2020, σ. 295) όταν και εκφράζει την αντίθεσή της στην ελληνική επιφύλαξη ισχυριζόμενη πως είναι αντίθετη στο πνεύμα των διατάξεων της Σύμβασης του Αμβούργου και στερείται νομιμοποίησης. Το 1982, αφότου απέρριψε την ελληνική επιφύλαξη, εξέδωσε χάρτη, σύμφωνα με τον οποίο ανέλαβε την ευθύνη Ε-Δ ανατολικά του 25<sup>ου</sup> μεσημβρινού. Το 1989, εξέδωσε εκ νέου χάρτη

---

<sup>12</sup> Υποπλοίαρχος Χριστόδουλος Καραθανάσης, Υποπλοίαρχος Παναγιώτης Βλαχάκος και Αρχικελευστής Έκτωρ Γιαλοψός

<sup>13</sup> «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»]

συμπεριλαμβάνοντας στην περιοχή ευθύνης της τα Κατεχόμενα της Κύπρου και εξομοιώνοντας τα ναυτικά με τα αεροπορικά ατυχήματα σε μία προσπάθεια ανατροπής των ορίων του FIR. Το 2001 θεσπίστηκε νέος κανονισμός επαναλαμβάνοντας τις θέσεις της περί άσκησης αρμοδιοτήτων έως τον 25<sup>ο</sup> μεσημβρινό και εξομοίωσης αεροπορικών και ναυτικών ατυχημάτων .

Στις 17 Οκτωβρίου του 2020 εκδόθηκε στην τουρκική Εφημερίδα της Κυβέρνησης το υπ' αριθμόν 3095 Προεδρικό Διάταγμα με τίτλο «Κανονισμός Επιχειρήσεων Έρευνας και Διάσωσης σε Ναυτικά και Αεροπορικά Ατυχήματα» που καθορίζει τις διαδικασίες διεξαγωγής και συντονισμού των επιχειρήσεων E-Δ (Aydogmus & Herdem, 2021). Σύμφωνα με το Δόγμα της Γαλάζιας Πατρίδας, όπως δήλωσε ο Τούρκος Υπουργός Μεταφορών και Υποδομών , η περιοχή ευθύνης για E-Δ επεκτάθηκε στα όρια της τουρκικής ΑΟΖ (Raily News, 2021).

Οι επιχειρήσεις πλοίων και αεροσκαφών συντονίζονται από τα αντίστοιχα Κέντρα Συντονισμού E-Δ σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του Ενιαίου Κέντρου Συντονισμού E-Δ , στο οποίο υπάγονται όλες οι δημόσιες αρχές , οι ιδιωτικοί φορείς και οι αναγνωρισμένες ΜΚΟ που συμμετέχουν σε επιχειρήσεις E-Δ. Όσον αφορά στις ΜΚΟ , διευκρινίζονται οι προϋποθέσεις για την αδειοδότησή τους αλλά και οι απορρέουσες από αυτή υποχρεώσεις τους ( παροχή πληροφοριών στο ΕΚΣΕΔ, υποβολή αναφορών μετά από συμμετοχή σε επιχειρήσεις E-Δ κτλ)

Η Τουρκία, επίσης, εκδίδει σε τακτά χρονικά διαστήματα NOTAMs ( Notice to Airmen-Ειδοποίηση προς Αεροναυτιλομένους) αμφισβητώντας τις αρμοδιότητες των ελληνικών αρχών σε περιστατικά E-Δ (Νέδος & Σουλιώτης, 2021) ενώ αρνείται από το 1990 να συμπεριληφθούν στο Ευρωπαϊκό Εγχειρίδιο Αεροναυτιλίας τα ελληνικά σωστικά μέσα που είναι εγκατεστημένα στα Δωδεκάνησα , τη Λήμνο και τη Χίο , με το πρόσχημα ότι τα νησιά αυτά είναι αποστρατικωποιημένα. Κατ' αυτόν τον τρόπο παρουσιάζονται μειωμένες οι επιχειρησιακές δυνατότητες της Ελλάδος (Συρίγος, 2020, σ.294) αν και διεξάγονται επιτυχείς επιχειρήσεις σε κάθε περιστατικό με το συντονισμό να επιτυγχάνεται από το ΕΚΣΕΔ στον Πειραιά.

Ο Κανονισμός του 2020 συνεχίζει να εξομοιώνει τις διαδικασίες σε ναυτικά και αεροπορικά ατυχήματα ενώ επεκτείνει τα όρια της τουρκικής περιοχής E-Δ (SRR ) , αποτυπώνοντας σε χάρτη την περιοχή που περιλαμβάνει τον Εύξεινο Πόντο , μέρος του Αιγαίου Πελάγους, το σύμπλεγμα του Καστελλορίζου και τη θαλάσσια περιοχή βόρεια της Κύπρου.

Το ελληνικό ΥΠΕΞ αντέδρασε , υποστηρίζοντας ότι η νέα περιοχή ευθύνης E-Δ είναι αυθαίρετη , δεν στηρίζεται σε επιχειρησιακά κριτήρια και δεν εξυπηρετεί τον σκοπό της ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής. Αντιθέτως, ενέχει πολιτική σκοπιμότητα και θέτει σε κίνδυνο ανθρώπινες ζωές , προκαλώντας σύγχυση και εντάσεις. Η απάντηση της γειτονικής χώρας, μέσω του τουρκικού ΥΠΕΞ, ήταν άμεση. Χαρακτήρισε την ελληνική αντίδραση ανυπόστατη και πως απέχει από το δίκαιο και την πραγματικότητα. Σύμφωνα με τον Τούρκο εκπρόσωπο Τύπου του ΥΠΕΞ, η Τουρκία επέκτεινε τα όρια της περιοχής της ευθύνης E-Δ αφενός για να υποστηρίξει τις δραστηριότητες της χώρας στην υφαλοκρηπίδα της που εκτείνεται στην Ανατολική Μεσόγειο κι αφετέρου να προστατέψει την ανθρώπινη ζωή στο συγκεκριμένο χώρο. Επέκρινε, τέλος , την Ελλάδα για υποκρισία δεδομένης της κακής μεταχείρισης της απέναντι στις μεταναστευτικές ροές (Νέδος, 2020).

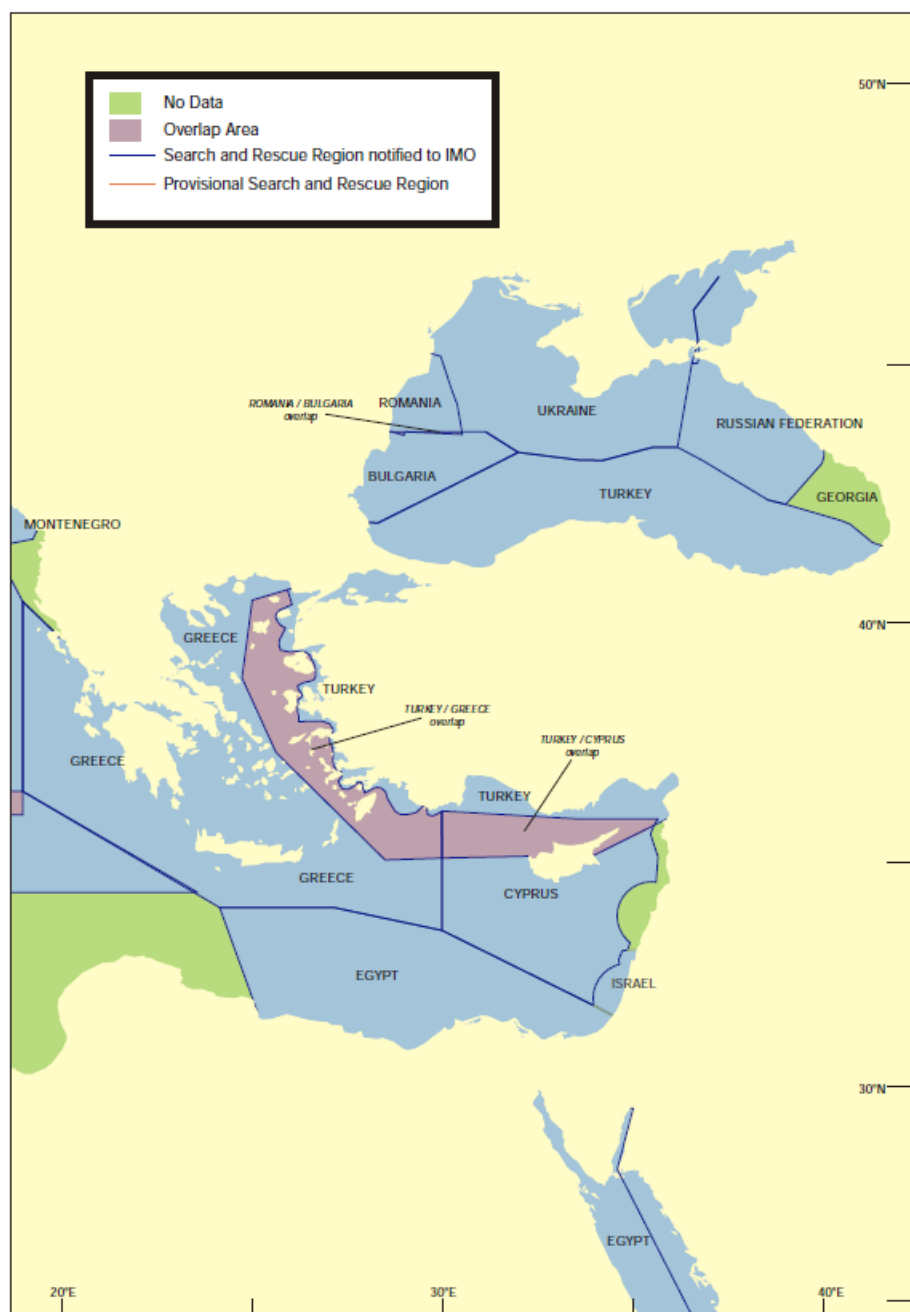


Εικόνα 4 Η τουρκική Περιοχή Ευθύνης για Ε-Δ (SRR) σύμφωνα με τον Κανονισμό Ε-Δ του 2020. Πηγή: Η Καθημερινή (<https://www.kathimerini.gr/politics/foreign-policy/561121717/neos-chartis-proklisi-apo-tin-agkyra/>)

Λίγες μέρες αργότερα ο ICAO , μέσω επιστολής του ΓΓ του οργανισμού Fang Liu, επιβεβαίωσε την ελληνική αρμοδιότητα για την Ε-Δ στο ΑΘΗΝΑΙ FIR απορρίπτοντας τις μονομερείς τουρκικές διεκδικήσεις. Επιπλέον , Ο ΓΓ ανέφερε πως η μεταβολή των ορίων Περιοχών Ευθύνης για Ε-Δ μεταβάλλονται μόνο κατόπιν συμφωνίας των γειτονικών χωρών (Τα Νέα, 2020).

Η τουρκική θέση , βασιζόμενη στη Συνθήκη του Αμβούργου για την ανάγκη συμφωνίας με σκοπό την οριοθέτηση των περιοχών ευθύνης Ε-Δ είναι αντίθετη προς την ελληνική πάγια θέση. Η Ελλάδα διαχρονικά υποστηρίζει την ταύτιση των περιοχών ευθύνης για τα αεροπορικά και ναυτικά ατυχήματα σε αντίθεση με τις τουρκικές αξιώσεις που ξεκίνησαν μόλις το 1980 (Συρίγος, 2020, σ. 294). Η ελληνική θέση έχει μεταφερθεί και στα ευρωπαϊκά θεσμικά κείμενα σχετικά με τον Ευρωπαϊκό Μηχανισμό Επιτήρησης των Θαλάσσιων Συνόρων (EUROSUR) και τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό (SES) (Βενιζέλος, 2020, σ. 157) ενώ οι ελληνικές επιφυλάξεις έγιναν αποδεκτές από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή επιβεβαιώνοντας την ελληνική θέση και σε ενωσιακό επίπεδο.

Μέχρι και σήμερα οι διαφορές των δύο κρατών σχετικά με τις αρμοδιότητες Ε-Δ , κυρίως για τα ναυτικά ατυχήματα, παραμένουν δημιουργώντας καθημερινές εντάσεις κατά τη διάρκεια ναυτικών και αεροπορικών ατυχημάτων. Η Ελλάδα εκπληρώνει τις συμβατικές της υποχρεώσεις όπως και έκανε πριν το 1980, οπότε και οι τουρκικές αξιώσεις εγείρουν διαφορές σχετικές με την Ε-Δ .Οι επιπτώσεις των διαφορών αυτών στις ελληνοτουρκικές σχέσεις , οι προεκτάσεις τους όπως και η προοπτική τους θα αναλυθούν σε επόμενο κεφάλαιο.



Εικόνα 5 Αλληλοκαλυπτόμενες περιοχές στο Αιγαίο Πέλαγος που προκύπτουν από τις τουρκικές αξιώσεις. Πηγή: (IMO, 2012)

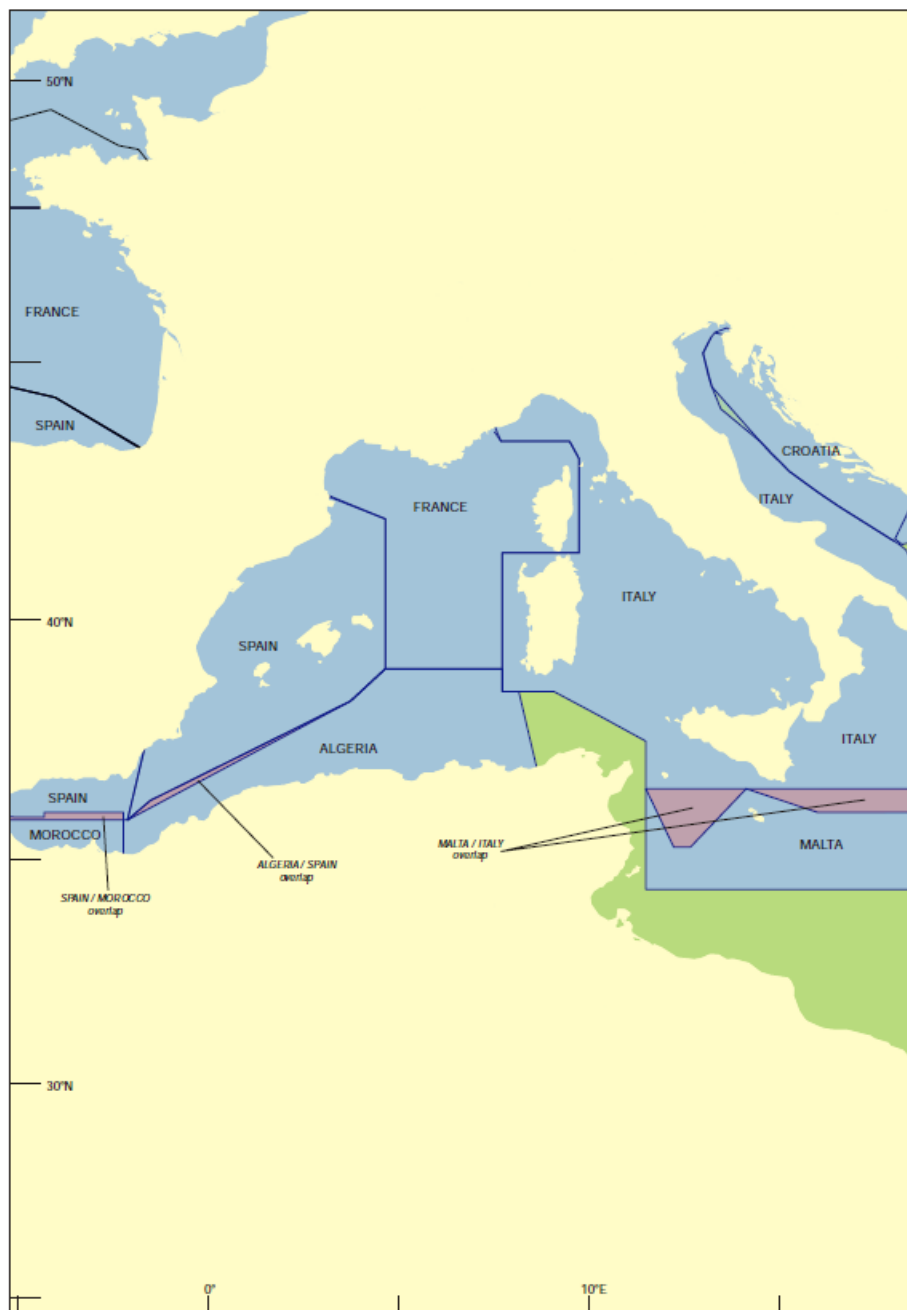
## 4.2 Οι επιχειρήσεις Ε-Δ σε υπόλοιπες περιοχές

Αρκετά κράτη, αναγνωρίζοντας την αποτελεσματικότητα και το μειωμένο κόστος της συνεργασίας σε επιχειρήσεις Ε-Δ έχουν αναπτύξει πρωτοβουλίες συνεργασίας κατά το πνεύμα του Άρθρου 98 (παρ 2) της Σύμβασης του Δικαίου της Θάλασσας (1982), όπου προτείνονται περιοχικές συμφωνίες και συνεργασία των γειτονικών κρατών με σκοπό ένα αποτελεσματικότερο σύστημα Ε-Δ. Η

συνεργασία λαμβάνει πολλές μορφές : από Μνημόνια Κατανόησης χωρίς δεσμευτικό χαρακτήρα έως και πολυμερείς δεσμευτικές συνθήκες.

