EASTERN MEDITERRANEAN POLICY NOTE • No. 4 • 17 March 2016

Οι Τουρκικές παραβιάσεις του Εθνικού Εναερίου Χώρου της Ελλάδας στο Αιγαίο

Σπυρίδων Α. Σολδάτος

Το γεγονός της κατάρριψης του ρωσικού αεροσκάφους Su-24 από τουρκικό F-16 στις 24 Νοεμβρίου 2015, έφερε ξανά στην επικαιρότητα το θέμα των τουρκικών παραβιάσεων στο Αιγαίο.[1] Ενώ η Τουρκία δεν έδειξε την παραμικρή ανοχή σε μία παραβίαση του εναέριου χώρου της, που όπως υποστήριξε κράτησε περίπου 17 δευτερόλεπτα, συνεχίζει να παραβιάζει καθημερινά τον ελληνικό εναέριο χώρο στο Αιγαίο. Η επιθετική συμπεριφορά της Τουρκίας, που συνεχίζει να αγνοεί τους κανόνες του διεθνούς δικαίου και τις διεθνείς συνθήκες, επιδεινώνει τις σχέσεις της με την Ελλάδα και δυσχεραίνει τις όποιες προσπάθειες επίλυσης των διαφορών των δύο κρατών.

Μετά την εισβολή στην Κύπρο το καλοκαίρι του 1974, η Τουρκία άρχισε σταδιακά να αμφισβητεί τα κυριαρχικά δικαιώματα της Ελλάδας και να ασκεί μια προκλητικά επιθετική πολιτική. Στόχος ήταν η μεταβολή του υφιστάμενου status quo στο Αιγαίο, τόσο στη θάλασσα όσο και στον αέρα, παρά το γεγονός ότι αυτό είναι σαφώς καθορισμένο από τις διεθνείς συνθήκες και το διεθνές δίκαιο. Οι Τουρκικές διεκδικήσεις εστιάζονται κυρίως στην αμφισβήτηση του δικαιώματος της Ελλάδας για επέκταση των χωρικών υδάτων της στα 12 ναυτικά μίλια (ν.μ.), του εύρους του ελληνικού εθνικού εναέριου χώρου, των αρμοδιοτήτων της εντός του FIR Αθηνών, των αρμοδιοτήτων της εντός της περιοχής έρευνας και διάσωσης, της ελληνικής κυριαρχίας επί ορισμένων νησιών και την αποστρατιωτικοποίηση των νησιών του Ανατολικού Αιγαίου. Το Αιγαίο αποτελεί χώρο στρατηγικής σημασίας στην Ανατολική Μεσόγειο, καθώς ελέγχει την έξοδο των Στενών του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων. Με την πολιτική της η Τουρκία επιδιώκει να θέσει υπό τον έλεγχό της το μισό Αιγαίο, αγνοώντας τα πολυάριθμα ελληνικά νησιά και τα κυριαρχικά δικαιώματα της Ελλάδας. Παρά την αλλαγή της πολιτικής εξουσίας το 2003 και τη διακήρυξη της πολιτικής των "μηδενικών προβλημάτων" με τις γειτονικές χώρες, η τουρκική επιθετικότητα στο Αιγαίο όχι μόνο δεν μετριάστηκε, αλλά αυξήθηκε τα τελευταία χρόνια.[2]

Η τουρκική επιθετικότητα στον εναέριο χώρο του Αιγαίου αφορά δύο ξεχωριστά ζητήματα τα οποία συχνά συγχέονται μεταξύ τους. Το πρώτο αφορά την αμφισβήτηση του εύρους του Εθνικού Εναέριου Χώρου (ΕΕΧ) της Ελλάδας και τις *παραβιάσεις* του από την Τουρκική Πολεμική

Σπυρίδων Α. Σολδάτος, Μεταπτυχιακός φοιτητής στο Τμήμα Διεθνών Σχέσεων και Ευρωπαϊκών Σπουδών (Πανεπιστήμιο Λευκωσίας), Πτυχιούχος Διεθνών και Ευρωπαϊκών Σπουδών (Πανεπιστήμιο Πειραιά), Πτυχιούχος Στρατιωτικής Σχολής Ευελπίδων.

[1] "They know how it's done: Turkey violated Greek airspace 2,244 times in 2014 alone," Russia Today, 25 Nov 2015, https://www.rt.com/news/323429-greece-turkey-airspace-violations [accessed 1 March 2016].

[2] Ilias I. Kouskouvelis "The Problem with Turkey's 'Zero Problems'," *Middle East Quarterly,* 20:1 (Winter 2013), 47-56.

Αεροπορία, ενώ το άλλο την αμφισβήτηση των αρμοδιοτήτων της εντός του FIR Αθηνών (ATHINAI FIR) που έχουν ως αποτέλεσμα τις *παραβάσεις* των διεθνών κανόνων εναέριας κυκλοφορίας.

