

ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΑ ΣΚΑΦΗ ΣΕ ΑΙΓΑΙΟ ΚΑΙ ΚΥΠΡΟ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΟΥΝ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ

Εισαγωγή :

Η δραστηριότητα ερευνητικών σκαφών στο Αιγαίο και την νοτιοανατολική Μεσόγειο δεν έχει σταματήσει. Το ενεργειακό ενδιαφέρον αλλά και οι τουρκικές διεκδικήσεις κινητοποιούν σκάφη διαφόρων ειδών, όχι πάντοτε για ερευνητικούς σκοπούς, τα οποία εκτελούν προγράμματα που είτε εντάσσονται σε προαλειφόμενες ενεργειακές ερευνητικές προσπάθειες για ανακάλυψη υδρογονανθράκων, είτε αποτελούν μέσον επιβολής τετελεσμένων και κατοχύρωσης διεκδικήσεων στο ευρύτερο θαλάσσιο περιβάλλον της περιοχής μας.

Αυτές τις κινήσεις που διεξάγονται το τελευταίο εξάμηνο, γίνεται προσπάθεια να καταγραφούν με το παρόν άρθρο, αφενός για να ξεδιαλύνουν διφορούμενα σενάρια από τα μέσα επικοινωνίας αλλά και να ενημερώσουν και να προβληματίσουν σχετικά με τις περιοχές εργασίας τους, τις χρησιμοποιούμενες μεθόδους και τις μελλοντικές εξελίξεις που πιθανόν να προσδιορίζουν.

Ανάπτυξη:

Το ενδιαφέρον προκαλεί η κίνηση τριών ιδιαίτερων σκαφών. Του R/V KOCA PIRI REIS, του KOBİ RELUG και του RAMFORM HYPERION.

1. Σκάφος RV KOCA PIRI REIS



VOYAGE DATA

Destination

AEGEAN SEA

ETA: Oct 4, 17:00

Predicted ETA -

Distance / Time -

Course / Speed 360° / 0.0 kn

Current draught 3.5 m

Navigation Status **Moored**

Position received 2 hours ago

IMO / MMSI 7614783 / 271015037

Callsign **TC3163**

AIS Type **Other type**

AIS Flag **Turkey**

Length / Beam 35 / 8 m

Όπως εύκολα μπορεί να διαπιστωθεί, πρόκειται για ένα παλιό σκάφος του 1978, που έχει την δυνατότητα να κάνει απλές γεωτεχνικές και θαλάσσιες έρευνες, οι οποίες περιλαμβάνουν αναλύσεις νερού, δειγματοληψία επιφανειακών ιζημάτων βυθού καθώς και πυρηνοληψία βυθού, με πυρηνολήπτες που μπορούν να εισχωρήσουν μέχρι τρία τουλάχιστον μέτρα στον βυθό.

Ο μηχανισμός που φαίνεται σαν μεγάλο Π στην πρύμνη, χρησιμοποιείται για την πόντιση ηχοβολιστικών μηχανημάτων όπως Side Scan Sonar, Sparker ή ηχοβολιστικό 3.5 KHz, που έχουν την δυνατότητα ακτινογραφίας του βυθού σε βάθος περίπου 50 μέτρων. Παράλληλα διαθέτει και βυθόμετρα που καταγράφουν με μεγάλη ακρίβεια την μορφολογία του πυθμένα, αλλά και πιθανόν άλλον εξοπλισμό που μέχρι τώρα δεν γνωρίζουμε, τα οποία σαφώς εξερευνούν το υπέδαφος, αν και όχι σε τόσο μεγάλο βάθος όπως τα μεγάλα σεισμικά σκάφη που ερευνούν για υποθαλάσσιους ενεργειακούς πόρους.

