

**Γεωπολιτική Ανάλυση
Του Εμπορευματικού Θαλάσσιου Διαύλου
Δαρδανελίων – Αιγαίου¹**

Ιωάννης Θ. Μάζης²
ΟΡ97. 19

¹ Εισηγήση στο Διεθνές Συνέδριο με θέμα “Διεθνή Συλλογικά Συστήματα Ασφαλείας και ο ρόλος τους στη Ν/Α Μεσόγειο”, Κέρκυρα, 27, 28, 29 Ιουνίου, Ιονικό Συνεδριακό Κέντρο, 1997.

² Ο Ιωάννης Μάζης είναι αναπληρωτής καθηγητής στο Ιόνιο Πανεπιστήμιο.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στο παρόν κείμενο εξετάζεται η γεωπολιτική λειτουργία του εμπορευματικού διαύλου Δαρδανελίων – Αιγαίου. Παρατίθενται αναλυτικά όλα τα προβλήματα που δημιουργούν για την ειρήνη και την ασφάλεια στην περιοχή οι τουρκικές διεκδικήσεις στο Αιγαίο. Επίσης αναλύεται η στρατηγική αλληλεξάρτηση των δύο τμημάτων του διαύλου και η στάση των Μεγάλων Ναυτικών Δυνάμεων απέναντι σε μια πιθανή λύση διεθνοποίησης του Διαύλου αυτού και μετατροπής του σε “Διεθνές Στενό”. Το κείμενο καταλήγει με μια περιγραφή του ρόλου του NATO στην υλοποίηση αυτού του σεναρίου διεθνοποίησης του προαναφερθέντος διαύλου.

A. Το Πρόβλημα

1. Γεωπολιτική είναι εκείνη η γεωγραφική, αναλυτική μέθοδος που ασχολείται με τη μελέτη και την καταγραφή της κατανομής ισχύος και του ελέγχου των σφαιρών επιρροής στον πλανήτη. Και πρέπει να τονίσουμε ότι ο ελέγχων τις διεθνείς εμπορικές οδούς ελέγχει και τη διεθνή οικονομία. Ο ελέγχων όμως τη διεθνή οικονομία ελέγχει τον πλανήτη.

Τι σημαίνει όμως η αντίληψη αυτή για την περίπτωση του Αιγαίου; Το Αιγαίο είναι μια θαλάσσια και εναέρια οδός από τη Μεσόγειο και την Ευρώπη προς τα Δαρδανέλια αλλά και τα Τουρκικά λιμάνια της Ανατολής. Πρέπει ακόμη να τονίσουμε ότι το Αιγαίο δεν επηρεάζει γεωπολιτικά μόνον την Ελλάδα και την Τουρκία. Αποτελεί πρακτικώς – και όχι νομικώς – διεθνή θαλάσσια και εναέρια δίοδο που εξυπηρετεί πρώην Σοβιετικές Δημοκρατίες. Όπως η Ουκρανία και η Ρωσία, αλλά συνδέει από απόψεως μεταφορών την εμπορική κίνηση μεταξύ Ευρώπης και Ασίας.

Εάν επάνω σε ένα κοινό μερκατορικό χάρτη συνδέσουμε με μια ευθεία το επίγειο της ελεύθερης αγοράς πετρελαίων του Ρότερνταμ, δηλ. το Άμστερνταμ, με το σημείο διελεύσεως του 40% περίπου του μεσανατολικού πετρελαίου, δηλ. το Πορτ Σαιντ, κατά ένα προκλητικότατο τρόπο, η απολύτως ευθεία (!) αυτή γραμμή θα διέλθει υπεράνω της Γερμανίας, της Αυστρίας, της Σλοβενίας, της Κροατίας, του εύθραυστου κατασκευάσματος της Βοσνίας, του Κοσσόβου, των Σκοπίων, του μεσαίου ποδός της Χαλκιδικής (που οι σκοπιανοί αλυτρωτικού περιεχομένου χάρτες παρουσιάζουν ως τμήμα της “αλύτρωτης Μακεδονίας του Αιγαίου”), των Σποράδων και της Δωδεκανήσου (με πρόσφατο το επεισόδιο των Ιμίων).

Η απόσταση, επί της ευθείας αυτής, μεταξύ Ρότερνταμ-Σκοπίων είναι 1550 χμ. περίπου, η δε απόσταση μεταξύ Σκοπίων-Πορτ Σαιντ. Πάλι επί της ίδιας ευθείας, είναι 1650 χμ. περίπου. Δηλαδή η πρωτεύουσα του σκοπιανού τετραεθνικού μορφώματος βρίσκεται στο μέσον περίπου του εμπορικού

διαδρόμου που συνδέει το σημαντικότερο σημείο εξαγωγής αργού πετρελαίου με το σημαντικότερο σημείο μεταμορφώσεως της ελευθέρως αγοράς του.

Σε ό, τι αφορά την περιοχή των Σποράδων και της Δωδεκανήσου (Ν/Ανατολικό Αιγαίο) ήδη αποτελούν από 20ετίας και πλέον στόχο των τουρκικών προβλέψεων με τα γνωστά παράλογα και αντιβαίνοντα κάθε έννοια διεθνούς δικαίου επιχειρήματα. Οι γνωστές κατά την τουρκική πλευρά αμφισβητήσεις ακόμη και αυτή της Συνθήκης της Λωζάνης, οι περίεργες γκρίζες ζώνες του Αιγαίου κ.τ.λ. αποδεικνύουν σαφώς του λόγου το αληθές.

Πρέπει ακόμη να τονίσουμε ότι οι ανωτέρω χώροι αποτελούν τμήμα ενός εκ των αεροδιαδρόμων που συνδέουν το Ισραήλ με τις Η.Π.Α. και έχουν μεγάλη σημασία για την επιβίωση του κράτους του Ισραήλ. Και πρέπει επίσης να γίνει αντιληπτό ότι το Ισραήλ δε θα μπορούσε ποτέ να συναινέσει στην κατοχή του χώρου αυτού από τις δυνάμεις οι οποίες θα μπορούσαν στο μέλλον να του αποκόψουν αυτήν την ουσιαστική εναέρια δίοδο προς τις δυτικές αγορές και τις Η.Π.Α. άρα η Συμφωνία Τουρκίας-Ισραήλ θα μπορούσε να αναλυθεί και από αυτήν την οπτική γωνία η οποία δεν είναι καθόλου ευοίωνη για τη χώρα μας με δεδομένο ότι η Τουρκία διεκδικεί τη μείωση του εθνικού εναερίου χώρου ουσιαστικά στα έξι μίλια. Αυτό θα πρέπει να προβληματίσει ιδιαίτερω τους σχεδιαστές της ελληνικής εξωτερικής πολιτικής ιδιαίτερω μετά το κρούσμα της Γαύδου, ο εναέριος χώρος της οποίας είναι όμορος με αυτόν της Λιβύης, και εφόσον οι σχέσεις Τουρκίας-Λιβύης αλλά και Ισραήλ-Λιβύης είναι λεπτές, η διεκδίκηση από πλευράς Τουρκίας της Γαύδου θα επέλυε το πρόβλημα του εναερίου χώρου της που αυτήν τη στιγμή ως μέρος του ελληνικού εναερίου χώρου αποτελεί εμπόδιο για την ελεύθερη διέλευση των τουρκικών αεροσκαφών προς τη Δυτική Ευρώπη και τις Η.Π.Α.

Το γεγονός αυτό έγινε άλλωστε αντιληπτό προσφάτως επ' ευκαιρία της διελεύσεως των τουρκικών Α/Φ F-16 τα οποία αποτελούσαν μέρος της Συμμαχικής Αεροναυτικής Δυνάμεως που μετείχε στις 'ειρηνευτικές διαδικασίες' στη Βοσνία. Οι τότε παραβιάσεις του ελληνικού εναερίου χώρου στη 'δίοδο' της Γαύδου έδειξαν και τη σημασία της νήσου.

Είναι προφανές λοιπόν ότι η γείτων, μεσολαβούσης και της τελευταίας Συμφωνίας της με το Ισραήλ η οποία προβλέπει και "Open Skies Treaty", επιθυμεί να ενισχύσει τις πιέσεις της προς την Ελλάδα θέλοντας να κάνει το Τελ Αβίβ να πιστέψει ότι μέσω αυτής θα επωφεληθεί και εκείνο από τη δίοδο της Γαύδου (Κρήτης). Φυσικά η σώφρων στάση του Ισραήλ έδειξε ότι το Τελ Αβίβ δεν ενδίδει σε παρόμοιες υποσχέσεις και ως εκ τούτου δεν στήριξε – και ορθώς – παρόμοιες διεκδικήσεις της Τουρκίας εις βάρος της Ελλάδος.

