

# Το Εύρος της Αιγιαλιτίδα ζώνης της Ελλάδος και η Ελληνικότητα των Αμφισβητούμενων από την Τουρκία Νήσων του Αιγαίου

Πλωτάρχης Γεώργιος Χρυσόχου ΠΝ:  
Διδάκτωρ Γεωπολιτικής και Διεθνούς Δικαίου Πανεπιστημίου Αιγαίου

## 1. Εισαγωγή

Η άμεση έκδοση NOTAM (Notice to Airmen) από τις τουρκικές αρχές έρευνας-διάσωσης για την από πλευρά τους συντονισμό των επιχειρήσεων διάσωσης αμέσως μετά το τραγικό γεγονός της πτώσης του ελικοπτερου του Πολεμικού Ναυτικού μας στην νήσο Κίναρο, καθώς και η ταυτόχρονη σχεδόν έκδοση και τουρκικής προαγγελίας μέσω NAVTEX (Navigational Telex) για την πραγματοποίηση ερευνών από τουρκικό ερευνητικό πλοίο στα διεθνή ύδατα ανάμεσα στην Εύβοια, τη Σκύρο και τα Ψαρά,<sup>1</sup> απέδειξε περίτρανα για ακόμα μια φορά τη διαρκή στρατηγική επιδίωξη της Τουρκίας για «έλεγχο» σχεδόν του μισού Αιγαίου. Εν λόγω επιδίωξη δεν αφορά αποκλειστικά στα θέματα έρευνας-διάσωσης, αλλά συνδέεται και με την εκμετάλλευση του φυσικού πλούτου της θάλασσας και του βυθού αυτής εντός των ορίων της συγκεκριμένης διεκδικούμενης από πλευράς τους περιοχής της ελληνικής υφαλοκρηπίδας.<sup>2</sup> Πέραν αυτού όμως, τα δημοσιεύματα στον ελληνικό έντυπο και διαδικτυακό τύπο εστίασαν στο γεγονός ότι και η Κίναρος, μαζί με τις παρακείμενες νήσους αυτής, συμπεριλαμβάνεται στην ομάδα εκείνη των μικρονήσων και βραχονησίδων του ανατολικού Αιγαίου για τις οποίες η Τουρκία προσπαθεί σταδιακά να καθιερώσει ένα καθεστώς αμφισβήτησης της εθνικής κυριαρχίας (θεωρία «γκριζών ζωνών»), κάτι το οποίο έμπρακτα άρχισε να εκδηλώνεται από την κρίση των Ιμίων του 1996.<sup>3</sup> Επιπλέον το γνωστό θέμα του *casus belli* (αιτία/αφορμή για πόλεμο) που προβάλλεται έντονα την τελευταία εικοσαετία από την τουρκική πλευρά σε περίπτωση αύξησης από την Ελλάδα των χωρικών της υδάτων<sup>4</sup> από τα 6 στα 12 ναυτικά μίλια (νμ),<sup>5</sup> καθιστά το πλαίσιο των τουρκικών διεκδικήσεων πολυσύνθετο και εμφανώς συνδεδεμένο με την πάγια τακτική της Τουρκίας για δημιουργία διαρκώς αυξανόμενων κατηγοριών διαφορών, ώστε να μεγιστοποιήσει την πιθανότητα κέρδους προς υποστήριξη της αναθεωρητικής νέο-οθωμανικής της πολιτικής.

---

<sup>1</sup> Την Πέμπτη 11 Φεβρουαρίου 2016 ελικοπτερο τύπου AB 212 ελληνικής φρεγάτας κατέπεσε στην νήσο Κίναρο, με αποτέλεσμα να βρει τραγικό θάνατο στο σύνολό του το τριμελές πλήρωμά του. Έπειτα από την ανάληψη συντονισμού της επιχειρήσης έρευνας/διάσωσης που ακολούθησε από τα ελληνικό συντονιστικό κέντρο, οι αντίστοιχες τουρκικές αρχές εξέδωσαν NOTAM ανακοινώνοντας ότι το περιστατικό ανήκει στην περιοχή ευθύνης τους και για αυτό το λόγο παρακινούσαν τις μονάδες που συμμετείχαν να αναφέρονται και να συντονίζονται από το τουρκικό συντονιστικό κέντρο. Επιπλέον, σχεδόν ταυτόχρονα με την ανωτέρω εκδηλωθείσα ενέργεια, εκδόθηκε τουρκική προαγγελία NAVTEX για την εκτέλεση ερευνών από το υδρογραφικό τους πλοίο CESME εντός της ελληνικής υφαλοκρηπίδας, σε περιοχή που περικλείεται μεταξύ Ευβοίας-Σκύρου-Ψαρών, χωρίς να έχει αιτηθεί άδεια από τις ελληνικές αρμόδιες αρχές. Βλ. Χρ. Μηνάγια, *Η Τουρκία κλιμακώνει τις προκλήσεις της στο Αιγαίο*, διαθέσιμο στο [www.medintelligence.org](http://www.medintelligence.org).

<sup>2</sup> Για τις τουρκικές διεκδικήσεις σχετικά με τις περιοχές ελέγχου επιχειρήσεων έρευνας διάσωσης, πληροφοριών πληροφόρησης πτήσεων (Flight Information Region: FIR), καθώς και την υφαλοκρηπίδα του Αιγαίου, βλ. επίσημες θέσεις Ελλάδος-Τουρκίας στις επίσημες ιστοσελίδες των Υπουργείων Εξωτερικών των δύο κρατών διαθέσιμους στα <http://www.mfa.gr> και <http://www.mfa.gov.tr> αντίστοιχα. Επίσης για περαιτέρω εκτενή ανάλυση βλ. Γ. Χρυσόχου, *Γεωπολιτικοί ανταγωνισμοί και οριοθετήσεις θαλασσιών ζωνών στην Νοτιοανατολική Μεσόγειο*, Διδακτορική Διατριβή, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Χίος, 4-11-2015.

<sup>3</sup> Για την ελληνοτουρκική διένεξη στις βραχονησίδες Τριμα, τη θεωρία των «γκριζών ζωνών» καθώς και τις θέσεις Ελλάδος-Τουρκίας επί θεμάτων εθνικής κυριαρχίας νήσων του ανατολικού Αιγαίου βλ. ό.π.

<sup>4</sup> Είτε αιγιαλιτίδα ζώνη ή χωρική θάλασσα, όπως αλλιώς ονομάζονται.

<sup>5</sup> Όπως το διεθνές δίκαιο επιτρέπει στην τελευταία, σύμφωνα με την ανάλυση που ακολουθεί στην παρούσα μελέτη.

Έχοντας κατά νου τα παραπάνω, η παρούσα μελέτη επιχειρεί να διευκρινίσει το τοπίο αναφορικά με το εύρος της ελληνικής χωρικής θάλασσας στο Αιγαίο και τον υπερκείμενο εναέριο χώρο, καθώς και να καταστήσει τον αναγνώστη ικανό να αποκτήσει μια ορθή, σαφή και εμπειροστατωμένη εικόνα για το καθεστώς εθνικής κυριαρχίας των ελληνικών νήσων του ανατολικού Αιγαίου, ιδίως στην παρούσα φάση που μόνιμη ναυτική δύναμη του ΝΑΤΟ (του οποίου μέλη είναι αμφότερες Ελλάδα και Τουρκία), έχει κληθεί να συνδράμει στην αποτροπή του φαινομένου της λαθρομετανάστευσης στο Αιγαίο.<sup>6</sup> Προκειμένου να επιτευχθεί αυτό, έχει κριθεί σκόπιμο πρωτίτως να λάβει χώρα μια ανάλυση του διεθνούς νομικού πλαισίου που καλύπτει το θεσμό της αιγιαλίτιδας ζώνης.

## 2. Η Αιγιαλίτιδα Ζώνη

### α. Το συμβατικό και εθιμικό δίκαιο

Αιγιαλίτιδα Ζώνη ή χωρικά ύδατα ή χωρική θάλασσα, είναι η θαλάσσια ζώνη που αποτελεί, την προέκταση της ξηράς στη θάλασσα. Ένας άλλος σωστός ορισμός είναι ότι η αιγιαλίτιδα ζώνη είναι η θαλάσσια ζώνη που ακολουθεί τα εσωτερικά ύδατα, μετρούμενη από τις γραμμές βάσης,<sup>7</sup> εντός της οποίας το παράκτιο κράτος ασκεί πλήρη κυριαρχία (εκτελεστική- νομοθετική - δικαστική).<sup>8</sup> Το παράκτιο κράτος ασκεί κυριαρχία στην αιγιαλίτιδα ζώνη και στον υπερκείμενο εναέριο χώρο που ευρίσκεται άνωθεν αυτής, καθώς επίσης στο βυθό και το υπέδαφος της.<sup>9</sup> Κάθε σημείο της αιγιαλίτιδας ζώνης απέχει από το πλησιέστερο σημείο της γραμμής βάσης απόσταση ίση με το πλάτος ή εύρος αυτής. Επιπλέον, και πιο σημαντικό, σύμφωνα με τη Σύμβαση Δικαίου Θάλασσας (ΔΘ) του 1982 (United Nations Convention on the Law Of the Sea: UNCLOS): «[κ]άθε κράτος έχει το δικαίωμα να καθορίσει το εύρος της χωρικής του θάλασσας, [το οποίο] δεν [μπορεί] να υπερβαίνει τα 12 ναυτικά μίλια, μετρούμενα από τις γραμμές βάσεως...».<sup>10</sup> Έτσι, στην πρώτη παράγραφο της εν λόγω διάταξης εκφράζεται η αρχή σύμφωνα με την οποία ο καθορισμός των ορίων των ζωνών εθνικής κυριαρχίας και δικαιοδοσίας έχει κατ' ανάγκη έναν χαρακτήρα μονομερή και εθνικό, εφόσον όπως είχε ήδη δηλώσει το Δικαστήριο των Η.Ε. το 1951, μόνος αρμόδιος να προβεί σε αυτόν είναι το παράκτιο κράτος.<sup>11</sup> Το δεύτερο σκέλος της διατύπωσης του εν λόγω άρθρου της Σύμβασης ΔΘ αναφέρεται στους περιορισμούς στους οποίους πρέπει να υπακούει η μονομερής πράξη με την οποία το παράκτιο κράτος ασκεί το δικαίωμά του βάσει του πρώτου σκέλους.

Συνεπώς, η Αιγιαλίτιδα Ζώνη δεν μπορεί να υπερβαίνει τα 12νμ, πράγμα που σημαίνει ότι ένα κράτος μπορεί να μην εξαντλήσει το εύρος αυτό. Επίσης, η μέτρηση του εύρους αυτού γίνεται με βάση τις επιταγές της Σύμβασης ΔΘ σχετικά με τον ορισμό των γραμμών βάσεως οι οποίες αποτελούν την αφετηρία για τον ορισμό της Αιγιαλίτιδας Ζώνης, της Συνορεύουσας Ζώνης καθώς και της Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης. Κατά αυτό τον τρόπο, η κωδικοποίηση του κανόνα στο εν λόγω άρθρο της Σύμβασης ΔΘ είχε ως αποτέλεσμα την εναρμόνιση του συμβατικού με το εθιμικό δίκαιο, ώστε σήμερα να μην αμφισβητεί κανείς ότι ο κανόνας των 12νμ έχει αποκτήσει εθιμικό χαρακτήρα,

<sup>6</sup> Για τις περιπλοκές και ιδιαιτερότητες της επιχείρησης του ΝΑΤΟ στο Αιγαίο σε σχέση με τις ελληνοτουρκικές διαφορές αναφορικά με τις περιοχές ευθύνης έρευνας-διάσωσης και πληροφοριών πτήσεως, το ζήτημα του εθνικού εναέριου χώρου και τις τουρκικές αμφισβητήσεις επί του καθεστώτος κυριαρχίας ελληνικών μικρονήσων βλ. Α. Μ. Συρίγο, «ΝΑΤΟ στο Αιγαίο: Οκτώ δεδομένα με ειδική σημασία», *Καθημερινή*, 14-02-2016.

<sup>7</sup> Για τις Γραμμές Βάσης βλ. Χαριτίνη Δίπλα, «Η Ελληνική Αιγιαλίτιδα Ζώνη και τα Στενά Διεθνούς Ναυσιπλοΐας», στο συλλογικό έργο των Χ. Δίπλα και Χρ. Ροζάκη, *Το Δίκαιο της Θάλασσας και η Εφαρμογή του στην Ελλάδα*, Σίδερης, 2004, σελ. 16.

<sup>8</sup> Βλ. Άρθρο 2 παρ.1 United Nations Convention on the Law Of the Sea (UNCLOS), Montego Bay, 1982 [Στα ελληνικά για λόγους συντομίας Σύμβαση ΔΘ (Δικαίου Θάλασσας)]. Επίσης, το παράκτιο κράτος σύμφωνα με το Άρθρο 27 της εν λόγω Σύμβασης ασκεί ποινική και σύμφωνα με το Άρθρο 28 αστική δικαιοδοσία στα ξένα πλοία που διέρχονται από την αιγιαλίτιδα ζώνη του.

<sup>9</sup> Ο.π., παρ.2.

<sup>10</sup> Ο.π., Άρθρο 3.

<sup>11</sup> Βλ. Υπόθεση Αλιείας μεταξύ Ηνωμένου Βασιλείου και Νορβηγίας, ICJ, 1951, σελ.118.