Στις 14/9 ο Τουρκικός σταθμός Σμύρνης εξέδωσε αναρμοδίως την σχετική NAVTEX 863/25 για έρευνα του σκάφους σε 22 σημεία του Αιγαίου από 15/9 έως 25/9. Ο Ελληνικός αρμόδιος φορέας εξέδωσε την NAVTEX 154/25, που εξηγούσε την αναρμοδιότητα της τουρκικής καθώς και το ότι είναι παράνομη, δεδομένου ότι επιχειρεί να δεσμεύσει περιοχές για έρευνα του PIRI REIS, που βρίσκονται εντός ελληνικής υφαλοκρηπίδας. Η έρευνα αυτή δεν πραγματοποιήθηκε, διότι το σκάφος ανακοίνωσε βλάβη. Ερευνητές αναφέρουν ότι πιθανόν η αναβολή οφείλεται και στην πρωτοβουλία της Άγκυρας, για μη διατάραξη των σχέσεων κατά την περίοδο αυτή. Στις 2/10/25 όμως εξεδόθει εκ νέου νέα NAVTEX 0947/25 που επικαιροποιούσε την έρευνα στα ίδια σημεία και μετατόπιζε την προθεσμία εκτέλεσης των εργασιών από 4 έως 14 Οκτωβρίου 2025. Και για αυτήν εξεδόθει η αντίστοιχη Ελληνική NAVTEX 165/25 από τον σταθμό της Λήμνου, η οποία αναφερόταν στους ίδιους λόγους όπως και η προηγούμενη.

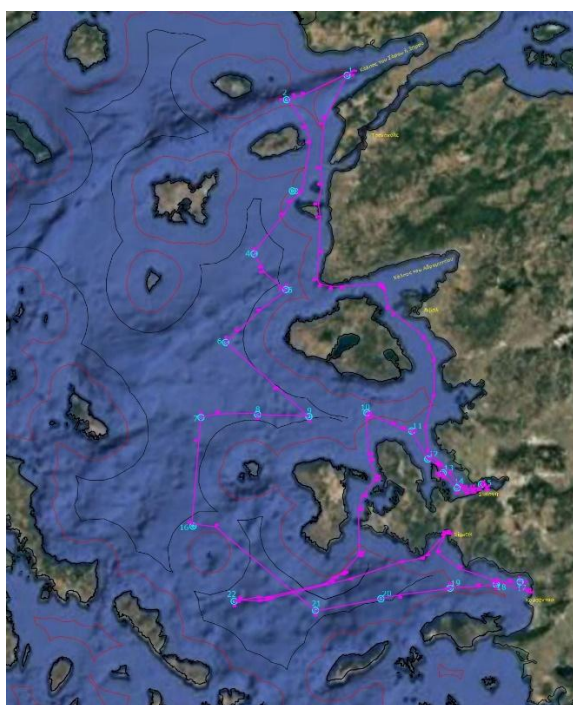
Αυτή η νέα πρόκληση της Τουρκίας στο Αιγαίο, έρχεται λίγο καιρό μετά τις εξελίξεις στα νότια της Κρήτης, όπου η αμερικανική CHEVRON κατέθεσε επίσημη πρόταση για έρευνες σε δύο θαλάσσια οικόπεδα.

Πράγματι στις 3 Οκτωβρίου το σκάφος απέπλευσε από την Σμύρνη. Κινήθηκε βόρεια με προσεκτική κίνηση μέσα στα τουρκικά χωρικά ύδατα και αφού προσέγγισε τον λιμένα του Σάρου, ξεκίνησε τον πλου με κατεύθυνση τα εξαγγελθέντα σημεία. Κινήθηκε με ακρίβεια στα σημεία της NAVTEX, ακολουθώντας μια διαδρομή μέσα σε διεθνή ύδατα, χωρίς ουδεμία παραβίαση των Ελληνικών χωρικών υδάτων. Από το σημείο 6 κινήθηκε προς τα σημεία 9,8,7,16,21,20,19,18,17 και ελλιμενίσθηκε στις 8/10 στο λιμάνι του Sigasic. Στις 9/10 απέπλευσε και συμπλήρωσε με ακρίβεια και την έρευνα στα σημεία που

