

# Δημητρακόπουλος Γιώργος\*

Πρόεδρος του Συλλόγου της Νίκαιας

Τηλ. επικοινωνίας 6977-747439

e-mail: info@gdimitrakopoulos.gr

<http://www.gdimitrakopoulos.gr>

## Οι αμφισβητήσεις - διεκδικήσεις της Τουρκίας στο Αιγαίο και οι ελληνικές θέσεις

### Εισαγωγικά

*Ποιες είναι οι ελληνοτουρκικές διαφορές στο Αιγαίο; Πότε «γεννήθηκαν» αυτές οι διαφορές; Τι επιδιώκει η Τουρκία; Τι υποστηρίζει η Ελλάδα; Τι προβλέπει το Διεθνές Δίκαιο; Ποια είναι η «κόκκινη γραμμή» για τις δύο χώρες;* Αυτά είναι μερικά από τα ερωτήματα, στα οποία θα προσπαθήσουμε να δώσουμε απαντήσεις στην παρούσα εργασία μας, με αφορμή **την προσπάθεια της Άγκυρας να εκμεταλλευτεί την προσφυγική κρίση και την παρουσία του ΝΑΤΟ, ώστε να νομιμοποιήσει μια σειρά από τις διεκδικήσεις της στο Αιγαίο**. Ενδεικτικό των τουρκικών απαιτήσεων είναι και το υπόμνημα (17 σημείων) που κατατέθηκε στο ΝΑΤΟ από την Τουρκία (Φλεβάρης 2016).

Χάρτης με διχοτομημένο το Αιγαίο Πέλαγος



Πάνια θέση της χώρας μας - όπως εκφράστηκε από όλες τις κυβερνήσεις της Μεταπολίτευσης - είναι, πως **η μόνη διαφορά στο Αιγαίο αφορά στην οριοθέτηση της υφαλοκρηπίδας**. Ένα θέμα, κυρίως, νομικό, αφού ορίζεται από το Διεθνές Δίκαιο αλλά και με πολιτικές προεκτάσεις. Και τούτο, γιατί η νομική λύση απαιτεί την από κοινού προσφυγή

<http://www.gdimitrakopoulos.gr>

στη Χάγη, πράγμα που αρνείται, πλέον, κατηγορηματικά η Τουρκία, επιδιώκοντας διμερή - **πολιτική** - διαπραγμάτευση.

Πέρα, όμως, από αυτή τη διαφορά, **η τουρκική πλευρά θέτει στο τραπέζι των διαπραγματεύσεων και άλλα ζητήματα** (εύρος ελληνικού εναέριου χώρου, αμφισβήτηση του δικαιώματος της χώρας μας για επέκταση των χωρικών της υδάτων στα 12 μίλια, αποστρατιωτικοποίηση των νησιών του Ανατολικού Αιγαίου, επιχειρησιακό έλεγχο του NATO στο Αιγαίο), επιχειρώντας μια συνολική ανατροπή του status quo σε αυτό. Βασική της επιδίωξη είναι να πετύχει **συνυπευθυνότητα** (έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας - FIR, περιοχές Έρευνας και Διάσωσης) και **συνεκμετάλλευση** των πλουτοπαραγωγικών πηγών του Αιγαίου.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει το πότε «γεννήθηκαν» οι διαφορές στο Αιγαίο. Όπως θα δούμε αναλυτικά παρακάτω, η Τουρκία αμφισβήτησε το καθεστώς του Αιγαίου στις αρχές της δεκαετίας του '70, μια χρονική περίοδο που συμπίπτει με τη χουντική διακυβέρνηση. Ίσως, η άποψη του καθηγητή Γ. Παπαδημητρίου, να δίνει την καταλληλότερη απάντηση: *«Η Τουρκία πρόβαλε όψιμα τις αξιώσεις της, όταν βρήκε την Ελλάδα αδύνατη, όσο ποτέ άλλοτε και εγκαταλελειμμένη από φίλους και συμμάχους. Πρόβαλε τις αξιώσεις της μεθοδικά και προσπάθησε με την ανοχή των μειοδοτών του Έθνους να δημιουργήσει τετελεσμένα γεγονότα. Άρχισε με τις διεκδικήσεις της στην υφαλοκρηπίδα και επέκτεινε τις αξιώσεις της και στον εναέριο χώρο του Ανατολικού Αιγαίου...».*

Ας δούμε, τώρα, τις κυριότερες διαφορές, τα επιχειρήματα των δύο πλευρών και τι διακυβεύεται στο Αιγαίο:

## **A. Η οριοθέτηση της υφαλοκρηπίδας**

### **Τι είναι η υφαλοκρηπίδα**

Πρόκειται για το βυθό και το υπέδαφος των περιοχών που καλύπτει η θάλασσα και που γειτονεύουν με την ακτή νησιού ή παράκτιου κράτους, **έξω από την αιγιαλίτιδα ζώνη** (χωρικά ύδατα) και σε βάθος τέτοιο, ώστε να είναι δυνατή η εκμετάλλευση του φυσικού πλούτου των περιοχών αυτών. Στη δική της υφαλοκρηπίδα, η κάθε παράκτια χώρα **δεν ασκεί εθνική κυριαρχία**, όπως στη ζώνη των χωρικών υδάτων και του εναέριου χώρου, αλλά ένα συγκεκριμένο δικαίωμα (π.χ. εκμετάλλευση του βυθού), το οποίο, όμως, ασκείται **αποκλειστικά** (το κυριαρχικό δικαίωμα υπολείπεται - νομικά - της εθνικής κυριαρχίας). Η οριοθέτηση της υφαλοκρηπίδας γίνεται ύστερα από συμφωνία των ενδιαφερόμενων χωρών.

### **Η γένεση του προβλήματος**

Οι ελληνικές κυβερνήσεις κάνοντας χρήση των διατάξεων της **Σύμβασης της Γενεύης (1958)** παραχωρούν άδειες ερευνών για πετρέλαιο στο Αιγαίο κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του '60. Μέχρι το Νοέμβριο του 1973 είχαν δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης 15 συμβάσεις με ξένες εταιρείες στις οποίες παραχωρούνταν δικαίωμα έρευνας υδρογονανθράκων. Η τουρκική κυβέρνηση, αμφισβητώντας το δικαίωμα αυτό παραχωρεί **για πρώτη φορά** - το Νοέμβριο του 1973 - στις ίδιες περιοχές, το δικαίωμα έρευνας στην κρατική εταιρεία πετρελαίου, προκαλώντας την ελληνική αντίδραση. Από τότε και μέχρι σήμερα, το πρόβλημα της οριοθέτησης της υφαλοκρηπίδας στο Αιγαίο παραμένει άλυτο, συμπαρασύροντας στη μη λύση και τις υπόλοιπες διαφορές.

## Οι θέσεις των δύο πλευρών

Ας δούμε, συνοπτικά, ποια είναι τα επιχειρήματα των δύο πλευρών, όπως αυτά περιγράφονται στην **ελληνική ρηματική διακοίνωση** της 7<sup>ης</sup> Φεβρουαρίου 1974 και στην απαντητική **τουρκική ρηματική διακοίνωση** της 27<sup>ης</sup> Φεβρουαρίου 1974.

### *Η ελληνική πλευρά υποστηρίζει...*

- Τα νησιά έχουν υφαλοκρηπίδα, όπως και οι ηπειρωτικές ακτές.
- Η οριοθέτηση της υφαλοκρηπίδας γίνεται - όπου δεν υπάρχει συμφωνία μεταξύ των κρατών - με βάση την αρχή της μέσης γραμμής και της ίσης απόστασης.
- Η Ελλάδα ασκεί κυριαρχικά δικαιώματα, στις αμφισβητούμενες από τη Τουρκία περιοχές, αφού αυτές αποτελούν τμήμα της ελληνικής υφαλοκρηπίδας, σύμφωνα με όσα προβλέπονται στα άρθρα 1 και 2 της Σύμβασης της Γενεύης.

### *Η τουρκική πλευρά υποστηρίζει...*

- Τα νησιά δεν έχουν υφαλοκρηπίδα, διότι αποτελούν εξάρσεις του βυθού.
- Η αρχή της μέσης γραμμής εφαρμόζεται, όταν δεν υπάρχει συμφωνία και εφόσον ειδικές περιστάσεις δεν δικαιολογούν άλλη οριοθέτηση. Ποιες είναι οι ειδικές περιστάσεις; **1.** Τα ανατολικότερα ελληνικά νησιά βρίσκονται τόσο κοντά στα τουρκικά παράλια, ώστε αν ισχύσει η μέση γραμμή, η Τουρκία θα βρεθεί με μηδαμινή υφαλοκρηπίδα. **2.** Το Αιγαίο, λόγω της διαμόρφωσής του, αποτελεί «ημίκλειστη» θάλασσα που χρήζει ειδικών ρυθμίσεων. **3.** Η Τουρκία δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος της Σύμβασης της Γενεύης.
- Η Τουρκία λαμβάνει υπόψη της όχι μόνο τη Σύμβαση της Γενεύης, αλλά και την απόφαση του **Διεθνούς Δικαστηρίου της Χάγης**, στην υπόθεση της οριοθέτησης της υφαλοκρηπίδας της Βόρειας Θάλασσας μεταξύ της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας, της Δανίας και της Ολλανδίας. Στη συγκεκριμένη περίπτωση το Δικαστήριο έκρινε με βάση την **αρχή της ευθυδικίας**, πως «η ηπειρωτική υφαλοκρηπίδα κάθε κράτους πρέπει να είναι η φυσική προέκταση του εδάφους του και δεν πρέπει να καταπατά τη φυσική προέκταση του εδάφους ενός άλλου κράτους».