Παρά την υπογραφή της Σύμβασης του Αμβούργου από 113 κράτη έως σήμερα (IMO, 2021) , λόγω διαφορετικών ερμηνειών των διατάξεων περί οριοθέτησης των ζωνών αλλά και γεωπολιτικών θεωρήσεων ανακύπτουν διάφορες κρατικές διενέξεις που σχετίζονται με την οριοθέτηση περιοχών ευθύνης E-Δ. Οι διαφορές επικεντρώνονται κυρίως στη ναυτική E-Δ όπου και οι σχετικές Διεθνείς Συνθήκες παραπέμπουν σε διακρατικές συμφωνίες για την λεπτομερή οριοθέτηση των περιοχών . Τα κράτη αντιλαμβάνονται με διαφορετικό τρόπο το συμφέροντά τους προσεγγίζοντας με διαφορετικούς τρόπους το ζήτημα όπως θα δούμε παρακάτω. Χαρακτηριστικά αναφέρεται στο Ευρωπαϊκό Σχέδιο E-Δ (2019) , πως το 67% των κρατών παγκοσμίως δεν έχει καθιερώσει διαδικασίες συνεργασίας με τα γειτονικά τους κράτη σε επιχειρήσεις E-Δ , ούτε έχουν καθιερώσει διαδικασίες για το συντονισμό τέτοιου είδους επιχειρήσεων

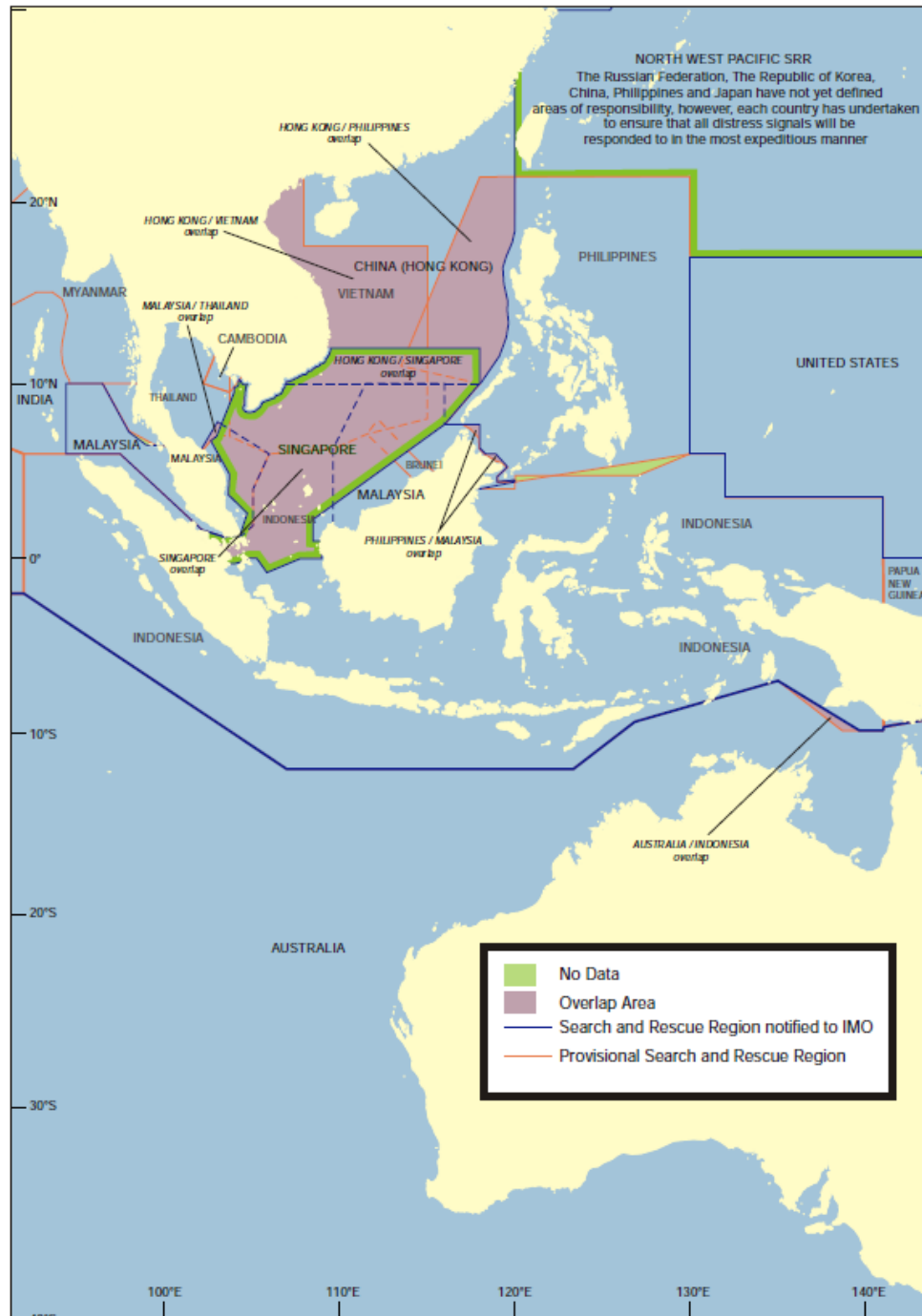
Οι μεταναστευτικές ροές από τη Λιβύη που κορυφώθηκαν το 2011, ανέδειξαν τις διαφορές μεταξύ Ιταλίας και Μάλτας στο ζήτημα της ναυτικής E-Δ. Οι διαφορές δεν περιορίζονταν στις αρμοδιότητες E-Δ αλλά σχετίζονταν και με την αποβίβαση των διασωθέντων που ήταν ταυτοχρόνως και αιτούντες άσυλο. Η Ιταλία οργάνωσε την επιχείρηση Mare Nostrum κατόπιν συνεννόησης με τη Μάλτα ώστε να αποβιβάζονται οι διασωθέντες στο νησιωτικό κράτος. Η συγκεκριμένη επιχείρηση ανανέωσε το ενδιαφέρον της Ιταλίας για τη Μεσόγειο θάλασσα , την ανέδειξε ως ισχυρό παράγοντα της περιοχής με τους πολιτικούς ηγέτες της να δηλώνουν πως η Ιταλία δαπανά 9 εκατομμύρια ευρώ μηνιαίως για την αντιμετώπιση της μεταναστευτικής κρίσης. Από την άλλη μεριά, ο πρωθυπουργός της Μάλτας είχε εκδηλώσει τη δυσαρέσκειά του για την έλλειψη αλληλεγγύης προς τη χώρα του. Πιο συγκεκριμένα, υποστήριξε πως η Μάλτα διαθέτει μία δυσανάλογη περιοχή ευθύνης E-Δ σε σχέση με το μέγεθος του κράτους. Αρνήθηκε , ωστόσο, πολλές φορές να παραχωρήσει μέρος της περιοχής ευθύνης της που συμπίπτει με το MALTA FIR. Αντιλαμβανόμεστε , επομένως, πως και οι δύο χώρες συνδέουν τις επιχειρήσεις E-Δ με το διεθνές του κύρος και η συνεργασία μεταξύ τους επηρεάστηκε από τις δυνατότητες των κρατών. Μέσω της συνεργασίας τους, Η Ιταλία κατάφερε να περιορίσει τον αριθμό των αιτήσεων ασύλου και η Μάλτα να περιορίσει τον αρνητικό αντίκτυπο των ναυαγίων μεταναστών στην περιοχή ευθύνης της . Η συγκεκριμένη συνεργασία και η ανάληψη πρωτοβουλίας εκ μέρους της Ρώμης αποτελεί, σύμφωνα με κάποιους ερευνητές, προσπάθεια ελέγχου της ανοιχτής θάλασσας και προβολή των επιδιώξεων άσκησης κυριαρχικών δικαιωμάτων (Mainwaring & DeBono, 2021)



Εικόνα 6 Περιοχές ευθύνης E-Δ ναυτικών ατυχημάτων Ιταλίας και Μάλτας . Πηγή : (IMO , 2012)

Η Νότια Σινική θάλασσα χαρακτηρίζεται από ανταγωνιστικές σχέσεις μεταξύ της Κίνας , της Μαλαισίας , του Μπρούνευ , των Φιλιππίνων , της Ταϊβάν και του Βιετνάμ που προκύπτουν από τις διαφορές σχετικά με την οριοθέτηση των θαλασσίων ζωνών . Ανάμεσα σε αυτό το πλέγμα διαφορών, η Κίνα έχει επικριθεί για εργαλειακή χρήση του καθεστώτος E-Δ το οποίο χρησιμοποιεί ως πρόσχημα για τα τεχνητά νησιά Spratly (CNN, 2014). Σύμφωνα με τον IMO (2012) η Κίνα , η Ρωσία, η Κορέα, η Ιαπωνία και οι Φιλιππίνες δεν έχουν οριοθετήσεις ακόμα τις περιοχές ευθύνης για ναυτικά ατυχήματα , σε αντίθεση με τις αντίστοιχες περιοχές για τα αεροπορικά ατυχήματα που συμπίπτουν με τις οριοθετημένες από τον ICAO , Περιοχές Πληροφόρησης Πτήσεων (FIR). Παρά τις δηλώσεις της Κίνας για προθυμία επίλυσης των διαφορών με τα κράτη του ASEAN (Association of South East Asian Nations) συμφωνίες σχετικές με την E-Δ έχουν επιτευχθεί σε διμερές

επίπεδο με το Λάος, την Καμπότζη για ανταλλαγή πληροφοριών ενώ με την Ινδονησία έχει υπογραφεί Μνημόνιο κατανόησης (MOU) για συνεργασία σε επιχειρήσεις Ε-Δ (China Maritime Search and Rescue Center, 2018). Η Κίνα, μέσω δηλώσεων αλλά και σεμιναρίων, αναλαμβάνει πρωτοβουλίες συνεργασίας, κάνοντας επίδειξη των δυνατοτήτων της και του τεχνολογικού εξοπλισμού της ενισχύοντας το διεθνές της κύρος.



Εικόνα 7 Περιοχές ευθύνης Ε-Δ στη Νότια Σινική Θάλασσα . Πηγή (ΙΜΟ , 2012)

Η περιοχή της Αρκτικής συνιστά ενδιαφέρον παράδειγμα συνεργασίας των κρατών στην Ε-Δ δεδομένων των εντάσεων που υφίστανται στην περιοχή σχετικά με την εκμετάλλευση των πόρων της. Στις 12 Μαΐου 2011 τα οκτώ κράτη του



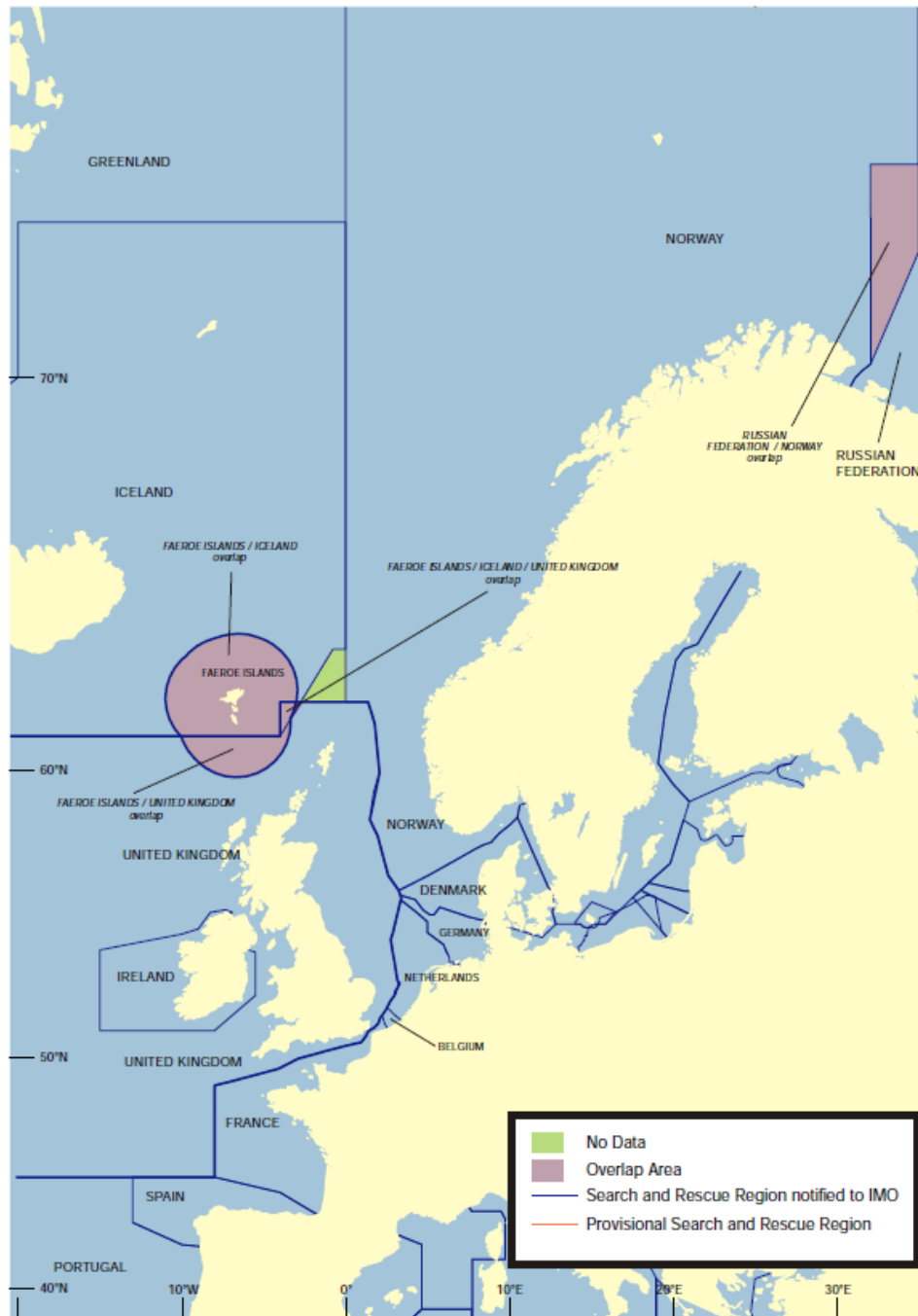
Αρκτικού Συμβουλίου (Καναδάς, Δανία, Φιλανδία, Ισλανδία, Νορβηγία, Ρωσία, Σουηδία και ΗΠΑ ) υπέγραψαν την πρώτη νομικά δεσμευτική συμφωνία τους : τη Συμφωνία για τη Συνεργασία σε Αεροπορική και Ναυτική Έρευνα και Διάσωση στην Αρκτική . Η νομική βάση της συμφωνίας εντοπίζεται στις σχετικές προβλέψεις της Σύμβασης του Αμβούργου και της Σύμβασης του Σικάγο ενώ διευκολύνθηκε και από προγενέστερες διμερείς συμφωνίες. Αποτελούμενη από 20 άρθρα , έχει ως σκοπό την ενίσχυση της συνεργασίας και του συντονισμού της αεροπορικής και ναυτικής Ε-Δ στην Αρκτική ( Άρθρο 2). Διευκρινίζει επίσης πως η οριοθέτηση των περιοχών ευθύνης δεν σχετίζεται με περιοχές άσκησης κυριαρχίας και επικεντρώνεται στις διαδικασίες επικοινωνίας και ανταλλαγής πληροφοριών (Sydnes, Sydnes, & Antonsen, 2017) Η συγκεκριμένη συμφωνία , στο πλαίσιο της αμυντικής διπλωματίας, απέδειξε τα κοινά ενδιαφέροντα των κρατών στην περιοχή και τις δυνατότητες συνεργασίας στην περιοχή (Exner -Piroot, 2012) . Αν και οι εντάσεις και η διακυβερνητική προσέγγιση των ζητημάτων παραμένουν στην περιοχή , η συγκεκριμένη συμφωνία αναδεικνύει την Ε-Δ ως παράθυρο συνεργασίας και κοινό τόπο ενδιαφερόντων μεταξύ κρατών με διαφορετικά συμφέροντα.