ήτοι εφαρμόζεται και ισχύει και στις σχέσεις ανάμεσα σε κράτη μη μέρη της Σύμβασης ΔΘ καθώς και ανάμεσα σε κράτη μέρη στη Σύμβαση και σε κράτη που δεν είναι συμβαλλόμενα σε αυτή. Σήμερα, πάνω από 140 παράκτια κράτη έχουν υιοθετήσει το όριο των 12νμ, από τα οποία τα 106 είναι συμβαλλόμενα στη Σύμβαση ΔΘ. Από τα συμβαλλόμενα στη Σύμβαση κράτη μόνο τρία εξ' αυτών διεκδικούν χωρική θάλασσα ευρύτερη των 12νμ.<sup>12</sup>

β. Το θέμα της «αβλαβούς διέλευσης» μέσα από την Αιγιαλιτίδα Ζώνη του παράκτιου κράτους

Τον ποσοτικό αυτό περιορισμό που επιβάλλει η Σύμβαση 1982 στο παράκτιο κράτος αναφορικά με τον καθορισμό του εύρους της αιγιαλιτίδας ζώνης, ακολουθεί ο ποιοτικός, θα λέγαμε, περιορισμός. Έτσι στη Σύμβαση ΔΘ προβλέπεται ότι «η κυριαρχία επί της χωρικής θάλασσας ασκείται σύμφωνα με την παρούσα σύμβαση και τους άλλους κανόνες του διεθνούς δικαίου». Η ρύθμιση αυτή, που προαναγγέλλει την καθιέρωση της αβλαβούς διέλευσης στο κείμενο της σύμβασης, αντανακλά ουσιαστικά τη διαλεκτική σχέση που αναπτύχθηκε αρκετούς αιώνες πριν ανάμεσα στην αρχή ελευθερίας των θαλασσών και την αρχή της κυριαρχίας των παρακτίων κρατών στην Αιγιαλιτίδα Ζώνη. Η κυριαρχία στην Αιγιαλιτίδα Ζώνη που καθιερώθηκε για να ενισχύσει την άμυνα και ασφάλεια του παράκτιου κράτους, είναι προφανές ότι περιορίσε το πεδίο εφαρμογής της ελευθερίας των θαλασσών στο μέτρο που αυτή ασκήθηκε. Και το μέτρο αυτό είναι προφανές ότι συμπίπτει ακριβώς με το εύρος έκτασης της Αιγιαλιτίδας Ζώνης.<sup>13</sup> Προκειμένου όμως να μην διαταραχθεί το από πολλούς αιώνες εθιμικό δικαίωμα της ελεύθερης ναυσιπλοΐας, υποχώρησε η αρχή της κυριαρχίας για να επιτρέψει μέσω της αβλαβούς διελεύσεως την άσκηση του δικαιώματος ελεύθερης ναυσιπλοΐας.<sup>14</sup> Θα μπορούσε να ειπωθεί ότι υπήρξε ένας συμβιβασμός, μια σχέση «δούναι και λαβείν» ανάμεσα στα δύο καθεστώτα.<sup>15</sup>

Ωστόσο, αξίζει να σημειωθεί ότι, αυτή η «υποχώρηση» της κυριαρχίας του παράκτιου κράτους μέσα στην Αιγιαλιτίδα Ζώνη, λαμβάνει χώρα με βάση την αρχή της αμοιβαιότητας. Γι' αυτό το λόγο το δικαίωμα αυτό απέκτησε και εθιμικό χαρακτήρα. Πράγματι, παρά το γεγονός ότι τα κράτη εμφανίζονται ευαίσθητα γενικότερα σε θέματα κυριαρχίας, στην περίπτωση της αβλαβούς διελεύσεως συναινούν. Και αυτό γιατί αναμένουν αντάλλαγμα ίδιου μεγέθους με το δικαίωμα που παρέχουν. Δηλαδή, το κριτήριο είναι η αμοιβαιότητα, η οποία λειτουργεί θετικά στην ακώλυτη άσκηση του δικαιώματος και, κατά συνέπεια, στη διαμόρφωση εθίμου. Συνεπώς, η αμοιβαιότητα είναι που δρα αντισταθμιστικά μεταξύ παροχής και «ανταλλάγματος», δημιουργώντας έτσι ένα κλίμα συναίνεσης για την καθιέρωση του δικαιώματος αβλαβούς διελεύσεως ως εθιμικού.<sup>16</sup>

<sup>12</sup> Μπενίν και Σομαλία (200νμ) και Τόγκο (30νμ). Βλ. Έκθεση Γεν. Γραμματέα Η.Ε., 2012, διαθέσιμο στο [www.un.org/Depts/los](http://www.un.org/Depts/los).

<sup>13</sup> Ο συμπληρωματικός χαρακτήρας των δύο αρχών προκύπτει από τον ορισμό της ανοικτής θάλασσας, η οποία ορίζεται πάντα αρνητικά: η ανοικτή θάλασσα αρχίζει εκεί που τελειώνει η αιγιαλιτίδα ζώνη, δηλαδή το πεδίο εφαρμογής της αρχής της ελευθερίας των θαλασσών αρχίζει εκεί που τελειώνει το πεδίο εφαρμογής της αρχής της κυριαρχίας.

<sup>14</sup> Βλ. Κ. Οικονομίδη, *Θέματα Διεθνούς Δικαίου και Ελληνικής Εξωτερικής Πολιτικής*, Αθήνα-Κομοτηνή, Εκδ. Α. Σάκουλα, 1993, σελ. 21.

<sup>15</sup> Με αυτή την έννοια θα μπορούσαμε να διατυπώσουμε την άποψη ότι το δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως έχει δευτερογενή χαρακτήρα σε σχέση με τα δικαιώματα, ακριβέστερα την αρχή των ανοικτών θαλασσών και την αρχή της κυριαρχίας του παρακτίου κράτους στην Αιγιαλιτίδα Ζώνη του υπό την εξής έννοια: γεννήθηκε από τη διαλεκτική σχέση που ανέπτυξαν αυτές οι δύο αρχές με μοναδικό σκοπό τη διατήρηση και εξασφάλιση στα ναυτικά κράτη της ελεύθερης και ανεμπόδιστης ναυσιπλοΐας.

<sup>16</sup> Απόδειξη για την άποψη αυτή, αποτελεί το γεγονός ότι στους διαπιστευμένους διπλωματικούς πράκτορες, αναγνωρίζεται δικαίωμα αβλαβούς διελεύσεως και δικαίωμα τιμής και προστασίας, δια μέσου τρίτων κρατών, στη βάση της αρχής της αμοιβαιότητας. Τα παρεχόμενα, μάλιστα, αυτά δικαιώματα επεκτείνονται και στα μέλη της οικογένειας του διπλωματικού υπαλλήλου, σε αμοιβαία πάντα βάση. Βλ. άρθρο 40 Σύμβασης της Βιέννης περί των Διπλωματικών Σχέσεων (1961), όπως επίσης Κ. Ευσταθιάδη, *Διεθνές Δίκαιον*, τ. Γ', Αθήνα, 1963, σελ. 21.

γ. Η άσκηση του δικαιώματος αβλαβούς διελεύσεως και οι όροι αυτής

Η Σύμβαση ΔΘ του 1982 κωδικοποιεί μια σειρά εθιμικών μέτρων που σκοπό έχουν να διασφαλίσουν την άμυνα και ασφάλεια του παράκτιου κράτους από την άσκηση του δικαιώματος της αβλαβούς διελεύσεως. Ο λόγος είναι αυτό ακριβώς το γεγονός ότι γενεσιουργός αιτία του δικαιώματος ή της αρχής πλέον της αβλαβούς διελεύσεως, αποτέλεσε η αναγκαιότητα διασφάλισης της ελεύθερης ναυσιπλοΐας.<sup>17</sup> Τα συγκεκριμένα μέτρα και όροι που έχει θέσει η σύμβαση υπέρ των συμφερόντων του παρακτίου κράτους αποτελούν τις ασφαλιστικές διατάξεις που διασφαλίζουν ότι η άσκηση της αβλαβούς διελεύσεως δεν θα χρησιμοποιηθεί σε καμία περίπτωση για σκοπό άλλο από αυτό για τον οποίο καθιερώθηκε. Ο πρώτος όρος στην άσκηση του δικαιώματος της αβλαβούς διελεύσεως συμπίπτει με τον ορισμό της διελεύσεως ως αβλαβούς.<sup>18</sup> Έτσι, σύμφωνα με της Σύμβαση του 1982 «[η] *διέλευση θεωρείται αβλαβής εφόσον δεν διαταράσσει την ειρήνη, την τάξη ή την ασφάλεια του παρακτίου κράτους...*». Στη συνέχεια του ίδιου άρθρου, εξειδικεύονται οι δραστηριότητες εκείνες που θεωρείται ότι διαταράσσουν την ειρήνη την τάξη ή την ασφάλεια του παρακτίου κράτους, ως ακολούθως:<sup>19</sup>

- 1/ κάθε απειλή ή χρήση βίας κατά της κυριαρχίας, της εδαφικής ακεραιότητας ή της πολιτικής ανεξαρτησίας του παράκτιου Κράτους ή κατά οποιοδήποτε άλλο τρόπο κατά παραβίαση των αρχών του διεθνούς δικαίου που περιέχονται στον Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών,
- 2/ κάθε άσκηση ή γυμνάσια με όπλα οποιουδήποτε είδους,
- 3/ κάθε πράξη που αποσκοπεί στη συλλογή των πληροφοριών προς βλάβη της άμυνας ή της ασφάλειας του παράκτιου Κράτους,
- 4/ οποιαδήποτε προπαγανδιστική ενέργεια που αποσκοπεί στην προσβολή της άμυνας και της ασφάλειας του παράκτιου Κράτους,
- 5/ απονήωση, προσνήωση ή φόρτωση σε πλοίο αεροσκαφών,
- 6/ εκτόξευση, εκφόρτωση ή φόρτωση οποιασδήποτε πολεμικής συσκευής,
- 7/ φόρτωση ή εκφόρτωση οποιουδήποτε εμπορεύματος, χρημάτων ή προσώπων κατά παράβαση των τελωνειακών, δημοσιονομικών, μεταναστευτικών ή υγειονομικών νόμων και κανονισμών του παράκτιου Κράτους,
- 8/ οποιαδήποτε εκ προθέσεως σοβαρή ρύπανση κατά παράβαση της παρούσας Σύμβασης,
- 9/ οποιοσδήποτε αλιευτικές δραστηριότητες,
- 10/ διεξαγωγή έρευνας ή υδρογραφικών εργασιών,
- 11/ κάθε πράξη που αποσκοπεί στην παρεμβολή σε οποιοδήποτε σύστημα επικοινωνίας ή οποιοσδήποτε διευκολύνσεις ή εγκαταστάσεις του παράκτιου Κράτους,
- 12/ οποιαδήποτε άλλη ενέργεια που δεν έχει άμεση σχέση με τη διέλευση.

Παραβίαση των παραπάνω όρων από το πλοίο που εκτελεί αβλαβή διέλευση δημιουργεί κατ' εξαίρεση το δικαίωμα στο παράκτιο κράτος να λάβει όλα τα «*αναγκαία μέτρα για να εμποδίσει τη διέλευση η οποία δεν είναι αβλαβής*».<sup>20</sup> Η αναστολή αυτή, όμως, που θα πρέπει να κριθεί ως «*απαραίτητη για την προστασία της ασφάλειάς του*», θα πρέπει να έχει προσωρινό χαρακτήρα.<sup>21</sup> Ειδικότερα, θα πρέπει να συμπίπτει χρονικά με την παραβίαση των νομίμων συμφερόντων του παρακτίου κράτους. Σε αντίθετη περίπτωση,<sup>22</sup> τότε το παράκτιο κράτος θα είχε περάσει από τα όρια των

<sup>17</sup> Η Σύμβαση ΔΘ του 1982 αναφέρεται στο δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως σε τρία υποτιμήματα τα Α, Β, και Γ, των οποίων οι κανόνες εφαρμόζονται αντίστοιχα σε όλα τα πλοία (άρθρα 17 έως 26), στα εμπορικά πλοία (άρθρα 27 έως 28), καθώς επίσης και στα πολεμικά και τα πλοία που προορίζονται για μη εμπορικούς σκοπούς (άρθρα 29 έως 32).

<sup>18</sup> Βλ. E. D. Brown, *The International Law of the Sea*, Vol. I, 1994, p. 54.

<sup>19</sup> Βλ. Άρθρο 19, UNCLOS, 1982.

<sup>20</sup> Βλ. Άρθρο 24 παρ.1, UNCLOS, 1982.

<sup>21</sup> Ο.π., παρ.3.

<sup>22</sup> Εφ' όσον δηλαδή η άρνηση διέλευσης παρέμενε σε ισχύ και μετά την παύση της παραβίασης των νομίμων συμφερόντων του παρακτίου κράτους από το πλοίο που εκτελούσε την αβλαβή διέλευση.

αναγκαίων μέτρων για τη διατήρηση της ειρήνης, της τάξης και της ασφάλειας του και θα είχε εισέλθει στα όρια της «κατάχρησης δικαιώματος». Με αυτή την έννοια η άρνηση του θα ήταν ασυμβίβαστη με το δικαίωμα που αναγνωρίζεται ρητά στο άρθρο 17 της UNCLOS.<sup>23</sup> Εξάλλου, η προσωρινή άρνηση της αβλαβούς διελεύσεως από το παράκτιο κράτος, στην περίπτωση κατά την οποία παραβιασθούν τα νόμιμα συμφέροντα του, νομιμοποιείται και στην βάση της θεωρίας των αντιμέτρων.<sup>24</sup> Υπό αυτό το πνεύμα, ακόμη και αν η άρνηση αυτή χαρακτηριζόταν παράνομη, θα νομιμοποιείτο, αφού θα είχε επιδιωκόμενο σκοπό την παύση προηγηθείσης παρανομίας, ήτοι στην συγκεκριμένη περίπτωση την παραβίαση των νομίμων συμφερόντων του παρακτίου κράτους εκ μέρους του κράτους της σημαίας του διερχόμενου πλοίου. Αξίζει μνείας, ότι και στη βάση της θεωρίας αυτής, η άρνηση διέλευσης θα είχε προσωρινό χαρακτήρα και συγκεκριμένα θα είχε διάρκεια μέχρι την κατάπαυση της αρχικής παρανομίας που σημειώθηκε σε βάρος του παρακτίου κράτους.<sup>25</sup>

Βασικό ερώτημα σχετικά με το δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως, είναι κατά πόσον αυτό ισχύει για τα πολεμικά πλοία.<sup>26</sup> Και αυτό γιατί στη Σύμβαση του 1982 δεν αναγνωρίζεται ρητά το δικαίωμα αυτό στα πολεμικά πλοία.<sup>27</sup> Από την άλλη, όμως, δύναται θεωρηθεί και γίνεται διεθνώς αποδεκτό ότι το δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως συνάγεται έστω και με έμμεσο τρόπο, με σαφήνεια για τα πολεμικά πλοία από ένα αριθμό διατάξεων της Σύμβασης 1982. Αφενός στο Άρθρο 17 δεν γίνεται καμία διάκριση μεταξύ εμπορικών και πολεμικών πλοίων, αφετέρου, τα Άρθρα 29 έως 32 της Σύμβασης 1982, θέτουν επιπλέον όρους στη διέλευση των πολεμικών πλοίων οι οποίοι, είναι ευνόητο, εάν παραβιασθούν το παράκτιο κράτος μπορεί να αναστείλει τη διέλευση.<sup>28</sup> Επομένως, εξ' αντιδιαστολής προκύπτει ότι στην περίπτωση που η διέλευση

<sup>23</sup> Για την καλή πίστη και την κατάχρηση δικαιώματος, βλ. Άρθρο 330, UNCLOS, 1982.