## *Η Ελλάδα και η Τουρκία στα πρόθυρα ενός πολέμου...*

Τα παραπάνω επιχειρήματα παρέμειναν στη βάση τους αναλλοίωτα στα χρόνια που ακολούθησαν. Στο διάστημα αυτό, η Τουρκία υποστήριξε και με δυναμικές ενέργειες τις διεκδικήσεις της στο Αιγαίο, επιχειρώντας τη de facto διχοτόμηση του Αιγαίου. Ας θυμηθούμε τρεις χαρακτηριστικές περιπτώσεις και την ελληνική απάντηση σε αυτές:

**Μάιος 1974:** Αποστολή του τουρκικού υδρογραφικού σκάφους «Τσανταρλί» - με τη συνοδεία 32 πολεμικών πλοίων - για σεισμικές έρευνες στην ελληνική υφαλοκρηπίδα. Η **χουντική** ελληνική κυβέρνηση αρκέστηκε σε μια ρηματική διακοίνωση διαμαρτυρίας.

**Καλοκαίρι του 1976:** Το τουρκικό σειсмоγραφικό πλοίο «Χόρα» βγαίνει στο Αιγαίο για έρευνες στην ελληνική υφαλοκρηπίδα. Η κυβέρνηση του **Κ. Καραμανλή**, παρά τις προτροπές του Α. Παπανδρέου («Βυθίσατε το Χόρα») αποφασίζει να μη δράσει δυναμικά και προσφεύγει στο Συμβούλιο Ασφαλείας του ΟΗΕ και στο Διεθνές Δικαστήριο με αίτημα τη

λήψη προσωρινών μέτρων. Και τα δύο Όργανα απέρριψαν ουσιαστικά το ελληνικό αίτημα, ζητώντας αυτοσυγκράτηση και από τα δύο μέρη.

**Μάρτιος 1987:** Η Τουρκία ανακοινώνει πως το Σισμίκ - 1 (πρώην «Χόρα») θα βγει στο Αιγαίο για έρευνες (σε περιοχές που η χώρα μας θεωρεί δική της υφαλοκρηπίδα). Η κυβέρνηση του **Α. Παπανδρέου** δρα αποφασιστικά:

- ο Προχωρεί σε μερική επιστράτευση.
- ο Ενημερώνει τους πρεσβευτές των χωρών του «Συμφώνου της Βαρσοβίας» για τις ελληνικές θέσεις.
- ο Ενεργοποιεί την ελληνοβουλγαρική συμφωνία, στέλνοντας για το σκοπό αυτό τον Υπουργό Εξωτερικών, Κ. Παπούλια, στον Πρόεδρο της Βουλγαρίας, Ζίβκοφ.
- ο Στην κορύφωση της κρίσης ανακοινώνει πως προτίθεται να θέσει, κάνοντας χρήση της ελληνοαμερικανικής συμφωνίας, την αμερικανική βάση του «Ελληνικού» υπό ελληνική Διοίκηση.

Αποτέλεσμα της **σθεναρής ελληνικής στάσης** είναι πως το Σισμίκ - 1 παρέμεινε στα τουρκικά χωρικά ύδατα και επανέκαμψε στα Στενά.

### Οι διπλωματικές ενέργειες για επίλυση του θέματος...

Εκτός, όμως, από τις δυναμικές ενέργειες, υπήρξαν - τα 40 αυτά χρόνια - αρκετές διπλωματικές προσπάθειες για εξεύρεση λύσης στο ζήτημα της υφαλοκρηπίδας:

- **Στις 27 Ιανουαρίου του 1975**, η Ελλάδα υποβάλει στην Τουρκία - για πρώτη φορά - πρόταση παραπομπής του θέματος στη Χάγη, μετά από σύνταξη συνυποσχετικού. Η πρόταση έγινε κατ' αρχήν δεκτή από την Άγκυρα, αλλά στη συνέχεια υπαναχώρησε επιμένοντας στις διμερείς διαπραγματεύσεις.
- **Με το Πρακτικό της Βέρνης στις 11 Νοεμβρίου 1976** (Κ. Καραμανλής - Σ. Ντεμιρέλ) συμφώνησαν *«...να απόσχουν πάσης πρωτοβουλίας ή πράξεως σχετικής προς την υφαλοκρηπίδα του Αιγαίου, η οποία θα ηδύνατο να παρενοχλήσει την διαπραγματεύσιν...»*.
- **Η συνάντηση στο Νταβός** το Φλεβάρη του 1988 (Α. Παπανδρέου - Τ. Οζάλ) στον απόηχο της κρίσης του 1987, στην οποία συμφώνησαν να περιορίσουν την ερευνητική τους δραστηριότητα στα χωρικά τους ύδατα και μόνο.
- **Η Συμφωνία της Μαδρίτης** τον Ιούλιο του 1997 (Κ. Σημίτης - Σ. Ντεμιρέλ), με την οποία η Ελλάδα δεσμεύεται να μην προχωρήσει σε μονομερείς ενέργειες.
- **Η απόφαση της Συνόδου της Ε.Ε.** στο Ελσίνκι (Δεκέμβριος 1999), με την οποία επιβαλλόταν στην Τουρκία, ως προϋπόθεση έναρξης ενταξιακών διαπραγματεύσεων με την Ε.Ε., η υποχρέωση για επίλυση κάθε εκκρεμούς διαφοράς είτε με διπλωματικά μέσα είτε με προσφυγή στο Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης, το αργότερο μέχρι το τέλος του 2004.

Ανακεφαλαιώνοντας, μεταφέρουμε την άποψη του Καθηγητή Χ. Ροζάκη, για τα ανυπέβλητα - μέχρι σήμερα - προβλήματα στην οριοθέτηση της υφαλοκρηπίδας του Αιγαίου: *«...Δύο, όμως, στοιχεία συντελούν στην επιβάρυνση της ελληνοτουρκικής διαφοράς και, συνακόλουθα στη μετατροπή της σε οξεία κρίση: πρώτο και βασικό, η πολιτική ένταση που ακολουθεί τις ελληνοτουρκικές σχέσεις και δεύτερο, ο νομικά σύνθετος και τεχνικά πολύπλοκος χαρακτήρας της οριοθέτησης στο Αιγαίο»*.

## **B. Χωρικά ύδατα (αιγιαλίτιδα ζώνη)**

Το εύρος των χωρικών υδάτων είναι ένα ακόμη σημείο τριβής μεταξύ των δύο χωρών και, ίσως, το σημαντικότερο για την τουρκική πλευρά.

### ***Τι προβλέπει το Διεθνές Δίκαιο...***

Με βάση τη Συνθήκη της Λωζάνης (1923) το εύρος των χωρικών υδάτων ορίστηκε στα τρία (3) ναυτικά μίλια. Με την αναθεώρηση της Συνθήκης στο Μοντρέ (1936), η Ελλάδα επέκτεινε τα χωρικά της ύδατα στα **έξι (6) μίλια** για να ακολουθήσει η Τουρκία τρεις δεκαετίες αργότερα (1964). Η **Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας** (Μοντέγκο Μπέι, 1982) - η οποία αποτελεί κωδικοποίηση του Διεθνούς Δικαίου - δίνει τη **δυνατότητα επέκτασης στα δώδεκα (12) ναυτικά μίλια**. Η χώρα μας επικύρωσε τη Συνθήκη αυτή το 1995, ενώ η Τουρκία δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος.

### **Το διακύβευμα στο Αιγαίο...**

Τι διακυβεύεται, όμως, στο Αιγαίο που ώθησε την Τουρκία να δηλώσει - από το 1974 - πως επέκταση των χωρικών υδάτων στα 12 μίλια θα σημάνει ελληνοτουρκικό πόλεμο (casus belli);

Με το σημερινό καθεστώς των έξι (6) μιλίων, η Ελλάδα ασκεί κυριαρχία στο 35% των υδάτων του Αιγαίου, η Τουρκία στο 8,8% και το 56% είναι τα διεθνή ύδατα. **Αν η χώρα μας επεκτείνει τα χωρικά της ύδατα στα 12 μίλια, τότε η κυριαρχία της θα φτάσει στο 64%, της Τουρκίας στο 10%, ενώ τα διεθνή ύδατα περιορίζονται στο 26%...** Είναι φανερό πως αν συμβεί αυτό, τότε η Τουρκία εγκλωβίζεται σε μεγάλο βαθμό και η πρόσβαση στα λιμάνια των δυτικών της συνόρων θα είναι δυνατή, κυρίως, μέσω των ελληνικών χωρικών υδάτων. Επιπλέον, λύνεται και το πρόβλημα της οριοθέτησης της υφαλοκρηπίδας, σύμφωνα με τις επιδιώξεις της χώρας μας...

### **Οι θέσεις των δύο πλευρών...**

**Η τουρκική πλευρά** ισχυρίζεται, πως η ίδια δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος της Συνθήκης και το Αιγαίο αποτελεί ειδική περίπτωση - ως ημίκλειστη θάλασσα - που δεν μπορεί να έχει εφαρμογή η διάταξη για διεύρυνση στα 12 μίλια. Για να βρει, μάλιστα, ερείσματα και σε άλλες χώρες υπενθυμίζει, πως τα διεθνή ύδατα περιορίζονται στο 26% των υδάτων, με ό,τι αυτό συνεπάγεται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα.