Είναι χαρακτηριστική η απάντηση του Προέδρου του Κράτους του Ισραήλ σε Τούρκο δημοσιογράφο της *Turkish Daily News* (11/03/1996) όταν ο τελευταίος τον ρώτησε εάν το Τελ Αβίβ θεωρεί πως η Τούρκο-ισραηλινή

Συμφωνία Στρατιωτικής Εκπαίδευσης και Συνεργασίας³ “θα μπορούσε να καταλήξει σε μια ευρέως φάσματος συνεργασία στο πεδίο της Άμυνας και της στρατηγικής συνεργασίας”: “Μα, αμυντική συμμαχία εναντίον τίνος; Δόξα τω Θεώ δεν έχουμε κοινούς εχθρούς. Εσείς έχετε το P.K.K. κι εμείς έχουμε τρομοκράτες (sic)”⁴. Πρέπει όμως κάποτε επιτέλους να αντιληφθεί η ελληνική εξωτερική πολιτική ότι τα συμφέροντα Ελλάδος-Κύπρου-Ισραήλ είναι κοινά και να αποφασίσει να εξεύρει τρόπους κοινής εξυπηρετήσεως τους πριν οι προτάσεις της γείτονος αρχίσουν να γίνονται δελεαστικές για το Ισραήλ.

Θεωρούμε επιβεβλημένη την αναφορά σ’ αυτό το σημείο της σημασίας του Ενιαίου Αμυντικού Δόγματος σε ό, τι αυτή μπορεί να σημαίνει για την εδραίωση σημαντικής και σταθερής στρατιωτικής συνεργασίας Ελλάδος-Ισραήλ με κομβικό σημείο την Κύπρο⁵.

Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι τι Αιγαίο είναι σημαντικότετος παράγων γεωπολιτικής ισχύος και ελέγχου προς όφελος αυτής της δυνάμεως η οποία δύναται να ασκήσει επ’ αυτού κυριαρχικά δικαιώματα. Το κύριο χαρακτηριστικό του χώρου αυτού είναι η ιδιότης του ως εμπορευματικής διόδου δια μέσου της οποίας θα κινηθούν τεράστιες ποσότητες αζερικού και ρωσικού πετρελαίου και φυσικού αερίου με σκοπό να συμπιεσθούν οι τιμές των αντιστοιχών προϊόντων της Μ. Ανατολής, ώστε να δυνηθούν τα τεράστια πολυεθνικά καρτέλ να κινηθούν άνετα στις επενδυτικές τους δραστηριότητες προς τις νέες αγορές της Κίνας και της Ινδίας.

2. Τα προβλήματα που πρέπει να ‘επιλύσει’ ο επίδοξος – πλην της Ελλάδος και της Τουρκίας – διαχειριστής του Αιγαίου έχουν ως εξής:

- α) Το ζήτημα των ελληνικών χωρικών υδάτων.
- β) Το καθεστώς κυριαρχίας των βραχονησίδων.
- γ) Το ζήτημα της υφαλοκρηπίδας των ελληνικών νησιών του Αιγαίου.
- δ) Το ζήτημα της Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης και των δύο παράκτιων χωρών το οποίο συνδέεται άμεσα με την υφαλοκρηπίδα.

³ Υπεγράφη στις 21 Φεβρουαρίου 1996 στο Ισραήλ. Η τουρκική πλευρά εκπροσωπήθηκε από τον Υπαρχηγό Γ.Ε.Ε.Θ.Α., Στρατηγό Stevik Bir. Η τουρκική εφημερίδα *Sabah* (22/02/1996) βέβαια χαρακτηρίζει τη συμφωνία ως “ιστορική συνεργασία εναντίον της Ελλάδας και της Συρίας”. Με τη συμφωνία αυτή θα δημιουργηθούν οι προϋποθέσεις για τη στρατιωτική εκπαίδευση Τούρκων αξιωματικών στον ισραηλινό στρατό και ισραηλινών αξιωματικών στις τουρκικές ένοπλες δυνάμεις. Επίσης θα υπάρξει συνεργασία μεταξύ των δύο χωρών για ανταλλαγή στρατιωτικών πληροφοριών σε τεχνικό επίπεδο, θα διοργανωθούν κοινές ασκήσεις και θα πραγματοποιηθούν αμοιβαίες επισκέψεις πλοίων.

⁴ Είναι αξιοπρόσεκτο ακόμη ότι ο κ. Weizman δεν αποκάλεσε το P.K.K. “τρομοκράτες” αλλά με το όνομά του.

⁵ Πρέπει το Ισραήλ να δώσει σημασία, όχι μόνο στις ‘καλές’ ελληνο-συριακές και ελληνο-ιρανικές σχέσεις αλλά και στις θαυμάσιες γαλλο-ιρανικές, γερμανο-ιρανικές και αγγλο-ιρανικές σχέσεις βασισμένες στα ιρανικά πετρελαϊκά αποθέματα και στην εκμετάλλευσή τους. Ως παράδειγμα αναφέρω τη διεκδίκηση από την γαλλική Total και την αγγλο-ολλανδική Shell συμφωνίας παραγωγής πετρελαίου στα ιρανικά εδάφη, ύψους USD 3,5 δις η οποία τελικώς θα υπογράψει μεταξύ Τεχεράνης και Total.

- ε) η έκταση του ελληνικού εναέριου χώρου.
- στ) Ο έλεγχος των πολιτικών αεροδιαδρόμων υπεράνω του Αιγαίου και εντός του F.I.R.-Αθηνών.
- ζ) Το ζήτημα της αμύνης ορισμένων ελληνικών νησιών.
- η) Το ζήτημα της Κύπρου.

α) Το ζήτημα των ελληνικών χωρικών υδάτων

λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι υπάρχουν στο Αιγαίο 2400 νησιά και νησιωτικά συμπλέγματα τα οποία εγγίζουν σχεδόν την τουρκική ηπειρωτική χώρα και ότι ένα έκαστο εξ αυτών έχει τα δικά του χωρικά ύδατα τα οποία ήδη με το υπάρχον καθεστώς των έξι (6) ναυτ. μιλίων ενώνονται και αλληλοκαλύπτονται με εκείνα της ηπειρωτικής χώρας της Τουρκίας, αντιλαμβανόμεθα την προσπάθεια της γείτονος, φίλης και συμμάχου, να αναπτύσσει μια ρητορική με σκοπό την αναθεώρηση των Διεθνών και Διμερών Συνθηκών

Για να μη δημιουργούνται όμως λανθασμένες εντυπώσεις, πρέπει να υπογραμμίσω το γεγονός ότι με το παρόν καθεστώς των έξι ναυτικών μιλίων υπάρχουν λωρίδες διεθνών υδάτων οι οποίες εξελίσσονται μεταξύ νήσων και νησιδών, παρέχοντας τη λεγόμενη "διέλευση πελάγους" από τη μεσόγειο στα Δαρδανέλια και τη Μαύρη Θάλασσα, ενώνοντας τους μικρασιατικούς λιμένες με την Ευρώπη.

Συμφώνως με υπολογισμούς οι οποίοι λαμβάνονται σοβαρά υπόψη από την αμερικανική Διοίκηση, η –απολύτως σύμφωνη με το Διεθνές Θαλάσσιο Δίκαιο- επέκταση των ελληνικών χωρικών υδάτων από τα έξι στα δώδεκα ναυτικά μίλια θα παραχωρούσε το 72% του Αιγαίου στην Ελλάδα και μόνο το 9% στην Τουρκία, μειώνοντας τα διεθνή ύδατα στο 19%, κλείνοντας σχεδόν όλες τις διελεύσεις πελάγους και κατά τον τουρκικό ισχυρισμό "μετατρέποντας το Αιγαίο σε ελληνική Λίμνη" και επίσης δημιουργώντας, πάντα κατά την Άγκυρα, "ανάλογες ασφυκτικές καταστάσεις" και στον εναέριο χώρο.