<sup>24</sup> Για την θεωρία των αντιποίνων βλ. Κ. Οικονομίδη, *Θέματα Διεθνούς Δικαίου...*, σελ. 102. Βλ. επ. Κ. Ευσταθιάδη, *Διεθνές Δίκαιον...*, σελ. 84 - 5, όπου αναφέρεται ότι: «...αντιδικήματα είναι τα υπό Κράτους τινός λαμβανόμενα μέτρα καταναγκασμού, αποτελούντα αυτά καθ' αυτά πράξεις αντικειμένου εις το διεθνές δίκαιον, αλλά νομιμοποιούμενας ένεκα του δι' αυτών επιδιωκόμενου ειδικού σκοπού, ήτοι της καταπαύσεως προηγηθείσης διεθνούς παρανομίας εκ μέρους άλλου Κράτους... Δια των αντιποίνων αναγνωρίζεται εις το Κράτος, εις βάρος του οποίου παρεβιάσθη κανών διεθνούς δικαίου, το δικαίωμα ν' αντιδράση κατά του αρξάμενου της παρανομίας Κράτους δι' ενέργειας συνιστώσης παραβίασιν διεθνούς δικαίου. Εν άλλαις λέξεσι τα μέτρα αντιποίνων αυτά καθ' εαυτά κρινόμενα αποτελούσι διεθνείς αδίκους πράξεις, των οποίων όμως ο παράνομος χαρακτήρα αίρεται ένεκα του ότι εμφανίζονται ως απάντησις κατά προηγηθείσης παραβιάσεως κανόνος διεθνούς δικαίου, της οποίας παραβιάσεως ακριβώς σκοπεύεται η κατάπαυσις. Συνεπώς δια των αντιποίνων προσκαίρως, μέχρι καταπαύσεως της αρχικής παρανομίας ή μέχρι της ανορθώσεως της ζημίας, αίρεται η εφαρμογή κανόνος τινός διεθνούς δικαίου, χωρίς να θίγεται η περαιτέρω ισχύς αυτού». Βλ. επ. Α.- Β. Παπακώστα, *Δημόσιον Διεθνές Δίκαιον (Ειρηνικά και Βίαια Μέσα Επιλύσεως Διεθνών Διαφορών)*, 1971, σελ. 110-1.

<sup>25</sup> Ανάλογη, ασφαλιστικού χαρακτήρα διάταξη περιέχει το άρθρο 125, UNCLOS, 1982 που αφορά στη διέλευση και πρόσβαση των περικλειστων κρατών στην θάλασσα, μέσω του εδάφους των διαμετακομιστικών κρατών. Σύμφωνα με τις διατάξεις της τρίτης παραγράφου, «[τ]α κράτη διέλευσης, κατά την ενάσκηση της πλήρους κυριαρχίας τους πάνω στο έδαφος τους, έχουν το δικαίωμα να λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα μέτρα...» προκειμένου να διασφαλίσουν ότι τα περικλειστα κράτη δεν θα παραβιάσουν...με κανένα τρόπο τα νόμιμα συμφέροντα τους». Είναι ενδιαφέρον μάλιστα ότι διατάξεις για την διασφάλιση των «νομίμων συμφερόντων» των διαμετακομιστικών κρατών τέθηκαν για πρώτη φορά στη Συνθήκη και το Καταστατικό της Γενεύης για το Διεθνές Καθεστώς των Λιμένων(1923) που αποτέλεσε καρπό της Δεύτερης Γενικής Συνδιάσκεψης για την Ελευθερία των Συγκοινωνιών και Εμπορίου(1923), σύμφωνα με τις οποίες τα παράκτια κράτη είχαν το νόμιμο δικαίωμα να κλείσουν προσωρινά τον λιμένα τους μετά την επέλευση «...σοβαρών γεγονότων που επηρεάζουν την ασφάλεια ή τα ζωτικά τους συμφέροντα». Βλ. Convention and Statute on the International Regime of Maritime Ports, Geneva, December 9, 1923, 58 *L.N.T.S.* 287 Second General Conference on Freedom of Communications and Transit, 1923, όπως επίσης και R.J. Dupuy & D. Vignes, *A Handbook on the New Law of the Sea*, 1991, σελ. 518.

<sup>26</sup> Ο ορισμός του πολεμικού πλοίου δίνεται στο Άρθρο 29 της UNCLOS, 1982.

<sup>27</sup> Βλ. Κ. Ιωάννου – Α. Στρατή, *Εισηγήσεις Δικαίου της Θάλασσας*, τ.Α', Εκδ. Α. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα – Κομοτηνή, 1996, σελ. 70, όπως επίσης Α. Βαμβούκου, *Το Σύγχρονο Δίκαιο της Θάλασσας*, Εκδ. Α. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα – Κομοτηνή, 1985, σελ. 160.

<sup>28</sup> Αναφέρεται ενδεικτικά ότι το Άρθρο 30 θεμελιώνει ρητά το δικαίωμα του παρακτίου κράτους να «απαιτήσει από το πολεμικό πλοίο να εγκαταλείψει αμέσως τη χωρική θάλασσα». Εφόσον «δεν συμμορφώνεται προς τους νόμους και κανονισμούς του παρακτίου κράτους» που αφορούν στην

του πολεμικού πλοίου πληροί αυτούς τους όρους, τότε αυτό δικαιούται να διέρχεται αβλαβώς από την αιγιαλίτιδα ζώνη του παρακτίου κράτους.<sup>29</sup>

Τέλος, η Σύμβαση ΔΘ δίνει τη δυνατότητα στο παράκτιο κράτος να «ορίσει θαλάσσιους διαδρόμους και σχέδια διαχωρισμού κυκλοφορίας στη χωρική θάλασσα»<sup>30</sup>, ενώ επιπλέον ορίζει ότι τα πυρηνοκίνητα πλοία που μεταφέρουν ραδιενεργές ή άλλες εγγενώς επικίνδυνες ή επιβλαβείς ουσίες, κατά την άσκηση του δικαιώματος αβλαβούς διέλευσης, «θα πρέπει να φέρουν έγγραφα και να τηρούν τα ειδικά προληπτικά μέτρα που έχουν θεσπιστεί γι' αυτά τα πλοία από διεθνείς συμφωνίες».<sup>31</sup> Όσο δε, αφορά στα αεροσκάφη, πολιτικά και στρατιωτικά, αυτά δεν έχουν δικαίωμα αβλαβούς διελύσεως στον εναέριο χώρο άνωθεν της Αιγιαλίτιδας Ζώνης. Σύμφωνα, ωστόσο, με τις Συμβάσεις των Παρισίων του 1919 «Περί Κανονισμού της Αεροπλοΐας»<sup>32</sup> και του Σικάγου του 1944 «Περί Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας» (Σύμβαση ICAO, 1944)<sup>33</sup>, υπό τους όρους των συμβάσεων αυτών τα κράτη μέλη αναλαμβάνουν την υποχρέωση παραχώρησης αβλαβούς διελύσεως στα ιδιωτικά - πολιτικά αεροσκάφη.<sup>34</sup> Η ρύθμιση αυτή δεν αφορά στα πολεμικά αεροσκάφη που χρειάζονται ειδικές για την αβλαβή διέλευση άδειες.<sup>35</sup>

### 3. Οριοθέτηση της αιγιαλίτιδας ζώνης

#### α. Νομικό πλαίσιο

Σύμφωνα με τη UNCLOS, «στην περίπτωση που οι ακτές δύο κρατών κείνται έναντι αλλήλων ή συνορεύουν κανένα από τα δύο κράτη δεν δικαιούται, ελλείψει αντιθέτου συμφωνίας μεταξύ τους, να εκτείνει τη χωρική θάλασσά του πέραν της μέσης γραμμής, της οποίας όλα τα σημεία βρίσκονται σε ίση απόσταση από τα εγγύτερα σημεία των γραμμών βάσεως, από τις οποίες μετράται το εύρος της χωρικής θάλασσας καθενός από τα δύο κράτη. Η παραπάνω διάταξη όμως δεν εφαρμόζεται, όπου λόγου ιστορικού τίτλου ή άλλων ειδικών περιστάσεων, παρίσταται ανάγκη να οριοθετηθούν τα χωρικά ύδατα των δύο κρατών κατά διαφορετικό τρόπο».<sup>36</sup> Η εν λόγω διάταξη, είναι σχεδόν πανομοιότυπη με την αντίστοιχη διάταξη της Σύμβασης της Γενεύης για την Αιγιαλίτιδα Ζώνη<sup>37</sup>, δημιουργώντας κατά αυτό τον τρόπο εθιμικό κανόνα, ο οποίος και ενισχύεται από το γεγονός ότι στη μεγάλη πλειοψηφία τους, οι διμερείς συμφωνίες οριοθέτησης, όπως αναλύθηκε και παραπάνω, καθιερώνουν την αρχή της μέσης γραμμής / ίσης απόστασης ως τη βασική μέθοδο οριοθέτησης της χωρικής θάλασσας κρατών με αντικείμενες ή παρακείμενες ακτές, οφειλόμενη στην απλότητά της ως μέθοδος. Συνεπώς, ο βασικός κανόνας που θεσπίζει το Άρθρο 15 της UNCLOS είναι ότι

---

αβλαβή διέλευση. Θεωρούμε, πάντως, ότι ο χαρακτήρας της διάταξης αυτής είναι περισσότερο συμβολικός παρά ουσιαστικός. Όπως ήδη αναλύθηκε προηγουμένα το παράκτιο κράτος έχει το δικαίωμα να απαιτήσει την έξοδο από τα Χωρικά Ύδατα σε οποιαδήποτε περίπτωση το διερχόμενο πλοίο εμπορικό η μη διαταράσσει την ειρήνη, ή την ασφάλεια» του. Είναι εξάλλου αυτός ακριβώς ο λόγος που οι όροι διέλευσης τέθηκαν στο πρώτο - υπό μια έννοια γενικό υπό-τμήμα - και αφορούν σε όλες τις κατηγορίες των πλοίων.

<sup>29</sup> Ειδικές, σε σχέση με τις αναφερθείσες γενικές διατάξεις που αφορούν στα πολεμικά πλοία, θεωρούνται οι διατάξεις του Άρθρου 20 της Σύμβασης ΔΘ, που αναφέρονται στα υποβρύχια. Οι εν λόγω διατάξεις εισάγουν ένα ακόμη περιορισμό στην άσκηση του δικαιώματος αβλαβούς διελύσεως από πλευράς υποβρυχίων για να αντισταθμιστούν, προφανώς, οι συγκεκριμένες, επιπλέον, δυνατότητες αυτών των πλοίων, έναντι των δυνατοτήτων των λοιπών πολεμικών πλοίων. Ειδικότερα, απαιτείται, κατά τον χρόνο που εκτελούν αβλαβή διέλευση, «να πλέουν στην επιφάνεια της θάλασσας και να έχουν επηρμένη τη σημαία τους κατά τρόπο εμφανή». Βλ. Άρθρο 20, UNCLOS, 1982.

<sup>30</sup> Βλ. Άρθρο 23, UNCLOS, 1982.

<sup>31</sup> Βλ. Άρθρο 23, UNCLOS, 1982.

<sup>32</sup> Κυρώθηκε από την Ελλάδα με το Ν.2569 της 19 Απριλίου 1921.

<sup>33</sup> Κυρώθηκε από την Ελλάδα με το Ν.211 της 28 Φεβρουαρίου 1947.

<sup>34</sup> Βλ. Α. Γιόκαρη, «Ο Ελληνικός Εναέριος χώρος και το FIR Αθηνών. Οι Επιπτώσεις από τη Νέα Σύμβαση των ΗΕ (1982) για το Δίκαιο της Θάλασσας», από τα Πρακτικά Συμπόσιου στη Ρόδο (4-6 Νοεμβρίου 1994): *Το Αιγαίο Πέλαγος και το Νέο Δίκαιο της Θάλασσας*, 1996, σελ. 66-7.

<sup>35</sup> Βλ. Ε. Ρούκουνα, *Διεθνές Δίκαιο*, τ.ΙΙ, 1982, σελ. 146-7.

<sup>36</sup> Βλ. Article 15, UNCLOS, 1982.

<sup>37</sup> Βλ. Άρθρο 12, Σύμβαση Γενεύης για Αιγιαλίτιδα Ζώνη, 1982

η οριοθέτηση της Αιγιαλιτίδας Ζώνης μεταξύ γειτονικών κρατών θα γίνεται κατ' αρχήν με συμφωνία μεταξύ τους και όχι μονομερώς. Σε περίπτωση μη επίτευξης μιας τέτοιας συμφωνίας, τότε επιτάσσεται η εφαρμογή της μεθόδου μέσης γραμμής / ίσης απόστασης με τις εξαιρέσεις που προβλέπονται για ιστορικούς τίτλους (historical titles) και ειδικές περιστάσεις (special circumstances).

Όσον αφορά την περίπτωση των εν λόγω εξαιρέσεων, οι ειδικές περιστάσεις αναλύθηκαν πιο πάνω, στο ευρύτερο πλαίσιο των σχετικών περιστάσεων κατά τις οριοθετήσεις θαλασσιών ζωνών. Πέραν τούτου, όμως, αξίζει να αναφερθεί ότι η συμπερίληψη του εν λόγω όρου στο συγκεκριμένο άρθρο της UNCLOS, έχει τις απαρχές της στη Σύμβαση της Γενεύης του 1958 για την Αιγιαλιτίδα Ζώνη, όπου σύμφωνα με το σχόλιο της Επιτροπής του Διεθνούς Δικαίου, ο όρος «ειδικές περιστάσεις» αναφέρεται στην εξαιρετική μορφή των ακτών ή την παρουσία νησιών ή διαύλων ναυσιπλοΐας.<sup>38</sup> Η κύρια όμως ειδική περίπτωση, είναι αυτή του ιστορικού τίτλου, ο οποίος νοείται ως η μακροχρόνια πρακτική του παράκτιου κράτους, η οποία έγινε ρητά ή σιωπηρά δεκτή από τα άλλα κράτη, και η οποία νομιμοποιεί αξίωση σε μεγαλύτερο τμήμα της Αιγιαλιτίδας Ζώνης απ' ότι θα προέκυπτε από την εφαρμογή της μέσης γραμμής. Η πρακτική αυτή εφαρμόζεται συνήθως στο κλείσιμο ιστορικών κόλπων, ως παρατέθηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο, ή με την μακροχρόνια εφαρμογή ευθειών γραμμών βάσεως. Σήμερα, πάνω από 20 κράτη διεκδικούν ιστορικό τίτλο σε διάφορους κόλπους, προκειμένου «κλείσουν» αυτούς με ευθεία γραμμή βάσης, παρόλο που έχουν άνοιγμα μεγαλύτερο από το νομικό όριο των 24νμ.<sup>39</sup>