Εικόνα 8 Περιοχές ευθύνης Ε-Δ στην Αρκτική . Πηγή : (Sydnes, Sydnes, & Antonsen, 2017)

Συνεργασία με εξίσου υψηλό βαθμό θέσμησης εντοπίζεται και στη Βαλτική Θάλασσα μέσω του BSRBCC (Baltic Sea Region Border Control Cooperation) και του ChemSAR. Το BSRBCC αποτελεί μία πρωτοβουλία των κρατών της Βαλτικής (Δανία, Εσθονία, Φιλανδία, Γερμανία, Λετονία, Λιθουανία, Νορβηγία, Πολωνία, Ρωσία, Σουηδία) για την αλιεία , τη θαλάσσια ασφάλεια και την Ε-Δ (Swedish Coast Guard, 2018) . Το ChemSAR είναι ένα πρόγραμμα χρηματοδοτούμενο από την ΕΕ που έχει ως σκοπό την καθιέρωση τυποποιημένων διαδικασιών για την αντιμετώπιση ναυτικών ατυχημάτων με επικίνδυνα και τοξικά υλικά από τις αρχές

Ε-Δ των χωρών της Βαλτικής (Interreg, 2021). Τα παραπάνω προγράμματα αποτελούν ένδειξη της επιθυμίας των κρατών της περιοχής για συνεργασία αλλά αναδεικνύουν και την απουσία της Ρωσίας από σχετικές πρωτοβουλίες αν και η περιοχή ευθύνης της για Ε-Δ συνορεύει με εκείνη της Φιλανδίας και της Εσθονίας.



Εικόνα 9 Περιοχές Ευθύνης Ε-Δ στη Βαλτική Θάλασσα. Πηγή : (ΙΜΟ , 2012)

Τα κράτη, λειτουργώντας, μεμονωμένα έχουν περιορισμένες δυνατότητες να αντιμετωπίσουν ζητήματα που δεν γνωρίζουν διακρατικά σύνορα. Τέτοιου είδους ζητήματα που συνήθως σχετίζονται με την ανθρώπινη ασφάλεια επιβάλουν τη διεθνή συνεργασία καθώς οι μονομερείς κρατικές πολιτικές δεν επαρκούν. (Τζιφάκης & Φακιολάς, 2019). Στον τομέα της Ε-Δ , απασχολεί συχνά τον πολιτικό διάλογο η δυνατότητα συνεργασίας κρατών των οποίων οι σχέσεις είναι

ανταγωνιστικές ή ακόμα και συγκρουσιακές. Αν και οι κοινές προκλήσεις που αντιμετωπίζουν τα γειτονικά κράτη και η δυνατότητα επιμερισμού της οικονομικής επιβάρυνσης και των ευθυνών μπορεί να οδηγούν σε σχετικά κέρδη, τα ζητήματα ασφαλείας κυριαρχούν χωρίς αυτό να αποτελεί πανάκεια. Η Ινδία και το Πακιστάν, δύο κράτη με μακρόχρονη ιστορία ανταγωνισμού, έχουν υπογράψει Μνημόνιο Κατανόησης (Memorandum of Understanding) μεταξύ των δύο Υπουργείων Εθνικής Άμυνας που ενισχύει τη συνεργασία μεταξύ των αντίστοιχων υπηρεσιών Ε-Δ μέσω της εγκαθίδρυσης μόνιμης γραμμής επικοινωνίας μεταξύ τους (Indian Coast Guard, 2021). Παρόμοιες συνεργασίες συναντιούνται μεταξύ και άλλων χωρών όπως Αυστραλία-Ινδονησία (Khurana, 2017) βελτιώνοντας ακόμα περισσότερο τις μεταξύ τους σχέσεις (Australian Maritime Safety Authority, 2021). Τα κράτη , εκμεταλλευόμενα την υφιστάμενη νομική βάση, προχωρούν σε κοινές διαδικασίες, διεξαγωγή ασκήσεων και διαμοιρασμό μέσων και υποδομών ( pooling of units and facilities) με αποτέλεσμα αποτελεσματικότερες επιχειρήσεις Ε-Δ αλλά και εγκαθίδρυση διαύλων μεταξύ κρατών με ανταγωνιστικές σχέσεις .

## Κεφάλαιο 5 -Συμπεράσματα

### 5.1 Η Ε-Δ ως Διεθνές Καθεστώς

Η θεμελιώδης αρχή πάνω στην οποία βασίζεται το σύστημα της Ε-Δ σχετίζεται με την προστασία της ανθρώπινης ζωής και της παροχή βοήθειας σε άτομα που κινδυνεύουν . Η συγκεκριμένη αρχή έχει οικουμενική απήχηση και είναι πρέπει να είναι σεβαστή ακόμα και κατά τη διάρκεια εχθροπραξιών (Paranicolorulu, 2016). Η διεθνής κοινότητα προχώρησε στη συμβατική αποκρυστάλλωση αυτής της αρχής μέσω της υπογραφής, από σημαντικό αριθμό κρατών, συνθηκών που καθορίζουν τις κρατικές υποχρεώσεις τόσο για την αεροπορική , όσο και για τη ναυτική Ε-Δ. Οι συγκεκριμένες υποχρεώσεις εξειδικεύονται ακόμα περισσότερο σε εγχειρίδια (IAMSAR) και περιοχικές συμφωνίες που επιλύουν ερμηνετικά ζητήματα που προκύπτουν μεταξύ των κρατών , κυρίως σχετικά με τις αρμοδιότητες και τις περιοχές ευθύνης των ναυτικών ατυχημάτων. Σε πολλές περιοχές, τα κράτη προχωρούν ακόμα και στην θέσπιση άτυπων ή τυπικών σωμάτων για τη λήψη σχετικών αποφάσεων (Baltic Sea Maritime Incident Survey , Artic SAR Council , European SAR Task Force) .

Διαπιστώνουμε ,επομένως, πως η Ε-Δ πληροί τις απαιτήσεις του ορισμού του Krasner (Baylis, Smith, & Owens, 2013, p. 414) για τα καθεστώτα και κυρίως αντανάκλα τη βούληση των κρατών διότι οι κανόνες των πολυμερών συμβάσεων νομοθετικού περιεχομένου αντανάκλουν την πολιτική βούληση των κρατών, ακόμα και ως προϊόν πολιτικού συμβιβασμού και καθιερώνουν κανόνες γενικής εφαρμογής (Ροζάκης, 2019, σ.254). Κατ'επέκταση, η προτροπή των Διεθνών Οργανισμών (IMO, ICAO, ΕΕ) για συνεργασία των κρατών σε επιχειρήσεις Ε-Δ και οι σχετικές διατάξεις σε διεθνή θεσμικά κείμενα αντανάκλουν τη στάση των κρατών σε πρωτογενή , μάλιστα, μορφή δικαίου .Η Ε-Δ έχει εξεταστεί από ακαδημαϊκούς ως ένα διεθνές καθεστώς (Sydnes, Sydnes, & Antonsen, 2017) ως ένα σύνολο αρχών , κανόνων , προτύπων και διαδικασιών που ρυθμίζει την αλληλεπίδραση των δρώντων σε ένα συγκεκριμένο τομέα.

Παρά τα καθιερωμένο πλαίσιο δράσης εντός των καθεστώτων, η αποτελεσματικότητά τους εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τις πολιτικές επιλογές των μερών (Axelrod & Keohane, 1986). Η αποτελεσματικότητα των καθεστώτων λοιπόν , εξαρτάται κυρίως σε κοινά συμφέροντα και εκφράζεται με την εξέλιξη των καθεστώτων ακόμα και μέσω της ίδρυσης φορέων κοινής λήψης αποφάσεων. Πρόσφατα, πέρα από τις πολιτικές αποφάσεις , ερευνάται και η επίδραση της επιστημονικής κοινότητας και συγκεκριμένων επαγγελματιών στη λειτουργία των καθεστώτων (Sydnes, Sydnes, & Antonsen, 2017).

Η Ε-Δ , όπως όλα τα καθεστώτα , αποτελείται τόσο από τα ουσιαστικά όσο και από τα επιχειρησιακά στοιχεία (Stokke, 2001) που ρυθμίζουν τη δράση των μερών . Η ελλιπής ανάπτυξη του καθεστώτος σε συγκεκριμένες περιοχές οφείλεται στον τρόπο που τα κράτη ορίζουν τα συμφέροντα τους και κυρίως στις επιλογές τους στην εξωτερική πολιτική. Επομένως, η Ε-Δ σχετίζεται άμεσα με την εξωτερική πολιτική των κρατών και τον τρόπο που αυτή διαμορφώνεται και καθορίζεται τόσο από εσωτερικούς, όσο και εξωτερικούς παράγοντες. Αυτές οι πολιτικές επιλογές των κρατών καθιστούν την Ε-Δ ευκαιρία συνεργασία και αιτία διενέξεων σε διαφορετικές

περιοχές , όπου τα κράτη εφαρμόζουν την εξωτερική τους πολιτική με σκοπό την εξυπηρέτηση των συμφερόντων που αυτά έχουν καθορίσει.

## 5.2 Σύνδεση των επιχειρήσεων Έρευνας και Διάσωσης με τις μεταναστευτικές ροές

Οι αυξημένες μεταναστευτικές ροές των τελευταίων ετών , ιδιαίτερα στην περιοχή της Μεσογείου , αυξάνουν τη σημασία των διαφορών που προκύπτουν κατά τη διάρκεια επιχειρήσεων E-Δ δεδομένης της ευρείας χρήσης μη αξιόπλων ή υπερφορτωμένων σκαφών που ναυαγούν (Khurana, 2017). Πέρα από την πτυχή της E-Δ οι κρατικές διαφορές άπτονται και άλλων ζητημάτων, ιδίως όταν πρόκειται για άτομα που αιτούνται άσυλο, όπως τη μεταφορά προσώπων σε ασφαλές μέρος. Η Σύμβαση του Αμβούργου περιορίζει την κρατική ευθύνη σε «παροχή και συντονισμό υπηρεσιών E-Δ» χωρίς να ξεκαθαρίζει αν το υπεύθυνο κράτος για την παροχή υπηρεσιών E-Δ είναι ταυτοχρόνως και υπεύθυνο κράτος για την αποβίβαση των διασωθέντων (Paranicolou, 2016)<sup>14</sup> Τα κράτη στηριζόμενα στην αρχή της εθνικής κυριαρχίας αρνούνται την αποβίβαση ατόμων στο έδαφός τους. Αν και οι τροποποιήσεις της Σύμβασης του Αμβούργου το 2004 στοχεύουν στην επίλυση αυτού του προβλήματος, προτρέποντας τα κράτη που έχουν την ευθύνη E-Δ στην περιοχή να υποδέχονται και τους διασωθέντες, κάποια κράτη συνεχίζουν να ερμηνεύουν διαφορετικά τις διατάξεις. Χαρακτηριστικό παράδειγμα, η Μάλτα που διατύπωσε επιφυλάξεις σχετικά με την υποδοχή διασωθέντων επικαλούμενη την μεγάλη έκταση της περιοχής ευθύνης της για E-Δ (SRR) σε σχέση με το μέγεθος της επικράτειάς της (Aalberts & Gammeltoft-Hansen, 2018).

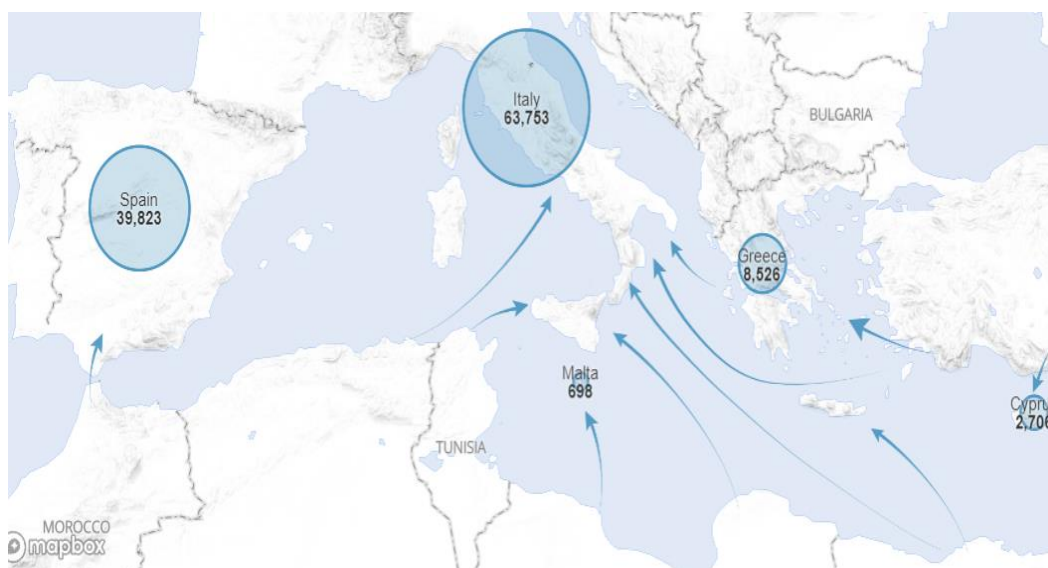
Επιπλέον, κάποια κράτη και η FRONTEX έχουν κατηγορηθεί για επαναπροωθήσεις μεταναστών<sup>15</sup> ως ενέργεια αντίθετη στην αρχή του «non-refoulement (μη επαναπροώθησης)» . Η αρχή του «non-refoulement» απαγορεύει την επαναπροώθηση ατόμων σε κράτη στα οποία η ελευθερία τους απειλείται ή διατρέχουν κίνδυνο βασανιστηρίων ή απάνθρωπων πράξεων. Οι προβλέψεις της συγκεκριμένης αρχής, μάλιστα, δεν εφαρμόζονται μόνο σε άτομα που απολαμβάνουν το καθεστώς του πρόσφυγα αλλά και σε οποιοδήποτε άτομο κινδυνεύει από την καταπάτηση του δικαιώματός του στη ζωή και την αποχή από βασανιστήρια (ο.π) . Τέλος , οι επιχειρήσεις E-Δ έχουν χαρακτηριστεί και ως παράγοντας προσέλκυσης διακινητών (pull factor) με τις ΜΚΟ να αντιδρούν

---

<sup>14</sup> Για περισσότερα σχετικά με τη δυσκολία αποβίβασης διασωθέντων σε λιμάνια βλ. πρόσφατα περιστατικά στο <https://www.skai.gr/news/world/dyo-ploia-germanikon-mko-me-sxedon-300-metanastes-psaxnoun-limani> ( Πρόσβαση στις 20 Δεκεμβρίου 2021)

<sup>15</sup> Ο επιθετικός προσδιορισμός «παρατύπων» ή «παράνομων» έχει απασχολήσει τον ακαδημαϊκό χώρο με ανταλλαγή επιχειρημάτων προς υποστήριξη κάθε όρου ξεχωριστά. Δεδομένου ότι η εννοιολογική και νομική προσέγγιση του φαινομένου της μετανάστευσης ξεφεύγει από τους σκοπούς της συγκεκριμένης εργασίας θα παραλειφθεί η αναφορά σε κάποιον συγκεκριμένο επιθετικό προσδιορισμό. Για περισσότερα βλ. Υπατη Αρμοστεία του ΟΗΕ στο [https://www.unhcr.org/cy/wpcontent/uploads/sites/41/2018/09/TerminologyLeafletGREEK\\_PICUM.pdf](https://www.unhcr.org/cy/wpcontent/uploads/sites/41/2018/09/TerminologyLeafletGREEK_PICUM.pdf) και Παπακωνσταντής, Μ. (2016). Οι Πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης: Εξωτερική, Αγροτική , Μεταναστευτική. Αθήνα: Σάκκουλα, όπως και την υπ' αριθμόν 8191/26-7-2018 Παραγγελία της Εισαγγελέως του Αρείου Πάγου.