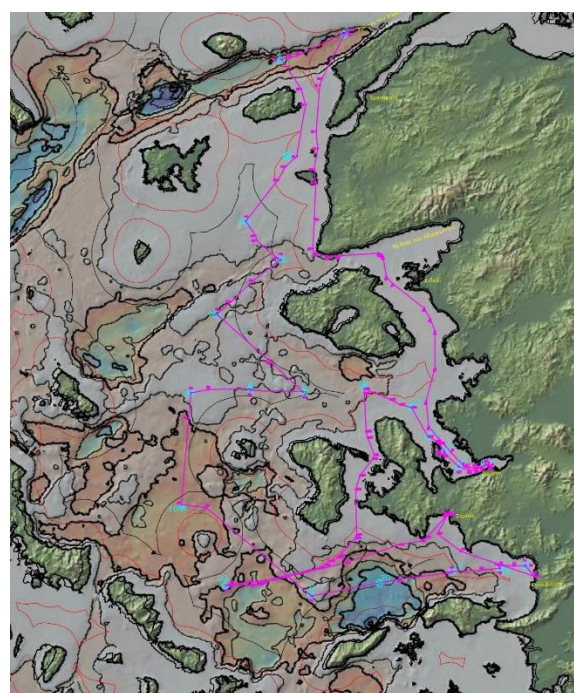
είχε παραμελήσει κατά την κίνησή του προς τα νότια. Ξεκίνησε προς το σημείο 21 και εν συνεχεία προς τα 10,11,12,13,14,15 όπου και κατέπλευσε στο λιμάνι της Σμύρνης στις 11/10 όπου και παρέμεινε μέχρι τις 14/10.

Η σχετική πορεία (με μωβ χρώμα) και τα ερευνητικά σημεία (με γαλάζιους κύκλους) καθώς και η βυθομετρία της περιοχής φαίνονται στους συνημμένους χάρτες 1,2. Τα βάθη της θάλασσας που παρατηρούνται στα σημεία της NAVTEX είναι κατά προσέγγιση:

Σημείο 1: 500 μ. Σημείο 2: 800 μ. Σημείο 3: 150 μ. Σημείο 1: 200 μ.
Σημείο 5: 250 μ. Σημείο 6: 250 μ. Σημείο 7: 200 μ. Σημείο 8: 250 μ.
Σημείο 9: 250 μ. Σημείο 10: 300 μ. Σημείο 11: 80 μ. Σημείο 12: 60 μ.
Σημείο 13: 50 μ. Σημείο 14: 40 μ. Σημείο 15: 40 μ. Σημείο 16: 50 μ.
Σημείο 17: 60 μ. Σημείο 18: 100 μ. Σημείο 19: 370 μ. Σημείο 20: 1100 μ.
Σημείο 21: 250 μ. Σημείο 22: 600 μ.



Χάρτης 1: Ερευνητικά σημεία του PIRI REIS



Χάρτης 2: Σημεία, διαδρομή και βυθομετρία

Διαπιστώσεις :

1. Εξετέλεσε με ακρίβεια το πρόγραμμα που ανακοινώθηκε με τις NAVTEX.
2. Δεν παραβίασε τα χωρικά ύδατα της Ελλάδας.
3. Πιθανόν να έγινε έρευνα βυθού στα σημεία αυτά με άγνωστο προσανατολισμό.

