

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ  
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ  
στη  
ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**ΤΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ  
ΚΑΙ ΠΟΛΕΜΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΑ ΣΤΕΝΑ  
ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΣΠΛΟΪΑΣ ΚΑΙ Η  
ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΒΟΣΠΟΡΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ  
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΩΝ**

**Καπράνη Αγγελική**

Διπλωματική Εργασία  
που υποβλήθηκε στο τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως  
μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης  
στη Ναυτιλία

Πειραιάς

Σεπτέμβριος 2017

## **ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ / ΖΗΤΗΜΑΤΑ COPYRIGHT**

Το άτομο το οποίο εκπονεί τη Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στη βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης ( εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί ( τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με όλο το κείμενο υπό copyright και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

Καπράνη Αγγελική

## **ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ**

Η παρούσα διπλωματική εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣΕΣ του τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία.

Τα μέλη της επιτροπής ήταν:

- Σαμιώτης Γεώργιος (Επιβλέπων) – Αναπληρωτής Καθηγητής
- Βλάχος Γεώργιος - Καθηγητής
- Τσελέντης Βασίλειος – Καθηγητής

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνωμών του συγγραφέα.

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η διπλωματική εργασία με θέμα « Το Καθεστώς Διέλευσης Εμπορικών και Πολεμικών Πλοίων στα Στενά Διεθνούς Ναυσιπλοΐας και η περίπτωση του Βοσπόρου και των Δαρδανελλίων» εκπονήθηκε στα πλαίσια του Μεταπτυχιακού Προγράμματος Σπουδών στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς.

Παρουσιάζονται τα βασικά χαρακτηριστικά της ανοικτής θάλασσας και της αιγιαλίτιδας ζώνης, ακολουθούν οι κυριότερες διώρυγες και τα πιο βασικά Στενά Διεθνούς Ναυσιπλοΐας, αναλύονται τα καθεστώτα διέλευσης μέσω Στενών Διεθνούς Ναυσιπλοΐας (καθεστώς αβλαβούς διέλευσης και καθεστώς πλου διέλευσης) σε περίοδο ειρήνης και πολέμου τόσο από εμπορικά όσο και από πολεμικά πλοία. Η εργασία ολοκληρώνεται με την παρουσίαση της περίπτωσης του Στενού του Βοσπόρου και των Δαρδανελλίων σε πλαίσια ιστορικά, νομοθετικά και κανονιστικά αλλά και πολιτικά, γεωστρατηγικά και μορφολογικά.

Θα ήθελα να εκφράσω τις ιδιαίτερες ευχαριστίες μου στον επιβλέποντα καθηγητή μου, κ. Γεώργιο Σαμιώτη για την καθοριστική συμβολή του για την εκπόνησή της εργασίας μου.

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

### ΠΕΡΙΛΗΨΗ

### ABSTRACT

	Σελ.
<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ</b>	<b>1</b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο: ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ</b>	<b>3</b>
1.1. Ορισμός πλοίου και χαρακτηριστικά	3
1.2. Διάκριση μεταξύ δημόσιων και ιδιωτικών πλοίων	4
1.3. Ετεροδικία κρατικών και πολεμικών πλοίων	5
1.4. Καθεστώς Ανοικτής Θάλασσας	6
1.5. Καθεστώς Αιγιαλίτιδας Ζώνης	8
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2ο: ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΔΙΩΡΥΓΕΣ ΚΑΙ ΣΤΕΝΑ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ</b>	<b>11</b>
2.1. Θαλάσσιο στενό (έννοια και χαρακτηριστικά)	11
2.2. Διάκριση μεταξύ γεωγραφικού και νομικού στενού	11
2.3. Διάκριση Διωρύγων και Στενών	12
2.4. Οι Σημαντικότερες Διεθνείς Διώρυγες	13
2.4.1 Διώρυγα του Σουέζ	13
2.4.2. Διώρυγα του Παναμά	13
2.4.3. Διώρυγα του Κιέλου	14
2.5. Τα Σημαντικότερα Στενά Διεθνούς Ναυσιπλοΐας	16
2.5.1. Στενό του Γιβραλτάρ	16
2.5.2. Στενό του Μαγγελάνου	16
2.5.3. Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελλίων	17
2.5.4. Στενά της Δανίας	18
2.5.5. Στενό του Χάντσον (Hudson)	18
2.5.6. Northwest Passage	19
2.5.7. Στενά του Cabot	20
2.5.8. Στενό του Dover	20
2.5.9. Στενό του Hormuz	21
2.5.10. Στενό του Bab El Mandeb	21
2.5.11. Στενά της Malacca	22
2.5.12. Στενό της Κέρκυρας	23