Η διεθνής νομολογία σχετικά με την οριοθέτηση της χωρικής θαλάσσης είναι αρκετά πωχή. Υφίσταται κατ' αρχήν μια παλιά διαιτητική απόφαση του Διαρκούς Διαιτητικού Δικαστηρίου (Permanent Court of Arbitration: PCA), η οποία αγνόησε τη μέση γραμμή, χαράσσοντας μια γραμμή κάθετη προς τη γενική κατεύθυνση των ακτών των διαδίκων κρατών.<sup>40</sup> Επιπλέον, στη Διαιτητική Απόφαση για την *Οριοθέτηση της Θαλάσσιας Περιοχής μεταξύ Γουινέας και Γουινέας Μπισσάου* (1985), η προς οριοθέτηση περιοχή ήταν μερικώς μόνο χωρική θάλασσα. Παρόλα ταύτα, το Δικαστήριο, μολονότι δεν αντιμετώπισε την οριοθέτηση της χωρικής θάλασσας ως χωριστό ζήτημα, χάραξε την οριοθετική γραμμή κατά τέτοιο τρόπο ώστε σε ένα νησί που βρισκόταν 2 μίλια νότια της εν λόγω γραμμής να αναγνωρισθεί χωρική θάλασσα 12νμ, επιβεβαιώνοντας τον εθιμικό και συμβατικό συνάμα κανόνα για απόδοση Αιγιαλιτίδας Ζώνης εύρους 12νμ στις νήσους.<sup>41</sup> Περαιτέρω, στη Διαιτητική Απόφαση για την *Οριοθέτηση της Θαλάσσιας περιοχής μεταξύ Γουινέας Μπισσάου και Σενεγάλης* (1989), το Διαιτητικό Δικαστήριο έκρινε ότι δεν υφίσταται κανόνας του διεθνούς δικαίου που να επιβάλλει στα κράτη τα οποία έχουν συνάψει συμφωνίες οριοθέτησης, να επανεξετάσουν τις συμφωνίες αυτές προκειμένου να εκτιμηθεί ο «δίκαιος» (equitable) χαρακτήρας τους, παρόλο που στις περισσότερες περιπτώσεις οι συμφωνίες αυτές υιοθετούσαν την αρχή της μέσης γραμμής / ίσης απόστασης ως μέθοδο οριοθέτησης.<sup>42</sup> Η πλήρης αναγνώριση της ανωτέρω αρχής ως εθιμικό δίκαιο, ωστόσο, προήλθε από την *Υπόθεση Κατάρ/Μπαχρέιν* του ICJ, στην οποία τα μέρη, παρόλο που δεν δεσμεύονταν από τη Σύμβαση του 1982, συμφώνησαν ότι το άρθρο 15 αυτής αντικατοπτρίζει εθιμικό δίκαιο, κάτι το οποίο έγινε αποδεκτό και από το ΔΔΧ. Ανωτέρω αναγνώριση επιβεβαιώθηκε στην *Υπόθεση Υεμένη/Ερυθραία* του Διαιτητικού Δικαστηρίου, το οποίο κλήθηκε να αποφασίσει για το

<sup>38</sup> Βλ. ILC, *Annuaire* 1956, Τόμος II σελ.58

<sup>39</sup> Παραδείγματα τέτοιων κόλπων είναι οι κόλποι Τάραντα, (Ιταλία), Chesapeake (Η.Π.Α.), Hudson (Καναδάς και υπό την έντονη αμφισβήτηση των Η.Π.Α.) και Σύρτη (Λιβύη, τις οποίες όμως γραμμές βάσης κλεισίματος τις αμφισβητεί η διεθνής κοινότητα, καθόσον υπερβαίνουν τα 295νμ, δημιουργώντας πρόβλημα και με το ενδεχόμενο πιθανής οριοθέτησης των ζωνών κυριαρχικών δικαιωμάτων μεταξύ Λιβύης και γειτονικών κρατών, άρα και με την Ελλάδα). Από ελληνικής πλευράς, δεν έχει διεκδικηθεί η αναγνώριση οποιουδήποτε ιστορικού κόλπου επί της επικράτειάς της. Βλ. Κ. Ιωάννου, Α. Στρατή, *op.cit.*, σελ.61.

<sup>40</sup> Βλ. PCA, *Grisbardana Case (Norway vs Sweden)*, 1909.

<sup>41</sup> Βλ. Διαιτητική Απόφαση, 1985, *Οριοθέτηση του Θαλασσιού Συνόρου μεταξύ Γουινέας και Γουινέας – Μπισσάου*, *Op.cit.*

<sup>42</sup> Βλ. Διαιτητική Απόφαση, 1989, *Οριοθέτηση του Θαλασσιού Συνόρου μεταξύ Γουινέας Μπισσάου και Σενεγάλης*.

θαλάσσιο όριο ανάμεσα στα δύο κράτη στην Ερυθρά Θάλασσα. Το εν λόγω Δικαστήριο αποφάνθηκε με ευκολία για τον εθιμικό χαρακτήρα του Άρθρου 15 της UNCLOS.<sup>43</sup>

β. Η στάση Ελλάδος και Τουρκίας για την οριοθέτηση της αιγιαλίτιδας ζώνης κατά τη διάρκεια της Τρίτης Συνδιάσκεψης Δικαίου της Θάλασσας

Στην Τρίτη Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών (Η.Ε.) για το Δίκαιο της Θάλασσας διατυπώθηκαν δύο διαφορετικές προσεγγίσεις, η μία υπέρ της αποδοχής του κανόνα της προηγούμενης σύμβασης (της Γενεύης) για την οριοθέτηση της Αιγιαλίτιδας Ζώνης, ήτοι της αρχής της μέσης γραμμής / ίσης απόστασης, η δεύτερη υπέρ της εισαγωγής του κανόνα που αναφέρεται στην οριοθέτηση της Υφαλοκρηπίδας και απαιτεί συμφωνία θεμελιωμένης στις αρχές της ευθυδικίας (equitable principles). Τελικώς, σε αντίθεση με ό, τι αποφασίστηκε για την Υφαλοκρηπίδα, επικράτησε η άποψη ότι για την Αιγιαλίτιδα Ζώνη θα έπρεπε να διατηρηθεί το υφιστάμενο καθεστώς. Έτσι, το Άρθρο 15 της UNCLOS επαναλαμβάνει λέξη προς λέξη το κείμενο του Άρθρου 12 της Σύμβασης της Γενεύης για την Αιγιαλίτιδα Ζώνη.<sup>44</sup> Κατά τη διάρκεια των ανωτέρω διαπραγματεύσεων η Τουρκία τάχθηκε υπέρ της δεύτερης άποψης, η οποία πρότεινε την υιοθέτηση της αρχής της ευθυδικίας με τη συνεκτίμηση των ειδικών περιστάσεων που, κατά την τουρκική άποψη, επικρατούν σε κλειστές και ημικλειστές θάλασσες. Επιπλέον, το ίδιο έτος της υπογραφής της Σύμβασης από υπόλοιπα κράτη, ήτοι και από την Ελλάδα, θέσπισε αυτή την αρχή, με εσωτερικό της Νόμο, ως μέθοδο οριοθέτησης της Αιγιαλίτιδας Ζώνης.<sup>45</sup> Κάτι, βέβαια, που δεν εφάρμοσε στις υπόλοιπες περιπτώσεις οριοθετήσεων θαλασσιών ζωνών με όμορες της χώρας στη Μαύρη Θάλασσα, όπου οι αντίστοιχες συμφωνίες οριοθέτησης όλων των ζωνών με αυτά τα κράτη ακολουθούσαν την αρχή της μέσης γραμμής / ίσης απόστασης ως μέθοδο οριοθέτησης.<sup>46</sup>

Από την άλλη, η Ελλάδα προσπάθησε να απαλείψει στη διατύπωση του Άρθρου 15 την εξαίρεση των «ειδικών περιστάσεων» και του «ιστορικού τίτλου». Τελικά, όμως όπως προαναφέρθηκε, καθιερώθηκε η παραπάνω διατύπωση του εν λόγω άρθρου. Κατόπιν τούτου, η Τουρκία αποσύρθηκε μην υπογράφοντας τη Σύμβαση ΔΘ και συνεχίζει να επικαλείται σχετικά επιχειρήματα υπέρ της προβολής της έννοιας των κλειστών / ημικλειστών θαλασσών σε ό, τι αφορά το εύρος της Αιγιαλίτιδας Ζώνης και την οριοθέτηση των ζωνών εθνικής δικαιοδοσίας, παρόλο που το σχετικό άρθρο της Σύμβασης ΔΘ για τις εν λόγω θάλασσες δεν δεσμεύει τα κράτη σε κάτι τέτοιο, και, παρόλο που το Άρθρο 15 της Σύμβασης, αντανάκλα πλέον εθιμικό δίκαιο, αποκρυσταλλώνοντας τη διεθνή κρατική πρακτική άλλα και την τάση της διεθνούς νομολογίας.<sup>47</sup>

<sup>43</sup> Βλ. PCA (Permanent Court of Arbitration), *Award of the Arbitral Tribunal in the Second Stage of the Proceedings (Maritime Delimitation), between the Government of the State of Eritrea and the Government of the Republic of Yemen*, Op. cit.

<sup>44</sup> Βλ. Εμ. Ρούκουνα, 'Greece and the Law of the Sea', στο T. Treves και L. Pineschi (Eds), *The Law of the Sea, The European Union and Its Member States*, Nijhoff, Hague, Boston, London, σελ.254-255.

<sup>45</sup> Βλ. Νόμο 2674/1982 της Τουρκίας.

<sup>46</sup> Για τις εν λόγω συμφωνίες βλ. εκτενώς G. Chrysochou and P. Siousiouras, «Maritime Delimitations in the Context of Recent Jurisprudence and the Greek-Turkish Issues», *A38 Journal of International Law*, Vol 2, Edition 2, July-Sept 2013, ISSN 2277-9361, 2(2) A38JIL (2013), pp.112-139 και Γ. Χρυσόχου, «Προοπτικές Οριοθέτησης της Ελληνικής Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης (ΑΟΖ) στο φως των Πρόσφατων Αποφάσεων των Διεθνών Δικαιοδοτικών Οργάνων», *Ναυτική Επιθεώρηση*, Τεύχος 588, Αθήνα, 2014 (Α' Έπαινος Διαγωνισμού Μελετών Πολεμικού Ναυτικού).

<sup>47</sup> Ως προς την έννοια των κλειστών και ημικλειστών θαλασσών στην οριοθέτηση της Χ.Θ. ισχύουν τα εξής: Σύμφωνα με το Άρθρο 122 της UNCLOS, «κλειστή θάλασσα» (enclosed sea) σημαίνει «κόλπο ή λεκάνη ή θάλασσα που περιβάλλεται από 2 ή περισσότερα κράτη και που συνδέεται με άλλη θάλασσα ή ωκεανό με στενό διάυλο ή που αποτελείται καθ' ολοκληρίαν ή κυρίως από τις χωρικές θάλασσες ή από τις Αποκλειστικές Οικονομικές Ζώνες δύο ή περισσότερων παράκτιων κρατών». Επιπλέον, σύμφωνα με τις προβλέψεις του Άρθρου 123 της UNCLOS, τα κράτη που συνορεύουν με κλειστές ή ημικλειστές θάλασσες «θα έπρεπε» (should) [συνμβουλευτική έννοια] να συνεργάζονται μεταξύ τους στην άσκηση των δικαιωμάτων και την εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους, που τους αναγνωρίζονται από τη Σύμβαση. Ειδικότερα, καθορίζεται ότι τα κράτη οφείλουν



#### 4. Το εύρος της ελληνικής Αιγιαλιτίδας Ζώνης σε θάλασσα και αέρα

Η ελληνική Αιγιαλιτίδα Ζώνη εκτείνεται στα 6νμ από τη φυσική ακτογραμμή. Σε ορισμένες περιπτώσεις, το εύρος αυτό μπορεί να είναι μικρότερο από 6νμ σύμφωνα με την εφαρμογή του κανόνα της μέσης γραμμής ή συναφείς συμβατικές ρυθμίσεις. Δύο είναι τα νομοθετήματα τα σχετικά με την Αιγιαλιτίδα Ζώνη της Ελλάδας. Πρώτο εξ' αυτών ο Αναγκαστικός Νόμος (Α.Ν.) 230/1936 «Περί καθορισμού Αιγιαλιτίδος Ζώνης της Ελλάδας»<sup>48</sup> όπου έχει ορισθεί ότι «η έκτασις της Αιγιαλιτίδας Ζώνης καθορίζεται εις έξι ναυτικά μίλια από την ακτή, μη θιγομένων των εν ισχύι διατάξεων των αφοροσών εις ειδικάς περιπτώσεις, καθ'αυ η Αιγιαλιτίς Ζώνη ορίζεται μείζων ή ελάσσων των έξι ναυτικών μιλίων». Προφανώς, στο πεδίο των εξαιρέσεων που αναγράφει ο εν λόγω Νόμος εμπίπτει το Προεδρικό Διάταγμα (ΠΔ) του 1931<sup>49</sup> περί του καθορισμού του πλάτους των χωρικών υδάτων αναφορικά με τα ζητήματα Αεροπορίας και Αστυνομίας αυτής, με το οποίο ορίστηκε το πλάτος της ζώνης χωρικών υδάτων που αναφέρονται στο Άρθρο 2 του Ν.5017/31 σε 10νμ από τις ακτές τις επικράτειας.<sup>50</sup> Το εν λόγω ΠΔ, δηλαδή, αναφέρεται σε ειδική περίπτωση και συγκεκριμένη λειτουργία (αεροπορία και αστυνομία αυτής) σε μια ζώνη που εκτείνεται μέχρι 10νμ από τις ακτές. Το καθεστώς αυτό των 10νμ, εφαρμόστηκε ομοιόμορφα, χωρίς οποιαδήποτε διαμαρτυρία όσον αφορά στη νομική του βάση εκ μέρους τρίτων χωρών, ακόμα και από την Τουρκία μέχρι το 1975. Έκτοτε υπήρξαν διαμαρτυρίες από την πλευρά της, οι οποίες εμπίπτουν στη γενικότερη επιδίωξη της τουρκικής πολιτικής για αναθεώρηση του status quo στο Αιγαίο.<sup>51</sup>

Σχετικώς θα πρέπει να επισημανθεί ότι η Ελλάδα, σε τήρηση των διεθνών διαδικασιών, είχε προβεί χωρίς καθυστέρηση, στη γνωστοποίηση της ανωτέρω νομοθεσίας περί του εθνικού εναερίου χώρου της, προκειμένου να έχει έννομες συνέπειες σε διεθνές επίπεδο και, ειδικότερα, έναντι των γειτονικών κρατών. Πράγματι, βάσει της σχετικής υποχρέωσης της Ελλάδας από το Παράρτημα «F» περί αεροναυτικών χαρτών της Σύμβασης των Παρισίων 1919 για την Εναέρια Κυκλοφορία, η Ελλάδα προέβη στη γνωστοποίηση προς την CINA (Διεθνής Επιτροπή Αεροναυτιλίας) χαρτών εναερίου χώρου, καθορισμού αεροδιαδρόμων, καθώς και των σημείων transit στα βόρεια και ανατολικά σύνορά της. Οι χάρτες αυτοί αποτυπώνουν το εξωτερικό όριο του ελληνικού εναερίου χώρου στα 10νμ. Με τη θέση σε ισχύ του Παραρτήματος «4» της Σύμβασης του Σικάγου 1944 που αφορά στους Αεροναυτικούς Χάρτες, οι πρώτοι αεροναυτικοί χάρτες του ICAO, που δημοσιεύθηκαν το 1949, είχαν ως βάση τους χάρτες της CINA. Στη δεύτερη δημοσίευσή τους το 1955, νέοι αεροναυτικοί χάρτες συμπεριελήφθησαν, τους οποίους η Ελλάδα δημοσίευσε με σαφή περιγραφή των εξωτερικών ορίων του εθνικού εναερίου χώρου στα 10νμ. Αξίζει να σημειωθεί, ότι οι

---

(shall) [δεσμευτική έννοια] να συνεργάζονται και να συντονίζουν τις προσπάθειές τους σε θέματα διαχείρισης, διατήρησης και εκμετάλλευσης των ζώντων πόρων, προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και θαλάσσιας επιστημονικής έρευνας, καθώς και να προσκαλούν άλλα κράτη ή διεθνείς οργανισμούς να συνεργαστούν μαζί τους. Συνεπώς, η υποχρέωση συνεργασίας (shall) εντοπίζεται μόνο σε συγκεκριμένους τομείς και δεν αφορά την άσκηση άλλων δικαιωμάτων και υποχρεώσεων, για τα οποία ισχύει η γενική προτροπή του «θα έπρεπε» (should). Άρα, η χρήση της έννοιας should έχει ακριβώς την έννοια της σύστασης / συμβουλής και όχι της υποχρέωσης συγκεκριμένης συμπεριφοράς. Γι' αυτόν ακριβώς το λόγο, η ελληνική νομοθετική απόδοση του όρου «should» στο ελληνικό κείμενο ως «πρέπει» είναι λανθασμένη και πιθανώς δυσμενής για τα ελληνικά συμφέροντα. Βλ. Κ. Ιωάννου, Α. Στρατή, *op.cit.*, σελ.344-345.