Τα πράγματα όμως δεν είναι έτσι. Το Σύμφωνο του Δικαίου της Θάλασσας παρέχει σημαντικές εξαιρέσεις περιορισμού των χωρικών υδάτων. Παραχωρεί, π.χ. το δικαίωμα 'αβλαβούς διελεύσεως' το οποίο επιτρέπει σε πολεμικά πλοία κάθε εθνικότητας να κάνουν ταχείες διελεύσεις από τα χωρικά ύδατα μιας παράκτιας χώρας υπό ορισμένες προϋποθέσεις⁶.

Οι νέες μορφές και κατηγορίες δικαιωμάτων διελεύσεως, όπως αυτές εφαρμόζονται στις διελεύσεις μέσω διεθνών στενών και θαλάσσιων διαδρόμων εντός αρχιπελάγους νήσων οι οποίες ορίζεται ότι δεν αποτελούν προεκτάσεις της ηπειρωτικής χώρας, θεωρούνται ως λιγότερο επαχθείς για τους διεθνείς

⁶ Στην περίπτωση αυτή τα πολεμικά σκάφη δεν δύνανται να προβαίνουν σε μία σειρά προδιαγεγραμμένων ενεργειών όπως: ασκήσεις με όπλα, προσγειώσεις αεροσκαφών και συλλογή πληροφοριών. Τα υποβρύχια πρέπει να ταξιδεύουν στην επιφάνεια, τα δε εμπορικά πλοία υπόκεινται στους κανονισμούς ασφαλείας και περιβαλλοντικής προστασίας της παρακτίου χώρας.

χρήστες. Ακριβώς γι' αυτό το λόγο και η αμερικανική θέση είναι ότι τα περάσματα τα ευρισκόμενα σε διεθνή ύδατα ανάμεσα στα ελληνικά νησιά, ορίζονται ως 'Διεθνή Στενά' και επομένως εξαιρούνται των περιορισμών της 'αβλαβούς διελεύσεως'. Είναι αυτονόητο ότι η Τουρκία και άλλες χώρες, ιδιαίτερα οι ναυτικές, διατηρούν την ίδια άποψη για το θέμα.

Εκείνο όμως που μάλλον δεν αντιλαμβάνεται η Τουρκία είναι ότι συμπεριφερόμενη αναθεωρητικώς ως προς το πάσης φύσεως νομικό καθεστώς του Αιγαίου, όπως αυτό προκύπτει από τη Συνθήκη της Λωζάνης της 24^{ης} Ιουλίου του 1923, θέτει μόνη της εν αμφιβόλω το νομικό καθεστώς των Στενών, όπως αυτό ορίσθηκε από τη Σύμβαση του Μοντρέ (20 Ιουλίου 1936) η οποία υπάγεται στο πνεύμα και το γράμμα του άρθρου 23 της Συνθήκης της Λωζάνης. Να τονισθεί δε ότι η ισχύς της Συμβάσεως του Μοντρέ έχει καταλήξει από τον Ιούλιο του 1976.

Είναι προφανές ότι Αιγαίο χωρίς 'Στενά' είναι άνευ ουσίας. 'Η ελέγχει κανείς το σύμπλεγμα Αιγαίο-Στενά, ή το ένα εξ αυτών μόνο του δεν έχει νόημα. Η γεωστρατηγική ενότητα των δύο αυτών χώρων γίνεται προφανής και από τις προθέσεις που είχε εκδηλώσει η Τουρκία κατά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Οι σκοποί της τότε εστρέφοντο προς τον έλεγχο του Λιμένος της Θεσσαλονίκης ώστε να σταθεροποιηθεί ο έλεγχός της επί των Στενών και επί των Δωδεκανήσων, γεγονός το οποίο θα επέτρεπε τον έλεγχο της θαλάσσιας κυκλοφορίας στο Νότιο Αιγαίο. Άλλωστε η υπόθεση των Ιμίων δε αφορά, φυσικά, δύο βραχονησίδες. Η Τουρκία εστόχευσε πολύ ψηλότερα: στην ανατροπή του νομικού καθεστώτος των Δωδεκανήσων και με την επίσημο – και μάλιστα θερμό – τρόπο καταγραφή των διεκδικήσεων της επί των ελληνικών κυριαρχικών δικαιωμάτων.

β) Το καθεστώς κυριαρχίας των βραχονησίδων

Περιοριζόμενος μόνο στη γεωπολιτική διάσταση του θέματος θα αναφέρω ότι το καθεστώς κυριαρχίας ('ιδιοκτησίας', κατά τα αμερικανικά κείμενα) είναι ιδιαίτερα σημαντικό διότι επηρεάζει σχετικώς ή απολύτως τον καθορισμό της εκτάσεως των χωρικών υδάτων και της Ζώνης Αποκλειστικής Εκμεταλλεύσεως.

γ, δ, ε, στ) Το ζήτημα της υφαλοκρηπίδας, του εναέριου χώρου, των πολιτικών αεροδιαδρόμων και της αιγιαλίτιδας ζώνης

Έχοντας ως δεδομένα i) Το Σύμφωνο του Μοντέγκο Μπέι του 1982, το οποίο η Ελλάδα υπέγραψε αμέσως και επεκύρωσε τον Ιανουάριο του 1995, και ii) το νομικό ορισμό της υφαλοκρηπίδας, όπως αυτός παρουσιάζεται στο κείμενο της, το μεγαλύτερο μέρος της υφαλοκρηπίδας του Αιγαίου ανήκει στην Ελλάδα.

Η τουρκική άποψη, μη λαμβάνοντας υπόψη την υφαλοκρηπίδα των ελληνικών νησιών φθάνει σε αυθαίρετα αποτελέσματα.

Σε ό, τι αφορά τον εθνικό εναέριο χώρο είναι γνωστή η αντίρρηση της Τουρκίας στα δέκα ναυτικά μίλια του εθνικού εναέριου χώρου της Ελλάδος τα οποία όμως χρησιμεύουν στην Ελλάδα ως ευρύτερη ουδέτερα ζώνη η οποία θα λειτουργούσε ως early warning zone εναντίον μιας αιφνιδίου τουρκικής αεροπορικής επιθέσεως.

Στο πνεύμα των τουρκικών αυτών αντιλήψεων πρέπει να γίνει η προσπάθεια ερμηνείας της τουρκικής Notam 714 η οποία εξεδόθη από την τουρκική υπηρεσία πολιτικής αεροπορίας στις 6 Αυγούστου 1974. Η Notam αυτή απεσύρθη στις 22 Φεβρουαρίου του 1980, μετά την έκδοση της απαντητικής ελληνικής Notam 1137, η οποία χαρακτήριζε το Ανατολικό Αιγαίο ως επικίνδυνη περιοχή, με αποτέλεσμα τη διακοπή των πτήσεων των πολιτικών αεροσκαφών στους αεροδιαδρόμους του Ανατολικού Αιγαίου. Η ελληνική Notam απεσύρθη με την υπ. Αριθμ. 1157 μία μέρα μετά την απόσυρση της τουρκικής.

Β. Ποια θα μπορούσε να είναι λοιπόν η προσέγγιση μιας ή περισσότερων ηγεμονικών μητροπολιτικών ναυτικών δυνάμεων οι οποίες έχουν συγκεκριμένα συμφέροντα στον εμπορικό θαλάσσιο δίαυλο Δαρδανελίων-Ανατολικού Αιγαίου;

Κατ' αρχάς πρέπει να διαπιστώσουμε ότι το Σύμφωνο για το Δίκαιο της Θάλασσας⁷ σε ό, τι αφορά την ελληνική υφαλοκρηπίδα και τα ελληνικά χωρικά ύδατα, αλλά και τη Συνθήκη του Μοντρέ για τα Στενά, ιδιαίτερα με την τελευταία τους μορφή όπως αυτή εδόθη -contra legem- από την τουρκική πλευρά, δεν είναι ιδιαίτερα συμπαθείς σε ορισμένους χρήστες του θαλάσσιου αυτού εμπορικού διαύλου.

Το ανωτέρω καθίσταται περισσότερο σαφές από το ότι ο Πρόεδρος Κλίντον υπέγραψε στις 7 Οκτωβρίου του 1994 το Σύμφωνο και το απέστειλε προς κύρωση στην Γερουσία, αυτή μέχρι σήμερα δεν έχει ολοκληρώσει το έργο της.