Ο Εθνικός Εναέριος Χώρος στο Αιγαίο

Καταρχήν ο Εθνικός Εναέριος Χώρος εκτείνεται πάνω από τη χερσαία επικράτεια και τα χωρικά ύδατα ενός κράτους. Ως όρος του Διεθνούς Δικαίου καθορίστηκε αρχικά από τη Σύμβαση του Παρισίου το 1919, που αφορούσε τη ρύθμιση της εναέριας κυκλοφορίας, στην οποία αναγνωρίστηκε ότι τα κράτη μέλη έχουν πλήρη και αποκλειστική κυριαρχία επί του εθνικού τους εναερίου χώρου. Η Σύμβαση του Σικάγο το 1944, που αντικατέστησε όλες τις προηγούμενες συνθήκες και συμφωνίες και παραμένει το βασικό θεσμικό πλαίσιο της διεθνούς αεροπορίας, καθορίζει με τον ίδιο τρόπο τον ΕΕΧ. Στη Σύμβαση του Σικάγο προβλέπεται το δικαίωμα κάθε κράτους να υπερασπίζεται τον ΕΕΧ του και να αναχαιτίζει ή να εξαναγκάζει σε προσγείωση αεροσκάφη τα οποία δεν συμμορφώνονται με τους διεθνείς ή του εθνικούς κανόνες εναέριας κυκλοφορίας.[3] Η είσοδος στρατιωτικών αεροσκαφών στον ΕΕΧ ενός άλλου κράτος γίνεται μόνο κατόπιν έγκρισης και έκδοσης της αντίστοιχης διπλωματικής άδειας.

Η Ελλάδα θέσπισε για πρώτη φορά το 1931[4] το εύρος του ΕΕΧ της στα 10 ν.μ., ενώ στη θάλασσα επέλεξε να ασκεί τα κυριαρχικά της δικαιώματα έως τα 6 ν.μ.[5] Αυτή η διαφορά των 4 ν.μ. αποτελεί ένα διεθνές παράδοξο, το οποίο όμως βρίσκονταν σε ισχύ για περισσότερο από 4 δεκαετίες, χωρίς να αμφισβητηθεί από κανένα κράτος, συμπεριλαμβανομένης και της ίδιας της Τουρκίας. Μάλιστα πριν το 1974 η Τουρκία όχι μόνο δεν προέβη σε αμφισβήτηση του εύρους του ελληνικού ΕΕΧ, αλλά κατά τη διάρκεια ασκήσεων ζητούσε την έκδοση NOTAM από τις ελληνικές αρχές[6] ενημερώνοντας ότι "κανένα αεροσκάφος δεν θα πλησιάσει ελληνικό έδαφος πλησιέστερα από 10ν.μ,"[7] επιβεβαιώνοντας με αυτόν τρόπο τη γνώση και αποδοχή των ελληνικών κυριαρχικών δικαιωμάτων. Επιπλέον, βάσει της Σύμβασης του Montego Bay για το Δίκαιο της Θάλασσάς (UNCLOS)[8] του 1982, όλα τα παράκτια κράτη δικαιούνται χωρικά ύδατα εύρους 12 ν.μ. Η Ελλάδα επικύρωσε την εν λόγω συνθήκη το 1995[9] και διατηρεί έκτοτε το δικαίωμα να επεκτείνει τα χωρικά της ύδατα μέχρι τα 12 ν.μ., πράγμα που σημαίνει και την αντίστοιχη επέκταση του ΕΕΧ της.[10] Με βάση τα παραπάνω, η αμφισβήτηση αυτού του καθεστώτος από την Τουρκία, αμέσως μετά την εισβολή στην Κύπρο το 1974, με τον ισχυρισμό ότι τότε πληροφορήθηκε την ύπαρξή του, είναι αβάσιμη. Παρά το παράδοξο της ανομοιομορφίας του εναερίου χώρου και των χωρικών υδάτων, το νομικό καθεστώς του Ελληνικού ΕΕΧ στο Αιγαίο είναι γνωστό εδώ και πολλές δεκαετίες και έχει πλέον το χαρακτήρα ενός τοπικού εθίμου.[11]

Επιπλέον, στα μέσα της δεκαετίας του 1990, η Τουρκία οξύνοντας την επιθετική της στάση άρχισε να αμφισβητεί την ελληνική κυριαρχία επί ορισμένων νήσων, νησίδων και βραχονησίδων στο Αιγαίο. Συγκεκριμένα, θεωρεί ότι δεν είναι σαφές το καθεστώς όσων νησιών δεν αναφέρονται

---

[3] Christos Kassimeris, "NATO and the Aegean Disputes," *Defense & Security Analysis*, 24:2 (June 2008), 170.

[4] Ελληνική Δημοκρατία, Προεδρικό Διάταγμα 6/18 Σεπτεμβρίου 1931 και Νόμος 5017/1931, όπως αναθεωρήθηκαν με τους Νόμους 230/1936 και 1815/1988.

[5] Ελληνική Δημοκρατία, Νόμος 230/1936 και ΝΔ 187/1973.

[6] Η αρμόδια ελληνική αρχή για τον έλεγχο του FIR είναι η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ).

[7] George Assonitis, "Greek Airspace: The Legality of a Paradox," *United States Air Force Academy Journal of Legal Studies,* 8 (1997-1998), 173.