κατηγορώντας τους πολιτικούς για αδιαφορία σχετικά με τους πολυάριθμους θανάτους μεταναστών (Valle, 2016).



Εικόνα 10 Μεταναστευτικές ροές στη Μεσόγειο Θάλασσα. Πηγή: Ύπατη Αρμοστεία του ΟΗΕ στο <https://data2.unhcr.org/en/situations/mediterranean>

### 5.3 Συσχέτιση με την εθνική κυριαρχία και ασφαλιεοποίηση της Έρευνας και Διάσωσης

Αν κι οι διατάξεις του εφαρμοστέου Διεθνούς Δικαίου στην περίπτωση της Ε-Δ ερμηνεύονται, κι έτσι πρέπει, υπό ανθρωπιστικό πρίσμα οφείλουμε να υπογραμμίσουμε την εργαλειακή χρήση αυτών των λειτουργιών από κράτη για επικοινωνιακούς ή γεωπολιτικούς σκοπούς. Οι περιοχές ευθύνης Ε-Δ (SRR) δεν συνδέονται με την αναγνώριση κυριαρχίας ή κυριαρχικών δικαιωμάτων αλλά περιορίζονται στο λειτουργικό τους χαρακτήρα προς όφελος της διεθνούς κοινότητας. Το Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο και το Δίκαιο της Θάλασσας ορίζουν τα όρια άσκησης κυριαρχίας και κυριαρχικών δικαιωμάτων στην επικράτεια (εθνικό έδαφος, εθνικός εναέριος χώρος και αιγιαλίτιδα ζώνη) και σε συγκεκριμένες θαλάσσιες ζώνες αντίστοιχα (ΑΟΖ, Υφαλοκρηπίδα, Συνορεύουσα Ζώνη) (Ιωνάννου & Στρατή, 2013, σσ. 148-149). Κατ' αυτόν το τρόπο η οριοθέτηση FIR και η ευθύνη για Ε-Δ στο συγκεκριμένο χώρο, κατά τα διαλαμβανόμενα του Παρατήματος 12 της Σύμβασης του Σικάγο, δε σχετίζεται με κυριαρχικά δικαιώματα ή άσκηση κυριαρχίας (Van Duke, 2007)

Από την άλλη μεριά, η ολοένα αυξανόμενη ασφαλιεοποίηση της Ε-Δ (Moreno-Lax, 2021), ιδίως σε περιπτώσεις μεταναστών, αναδεικνύει την σύνδεση της με την κρατική ασφάλεια και κυριαρχία επιβεβαιώνοντας, κατ' επέκταση τη συμβολή των αποτελεσματικών επιχειρήσεων Ε-Δ που αποτρέπουν την de facto αμφισβήτηση των Ελληνικών αρμοδιοτήτων και δυνατοτήτων στο χώρο του Αιγαίου. Αναδεικνύεται, επιπλέον, πως σε περιπτώσεις που προκύπτουν προβλήματα στη συνεργασία των κρατών, οι αιτίες οφείλονται σε ζητήματα εθνικής ασφαλείας, αντιλήψεις σχετικά με την εθνική κυριαρχία, γεωπολιτικούς λόγους αλλά κυρίως στην έλλειψη πολιτικής βούλησης των κρατών για συνεργασία τον τομέα της Ε-Δ (Khurana, 2017). Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η απροθυμία των κρατών να επιτρέψουν την είσοδο μέσω Ε-Δ ξένων κρατών σε εθνικό εναέριο χώρο ή

αιγιαλίτιδα ζώνη παρά τις ρητές προβλέψεις της Σύμβασης του Αμβούργου και του Παραρτήματος 12 του ICAO.

Η παγκοσμιοποίηση κάποιες φορές ευνοεί την ανάδειξη της κρατικής ετερότητας (Ήφαιστος, 2007, σ. 437) και η ισχύς δεν απουσιάζει τελείως από την εφαρμογή των διατάξεων του Διεθνούς Δικαίου (Aalberts & Gammeltoft-Hansen, 2018). Έτσι η Ε-Δ, αν και δε συνιστά *per se* πεδίο άσκησης κυριαρχίας, εμπορούμενη από χαρακτηριστικά παγκοσμιοποίησης και αποτελώντας ένα διεθνές νομικό καθεστώς γίνεται αντικείμενο ανταγωνισμών ισχύος, κυρίως για την προβολή κυριαρχίας στην ανοιχτή θάλασσα.

Επιπλέον, η διεξαγωγή επιχειρήσεων Ε-Δ από Ένοπλες Δυνάμεις και Σώματα Ασφαλείας δημιουργεί μία κατάσταση ανάμιξης καθηκόντων ελέγχου συνόρων και παροχής υπηρεσιών Ε-Δ που έχει επικριθεί ως υποκριτική συμπεριφορά, κυρίως εκ μέρους των ΜΚΟ (Vives, 2021). Η συμμετοχή τέτοιων μέσων σε επιχειρήσεις Ε-Δ αυξάνει το δίλημμα ασφαλείας μεταξύ ανταγωνιστικών κρατών, ακόμα κι αν δεν πρόκειται για επιχειρήσεις που σχετίζονται με παραδοσιακά ζητήματα ασφαλείας.

Κατ' επέκταση, η οριοθέτηση των περιοχών ευθύνης Ε-Δ (SRR) και η διεξαγωγή επιχειρήσεων Ε-Δ έχουν προεκτάσεις που αγγίζουν τη σφαίρα της κρατικής κυριαρχίας και αποτελούν ένα ευαίσθητο ζήτημα. Τέλος, ένα αποτελεσματικό σύστημα Ε-Δ αποτελεί αποδεικτικό αφενός της ικανότητας ενός κυρίαρχου κράτους να εκπληρώνει τις συμβατικές υποχρεώσεις του απέναντι στη διεθνή κοινωνία κι αφετέρου του σεβασμού των ανθρωπίνων δικαιωμάτων.

#### 5.4 Η Ε-Δ στο πλαίσιο των Ελληνοτουρκικών διαφορών

Οι ελληνοτουρκικές διαφορές βρίσκονται στο επίκεντρο των εξελίξεων στο χώρο της Μεσογείου από τη δεκαετία του 1950 ως μείζον ζήτημα ασφαλείας ενώ ταυτοχρόνως χαρακτηρίζουν την πιο ανταγωνιστική σχέση μεταξύ των κρατών στο εσωτερικό του ΝΑΤΟ (Ker-Lindsay, 2000). Οι διαφορές που σχετίζονται με την αρμοδιότητα Ε-Δ στο Αιγαίο Πέλαγος συγκαταλέγονται στις διεθνείς διαφορές μεταξύ των δύο χωρών. Σύμφωνα με την κατηγοριοποίηση του Ροζάκη (1989) ως διεθνείς διαφορές νοούνται εκείνες που εγείρονται από τουρκικές αξιώσεις και αφορούν καθεστώτα που εξυπηρετούν τη διεθνή κοινότητα. Στην ίδια κατηγορία συναντάμε το ζήτημα της Περιοχής Πληροφόρησης Πτήσεων (FIR), τον επιχειρησιακό έλεγχο του ΝΑΤΟ και το ζήτημα αποστρατικοποίησης των νησιών.

Η Τουρκία επικαλούμενη τις αυξημένες επιχειρησιακές της δυνατότητες αξιώνει την αλλαγή των ορίων των περιοχών Ε-Δ (SRR) στο Αιγαίο. Τα τουρκικά επιχειρήματα επικεντρώνονται στην πληθώρα προηγμένων τεχνολογικών μέσων και αυξημένων δυνατοτήτων υποστήριξης επιχειρήσεων Ε-Δ, ακόμα και πέρα από τον εγγύ της γεωγραφικό χώρο. Ο Τούρκος Υπουργός Μεταφορών και Υποδομών, στα εγκαίνια νέου Κέντρου Συντονισμού Ε-Δ, (Railly News, 2021) υπογράμμισε τις δυνατότητες του τουρκικού κρατικού μηχανισμού, και κυρίως τη συμμετοχή στο δορυφορικό πρόγραμμα MEOSAR, σχετικά με την Ε-Δ αναδεικνύοντας την Τουρκία ως περιφερειακό πάροχο υπηρεσιών Ε-Δ στο Ιραν, το Ιράκ, το Αφγανιστάν, τη Γεωργία και την Ουκρανία.

Η Ελλάδα , ως χώρα προσηλωμένη στις αρχές Δικαίου οφείλει , όπως και πράττει, να διατηρεί ένα σύστημα Ε-Δ ικανό να ανταποκριθεί στις αυξημένες απαιτήσεις του Αιγαίου Πελάγους . Προασπίζεται, κατ' αυτόν τον τρόπο το Διεθνές Δίκαιο που αποτελεί μέσο άμυνας απέναντι στην αυθαιρεσία της ισχύος (Παυλόπουλος, 2019, σ. 28) και, ως ένα σημείο, την αναθεωρητική στάση της Τουρκίας .

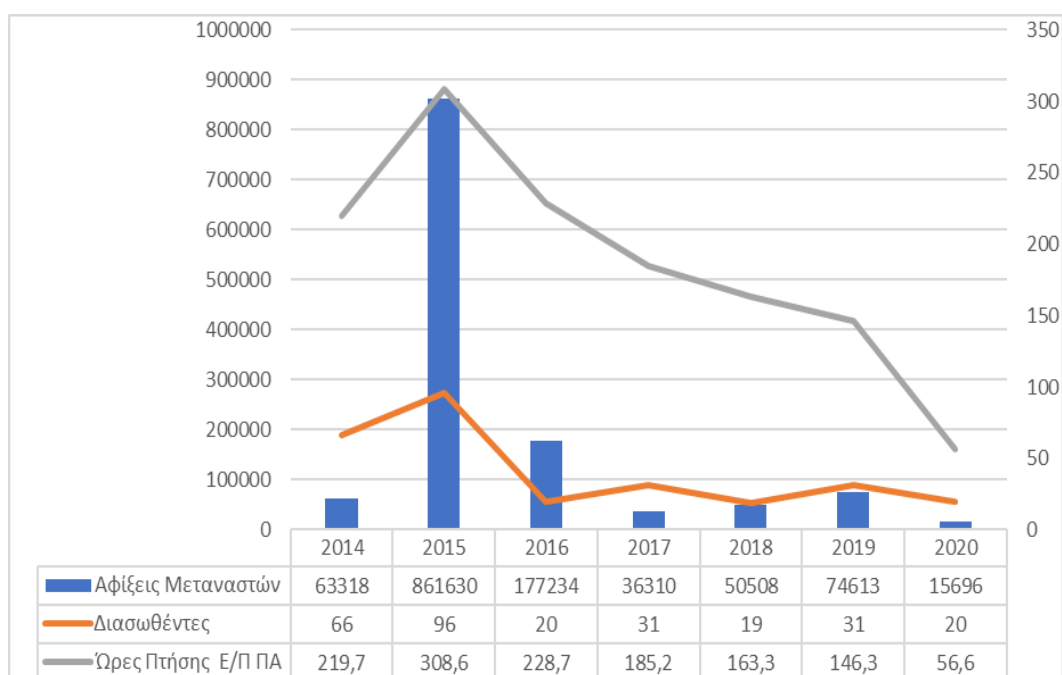
Η νεοοθωμανική ηγεσία της γειτονικής χώρας αντιλαμβάνεται τα διεθνή καθεστώτα , όπως και το Διεθνές Δίκαιο συνολικά, ως εργαλείο εφαρμογής της εξωτερικής πολιτικής (Ραπτόπουλος, 2019, σ. 236). Προς αυτή την κατεύθυνση κινείται η τουρκική αντίληψη περί του καθεστώτος της Ε-Δ που χαρακτηρίζεται από μονομερείς ενέργειες , αντίθετες στο πνεύμα συνεργασίας , και εδράζεται στο δόγμα της «Γαλάζιας Πατρίδας» . Αν και η προσέγγιση της Τουρκίας σχετικά με την Ε-Δ δεν χαρακτηρίζεται από την ίδια σουρεαλιστική ερμηνεία του Διεθνούς Δικαίου στα ζητήματα οριοθέτησης θαλασσίων ζωνών (Ντόκος, 2019, σ. 309) , τα νομικά της επιχειρήματα έχουν ασάφειες και σκοπίμως συγχέεται η ναυτική με την αεροπορική Ε-Δ (Ανεσιού & Αργυρόπουλος, 2019). Η λογική του μηδενικού αθροίσματος και η τουρκική επιθετικότητα αντανακλάται στην πληθώρα περιστατικών παρεμπόδισης των Ελληνικών αρχών σε ναυτικά , κυρίως, ατυχήματα. Η Τουρκία επιδιώκει να αποκτήσει επιχειρησιακό έλεγχο σε ένα μέρος του Αιγαίου με σκοπό να δημιουργήσει ένα ακόμα ζήτημα προς διαπραγμάτευση αλλά και να εμποδίζει την Ελλάδα να εδραιώσει την κυριαρχία της (Ηρακλείδης, 2020, σ. 73)

Όσον αφορά αποκλειστικά τη νομική και δικαιοδοτική οπτική του ζητήματος εκτιμάται πως μία ενδεχόμενη προσφυγή σε δικαιοδοτικό όργανο θα οδηγούσε σε απόφαση υπέρ της Ελλάδος, με την προϋπόθεση ότι αυτή εκπληρώνει τις υποχρεώσεις τις στη δικιά της περιοχή ευθύνης Ε-Δ (Συρίγος, 2020, σ. 785). Επιπλέον , οι διατάξεις του Άρθρου 2.1.3 της Συνθήκης του Αμβούργου για συνεχόμενες και μη επικαλυπτόμενες περιοχές ευθύνης Ε-Δ είναι αντίθετες στις τουρκικές διεκδικήσεις δεδομένου ότι στο Αιγαίο υπάρχουν ελληνικά νησιά με επικαλυπτόμενες αιγιαλίτιδες ζώνες (Γιόκαρης , 2017). Τέλος , πρέπει να σημειωθεί πως η ελληνική επιφύλαξη για ταύτιση των ορίων της περιοχής ευθύνης ναυτικής και αεροπορικής Ε-Δ , ως μονομερής πράξη (Μακρής, 2002) δεν παράγει δεσμευτικά έννομα αποτελέσματα για την Τουρκία.

Τα τουρκικά επιχειρήματα στερούνται και επιχειρησιακής λογικής καθώς η διάταξη των ελληνικών μέσων Ε-Δ και η εμβέλεια τους εξασφαλίζουν την κάλυψη του συνόλου της ελληνικής περιοχής Ε-Δ. Στην ανατολική της πλευρά , μάλιστα, οι εμβέλειες των μέσων αλληλοκαλύπτονται εξασφαλίζοντας μεγαλύτερης διάρκειας επιχειρήσεις Ε-Δ και παρουσία περισσότερων μέσων σε μελλοντικά ατυχήματα. Επιπλέον, όπως μαρτυρούν τα στατιστικά δεδομένα του παρακάτω πίνακα οι αποστολές των Ε/Π Ε-Δ της Πολεμικής Αεροπορίας συμβαδίζουν με τις αυξήσεις των μεταναστευτικών ροών, γεγονός που αποδεικνύει την ανταπόκριση του ελληνικού συστήματος Ε-Δ στις προκλήσεις που αντιμετωπίζει.