<sup>48</sup> Βλ. ΦΕΚ Α' 450/1936.

<sup>49</sup> Βλ. ΦΕΚ Α' 325/1931.

<sup>50</sup> Με αυτό τον Νόμο η Ελλάδα εναρμόνισε το εθνικό της δικαίο με τη Σύμβαση των Παρισίων του 1919 για τη ρύθμιση της εναερίου κυκλοφορίας. Ο νόμος αυτός όριζε ότι το κράτος ασκεί πλήρη και απόλυτη κυριαρχία επί του ατμοσφαιρικού χώρου που υπέρκειται του εδάφους του και (ενν.) των χωρικών υδάτων του. Βλ. Άρθρο 1, παρ.2, Ν.5017/1931.

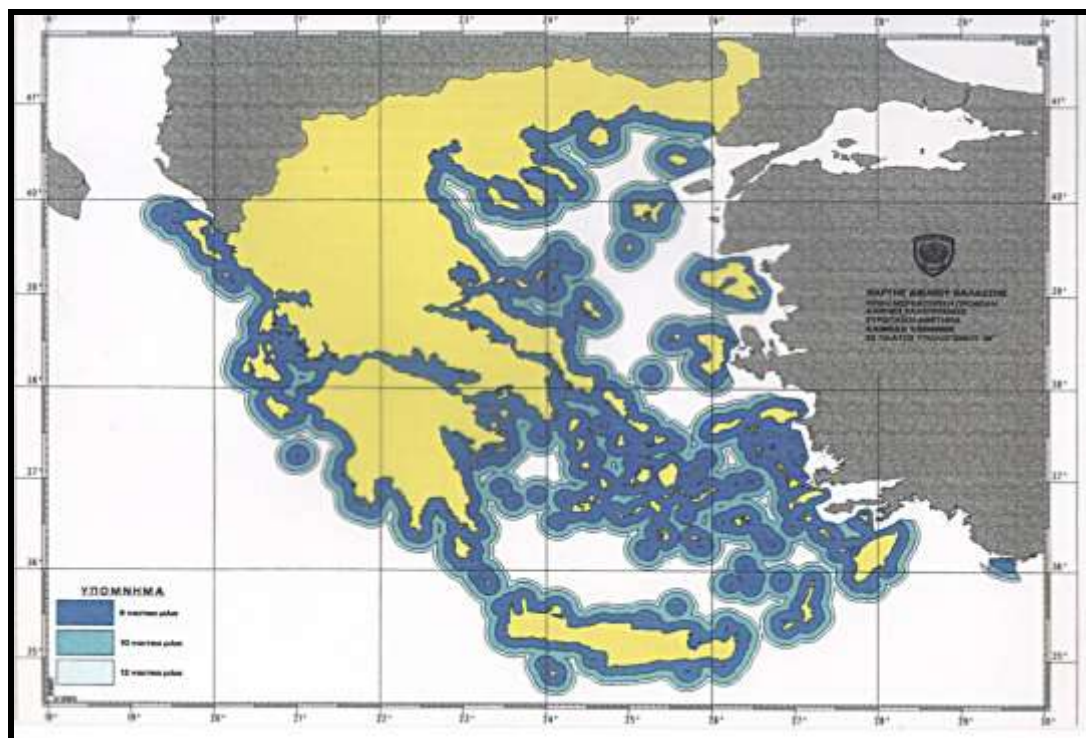
<sup>51</sup> Αξίζει να σημειωθεί ότι η Τουρκία ενώ μέχρι το 1975 και για 44 συνεχή έτη ανεγνώριζε και σεβόταν τη ρύθμιση αυτή των 10νμ, έκτοτε προβάλλει αμφισβητήσεις της, προβαίνοντας σε συνεχείς παραβιάσεις του Ελληνικού Εναερίου Χώρου. Μάλιστα, σχηματισμοί Τουρκικών μαχητικών, συχνότατα οπλισμένων, όχι μόνο παραβιάζουν το αμφισβητούμενο πλέον από την Τουρκία τμήμα του ελληνικού εναερίου χώρου μεταξύ 10 και 6νμ, αλλά διεισδύουν σε μεγάλο βάθος, και πέραν των 6νμ,εντός δηλαδή του τμήματος του ελληνικού εναερίου χώρου που η Τουρκία αναγνωρίζει, ενώ συχνά σημειώνονται υπερπητήσεις του εδάφους των ελληνικών νήσων.

αντίστοιχοι τουρκικοί αεροναυτικοί χάρτες συμπεριελάμβαναν επίσης τα εξωτερικά όρια του ελληνικού εθνικού εναερίου χώρου στα 10νμ. Επιπροσθέτως, κατά τις Περιοχικές Συνδιασκέψεις των Παρισίων (1952) και της Γενεύης (1958) για την Πολιτική Αεροπορία, καθορίστηκαν τα όρια της Περιοχής Πληροφοριών Πτήσεων (Flight Information Region: FIR) Αθηνών, με βάση τα εξωτερικά όρια της Αιγιαλίτιδας Ζώνης και του εναερίου χώρου. Ακόμη, στα πρακτικά της Περιοχικής Συνδιάσκεψης του 1958 γίνεται σαφής αναφορά στους ελληνικούς αεροναυτικούς χάρτες, που κοινοποιήθηκαν στον ICAO το 1955 και απεικονίζουν τα όρια του ελληνικού εναερίου χώρου στα 10νμ. Η Τουρκία συμμετείχε σε αυτές τις Περιοχικές Συνδιασκέψεις χωρίς να υποβάλει ενστάσεις όσον αφορά το εύρος των 10νμ του ελληνικού εθνικού εναερίου χώρου. Στις Συνδιασκέψεις αυτές εγκρίθηκε και ο σχετικός χάρτης του Ευρωπαϊκού Σχεδίου Αεροναυτιλίας.<sup>52</sup>

Περαιτέρω, η πρόβλεψη περί 6νμ ελληνικής Αιγιαλίτιδας Ζώνης επαναλαμβάνεται και ορίζεται πλέον ρητώς στο Άρθρο 139 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου<sup>53</sup>, το οποίο αναφέρει ότι «τα χωρικά ύδατα περιλαμβάνουν θαλάσσια ζώνη, της οποίας το πλάτος ορίζεται εις έξι ναυτικά μίλια, δυνάμενον να ορισθή και διαφορεώς δια ΠΔ εκδιδομένων προτάσει του Υπουργικού Συμβουλίου». Πρόδηλα, από τα παραπάνω νομοθετήματα φαίνεται ότι ο Έλληνας νομοθέτης έχει ρυθμίσει το εύρος της ΑΖ σχετικά με την άσκηση συγκεκριμένων λειτουργιών μέσα σε αυτή, καθιστώντας την Ελλάδα να έχει Αιγιαλίτιδα Ζώνη με διαφορετικά εξωτερικά όρια σε αέρα και θάλασσα, ήτοι 10νμ στον αέρα, όπου ασκεί σχετικές αρμοδιότητες με την αεροπορία και την αστυνομία της, και, 6νμ στη θάλασσα, το βυθό και το υπέδαφός της για την άσκηση των υπολοίπων αρμοδιοτήτων της ως παράκτιο κράτος (βλ. Σχήμα 1).

### Σχήμα 1

*Χωρική Θάλασσα (Χ.Θ.) 6νμ, Εναέριος Χώρος 10νμ και επέκταση της Χ.Θ. στα 12νμ στο Αιγαίο από ελληνικής πλευράς*



**Πηγή:** Εθνική Υδρογραφική Υπηρεσία.

<sup>52</sup> Εκ νέου επίσημη γνωστοποίηση του ορίου των 10νμ, όπως ορίζεται με το ΠΔ του 1931, περιελήφθη στο Εγχειρίδιο Αεροναυτικών Πληροφοριών, το οποίο εκδόθηκε, σύμφωνα με το Παράρτημα «15» της Σύμβασης του Σικάγου, από τις αρμόδιες Αρχές για την Πολιτική Αεροπορία. Βλ. AIP Greece, vol. I, RAC 0-1.2.1.

<sup>53</sup> Βλ. Ν.Δ. 187/1973 (ΦΕΚ Α' 261/1973).

Ωστόσο, η κύρωση της Σύμβασης ΔΘ του 1982 από ελληνικής πλευράς με τον κυρωτικό Ν.2321/1195, έχει δώσει το αναφαίρετο δικαίωμα στην Ελλάδα για επέκταση της Χ.Θ. αυτής μέχρι αποστάσεως των 12νμ από τις Γραμμές Βάσης,<sup>54</sup> ενώ επιπλέον, στο ελληνικό έγγραφο επικύρωσης της Σύμβασης Δικαίου Θάλασσας του 1982 που κατατέθηκε στο Γεν. Γραμματέα των Η.Ε., έχει επισήμως αναγραφεί ότι ο χρόνος και ο τρόπος άσκησης του εν λόγω δικαιώματος από την Ελλάδα, αποτελεί ζήτημα που απορρέει από την εθνική της στρατηγική, χωρίς τούτο να σημαίνει ούτε κατ' ελάχιστον απειμπόληση εκ μέρους της των εν λόγω δικαιωμάτων. Εν λόγω δήλωση, αλλά και η προαναφερθείσα κύρωση της Σύμβασης ΔΘ με τον ελληνικό κυρωτικό Νόμο του 1995, έχει εισέτι προκαλέσει την αντίδραση της Τουρκίας, η οποία και χαρακτηρίζει μια τέτοια επέκταση των ελληνικών χωρικών υδάτων ως αφορμή πολέμου μεταξύ των δύο κρατών (*casus belli*).<sup>55</sup> Είναι, δε, χαρακτηριστικό το ψήφισμα που εξέδωσε η Τουρκική Εθνοσυνέλευση στις 8 Ιουνίου 1995, λίγες μέρες μετά την επικύρωση της UNCLOS από το Ελληνικό Κοινοβούλιο (31-5-95), με το οποίο εκκωρεί στην τουρκική κυβέρνηση όλες τις αρμοδιότητες συμπεριλαμβανομένων και των στρατιωτικών, για τη διατήρηση και υπεράσπιση των ζωτικών συμφερόντων της Τουρκίας. Το εν λόγω ψήφισμα βρίσκεται πάντα εν ισχύ, η δε Τουρκία δεν έχει ανακαλέσει την πολιτική της αυτή. Βέβαια, από την άλλη πλευρά, η Τουρκία με τον Ν.2674/1982 έχει ορίσει εύρος χωρικής θάλασσας στην περιοχή του Αιγαίου 6νμ, ενώ με την υπ' αρ. 8/4672 απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου του 1982 καθόρισε αντίστοιχο εύρος 12νμ σε Μαύρη Θάλασσα και Μεσόγειο, ήδη εφαρμοστέο από το 1964.

Πέραν των προαναφερθέντων, σε ορισμένα σημεία της ελληνικής επικράτειας, όπου η απόσταση από ακτές άλλου κράτους είναι μικρότερη από το άθροισμα του εύρους των αντίστοιχων χωρικών υδάτων, υπάρχει διαφοροποίηση του εύρους της ελληνικής Αιγιαλίτιδας Ζώνης. Αυτό συμβαίνει τόσο στο Αιγαίο Πέλαγος, όπου η ελληνική Αιγιαλίτιδα Ζώνη συναντάται με την τουρκική, αλλά και στο Ιόνιο Πέλαγος, όπου η ελληνική Αιγιαλίτιδα Ζώνη συναντάται με την αλβανική. Και στις δύο περιπτώσεις, οι ακτές βρίσκονται σε ορισμένα σημεία απέναντι η μία από την άλλη, ενώ σε άλλα είναι όμορες. Επισημαίνεται, ότι για καμία από τις ανωτέρω δύο περιοχές δεν έχει συναφθεί κάποια ειδική συμφωνία μεταξύ των ενδιαφερόμενων κρατών με σκοπό αυτή καθαυτή την οριοθέτηση της χωρικής θάλασσας. Όσον αφορά στην περιοχή του Ιονίου, υπό κανονικές συνθήκες εκτιμάται ότι θα πρέπει να ισχύει ο κανόνας της μέσης γραμμής, παρόλο που η Ελλάδα έχει καθορίσει εύρος 6νμ ενώ η Αλβανία (ούσα και μη συμβαλλόμενη εισέτι στη UNCLOS) διεκδικεί από το 1982 12νμ, καθόσον μέχρι σήμερα η χρήση της μέσης γραμμής αποτελεί και την ακολουθούμενη πρακτική από τα δύο κράτη χωρίς ιδιαίτερα προβλήματα.<sup>56</sup> Αναφορικά, δε, με την περιοχή του Αιγαίου, παρόλη τη μη ύπαρξη διεθνούς συνθήκης η διμερούς συμφωνίας με την Τουρκία για οριοθέτηση της Αιγιαλίτιδας Ζώνης, υφίστανται διατάξεις σε ιστορικές διεθνείς συμβάσεις που αφορούν στα θαλάσσια όρια ορισμένων περιοχών.

<sup>54</sup> Βλ. Άρθρο 2, Ν.2321/1995 (ΦΕΚ Α' 136/1995). Με το συγκεκριμένο άρθρο προβλέπεται ότι για την εφαρμογή της εν λόγω διάταξης στην ελληνική έννομη τάξη – δηλαδή της επέκτασης της ΑΖ στα 12νμ – αλλά και την εφαρμογή των λοιπών διατάξεων της UNCLOS που αφορούν την ΑΖ, εκδίδονται ΠΔ μετά από πρόταση του Υπουργικού Συμβουλίου. Η χρησιμότητα της τελευταίας αυτής διάταξης έχει αμφισβητηθεί εντόνως από μεγάλη μερίδα Ελλήνων νομικών, καθόσον το συγκεκριμένο δικαίωμα της Ελλάδος για επέκταση των χωρικών υδάτων στα 12νμ πηγάζει ούτως ή άλλως από την ίδια τη UNCLOS απέναντι σε κάθε κράτος συμβαλλόμενο σε αυτή, ενώ απέναντι σε μη συμβαλλόμενα στη UNCLOS κράτη, όπως η Τουρκία, εξ' αιτίας της οποίας προστέθηκε η εν λόγω διάταξη, το δικαίωμα της Ελλάδας για επέκταση των χωρικών υδάτων απορρέει από το εθνικό δικαίο, με δεδομένο ότι η UNCLOS ουσιαστικά αποκρυστάλλωσε του εθνικούς κανόνες που ίσχυαν έως τότε.