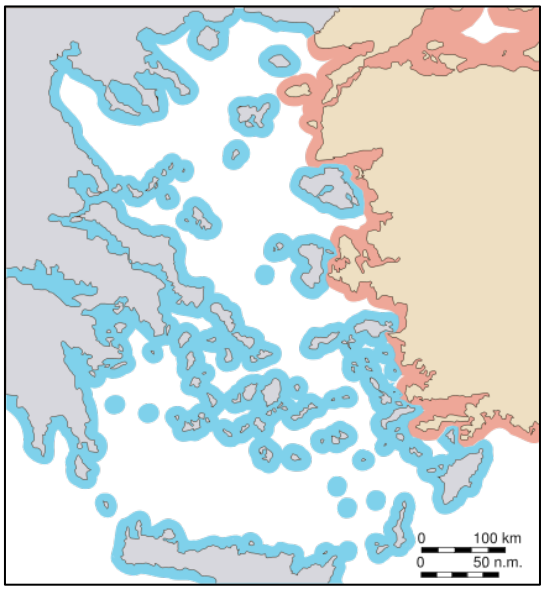
[8] United Nations Convention on the Law of the Sea.

[9] Ελληνική Δημοκρατία, Νόμος 2321/1995.

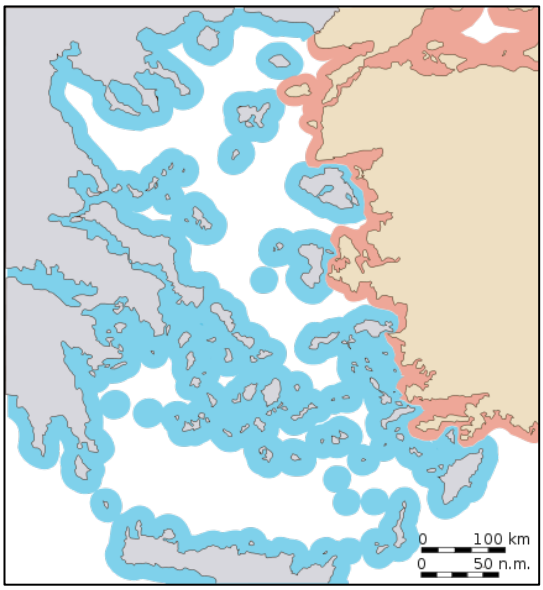
[10] Παρά το γεγονός ότι η Τουρκία δεν έχει υπογράψει τη συνθήκη UNCLOS, η εφαρμογή της από τη συντριπτική πλειοψηφία των κρατών μελών του ΟΗΕ (166 από τα 193 μέλη το ΟΗΕ), της δίνει την ισχύ εθιμικού δικαίου.

[11] Χρήστος Ροζάκης, "Οι Ελληνοτουρκικές σχέσεις: η νομική διάσταση," *Σύγχρονη Ελληνική Εξωτερική Πολιτική 1974-1987*, επιμέλεια Δημήτρης Κώνστας και Χαράλαμπος Τσαρτανίδης (Αθήνα: Σάκκουλας, 1988), τόμος Β', 43-45.

ονομαστικά στα κείμενα των Συνθηκών της Λωζάνης 1923 και Παρισίων 1947.[12] Αποκορύφωμα αυτής της αναθεωρητικής πολιτικής ήταν η κρίση των Ιμίων το 1996, που έφερε τις δυο χώρες στα πρόθυρα της ένοπλης σύγκρουσης. Παρά την ξεκάθαρη διατύπωση της Συνθήκης της Λωζάνης,[13] η Τουρκία συνεχίζει να αμφισβητεί την ελληνική κυριαρχία αυτών των νησιών και κατά συνέπεια τον εναέριο χώρο πάνω από αυτά και τα χωρικά τους ύδατα.



Τα χωρικά ύδατα της Ελλάδας στο Αιγαίο στα 6 ν.μ.



Ο ΕΕΧ της Ελλάδας στο Αιγαίο στα 10 ν.μ.

Wikimedia Commons

Η Περιοχή Πληροφόρησης Πτήσεων Αθηνών και η Περιοχή Έρευνας και Διάσωσης

Η άλλη διάσταση των τουρκικών αμφισβητήσεων στο Αιγαίο αφορά τις αρμοδιότητες της Ελλάδας στην Περιοχή Πληροφόρησης Πτήσεων (Flight Information Region - FIR) Αθηνών. Με την ίδρυση του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) το 1947, καθορίστηκαν οι Περιοχές Πληροφόρησης Πτήσεων, με σκοπό την διευκόλυνση της εναέριας κυκλοφορίας και την ασφάλεια πτήσεων. Οι υποχρεώσεις της αρχής ελέγχου κάθε FIR περιλαμβάνουν την εξυπηρέτηση πληροφοριών πτήσης και την εξυπηρέτηση συνέγερσης και συναγερμού.[14] Το 1952 καθορίστηκε η διαχωριστική γραμμή μεταξύ του FIR Αθηνών και Κωνσταντινούπολης, η οποία ακολουθεί τη γενική γραμμή των χερσαίων και θαλάσσιων συνόρων των δύο κρατών. Είναι προφανές, ότι το FIR Αθηνών περιλαμβάνει τόσο το σύνολο του ΕΕΧ, όσο και τμήματα διεθνούς εναέριου χώρου, στον οποίο η Ελλάδα δεν ασκεί κυριαρχικά δικαιώματα.[15]

---

[12] "Islands, islets and rocks in the Aegean which were not ceded to Greece by international treaties," Turkish Ministry of Foreign Affairs, http://www.mfa.gov.tr/islands_-islets-and-rocks-in-the-aegean-which-were-not-ceded-to-greece-by-international-treaties.en.mfa [accessed 18 February 2016).