**Η ελληνική πλευρά** υποστηρίζει, πως η Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας δεν αφήνει περιθώρια για εξαιρέσεις και διαφοροποιήσεις. Το δικαίωμα είναι απόλυτο και μπορεί να το ασκήσει όποτε κρίνει σκόπιμο.

## Γ. Ο εναέριος χώρος

### Τι ορίζει ως εναέριο χώρο το Διεθνές Δίκαιο

Η **Σύμβαση του Σικάγου** (1944) - που αντικατέστησε τη Σύμβαση των Παρισίων (1919) - αποτελεί το βασικό θεσμικό πλαίσιο για τη διεθνή εναέρια κυκλοφορία.

Στο **άρθρο 1** επαναλαμβάνει τη διεθνή αρχή **για πλήρη και αποκλειστική κυριαρχία** του κάθε κράτους επί *«της υπεράνω του εδάφους του ατμοσφαιρικής έκτασης»*. Αυτό σημαίνει πως τα δικαιώματα των Κρατών εκτείνονται απεριόριστα καθ' ύψος και δεν υπάρχει ελευθερία υπέρπτησης μέσω του εθνικού εναέριου χώρου. Τέτοια ελευθερία υπέρπτησης υπάρχει μόνο στο διεθνή εναέριο χώρο πάνω από την ανοιχτή θάλασσα.

Στο **άρθρο 2** η Σύμβαση προσδιορίζει τη σε πλάτος έκταση του εθνικού εναερίου χώρου, ο οποίος καλύπτει το έδαφος του κράτους και τα *«προσκειμένα σε αυτό χωρικά ύδατα»*. Η ίδια αρχή επαναλαμβάνεται στο **άρθρο 2 της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας**: η κυριαρχία του παράκτιου κράτους *«εκτείνεται στον εναέριο χώρο πάνω από τη χωρική θάλασσα»*.

### Τι ισχύει στο Αιγαίο

Σύμφωνα με τη Συνθήκη της Λωζάνης (1923) ο εναέριος χώρος ορίστηκε στα τρία (3) ναυτικά μίλια (όπως και των χωρικών υδάτων). Η Ελλάδα – με το Π.Δ/μα της 6<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου 1931 **διεύρυνε τον εναέριο χώρο της στα δέκα (10) ναυτικά μίλια**, προτού ακόμη επεκτείνει τα χωρικά της ύδατα στα 6 μίλια (Μοντρέ, 1936). Η επέκταση αυτή δεν αμφισβητήθηκε από την Τουρκία μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του '70, οπότε και άρχισαν οι υπερπτήσεις και οι παραβιάσεις από τα τουρκικά μαχητικά στα επιπλέον 4 μίλια.

### Οι θέσεις των δύο πλευρών...

Η **τουρκική πλευρά** υποστηρίζει πως η Ελλάδα παραβιάζει το Διεθνές Δίκαιο, αφού το εύρος του εναερίου χώρου (10 μίλια) δεν αντιστοιχεί στο εύρος των χωρικών της υδάτων (6 μίλια).

Η **ελληνική πλευρά** υποστηρίζει πως το καθεστώς αυτό των 10 μιλίων είχε γίνει αποδεκτό από την Τουρκία επί μισό αιώνα, δημιουργώντας ένα είδος τοπικού εθίμου στην περιοχή και, επίσης, το όριο των 10 μιλίων δεν ξεπερνά τα 12 ναυτικά μίλια που ισχύουν σε ορισμένες περιπτώσεις (αεροπλοΐα και αστυνόμευση).

## **Δ. Η αποστρατικοποίηση των νησιών του Ανατ. Αιγαίου**

### **Τι ορίζουν οι Διεθνείς Συμβάσεις**

Σύμφωνα με το **Διεθνές Δίκαιο**, τα νησιά του Ανατολικού Αιγαίου συνιστούν τρεις κατηγορίες:

Στην πρώτη κατηγορία ανήκουν τα νησιά **Λήμνος και Σαμοθράκη**. Στα νησιά αυτά, στις νήσους Ίμβρο, Τένεδο, Λαγούσες, καθώς και στα Στενά είχε επιβληθεί με το άρθρο 4 της Συνθήκης της Λωζάνης **καθεστώς αποστρατικοποίησης**. Με την αναθεώρηση της Συνθήκης στο Μοντρέ (1936), η Τουρκία πέτυχε να αλλάξει το καθεστώς των Στενών και των δικών της νησιών, χωρίς να υπάρχει ρητή αναφορά και στα ελληνικά νησιά (Λήμνο και Σαμοθράκη). Την παράλειψη αυτή της ελληνικής διπλωματίας (κυβέρνηση Μεταξά) επικαλείται η τουρκική πλευρά, από το 1970 και έπειτα, αμφισβητώντας το δικαίωμα της Ελλάδας για στρατιωτικοποίηση των δύο νησιών.