4. Από αρκετούς αναλυτές εκφράστηκε και η γεωπολιτική σημασία της κίνησης με τη επίδειξη σημαίας στην περιοχή της γαλάζιας πατρίδας.
5. Τα ερευνητικά σημεία και η διαδρομή του σκάφους φαίνονται στους χάρτες 1,2 χάρτη σε συνδυασμό με την βυθομετρία της περιοχής (οι ισοβαθείς είναι ανά 250 μέτρα ενώ οι έντονες είναι ανά 500 μέτρα)

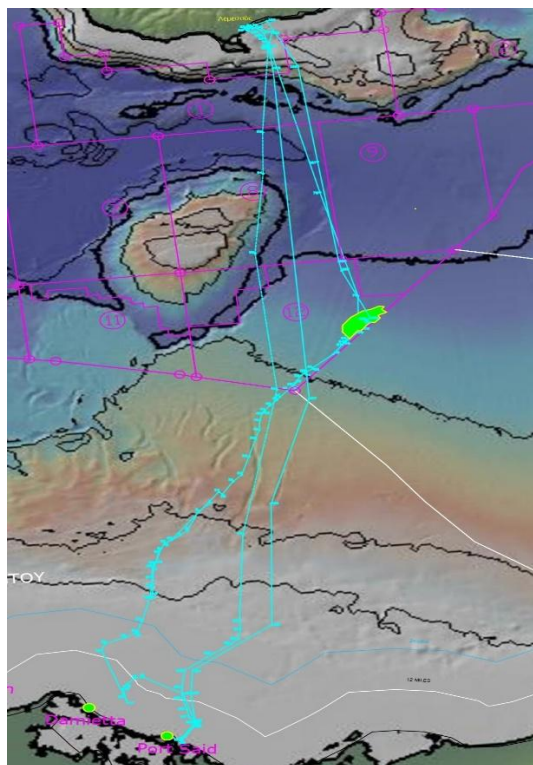
B. Σκάφος KOBİ RELUG



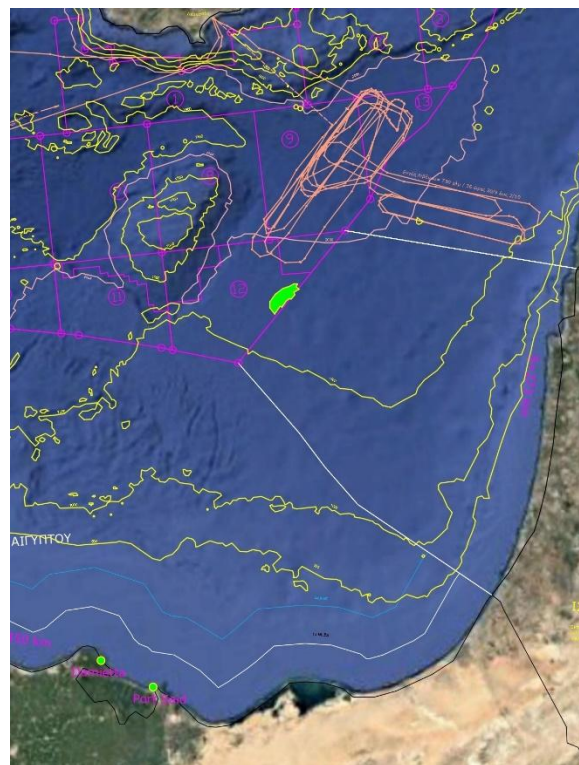
VOYAGE DATA	
Destination	
SURVEY AREA	
ETA: Oct 12, 22:00 (in 13 hours)	
Predicted ETA	-
Distance / Time	-
Course / Speed	273° / 0.0 kn
Current draught	4.3 m
Navigation Status	-
Position received	12 hours ago
IMO / MMSI	9713753 / 311000683
Callsign	C6D14
AIS Type	Cargo ship
AIS Flag	Bahamas
Length / Beam	59 / 13 m
Last Port	Limassol Anch.. Cyprus