[13] "[…] κυριαρχίαν της Ελλάδος επί των νήσων της Ανατολικής Μεσογείου, εκτός της Ίμβρου, Τενέδου και των Λαγουσών νήσων (Μαυρυών), ιδία των νήσων Λήμνου, Σαμοθράκης, Μυτιλήνης, Χίου, Σάμου και Ικαρίας επικυρούται, υπό την επιφύλαξιν των διατάξεων της παρούσης Συνθήκης των συναφών προς τις 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," Ελληνικό Υπουργείο Εξωτερικών, http://www.mfa.gr/zitimata-ellinotourkikon-sheseon/eidikotera-keimena/gkrizes-zones.html [πρόσβαση 19 Φεβρουαρίου 2016].

[14] Αφορά την ενημέρωση των αρμόδιων υπηρεσιών για τα αεροσκάφη που έχουν ανάγκη άμεσης βοήθειας, έρευνας και διάσωσης.

[15] Michael N. Schmitt, "Aegean Angst: A Historical and Legal Analysis of the Greek-Turkish Dispute," *Roger Williams University Law Review*, 2:1 (1996-1997), 47.

Η Τουρκία μέχρι τα μέσα τις δεκαετίας του 1970 αποδέχονταν αυτό το πλαίσιο, χωρίς να δημιουργεί προβλήματα στην εναέρια κυκλοφορία πάνω από το Αιγαίο. Αυτό άλλαξε με την αυθαίρετη έκδοση της NOTAM[16] 714 στις 6 Αυγούστου 1974, με την οποία η Τουρκία αμφισβητούσε την αρμοδιότητα του FIR Αθηνών πάνω από το μισό περίπου Αιγαίο, ζητώντας από όλα τα αεροσκάφη να αναφέρουν στο FIR της Κωνσταντινούπολης. Ακολούθησαν ελληνικές διαμαρτυρίες στον ICAO και οι NOTAM 1066 και 1152 στις 14 Αυγούστου 1974, με τις οποίες ο εναέριος χώρος του Αιγαίου χαρακτηριζόταν ως "επικίνδυνη περιοχή." Η κρίση, που δημιούργησε πολλά προβλήματα στην εναέρια κυκλοφορία της περιοχής έληξε μετά από 6 χρόνια, όταν η Τουρκία απέσυρε τη NOTAM 714[17] το 1980 κάτω από διεθνείς πιέσεις για αποκατάσταση της ομαλότητας.[18]

Αυτή η κίνηση δε σήμαινε και την άρση των τουρκικών διεκδικήσεων για έλεγχο του εναερίου χώρου του Αιγαίου, καθώς μετά την αμφισβήτηση της αρμοδιότητας του FIR η Τουρκία άρχισε να αμφισβητεί τις ελληνικές αρμοδιότητες έρευνας και διάσωσης (SAR)[19] εντός του FIR Αθηνών. Με την έκδοση, το 1989, του νέου της κανονισμού για έρευνα και διάσωση,[20] η Άγκυρα ενέταξε αυθαίρετα στην περιοχή ευθύνης της ένα μεγάλο κομμάτι του FIR Αθηνών και του FIR Λευκωσίας. Παρά τις τουρκικές αξιώσεις οι περιοχές SAR στο Αιγαίο έχουν καθοριστεί σαφώς από τον ICAO[21] και για πρακτικούς λόγους συμπίπτουν με τα αντίστοιχα FIR. Έτσι, οι τουρκικές αξιώσεις για αλλαγή των ορίων της περιοχής SAR στο Αιγαίο έχουν απορριφθεί από τον ICAO, που είναι ο αρμόδιος διεθνής οργανισμός.[22]

EMPN (P.S. Collection)

Τα FIR Αθηνών, Κωνσταντινούπολης και Λευκωσίας.

[16] Notice to Airmen, οδηγία προς αεροναυτιλομένους.

[17] Με την NOTAM 211 της 22ας Φεβρουαρίου 1980. Αντίστοιχα η Ελλάδα με τη NOTAM 267 της 23ης Φεβρουαρίου 1980 ακύρωσε τις NOTAM 1066 και 1157/1974.

[18] Νικόλαος Χειλαδάκης, "Η διαμάχη στο Αιγαίο και η Τουρκική προκλητικότητα," *Στρατιωτική Επιθεώρηση* (Μάιος - Ιούνιος 2008), 78-80.

[19] Search and Rescue.

[20] Κανονισμός 88/13559/89.

[21] Οι περιοχές SAR του ICAO αφορούν μόνο αεροπορικά ατυχήματα. Για ναυτικά ατυχήματα οι περιοχές SAR καθορίζονται από τον Διεθνή Οργανισμό Ναυσιπλοΐας IMO (International Maritime Organization) και χωρίς να είναι υποχρεωτικό, πρακτικά συμπίπτουν με τις αντίστοιχες του ICAO.

[22] Valentine Spyroglou, "Aegean Confrontation," *Defense & Foreign Affairs Strategic Policy,* 34:5 (2006), 10.