Την όλη αυτή μάλλον 'ενοχλημένη' διστακτικότητα των Η.Π.Α. ενώπιον της αναγκαιότητας αποδοχής του Συμφώνου για το Δίκαιο της Θάλασσας, εξηγεί η αντίληψη που κυριαρχεί στο αμερικανικό Υπουργείο Εθνικής Αμύνης και η οποία πρεσβεύει ότι "η πρόσβαση σε ωκεανούς, συμπεριλαμβανομένων περιοχών ξένων ακτών, ακόμη και σε μεγάλη απόσταση από τις Η.Π.Α. είναι ζωτική και για τα πολιτικά και για τα οικονομικά συμφέροντα των Η.Π.Α.".

Και βεβαίως, δε μπορούμε παρά να καταγράψουμε τις ανησυχίες των Η.Π.Α. και ιδιαίτερα των έγκυρων και σοβαρών κέντρων σχεδιασμού της αμερικανικής εξωτερικής πολιτικής, όπως του Council on Foreign Relations (C.F.R.), σχετικά με την κατάθεση τελικής προτάσεως σε ό, τι αφορά την αμερικανική διεθνή δραστηριότητα με σκοπό την εθνική ασφάλεια και την συγκυρία. Γίνεται

⁷ Ετέθη σε ισχύ το 1994 και έχει προσυπογράψει μέχρι σήμερα από 109 χώρες.

αισθητό το γεγονός αυτό από τα λόγια του υπουργού Εθνικής Αμύνης του Προέδρου Clinton, Les Aspin, μέλους επίσης του C.F.R.:

“Στον “παλαιό κόσμο” υπήρχε μόνο ένας κίνδυνος Η Σοβιετική Ένωση. Στο σημερινό κόσμο θα υπάρξουν διάφοροι κίνδυνοι.

Στον “παλαιό κόσμο” η επιβίωση του έθνους μας αποτελούσε στοίχημα. Στον σημερινό κόσμο τα εθνικά μας συμφέροντα θα κινδυνεύσουν.

Στον “παλαιό κόσμο” γνωρίζαμε τι μας απειλούσε.

Στον σημερινό κόσμο είμαστε υποχρεωμένοι να μάθουμε τι μας απειλεί (sic).

Στον “παλαιό κόσμο” η πολιτική της “αποτροπής” μείωνε τον κίνδυνο του πυρηνικού πολέμου. Στο σημερινό κόσμο η “αποτροπή” δεν μπορεί πάντοτε να εμποδίσει έναν αντίπαλο στο να απειλήσει τους Αμερικανούς και τα αμερικανικά συμφέροντα⁸.

Στον “παλαιό κόσμο” οι δύο Υπερδυνάμεις είχαν χιλιάδες πυρηνικά όπλα και ήταν έτοιμες να τα χρησιμοποιήσουν. Στο σημερινό κόσμο πολλά κράτη και ομάδες θα συναγωνίζονται για την απόκτηση πυρηνικών όπλων⁹.

Βεβαίως ένα μέγιστο μάθημα πολιτικού ρεαλισμού δίδεται και δια στόματος του Προέδρου Clinton (Σεπτέμβριος 1994) και έρχεται να διευκρινίσει τις θεωρητικές κατευθύνσεις που ετέθησαν ανωτέρω από τον υπουργό του. Λέγει χαρακτηριστικά ο Πρόεδρος ότι οι κύριοι στόχοι της αμερικανικής διεθνούς παρεμβάσεως είναι: *“Ειρήνη και Ευημερία, Σταθερότης και Ασφάλεια, Δημοκρατία και Άμυνα. Βεβαίως”,* συνεχίζει ο Πρόεδρος, *“ο στόχος της Δημοκρατίας υπόκειται σ περιορισμούς που επιλαμβάνονται από τη συνεκτίμηση και των υπολοίπων στόχων για τη χάραξη της εξωτερικής πολιτικής των Η.Π.Α. Δεν είναι όλες οι χώρες εξίσου ικανές να στηρίξουν ένα σταθερό δημοκρατικό πολίτευμα αλλά δεν έχουν την ίδια σημασία για τα συμφέροντα των Η.Π.Α. (sic)¹⁰. “Έτσι η επιτυχημένη στρατηγική χάραξης εξωτερικής πολιτικής [των Η.Π.Α.] απαιτεί την επιλογή ορισμένων χωρών*

⁸ Η μόνιμη, όσο και σεβαστή κατά τον γράφοντα τουλάχιστον, επωδός περί αμερικανικού έθνους, αμερικανών, και αμερικανικών [εθνικών] συμφερόντων ηχεί πολύ ‘εθνικιστικά’ για κάποιον ο οποίος ξορκίζει τον εθνικισμό όπου τον συναντήσει. Φυσικά, η επιδεικνυόμενη προσοχή σε ό, τι αφορά την προστασία των εθνικών συμφερόντων μιας χώρας, χωρίς ιδεολογήματα και φαντασιώσεις περί ‘περιούσιου λαού’ δεν αποτελεί κατ’ ουδένα τρόπο ‘εθνικισμό’ αλλά προστασία της εδαφικής ακεραιότητας, της ευημερίας και της κοινωνικής και πολιτικής αξιοπρέπειας των πολιτών του.

⁹ Η πλάγια γραφή δική μας.

¹⁰ Η ίδια επωδός για τα συμφέροντα των Η.Π.Α. Φυσικά, είναι απολύτως θεμιτή η προβληματική του Προέδρου Clinton για εθνικά συμφέροντα της χώρας του. Πρέπει όμως να αναγνωρίζει με τον ίδιο τρόπο και το δικαίωμα στις άλλες χώρες να διατηρούν άποψη για τα δικά τους εθνικά συμφέροντα, χωρίς να κατηγορούνται για ‘εθνικισμό’.

αγνοώντας κάποιες άλλες, συμπεριλαμβανομένων και μερικών χωρών που πρέπει να επιλεγούν παρά το γεγονός ότι έχουν αυταρχικά καθεστώτα (sic!)¹¹.

“Διαφορετικά η αμερικανική υπομονή αλλά και τα αμερικανικά φυσικά διαθέσιμα θα δοκιμασθούν σκληρά μέχρι σημείου εξάντλησης”, όπως ισχυρίζεται ο γνωστός ιστορικός και μέλος του C.F.R., Francis Fukuyama¹².

“Στην περίπτωση αυτή η σημασία της Σταθερότητας και της Ασφάλειας σε ό,τι αφορά τη διαρκή και απαρακώλυτη ροή του πετρελαίου [προς τις Η.Π.Α.] υπερισχύει σαφώς της απαιτήσεως για Δημοκρατία (sic!)”¹³.

Και βεβαίως, τα “πολιτικά και οικονομικά” αυτά συμφέροντα καθίστανται έτι περισσότερο σαφή αν αναφερθεί ότι ο δίαυλος αυτός πρόκειται να διακινήσει τα πετρελαιικά αποθέματα της ευρύτερης ζώνης της Κασπίας τα οποία ανέρχονται σε 2.200 εκατομμύρια τόνους εκ των οποίων μόνον το Καζακστάν εξορύσσει 512.000 βαρέλια ημερησίως, δηλ. 25,6 εκατομμύρια τόνους ετησίως¹⁴. Το Μάιο του 1992 η Chevron υπέγραψε συμβόλαιο εκμετάλλευσης των πετρελαιοπηγών του Tengviz/Καζακστάν για παραγωγή 72.000 βαρελιών την ημέρα τα οποία θα ανέλθουν στα 780.000 βαρέλια εντός 17 ετών από της υπογραφής του συμβολαίου.

Ένα χρόνο αργότερα, τον Ιούνιο του 1993, η κοινοπραξία των Total, British Gas, British Petroleum / Statoil, Agip, Mobil και Shell υπέγραψε προσύμφωνο σεισμολογικών ερευνών επί επιφανείας 100.000τ.χμ. στην περιοχή του Listau με ορίζοντα έναρξης των εξορύξεων, το 1996¹⁵.

