

Αρχείο
Εξωτερικών

ΠΑΣΟΚ.- Επιτροπή Εξωτερικής Πολιτικής. Συνεδρίαση 25.10.2005.

***“Το ευρωπαϊκό πλαίσιο επίλυσης «συννοριακών διαφορών» και οι υποχρεώσεις της
Τουρκίας.”***

Εισήγηση Κώστα Ζέπου.

Επί Κυβερνήσεων ΠΑΣΟΚ στην οκταετία 1996-2004 η χώρα μας πραγματοποίησε ένα ποιοτικό άλμα στην εξωτερική της πολιτική, απεγκλωβίζοντας τις Ελληνο-τουρκικές σχέσεις και το κυπριακό από τη στασιμότητα και τα σχεδόν παγιωμένα αδιέξοδα. Οι αποφάσεις του Συμβουλίου κορυφής στο Ελσίνκι τον Δεκέμβριο 1999 υπήρξαν κορυφαίες στιγμές επιτυχίας της πολιτική αυτής. Τότε η Ευρωπαϊκή Ένωση επέβαλε σαφή χρονικά όρια στην Τουρκία να ρυθμίσει μέσω του Διεθνούς Δικαστηρίου της Χάγης τις οποίες «συννοριακές διαφορές» διατείνεται ότι έχει με άλλες χώρες και επίσης άνοιξε το δρόμο για την ένταξη της Κύπρου σ’ αυτήν, όπως και έγινε από την 1^η Μαΐου 2004.

Η πολιτική της Κυβέρνησης της Ν.Δ. είχε σαν αποτέλεσμα να ατονήσουν, αν δεν εξαλείφθηκαν πλήρως οι πιεστικές χρονικές συνθήκες ελέγχου και συμμόρφωσης με το διεθνές δίκαιο που επέβαλε στην Τουρκία η παραγρ. 4 των αποφάσεων του Ελσίνκι. Έτσι, η έναρξη διαπραγματεύσεων ένταξης της Τουρκίας στις 3 Οκτωβρίου 2005, πέρα από τη γενική επισήμανση της αρχής της ειρηνικής επίλυσης των διαφορών σύμφωνα με τον Χάρτη του ΟΗΕ, «περιλαμβανομένης εάν είναι αναγκαίο και της δικαιοδοσίας του Διεθνούς Δικαστηρίου» δεν συνοδεύεται από συγκεκριμένη ρήτρα ως προς το πότε, ή το εάν θα υπάρξει ρύθμιση της εκκρεμότητας σε ό,τι αφορά την οριοθέτηση της υφαλοκρηπίδας, πριν από την τελική ένταξη της Τουρκίας στην ΕΕ. Αντί του αυστηρού χρονικού ορίου για την εκκαθάριση της εκκρεμότητας που προέβλεπε το Ελσίνκι, θα εξακολουθεί τώρα να διαιωνίζεται το πρόβλημα, που επιτρέπει στην Τουρκία να

αμφισβητεί το καθεστώς του Αιγαίου συνολικά, με ό,τι αυτό συνεπάγεται από την άποψη της ασφάλειας στην περιοχή, τις εξοπλιστικές δαπάνες κλπ.

Η αβεβαιότητα γύρω από το ζήτημα συντηρείται και από άλλες αιτίες, όπως την έλλειψη σαφούς και ειλικρινούς περιγραφής όλων των παραμέτρων του προβλήματος. Υπενθυμίζεται κατ'αρχήν το αυτονόητο, ότι την υποχρέωση για επίλυση «συνοριακών διαφορών» η Ε.Ε. δεν απευθύνει στα μέλη της, αλλά προς τις υποψήφιες χώρες, όπως η Τουρκία. Αφού η τελευταία διατείνεται ότι υπάρχει πρόβλημα «συνοριακής διαφοράς» αυτή πρέπει να το λύσει σύμφωνα με τους όρους που θέτει η ΕΕ.