<sup>55</sup> Αναφορές σε *casus belli*, που θα προκαλούσε η επέκταση των ελληνικών χωρικών υδάτων, υφίστανται από το 1979, όπου και εδραιώνεται η στρατηγική αμφισβήτησης των κυριαρχικών ελληνικών δικαιωμάτων στο Αιγαίο από πλευράς Τουρκίας, με αποκορύφωμα τη σχετική με αυτό δήλωση της Τουρκού Πρωθυπουργού Çiller το 1994. Βλ. τουρκική Εφημερίδα *Milliyet*, 8 Ιουνίου 1994. Πέραν της ως άνω προκλητικής στάσης της Τουρκίας έναντι των κανόνων διεθνούς δικαίου, η απειλή χρήσης βίας (*casus belli*) παραβιάζει το άρθρο 2 παρ. 4 του Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών που απαγορεύει στα κράτη μέλη την απειλή ή τη χρήση βίας στις διεθνείς σχέσεις.

<sup>56</sup> Βλ. Χ. Δίπλα, «Η Ελληνική Αιγιαλίτιδα Ζώνη και τα Στενά Διεθνούς Ναυσιπλοΐας», στο Χ. Δίπλα και Χρ. Ροζάκη (επιμ.), *Το Δίκαιο της Θάλασσας και η Εφαρμογή του στην Ελλάδα*, Σιδέρης, Αθήνα, 2004, σελ. 24-25.

## 5. Η ελληνική θαλάσσια μεθόριος και η ελληνικότητα των αμφισβητούμενων από την Τουρκία νήσων

Αναλυτικότερα για το Αιγαίο, το όριο στην περιοχή της Σάμου και νοτιότερα, μεταξύ Δωδεκανήσου και τουρκικών ακτών, έως και το Καστελόριζο ακολουθεί τη μέση γραμμή, βασιζόμενο στις Ιταλο-τουρκικές Συνθήκες του 1932 (4 Ιανουαρίου και 12 Δεκεμβρίου του 1932), με τις οποίες επιβεβαιώνεται η Ιταλική κυριαρχία όλων των νησιών και νησίδων της Δωδεκανήσου έως και του Καστελόριζου και της νήσου Ρω. Ειδικότερα, η συμφωνία του Δεκεμβρίου 1932 καθορίζει τη θαλάσσια μεθόριο μεταξύ των αντικείμενων ακτών χωρίς να αναφέρεται ρητώς σε Αιγιαλίτιδα Ζώνη ή χωρικά ύδατα, ενώ η χαραθμεία μέση γραμμή αποτελείται από 37 σημεία που ισαπέχουν από συγκεκριμένα σημεία στις τουρκικές και ελληνικές ακτές, είτε ηπειρωτικές είτε νησιωτικές. Οι εν λόγω συμφωνίες ισχύουν και σήμερα μεταξύ Ελλάδος και Τουρκίας αφού τα εν λόγω νησιά περιήλθαν στην Ελλάδα με τη Συνθήκη Ειρήνης του 1947 από την Ιταλία.<sup>57</sup> Περαιτέρω, βορειότερα της προαναφερθείσας συνοριακής γραμμής και μέχρι τις εκβολές του Έβρου ποταμού, δεν υπάρχει συμφωνία μεταξύ των δύο κρατών, με την Ελλάδα να υποστηρίζει ότι η μέση γραμμή αποτελεί το όριο σύμφωνα με την πρακτική που έχει ακολουθηθεί από τα δύο κράτη.<sup>58</sup> Τέλος, η μεθοριακή γραμμή που καθορίστηκε και περιγράφηκε με την Συνθήκη της Λωζάννης του 1923 και στην συνέχεια υλοποιήθηκε με το Πρωτόκολλο των Αθηνών της 3<sup>ης</sup> Νοεμβρίου 1926 για τα χερσαία σύνορα στην περιοχή του Έβρου, επεκτείνει την οριοθέτηση και 3νμ μέσα στη θάλασσα, ορίζοντας ως διεθνές όριο την προέκταση της γραμμής που χωρίζει στα δύο τον κύριο δίαυλο ναυσιπλοΐας του ανατολικού βραχίονα του ποταμού.<sup>59</sup> Αργότερα, με το Ν.939/1979<sup>60</sup>, κυρώθηκαν τα τέσσερα πρωτόκολλα «περί οριοθετήσεως της Ελληνοτουρκικής μεθορίου», που υπογράφηκαν στις 7 Δεκεμβρίου 1971, τα οποία και επιβεβαίωσαν την εν λόγω μεθοριακή γραμμή.

Ωστόσο, Τούρκοι αξιωματούχοι από τα μέσα της δεκαετίας του '90, προσπαθώντας να «επανερμηνεύσουν» τις διεθνείς Συνθήκες, ανέπτυξαν την καινοφανή θεωρία «περί γκριζών ζωνών στο Αιγαίο», η οποία και συνίσταται στην αμφισβήτηση της ελληνικής κυριαρχίας σε μία σειρά νήσων, νησίδων και βραχονησίδων στη συγκεκριμένη περιοχή. Ειδικότερα, η Τουρκία ισχυρίζεται ότι η ελληνική κυριαρχία εκτείνεται μόνο σε εκείνα τα νησιά του Αιγαίου τα οποία αναφέρονται ονομαστικά στα κείμενα των Συνθηκών με τις οποίες αυτά τα νησιά παραχωρήθηκαν στην Ελλάδα. Το διεθνές νομικό πλαίσιο, ωστόσο, με το οποίο ρυθμίστηκαν τα θέματα κυριαρχίας στην περιοχή μετά τους Παγκοσμίους Πολέμους (Συνθήκες Λωζάνης 1923 και Παρισίων 1947) είναι απολύτως σαφές και αδιαμφισβήτητο. Αναλυτικότερα, το Άρθρο 12 της Συνθήκης της Λωζάννης του 1923 προβλέπει ότι «η ληφθείσα απόφασις της 13ης Φεβρουαρίου 1914 υπό της Συνδιασκέψεως του Λονδίνου εις εκτέλεσιν των άρθρων 5 της Συνθήκης του Λονδίνου της 17,30 Μαΐου 1913 και 15 της Συνθήκης των Αθηνών της

<sup>57</sup> Έτσι, από τη στιγμή που όλα τα ανωτέρω νησιά περιέρχονται στην Ελλάδα η συνοριακή θαλάσσια γραμμή του 1932 για όλο το υπόψη τμήμα από το νότιο άκρο της Σάμου μέχρι το Καστελόριζο και τη Ρω (βάσει της διαδοχής των Κρατών στις συνθήκες και συμβάσεις και ελλείπουσας οποιασδήποτε άλλης συμφωνίας με διαφορετική ρύθμιση), αποτελεί τη συνοριακή γραμμή μεταξύ Ελλάδος και Τουρκίας, το μεγαλύτερο μέρος της οποίας ακολουθεί την αρχή της «μέσης γραμμής».

<sup>58</sup> Ως υποστηρίζεται από την ελληνική πλευρά, με την απόφαση της Συνδιασκέψεως των Πρεσβευτών των Μ. Δυνάμεων της Ευρώπης στο Λονδίνο στις 13 Φεβρουαρίου 1914, επιβεβαιώνεται η κυριαρχία της Ελλάδος επί των νήσων Λήμνου, Σαμοθράκη, Μυτιλήνης (Λέσβου), Χίου, Σάμου, Ικαρίας που οριστικά επαναδιατυπώνεται με τη Συνθήκη Ειρήνης της Λωζάννης 1923. Επομένως δυνάμει των αρχών του διεθνούς δικαίου και εφόσον άλλως δεν έχει προβλεφθεί με ειδική συμφωνία, η συνοριακή θαλάσσια γραμμή στην περιοχή των ανωτέρω νησιών με τις αντικείμενες τουρκικές ορίζεται στο μέσον της αποστάσεως (μέση γραμμή).

<sup>59</sup> Το εν λόγω εύρος των 3νμ μέσα στη θάλασσα έχει παραμείνει έως σήμερα παρόλο που το 1973 η Ελλάδα εξέτεινε το εύρος της Χ.Θ της στα 6νμ. Έτσι το συγκεκριμένο εύρος δεν καλύπτει όλο το πλάτος της ζώνης των 6νμ αφήνοντας κενά. Επιπλέον, δεν έχει οριστεί επακριβώς με το Πρωτόκολλο του 1926 η ακριβής βάση του σημείου κατάληξης του ποταμίου συνόρου στη θάλασσα, δημιουργώντας προβλήματα για το μελλοντικό καθορισμό της καθόσον η κοίτη του Έβρου στο δέλτα του ποταμού μετατοπίζεται διαρκώς. Βλ. Η. Δημητρακόπουλος, *Τα χερσαία σύνορα της Ελλάδας*, Ίδρυμα Μελετών Χερσονήσου του Αίμου, Θεσσαλονίκη, 1996, σελ.105 επ.

<sup>60</sup> Βλ. ΦΕΚ Α' 149/6-7-1976

1,14 Νοεμβρίου 1913, η κοινοποιηθείσα εις την Ελληνικήν Κυβέρνησιν τη 13 Φεβρουαρίου 1914 και αφορώσα εις την κυριαρχίαν της Ελλάδος επί των νήσων της Ανατολικής Μεσογείου, εκτός της Ίμβρου, Τενέδου και των Λαγουσών νήσων (Μαυρών) ίδια των νήσων Λήμνου, Σαμοθράκης, Μυτιλήνης, Χίου, Σάμου και Ικαρίας επικυρούται, υπό την επιφύλαξιν των διατάξεων της παρούσης Συνθήκης των συναφών προς τα υπό την κυριαρχίαν της Ιταλίας διατελούσας νήσους, περί ων διαλαμβάνει το άρθρο 15. Εκτός αντιθέτου διατάξεως της παρούσης Συνθήκης, αι νήσοι, αι κείμεναι εις μικροτέραν απόστασιν των τριών μιλίων της ασιατικής ακτής, παραμένουσιν υπό την τουρκικήν κυριαρχίαν». Περαιτέρω, σύμφωνα με το άρθρο 15 της Συνθήκης της Λωζάννης «η Τουρκία παραιτείται υπέρ της Ιταλίας παντός δικαιώματος και τίτλου επί των κάτωθι απαριθμουμένων νήσων, τουτέστι της Ασυταλαίας, Ρόδου, Χάλκης, Καρπάθου, Κάσσου, Τήλου, Νισύρου, Καλύμνου, Λέρου, Πάτμου, Λειψούς, Σύμης και Κω, των κατεχομένων νυν υπό της Ιταλίας και των νησίδων των εξ αυτών εξαρτωμένων, ως και της νήσου Καστελλορίζου». Επιπλέον, το Άρθρο 14 της Συνθήκης Ειρήνης των Παρισίων (10.12.1947) προβλέπει ότι «η Ιταλία εκχωρεί εις την Ελλάδα εν πλήρει κυριαρχία τας νήσους της Δωδεκανήσου τας κατωτέρω απαριθμουμένας, ήτοι: Ασυτάλαιαν, Ρόδον, Χάλκην, Κάρπαθον, Κάσον, Τήλον, Νίσυρον, Κάλυμνον, Λέρον, Πάτμον, Λειψών, Σύμην, Κω και Καστελλορίζον, ως και τας παρακειμένας νησίδας».

Στο προαναφερθέν πλαίσιο των τουρκικών αμφισβητήσεων, έλαβε χώρα και το θερμό επεισόδιο μεταξύ Ελλάδος και Τουρκίας τον Ιανουάριο του 1996, αναφορικά με την κυριαρχία επί των ελληνικών βραχονησίδων Ίμια ανατολικά της νήσου Καλύμνου.<sup>61</sup> Ωστόσο, ως προκύπτει και από την προηγηθείσα ανάλυση, το νομικό καθεστώς των νήσων και νησίδων του Αιγαίου είναι ξεκάθαρο. Η ελληνική κυριαρχία επί των Ιμίων προκύπτει σαφώς από διεθνή συμβατικά κείμενα, δηλαδή τη Συνθήκη της Λωζάννης του 1923, τη Συνθήκη των Παρισίων του 1947 και τις Ιταλοτουρκικές Συμφωνίες του 1932. Συγκεκριμένα, βάσει της Συνθήκης της Λωζάννης,<sup>62</sup> τα Ίμια μαζί με όλο το Δωδεκανησιακό σύμπλεγμα περιήλθαν στην Ιταλία. Επιπλέον, από τα άρθρα 12 και 16 προκύπτει ότι η Τουρκία παραιτήθηκε κάθε κυριαρχικού δικαιώματος επί όλων των νησιών που βρίσκονται πέραν των 3 μιλίων από την ασιατική ακτή, πλήν της Ίμβρου, της Τενέδου και των Λαγουσών. Συνεπώς παραιτήθηκε κάθε κυριαρχικού της δικαιώματος και επί των Ιμίων που βρίσκονται σε απόσταση 3,7 μίλια από τις τουρκικές ακτές. Η Συνθήκη της Λωζάννης είναι σαφής: τα νησιά και νησίδες εντός τριών μιλίων από τις τουρκικές ακτές παραμένουν τουρκικά πλην αντιθέτου ρητής εξαιρέσεως της ίδιας της Συνθήκης και, αντιστρόφως, η Τουρκία παραιτείται από κάθε κυριαρχικό ή άλλο δικαίωμα επί των νησιών και νησίδων που ευρίσκονται εκτός της ζώνης αυτής (και πάλι πλην ρητών εξαιρέσεων, περιπτώσεις Ίμβρου, Τενέδου, Λαγουσών). Ο διαχωρισμός αυτός είναι ξεκάθαρος και για το λόγο αυτό δεν τίθεται θέμα ανάγκης ονομαστικής αναφοράς σε όλα τα νησιά και νησίδες του Αιγαίου.

---

<sup>61</sup> Στις 26 Δεκεμβρίου 1995, όταν τουρκικό φορτηγό πλοίο προσάραξε σε μία εκ των νησίδων Ίμια, ο πλοίαρχος αρνήθηκε αρχικά την προσφερθείσα εκ μέρους των ελληνικών Αρχών βοήθεια, υποστηρίζοντας ότι ευρίσκεται εντός τουρκικών χωρικών υδάτων, για να δεχθεί στο τέλος να ρυμουλκηθεί από ελληνικό ρυμουλκό στην Τουρκία. Στις 27 Ιανουαρίου 1996, δημοσιογράφοι της τουρκικής εφημερίδας *Hürriyet* υπέστειλαν την ελληνική σημαία και ύψωσαν την τουρκική στη νησίδα Ίμια. Την επομένη το ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό υπέστειλε την τουρκική και ύψωσε την ελληνική σημαία. Ακολούθως τουρκικά πολεμικά πλοία κατέπλευσαν στην περιοχή παρακολουθούμενα από ελληνικά. Σημειώθηκαν παραβιάσεις ελληνικών χωρικών υδάτων από τουρκικά πολεμικά πλοία, αλλά και ελληνικού εναερίου χώρου από τουρκικά μαχητικά αεροσκάφη. Αποκορύφωμα της τουρκικής πρόκλησης ήταν η αποβίβαση ανδρών του τουρκικού στρατού στη δεύτερη εκ των νησίδων, δηλαδή η στρατιωτική κατάληψη τμήματος της ελληνικής επικράτειας. Η κρίση αποκλιμακώθηκε με την απομάκρυνση των εκατέρωθεν δυνάμεων από την περιοχή και την επιστροφή στην προτέρα κατάσταση. Το Τουρκικό ΥΠΕΞ με ρηματικές διακοινώσεις του τονίζει την τουρκική κυριαρχία επί των Ιμίων και ζητεί -στο πλαίσιο έμπρακτης εφαρμογής της "θεωρίας των γκρίζων ζωνών"- συνολική διαπραγμάτευση για νήσους, νησίδες και βραχονησίδες στο Αιγαίο, το καθεστώς των οποίων είναι δήθεν αδιευκρίνιστο από νομικής απόψεως. Ωστόσο, το νομικό καθεστώς των νήσων και νησίδων του Αιγαίου είναι ξεκάθαρο. Η ελληνική κυριαρχία επί των Ιμίων προκύπτει σαφώς από διεθνή συμβατικά κείμενα, δηλαδή τη Συνθήκη της Λωζάννης του 1923, τη Συνθήκη των Παρισίων του 1947 και τις Ιταλοτουρκικές Συμφωνίες του 1932.