Η διακίνηση των τεράστιων αυτών ποσοτήτων πετρελαίου – στις οποίες δεν συμπεριλαμβάνονται οι πετρελαιοπηγές του Αζερμπαϊτζάν, του Τουρκμενιστάν, του Ουζμπεκιστάν και της Κιργισίας - εξαρτάται κατά κύριο λόγο από το υπάρχον δίκτυο των ρωσικών πετρελαιοαγωγών οι οποίοι εκ των πραγμάτων οδηγούν στα Δαρδανέλια ή στην Αλεξανδρούπολη μέσω Μπουργκάς. Και στις δύο περιπτώσεις δηλαδή έχουμε να κάνουμε με το δίαυλο ολόκληρο ή με το ένα μόνο μέρος του. Εν πάση περιπτώσει είναι αδύνατον ο δίαυλος αυτός να παρακαμφθεί.

Το ζήτημα του “πετρελαϊκού τριγώνου” μεταξύ Κασπίας, Μαύρης Θάλασσας¹⁶ και Α. Μεσογείου με τα νέα γεωπολιτικά χαρακτηριστικά που αναδεικνύονται

¹¹ Η πλάγια γραφή δική μας.

¹² F. Fukuyama, 1992, “The Beginning of Foreign Policy”, *New Republic*, August 17 and 24, pp. 24-32.

¹³ Βλ. και Charles W. Kegley, jr.-Eugene Wittkopf, *American Foreign Policy*, 5th Edition, St. Martin's Press, New York 1996.

¹⁴ Βλ. Έκθεση I.M.F. του 1993 in *Business Eastern Europe*, 25/10/93.

¹⁵ *Monde Diplomatique*, Μάρτιος 1994, σ.5.

¹⁶ Στις αρχές της δεκαετίας του 1990, οι ειδικοί εκτιμούσαν, με βάση τα σοβιετικά στοιχεία, ότι οι πηγές στην Κασπία διέθεταν 16-19 βαρέλια πετρελαίου και 139-324 tcf φυσικού αερίου. Μόνο τα αποθέματα του περσικού Κόλπου είναι μεγαλύτερα όπως αναφέρει η Δρ Fiona Hill (15-17/01/1996-Συνέδριο Κέντρου Ερευνών και Ανάπτυξης Κύπρου-Intercollege, με κεντρικό θέμα: “Ασφάλεια και συνεργασία στην Ανατολική Μεσόγειο”). Οι πηγές προς την πλευρά του

στους γεωγραφικούς του συντελεστές λόγω της διάλυσης της π. Ε.Σ.Σ.Δ., χρήζει λεπτομερούς ανάλυσης. Ιδιαίτερα σε ό, τι αφορά τους αγωγούς πετρελαίου και τα στρατηγικά συμφέροντα που εξυφαινονται γύρω από τους άξονές τους.

Θα προσπαθήσουμε να αναλύσουμε τη στρατηγική σημασία ενός εκάστου πετρελαϊκού δρόμου στην περιοχή αυτή και το ρόλο της Τουρκίας όπως αυτός γίνεται αντιληπτός από τα κέντρα στρατηγικού σχεδιασμού της Άγκυρας.

α) Η περίπτωση της Ουκρανίας παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον από πλευράς αγωγών πετρελαίων που βρίσκονται στα εδάφη της. Οι ρωσικοί αγωγοί οι οποίοι διασχίζουν την ανατολική Ουκρανία και καταλήγουν στην Οδυσσό και στο Cherson, θα υποστούν πολύ εύκολα το συνδυασμένο Ουκρανό-τουρκικό εκβιασμό υπό μορφήν σημαντικής αυξήσεως των τελών διελεύσεως, 'δικαιωμάτων' επί του ποσοστού του διερχομένου πετρελαίου κ.τ.λ., εάν η Τουρκία καταφέρει να ολοκληρώσει τη σύνδεση Τσειχάν-Σαμψούντας με το Μπακού μέσω Γεωργίας (Βόρειος Δρόμος) ή Ναχitseβάν (Νότιος Δρόμος). Η Ουκρανία στην περίπτωση αυτή, θα δεχθεί με μεγάλη ικανοποίηση να αναλάβει τη διύλιση του πετρελαίου του Μπακού που θα της διοχετεύουν οι εγκαταστάσεις της Σαμψούντας. Το γεγονός αυτό, θα μπορούσε να την απεξαρτητοποιήσει στρατηγικώς από το ρωσικό πετρέλαιο.

Είναι χαρακτηριστική η σημασία που αποδίδουν οι Η.Π.Α. στο στρατηγικό πόλο της Ουκρανίας εναντίον της Ρωσίας, πράγμα που καθίσταται απολύτως εμφανές από τα διεξαγόμενα κατά τα τελευταία έτη (1995) Αμερικανό-ουκρανικά αεροναυτικά γυμνάσια στη Μαύρη Θάλασσα. Στο ίδιο συμπέρασμα οδηγεί και η υπογραφή Συμφώνου Συνεργασίας μεταξύ Βορειοατλαντικού Συμφώνου και Ουκρανίας στις 14 Σεπτεμβρίου 1995.

β) Ο πετρελαϊκός δρόμος: Αζερμπαϊτζάν (Μπακού) – Γεωργία (Γκόρι) – Τουρκία (Τσειχάν), εμφανίζεται να θέλγει τις Η.Π.Α.¹⁷, διότι στερεί τη Ρωσία από ένα στρατηγικότατο πλεονέκτημα της το οποίο την καθιστούσε κυρίαρχο στο ζήτημα μεταφοράς ενέργειας προς τη Μεσόγειο μέσω του διπόλου Κασπίας – μ. Θάλασσας. Το ενδιαφέρον consortium των εταιρειών θα πρέπει να δαπανήσει 4 περίπου έτη 1,1 δις. δολάρια για την ολοκλήρωση του έργου.

γ) Θελκτικός για τις Η.Π.Α. εμφανίζεται και ο Βόρειος Δρόμος, δηλ.: Μπακού-Αχσού-Αγκντάζ-Γκιάνζα (Αζερμπαϊτζάν) και η συνέχειά του στη Γεωργία δηλ.:

Αζερμπαϊτζάν υπολογίζεται ότι έχουν εκμεταλλεύσιμα αποθέματα 3-4 δις. βαρελίων. Στο Τεγκίς του Καζακστάν ανακαλύφθηκαν αποδεδειγμένα αποθέματα της τάξεως των 6 δις. βαρελίων με πιθανά πρόσθετα αποθέματα της τάξεως των 3 δις. βαρελίων. Τα πραγματικά αποθέματα και στις δύο περιοχές, θα μπορούσε να ήταν ακόμα μεγαλύτερα και από αυτούς τους υπολογισμούς: ακόμα και οι πλέον συντηρητικοί ειδικοί υπολογίζουν την παραγωγή πετρελαίου στην Κασπία στις αρχές του 21^{ου} αιώνα σε 750.000 βαρέλια. Σε ό, τι αφορά το Τουρκμενιστάν στην Κεντρική Ασία είναι ήδη ο τέταρτος παραγωγός φυσικού αερίου στον κόσμο, με ετήσια παραγωγή 120 δις. κυβ. μέτρων. Το ποσό αυτό είναι σε θέση να ικανοποιήσει το ήμισυ των ενεργειακών αναγκών της Ευρώπης, που αναμένεται να εγγίσουν τα 240 δις. κυβ. μέτρα έως το 2005.

¹⁷ Οι Η.Π.Α. παρουσιάζονται με τις εξής εταιρείες οι οποίες επιχειρούν ή ενδιαφέρονται να επιχειρήσουν στο Αζερμπαϊτζάν: Pennzoil, Amoco, Occidental, Unocal και Mobil.

Τιφλίδα – Κασπία – Κουταισί που καταλήγει στα στρατηγικότερα γεωργιανά λιμάνια του Μπατούμ και του Πότι¹⁸ στη Μαύρη Θάλασσα.

Ασφαλώς η οδός αυτή θα πρέπει να επιλέξει τελικώς, για τη διέξοδό της στη Μεσόγειο, μεταξύ τριών λύσεων ή ένα συνδυασμό μεταξύ των. Δηλ.: γα) ή μέσω Μαύρης Θάλασσας θα καταλήγει στον σχεδιαζόμενο αγωγό Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολης ή γβ) θα επιλέξει τον προτεινόμενο από την Τουρκία αγωγό προς το Τσειχάν είτε γγ) θα διοχετεύει το πετρέλαιό της μέσω των Στενών.