Η Ελλάδα δεν διαπραγματεύεται τα σύνορά της, χερσαία ή θαλάσσια. Έχει όμως καλέσει την Τουρκία να ακολουθήσει την επιβαλλόμενη διαδικασία για την οριοθέτηση της υφαλοκρηπίδας στο Αιγαίο (για την ακρίβεια: για την οριοθέτηση της υφαλοκρηπίδας μεταξύ των Ελληνικών νησιών του ανατολικού Αιγαίου και των τουρκικών ακτών της Μικράς Ασίας). Τα όρια της υφαλοκρηπίδας αποτελούν και αυτά «σύνορο». Προς τον σκοπό αυτό διεξάγονται «διερευνητικές επαφές» μεταξύ εκπροσώπων των δυο Κυβερνήσεων, χωρίς ορατά αποτελέσματα μέχρι τώρα, ως προς τις προθέσεις της Τουρκίας, ούτε εάν αν σκοπεύει να δεχθεί την υποχρεωτική δικαιοδοσία του Διεθνούς Δικαστηρίου.

Συντηρείται όμως και μια άλλη αβεβαιότητα, ως προς τι συνεπάγεται η προσφυγή για την υφαλοκρηπίδα στο Διεθνές Δικαστήριο. Το ζήτημα έχει εξηγηθεί δημόσια από τους ειδικούς αλλά δεν έχει αναπτυχθεί σε πολιτική στάθμη ούτε έχει συνειδητοποιηθεί ευρύτερα ότι η οριοθέτηση της υφαλοκρηπίδας προϋποθέτει την διευκρίνηση του εύρους της αιγιαλίτιδας ζώνης. Στο Διεθνές Δικαστήριο οι διάδικοι θα ερωτηθούν ποιο είναι το εύρος αυτό σε καθεμιά από τις δύο χώρες, π.χ. 6, 8, 10 ή 12 ν.μ. Το ζήτημα είναι πολιτικά φορτισμένο λόγω της προκλητικής στάσης της Τουρκίας και του “casus belli” που επισείει αν η Ελλάδα επεκτείνει τα χωρικά της ύδατα στα 12 ν.μ. Η απειλή αυτή, ενόσω συντηρείται, χωρίς να ανακαλείται από την Τουρκική Εθνοσυνέλευση το σχετικό ψήφισμα, εκφράζει μια ακόμη μορφή αντιδραστικότητας σε ό,τι θα αποτελούσε ένα καθολικό άνοιγμα της Τουρκικής κοινωνίας προς την «κοινότητα αλληλεγγύης και

δικαίου» που είναι η Ευρωπαϊκή Ένωση. Η τελευταία κατατάσσει το σύμπτωμα αυτό μεταξύ των άλλων ελλειμμάτων ευρωπαϊκότητας της Τουρκίας.

Η Ελλάδα από την πλευρά της, στην οποία δεν επιτρέπεται να εφησυχάσει απέναντι σε μια έστω και ρητορική απειλή του είδους αυτού, ανεξήγητα εγκατέλειψε την απαίτηση σαφών και προδιαγεγραμμένων χρονικών ορίων, μέσα στα οποία η Τουρκία θα όφειλε να δώσει δείγματα γραφής ότι σέβεται το διεθνές δίκαιο. Από την δυναμική του Ελσίνκι επιστρέψαμε σε κατάσταση στασιμότητας, που δεν προσφέρεται για την εκκαθάριση των εκκρεμοτήτων πριν από την απομακρυσμένη και αβέβαιη ένταξη της Τουρκίας.

