

ΤΟΥΡΚΙΚΑ ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΑ ΣΚΑΦΗ

ΑΛΛΑΓΗ ΠΛΕΥΣΗΣ Η ΤΑΚΤΙΚΟΣ ΕΛΙΓΜΟΣ;

Εισαγωγή: Στις 28/11/2020, με το πέρας των παράνομων ερευνητικών εργασιών εντός της εν δυνάμει Ελληνικής ΑΟΖ νότια του Καστελλορίζου και εντός της περιοχής της NAVTEX 1460/20, το Τουρκικό γεωφυσικό σκάφος ORUC REIS αποσύρθηκε στο λιμάνι της Αττάλειας. Η απόσυρση προβλήθηκε από την Τουρκία σαν μια ένδειξη διακοπής των προκλήσεων στην περιοχή, εν όψει του διαφαινομένου νέου κύκλου συζητήσεων με την Ελλάδα. Στην πραγματικότητα οι προκλήσεις συνεχίστηκαν σε άλλα επίπεδα όπως ότι το δεύτερο ερευνητικό σκάφος συνέχισε να κάνει έρευνα μέσα στην Κυπριακή ΑΟΖ μέχρι τις 12/1/2021 και εντός της NAVTEX 1378/20, οι υπερπητήσεις αεροσκαφών ακόμη και πάνω από Ελληνικό έδαφος συνεχίζονται, οι παρενοχλήσεις των αλιευτικών σκαφών εντείνονται και οι εκτοξευόμενες απειλές και δράσεις συνεχίζονται με μεγαλύτερη ένταση (π.χ επίσκεψη στα κατεχόμενα) σε συνδυασμό με άλλες κατευναστικές κινήσεις.

Σε κάθε περίπτωση, είναι χρήσιμο να παρακολουθείται από εδώ και στο εξής όχι μόνο η ερευνητική κίνηση του σκάφους αυτού, αλλά και των υπολοίπων 16 σκαφών του ερευνητικού στόλου της Τουρκίας, ώστε να υπάρξει μια συνεχής ετοιμότητα και συνολική εκτίμηση της εξέλιξης της ερευνητικής δραστηριότητας, η οποία φαίνεται ότι δεν ακολουθεί επιστημονικά κριτήρια αλλά έχει καταστήσει ένα υβριδικής σύστασης πολιτικό όπλο εναντίον του Ελληνισμού στον βαθμό που αυτή επηρεάζει τα Ελληνικά συμφέροντα.

Δεδομένα:

Όπως έχει αναφερθεί από άλλους ερευνητές, η Τουρκία από το 2013 έχει επενδύσει στην ερευνητική της δραστηριότητα, περίπου ένα δισεκατομμύριο Ευρώ για την αγορά και συντήρηση ενός εντυπωσιακού στόλου 17 σκαφών που αποτελείται από τρία θαλάσσια γεωτρύπανα, δύο σύγχρονα ερευνητικά, δύο ερευνητικά παλαιότερης τεχνολογίας και βοηθητικά.

Παράλληλα με την έναρξη αυτής της έντονης δραστηριότητας, έχει ήδη ξοδέψει ένα σημαντικό κεφάλαιο για την λειτουργία τους καθώς και για το προσωπικό που απασχολείται όχι μόνον σε αυτά αλλά και αυτών που ασχολούνται με τον σχεδιασμό και την επεξεργασία των δεδομένων της σεισμικής δραστηριότητας στα γραφεία της Τουρκικής Εταιρίας Πετρελαίων

ΤΡΑΟ. Το ποσόν αυτό δεν αποκλείεται να είναι ισότιμο με την αγορά του πιο πάνω Τουρκικού στόλου.

Από τα πιο πάνω προκύπτει το συμπέρασμα ότι η Τουρκία αντιμετωπίζει το θέμα με μεγάλη σοβαρότητα, διαθέτοντας σημαντικούς οικονομικούς πόρους, αφού εξυπηρετεί συγχρόνως δύο στόχους.

Αφ'ενός την ανεύρεση πολύτιμων πλουτοπαραγωγικών πηγών για μια χώρα που εισάγει το μεγαλύτερο μέρος της ενέργειας της και αφετέρου την χρήση του για την εξυπηρέτηση πολιτικών σκοπιμοτήτων, στην προσπάθεια αμφισβήτησης δικαιωμάτων της Ελλάδας στους παραδοσιακά θαλάσσιους χώρους της.