Πρόκειται για ένα ερευνητικό σκάφος με σημαία Μπαχάμες της Εταιρίας FUGRO, με ανάλογες ικανότητες του RV KOCA PIRI REIS αλλά σαφώς μεγαλύτερες. Και αυτό, δεν είναι σκάφος σεισμικών ερευνών που μπορεί να διασκοπήσει τον βυθό σε βάθος πολλών χιλιομέτρων. Όπως φαίνεται στον χάρτη 3, ακολούθησε μια διαδρομή με πολλές στάσεις με διεύθυνση Βορειοανατολική προς Νοτιοδυτική. Με προσεκτικότερη ματιά φαίνεται ότι η διαδρομή αυτή είναι από την περιοχή του κοιτάσματος Αφροδίτη της Κύπρου προς το λιμάνι του Πορτ-Σάϊντ και της Damietta της Αιγύπτου. Εικάζεται ότι το σκάφος, που πιθανόν μισθώνεται από τις εταιρίες που θα εκμεταλλευτούν το κοιτάσμα (CHEVRON), εκτελεί πρόγραμμα για την έρευνα βυθού της διαδρομής που θα ακολουθήσουν οι αγωγοί προς την Αίγυπτο, όπου όπως έχει συμφωνηθεί θα αποστέλλεται το αέριο για υγροποίηση και εξαγωγή προς το εξωτερικό. Στον χάρτη 3 φαίνεται και η διαδρομή σε συνδυασμό με τα βάθη της περιοχής στον οποίο διαπιστώνονται βάθη μέχρι 2.000 μ. Άξιο παρατήρησης είναι οι συχνές επισκέψεις στο λιμάνι της Λεμεσού, πιθανόν για προμήθειες, όπου τέλος κατέληξε στις 8/10. Ενδιαφέρον προκαλεί ο εκ νέου απόπλους στις 12/10, που κατέληξε στην περιοχή του κοιτάσματος “Αφροδίτη” (με πράσινο χρώμα), όπου αφού παρέμεινε για αρκετό διάστημα κινήθηκε νότια και σταμάτησε βόρεια του Πορτ Σάϊντ.

Στον χάρτη 3 φαίνονται οι διαδρομές του σκάφους (ημε γαλάζιο χρώμα) σε συνδυασμό με την βυθομετρία της περιοχής. (Στον χάρτη 3 οι ισοβαθείς είναι ανά 500 μ. και οι πιο έντονες ανά 2.000 μ. Με πράσινο χρώμα είναι η θέση του κοιτάσματος “ Αφροδίτη “).



Χάρτης 3: Κίνηση του σκάφους KOBİ RELUG



Χάρτης 4: Κίνηση του σκάφους RAMFORM HYPERION

Διαπιστώσεις :

1. Οι διαδρομές του σκάφους, αν εξαιρέσουμε αυτές που έγιναν προς το λιμάνι της Λεμεσού, φαίνεται ότι αποτελούν βυθομετρικές εργασίες της διαδρομής μήκους περίπου 130 ναυτικών μιλίων, από το κοίτασμα “Αφροδίτη” προς τις περιοχές του λιμανιού του Πορτ.-Σάϊντ, αλλά και εκεί που βρίσκεται το εργοστάσιο υγροποίησης της Damietta.
2. Προοδευτικά τα βάθη της θάλασσας από την Αίγυπτο προς το κοίτασμα είναι ομαλά αυξανόμενα . Στο κοίτασμα Αφροδίτη είναι περίπου 1750 μέτρα.
3. Λεπτομερέστερη διαδρομή αποτελεί αυτή προς την Damietta που προδιαγράφει και το λόγο της αποτύπωσης.