Πίνακας 4 Στατιστικά στοιχεία Αφίξεων μεταναστών - Διασωθέντων- Ωρών πτήσεων Ε/Π Πολεμικής Αεροπορίας (επεξεργασία από το συγγραφέα ) Πηγή δεδομένων : Ύπατη Αρμοστεία ΟΗΕ , Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας



Η τουρκική στάση εδράζεται στους πυλώνες του «Στρατηγικού Βάθους» μέσα από το οποίο ο Νταβούντογλου αναδεικνύει την ισχύ ως συστατικό της εξωτερικής πολιτικής (Μάζης, 2013, σσ. 47-106) και προτρέπει σε περιφερειακές συνεργασίες που βασίζονται στην κοινή πολιτισμική ταυτότητα και στοχεύουν στην ενίσχυση της ασφάλειας της χώρας. Στην κατεύθυνση της πολιτικής των «μηδενικών προβλημάτων» η Τουρκία συνάπτει συμφωνίες για συνεργασία σε επιχειρήσεις Ε-Δ με γειτονικά κράτη(Βουλγαρία, Γεωργία, , Ρουμανία , Ρωσία , Ουκρανία, Συρία , Αζερμπαϊτζάν , Ιραν, Ιράκ, Αφγανιστάν,) παρά τις όποιες διαφορές τους αλλά συνεχίζει να προβάλλει τις αξιώσεις της στο Αιγαίο Πέλαγος εμμένοντας στην επιθετική πολιτική της απέναντι στην Ελλάδα (Κουσκουβέλης, 2013, σσ. 15-46).

Όσον αφορά στην ελληνική πλευρά , σε όλα τα επίπεδα της ελληνικής εξωτερικής πολιτικής (ακαδημαϊκό, ερευνητικό επιστημονικό ) εντοπίζονται επικλήσεις στις αρχές του Διεθνούς Δικαίου οι οποίες ευνοούν τις περισσότερες ελληνικές θέσεις στα ελληνοτουρκικά ζητήματα. Ωστόσο, κυριαρχούν οι ρεαλιστικές σχολές για την ελληνική εξωτερική πολιτική βασιζόμενες σε θουκιδίδειες αντιλήψεις για την ισχύ και τη συνεργασία (Περράκης & Μαρούδα, 2014). Η ελληνική εξωτερική πολιτική επηρεάζεται από ένα σύμπλεγμα παραγόντων : εξωτερικών ( ΜΚΟ, Διεθνείς Οργανισμοί ), εσωτερικών (κοινή γνώμη, πατριωτικά αισθήματα, ιδεολογία) , παραδοσιακών (εθνική ολοκλήρωση, συμμαχικό συμφέρον) και αντικειμενικών (οικονομική ισχύς , γεωπολιτικά δεδομένα και Διεθνές Δίκαιο) (Βαληνάκης, 2010). Το σύμπλεγμα αυτών των παραγόντων επηρεάζει την ελληνοτουρκική σχέση και οι διαφορές σχετικά με την αρμοδιότητα Ε-Δ δεν εξαιρούνται από αυτή την προσέγγιση.

## 5.5 Δυνατότητες συνεργασίας μέσω των επιχειρήσεων Έρευνας και Διάσωσης στο Αιγαίο Πέλαγος

Η ακαδημαϊκή κοινότητα οφείλει να προσεγγίζει την ενδεχόμενη συνεργασία στον τομέα της Ε-Δ , με οπτική απαλλαγμένη από εθνοκεντρικές αντιλήψεις, ιστορικές αφηγήσεις και συναισθηματικές φορτίσεις που συνήθως συνοδεύουν τα «εθνικά ζητήματα» (Ηρακλείδης, 2019, σ. 327). Μία τέτοια προσέγγιση θα βοηθήσει σε πολιτικές επιλογές εξωτερικής πολιτικής βασιζόμενες περισσότερο σε καρτεσιανή και όχι ψυχολογική επιλογή. Η εθνοκεντρική αντίληψη σχετικά με την Ε-Δ αποκλείει a priori κάθε ενδεχόμενο συνεργασίας Ελλάδας και Τουρκίας στο συγκεκριμένο ζήτημα διότι η εσφαλμένη αυτή σύλληψη δημιουργεί ένα είδος « αυτοδιαψευδόμενης προφητείας» δυσχεραίνοντας την επίλυση του προβλήματος μέσω της συνεργασίας.

Σε κάθε περίπτωση πάντως , οι διαφορές για την αρμοδιότητα Ε-Δ δεν οφείλονται σε ψυχολογικούς λόγους όπως και το σύνολο των ελληνοτουρκικών διαφορών . Οι διαφορές αυτές αντανakλούν τα αντικρουόμενα συμφέροντα των δύο χωρών στην περιοχή (Συρίγος, 2020, σ.796) κι η ενδεχόμενη συνεργασία σε επιχειρήσεις Ε-Δ δε μπορεί να αντισταθμίσει την τουρκική αναθεωρητική στάση. Επομένως ακόμα και οι πιο αισιόδοξες προβλέψεις πρέπει να περιορίζονται στη δημιουργία ενός ευνοϊκότερου κλίματος διαπραγμάτευσης που θα προκύψει από τη συνεργασία σε ένα μη- παραδοσιακό ζήτημα ασφαλείας , όπως αυτό της Ε-Δ . Άλλωστε , τα διεθνή καθεστώτα δεν αφήνουν στο περιθώριο το εθνικό συμφέρον αλλά αλλάζουν τα κριτήρια λήψης αποφάσεων (Stein, 1982).

Κάθε προσπάθεια διαπραγμάτευσης με την Άγκυρα σχετικά με την Ε-Δ οφείλει να εδράζεται σε δύο βασικούς πυλώνες. Αφενός την προσήλωση στην πάγια ελληνική θέση περί ταύτισης των περιοχών ευθύνης για τα αεροπορικά και τα ναυτικά ατυχήματα κι αφετέρου την απαγκίστρωση αυτών των περιοχών με κυριαρχία ή κυριαρχικά δικαιώματα. Ο πρώτος πυλώνας εξασφαλίζει τη συνέχεια της πάγιας ελληνικής θέσης ως ερμηνευτική συνεπαγωγή που ξεκινά από τη Σύμβαση του Σικάγο έως την αναθεώρηση της Σύμβασης του Αμβούργου σχετικά με την εναρμόνιση των περιοχών Ε-Δ. Ο δεύτερος πυλώνας, αποφορτίζει το αντικείμενο της διαπραγμάτευσης αποσυνδέοντας το από παραδοσιακά ζητήματα ασφαλείας. Δημιουργείται , έτσι , ένα περισσότερο γόνιμο έδαφος διαπραγμάτευσης το οποίο όμως δεν επαρκεί.

Οι προοπτικές συνεργασίας στην Ε-Δ περιορίζονται από την απαίτηση για αποτελεσματική επιχειρησιακή συνεργασία που είναι άμεσα εξαρτώμενη από τη γεωγραφική εγγύτητα. Αποκλείονται , επομένως, συνεργασίες με συνορεύοντα αλλά απομακρυσμένα κράτη (Ισραήλ , Αίγυπτο) με τα οποίες προσφάτως ενισχύθηκαν οι διπλωματικές σχέσεις λόγω ενεργειακών συμμαχιών ή συμφωνίες οριοθέτησης θαλασσίων ζωνών. Η γειτονική Τουρκία αποτελεί τη μοναδική χώρα με την οποία ενδεχόμενη συνεργασία θα είχε σημασία για τις επιχειρήσεις Ε-Δ στο χώρο του Αιγαίου. Ωστόσο , όπως , προαναφέρθηκε , η συνολική στάση της Τουρκίας αποδεικνύει την απουσία «εθνικής βούλησης» συνεργασίας στην Ε-Δ. Αυτή η απουσία βούλησης καθιστά δύσκολη την inter se απαραίτητη συμφωνία Ελλάδας και Τουρκίας για τον καθορισμό των περιοχών ευθύνης Ε-Δ , μόνο για τα ναυτικά ατυχήματα. Η περιοχή ευθύνης Ε-Δ για τα αεροπορικά ατυχήματα έχει οριοθετηθεί και δεν επιδέχεται αμφισβητήσεις όπως επιβεβαίωσε πρόσφατα ο ΓΓ του ICAO (Τα Νέα, 2020)

Εν, κατακλείδι η εξωτερική πολιτική της Τουρκίας αντιλαμβάνεται την Ε-Δ αντιλαμβάνεται την Ε-Δ ως ένα παίγνιο μηδενικού αθροίσματος ,λόγω της τουρκικής αναθεωρητικής και παραβατικής συμπεριφοράς , αποτρέποντας την οικοδόμηση σχέσεων εμπιστοσύνης σε όλα τα πεδία , με το ζήτημα της Ε-Δ να μην αποτελεί εξαίρεση.Το ζήτημα περιπλέκεται ακόμα περισσότερο αν αναλογιστούμε και τη συμμετοχή στρατιωτικών μέσων σε επιχειρήσεις Ε-Δ που αυξάνουν το δίλημμα ασφαλείας , ακόμα και σε τέτοιου είδους επιχειρήσεις που δεν σχετίζονται με παραδοσιακά ζητήματα ασφαλείας. Ως αποτέλεσμα, συνεργασία είναι πιο πιθανό να προκύψει μόνο στο πλαίσιο πολυμερών συνεργασιών (FRONTEX, NATO) με ή χωρίς συμμετοχή της Τουρκίας. Τέτοιου είδους συνεργασία λαμβάνει χώρα με τα ευρωπαϊκά μέσα της FRONTEX που δραστηριοποιείται στο Αιγαίο έστω και με μικρή συμμετοχή σε επιχειρήσεις Ε-Δ. Η αξιοποίηση του Διεθνούς Δικαίου σε συνδυασμό με τις θεσμικές ευκαιρίες που προκύπτουν για την Ελλάδα ως κράτος-μέλος της ΕΕ αποτελεί την ενδεδειγμένη λύση συνεργασίας για το Αιγαίο Πέλαγος.

## 5.6 Η Ευρωπαϊκή προοπτική της Έρευνας και Διάσωσης

Στο σύγχρονο πολυπολικό , ή ακόμα και άπολο , κόσμο που πολλαπλές διαδοχικές κρίσεις εμφανίζονται με διάφορες μορφές η Ευρωπαϊκή Ένωση αναζητά τρόπους να αυξήσει το διεθνή της ρόλο και να καταστεί υπολογίσιμος πολιτικός δρων στο διεθνές στερέωμα. Όσον αφορά στην εμπλοκή της ΕΕ στην Ε-Δ τα τελευταία χρόνια η Ευρωπαϊκή Συνοριοφυλακή και Ακτοφυλακή ( Agency for the Menagement of Operational Cooperation at the External State's Borders of the European Union -FRONTEX) αναλαμβάνει ολοένα και πιο ενεργό ρόλο στις επιχειρήσεις Ε-Δ , με αργούς , ωστόσο , ρυθμούς (Bevilacqua, 2017). Η επιχείρηση Τρίτων αποτέλεσε την πρώτη αποστολή της ΕΕ στο πλαίσιο του Κανονισμού 656/2014 με κύριο ρόλο την επιτήρηση των θαλασσίων συνόρων. Το 2015 η επιχείρηση Σοφία τη διαδέχθηκε με κύριο ρόλο την αντιμετώπιση της παράνομης διακίνησης μεταναστών όπως ορίζεται από την Απόφαση 2015/778 του Συμβουλίου . Αμφότερες οι αποστολές έχουν ως στόχο τη θαλάσσια επιτήρηση και την αντιμετώπιση της παράνομης διακίνησης μεταναστών αλλά συμμετέχουν σε επιχειρήσεις Ε-Δ όταν αυτό απαιτηθεί από τα ΚΣΕΔ των κρατών (ο.π). Παρά τον κύριο ρόλο των αποστολών για την καταπολέμηση της παράνομης διακίνησης μεταναστών , διατηρούν τις απορρέουσες από το Διεθνές Δίκαιο υποχρεώσεις για την παροχή βοήθειας σε άτομα που κινδυνεύουν , όπως υπογραμμίζει και η Απόφαση 2240 (2015) του Συμβουλίου Ασφαλείας (παρ 3) που αναφέρεται στη διεξαγωγή επιχειρήσεων κατά της παράνομης διακίνησης μεταναστών στη Μεσόγειο. Πέρα από την αμιγώς επιχειρησιακή διάσταση , η ΕΕ παρέχει τεχνική βοήθεια και εκπαίδευση σε ζητήματα σχετικά με την Ε-Δ σε τρίτες χώρες όπως τη Σομαλία στο πλαίσιο της αποστολής EUCAP Somalia (EU External Action Service, 2021)

Ο Κανονισμός 1624/2016 επέκτεινε τις αρμοδιότητες της FRONTEX , μεταξύ των οποίων και η υποχρέωση παροχής τεχνικής και επιχειρησιακής βοήθειας σε επιχειρήσεις Ε-Δ που διεξάγονται είτε από κράτη-μέλη, είτε από κράτη εκτός της ΕΕ. Παρ' όλα αυτά τα όργανα της ΕΕ δεν έχουν εξουσιοδότηση να διεξάγουν επιχειρήσεις Ε-Δ. Η συμμετοχή τους στις επιχειρήσεις συντονίζεται από τα αρμόδια ΚΣΕΔ καθώς η Ε-Δ παραμένει εθνική αρμοδιότητα (European Parliament , 2021).

Η συμμετοχή της ΕΕ, μέσω των επιχειρήσεων FRONTEX, Sophia , EUNAVFOR , κρίνεται περιστασιακή (Bevilacqua, 2017) διότι δεν υπάρχει σαφής νομική βάση που να συγκαταλέγει την Ε-Δ στους σκοπούς των αποστολών .

Απαιτείται , επομένως, η βελτίωση του υφιστάμενου πλαισίου διεξαγωγής των αποστολών με σκοπό να καταστούν οι επιχειρήσεις Ε-Δ περισσότερο αποτελεσματικές μέσω προκαθορισμένων πλαισίων δράσης και επιχειρησιακών αποφάσεων. Άλλωστε , όπως υπογραμμίζει ο Βενιζέλος (2020, σσ. 156-157) τέτοιου είδους συνεργασίες σχετικά με την Ε-Δ επιφέρουν πρακτικά αποτελέσματα μόνο όταν ρυθμίζονται λεπτομερώς όλες οι αρμοδιότητες μεταξύ των εμπλεκόμενων.

Ως αφετηρία βαθύτερης συνεργασίας μπορούν να θεωρηθούν Συνδιασκέψεις μεταξύ εκπροσώπων των υπηρεσιών Ε-Δ όπως αντίστοιχα συμβαίνει με τις Συνδιασκέψεις των Λιμενικών Αρχών της ΕΕ (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2019) όπου συζητούνται σε επίπεδο Αρχηγών Λιμενικών Σωμάτων οι προοπτικές συνεργασίας σε διάφορα θέματα ,μεταξύ των οποίων και η Ε-Δ. Στην ενίσχυση της ευρωπαϊκής συνεργασίας συμβάλουν και ασκήσεις όπως αυτή που διεξήχθη το 2018 με τη συμμετοχή του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ, του Οργανισμού Ευρωπαϊκής Συνοριοφυλακής και Ακτοφυλακής/ Frontex, ελικόπτερο Super Puma της Πολεμικής Αεροπορίας, καθώς και εθελοντικές οργανώσεις της Λέσβου (Lesvos Air Sea, 2018). Σε επόμενο στάδιο , η παρουσία Αξιωματικών της FRONTEX ως συνδέσμων στα ΚΣΕΔ των κρατών-μελών θα επέτρεπε τον αποτελεσματικότερο συντονισμό των επιχειρήσεων Ε-Δ.