Επειδή η δεύτερη δραστηριότητα-στόχος έχει άμεσο αντίκτυπο στην κυριαρχία και στα κυριαρχικά δικαιώματα της Ελλάδας, θεωρείται σημαντικό να παρακολουθείται συστηματικά αυτή η δραστηριότητα ώστε έγκαιρα να παίρνονται οι σωστές αποφάσεις.

-

Ανάλυση :

Με την παρούσα εργασία, δίνεται μια σημερινή εικόνα της δραστηριότητας αυτών των σκαφών πριν και μετά την πραγματοποιηθείσα συζήτηση Ελλάδας -Τουρκίας στις 25/1/2021 μετά από μια τετραετή περίοδο διακοπής και 60 προηγούμενων άκαρπων κύκλων επαφών.

1. Σκάφος ORUC REIS .

Όπως προαναφέρθηκε στις 29/11/2020, το σκάφος αγκυροβόλησε στο λιμάνι της Αττάλειας. Στο λιμάνι αυτό παρέμεινε μέχρι τις 21/12/2020. Στις 22/12 με την έκδοση της σχετικής NAVTEX 1610/20 ξεκίνησε για την έναρξη ενός νέου κύκλου ερευνών στην ευρύτερη περιοχή των υδάτων της Αττάλειας και έξω από την εν δυνάμει Ελληνική η Κυπριακή υφαλοκρηπίδα (Σχήμα 1).

Στην περιοχή αυτή, αφού πραγματοποίησε ένα κύκλο δοκιμών και καταγραφών, αποσύρθηκε στις 14/1 εκ νέου στο λιμάνι του CIRALI – Αττάλειας όπου και παρέμεινε μέχρι τις 18/1. Στις 19/1 ξεκίνησε εκ νέου με την καταγραφή νέων σεισμικών γραμμών μέσα στην περιοχή της ίδιας NAVTEX 1610/20. Στις 27/1 αφού το σκάφος διέγραψε εκ νέου μερικά προφίλ που διακρίνονται από μια έλλειψη συστηματικότητας και φανερώνουν ορισμένα προβλήματα πιθανόν του σκάφους η του εξοπλισμού, τελικά οδηγήθηκε εκ νέου στο λιμάνι της Αττάλειας όπου και παραμένει μέχρι σήμερα.

Από την παρακολούθηση αυτής της δραστηριότητας μέχρι τώρα μπορούμε να εξάγουμε τα πιο κάτω συμπεράσματα:

1. Τα καταγραφόμενα σεισμικά προφίλ που έχουν διεύθυνση Βορειοδυτικά προς Νοτιοανατολικά (παράλληλα προς τις πλευρές της σχετικής NAVTEX) είναι πυκνά, σε μια μέση απόσταση μεταξύ τους 200-300 μέτρα πράγμα που δηλώνει μια περισσότερο συστηματική έρευνα.
2. Οι διακοπές εκπομπής σήματος προσδιορισμού θέσης στα Νοτιοανατολικά των προφίλ δηλώνει πρόθεση απόκρυψης κινήσεων.
3. Η ενδιάμεση διακοπή στις 14/1 και η εκ νέου έναρξη από τις 19/1 δείχνει την ύπαρξη πιθανών προβλημάτων η έκτακτων γεγονότων στην εν γένει λειτουργία του σκάφους.
4. Η εκτέλεση του σεισμικού προγράμματος από τις 19/1 μέχρι τις 27/1 διακρίνεται από μια έλλειψη σχεδιασμού και ύπαρξης πιθανών προβλημάτων (κόκκινη γραμμή-Σχήμα 1).
5. Η απόσυρσή του στην Αττάλεια στις 27/1, πιθανόν εντάσσεται σε μια προσπάθεια αποφυγής προκλήσεων εν όψει της συνόδου κορυφής της ΕΕ στο τέλος Μαρτίου και των επόμενων κινήσεων της Αμερικανικής ηγεσίας.

1. **2. Σκάφος BARBAROS HAYREDDIN PASA**

Αυτό το ερευνητικό σκάφος εκτελούσε από τις 5/11/2020 ένα σεισμικό πρόγραμμα (μωβ γραμμές) μέσα στην ΑΟΖ της Κύπρου και εντός της περιοχής που όριζε η NAVTEX 1378/20 (Σχήμα 2-κόκκινη γραμμή 1,2,..5,6).