Οι Τουρκικές Παραβάσεις και Παραβιάσεις στο Αιγαίο

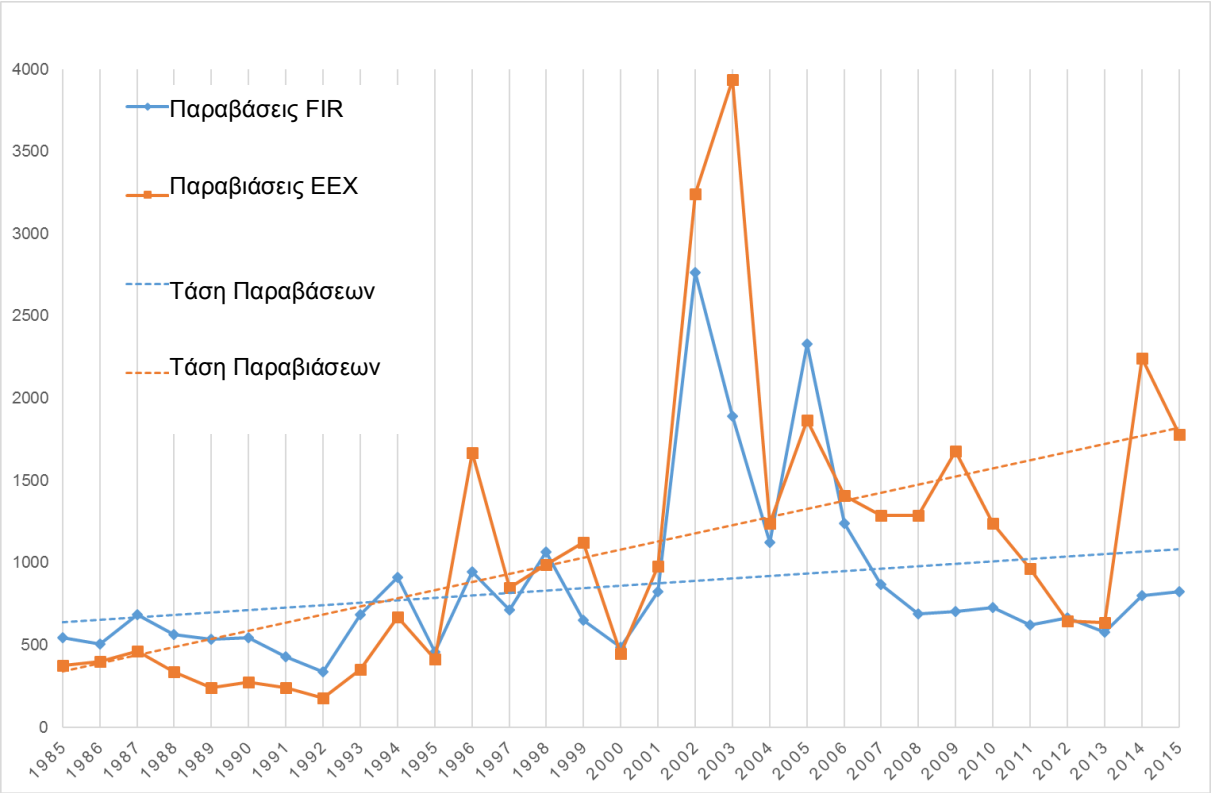
Όπως προκύπτει από τα παραπάνω, η επιθετική δραστηριότητα της τουρκικής πολεμικής αεροπορίας στο Αιγαίο χωρίζεται σε δυο ξεχωριστές κατηγορίες. *Παράβαση* του FIR Αθηνών, όταν ένα αεροσκάφος εισέλθει σε αυτό χωρίς να ενημερώσει το ανάλογο κέντρο ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας για τα στοιχεία πτήσης του. *Παραβίαση* όταν ένα αεροσκάφος πετάξει μέσα στον ελληνικό ΕΕΧ, δηλαδή μέσα από τα ελληνικά εναέρια σύνορα, εφόσον δεν έχει ζητήσει τη σχετική άδεια και δεν του έχει δοθεί η άδεια αυτή. Στην πρώτη περίπτωση το αεροσκάφος πρέπει να αναγνωριστεί, ώστε να γίνουν γνωστές οι προθέσεις του, διότι πετώντας χωρίς έλεγχο σε ελεγχόμενο εναέριο χώρο αποτελεί κίνδυνο για την ασφάλεια των λοιπών πτήσεων της πολιτικής αεροπορίας. Η Τουρκία αξιώνει, ότι τα κρατικά αεροσκάφη (μεταξύ των οποίων και τα στρατιωτικά) δεν υποχρεούνται στην υποβολή σχεδίων πτήσεως, όταν πετούν σε διεθνή εναέριο χώρο. Όμως, σύμφωνα με τη διεθνή πρακτική όλα τα στρατιωτικά αεροσκάφη για λόγους ασφάλειας πτήσεων ακολουθούν κανονικά τις διαδικασίες υποβολής σχεδίων πτήσεως και συμμορφώνονται με τις υποδείξεις του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.[23] Στη δεύτερη περίπτωση γίνεται αρχικά αναγνώριση και αναχαίτιση του αεροσκάφους αυτού από μαχητικά αεροσκάφη, ενώ σε περίπτωση άρνησής του να αποχωρίσει από τον ΕΕΧ ακολουθεί εμπλοκή για τον εξαναγκασμό του σε αποχώρηση.[24]