## 5.7 Στρατηγικός σχεδιασμός -Προσφορά της ερευνητικής και ακαδημαϊκής κοινότητας στην Ελληνική εξωτερική πολιτική

Η διαχρονική ελληνική αδυναμία χάραξης στρατηγικής χειρισμού κρίσεων οδηγεί σε «πυροσβεστική» αντιμετώπιση προβλημάτων λόγω του θεσμικού κενού συντονισμού όλων των εμπλεκόμενων φορέων στη διαχείριση κρίσεων (Ντόκος, 2019,σ.309). Καθίσταται επομένως αναγκαία η ένταξη της Ε-Δ σε ένα συνολικό στρατηγικό σχέδιο αντιμετώπισης κρίσεων για την κάλλιστη αξιοποίηση των περιορισμένων πόρων που προορίζονται για την Ε-Δ. Κατ' αυτόν τον τρόπο θα ήταν αποτελεσματικότερη η συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων φορέων , θα αυξάνονταν οι δυνατότητες συνεργασίας ενώ θα ήταν πιο ευέλικτη η αναθεώρηση του Εθνικού Σχεδίου Ε-Δ παρακάμπτοντας τα γραφειοκρατικά κωλύματα . Δεδομένου ότι τα ελληνικά μέσα Ε-Δ υπάγονται σε διαφορετικούς φορείς ( κυρίως ΠΑ και ΛΣ) δεν είναι δυνατή τη δεδομένη στιγμή η σύσταση ενός εθνικού φορέα Ε-Δ που θα υπολείπεται ίδιων μέσων . Αντί αυτού προτείνεται μεσοπρόθεσμος ή μακροπρόθεσμος σχεδιασμός του συστήματος Ε-Δ που θα εξετάζει τα οφέλη συνεργασίας με κράτη ή οργανισμούς , θα εμπεριέχει τα συμπεράσματα (lessons learned) από τις πολυάριθμες επιχειρήσεις Ε-Δ στον ελλαδικό χώρο τα τελευταία χρόνια και θα ενσωματώνει τις νέες τεχνολογίες που αυξάνουν τις δυνατότητες των επιχειρήσεων Ε-Δ (UAV -δoruφορικά συστήματα- Artificial Intelligence) .Στο σχεδιασμό οφείλει να συνεισφέρει και η ακαδημαϊκή και ερευνητική κοινότητα με παρεμβάσεις που θα διευρύνουν τις επιλογές των διαμορφωτών πολιτικής και δεν θα τις περιορίζουν όπως συμβαίνει τα τελευταία χρόνια , σύμφωνα με κάποιους ακαδημαϊκούς (Χουλιάρης, 2019).

Σύμφωνα με τον Τσάκωνα (2019, σ. 348) και άλλους μελετητές (Χουλιάρης, 2019, σ. 323) (Ηρακλειδής, 2019, σ. 330) η Ελληνική διεθνολογική κοινότητα οφείλει να εντατικοποιήσει την προσπάθεια παραγωγής γνώσης πολιτικής χρησιμότητας καθώς στην μεταπολιτική εποχή κυριάρχησε η ιστορική και νομική μελέτη των Διεθνών Σχέσεων απομακρυσμένη από το θεωρητικό διάλογο. Διαπιστώνεται ,

επομένως έλλειψη προτάσεων πέρα από το προδιαγεγραμμένο πλαίσιο επιλογών και η κυριαρχία αβάσιμων παραλληλισμών και αυτοδιαψευδόμενων προφητειών (self -negating prophesies). Το κενό αυτό καλύπτεται διαχρονικά από προσωπικές εκτιμήσεις των διαμορφωτών της εξωτερικής πολιτικής δεδομένης της απουσίας θεσμικού συστήματος στελεχωμένο από καταρτισμένους επιστήμονες. Η ακαδημαϊκή κοινότητα πρέπει να βοηθήσει στον εξορθολογισμό της Ελληνικής εξωτερικής πολιτικής , και κυρίως σχετικά με τις ελληνοτουρκικές διαφορές (Ηρακλείδης, 2019, σσ. 328-329) . Η συνεισφορά αυτή συνδέεται αφενός με την ορθή ενημέρωση της κοινής γνώμης για τα «εθνικά ζητήματα» κι αφετέρου με την προσφορά «γνώσης πολιτικής χρησιμότητας» (Τσάκωνας, 2019, σ. 344) μέσω της υπόδειξης εναλλακτικών στρατηγικών επιλογών . Μειωμένη επιρροή στην εξωτερική πολιτική έχουν και τα διάφορα ερευνητικά κέντρα (Ινστιτούτο Διεθνών Σχέσεων , Ελληνική Εταιρεία Διεθνούς Δικαίου και Διεθνών Σχέσεων , Ινστιτούτο Αιγαίου για το Δίκαιο της Θάλασσας κ.ά) καθώς οι θέσεις τους και προτάσεις δεν λαμβάνονται υπόψιν από τους διαμορφωτές της εξωτερικής πολιτικής (Περράκης & Μαρούδα, 2014).

Πέρα από τη διαπαιδαγώγηση της κοινής γνώμης , ιδιαίτερη βαρύτητα πρέπει να δοθεί στην εκπαίδευση και συνεχή επιμόρφωση των στελεχών των Ενόπλων Δυνάμεων και των Σωμάτων Ασφαλείας, που λειτουργούν ως λήπτες αποφάσεων ή εφαρμόζουν την Ελληνική εξωτερική πολιτική . Η εκπαίδευση των στελεχών σε θέματα Διεθνών Σχέσεων συμβάλλει στην κατανόηση εννοιών και ανάλυση διεθνολογικών φαινομένων σε θεωρητικό επίπεδο, ενώ σε πρακτικό επίπεδο βελτιώνει τον προσανατολισμό των αποφάσεων τους .

Ακόμα και η ίδια η ακαδημαϊκή κοινότητα οφείλει να επιδιώξει , αν όχι την παραγωγή πρωτότυπης θεωρητικής σκέψης ,την προσαρμογή των υφιστάμενων θεωρητικών παραδειγμάτων στην ελληνική πραγματικότητα . Αυτό δεν προϋποθέτει απαραίτητα την πρωτογενή παραγωγή θεωρίας αλλά την αντίληψη του υφιστάμενου θεωρητικού πλαισίου με πιο χρηστικούς όρους και με νέους συνδυασμούς έρευνας.

Όσον αφορά στο αντικείμενο της διατριβής, η αξία της προσφοράς της ακαδημαϊκής κοινότητας αυξάνεται αν αναλογιστούμε τη βαρύτητα που δίνεται τα τελευταία χρόνια στη συμβολή της επιστημονικής κοινότητας και συγκεκριμένων επαγγελματιών στη διατήρηση και την ενίσχυση των καθεστώτων (Sydnes, Sydnes, & Antonsen, 2017)Η επιστημονική κοινότητα οφείλει να παρουσιάζει προτάσεις, υπό τη μορφή πολιτικών επιλογών για τους διαμορφωτές εξωτερικής πολιτικής, που εδράζονται αφενός στις αρχές του Διεθνούς Δικαίου κι αφετέρου στις βασικές αρχές της θεωρίας των Διεθνών Σχέσεων ώστε να μεγιστοποιηθούν τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της Ελλάδας.

## 5.8 Η σημασία αποτελεσματικού συστήματος Ε-Δ για το κράτος

Το αποτελεσματικό σύστημα Ε-Δ κάθε κράτους έχει ως πρωταρχικό σκοπό την προστασία της ανθρώπινης ζωής σύμφωνα με τις επιταγές του ανθρωπισμού και τις απορρέουσες από το Διεθνές Δίκαιο υποχρεώσεις. Πέραν αυτού, ένα αποτελεσματικό σύστημα Ε-Δ προσφέρει πολλαπλά οφέλη στο κράτος και επομένως κρίνεται απαραίτητη κάθε ενέργεια προς την εξασφάλισή του.

Οι αποτελεσματικές υπηρεσίες Ε-Δ αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα του συστήματος διαχείρισης κρίσεων του κάθε κράτους καθώς εξασφαλίζουν έμφαση

ανταπόκριση σε κάθε είδους καταστροφή. Δεδομένης της αύξησης φυσικών καταστροφών ως αποτέλεσμα της κλιματικής αλλαγής, αντιλαμβανόμαστε και τη σημασία διατήρησης σύγχρονων μέσων Ε-Δ και αποτελεσματικού συστήματος διαχείρισης και συντονισμού . Δημιουργεί , επίσης, ένα ασφαλές περιβάλλον επενδύσεων καθώς το κράτος φαίνεται ικανό να αντιμετωπίσει καταστροφές και να προστατέψει την ανθρώπινη ζωή σε κάθε έκφανση της ανθρώπινης δραστηριότητας (Γενική Αεροπορία, δρομολόγια πλοίων , τουρισμός κτλ)

Ένα όφελος πιο σχετικό με τις Διεθνείς Σχέσεις είναι η διατήρηση της φήμης του κράτους και της αξιοπιστίας του για ανάληψη υποχρεώσεων απέναντι στη διεθνή κοινωνία. Η Ε-Δ αποτελεί ένα καθεστώς που δημιουργήθηκε για να εξυπηρετήσει τη διεθνή κοινωνία και η αδυναμία εκπλήρωσης των υποχρεώσεων βλάπτει το διεθνές κύρος αφού αποτελεί απόδειξη μειωμένων ικανοτήτων .Η Ε-Δ , τέλος, αποτελεί παράθυρο ευκαιρίας για συνεργασία μεταξύ των κρατών αλλά και ευκαιρία αποτελεσματικότερου συντονισμού των υπηρεσιών και των κρατικών φορέων λόγω της ευρείας τους συμμετοχής σε μεγάλης κλίμακας επιχειρήσεις.

## 5.9 Προτάσεις πολιτικής χρησιμότητας

Όπως προαναφέρθηκε η προσφορά της ακαδημαϊκής κοινότητας αξιολογείται μέσω των προτάσεων πολιτικής χρησιμότητας που αυτή δημιουργεί διευρύνοντας τις διαθέσιμες επιλογές των διαμορφωτών της πολιτικής και των λήπτων αποφάσεων. Σε αυτή την κατεύθυνση κινούνται και οι προτάσεις που ακολουθούν παρακάτω.

Όσον αφορά στις ελληνοτουρκικές διαφορές σχετικά με την αρμοδιότητα Ε-Δ στο Αιγαίο Πέλαγος , το πρώτο βήμα επίλυσης τους θα μπορούσε να υλοποιηθεί στο πλαίσιο διερευνητικών επαφών. Ολιγομελείς επιτροπές των δύο χωρών , αποτελούμενες από νομικούς , διπλωμάτες αλλά και αξιωματούχους που γνωρίζουν τεχνικές λεπτομέρειες του ζητήματος (στελέχη Ενόπλων Δυνάμεων, στελέχη Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής) μπορούν να επιχειρήσουν μία επίσημη καταγραφή των θέσεων των δύο χωρών και των ζητημάτων που προκύπτουν από αυτές. Στη συνέχεια μπορούν να εξεταστούν οι δυνατότητες συνεργασίας μεταξύ των αρχών των δύο χωρών λαμβάνοντας υπ' όψιν τις αυξημένες ανάγκες για παροχή υπηρεσιών Ε-Δ στο χώρο του Αιγαίου Πελάγους. Σε κάθε περίπτωση πάντως η ελληνική πλευρά δεν πρέπει να απομακρυνθεί από την πάγια θέση περί ταύτισης των περιοχών ναυτικής και αεροπορικής διάσωσης και να υπογραμμίσει την τουρκική άρνηση αναγνώρισης των αρμοδιοτήτων συντονισμού του ελληνικού ΕΚΣΕΔ στο Αιγαίο Πέλαγος.

Ως αφετηρία βαθύτερης ευρωπαϊκής συνεργασίας μπορούν να θεωρηθούν Συνδιασκέψεις μεταξύ εκπροσώπων των υπηρεσιών Ε-Δ όπως αντίστοιχα συμβαίνει με τις Συνδιασκέψεις των Λιμενικών Αρχών της ΕΕ όπου συζητούνται σε επίπεδο Αρχηγών Λιμενικών Σωμάτων οι προοπτικές συνεργασίας σε διάφορα θέματα ,μεταξύ των οποίων και η Ε-Δ. Σε επόμενο στάδιο , η παρουσία Αξιωματικών της FRONTEX ως συνδέσμων στα ΚΣΕΔ των κρατών-μελών θα επέτρεπε τον αποτελεσματικότερο συντονισμό των επιχειρήσεων Ε-Δ.

Η αυξημένη συμμετοχή μη- κρατικών φορέων (ΜΚΟ, Εθελοντικών οργανώσεων) απαιτεί την αποτελεσματικότερη ενσωμάτωσή του στο ελληνικό σύστημα Ε-Δ. Ένα ετήσιο συνέδριο σχετικά με την Ε-Δ και τις προκλήσεις που αντιμετωπίζει στον ελλαδικό χώρο αποτελεί ευκαιρία για αυτούς τους οργανισμούς

να αποκτήσουν στενότερη και ουσιαστικότερη επαφή με τους κρατικούς φορείς που δραστηροποιούνται σε επιχειρήσεις Ε-Δ. Τέτοιου είδους συνέδρια δίνουν τη δυνατότητα ανατροφοδότησης μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων ενώ η συμμετοχή και τρίτων χωρών ενισχύει τη συνεργασία και προβάλλει αποτελεσματικότερα τα ζητήματα της ελληνικής περιοχής Ε-Δ.

### 5.10 Ανάγκη για μελλοντική έρευνα

Η παρούσα Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία δεν εξαντλεί τα ζητήματα που σχετίζονται με τις Ε-Δ από κάθε πτυχή αλλά αποτελεί έναυσμα για περαιτέρω μελέτη του ζητήματος που πραγματεύεται. Για παράδειγμα , δεδομένου ότι η οικονομική πτυχή του ζητήματος δεν έχει εξεταστεί , θα ήταν ενδιαφέρουσα μία έρευνα σχετικά με τον οικονομικό αντίκτυπο των επιχειρήσεων Ε-Δ σε κάθε κράτος μεμονωμένα σε αντιπαράθεση με μία ενδεχόμενη συνεργασία. Κυρίως , όμως απαιτείται η αξιολόγηση της εξωτερικής επίδρασης του καθεστώτος της Ε-Δ στις διακρατικές σχέσεις ώστε να αξιολογηθεί η αλληλεπίδραση του με άλλα διεθνή καθεστώτα.

## Επίλογος

Τα τελευταία χρόνια το ενδιαφέρον της διεθνούς κοινότητας στράφηκε στις αυξημένες μεταναστευτικές ροές της Μεσογείου, ως αποτέλεσμα της περιφερειακής αστάθειας και των επακόλουθων μαζικών εκτοπισμών πληθυσμών. Οι πνιγμοί στη

θάλασσα της Μεσογείου αποτέλεσαν το έναυσμα για τις διενέξεις σχετικά με την ευθύνη των κρατών για παροχή αποτελεσματικών υπηρεσιών Ε-Δ. Σχετικές με την Ε-Δ διενέξεις χαρακτηρίζουν και τις ελληνοτουρκικές σχέσεις καθώς η Άγκυρα εμμένει στην αναθεωρητική της ρητορική και μονομερείς πράξεις που στερούνται επιχειρησιακής λογικής και νομικής βάσης. Αν και η Ε-Δ δεν σχετίζεται άμεσα με την κρατική κυριαρχία αναδεικνύεται ως σημαντικό ζήτημα στις διεθνείς σχέσεις δεδομένης της συσχέτισης της με θέματα ασφαλείας, ανταγωνισμό για απόκτηση διεθνούς κύρους και την ανθρωπιστική διάσταση του σεβασμού των ανθρωπίνων δικαιωμάτων.

Η δυσκολία των επιχειρήσεων Έρευνας και Διάσωσης (Ε-Δ) σε συνδυασμό με τις οικονομικές αξίες από τις οποίες εμφορούνται ,απαιτούν σε εθνικό επίπεδο, την αποτελεσματική διαχείριση έμψυχου και άψυχου δυναμικού όπως και τη συνεργασία πολιτικών και στρατιωτικών φορέων . Η υποχρέωση παροχής υπηρεσιών Ε-Δ σε διεθνές επίπεδο ,υπό τη μορφή κρατικής ευθύνης, συνεπάγεται την ανάγκη συνεργασίας των γειτονικών κρατών με σκοπό την προστασία της ανθρώπινης ζωής σε κάθε σημείο που λαμβάνει χώρα ανθρωπίνη δραστηριότητα.

Η διεθνής κοινότητα καθιέρωσε διαδικασίες συνεργασίας στον τομέα της Ε-Δ ενώ παράλληλα προχώρησε στη συμβατική αποκρυστάλλωση και κωδικοποίηση των εθιμικών αρχών της προστασίας της ανθρωπίνης ζωής , δημιουργώντας ένα διεθνές καθεστώς σχετικό με την Ε-Δ. Όπως όλα τα διεθνή καθεστώτα , αναπροσαρμόστηκε αρκετές φορές ώστε να ανταποκριθεί στις σύγχρονες απαιτήσεις χωρίς ακόμα να έχει τελειοποιηθεί. Αν και υπάρχει η νομική βάση , τα κράτη σε συγκεκριμένες περιοχές του πλανήτη , όπως και το Αιγαίο Πέλαγος , απέχουν από επιθυμητό επίπεδο συνεργασίας σε σημείο που οι επιχειρήσεις Ε-Δ συνιστούν καθημερινό ζήτημα διενέξεων και επιδείνωσης των διακρατικών σχέσεων. Από την άλλη μεριά, το διεθνές καθεστώς της Ε-Δ αποτέλεσε ευκαιρία συνεργασίας και γέφυρα επικοινωνίας μεταξύ κρατών μεταξύ των οποίων διαπιστώνονταν σχέσεις ανταγωνισμού και μακροχρόνιες διαφορές.