Σχήμα 1: Πρόγραμμα ORUC Navtex

1610/20
1378/20

Σχήμα 2: Πρόγραμμα BARBAROS Navtex

Το πρόγραμμα αυτό είχε τα εξής χαρακτηριστικά :

1. Τα καταγραφόμενα σεισμικά προφίλ που έχουν διεύθυνση σχεδόν Βορρά προς Νότο (παράλληλα προς τις πλευρές της σχετικής NAVTEX) , βρίσκονται σε μια μέση απόσταση μεταξύ τους 4-5 χλμ. γεγονός που δηλώνει μια περισσότερο γενική (regional) έρευνα.
2. Ορισμένα προφίλ καταγράφηκαν στα νότια της γεώτρησης SELTZOUKLOU-1 που έκανε το γεωτρητικό σκάφος της Τουρκίας YAVUZ στις 21/4/2020 (μαύρο τετράγωνο) έξω από τα όρια της πιο πάνω NAVTEX και μέσα σε περιοχές των θαλασσοτεμαχίων 1,5,6 της Κυπριακής Δημοκρατίας (Σχήμα 2) .
3. Από τις 12/1/2021 το σκάφος φάνηκε ελλιμενισμένο στο λιμάνι του TASUCU. Εντελώς απρόοπτα στις 20/1/2021 το σκάφος αναχώρησε από το λιμάνι και κινήθηκε με κατεύθυνση Νοτιοδυτικά, γεγονός που

έθεσε σε επιφυλακή τις Ελληνικές δυνάμεις. Αφού όμως κινήθηκε περίπου 38 μίλια, επέστρεψε εκ νέου στο λιμάνι του ΤΑΣUCU όπου και βρίσκεται μέχρι σήμερα. Η ξαφνική κίνηση αυτή αν δεν κρύβει κάτι βαθύτερο λόγω της επιλεγείσης διαδρομής, θα μπορούσε να ερμηνευτεί σαν μια τυποποιημένη και συνηθισμένη ενέργεια ελέγχου των σεισμικών καλωδίων, πιθανόν στα ρηχά νερά παράλληλα στην ακτή.

1. **3. Γεωτρητικό σκάφος YAVUZ**

-

Το σκάφος αυτό βρίσκεται από τις 4/10/2020 ελλιμενισμένο στο λιμάνι ΤΑΣUCU μετά το πέρας της γεώτρησης SELZOUKLOU-1. Συγχρόνως από τις 20/12 σταμάτησε την εκπομπή του σήματος προσδιορισμού της θέσης του.

1. **4. Γεωτρητικό σκάφος FATIΗ**

-

Το σκάφος αυτό βρίσκεται από τις 19/12/2020 στην θέση γεώτρησης DUNAI-1 στον Εύξεινο πόντο. Συγχρόνως και αυτό από τις 20/12 σταμάτησε την εκπομπή του σήματος προσδιορισμού της θέσης του.