<sup>62</sup> Βλ. Άρθρο 15 της Συνθήκης της Λωζάννης του 1923.



Επιπλέον, η ελληνική κυριαρχία επί των Ιμίων επιβεβαιώνεται με την Ιταλοτουρκική Συμφωνία του Ιανουαρίου 1932 και του συμπληρωματικού αυτής Πρωτοκόλλου της 28 Δεκεμβρίου 1932, βάσει των οποίων οριοθετήθηκε η χωρική θάλασσα των δύο χωρών μεταξύ Μικρασιατικής Ακτής και Δωδεκανησιακού συμπλέγματος. Αξίζει να σημειωθεί, ότι τα Ίμια περιήλθαν στην Ιταλία με τη Συνθήκη της Λωζάννης, κάτι που απλώς επιβεβαιώνεται από το γεγονός ότι στο σημείο 30 του συμπληρωματικού Πρωτοκόλλου αναφέρονται ως ένα από τα σημεία ιταλικής κυριαρχίας από τα οποία θα υπολογίζεται η μέση γραμμή για το διαχωρισμό των χωρικών υδάτων μεταξύ Ιταλίας και Τουρκίας. Τέλος, βάσει της Συνθήκης Ειρήνης των Παρισίων του 1947<sup>63</sup>, η κυριαρχία επί των Δωδεκανήσων, συμπεριλαμβανομένων των Ιμίων, περιήλθε από την Ιταλία στην Ελλάδα. Δηλαδή, η Ελλάδα διαδέχθηκε την Ιταλία ασκούσα αυτή πλέον κυριαρχία επί των Δωδεκανήσων.

Την προαναφερθείσα νομική επιχειρηματολογία συμπληρώνει η έμπρακτη, ειρηνική και συνεχής άσκηση κυριαρχίας επί των Ιμίων από την Ελλάδα, αδιαλείπτως από το 1947, χωρίς η Τουρκία να την αμφισβητήσει ποτέ μέχρι την κρίση 1995-96 και εντεύθεν. Προς υποστήριξη αυτού, είναι ενδεικτικοί οι κάτωθι τουρκικοί χάρτες (Σχήματα 2 και 3) οι οποίοι και επιβεβαιώνουν την αποδοχή από τουρκικής πλευράς της ελληνικότητας των Ιμίων, μέχρι και την κρίση του 1996.

## Σχήμα 2

*Επίσημος τουρκικός χάρτης έκδοσης 1953 της ετήσιας έκθεσης του τουρκικού Υπουργείου Εξωτερικών για τη διέλευση πλοίων από τα Στενά Βοσπόρου-Δαρδανελίων. Παρουσιάστηκε και δημοσιεύτηκε στη Βουλή των Ελλήνων το 1996 από τον τότε Έλληνα Υπουργό Εξωτερικών. Ο χάρτης εμφανίζει τις νησίδες Ίμια εντός της Ελληνικής Επικράτειας*

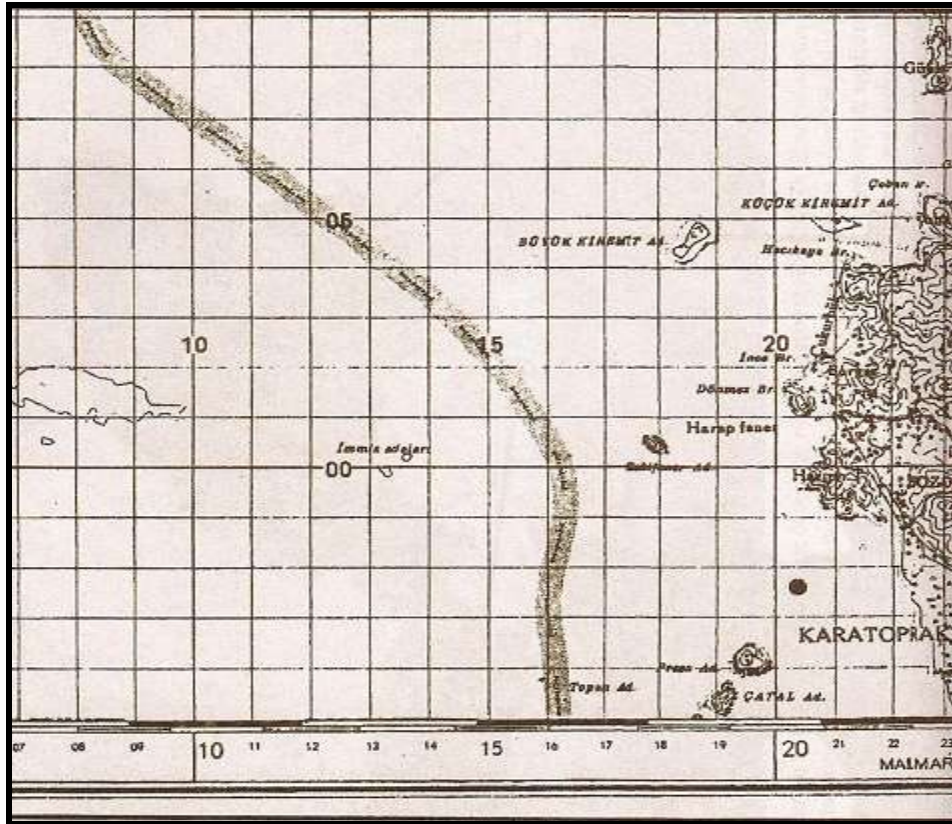


**Πηγή:** Γρ. Τζανέτος, Η Ευρωπαϊκή Διάσταση των Ελληνοτουρκικών Σχέσεων στο Αιγαίο και η Γεωπολιτική Στρατηγική της Δύσης (Ανασκόπηση της Ελληνικής Εξωτερικής Πολιτικής (1992-2005), Σιδέρης, Αθήνα, 2007, Παράρτημα Χαρτών.

<sup>63</sup> Βλ. Άρθρο 14 της Συνθήκης Ειρήνης των Παρισίων, 1947.

### Σχήμα 3

Τουρκικός χάρτης της Δωδεκανήσου που δείχνει με την ελληνική ονομασία τους τις νησίδες Ίμια να βρίσκονται πλησίον της νοητής γραμμής θαλασσίων συνόρων μεταξύ Ελλάδος και Τουρκίας, από την πλευρά της Ελλάδας



Πηγή: Τουρκική Γεωγραφική Υπηρεσία, Χάρτης Νο 18, 1969.

## 6. Συμπερασματικές παρατηρήσεις και προτάσεις στρατηγικής

Η διεύρυνση του ορίου της Αιγαλιτιδας Ζώνης, από το υφιστάμενο όριο των 6νμ σε αυτό των 12νμ, αποτελεί αναφαίρετο δικαίωμα για την Ελλάδα βάσει του διεθνούς συμβατικού και εθιμικού δικαίου θάλασσας. Ωστόσο, μια τέτοια κίνηση από ελληνικής πλευράς θα προσκρούσει στην έντονη αντίδραση της τουρκικής πλευράς. Λαμβάνοντας, επιπλέον υπόψη:

- την προσπάθεια οριστικής επίλυσης του Κυπριακού, την ενταξιακή πορεία της Τουρκίας στην Ε.Ε., κάτι το οποίο υποστηριζόταν σθεναρά από τις ελληνικές κυβερνήσεις της τελευταίας δεκαετίας,

- την σχεδόν βέβαια αντίδραση των μεγάλων ναυτικών δυνάμεων – ιδίως ΗΠΑ και Ρωσίας – στα πολεμικά πλοίων των οποίων θα υπάρξουν περιορισμοί στο μεγάλης στρατηγικής σημασίας για αυτούς χώρο του Αιγαίου,

- αλλά και την παρούσα γεωπολιτική αστάθεια στην ευρύτερη περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου,

ίσως δεν είναι η πλέον κατάλληλη στιγμή για την ελληνική πλευρά να προχωρήσει σε μια διεύρυνση με εξάντληση του ανώτατου επιτρεπτού ορίου (12νμ). Ωστόσο, θα μπορούσε η διεύρυνση αυτή να αγγίξει ένα μικρότερο όριο, έχοντας εξασφαλίσει μια σχετική ικανοποίηση των στόλων των μεγάλων ναυτικών δυνάμεων, άρα και τη δυναμική στήριξή τους σε μια πιθανή έντονη αντιπαράθεση με την τουρκική πλευρά. Μια ενδεχομένως στρατηγική επιλογή θα ήταν η διεύρυνση να φτάσει τα 10νμ, εξομοιώνοντας το όριο με αυτό που ισχύει στον υπερκείμενο ελληνικό εναέριο χώρο και δίνοντας περισσότερο «χώρο» για τη διέλευση των πολεμικών πλοίων των μεγάλων ναυτικών δυνάμεων, καθόσον σε αυτή την περίπτωση θα δημιουργούνταν νέα Στενά

Διεθνούς Ναυσιπλοΐας<sup>64</sup> σε λιγότερες περιοχές συγκριτικά με μια διεύρυνση της ΑΖ στα 12νμ, ιδίως στην περιοχή των Δυτικών Κυκλάδων και στις νότιες στρατηγικές εισόδους του Αιγαίου δυτικά της Κρήτης, ενώ θα παρέμεναν υπό το καθεστώς πλήρους ελευθερίας ανοικτής θάλασσας ορισμένοι δίοδοι, όπως για παράδειγμα στη νοτιοανατολική στρατηγική είσοδο του Αιγαίου ανατολικά της Κρήτης. Για τα Στενά αυτά θα έπρεπε με βάση τη διεθνή πρακτική να καθοριστεί ποια πραγματικά αποτελούν συνήθεις δόδους της διεθνούς ναυσιπλοΐας, ώστε από ελληνικής πλευράς, με γνώμονα την ασφάλεια της ναυτιλίας και του θαλάσσιου περιβάλλοντος, αλλά και τις ανάγκες άμυνας του παράκτιου κράτους, να κοινοποιείτο προς διεθνή αποδοχή και σύμφωνα με τις υφιστάμενες διαδικασίες των Η.Ε. και του ΙΜΟ ποια από αυτά θα χρησιμοποιούσε ο διεθνής εμπορικός στόλος αλλά και τα κρατικά/πολεμικά πλοία τρίτων κρατών.

Παρόλα ταύτα, το θέμα της διεύρυνσης της ελληνικής Αιγιαλιτιδας Ζώνης θα πρέπει να τεθεί ταυτόχρονα ως μοχλός πίεσης και θεμέλιο εμπιστοσύνης στις σχέσεις Ελλάδος και Τουρκίας, εν όψει τόσο μιας μελλοντικής επίλυσης του Κυπριακού Ζητήματος αλλά και της ευρωπαϊκής πορείας της Τουρκίας. Επιπλέον, θα πρέπει να συσχετιστεί άμεσα με το διμερές ζήτημα οριοθέτησης της Υφαλοκρηπίδας μεταξύ των δύο κρατών, ως συνολικό πακέτο διευθέτησης. Ακόμα και στην περίπτωση που από τουρκικής πλευράς θα τεθούν επιπλέον ζητήματα διαφορών και προστριβών, όπως η αμφισβήτηση κυριαρχικών δικαιωμάτων της Ελλάδας σε μικρονήσους του Αιγαίου ή η αποστρατιωτικοποίηση ορισμένων εκ των νήσων του Βόρειου και Αν. Αιγαίου, η Ελλάδα δεν έχει να φοβηθεί τίποτε, παραπέμποντας όλες αυτές τις υποθέσεις σε ένα διεθνές δικαστήριο, καθόσον ορισμένα θέματα – όπως αυτά των τίτλων κυριαρχίας – είναι αδιαπραγμάτευτα. Το βέβαιο είναι ότι δεν θα χάσει κάτι από τα δεδομένα κυριαρχικά της δικαιώματα που έχουν προκύψει βάσει συνθηκών.