Το δικαίωμα της Ελλάδας να επεκτείνει την αιγιαλίτιδα ζώνη της χώρας, σύμφωνα με το Δίκαιο της Θάλασσας είναι εγγενές και αναπαλλοτρίωτο και θα ασκηθεί όταν και όπως επιβάλλει το εθνικό συμφέρον. Κάτω από το πρίσμα αυτό πρέπει να εξετασθεί αν η επέκταση στα 12 ν.μ. θα προσέθετε κάτι το σημαντικά ουσιώδες στην προώθηση των γενικότερων συμφερόντων της χώρας, ή μήπως όχι. Είναι καιρός να γίνουν οι σωστές ιεραρχίες και να γίνει η πρέπουσα εκμετάλλευση του ευρωπαϊκού θεσμικού πλαισίου, μέσω του οποίου η Τουρκία θα υποχρεωθεί να συνεργασθεί για την άρση, σύμφωνα με την απόφαση του Ελσίνκι, των «εκκρεμουσών συννοριακών διαφορών». Ξεκινώντας από την οριοθέτηση της υφαλοκρηπίδας οι ρυθμίσεις θα προχωρήσουν παρεμπιπτόντως αλλά και αναπόδραστα, διότι αυτό επιβάλλει το Δίκαιο της Θαλάσσης, στην επιβεβαίωση των χωρικών υδάτων και των θαλάσσιων συνόρων μεταξύ των δύο χωρών. Η Συνθήκη της Λωζάννης, οι Ιταλο-τουρκικές συμφωνίες του 1931-1932 και η Συνθήκη των Παρισίων του 1947 σε συνδυασμό με την Σύμβαση του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας αποτελούν επαρκή εχέγγυα των εθνικών συμφερόντων, ικανά επίσης να αφαιρέσουν κάθε ίχνος αξιοπιστίας, αν ποτέ είχε, από την τουρκική θεωρία περί των «γκρίζων ζωνών». Η θεωρία αυτή επιχειρεί να αμφισβητήσει το αποτέλεσμα των Βαλκανικών πολέμων και των διεθνών Συνθηκών που οριστικοποίησαν την ελληνική κυριαρχία στα νησιά του Αιγαίου (πλην Ίμβρου και Τενέδου), όπως και τον περιορισμό των θαλάσσιων συνόρων της Τουρκίας στο Αιγαίο, από τις εκβολές του Έβρου μέχρι το Καστελόριζο, μέσα στα όρια που καθορίζονται από τις Συνθήκες (δλδ στα 3 ή 6 ν.μ. ή στα όρια της μέσης γραμμής).

Το ζήτημα της έκτασης του εθνικού εναέριου χώρου (σήμερα 10.ν.μ.) είναι και αυτό συγγενές με το ζήτημα των χωρικών υδάτων (σήμερα 6.ν.μ). Η Σύμβαση του Δικαίου της Θαλάσσης ορίζει ότι «η εθνική κυριαρχία εκτείνεται στον εναέριο χώρο υπεράνω των χωρικών υδάτων όπως και στον βυθό και στο υπέδαφος αυτών». Για λόγους συνέπειας προς το Δίκαιο της Θαλάσσης, το οποίο συνεχώς επικαλούμαστε, θα πρέπει να δεχθούμε κάποτε τη ρύθμιση που επιβάλλεται στο ζήτημα αυτό, με την ευθυγράμμιση των εξωτερικών ορίων των χωρικών υδάτων και του εναέριου χώρου. Τα ζητήματα αυτά είναι ομοειδή και συναφή μεταξύ των και η εξέταση των θα μπορούσε να γίνει από το Διεθνές Δικαστήριο, εξ αφορμής και παράλληλα με την αρχική επιδίωξη που είναι η οριοθέτηση της υφαλοκρηπίδας. Είναι καιρός να γίνει ένα ξεκαθάρισμα εννοιών και στόχων, που επιβαρύνονται ακόμη από μια σύγχυση περί το θέμα, αλλά και μια φοβία ότι δήθεν η Ελλάδα θα παρασυρθεί σε μια συνολική διαπραγμάτευση ετερογενών και αλλότριων μεταξύ τους θεμάτων, όπως επιδιώκουν οι Τούρκοι, στη βάση μιας ανοικτής ατζέντας που θα περιλάμβανε τα πάντα, τα καθεστώς του Αιγαίου, τα μειονοτικά ζητήματα, το κυπριακό κλπ. κλπ. Οι αποφάσεις του Ελσίνκι αποκλείουν και αυτές μια τέτοια ομαδοποίηση, αφού εξειδικεύουν το αντικείμενο επίλυσης των «συνοριακών διαφορών», από τις υποψήφιες χώρες, μέσω μιας συγκεκριμένης και αποκλειστικής διαδικασίας.