Τη δεύτερη κατηγορία αποτελούν η **Λέσβος, η Χίος, η Σάμος και η Ικαρία**, στα οποία με το άρθρο 13 της Συνθήκης της Λωζάνης είχε επιβληθεί καθεστώς **μερικής αποστρατικοποίησης** (απαγόρευση εγκατάστασης ναυτικών βάσεων και οχυρωματικών έργων, περιορισμός των στρατιωτικών δυνάμεων των νησιών).

Την τρίτη κατηγορία νησιών αποτελούν τα **Δωδεκάνησα**, που παραχωρήθηκαν από την Ιταλία στην Ελλάδα με τη συνθήκη των Παρισίων (1947). Με το άρθρο 14 της Συνθήκης επιβαλλόταν στην Ελλάδα **υποχρέωση αποστρατικοποίησης** (απαγόρευση κάθε στρατιωτικής, ναυτικής ή αεροπορικής εγκατάστασης και οχύρωσης, επιτρέποντας μόνο περιορισμένο αριθμό προσωπικού εσωτερικής ασφάλειας με τον ανάλογο οπλισμό του).

### **Τι υποστηρίζουν οι δύο πλευρές...**

**Η ελληνική πλευρά** υποστηρίζει, πως:

- Η αναθεώρηση της Συνθήκης της Λωζάνης στο Μοντρέ **απάλλαξε και τη χώρα μας** - χωρίς να υπάρχει ρητή αναφορά - από την υποχρέωση αποστρατικοποίησης (των νησιών Λήμνου και Σαμοθράκης).
- Στα νησιά της δεύτερης κατηγορίας (Λέσβος, Χίος, Σάμος, Ικαρία) υπερβαίνει τα επιτρεπτά όρια, ασκώντας το **δικαίωμα της αυτοάμυνας** μπροστά στην απειλητική στάση της Τουρκίας, η οποία διαθέτει μεγάλο αριθμό αποβατικών σκαφών.
- Όσον αφορά στα Δωδεκάνησα, **η Τουρκία δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος** της Συνθήκης των Παρισίων με την οποία παραχωρήθηκαν στην Ελλάδα, άρα δεν την αφορά.

**Η τουρκική πλευρά** υποστηρίζει, πως:

- Αφού στη Συνθήκη του Μοντρέ δεν υπάρχει ρητή αναφορά στις ελληνικές νήσους, τότε η άρση της υποχρέωσης αποστρατικοποίησης **αφορά μόνο τα τουρκικά νησιά** και τα Στενά.
- Η **Ελλάδα έχει επιθετικές βλέψεις** και η σύσταση της «Στρατιάς του Αιγαίου» αποτελεί απάντηση σ' αυτό.
- Τα Δωδεκάνησα βρίσκονται **σε απόσταση αναπνοής από τα τουρκικά παράλια** και ως εκ τούτου - ακόμη κι αν δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος - την αφορά.

## **Ε. Ο έλεγχος της εναέριας κυκλοφορίας**

### **Τι ορίζουν οι Διεθνείς Συμβάσεις...**

Ο διεθνής Οργανισμός που καθορίζει τους κανόνες εναέριας κυκλοφορίας ονομάζεται **International Civil Aviation Organization (ICAO)** και δημιουργήθηκε το 1947 με σκοπό να διαχειριστεί τη σύμβαση που υπέγραψαν 34 κράτη το 1944 στο Σικάγο, περί «διεθνούς πολιτικής αεροπορίας». Μία από τις πρώτες αποφάσεις του ICAO ήταν ο χωρισμός της υδρογείου σε Περιοχές Πληροφοριών Πτήσεων - Flight Information Region (FIR). Τα όρια οριστικοποιήθηκαν από τις συνόδους των Παρισίων 1952 και Γενεύης 1958. Στο Κέντρο Ελέγχου Αθηνών (FIR Αθηνών) έχει ανατεθεί ο έλεγχος της διεθνούς εναέριας κυκλοφορίας μέχρι το σημείο που συναντάται στα δυτικά με το ιταλικό FIR, στα νότια με τα αντίστοιχα της Λιβύης, της Αιγύπτου και της Κύπρου και στα ανατολικά με το τουρκικό, μεταξύ της τουρκικής ακτής στο Αιγαίο και ελληνικών νησιών του Ανατολικού Αιγαίου.