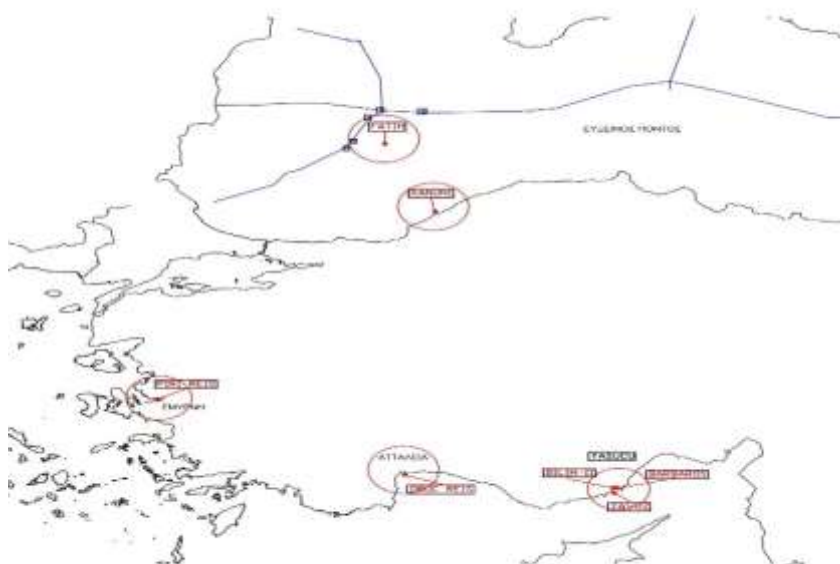
1. **5. Γεωτρητικό σκάφος KANUNI**

Τέλος το σκάφος αυτό βρίσκεται από τις 13/11/2020 στον Εύξεινο Πόντο και από τις 2/12/2020 στο λιμάνι της πόλης SAZKOY στον Εύξεινο Πόντο, μετά από μια μακρά περίοδο ελλιμενισμού στην Κωνσταντινούπολη (18/10-13/11), χωρίς ακόμη μέχρι σήμερα να έχει προβεί στην εκτέλεση κάποιας γεώτρησης.

Συμπεράσματα:

Από την πιο πάνω ανάπτυξη των σκαφών αυτών μπορούν εύκολα να γίνουν οι εξής διαπιστώσεις:

1. Στην περιοχή της Νοτιοανατολικής Μεσογείου βρίσκονται ελλιμενισμένα τα δύο σύγχρονα γεωφυσικά σκάφη BARABAROS HAYREDDIN PASA (Tasucu), ORUC REIS (Αττάλεια), το παλαιότερης τεχνολογίας BILIM-2 (Tasucu), καθώς και το γεωτρητικό σκάφος YAVUZ (Tasucu). Εκεί ελλιμενίζονται και τα βοηθητικά σκάφη (supply boats) ERTUGRUL BEY, OSMAN BEY, ORHAN BEY, ATAMAN, CENGIZ HAN, TANUX-1 (Το βοηθητικό APOLLO MOON βρίσκεται στο λιμάνι της Αμμοχώστου)
2. Στην περιοχή του Ευξείνου Πόντου βρίσκονται τα δύο γεωτρητικά σκάφη FATİH και KANUNI το μεν πρώτο στην θέση της γεώτρησης DUNAI-1 και το δεύτερο ελλιμενισμένο στο λιμάνι της Sazkoy. Στην περιοχή αυτή βρίσκονται και τα βοηθητικά σκάφη SANCAR, ALTAN, KORKUT.
3. Το παλαιότερης τεχνολογίας γεωφυσικό σκάφος PIRI REIS βρίσκεται στο λιμάνι της Σμύρνης (Σχήμα 3).



Σχήμα 3 : Θέσεις ερευνητικών σκαφών Τουρκίας την 31/1/2021

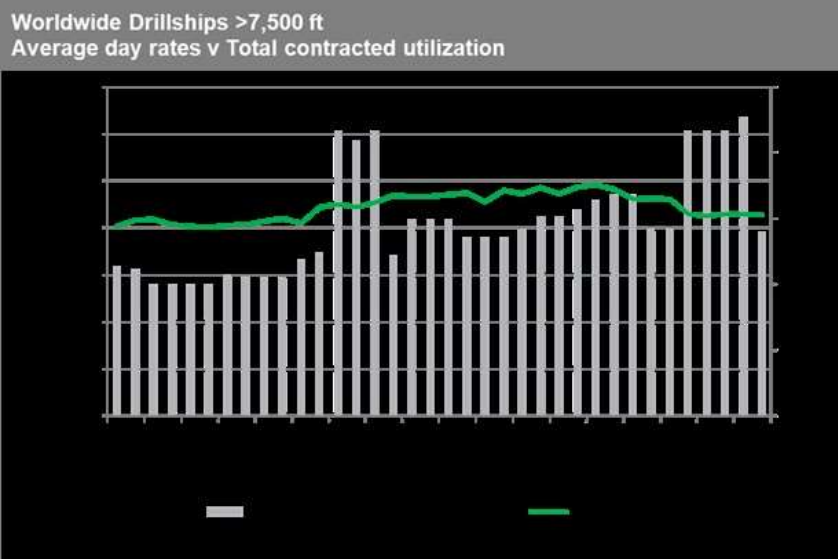
1. Η ακινησία αυτών των σκαφών, που απασχολούν ένα σημαντικό αριθμό τεχνικών και υπαλλήλων και έχουν μεγάλο ημερήσιο κόστος (κόστος γεωφυσικού σκάφους για έρευνα 2D = 15K-45K \$ και γεωτρητικού σκάφους τύπου drill ship=210K \$) (Σχήμα 4), εφόσον συνεχιστεί, είναι ένα γεγονός απαράδεκτο για διεθνείς εταιρίες που έχουν στην κατοχή τους τέτοια σκάφη να παραμένουν ακίνητα, ενώ πρέπει να λειτουργούν συνεχώς όλο το