Γ. Σκάφος RAMFORM HYPERION



VOYAGE DATA

Destination

Las Palmas, Spain

ETA: Oct 19, 12:00 (in 7 days)

Predicted ETA

Distance / Time

Course / Speed 279° / 10.5 kn

Current draught 6.5 m

Navigation Status Under way

Position received 14 min ago

IMO / MMSI 9676890 / 258081000

Callsign LARU8

AIS Type Other type

AIS Flag Norway

Length / Beam 104 / 66 m

Last Port

Limassol Anch.. Cvdorus

Το σκάφος αυτό είναι ένα από τα πλέον σύγχρονα γεωφυσικά σκάφη της Νορβηγίας και μας είναι γνωστό από το παρελθόν από την σχετική έρευνα που έκανε για την EXXON MOBIL δυτικά και Νοτιοδυτικά της Κρήτης στο τέλος του 2023 και μέχρι τον Μάρτιο του 2024. Εντελώς αθόρυβα, ξεκινώντας από την βορειοδυτική θαλάσσια περιοχή της Αιγύπτου στις 10/9, έφθασε στην Λεμεσό στις 12/9.

Στις 22/9 ξεκίνησε και άρχισε να εκτελεί σεισμικό πρόγραμμα στην ανατολική πλευρά του θαλασσοτεμαχίου 3 της Κύπρου, με κατεύθυνση Βορειοανατολική – Νοτιοδυτική (χάρτης 4 με ροζ χρώμα). Με κίτρινο φαίνονται οι ισοβαθείς ανά 500 μ.).

Στις 30/9, εντελώς απρόοπτα, κινήθηκε ανατολικά και για ημέρες εκτέλεσε ένα πρόγραμμα με διεύθυνση Δύση-Ανατολή μέσα στην Λιβανική ΑΟΖ χωρίς να υποπέσει στην αντίληψή μας έκδοση σχετικής NAVTEX. Από τα μέσα επικοινωνίας έγινε γνωστό ότι την ημέρα της αλλαγής πορείας, έγινε εκπομπή απειλητικού μηνύματος από τουρκικό πολεμικό πλοίο της περιοχής, ότι αυτό βρίσκεται σε Τουρκοκυπριακά ύδατα και πρέπει να αποχωρήσει από την περιοχή. Εικάζεται ότι για τον λόγο αυτόν έγινε η έκτροπή, αλλά μετά από αυτό το γεγονός το σκάφος επανήλθε στις 2/10 στη αρχική περιοχή και συνέχισε το πρόγραμμα μέχρι που αυτό ολοκληρώθηκε στις 6/10. Εν συνεχεία το σκάφος αναχώρησε στις 8/10 από την περιοχή κινούμενο ανατολικά με κατεύθυνση το νησί Λας Πάλμας της Ισπανίας.

Ο χάρτης 4 όπως αναφέρθηκε παρουσιάζει το σεισμικό αυτό πρόγραμμα καθώς και το σύνολο των διαδρομών που εξετέλεσε μέσα στην Λιβανέζικη ΑΟΖ.

Διαπιστώσεις:

1. Στην περιοχή αυτή του θαλασσοτεμαχίου 3, είχε στο παρελθόν οριστεί η θέση γεώτρησης από την ENI με την ονομασία “Σουπιά”.
2. Το Ιταλικό γεωτρητικό σκάφος SAIPEM 12000, έφθασε στην περιοχή το 2018 για την εκτέλεσή της. Η Τουρκία είχε στείλει τότε πολεμικά πλοία στην περιοχή, που είχαν επικαθήσει επί του γεωτρητικού στόχου που προσέγγιζε το ερευνητικό γεωτρύπανο της ENI, ουσιαστικά παρεμποδίζοντάς το να προχωρήσει με τις έρευνες. Μετά από μια σύντομη κρίση, η ENI ακύρωσε τη γεώτρηση, αναχώρησε και ουσιαστικά δεν επανήλθε ποτέ ¹. Εικάζεται ότι το σεισμικό αυτό πρόγραμμα, που εκτέλεσε το σκάφος RAMFORM HYPERION, αποκόμισε επιπλέον σεισμικά δεδομένα της περιοχής, ώστε να επιβεβαιωθεί η αξιοπιστία της σχεδιασθείσης γεώτρησης για ανακάλυψη υδρογονανθράκων, με την προοπτική να εκτελεσθεί στο μέλλον όταν οι συνθήκες το επιτρέψουν.
3. Χαρακτηριστικό της κίνησης είναι, ότι με τον ελιγμό του σκάφους ανατολικά, αποφεύχθηκε οιαδήποτε εμπλοκή, χωρίς παράλληλα να σταματήσει η εκτέλεση του προγράμματος, με το δεδομένο ότι δεν δόθηκε συνέχεια από την Τουρκία.