Η λύση (γα) απορρίπτεται από τουρκικής πλευράς λόγω του ότι ενισχύει στρατηγικά την Ελλάδα, τη Βουλγαρία και τη Ρωσία. Η λύση (γγ) δεν παρουσιάζει δυνατότητες μεταφοράς μεγάλων ποσοτήτων λόγω των περιορισμών διελεύσεως που επιβάλλει η Τουρκία προφασιζόμενη επιβάρυνση του περιβάλλοντος λόγω πολυάριθμων διελεύσεων Tankers μέσω Δαρδανελίων. Βεβαίως μπορεί να χρησιμοποιηθεί επικουρικά ως προς τη λύση (γβ) διότι ενισχύει σαφώς στρατηγικά την Τουρκία αυξάνοντας τη διαπραγματευτική της ικανότητα μέσω των ασκουμένων εκβιασμών της προς πάντα ενδιαφερόμενο.

Βεβαίως, η προτιμότερα για τα στρατηγικά συμφέροντα της Τουρκίας είναι η λύση (γβ) η οποία όμως παρουσιάζει υψηλό ποσοστό κινδύνου λόγω της κουρδικής εξεγέρσεως και της πολιτικο-ιδεολογικής αστάθειας που παρουσιάζει πλέον η Τουρκία.

δ) Στις ενεργειακές αυτές ροές, *πρέπει να προστεθούν και οι κατωτέρω:*

- 1) *Ο αγωγός Ρωσίας – Καζακστάν*, ο οποίος συνδέει τη Σαμάρρα (Ρωσία) με το καζακικό λιμάνι Γκούρεφ, στην Κασπία.
- 2) *Ανατολικότερον του ανωτέρω, βρίσκεται ο αγωγός Όρσκ (Ρωσία) – Μακάτ (Καζακστάν) – Γκούρεφ (Καζακστάν)*¹⁹, όπως και
- 3) *Η διακλάδωση του αγωγού αυτού από το Μακάτ προς το επίσης καζακικό λιμάνι του Ακτάου στην Κασπία.*

Οι απολήξεις των αγωγών αυτών στα καζακικά λιμάνια της Βορείου και Κεντρικής Κασπίας, οδηγούν φυσικά στην επιλογή ως οδού μεταφοράς τη διαδρομή Γκρόζνυ (Τσετσενία) – Νοβοροσίσκ (Ρωσία), η οποία καταλήγει στη Μαύρη Θάλασσα.

¹⁸ Στη Μαύρη θάλασσα τα ρωσικά λιμάνια του Νοβοροσίσκ και του Τουάπσε και τα γεωργιανά λιμάνια του Μπατούμ και του Πότι είναι οι κύριες σημερινές αλλά και δυνητικές απολήξεις των αγωγών πετρελαίου. Η Ρωσία, βάσει της Συμφωνίας Ασφαλείας με τη Γεωργία του 1995, ελέγχει όλα τα λιμάνια είτε άμεσα είτε έμμεσα, καθώς έχει μια ναυτική παρουσία στο Πότι και μια σχεδιαζόμενη στρατιωτική παρουσία στο Μπατούμ.

¹⁹ Για τα κοιτάσματα του Καζακστάν εκδηλώνουν το ενδιαφέρον τους οι εξής εταιρείες: Chevron (Η.Π.Α.), British Petroleum, Total (Γαλλία), και Agip (Ιταλία).

Αβιάστως λοιπόν μπορούμε να καταλήξουμε στο ότι η οδός Μπακού-Γκρόζνυ-Νοβοροσίσκ-Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολη είναι υψηλής, “σημασίας”, σε ό, τι αφορά το γεωπολιτικό και γεωστρατηγικό ρόλο του Βορειοελλαδικού χώρου και του νησιωτικού πλέγματος του Αιγαίου, τα οποία θα ελέγχουν συμπληρωματικά μία από τις σημαντικότερες πετρελαϊκές οδούς της Μεσογείου. Πρέπει δε να τονίσουμε ότι η μέχρι σήμερα συμπεριφορά της Τουρκίας στο θέμα της χρήσεως των Στενών από τα π. σοβιετικά σκάφη δεν είναι δυνατόν να αγνοηθεί και να μην αξιολογηθεί δεόντως, παρά μόνον από αφελείς ή/και ερασιτέχνες²⁰. Έστω και εάν οι πρόσφατες διαμαρτυρίες της Τουρκίας για “υπερβολική περιβαλλοντική επιβάρυνση” στη ζώνη των Στενών δημιούργησε κάποια, διαδικαστικά κυρίως, προβλήματα στη Ρωσική Ομοσπονδία²¹. Η εκβιαστική επανάληψη από πλευράς Άγκυρας των ιδίων διαδικασιών αποτελεί γεωπολιτική τελεολογία και μόνον αδαείς και ανυποψίαστοι περί το θέμα δύνανται να την παραβλέψουν.

Η νατοϊκή διαχείριση του αιγαίου χώρου σ' αυτήν την περίπτωση αποτελεί το καλύτερο γεωπολιτικό αντίβαρο και γεωστρατηγικό αντίμετρο των ναυτικών μητροπολιτικών Δυνάμεων. Οι “γκρίζες ζώνες” του Αιγαίου, όπως αυτές προτείνονται από την Τουρκία και γίνονται “ανεκτές” από την παρούσα διοίκηση της Ουάσιγκτον φαίνεται πως δεν θα ανήκουν ούτε στην Ελλάδα ούτε στην Τουρκία: θα ανήκουν πιθανότατα στο NATO. Αυτό είναι σημείο που πρέπει να γίνει αντικείμενο μελέτης από την ελληνική εξωτερική πολιτική διότι θέτει σε κίνδυνο την εδαφική κυριαρχία της χώρας. Από την άλλη πλευρά, κατάλληλοι διπλωματικοί ελιγμοί από πλευράς Αθηνών, μπορούν να εξασφαλίσουν τη νατοϊκή υποστήριξη προς την ελληνική πλευρά διασφαλίζοντας τα συμφέροντα των δυτικών συστημάτων συλλογικής ασφάλειας στη Ν/Α Μεσόγειο.

Συμπερασματικά καταλήγουμε ότι και λόγω της “παιγνιακής” πιθανότητας απωλείας του γεωπολιτικού ελέγχου των Στενών από τα δυτικά Συλλογικά Συστήματα Ασφαλείας, η στρατηγική του αιγαίου χώρου είναι ιδιαίτερα ενισχυμένη με ευανάγνωστη αύξουσα τάση. Ειδικότερα σήμερα, όπου η γεωπολιτική ρευστότητα στη Ν/Α Μεσόγειο, τη Μ. Ανατολή, τον Αραβοπερσικό Κόλπο και τα Βαλκάνια μετέτρεψαν τη νότια πτέρυγα του NATO σε κατ' εξοχήν μέτωπο αντιπαραθέσεως χαρακτηριζόμενο από μεταβαλλόμενες στρατηγικές αλληλεξαρτήσεις, πολιτικο-ιδεολογικές αντιφάσεις και διευρυνόμενα αμυντικά χάσματα.

²⁰ Το 1976 πέρασε από τα στενά το πρώτο σοβιετικό αεροπλανοφόρο έχοντας χαρακτηριστεί ως ανθυποβρυχιακό σκάφος και φέρον εξοπλισμό αποτελούμενο μόνο από ελικόπτερα. Οι σοβιετικοί είχαν τότε υποστηρίξει ότι δεν είναι εφοδιασμένο με καταπέλτες για την πέδηση αεροσκαφών. Μόλις όμως το σοβιετικό σκάφος έφθασε στην ανοικτή θάλασσα ανεβαθμίσθη σε αεροπλανοφόρο το οποίο εχρησιμοποιήθη έκτοτε για αεροσκάφη καθέτου ή μικρού διαδρόμου απογειώσεως. Το επιχείρημα του τουρκικού Επιτελείου προς τη δυτική πλευρά ήταν ότι “θα ήταν άδικο από πλευράς συμμάχων να ζητήσουν από την Τουρκία να χαλάσει τη σχέση της με την Ε.Σ.Σ.Δ. για ένα αεροπλανοφόρο (sic)”.

²¹ Τα οποία τουλάχιστον στο μέρος που αφορά τη μεταφορά πετρελαίου επιλύεται εύκολα με το σχεδιαζόμενο αγωγό Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολης. Άλλωστε, ακριβώς στο ενεργειακό στόχευε η τουρκική ενέργεια εκβιασμού, δεν υπελόγησε, όμως, καλά τις γεωγραφικές δυνατότητες της περιοχής.