Κάθε ερευνητική εργασία που σχετίζεται με τις διακρατικές σχέσεις πρέπει να εντάσσει στην ανάλυση της τα κλασικά θεωρητικά διλήμματα πάνω στα οποία εδράζονται οι θεωρίες των διεθνών σχέσεων. Έτσι και η παρούσα διατριβή ασχολήθηκε με το ρόλο του κράτους, του καθεστώτος της Ε-Δ καθώς και τις συγκρούσεις ή συνεργασίες που προκύπτουν μέσα σε αυτό ως αποτέλεσμα της εξωτερικής πολιτικής των κρατών. Εξετάστηκαν οι υποχρεώσεις των κρατών σχετικά με την Ε-Δ , ως υποκείμενα του Διεθνούς Δικαίου, αλλά και οι αλληλεπιδράσεις των κρατών στο πλαίσιο του διεθνούς καθεστώτος της Ε-Δ ως οι κύριοι δρώντες του διεθνούς συστήματος. Οι κρατικές ευθύνες εξετάστηκαν μέσα από το σύνολο των εφαρμοστέων διατάξεων του Δικαίου ενώ οι διακρατικές σχέσεις υπό το πρίσμα της θεωρίας του νεοκλασικού ρεαλισμού. Αν και οι περιπτώσεις σύγκρουσης ή συνεργασίας σχετικά με την Ε-Δ είναι αρκετές και παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον , ιδιαίτερη βαρύτητα δόθηκε στην περιοχή του Αιγαίου Πελάγους. Οι διαφορές Ελλάδας και Τουρκίας για την αρμοδιότητα Ε-Δ εμπίπτουν στο σύμπλεγμα των ελληνοτουρκικών διαφορών αν και δεν σχετίζονται με την άσκηση εθνικής κυριαρχίας ή κυριαρχικά δικαιώματα. Ιδιαίτερη μνεία γίνεται στην Ε-Δ ως μέρος του συμπλέγματος των ελληνοτουρκικών διαφορών εξετάζοντας την επιχειρηματολογία και των δύο πλευρών και τη διαχρονική πρακτική τους.

Η ανά χείρας διατριβή , μέσω της συλλογιστικής της πορείας, αποδεικνύει πως η εξωτερική πολιτική των κρατών, όπως αυτή διαμορφώνεται από εσωτερικούς



και εξωτερικούς παράγοντες , οδηγεί στη συνεργασία ή τη σύγκρουση στο πλαίσιο του διεθνούς καθεστώτος της Ε-Δ. Η συλλογιστική αυτή βασίστηκε στην αλληλεπίδραση μεταξύ των μεταβλητών που μελέτησε: τα κράτη ως ανεξάρτητες μεταβλητές, την εξωτερική τους πολιτική ως παρεμβαίνουσα μεταβλητή και το καθεστώς της Ε-Δ ως εξαρτημένη μεταβλητή.

Επομένως, η συνεργασία ή η σύγκρουση στο πλαίσιο του καθεστώτος της Ε-Δ σχετίζεται με τις επιλογές της εξωτερικής πολιτικής των κρατών. Αν και το καθεστώς της Ε-Δ βασίζεται πάνω στην οικουμενική υποχρέωση της προστασίας της ανθρώπινης ζωής, οι γεωπολιτικές θεωρήσεις δεν επιτρέπουν την απρόσκοπτη συνεργασία , η οποία ωστόσο λαμβάνει χώρα ακόμα και μεταξύ ανταγωνιστικών κρατών . Η τουρκική αναθεωρητική στάση , το σύμπλεγμα των ελληνοτουρκικών διαφορών ,η διαμορφωμένη κοινή γνώμη ,η πάγια ελληνική θέση περί νομικής επίλυσης των ελληνοτουρκικών διαφορών αλλά και η συμμετοχή στρατιωτικών μέσων σε επιχειρήσεις Ε-Δ καθιστούν δύσκολη μία τέτοια συνεργασία μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας ,έως και απίθανη. Επομένως , η Ελλάδα , με σκοπό να ενισχύσει την αποτελεσματικότητα του συστήματος Ε-Δ πρέπει να αναζητήσει συνεργασία σε πολυμερές επίπεδο μέσω των θεσμικών ευκαιριών που της παρέχονται , κυρίως μέσω της ΕΕ. Σε κάθε περίπτωση πάντως, η Ελλάδα διατηρεί ένα σύγχρονο και αποτελεσματικό σύστημα Ε-Δ . Οι καθημερινές επιχειρήσεις Ε-Δ αποδεικνύουν την προσήλωση της Ελλάδας στο Διεθνές Δίκαιο και τις αρχές του , αλλά και την ικανότητα της να ανταποκριθεί στις διεθνείς και εθνικές της υποχρεώσεις παρά τις προσκλήσεις που αντιμετωπίζει. Μέσω αυτών των επιχειρήσεων καταδεικνύεται η απουσία επιχειρησιακής λογικής στα τουρκικά επιχειρήματα τα οποία εξετάζόμενα και από νομική σκοπιά αποδεικνύονται ανεπαρκή.

Επιπλέον, μέσα από την έρευνα για τη συγκεκριμένη διατριβή εντοπίστηκε και η ανάγκη για την ενεργότερη συμμετοχή της ακαδημαϊκής και ερευνητικής κοινότητας στη διαμόρφωση της ελληνικής εξωτερικής πολιτικής. Προς αυτή την κατεύθυνση πρέπει να κινηθούν οι λήπτες αποφάσεων ώστε να αξιοποιήσουν τις προτάσεις πολιτικής χρησιμότητας που οι ακαδημαϊκοί οφείλουν να παρέχουν απαλλαγμένες από εθνοκεντρισμό και συναισθηματισμούς. Με αυτό τον τρόπο η Ελλάδα θα καταφέρει να αξιοποιήσει τα παράθυρα ευκαιρίας που προκύπτουν βασιζόμενη στα συγκριτικά της πλεονεκτήματα και με σεβασμό στις αρχές του Διεθνούς Δικαίου.

Πέραν των προαναφερθέντων η συγκεκριμένη διατριβή αποτελεί κίνητρο περαιτέρω έρευνας για κάποιους σχετικούς τομείς που δεν εξετάστηκαν ενδελεχώς. Απαιτείται έρευνα σχετικά με την επίδραση των ενδιαφερομένων μερών και των διάφορων παραγόντων στη διαμόρφωση της εξωτερικής πολιτικής και κατ' επέκταση στη διαμόρφωση των κρατικών επιλογών σχετικά με το καθεστώς Ε-Δ. Κυρίως όμως απαιτείται η αξιολόγηση της εξωτερικής επίδρασης του καθεστώτος της Ε-Δ και της αλληλεπίδρασής του με άλλα καθεστώτα. Μία τέτοια προσέγγιση πιθανόν να αναδείξει ευκαιρίες για την ευρωπαϊκή προοπτική ενός ευρωπαϊκού συστήματος Ε-Δ απαλλαγμένο από γεωπολιτικές θεωρήσεις και ικανό να προστατέψει την ανθρώπινη ζωή. Ένα τέτοιο σύστημα Ε-Δ καθίσταται αναγκαίο αν αναλογιστούμε και τα πολλαπλά οφέλη που προκύπτουν από αυτό και για τα ίδια τα κράτη.



## Βιβλιογραφία

- Aalberts, T., & Gammeltoft-Hansen, T. (2018). *The changing practices of International Law*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Asderaki, F. (2019). Researching the European Higher Education Area external effectiveness: regime complexity and interplay. *European Journal of higher education*, 9, σσ. 40-57. doi:10.1080/21568235.2018.1562951
- Australian Maritime Safety Authority. (2021). Ανάκτηση December 6, 2021, από Australia-Indonesia Search and Rescue exercise continues to build closer international relationships: <https://media.amsa.gov.au/media-release/australia-indonesia-search-and-rescue-exercise-continues-build-closer-international-relationships>
- Axelrod, R., & Keohane, R. O. (1986). Achieving cooperation under anarchy: Strategies and institutions. Στο K. Oye, *Cooperation under anarchy* (σσ. 226-254). Princeton: Princeton University Press.
- Aydogmus, E. C., & Herdem, S. (2021). Homeland Security: Air and Sea SAR Operations Regulated in Turkey. *Lexology*. Ανάκτηση November 8, 2021, από <https://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=df32ba42-b4a6-438f-8422-fdc1aa9fb64f>
- Babbie, E. (2018). *Εισαγωγή στην κοινωνική έρευνα*. Αθήνα: Κριτική .
- Bakker, A., & Zandee, D. (2017). *At the gate: Civil and military protection of Europe's borders*. Netherlands Institute of International Relations.
- Baylis, J., Smith, S., & Owens, P. (2013). *Η Παγκοσμιοποίηση της Διεθνούς Πολιτικής*. Αθήνα: Επίκεντρο.
- Bevilacqua, G. (2017). Exploring the ambiguity of operation Sophia between military and Search and Rescue activities. Στο G. Andreone (Επιμ.), *The future of the Law of the Sea* (σσ. 165-191). Springer.
- Button, R. (2017). International Law and Search and Rescue. *Naval War College Review*, 70. Ανάκτηση από <https://digital-commons.usnwc.edu/nwc-review/vol70/iss1/4>
- Buttton, R. (2017). International Law Search and Rescue. *Naval War College Review*, 70(1).
- China Maritime Search and Rescue Center. (2018). *Maritime Search and Rescue Cooperation among China and ASEAN member states*. China Maritime Search and Rescue Center. Ανάκτηση από <https://aseanregionalforum.asean.org/wp-content/uploads/2019/01/ANNEX-17-10th-ISM-on-MS.pdf>

- Chong, A., & Chang, J. Y. (2015). Security competition by proxy: Asia Pacific interstate rivalry in the aftermath of the MH370 incident. *Global Change, Peace and Security*. doi:10.1080/14781158.2016.1115756
- CNN. (2014). *Report: China building 'airstrip capable' island in disputed waters*. Ανάκτηση December 2021, από <https://edition.cnn.com/2014/11/24/world/asia/china-south-china-sea/index.html>
- Council of the European Union. (2013). *Note from Greek, Spanish, French, Italian, Cyprus, and Maltese delegations to Working Party on Frontiers/Mixed Committee*. Brussels.
- Cui, S. (2013, May 13). Beyond History: non-traditional security cooperation and the construction of Northeast Asian international society. *Journal of Contemporary China*, σσ. 868-886. doi:10.1080/10670564.2013.782131
- Ekengren, M., Matzen, N., Rhinard, Mark, & Svantesson, M. (2006, November 2). Solidarity or Sovereignty? EU cooperation in civil protection. *European integration*, 28(5), σσ. 457-476. doi:10.1080/07096330600979672
- Erol, S., & Basar, E. (2014). The analysis of ship accidents occurred in the Turkish search and rescue area by using a decision tree. *Maritime policy and Management*, 42, σσ. 377-388. doi:10.1080/03088839.2013.870357
- EU External Action Service. (2021, Δεκέμβριος 20). *EUAS*. Ανάκτηση από EUCAP Intensive training program enhances Somaliland Coast Guard Maritime skills: <https://www.eucap-som.eu/eucap-intensive-training-programme-enhances-somaliland-coast-guard-maritime-skills/>
- European Parliament. (2021). *Search and rescue in the Mediterranean*. European Parliamentary Research Service.
- Evera, S. (2000). *Εισαγωγή στη Μεθοδολογία της Πολιτικής Επιστήμης*. Αθήνα : Ποιότητα.
- Exner -Piro, H. (2012, June). Defense diplomacy in the Arctic: The Search and Rescue agreement as a confidence builder. *Canadian Foreign Policy Journal*, 18(2), σσ. 195-207. doi:10.1080/11926422.2012.709053
- Feg, L., & Ruizhuang, Z. (2006). The typologies of realism. *Chinese Journal of International Politics*, 1, σσ. 109-134. doi:10.1093/cjip/pol006
- Franckx, E. (2019). *Search and Rescue as an Enabler to Stimulate Cooperation in Areas of Tension*. doi:10.1163/9789004379633\_013
- George, A. (1993). *Bridging the gap. Theory and practice in Foreign Policy*. Washington D.C: United States Institute of Peace Press.
- Gilpin, R. (2004). *Πόλεμος και Αλλαγή στη Διεθνή Πολιτική* . Αθήνα : Ποιότητα.

- Heywood, A. (2013). *Διεθνείς Σχέσεις και Πολιτική στην Παγκόσμια Εποχή*. Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική .
- IAMSAR. (2019). *International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual*. Canada: ICAO/IMO.
- IAMSAR. (2019). *International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual*. IMO/ICAO.
- Ikenberry, G. J. (2001, May). The Future of the Liberal World Order. *Foreign Affairs*. *Foreign Affairs*, σσ. 56-68.
- Indian Coast Guard. (2021). *Memorandum of Understanding*. Ανάκτηση Νοέμβριος 18, 2021, από Ministry of Defence: [https://www.indiancoastguard.gov.in/content/1732\\_3\\_MoU.aspx](https://www.indiancoastguard.gov.in/content/1732_3_MoU.aspx)
- International Civil Aviation Organization. (2019). *European Search and Rescue Plan (EUR SAR Plan)*. Cedex: ICAO.
- International Maritime Organization. (2021, Νοέμβριος 2). *International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR)*. Ανάκτηση από [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-\(SAR\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-(SAR).aspx)
- Interreg*. (2021). Ανάκτηση November 16, 2021, από Baltic Sea Region: <https://blogit.utu.fi/chemsar/>
- Kao, M., & Shih. (2014). Regional Cooperation in the Mediterranean and the Caribbean Seas: Lessons Learned and Possible Alternatives to the South China Sea Disputes. *Coastal Management*, 42, σσ. 263-279. doi:10.1080/08920753.2014.904190
- Karatas, M., Gunal, M. M., & Razi, N. (2017, January). An ILP simulation model to optimize search and rescue helicopter operations. *Journal of the operational research society*. doi:10.1057/s41274-016-0154-7
- Karatas, M., Razi, N., & Gunal, M. (2017). An ILP and simulation model to optimize search and rescue helicopter operations. *Journal of the operational research society*. doi:doi.org/10.1057/s41274-016-0154-7
- Ker-Lindsay, J. (2000). Greek-Turkish rapprochement: The impact of disaster diplomacy? *Cambridge Review of International Affairs*, 14, σσ. 215-232. doi:10.1080/09557570008400339
- Khurana, G. (2017). Maritime Search and Rescue and Disaster Relief in the Indo-Pacific: The need for a national will. *Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation of India*, 13, σσ. 23-36. doi:10.1080/09733159.2017.1410932
- Krasner, S. D. (1982). Structural Causes and Regime Consequences: Regimes as Intervening Variables. *International Organization*, 36, σσ. 185–205. Ανάκτηση από <http://www.jstor.org/stable/2706520>

- Lesvos Air Sea. (2018). Ανάκτηση από FRONTEX-Άσκηση σε θέματα Έρευνας και Διάσωσης στο πλαίσιο της Επιχείρησης ΠΟΣΕΙΔΩΝ: <https://www.youtube.com/watch?v=NW0nDX1LIXE>
- Levy, M., Young, O., & Zurn, M. (χ.χ.). The study of international regimes. *European Journal of International Studies*, 1(3), σσ. 267-330.
- Lin-Greenberg, E. (2018). Non-traditional security dilemmas: Can Military Operations Other than War intensify security competitions in Asia? *Asian Security*, 14(3), σσ. 282-302. doi:10.1080/14799855.2017.1414044
- Mainwaring, C., & DeBono, D. (2021). Criminalizing solidarity: Search and Rescue in a neo-colonial sea. *Politics and Space*, 39(5), σσ. 1030-1048. doi:10.177/2399654420979314
- Maris, G., & Sklias, P. (2016). Asymmetrical Sovereignty, European integration, and the grey zone of European politics. *Institute of European Law*.
- Moreno-Lax, V. (2021). New Common European Approach to Search and Rescue? Entrenching Proactive Containment. . Ανάκτηση από. *New Migration Pact*. Ανάκτηση από <https://eumigrationlawblog.eu/a-new-common-european-approach-to-search-and-rescue-entrenching-proactive-containment/>
- Papanicolopulu, I. (2016). The duty to rescue at sea, in peacetime, and in war: A general overview. *International Review of the Red Cross*, 98(2), σσ. 491-514. doi:10.1017/S1816383117000406
- Pincus, R., & Zebich-Knos, M. (2016, June 10). The unique dual-nature aspect of search and rescue enables competing frames: Russia, the USA, and the cruise industry. *Polar Geography*, 39(2), σσ. 113-129. doi:10.1080/1088937X.2016.1181682
- Railly News. (2021). Main Search and Rescue and Coordination Center Renovated. *Daily news*. Ανάκτηση από <https://www.raillynews.com/2021/06/main-search-and-rescue-and-coordination-center-renewed/>
- Ripsman, N. (2011). Neoclassical Realism. *Oxford Research Encyclopedia of International Studies*. doi:10.1093/acrefor/9780190846626.013.36
- Rosamond, B. (2004). *Θεωρίες Ευρωπαϊκής Ολοκλήρωσης*. Αθήνα : Μεταίχμιο .
- Rose, G. (1998). Neoclassical realism and theories of foreign policy. *World Politics*, 5, σσ. 144-172. doi:10.1017/S0043887100007814
- Saurugger, S. (2014). *Theoretical Approaches to European Integration*. New York: McMillan.
- Schweller, R. L. (2004). Unanswered Threats: A Neoclassical Realist Theory of Underbalancing. *Quarterly Journal: International Security*, 29, σσ. 159-201.
- Security Council. (2015). *Resolution 2240*. New York: United Nations.