24ωρο λόγω του υψηλού κόστους που απαιτεί η χρήση τους. Αυτό είναι μια πιθανή ένδειξη, ότι αυτά βρίσκονται σε μια κατάσταση επιφυλακής, που δεν έχουν συγκεκριμένο ερευνητικό πρόγραμμα αλλά είναι έτοιμα να συνεχίσουν το παράνομο παραβατικό τους έργο στις περιοχές της Ελληνικής η της Κυπριακής υφαλοκρηπίδας που μάλλον θα είναι σε συνάρτηση με την εξέλιξη των διερευνητικών επαφών Ελλάδας-Τουρκίας.

Seismic vessels

For example, the price of 1sq km of acquiring 3D data in the Arctic could reach \$10-\$16K, whereas in West Africa \$2-\$5K. Day rates for a fully equipped and manned vessel are between US\$60k-\$200k for 3D Vessels and \$15k-\$45k for 2D Vessels. ΜΙΞΜΓΜΚ,45483ΕΔ

<https://scmdaleel.com/category/seismic-survey-and-data-acquisition>



Σχήμα 4 : Ημερήσια κόστη γεωφυσικών και γεωτρητικών σκαφών σήμερα

1. Η πιο πάνω σκέψη ενισχύεται και από τα εξής γεγονότα: Από το 2013 η Τουρκία με την χρήση του ερευνητικού σκάφους BARBAROS HAYREDDIN PASA σε συνδυασμό και με το ORUC REIS, έχουν

καλύπτει σχεδόν το σύνολο των υδάτων της περιοχής του Ευξείνου Πόντου αλλά και των υδάτων της ΝΑ Μεσογείου, όχι μόνον αυτών που της ανήκουν αλλά και του συνόλου σχεδόν της Κυπριακής ΑΟΖ και μεγάλου μέρους της εν δυνάμει Ελληνικής ΑΟΖ ανατολικά του 28ου μεσημβρινού. Με την παραμονή του καθώς και των ORUC REIS και ΥΑΥΥΖ εκεί και της μη συνεχούς χρήσης τους σε άλλες περιοχές, προκύπτει εύλογα το ερώτημα : Αναμένουν κάποια κακή εξέλιξη των διερευνητικών για να συνεχίσουν επόμενα και πιο προκλητικά βήματα σε αμφισβητούμενες περιοχές; Γιατί δεν επικεντρώνονται στον Εύξεινο Πόντο που ανακάλυψαν και το τεράστιο κοίτασμα αερίου (κατά τον Erdogan 300-400 δις.κυβ, μέτρα!) ώστε να προχωρήσουν πιο γρήγορα στην αξιοποίησή του (σεισμικά 3D και γεωτρήσεις περιχαράκωσης);

2. Με το δεδομένο ότι στις στρατηγικές επιλογές της Τουρκίας κυριαρχούν το δόγμα του Νταβούτογλου περί “στρατηγικού βάθους”, ο Εθνικός Τουρκικός όρκος (Milli Misak), η Γαλάζια Πατρίδα (Mavi Vatan) οι οποίες είναι σχεδόν αδύνατον να αλλάξουν, η ανάλυση και ερμηνεία της δραστηριότητας αυτών των σκαφών, ιδιαίτερα στην περιοχή της ΝΑ Μεσογείου, λόγω της παρελθοντικής συμπεριφοράς τους, πρέπει να τύχει ιδιαίτερης προσοχής, διότι φαίνεται ότι δεν εξυπηρετούν μόνο επιστημονικούς σκοπούς αλλά με προκάλυμμα αυτούς, αποτελούν ένα τακτικό διαχρονικό “ ειρηνικό “ εργαλείο αμφισβήτησης κυριαρχίας και κυριαρχικών δικαιωμάτων του Ελληνισμού και όχι μόνον.

Μαρούσι 1/2/2021 Λεόντιος Κ. Πορτοκαλάκης

Τοπογράφος Μηχ., M.Sc

Μέλος του ΕΛΙΣΜΕ