Είναι απαραίτητο στο σημείο αυτό να τονισθεί ότι η στείρα υπερεθνιστική τοποθέτηση και οι ξενόφοβες αντιλήψεις δεν προσφέρουν λύσεις. Δημιουργούν προϋποθέσεις απομονωτισμού που βλάπτουν μεσοπρόθεσμα τον μεσογειακό, βαλκανικό και ευρωπαϊκό οικονομικό ρόλο της χώρας. Ως εκ τούτου πρέπει να καταστήσουμε σαφές το γεγονός ότι:

Η εκμετάλλευση των πετρελαϊκών off-shore κοιτασμάτων του Αιγαίου και του Ιονίου φυσικά μπορεί να προχωρήσει σε συνεργασία με μεγάλα υπερατλαντικά (ARAMCO) αλλά και ευρωπαϊκά (B.P.-R.D.Shell) καρτέλ. Μόνο που πρέπει να γίνει έντιμα, δίκαια για τη χώρα μας, γρήγορα και χωρίς τυμπανοκρουσίες.

3. Υπάρχει όμως και αντίστροφη πορεία εμπορευματικών ροών, για την οποία ο προαναφερθείς δίαυλος είναι αναντικατάστατος: πρόκειται για την πορεία *M. Ανατολή-Θεσσαλονίκη ή M. Ανατολή-Πειραιάς ή M. Ανατολή-Βόλος και ιδίως το πρώτο σκέλος.*

Η πορεία αυτή αναδεικνύει και πάλιν τον γεω-οικονομικό ρόλο της Κύπρου, της Κρήτης και της Μάλτας, νήσων οι οποίες βρίσκονται εν πολλοίς πάνω στον ίδιο γεωγραφικό παράλληλο ο οποίος και διέρχεται από τα Στενά του Γιβραλτάρ: τον 35° παράλληλο.

Για να είναι σε θέση όμως, η θαλάσσια αυτή οδός να προσφέρει τις υπηρεσίες της, πρέπει να διασφαλιστεί από κάθε πιθανότητα θερμής ρήξεως μεταξύ των δύο παράκτιων γειτόνων χωρών, η οποία όχι μόνον θα την έθετε “εκτός χρήσεως” αλλά και θα έθετε σε κίνδυνο τη σταθερότητα ολόκληρης της Ν/Α πτέρυγος του NATO.

Γ. Ποιό “αναθεωρητικό” θεσμικό καθεστώς θα μπορούσε να επιβληθεί – με βάση τις αναθεωρήσεις αυτές – στο σύμπλεγμα Αιγαίο-Στενά και πώς αυτό θα διαμορφώνει τη νέα κατάσταση των κυριαρχικών δικαιωμάτων της Ελλάδος;

Η φόρμουλα η οποία μάλλον φαίνεται να επικρατεί είναι ότι το Αιγαίο τείνει να θεωρηθεί ως “Διεθνές Θαλάσσιο Στενό και όχι “Θάλασσα” στη οποία έχουν δικαιώματα και τα δύο παράκτια κράτη.

Αυτό σημαίνει ότι το Αιγαίο πρέπει να διέπεται από “ειδικό καθεστώς” το οποίο θα επιτρέπει μέσω “ειδικών συμφωνιών” την ελεύθερη διέλευση σε όλου τους πιθανούς χρήστες. Πρέπει όμως να τονίσουμε ότι πόρρω απέχει το διεθνές αυτό καθεστώς από εκείνο του “Θαλάσσιου Στενού” το οποίο διαθέτει δεσμευτικούς κανονισμούς από το κράτος ή τα κράτη στα οποία ανήκει, όπως συμβαίνει μέχρι σήμερα με τα Δαρδανέλια.

Στην περίπτωση του “Διεθνούς Θαλάσσιου Στενού” ειδικό θεσμικό καθεστώς με τη συμμετοχή πολλών κρατών. Έτσι σε περίπτωση μιας πιθανής

ελληνοτουρκικής συρράξεως νομιμοποιείται απολύτως η παρέμβαση του Συμβουλίου Ασφαλείας του Ο.Η.Ε. το οποίο θα μπορούσε να εξουσιοδοτήσει μια πολυεθνική (βλέπε, νατοϊκή) δύναμη να εγκατασταθεί σε κάποια “πράσινη γραμμή” η οποία θα δημιουργηθεί στο διχοτομημένο πλέον Αιγαίο τις προϋποθέσεις για μια “δημιουργική κατανομή της Υφαλοκρηπίδας” όπως φαίνεται να πιστεύει μερίδα του υπουργείου εθνικής Αμύνης των Η.Π.Α.

Οι ίδιοι κύκλοι, θεωρούν πως “πάνω απ’ όλα ο κυρίαρχος ρόλος του Ο.Η.Ε. στο Αιγαίο θα άλλαζε τη μέχρι σήμερα διμερή εικόνα και θα απελευθέρωνε τις Η.Π.Α. από την ευθύνη της ακατόρθωτης επιδίωξης για επινόηση και επιβολή συμβιβαστικών λύσεων σε αυτούς τους δύο ‘στενόκαρδους’ ανταγωνιστές”.

Οι “στενόκαρδοι” ανταγωνιστές, κατά τους κύκλους αυτούς, είμαστε εμείς και οι Τούρκοι. Είμαι αναγκασμένος όμως, στο σημείο αυτό να κάνω ένα σχόλιο: είναι μάλλον δύσκολο να θεωρήσω ως γεωπολιτικός αναλυτής, και μάλιστα της Ρεαλιστικής Σχολής, ως δεδομένο την αντικειμενικότητα του Ο.Η.Ε. και ιδιαιτέρως του Συμβουλίου Ασφαλείας του, το οποίο και μόνον από τη σύνθεσή του, (βλ. πέντε μόνιμα μέλη) καταστρατηγεί την έννοια της ισότιμης συμμετοχής των κρατών μελών του στη λήψη των αποφάσεων για την τύχη των εθνών. Σημειώνω επίσης και τις τελευταίες εξελίξεις στη Ρωσο-νατοϊκή προσέγγιση που ενισχύουν τις αμφιβολίες μου για το αδέσμευτο των αποφάσεων του θεσμικού αυτού διεθνούς οργάνου.

Από την άλλη πλευρά, θα συμφωνήσω με τον Π. Ήφαιστο²² στο ότι το Συμβούλιο Ασφαλείας του Ο.Η.Ε. είναι όργανο πολιτικού χαρακτήρος, το οποίο λειτουργεί στη βάση ηγεμονικών κριτηρίων, το οποίο αδρανεύει εάν δεν υπάρχουν μεγάλα συμφέροντα που επιβάλλουν δράση και του οποίου οι αποφάσεις και οι ενέργειες είναι “δύο μέτρων και δύο σταθμών”. Και βεβαίως να υπογραμμίσω την αυταπόδεικτη αλήθεια ότι είναι αδύνατο ένα κανονιστικό σύστημα (διεθνές ή κρατικό) να οικοδομηθεί και να επιβιώσει με τέτοιου είδους κριτήρια.

Είναι απολύτως σαφές και με βρίσκει σύμφωνο το γεγονός ότι ένα φερέγγυο σύστημα συλλογικής ασφαλείας πρέπει πρωτίστως να πληροί τον όρο της πραγματικής συλλογικότητας, να παρέχει ασφάλεια σε όλα τα συμμετέχοντα σ’ αυτό κράτη-μέλη και να αποτρέπει αποτελεσματικά κάθε απειλή προερχόμενη από εξωτερικούς δρώντες οι οποίοι τείνουν να διαταράξουν την ισχύουσα διεθνή τάξη πραγμάτων.

Βασικούς συντελεστές επιτυχούς λειτουργίας του ανωτέρου συστήματος, αποτελούν:

α) η ύπαρξη κοινών συμφερόντων μεταξύ των εθνικών –κρατικών δρώντων που ενέχονται στο σύστημα,

²² Π. Ήφαιστος, *Η εξωελληνική νοοτροπία και τα αίτιά της: Το ζήτημα του Διεθνισμού, Πατριωτισμού, Εθνικισμού και η Εθνική Στρατηγική της Ελλάδος*, Εκδ. Ποιότητα, Αθήνα, 1997, σ. 79.