Επιπλέον, είναι βέβαιο ότι οι τουρκικές αιτιάσεις που προβάλλουν τον 25<sup>ο</sup> μισημβρινό γεωγραφικού μήκους ως όριο τόσο της δικιάς της περιοχής ευθύνης έρευνας/διάσωσης όσο και της τουρκικής Υφαλοκρηπίδας/ΑΟΖ, δεν πρόκειται ποτέ να δικαιωθούν, καθόσον απέχουν κατά πολλούς από τη δικαιοδοτική πρακτική των διεθνών δικαστηρίων αλλά και από το πνεύμα δικαίου θάλασσας. Συνεπώς, δεν υφίσταται φόβος για απώλεια ήδη κερτιμένων δικαιωμάτων από ελληνικής πλευράς. Η μόνη ανησυχία, ως προαναφέρθηκε, είναι το πώς η Τουρκία θα δεχθεί να οδηγηθούν σε διεθνή επιδίκαση τα ζητήματα αυτά, καθόσον με την μέχρι τούδε ακολουθούμενη πρακτική από πλευράς της έχει αποδείξει ότι αρκείται σε διολισθήσεις, κερδίζοντας χρόνο για διεύρυνση της δήθεν ατζέντας διαφορών με την Ελλάδα. Σε αυτή την περίπτωση απαιτείται μακροπρόθεσμος σχεδιασμός από ελληνικής πλευράς, ο οποίος θα βασίζεται στην καλλιέργεια κλίματος εμπιστοσύνης για σύμπραξη στρατηγικών συμμαχιών στον ενεργειακό και στρατιωτικό τομέα ασφάλειας τόσο με τα υπόλοιπα γειτονικά κράτη (Αίγυπτος, Κύπρος, Ισραήλ), όσο και με μεγάλες δυνάμεις με δυνητικά ενεργειακά συμφέροντα στην περιοχή του Αιγαίου και της Ανατολικής Μεσογείου, όπως οι ΗΠΑ, η Ρωσία, η Γερμανία κ.α. Αφού οι συμμαχίες αυτές δημιουργήσουν κρίσιμα ενεργειακά συμφέροντα για τους εν λόγω κρατικούς δρώντες και τις εταιρίες αυτών στη συγκεκριμένη περιοχή, τότε έχοντας δεδομένη και τη στρατιωτική συνεργασία και

---

<sup>64</sup> Στα στενά αυτά που δημιουργούνται (θαλάσσιοι διάδρομοι μεταξύ νήσων ή μεταξύ νήσων και ηπειρωτικών ακτών ενός κράτους όπου ενδέχεται να υπάρχουν επικαλύψεις της χωρικής του θάλασσας, ήτοι καθόλου διεθνή ύδατα), ισχύει το καθεστώς του πλού διελεύσεως (transit passage), υπό το οποίο τα υποβρύχια μπορούν να πλέουν εν καταδύσει και τα πολεμικά αεροσκάφη να υπερίπτανται άνωθεν τους (έν αντιθέσει με τα χωρικά ύδατα στα οποία, προκειμένου εκτελέσουν αβλαβή διέλευση τα υποβρύχια πρέπει να πλέουν εν αναδύσει, ενώ τα πολεμικά αεροσκάφη απαγορεύεται να υπερίπτανται άνωθεν της υπερκείμενης αυτών χωρικής θάλασσας). Το σκεπτικό αυτό έχει υιοθετηθεί συμβατικά με τη UNCLOS προκειμένου διευκολύνεται ο θεσμός της ελεύθερης ναυσιπλοΐας προς όφελος των θαλασσιών μεταφορών, της οικονομίας και της ασφάλειας στη θάλασσα. Καθόσον κατά αυτό τον τρόπο μπορούν πολεμικά πλοία, υποβρύχια και αεροσκάφη εχθρικών όμορων κρατών να πλησιάσουν πολύ κοντά στις ακτές ενός κράτους, ορισμένες χώρες πχ. Ιαπωνία δεν έχουν αυξήσει το όριο της χωρικής τους θάλασσας στο μέγιστο επιτρεπτό από το διεθνές δίκαιο, ήτοι στα 12νμ. Για τα Στενά Διεθνούς Ναυσιπλοΐας και την ελληνική περίπτωση βλ. περισσότερα στο Χ. Δίπλα, «Η Ελληνική Αιγιαλιτιδα Ζώνη και τα Στενά Διεθνούς Ναυσιπλοΐας», στο Χ. Δίπλα και Χρ. Ροζάκη (επιμ.), *Το Δίκαιο της Θάλασσας και η Εφαρμογή του στην Ελλάδα*, Σιδέρης, Αθήνα, 2004, σελ.35-47.



υποστήριξη αυτών, θα έχει προετοιμαστεί το έδαφος για πίεση προς την Τουρκία, να συναινέσει σε μια διευθέτηση των ελληνοτουρκικών θαλασσιών διαφορών είτε με διμερή συμφωνία είτε μέσω διεθνούς δικαιοδοτικού οργάνου.

Όμως, οι αντίστοιχοι διπλωματικοί και νομικοί χειρισμοί προς την κατεύθυνση αυτή απαιτούν χρόνο και προσοχή, λόγω της ευμετάβλητης γεωπολιτικής κατάστασης της Ανατολικής Μεσογείου και της Μέσης Ανατολής, ενώ επίσης δεν θα πρέπει να διαφεύγει της προσοχής ότι στη διαμορφούμενη γεωπολιτική εξίσωση υπεισέρχονται πολλοί αστάθμητοι παράγοντες που καθιστούν τις εκάστοτε συμμαχίες να βασίζονται στο συμφέρον και μόνο. Υπό αυτό το πρίσμα, ακόμα και η εμμονή της Ελλάδας για την ενταξιακή πορεία της Τουρκίας στην Ε.Ε. θα πρέπει να μετριαστεί ή να διαμορφωθεί κατάλληλα ανάλογα με την πορεία των μεταξύ τους σχέσεων, προκειμένου να μην επιβεβαιωθούν οι φόβοι του αείμνηστου στρατηγικού θεωρητικού Παναγιώτη Κονδύλη, όταν διαγιγνώσκει πως «η Ε.Ε., μη μπορώντας να δώσει στην Τουρκία όλα όσα επιθυμεί, θα επιδιώκει να την κατευνάσει με ελληνικό άξονα, πιέζοντας δηλαδή την Ελλάδα να δεχθεί τις τουρκικές αξιώσεις στο Αιγαίο και την Κύπρο. Αν αυτό πράγματι συμβεί, όπως φοβούμαι εντονότατα, τότε θα δούμε μια ακόμα από τις τραγικές εκείνες ειρωνείες, τις οποίες τόσο συνηθίζει η Ιστορία. Ενώ, δηλαδή, η Ελλάδα προσανατολίστηκε ψυχή τε και σώματι στην Ευρώπη για να διασφαλισθεί από τον τουρκικό κίνδυνο, ακριβώς ο ευρωπαϊκός προσανατολισμός της θα μεταβληθεί σε όργανο *de facto* μετατροπής της σε δορυφόρο της Τουρκίας».<sup>65</sup>

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

### **Ελληνόγλωσσα**

Βαλλήνδης Π., *Δημόσιον Διεθνές Δίκαιον*, Εκδ. Π. Σάκκουλα, Θεσσαλονίκη-Αθήνα, 1959.

Βαμβούκος Α., *Το Σύγχρονο Δίκαιο της Θάλασσας*, Εκδ. Α. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα – Κομοτηνή, 1985.

Γιοκαρης Α., «Ο Ελληνικός Εναέριος χώρος και το FIR Αθηνών. Οι Επιπτώσεις από τη Νέα Σύμβαση των ΗΕ (1982) για το Δίκαιο της Θάλασσας», από τα Πρακτικά Συμποσίου στη Ρόδο (4–6 Νοεμβρίου 1994): *Το Αιγαίο Πέλαγος και το Νέο Δίκαιο της Θάλασσας*, 1996.

Γούναρης Μ., «Η Ιδιαιτερότητα του Αιγαίου Πελάγους και οι Νέες Ρυθμίσεις του Διεθνούς Δικαίου της Θάλασσας», *Επιστημονική Ημερίδα Πρώτη με θέμα Μεσόγειος και Δίκαιο της Θάλασσας*, επιμ. Μ. Χρηστάκης, ΙΣΤΑΜΕ, 1999.

Δημητρακόπουλος Η., *Τα χερσαία σύνορα της Ελλάδας*, Ίδρυμα Μελετών Χερσονήσου του Αίμου, Θεσσαλονίκη, 1996.

Διαιτητική Απόφαση, 1985, *Οριοθέτηση του Θαλασσιού Συνόρου μεταξύ Γουινέας και Γουινέας – Μπισάου*.

Διαιτητική Απόφαση, 1989, *Οριοθέτηση του Θαλασσιού Συνόρου μεταξύ Γουινέας Μπισάου και Σενεγάλης*.

Δίπλα Χ., «Η Ελληνική Αιγιαλιτιδα Ζώνη και τα Στενά Διεθνούς Ναυσιπλοΐας», στο Χ. Δίπλα και Χρ. Ροζάκη (επιμ.), *Το Δίκαιο της Θάλασσας και η Εφαρμογή του στην Ελλάδα*, Σιδέρης, Αθήνα, 2004, σελ. 24-25.

Εγχειρίδιο Αεροναυτικών Πληροφοριών, το οποίο εκδόθηκε, σύμφωνα με το Παράρτημα «15» της Σύμβασης του Σικάγου, από τις αρμόδιες Αρχές για την Πολιτική Αεροπορία (AIP Greece, vol. I, RAC 0-1.2.1).

---

<sup>65</sup> Βλ. Π. Κονδύλη, *Θεωρία του Πολέμου*, Εκδόσεις Θεμέλιο, Αθήνα, 1998, σελ. 408-9.

Ευσταθιάδης, *Διεθνές Δίκαιον*, τ. Γ', Αθήναι, 1963.

Ιωάννου Κ. και Στρατή Α., *Εισηγήσεις Δικαίου της Θάλασσας*, τ.Α', Εκδ. Α. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα – Κομοτηνή, 1996.

Κονδύλης Π., *Θεωρία του Πολέμου*, Εκδόσεις Θεμέλιο, Αθήνα, 1998, σελ. 408-9.

Μηνάγιας Χ., *Η Τουρκία κλιμακώνει τις προκλήσεις της στο Αιγαίο*, διαθέσιμο στο [www.medintelligence.org](http://www.medintelligence.org).

Κωνσταντόπουλος, Δ., *Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο*. Εκδόσεις Σάκκουλας, 1986.

Ν.Δ. 187/1973 «Περί Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου», (ΦΕΚ 261 Α).

Ν. 2321/1995 (ΦΕΚ Α', 130/23 Ιουνίου 1995), Κυρωτικός ελληνικός νόμος Σύμβασης ΔΘ 1982 Law of the Sea Convention. U.N. Doc. A/Conf./62/122, 7 Οκτωβρίου 1982 και της Συμφωνίας για το Μέρος XI, που αφορά στο Διεθνές Βυθό.

Οικονομίδης Κ., *Θέματα Διεθνούς Δικαίου και Ελληνικής Εξωτερικής Πολιτικής*, Αθήνα-Κομοτηνή, Εκδ. Α. Σάκκουλα, 1993.

Παπακώστας Α.Β., *Δημόσιον Διεθνές Δίκαιον (Ειρηνικά και Βίαια Μέσα Επιλύσεως Διεθνών Διαφορών)*, 1971.

Ροζάκης Χ., *Το Δίκαιο της Θάλασσας και η Διαμόρφωση του από τις Διεκδικήσεις των Παράκτιων Κρατών*, 1976.

Ρούκουνας Ε., *Διεθνές Δίκαιο, Σχέσεις Διεθνούς και Εσωτερικού Δικαίου. Τρόποι Παραγωγής του Διεθνούς Δικαίου*, τ. Ι, Εκδόσεις Α. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή, 1997.

Σχέδιο Διακήρυξης για τα Δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των Κρατών, Επιτροπή Διεθνούς Δικαίου, Η.Ε., 1949.

Σύμβαση Βιέννης περί των Διπλωματικών Σχέσεων (1961).

Σύμβαση Παρισίων του 1919 «Περί Κανονισμού της Αεροπλοΐας».

Σύμβαση Σικάγου του 1944 «Περί Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας» (Σύμβαση ICAO, 1944).

Συρίγος Α.Μ., «NATO στο Αιγαίο: Οκτώ δεδομένα με ειδική σημασία», *Καθημερινή*, 14-02-2016.

Χρυσοχού Γ., *Γεωπολιτικοί ανταγωνισμοί και οριοθετήσεις θαλασσιών ζωνών στην Νοτιοανατολική Μεσόγειο*, Διδακτορική Διατριβή, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Χίος, 4-11-2015.

Χρυσοχού Γ., «Προοπτικές Οριοθέτησης της Ελληνικής Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης (ΑΟΖ) στο φως των Πρόσφατων Αποφάσεων των Διεθνών Δικαιοδοτικών Οργάνων», *Ναυτική Επιθεώρηση*, Τεύχος 588, Αθήνα, 2014 (Α' Έπαινος Διαγωνισμού Μελετών Πολεμικού Ναυτικού).

## **Ξενογλώσση**

Ahnish Fa., *The International Law of Maritime Boundaries and the Practice of States in the Mediterranean Sea*, Clarendon Press, 1993.

Alexander L. M., «The delimitation of maritime boundaries», *Political geography quarterly* 5, 1986.

- Brierly J., *The Outlook for International Law*. Oxford University Press, 1994.
- Brown E.D., *The International Law of the Sea*, Vol. I, 1994.  
ILC, Annuaire 1956, Τόμος II.
- Byers, M., *The Role of Law in International Politics. Essays in International Relations and International Law*, Oxford University Press, 2000.
- Charney J. I., «Progress in International Maritime Boundary Delimitation Law», 88 *AJIL* 227, 1994.
- Charney J. I., «The Implications of Expanding International Dispute Settlement Systems: The 1982 Convention on the Law of the Sea», 90 *A.J.I.L.*, 1996.
- Chrysochou G., «Energy Geopolitics in Southeastern Mediterranean Sea and Maritime Delimitation Issues», *Athena 14 Journal, Security and Crisis Management International Conference*, Hellenic EU Presidency 2014, Ministry of Defence, Athens, 17-19 June 2014.
- Chrysochou G. and Sioussiouras P., «Maritime Delimitations in the Context of Recent Jurisprudence and the Greek-Turkish Issues», *A38 Journal of International Law*, Vol 2, Edition 2, July-Sept 2013, ISSN 2277-9361, 2(2) *A38JIL* (2013).
- Convention and Statute on the International Regime of Maritime Ports, Geneva, December 9, 1923, 58 *L.N.T.S.* 287 Second General Conference on Freedom of Communications and Transit, 1923.
- Convention on the Continental shelf*, Done at Geneva 29 April 1958, Entered into force on 10 June 1964.
- Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone*, Done at Geneva 29 April 1958, Entered into force on 10 September 1964.
- Evans Malcolm D., *International Law*, Oxford University Press, Oxford, 2003.
- Ioannou K., «Some Preliminary Remarks on Equity in the 1982 Convention on the Law of the Sea», in Ch. Rozakis & C. Stephanou (editors), *The New Law of the Sea*, Amsterdam, 1983.
- Jayawardene H., *The Regime of Islands in International Law*, Martinus Nijhoff. Dordrecht, 1990.
- Kwiatkowska B., *The 200 Mile Exclusive Economic Zone in the New Law of the Sea*, Martinus Nijhoff, Boston, 1989.
- Office of the Special Representative of the Secretary General for the Law of the Sea, *The Law of the Sea. Status of the United Nations Convention on the Law of the Sea*, 1985.
- PCA, *Grisbardana Case (Norway vs Sweden)*, 1909.
- PCA (Permanent Court of Arbitration), *Award of the Arbitral Tribunal in the Second Stage of the Proceedings (Maritime Delimitation), between the Government of the State of Eritrea and the Government of the Republic of Yemen*.
- Prescott V. and Schofield C., *The maritime political boundaries of the world*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, 2005.

Politakis G., «The Aegean Agenda: Greek National Interests and the New Law of the Sea Convention», *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 1995.

R.J. Dupuy & D. Vignes, *A Handbook on the New Law of the Sea*, 1991.

Roukounas E., «Greece and the Law of the Sea», στο T. Treves και L. Pineschi (Eds), *The Law of the Sea, The European Union and Its Member States*, Nijhoff, Hague, Boston, London.

*United Nations Convention on the Law of the Sea*, (UNCLOS), Done on 10 December 1982 in Montego Bay, Jamaica, Entered into force on 16 November 1994.

United Nations Division for Ocean Affairs, Table of claims to maritime jurisdiction 17 July 2011, διαθέσιμο στο [www.un.org/Depts/los/table\\_summary\\_of\\_claims.pdf](http://www.un.org/Depts/los/table_summary_of_claims.pdf).

United Nations, Law of Sea Bulletin, 2 March 2004, No 54, p. 127, διαθέσιμο στο [www.un.org /Depts/los/doalos\\_publications /Los\\_Bulletins/bulletin\\_pdf/bulletin\\_54e.pdf](http://www.un.org/Depts/los/doalos_publications/Los_Bulletins/bulletin_pdf/bulletin_54e.pdf).