Μετά το 1975 και την έναρξη της αμφισβήτησης των ελληνικών κυριαρχικών δικαιωμάτων και της διεθνούς νομιμότητας, άρχισε να αυξάνεται και η δραστηριότητα της τουρκικής πολεμικής αεροπορίας στο Αιγαίο. Στην αρχή η συμπεριφορά των τούρκων πιλότων ήταν διστακτική, καθώς δεν γνώριζαν ούτε την περιοχή του Αιγαίου, ούτε την αντίδραση της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας. Αρχικά, τα τουρκικά μαχητικά αεροσκάφη προέβαιναν σε στιγμιαίες παραβάσεις του FIR Αθηνών, χωρίς να παραβιάζουν τον ΕΕΧ. Σταδιακά οι χρόνοι και η συχνότητα των παραβάσεων άρχισαν να αυξάνονται και τα τουρκικά μαχητικά ξεκίνησαν τις παραβιάσεις του ΕΕΧ μεταξύ των 6 και 10 ν.μ., με αποτέλεσμα να αναχαιτίζονται από ελληνικά μαχητικά. Το επόμενο στάδιο ήταν η υπέρπτηση πάνω από ελληνικό έδαφος τόσο πάνω από μικρά νησιά την κυριότητα των οποίων η Τουρκία αμφισβητεί, όσο και πάνω από μεγαλύτερα και κατοικημένα νησιά. Σε πολλές περιπτώσεις τα τουρκικά μαχητικά είναι οπλισμένα και η άρνησή τους να αποχωρίσουν οδηγεί σε εμπλοκές και αερομαχίες με τα ελληνικά μαχητικά.[25] Η Τουρκία έχει φτάσει στο σημείο να μη διστάζει να παρενοχλεί ακόμη και αεροσκάφη στα οποία επιβαίνει η πολιτική ηγεσία της χώρας.

Είναι χαρακτηριστικό, ότι μόνο για το 2015 που σημειώθηκε το περιστατικό της κατάρριψης του ρωσικού Su-24, συνολικά 1.384 τουρκικά αεροσκάφη, εκ των οποίων 133 ήταν οπλισμένα, πραγματοποίησαν 826 παραβάσεις του FIR Αθηνών, 1.779 παραβιάσεις του ελληνικού ΕΕΧ, εκ των οποίων 36 πάνω από ελληνικό έδαφος, ενώ σημειώθηκαν 80 εμπλοκές με ελληνικά μαχητικά. Οι αριθμοί αυτοί είναι πρωτοφανείς σε παγκόσμιο επίπεδο, δείχνοντας το μέγεθος της τουρκικής επιθετικότητας, η οποία όπως φαίνεται στο Διάγραμμα 1 και στον Πίνακα 1 έχει αυξητικές τάσεις. Τα τουρκικά αεροσκάφη που προβαίνουν σε παραβάσεις και παραβιάσεις δεν περιορίζονται μόνο σε μαχητικά αεροσκάφη, αλλά περιλαμβάνουν και ελικόπτερα και λοιπά εξειδικευμένα αεροσκάφη όπως ηλεκτρονικού πολέμου και φωτοαναγνώρισης. Επιπλέον, με την άρνησή της να υποβάλει σχέδια πτήσης για τα στρατιωτικά της αεροσκάφη η Τουρκία προκαλεί πολλά προβλήματα στην εναέρια κυκλοφορία τόσο στα αεροδρόμια των νησιών του Αιγαίου όσο και στα διερχόμενα αεροσκάφη. Αυτό δημιουργεί σοβαρούς κινδύνους για την ασφάλεια πτήσεων στον εναέριο χώρο του Αιγαίου, καθώς έχουν λάβει χώρα πολλά περιστατικά επικίνδυνης συμπεριφοράς τουρκικών

[23] Ροζάκης, "Οι Ελληνοτουρκικές σχέσεις: Η νομική διάσταση," 47-48.
[24] Χειλαδάκης, "Η διαμάχη στο Αιγαίο," 75.
[25] Χειλαδάκης, "Η διαμάχη στο Αιγαίο," 82-84.

μαχητικών τόσο με πολιτικά αεροσκάφη όσο και με ελληνικά μαχητικά, που κατά καιρούς έχουν στοιχίσει τη ζωή Ελλήνων και Τούρκων πιλότων.[26]



Διάγραμμα 1
Παραβάσεις του FIR Αθηνών και Παραβιάσεις του Ελληνικού ΕΕΧ την περίοδο 1985-2015
(Πηγή: Γενικό Επιτελείο Εθνικής Άμυνας)

Μια άλλη συνήθης τακτική της Τουρκίας είναι η έκδοση NOTAM για δέσμευση μεγάλων περιοχών στο Αιγαίο, με σκοπό τη διεξαγωγή αεροπορικών ή αεροναυτικών ασκήσεων. Οι περιοχές αυτές σε πολλές περιπτώσεις περιλαμβάνουν τμήματα του ΕΕΧ τόσο πέραν των 6 ν.μ., όσο και εντός αυτών ή ακόμα και ολόκληρα ελληνικά νησιά και βραχονησίδες. Κάποιες από αυτές τις NOTAM έχουν μεγάλη χρονική διάρκεια που μπορεί να φτάνει μέχρι και τον 1 χρόνο.[27] Είναι προφανής ο παράνομος χαρακτήρας αυτών των αξιώσεων που δεν γίνονται δεκτές από τις ελληνικές αρχές, οι οποίες είναι και μόνες αρμόδιες για την έγκριση όλων των NOTAM εντός του FIR Αθηνών. Όμως, η πρακτική αυτή έχει αρχίσει να παγιοποιείται τα τελευταία χρόνια, οξύνοντας την αντιπαράθεση. Μάλιστα το τελευταίο διάστημα οι τουρκικές αρχές δε δίστασαν να εκδώσουν NOTAM που αμφισβητούσε την ελληνική δικαιοδοσία για SAR στην περιοχή της Κίναρου μετά την πτώση του ελικοπτέρου AB-212 του Πολεμικού Ναυτικού στις 10 Φεβρουαρίου 2016.[28]