- Stein, A. (1982). Coordination and collaboration: regimes in an anarchic world. *International Organization*, σσ. 299-324. doi:10.1017/S0020818300018968
- Stoker, G. (1995). Introduction. Στο D. Marsh, & G. Stoker, *Theory and Methods in Political Science*. Basingstoke: MacMillan.
- Stokke, O. S. (2001). The interplay of international regimes: putting effectiveness theory to work. *FNI Report*.
- Swedish Coast Guard. (2018). *Swedish Cost Guard*. Ανάκτηση November 19, 2021, από Baltic Sea Region Border Control Cooperation: <https://www.osce.org/files/f/documents/f/8/32896.pdf>
- Sydnes, A. K., Sydnes, M., & Antonsen, Y. (2017). International Cooperation on Search and Rescue in the Arctic. *Arctic Review on Law and Politics*, 8, σσ. 109-136.
- Taliaferro, J., Lobell, S., & Ripsman, N. (2009). Introduction: Neoclassical realism, the state, and foreign policy. Στο S. Lobell, N. Ripsman, & J. Taliaferro, *Neoclassical Realism, the State, and Foreign Policy* (σσ. 1-41). Cambridge:: Cambridge University Press. doi:10.1017/CBO9780511811869.001
- Turkish Coast Guard. (2021, Νοέμβριος 14). *Search and Rescue Activities*. Ανάκτηση από Turkish Coast Guard Command: <https://en.sg.gov.tr/search-and-rescue-activities>
- Turkish Coast Guard Command. (2020). *Search and Rescue Activities. The Republic of Turkey*. Ανάκτηση από <https://en.sg.gov.tr/search-and-rescue-activities>
- Valle, H. d. (2016, April 8). Search and Rescue in the Mediterranean Sea: Negotiating political differences. *Refugee Survey Quarterly*, 35, σσ. 22-40. doi:10.1093/rsq/hdw002
- Van Duke, J. (2007, February). An analysis of the Aegean Disputes under International Law. *Ocean Development and International Law*, σσ. 63-117. doi:10.1080/00908320590909088
- Vives, L. (2021). Death at Sea: Dismatching the Spanish Search and Rescue System. *Geopolitics*. doi:10.1080/14650045.2021.1973438
- Waltz, K. (2011). *Ο άνθρωπος, το κράτος και ο πόλεμος*. Αθήνα : 2011.
- Ανεψιού, Γ., & Αργυρόπουλος, Κ. (2019). Το νομικό πλαίσιο της Ναυτικής και Αεροπορικής/Αεροναυτικής Έρευνας και Διάσωσης (Ε-Δ) : Η περίπτωση της Ελλάδας. *Civitas Gentium*, 7, σσ. 181-215.
- Βαληνάκης, Γ. (2010). *Ελληνική εξωτερική πολιτική και ευρωπαϊκή πολιτική*. Αθήνα: Ι. Σιδέρης.
- Βενιζέλος, Ε. (2020). *Οριοθέτηση θαλασσίων ζωνών και ελληνοτουρκικές σχέσεις*. Αθήνα : Παπαδόπουλος .

- Γιόκαρης, Ά. (2017). Οι περιοχές ευθύνης SAR στον περιβάλλοντα την Ελλάδα χώρο σύμφωνα με τον IMO ( υποκρυπτόμενες προθέσεις ασκήσεως παράτυπων δικαιοδοσιών). Στο *Mediterranean Agenda, Δίκαιο της θάλασσας και Μεσογειακός Χώρος -Γεωπολιτική Διάσταση και Νομικές Πτυχές*. Αθήνα: EPLO.
- Γιόκαρης, Ά., & Κυριακόπουλος, Γ. (2013). *Διεθνές Δίκαιο Εναέριου Χώρου*. Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη.
- Γιόκαρης, Α., & Κυριακόπουλος, Γ. (2020). *Διεθνές Δίκαιο Εναέριου Χώρου και Διαστήματος*. Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή. (2019, Δεκέμβριος 6). *European Coast Guard Functions Forum (ECGFF)*. Ανάκτηση 2021, από [https://ec.europa.eu/oceans-and-fisheries/news/european-coast-guard-functions-forum-ecgff-ten-years-fruitful-co-operation-address-security\\_el](https://ec.europa.eu/oceans-and-fisheries/news/european-coast-guard-functions-forum-ecgff-ten-years-fruitful-co-operation-address-security_el)
- Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Πολιτικής Αεροπορίας . (2021, Νοέμβριος 27). *European Civil Aviation Conference* . Ανάκτηση από SAR Arrangements: <https://www.ecac-ceac.org/activities/safety/search-and-rescue-sar-arrangements>
- Ζαφειρόπουλος, Κ. (2015). *Πώς γίνεται μια επιστημονική εργασία?* Αθήνα: Κριτική .
- Ηρακλείδης, Α. (2019). Ο Εθνοκεντρισμός στην εξωτερική πολιτική και οι συνέπειές του: Η Ελληνική περίπτωση . Στο Α. Γκόφας, Γ. Ευαγγελόπουλος, & Μ. Κοττά, *Ένας αιώνας Διεθνών Σχέσεων* (σσ. 325-332). Αθήνα : Πεδίο .
- Ηρακλείδης, Α. (2020). *Αιγαίο και Ανατολική Μεσόγειος :50+1 όψεις των ελληνοτουρκικών διενέξεων* . Αθήνα : Θεμέλιο .
- Ήφαιστος, Π. (1999). *Ιστορία, Θεωρία και Πολιτική Φιλοσοφία των Διεθνών Σχέσεων* . Αθήνα : Ποιότητα.
- Ήφαιστος, Π. (2007). *Κοσμοθεωρητική Ετερότητα και αξιώσεις πολιτικής κυριαρχίας*. Αθήνα : Εκδόσεις Ποιότητα.
- IMO . (2012). *SAR.8/Circ.4*. IMO.
- IMO. (2021). *Status of Treaties*. Ανάκτηση Νοέμβριος 30, 2021, από International Maritime Organization: <https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/About/Conventions/StatusOfConventions/StatusOfTreaties.pdf>
- Ιωνάννου, Κ., & Στρατή, Α. (2013). *Δίκαιο της Θάλασσας*. Αθήνα : Νομική Βιβλιοθήκη.
- Κοροντζής, Τ. (2015). *Έρευνα και διάσωση: ρυθμιστικό πλαίσιο και προβλήματα εφαρμογής στο Αιγαίο και τη νοτιοανατολική Μεσόγειο*. Διδακτορική Διατριβή : Πάντειο Πανεπιστήμιο Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών. .
- Κουσκουβέλης, Η. (2005). *Εισαγωγή στις Διεθνείς Σχέσεις* . Αθήνα : Ποιότητα.



- Κουσκουβέλης, Η. (2013). Πολιτική των "μηδενικών προβλημάτων" με τους γείτονες ή προβληματική πολιτική? Στο Η. Κουσκουβέλης, & Σ. Λίτσας, *Το Στρατηγικό Βάθος και Η Τουρκία* (σσ. 11-15). Αθήνα : Ποιότητα .
- Λιαρόπουλος, Α. (2020). *Διακυβέρνηση Κινδύνων: Περίπτωση Μελέτης: Υγιεινή και Ασφάλεια και Έρευνα-Διάσωση σε Πλατφόρμες Άντλησης Υδρογονανθράκων στην Ελληνική Περιοχή Έρευνας- Διάσωσης*. Διδακτορική Διατριβή : Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο .
- Μάζης, Ι. (2013). Νταβουντογλιανή προσέγγιση και γεωπολιτική ανάλυση : Κριτική παρουσίαση . Στο Η. Κουσκουβέλης, & Σ. Λίτσας, *Το στρατηγικό βάθος και η Τουρκία* (σσ. 47-106). Αθήνα : Ποιότητα .
- Μακρής, Β. (2002). *Έρευνα και Διάσωση στο Αιγαίο*. Αθήνα: ΓΕΕΘΑ/ Γραφείο Νομικού Συμβούλου. Ανάκτηση από [http://www.militaryjustice.gr/wp-content/uploads/2018/03/ere\\_diasosi\\_aigaiο.pdf](http://www.militaryjustice.gr/wp-content/uploads/2018/03/ere_diasosi_aigaiο.pdf)
- Μανώλη, Π., & Μαρής, Γ. (2015). *Εισαγωγή στη Διεθνή Πολιτική Οικονομία*. Αθήνα: Ελληνικά Ακαδημαϊκά Ηλεκτρονικά Συγγράματα και Βοηθήματα. Ανάκτηση από <https://repository.kallipos.gr/handle/11419/3945>
- Μαρής, Γ. (2014). Το νέο πλαίσιο και τα όρια της οικονομικής διακυβέρνησης στην Ευρωπαϊκή Ένωση. *Παρατηρητήριο για την κρίση*.
- Μαρής, Γ. (2020). *Ο νομιζόμενος κόσμος της Ευρωπαϊκής Ένωσης* . Αθήνα : Προπομπός.
- Μαρής, Γ. (2021). *Ευρωπαϊκή Πολιτική Οικονομία και Ελλάδα*. Αθήνα: Εκδόσεις Προπομπός.
- Νέδος, Β. (2020). «Απάντηση» από ICAO στην Τουρκία. *Η καθημερινή*. Ανάκτηση από <https://www.kathimerini.gr/politics/561143602/apantisi-aro-icao-stin-toyrkia/>
- Νέδος, Β., & Σουλιώτης, Γ. (2021). Τουρκικά παιχνίδια με Έρευνα και διάσωση. *Η Καθημερινή*. Ανάκτηση από <https://www.kathimerini.gr/politics/561444292/toyrkika-raichnidia-me-ereyna-kai-diasosi/>
- Ντόκος, Θ. (2019). Η ανάγκη στρατηγικού Σχεδιασμού . Στο Α. Γκόφας, Γ. Ευαγγελόπουλος, & Μ. Κοππά, *Ένας αιώνας Διεθνών Σχέσεων 1919-2019* (σσ. 308-316). Αθήνα : Πεδίο .
- Παυλόπουλος, Π. (2019). Να υπερασπισθούμε το Διεθνές Δίκαιο. Στο Α. Γκόφας, Γ. Ευαγγελόπουλος, & Μ. Κοππά (Επιμ.), *Ένας Αιώνας Διεθνών Σχέσεων 191-2019*. Αθήνα: Πεδίο.
- Περράκης, Σ., & Μαρούδα, Μ.-Ν. (2014). Ελληνική εξωτερική πολιτική και Διεθνές Δίκαιο 1974-2011: διασταυρούμενες ματιές. Στο Σ. Περράκης, *Ελληνική εξωτερική Πολιτική και Διεθνές Δίκαιο* (σσ. 11-101). Αθήνα : Όστρια.

- Ραπτόπουλος, Ν. (2019). Η εσωτερική και εξωτερική πολιτική της Τουρκίας : Από τον Κεμαλισμό στον Νεοοθωμανισμό . Στο Α. Γκόφας, Γ. Ευαγγελόπουλος, & Μ. Κοππά, *Ένας Αιώνας Διεθνών Σχέσεων 1919-2019* (σσ. 230-238). Αθήνα : Πεδίο.
- Ροζάκης, Χ. (1989). Οι Ελληνοτουρκικές Σχέσεις: Η Νομική Διάσταση. Στο Χ. Τσαρδανίδης, *Σύγχρονη ελληνική εξωτερική εξωτερική* . Αθήνα: Σάκκουλα.
- Ροζάκης, Χ. (2019). Η Διεθνής Πολιτική ως πηγή του Διεθνούς Δικαίου. Στο Α. Γκόφας, Γ. Ευαγγελόπουλος, & Μ. Κοππά, *Ένας αιώνας Διεθνών Σχέσεων 1919-2019* (σσ. 251-256). Αθήνα : Πεδίο .
- Ρούκουνας, Ε. (2015). *Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο*. Αθήνα : Νομική Βιβλιοθήκη.
- Συρίγος, Α. (2020). *Ελληνοτουρκικές σχέσεις*. Αθήνα : Πατάκη .
- Τα Νέα. (2020). ICAO για τουρκικό χάρτη : Καμία αλλαγή στα ισχύοντα όρια για επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης. *Τα Νέα*. Ανάκτηση από <https://www.tanea.gr/2020/11/03/politics/icao-gia-tourkiko-xarti-kamia-allagi-sta-isxyonta-oria-gia-epixeiriseis-ereynas-kai-diasosis/>
- Τζιφάκης, Ν., & Φακιολάς, Ε. (2019). Από την Εθνική Ασφάλεια στις Διεθνείς Σπουδές Ασφαλείας . Στο Α. Γκόφας, Γ. Ευαγγελόπουλος, & Μ. Κοππά, *Ένας Αιώνας Διεθνών Σχέσεων 1919-2019* (σσ. 105-116). Αθήνα : Πεδίο .
- Τσάκωνας, Π. (2019). ΚΑτώτεροι των προσδοκιών; Η συνεισφορά της ακαδημαϊκής και ερευνητικής κοινότητας στη διαμόρφωση της Ελληνικής εξωτερικής πολιτικής . Στο Α. Γκόφας, Γ. Ευαγγελόπουλος, & Μ. Κοππά, *Ένας αιώνας Διεθνών Σχέσεων 1919-2019* (σσ. 343-350). Αθήνα : Πεδίο .
- Τσαρδανίδης, Χ. (2019). *Από τις ολιστικές θεωρητικές προσεγγίσεις των "Μεγάλων Συζητήσεων" στον αναλυτικό εκλεκτισμό* . Αθήνα : Πεδίο.
- Υπουργείο Εξωτερικών . (2021, Νοέμβριος 28). *Ζητήματα ελληνοτουρκικών σχέσεων* . Ανάκτηση από Έρευνα-Διάσωση: <https://www.mfa.gr/zitimata-ellinotourkikon-sheseon/eidikotera-keimena/erevna-kai-diasosi.html>
- Φιλιόπουλος, Ι. (2015). *Χωρική Ανάλυση Περιστατικών Έρευνας-Διάσωσης στον Ελλαδικό Χώρο με Χρήση Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών* . Διδακτορική Διατριβή : Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο .
- Χουλιάρης, Α. (2019). Η επιστημονική κοινότητα των Διεθνών Σχέσεων και η Ελληνική εξωτερική πολιτική . Στο Α. Γκόφας, Γ. Ευαγγελόπουλος, & Μ. Κοππά, *Ένας αιώνας Διεθνών Σχέσεων* (σσ. 317-324). Αθήνα : Πεδίο .