**Στόχος του Διεθνούς Οργανισμού είναι η ασφάλεια των πτήσεων και ο έλεγχος από μια χώρα ενός διεθνούς εναέριου χώρου, χωρίς αυτό να συνιστά άσκηση κυριαρχίας.** Επειδή όμως οι κανόνες του ICAO είναι γενικοί, έχει εκχωρηθεί το δικαίωμα σε κάθε χώρα να θεσπίζει εθνικούς κανόνες - συμπληρωματικούς των κανόνων του ICAO που περιέχονται στα βιβλία κανόνων του ICAO και πρέπει να τηρούνται εξίσου αυστηρά, όπως και οι γενικοί κανόνες.

Οι κανόνες του ICAO και οι εθνικοί συμπληρωματικοί κανόνες που διέπουν τον χώρο ευθύνης της Ελλάδας είναι:

### **Υποχρέωση σε υποβολή σχεδίου πτήσης έχουν:**

- Οποιαδήποτε πτήση ή τμήμα πτήσης, που απαιτεί υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.
- Οποιαδήποτε πτήση οργάνων (IFR).
- Οποιαδήποτε πτήση μέσα σε καθορισμένες περιοχές ή κατά μήκος καθορισμένων διαδρομών, προκειμένου να διευκολυνθεί η παροχή πληροφοριών πτήσης καθώς και οι υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης.
- Οποιαδήποτε πτήση μέσα σε καθορισμένες περιοχές ή κατά μήκος καθορισμένων διαδρομών, προκειμένου να διευκολυνθεί ο συντονισμός με στρατιωτικές μονάδες ή με μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας σε παρακείμενα κράτη, προκειμένου να αποφευχθεί η πιθανή ανάγκη αναχαίτισης με σκοπό την αναγνώριση.
- Οποιαδήποτε πτήση μέσω διεθνών συνόρων.

Επίσης, η Ελλάδα **για να αντιμετωπίσει τη συνεχώς αυξανόμενη κίνηση στον χώρο ευθύνης της, εξέδωσε το Διάταγμα 170/20-3-1969** «περί κανόνων εναέριας κυκλοφορίας», το οποίο στη συνέχεια συμπεριελήφθη και στο εγχειρίδιο αεροναυτικών πληροφοριών Ελλάδας του ICAO. Το διάταγμα προβλέπει: *«Προ πάσης πτήσεως εντός της περιοχής πληροφοριών πτήσεων Αθηνών (FIR Αθηνών) και διά τους σκοπούς Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας, Συμβουλευτικής Εξυπηρέτησεως, Διασώσεων και Αεραμύνης της χώρας, δέον όπως υποβάλληται Σχέδιον Πτήσεως εις την αρμοδίαν Υπηρεσία Εναερίου Κυκλοφορίας».*



## Τι υποστηρίζουν οι δύο πλευρές...

Η Τουρκία αμφισβήτησε για πρώτη φορά τα όρια του FIR Αθηνών κατά τη διάρκεια της κυπριακής κρίσης, εκδίδοντας την Αγγελία προς Αεροναυτιλλομένους (NOTAM 714), με την οποία ζητούσε από τα αεροσκάφη που πετούσαν στο Ανατολικό Αιγαίο να αναφέρουν τις πτήσεις τους στα τουρκικά κέντρα ελέγχου (FIR Αγκύρας και Κωνσταντινούπολης). **Η Ελλάδα αντέδρασε, κηρύσσοντας ολόκληρο το Αιγαίο ως επικίνδυνη περιοχή.** Οι αεροπορικές συγκοινωνίες διακόπηκαν μέχρι και τα μέσα του 1980, χωρίς η Τουρκία να πετύχει την αναθεώρηση του καθεστώτος. Έκτοτε η Τουρκία σε όλα τα διεθνή fora και σε κάθε ευκαιρία εκδηλώνει την επιθυμία της για συνυπευθυνότητα στο Αιγαίο.

### Η τουρκική πλευρά κατηγορεί τη χώρα μας, πως:

- Αποφασίζει μονομερώς για τους νέους διεθνείς αεροδιαδρόμους, χωρίς συνεννόηση με το τουρκικό FIR, με σκοπό την παρεμπόδιση των τουρκικών αεροσκαφών.
- Κλείνει μονομερώς εκτεταμένες περιοχές του διεθνούς εναέριου χώρου για ασκήσεις της ελληνικής πολεμικής αεροπορίας.
- Κάνει κατάχρηση δικαιώματος, όταν σε δεσμευμένες από την Τουρκία περιοχές του διεθνούς εναέριου χώρου - για εκτέλεση ασκήσεων - προβαίνει σε τροποποιήσεις, παρεμποδίζοντας τη χρήση του εναέριου χώρου.
- Αυθαιρετεί, ζητώντας υποβολή σχεδίων πτήσης από τα στρατιωτικά αεροπλάνα.