[26] Χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτής της πρακτικής είναι το επεισόδιο της σύγκρουσης ενός ελληνικού F-16 και ενός τουρκικού RF-4, στις 23 Μαΐου 2006 κοντά στη Κάρπαθο, με αποτέλεσμα το θάνατο του Σμηναγού Κωνσταντίνου Ηλιάκη. Spyroglou, "Aegean Confrontation," 6.
[27] "Αιγαίο: Συνεχίζει η Άγκυρα την πολιτική των αμφισβητήσεων," CNN Greece, http://www.cnn.gr/news/ellada/story/21280/aigaio-synexizei-i-agkyra-tin-politiki-ton-amfisvitiseon [πρόσβαση 5 Μαρτίου 2016].
[28] "Η Τουρκία θεωρεί παράνομη την έρευνα διάσωσης στην Κίναρο", Το Βήμα, http://www.tovima.gr/politics/article/?aid=775802 [πρόσβαση 5 Μαρτίου 2016].

Αποτίμηση

Η στάση της διεθνούς κοινότητας σε θεωρητικό επίπεδο είναι ευνοϊκή προς τις ελληνικές θέσεις, όμως στην πράξη δεν έχει επιτύχει να αποθαρρύνει την τουρκική επιθετικότητα. Το ΝΑΤΟ και οι ΗΠΑ ακολουθώντας τακτική ίσων αποστάσεων μεταξύ των δύο χωρών, αποφεύγουν να πάρουν ξεκάθαρη θέση.[29] Οι ΗΠΑ δεν επιθυμούν τη ρήξη στο εσωτερικό της Συμμαχίας και θεωρούν την Ελλάδα και την Τουρκία πολύτιμους σύμμαχους στην περιοχή, ειδικά μετά τις τελευταίες εξελίξεις στην περιοχή της Μέσης Ανατολής. Ως εκ τούτου δεν επεμβαίνουν δυναμικά για την επίλυση των διαφορών στο Αιγαίο, εκτός αν η κατάσταση κλιμακωθεί επικίνδυνα.[30] Εξίσου ουδέτερη τείνει να είναι και η στάση της ΕΕ, η οποία παρά τη δέσμευση της Τουρκίας για την επίλυση των διμερών θεμάτων με την Ελλάδα σαν προαπαιτούμενο για τη συνέχιση των ενταξιακών της διαπραγματεύσεων,[31] δεν δείχνει διατεθειμένη να ασκήσει πιέσεις προς αυτή την κατεύθυνση. Μετά την κρίση που έχει ξεσπάσει τα τελευταία χρόνια στο εσωτερικό της ΕΕ, το κάθε κράτος μέλος δείχνει να ακολουθεί τη δική του πορεία στην εξωτερική του πολιτική, χωρίς να υπάρχει μια κοινή γραμμή.

Παρά τις επανειλημμένες προσπάθειες από ελληνικής πλευράς για επίλυση των διμερών θεμάτων, η Τουρκία όχι μόνο δεν ανταποκρίνεται, αλλά δείχνει να κλιμακώνει την ένταση, εκμεταλλευόμενη την οικονομική κρίση στην οποία βρίσκεται η Ελλάδα τα τελευταία χρόνια. Τα δεδομένα των παραβάσεων και παραβιάσεων των τουρκικών αεροσκαφών στο Αιγαίο παρουσιάζουν, παρά τις διακυμάνσεις, μια σταθερά αυξητική τάση. Η Τουρκία εμμένει στις διεκδικήσεις της στον εναέριο χώρο του Αιγαίου, διατηρώντας την ένταση στην περιοχή που λόγω της μακροχρόνιας διάρκειάς της κινδυνεύει να γίνει ρουτίνα. Με την παγίωση των καθημερινών της προκλήσεων επιδιώκει την προώθηση των θέσεων της και παράλληλα την εκτόνωση των εσωτερικών της εντάσεων, μέσω του αποπροσανατολισμού της κοινής της γνώμης από τα πολλαπλά εσωτερικά της προβλήματα (όπως π.χ. Κουρδικό, η ελευθερία του τύπου, συνταγματικά ζητήματα, κ.α.). Παρόλο που το νομικό καθεστώς στο Αιγαίο είναι ξεκάθαρο και δεν χωράει παρερμηνείες, η Τουρκία συνεχίζει να προκαλεί και να αγνοεί τη διεθνή νομιμότητα και να αρνείται να δείξει προθέσεις καλής γειτονίας. Είναι εμφανές το άγχος της τουρκικής ηγεσίας για την απώλεια του ελέγχου του μεγαλύτερου μέρους του εναέριου χώρου στο Αιγαίο,[32] σε περίπτωση που η ελληνική πλευρά επιλέξει την επέκταση στα 12 ν.μ., όμως αυτή είναι η γεωγραφική πραγματικότητα στη Αιγαίο. Οι αξιώσεις της είναι συνεχώς αυξανόμενες, επιδιώκοντας την αμφισβήτηση του status quo, που έχει καθιερωθεί εδώ και πολλές δεκαετίες, ασκώντας μια εμφανώς αναθεωρητική "νέο-οθωμανική" πολιτική, που ενέχει πολλούς κινδύνους για την ασφάλεια και τη σταθερότητα στην ευρύτερη περιοχή.