β) η κοινή αντίληψη του κινδύνου από όλα τα κράτη-μέλη,

γ) ο εξοβελισμός του ηγεμονισμού ως αντίληψης δημιουργίας διεθνούς κανονιστικού συστήματος, και

δ) η μέριμνα για αμυντικής φύσεως και μόνον χρήση της στρατιωτικής του ισχύος.

Η μη πλήρωση των ανωτέρω προϋποθέσεων, και ειδικά στην περίπτωση της οποίας το σενάριο αναλύουμε, οδηγεί σε αμφισβήτηση και άρα σε κλυδωνισμούς του ανωτέρω συστήματος ασφαλείας, με καταστροφικές επιπτώσεις για την ειρήνη και την ασφάλεια στην υπό εξέταση περιοχή.

Έτσι, επιμένοντας λίγο περισσότερο σ' αυτό που οι ανωτέρω κύκλοι του αμερικανικού Υπ. Εθ. Α ονομάζουν "κυρίαρχο ρόλο του Ο.Η.Ε.". οδηγούμαστε με μαθηματική ακρίβεια στην απόφαση για μεταβίβαση αρμοδιοτήτων στο συλλογικό Σύστημα Ασφαλείας που λέγεται NATO και το οποίο, ως γνωστόν αποτελεί οικείο περιβάλλον για την αγγλοσαξωνική πολιτική αντίληψη των Ναυτικών – και συνάμα Πυρηνικών – Δυνάμεων.

Οπωσδήποτε, δεν είναι δυνατόν να ξεκινήσει η διαδικασία μετατροπής του Αιγαίου σε "Διεθνές Θαλάσσιο Στενό" με "ουδέτερους χώρους" και "πράσινες γραμμές" χωρίς προηγουμένως να έχει μεσολαβήσει κάποιος παράγων ούτως ώστε να δημιουργηθούν οι απαραίτητες εκείνες προϋποθέσεις οι οποίες θα οδηγήσουν με βεβαιότητα στη γνώστη "λύση" της Hot Regulation.

Η θέσπιση νέου καθεστώτος συλλογικής ασφαλείας στο πλέγμα Στενά-Αιγαίο-Κύπρος θα προέλθει μάλλον από τη Σύνοδο Κορυφής του NATO η οποία θα διεξαχθεί τον προσεχή μήνα στη Μαδρίτη και από όπου –εάν όλα εξελιχθούν κατ' ευχήν για τον κ. Σολάνα- θα προκύψει ένα νέο NATO με νέες δομές, αρμοδιότητες, νέα μέλη και νέα αρχιτεκτονική. Οι προοπτικές δείχνουν μάλλον ότι θα προκύψει μια αναβάθμιση του ρόλου της Δ.Ε.Ε. *πάντα όμως μέσα στο πλαίσιο του NATO και του Συμβουλίου Ασφαλείας* του Ο.Η.Ε. τα οποία και θα διατηρούν τις ουσιαστικές τελικές αποφάσεις. Η μορφή αυτή καθίσταται ρεαλιστικώς προβλέψιμη ενόψει και της ήδη προαναφερθείσας βελτιώσεως των σχέσεων Ρωσίας-NATO αλλά και λοιπών χωρών της Ανατολικής Ευρώπης με το NATO.

Από ό, τι δείχνουν τα πράγματα είναι μάλλον βέβαια η συγκρότηση "Συνδυασμένων Μεικτών Δυνάμεων Αποστολών" (Combined Joint Task Forces), πολυεθνικής συνθέσεως οι οποίες θα υπάγονται στις νέες ευρύτερες Νατοϊκές Διοικήσεις ως οργανικές τους μονάδες πολλαπλών αποστολών.

Προβλέπεται μείωση του αριθμού των Διοικήσεων με σκοπό την κατάργηση του μέχρι τώρα κυριαρχούντος "χωρικού" στοιχείου και την προώθηση της νέας αντιλήψεως της αποστολής. Με λίγα λόγια, η Περιοχή Ευθύνης θα ορίζεται από το είδος και το μέγεθος της προς αντιμετώπιση κρίσεως αλλά

και από τις πολυεθνικές δυνάμεις οι οποίες θα εμπλακούν. Η αντίληψη της “γεωγραφικής κατανομής” θα περιορισθεί μόνο στην κορυφή της πυραμίδας και στις μεγάλες κλίμακες.

Η διεθνής δομή αναμένεται να καταλήξει σε δύο Ανώτατες Διοικήσεις: Μία Διοίκηση Ατλαντικού η οποία θα περιλαμβάνει τις Η.Π.Α. και τον Καναδά και μία συνδυσασμένη με αυτήν, Διοίκηση Ευρώπης. Τελικός στόχος είναι η εξασφάλιση της διατλαντικής σχέσεως και η διατήρηση της αμερικανικής παρουσίας στην Ευρώπη, κάτι που ο γράφων θεωρεί θετικό.

Υποταγμένες στη Διοίκηση Ευρώπης θα παραμείνουν οι δύο Διοικήσεις Περιοχών γνωστές ως (Allied Forces North) και AFSOUTH (Allied Forces South). Στο πλαίσιο των δυνάμεων αυτών θα συγκροτηθούν οι πρώτες Μικτές Δυνάμεις Αποστολών (C.J.T.F.).

Το ενδιαφέρον μας βέβαια εστιάζεται στο Νότιο Τομέα που από ό, τι προβλέπεται η Διοίκηση Νότου θα παραμείνει στη Νάπολη (Ιταλία) με ενιαία περιοχή ευθύνης από την Ισπανία μέχρι την Ανατολική Τουρκία. Ο Διοικητής Νοτίου Τομέως (CINCSOUTH) θα έχει υπό την εξουσία του δύο Διοικητές: τον COMNAVSOUTH του Ναυτικού και τον COMAIRSOUTH της Αεροπορίας.

Επιπλέον θα υπάρξουν νέες Διοικήσεις με περιοχές ευθύνης τη χωρική έκταση των υποπεριοχών των χωρών: Ισπανίας, Ιταλίας,, Ελλάδος, Τουρκίας και ενδεχομένως μελλοντικά, της Ν. Γαλλίας. Αυτές οι υποπεριοχές που θα υπάγονταν στον CINCSOUTH θα έχουν αμυντική επιχειρησιακή ευθύνη μόνο στην επικράτεια των χωρών που είναι εγκατεστημένες. Αυτό σημαίνει ότι οι ανοικτές θάλασσες και ο υπερκείμενος εναέριος χώρος δεν θα ανήκουν στις Υποπεριοχές, αλλά θα τελούν υπό τον έλεγχο του CINCSOUTH.

Το συμπέρασμα που προκύπτει είναι ότι το Αιγαίο δεν θα ανήκει ως Περιοχή Ευθύνης στην Ελλάδα, θα είμαστε όμως αρμόδιοι για την άμυνα των νησιών μας και των χωρικών μας υδάτων. Εδώ φυσικά γίνεται μια ακόμη φορά κατανοητή η δυσφορία ορισμένων Νατοϊκών συμμάχων μας όταν αναφερόμεθα στην πιθανή άσκηση του νομίμου δικαιώματος μας για επέκταση των χωρικών μας υδάτων από τα 6 στα 12 ναυτ. μίλια.

Είναι εμφανές ότι η έννοια της Περιοχής Ευθύνης με τη μορφή διοικήσεως και ελέγχου που έχουμε γνωρίσει και που το NATO, βασιζόμενο στις τουρκικές εμπλοκές, μας εμπόδισε να αποκτήσουμε, υποβαθμίζεται σημαντικά με τη νέα αρχιτεκτονική της Συμμαχίας. Στις θαλάσσιες επιχειρήσεις θα εφαρμοσθεί το λεγόμενο Task Forces Concept σύμφωνα με το οποίο οι δυνάμεις του NATO θα δρουν κυριαρχικά στο κεντρικό Αιγαίο, επί του οποίου θα έχουν και τον επιχειρησιακό έλεγχο.

Στα ζητήματα αεραμύνης και ανταλλαγής πληροφοριών (Cross Tel) είναι σχεδόν βέβαιο ότι οι Τούρκοι θα προσπαθήσουν να προωθήσουν το γεωγραφικό όριο Ανταλλαγής πληροφοριών στο μέσον του Αιγαίου! Κάτι τέτοιο θα σήμαινε, εάν θα γίνει αποδεκτό φυσικά, την απώλεια του Αιγαίου.