### Η ελληνική πλευρά αντιτάσσει, πως:

- Σε όλες τις περιπτώσεις εφαρμόζει τις Διεθνείς Συμβάσεις.
- Οι τροποποιήσεις γίνονται για τεχνικούς λόγους και για διευκόλυνση της αεροπλοΐας.
- Τα στρατιωτικά αεροσκάφη υποχρεούνται να υποβάλλουν σχέδια πτήσης.

## Αντί επιλόγου...

**Η επίλυση των ελληνοτουρκικών διαφορών, ως «παίγνιο θετικού αθροίσματος»!**

Στις παραπάνω διαφορές, η τουρκική πλευρά προσθέτει και άλλα σημεία τριβής: **τις «γκρίζες ζώνες»**, όπως στην κρίση των Ιμίων (1996) που οδήγησε τις δύο χώρες στα πρόθυρα ενός πολέμου και τα **δικαιώματα της μουσουλμανικής μειονότητας** στη Δ. Θράκη. Δεν υπάρχει, όμως, αμφιβολία, πως το ζήτημα της οριοθέτησης της υφαλοκρηπίδας

<http://www.gdimitrakopoulos.gr>

και το εύρος των ελληνικών χωρικών υδάτων άπτονται ζωτικών συμφερόντων των δύο χωρών. **Για την ελληνική πλευρά κομβικό σημείο είναι η οριοθέτηση της υφαλοκρηπίδας:** Αν υιοθετηθεί η μέση γραμμή μεταξύ των ηπειρωτικών ακτών της Ελλάδας και της Τουρκίας, σύμφωνα με την τουρκική επιδίωξη, τότε τα ελληνικά νησιά εγκλωβίζονται στην τουρκική υφαλοκρηπίδα και δυσχεραίνει η πρόσβαση σε αυτά. **Για την τουρκική πλευρά κομβικό σημείο είναι το εύρος των ελληνικών χωρικών υδάτων:** Αν η χώρα μας επεκτείνει τα χωρικά της ύδατα στα 12 μίλια - όπως έχει κάθε δικαίωμα - τότε το Αιγαίο γίνεται «ελληνική λίμνη».

Εκείνο, λοιπόν, που προέχει αυτή τη στιγμή, είναι η αποκατάσταση κλίματος εμπιστοσύνης, **η άμβλυση της αμοιβαίας καχυποψίας**, που οδήγησε τις κυβερνήσεις των δύο χωρών στην κούρσα των εξοπλισμών, με συνέπεια το βαρύ φόρο αίματος αλλά και την απώλεια τεράστιων ποσών που θα χρησιμοποιούνταν για την ευημερία των λαών τους. Περαιτέρω, στη σημερινή συγκυρία φαντάζει ως μονόδρομος **η συνεργασία των δύο χωρών** για την αντιμετώπιση της πρωτοφανούς ανθρωπιστικής κρίσης, εξαιτίας του προσφυγικού και μεταναστευτικού ζητήματος.

Είναι, προφανές, πως το Αιγαίο **δεν μπορεί να διχοτομηθεί**, όπως σταθερά και διαχρονικά επιδιώκουν οι τουρκικές κυβερνήσεις. Στη θεωρία, όμως, των «παιγνίων» δεν υπάρχει μόνο το «παιγνιο μηδενικού αθροίσματος», όπου τα κέρδη της μιας πλευράς είναι οι απώλειες της άλλης, αλλά και το «**παιγνιο θετικού αθροίσματος**», όπου κερδίζουν και οι δύο πλευρές. Η αναζήτηση αμοιβαία επωφελών λύσεων θα καλλιεργήσει το έδαφος για βελτίωση των σχέσεων, για μια μελλοντική συνεργασία και το Αιγαίο ως θάλασσα ειρήνης!

*\*Ο Γιώργος Δημητρακόπουλος είναι Δάσκαλος, με σπουδές στις Πολιτικές Επιστήμες στη Νομική Σχολή του Πανεπιστημίου Αθηνών και στο Πάντειο Πανεπιστήμιο.*

### **Πηγές – Βιβλιογραφία**

«Η Ελλάδα και ο εξ ανατολών κίνδυνος», του Αλέξη Ηρακλείδη, εκδόσεις «Πόλις»  
«Εισαγωγή στην ελληνική εξωτερική πολιτική», του Ι. Βαληνάκη, εκδόσεις «Παρατηρητής»  
«Εισαγωγή στο Δίκαιο του Αέρος και του Διαστήματος» του Άγγελου Γιόκαρη, εκδόσεις «Σάκκουλα»  
«Ανταγωνιστικές θεωρίες Διεθνών Σχέσεων», του J. Dougherty, εκδόσεις «Παπαζήση»  
Εφημερίδες: «Ελευθεροτυπία», «Καθημερινή» «Ριζοσπάστης»

Μάρτιος 2016