Παρά τις συστηματικές προσπάθειες της Τουρκίας, να σταματήσει οιαδήποτε θαλάσσια ερευνητική προσπάθεια της Ελλάδας και της Κύπρου αν δεν τύχει της έγκρισής της, εν τούτοις αυτές συνεχίζονται και προσθέτουν γεωλογικά δεδομένα για μελλοντική αξιοποίηση, ώστε και ο αγωγός από την “Αφροδίτη” να προχωρήσει, αλλά και το γεωτρητικό πρόγραμμα της Κύπρου να μην σταματήσει, ιδιαίτερα τώρα που οι ανάγκες για φυσικό αέριο της Ευρώπης προοδευτικά αυξάνονται, μετά την συνεχιζόμενη προοδευτική διακοπή της ροής του Ρωσικού φυσικού αερίου.

Συμπεράσματα

Από τις πιο πάνω κινήσεις αποδεικνύεται, ότι το ενδιαφέρον αφενός για τις πλουτοπαραγωγικές πηγές της ΝΑ Μεσογείου και αφετέρου οι αναθεωρητικές κινήσεις της Τουρκίας παραμένουν ζωντανές.

¹ <https://www.kathimerini.com.cy/gr/politiki/anadiataxeis-ston-xarti-tis-kypriakis-aoz>

Το επόμενο δε διάστημα, αναμένονται περαιτέρω εξελίξεις, με την εξαγγελθείσα πρόθεση της Τουρκίας να αξιοποιήσει το νέο γεωτρύπανο που απέκτησε (το πέμπτο), για νέες γεωτρήσεις στην περιοχή, είτε στην Κυπριακή ΑΟΖ είτε στην περιοχή του Τουρκολιβυκού μνημονίου.

Παράλληλα αναμένονται εξελίξεις και στην ανακοίνωση της γεώτρησης από την Exxon Mobil στα θαλασσοτεμάχια δυτικά και νοτιοδυτικά της Κρήτης, όπως και η πιθανή έναρξη των γεωφυσικών διασκοπήσεων στα θαλασσοτεμάχια νότια της Κρήτης από το 2026, στην περίπτωση που αυτά κατοχυρωθούν μέχρι τέλους του έτους στην πετρελαϊκή εταιρία Chevron, η οποία έχει ήδη καταθέσει σχετική προσφορά σε συνεργασία με την Ελληνική Helleniq Energy.

Κρίσιμη επίσης θεωρείται και η πόντιση του ηλεκτρικού καλωδίου GIS, που οι πρώτες προσπάθειες σταμάτησαν μετά τις απειλές της Τουρκίας. Η αδυναμία εκτέλεσης του έργου, για την οποία οι Ελληνικές αρχές επιμένουν ότι θα γίνει, θα αποτελέσει τεράστια υποχώρηση από τα κυριαρχικά δικαιώματά μας αν δεν πραγματοποιηθεί. Σε αντίθετη περίπτωση θα ενισχύσει την εθνική αυτοπεποίθηση η οποία σε συνδυασμό με την προβολή ισχύος, θα κατοχυρώσει δικαιώματά μας που αμφισβητούνται από το 1973 και στο Αιγαίο και στην ΝΑ Μεσόγειο.

Λεόντιος Πορτοκαλάκης
Τοπογράφος Μηχ., M.Sc.
Μέλος του ΔΣ του ΕΛΙΣΜΕ.

Αθήνα 15 Οκτωβρίου 2025