Η ελληνική αντίδραση πρέπει να γίνει δυναμικότερη και πιο συντονισμένη σε πολλαπλά επίπεδα. Είναι αναγκαία η δυναμικότερη προώθηση των προβλημάτων στην διεθνή κοινότητα, με έμφαση στους κινδύνους που ενέχει για την ασφάλεια των πτήσεων η επιθετική πρακτική των τουρκικών μαχητικών εντός του FIR Αθηνών. Τα γεγονότα των τελευταίων ετών[33] μπορούν να βοηθήσουν στην προώθηση των ελληνικών θέσεων. Δεδομένης της οικονομικής κρίσης, είναι σημαντικό να αναδειχθεί, σε επίπεδο ΕΕ, το οικονομικό κόστος με το οποίο επιβαρύνεται η Ελλάδα,

---

[29] Χαρακτηριστικές είναι οι δηλώσεις του Μόνιμου Αντιπρόσωπου των ΗΠΑ στο ΝΑΤΟ, Πρέσβη Douglas Lute, "Ο Μόνιμος Αντιπρόσωπος των ΗΠΑ στο ΝΑΤΟ, Πρέσβης Douglas Lute, μιλά για τον ελληνοτουρκικό εναέριο χώρο", The Diplomat, http://thediplomat.gr/el/2016/02/10/u-s-ambassador-douglas-lute-talks-about-the-greek-and-turkish-airspace [πρόσβαση 11 Μαρτίου 2016].

[30] Όπως στην περίπτωση της κρίσης των Ιμίων το 1996.

[31] Spyroglou, "Aegean Confrontation," 6.

[32] "Background Note on Aegean Dispute", Turkish Ministry of Foreign Affairs, http://www.mfa.gov.tr/background-note-on-aegean-dispute.en.mfa [accessed 5 March 2016].

[33] Η κατάρριψη του αεροσκάφους της Malaysian Airlines στον Ουκρανικό εναέριο χώρο το καλοκαίρι του 2014.

λόγω των καθημερινών αναχαιτήσεων των τουρκικών αεροσκαφών και ανάγκης τήρησης ετοιμοτήτων για το σκοπό αυτό. Η προώθηση της ιδέας ενός ενιαίου ευρωπαϊκού εναέριου χώρου θα μπορούσε να αποτελέσει μέρος της λύσης του προβλήματος, με την καθιέρωση χωρικών υδάτων και εναέριου χώρου 12 ν.μ. στο σύνολο της ΕΕ. Η προσπάθεια της Ελλάδας πρέπει να ενταθεί και να είναι συνεχής, ώστε να αποφευχθεί η καθιέρωση των καθημερινών τουρκικών προκλήσεων ως μιας de facto "φυσιολογικής" κατάστασης και να αποτραπούν οι αναθεωρητικές επιδιώξεις της τουρκικής ηγεσίας.

Πίνακας 1
Στοιχεία δραστηριότητας Τουρκικής Πολεμικής Αεροπορίας στο Αιγαίο από το 1985 έως το 2015
(Πηγή: Γενικό Επιτελείο Εθνικής Άμυνας)

ΕΤΟΣ	ΠΑΡΑΒΑΣΕΙΣ FIR	ΠΑΡΑΒΙΑΣΕΙΣ ΕΕΧ	ΟΠΛΙΣΜΕΝΟΙ ΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΙ	ΕΜΠΛΟΚΕΣ	ΥΠΕΡΠΤΗΣΗ ΕΘΝΙΚΟΥ ΕΔΑΦΟΥΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ
1985	546	375	24	117		
1986	507	401	26	65		
1987	682	461	39	78		
1988	563	338	14	42	22	
1989	532	239	48	74	20	
1990	546	272	50	92	22	
1991	426	240	38	112	20	
1992	335	175	39	105	17	
1993	684	353	72	69	43	
1994	909	671	190	245	186	
1995	455	413	31	89	64	
1996	946	1667	431	459	538	
1997	712	849	448	425		
1998	1.064	986	574	405		
1999	648	1.125	384	171		
2000	487	446	82	30	16	1.229
2001	826	976	105	53	68	1.895
2002	2.762	3.240	1.062	1.017	285	6.443
2003	1.891	3.938	970	1.032	88	4.453
2004	1.121	1.241	521	528	24	2.382
2005	2.330	1.866	977	244	29	5.769
2006	1.237	1.406	567	159	10	4.087
2007	868	1.289	464	207	48	2.780
2008	688	1.288	393	240	25	3.041
2009	703	1.678	395	237	51	3.078
2010	729	1.239	367	13	20	3.030
2011	620	962	307	13	4	2.441
2012	667	646	176	1	3	1.405
2013	577	636	129	0	11	1.084
2014	801	2.244	145	8	14	1.269
2015	826	1.779	133	80	36	1.384