Μέσα στο ίδιο πλαίσιο προβληματισμού εντάσσονται και οι συνεχείς παραβάσεις των κανόνων εναέριας κυκλοφορίας από την Τουρκία. Η χώρα αυτή αμφισβητεί το αποκλειστικό δικαίωμα της Ελλάδας –που είναι λειτουργικό, όχι κυριαρχικό, -να ασκεί τον έλεγχο και τη διοίκηση της κυκλοφορίας αεροσκαφών στον γεωγραφικό χώρο που εκτείνεται από τα βόρεια σύνορά της, κατά μήκος του Έβρου και των ορίων των χωρικών υδάτων της Τουρκίας στο Αιγαίο, μέχρι το Καστελόριζο και από εκεί νότια της Κρήτης μέχρι του Ιονίου πελάγους και την Κέρκυρα. Η αρμοδιότητα αυτή, γνωστή και ως FIR (Flight Information Region) έχει ανατεθεί στην Ελλάδα από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (I.C.A.O.), και ανταποκρίνεται στις ανάγκες ασφάλειας των αεροπορικών πτήσεων, όπως και στην ικανότητα της χώρας να την ασκεί, λαμβανομένων υπόψη και των γεωγραφικών κριτηρίων. Αρχικά (Σύμβαση του

Σικάγου, 1944) η αρμοδιότητα αυτή αφορούσε τις πτήσεις μόνον πολιτικών αεροσκαφών, αργότερα όμως, κατά τη 10ετία του 1950 και μετά, η πύκνωση των αεροπορικών συγκοινωνιών επέβαλε την υπαγωγή στους αναγκαίους ελέγχους και τα κρατικά (δηλαδή πολεμικά) αεροσκάφη (State aircrafts) και την υποχρέωση υποβολής και από αυτά σχεδίων πτήσης (flight plans). Η Τουρκία αμφισβητεί την αρμοδιότητα της Ελλάδας να υποβάλει σε έλεγχο τα στρατιωτικά της αεροσκάφη και περιορίζεται, σε ανεπαρκή έκταση και μάλιστα ελλειπώς να ενημερώνει με ηλεκτρονικά μέσα το ΝΑΤΟ, μέσω του οποίου διαβιβάζονται (;) τα αντίστοιχα στοιχεία στην Ελληνική Υ.Π.Α.

Η άσκηση της αρμοδιότητας αυτής είναι ζωτικής σημασίας για την ασφάλεια των αεροπορικών συγκοινωνιών, αλλά συναρτάται και προς εθνικό ζωτικό συμφέρον. Χερσαίοι και θαλάσσιοι σταθμοί ελέγχου παρακολουθούν και έχουν την ευθύνη ασφάλειας των πάσης μορφής πτήσεων στον χώρο Athinai/F.I.R. Εξυπακούεται ότι οι αντικειμενικές συνθήκες της γεωγραφίας επιβάλλουν στην Ελληνική διοίκηση την άσκηση της ευθύνης αυτής τόσο υπεράνω του χώρου εθνικής κυριαρχίας όσο και υπεράνω των διεθνών υδάτων. Οι συνεχιζόμενες αμφισβητήσεις από την Τουρκία (που βέβαια δεν εγείρονται έναντι άλλων ευρωπαϊκών χωρών) πρέπει να αρθούν, διότι αυτό επιβάλλει το διεθνές συμφέρον σε σχέση με την ασφάλεια των αεροπορικών συγκοινωνιών. Πέραν όμως από τους λόγους αυτούς, το ζήτημα τοποθετείται στην κορυφή των εθνικών προτεραιοτήτων, σαν ζήτημα εθνικού ζωτικού συμφέροντος. Συναρτάται με την αναγνώριση από την διεθνή κοινότητα ότι όλος ο γεωγραφικός χώρος της περιοχής FIR Αθηνών αποτελεί χώρο αποκλειστικής Ελληνικής ευθύνης και αρμοδιότητας. Η πολιτική σημασία της αναγνώρισης αυτής υπερβαίνει την πολιτική και πραγματική σημασία της επέκτασης των χωρικών υδάτων πέραν των 6 ν.μ.

Κώστας Ζέπος.

(16.11.2005)