2.6.	Καθεστώς Διέλευσης των Διεθνών Στενών	24
2.6.1	Διέλευση σε καιρό ειρήνης	24
2.6.2.	Διέλευση σε καιρό πολέμου	26
2.7.	Θεσμικό Πλαίσιο – Το Διεθνές Δίκαιο που διέπει τα Διεθνή Στενά	28
2.7.1.	Ιστορική Εξέλιξη	28
2.7.2.	Καθεστάτα Διέλευσης και Διάκριση των Διεθνών Στενών σύμφωνα με αυτά τα Καθεστάτα.	28
2.7.3.	Διεθνές Δίκαιο που αφορά τα Στενά Διεθνούς Ναυσιπλοΐας	31
2.7.4.	Στενά που διέπονται από Ειδικά Καθεστάτα	37
	<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3ο: Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΩΝ ΤΟΥΡΚΙΚΩΝ ΣΤΕΝΩΝ: ΓΕΩΠΟΛΙΤΙΚΟΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ</b>	<b>41</b>
3.1.	Ιστορικό πλαίσιο - Μυθολογικά και ιστορικά στοιχεία / ονοματολογία	41
3.2.	Γεωπολιτικό Πλαίσιο	44
3.2.1.	Γεωγραφική θέση και χαρακτηριστικά	44
3.2.2.	Μορφολογία περιοχής – μορφολογικά χαρακτηριστικά	45
3.2.3.	Γεωπολιτική και στρατηγική σημασία των Στενών	46
3.2.4.	Εξωτερική πολιτική της Τουρκίας και επιδιώξεις της τουρκικής πλευράς	47
3.3.	Νομικό Πλαίσιο	50
3.3.1.	Το καθεστώς των Στενών από το 1774-1920	50
3.3.2.	Συνθήκη των Σεβρών (1920)	52
3.3.4.	Συνθήκη της Λωζάνης (1923)	53
3.3.5.	Συνθήκη του Montreux (1936)	55
3.3.6.	Το καθεστώς των Διεθνών Στενών στη Σύμβαση του 1982 για το Δίκαιο της Θάλασσας	58
3.3.7.	Ο Τουρκικός Κανονισμός για τη ναυσιπλοΐα στα Στενά (1993)	59
3.3.8.	Συστάσεις της Επιτροπής Ναυτιλιακής Ασφάλειας του IMO για τον τουρκικό Κανονισμό (1994)	61
3.3.9.	Παρούσα κατάσταση	63
3.4.	Η Ναυσιπλοΐα στα Στενά σήμερα	66
3.4.1.	Στοιχεία που επηρεάζουν την διέλευση από τα Στενά	66
3.4.2.	Υπηρεσία Εξυπηρέτησης Πλοίων (Vessel Traffic Service)	69
3.4.3.	Ατυχήματα στα Τουρκικά Στενά	70
	<b>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ</b>	<b>72</b>
	<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</b>	<b>75</b>

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η διπλωματική εργασία με τίτλο « Το Καθεστώς Διέλευσης Εμπορικών και Πολεμικών Πλοίων στα Στενά Διεθνούς Ναυσιπλοΐας και η περίπτωση του Βοσπόρου και των Δαρδανελλίων» σκοπεύει να παρουσιάσει την ιστορική εξέλιξη των καθεστώτων διέλευσης ιδιωτικών και δημόσιων πλοίων από τα Στενά Διεθνούς Ναυσιπλοΐας.

Παρουσιάζονται τα βασικά χαρακτηριστικά Διωρύγων και Στενών Διεθνούς Ναυσιπλοΐας και γίνεται αναφορά στις πιο γνωστές Διώρυγες και στα πιο σημαντικά Στενά Διεθνούς Ναυσιπλοΐας.

Η εργασία ολοκληρώνεται με την παρουσίαση της περίπτωσης των Τουρκικών Στενών (Στενό του Βοσπόρου, Στενό των Δαρδανελλίων και Θάλασσα του Μαρμαρά), ο γεωπολιτικός και ιστορικός του ρόλος αλλά και τα χαρακτηριστικά του, που επηρεάζουν τη διέλευση των πλοίων. Ειδική μνεία γίνεται στις Συμβάσεις που διέπουν ιστορικά το καθεστώς των Τουρκικών Στενών.

## **ABSTRACT**

The Master Thesis under the title "The Passage Regime of Commercial and Warship Vessels through the International Navigation Straits and the case of the Bosphorus and the Dardanelles" intends to present the historical evolution of the regimes for the passage of private and public vessels through the International Navigation Straits.

The main characteristics of the canals and straits of International Navigation are presented and reference is made to the most well-known canals and the most important International Navigation Straits.

The Master Thesis is completed with the presentation of the case of the Turkish Straits (Bosphorus Strait, Dardanelles Strait and the Sea of Marmara), its geopolitical and historical role as well as its characteristics, which affect the passage of ships. Special mention is made in the Conventions that historically govern the status of the Turkish Straits.



## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η διπλωματική εργασία με τίτλο « Το Καθεστώς Διέλευσης Εμπορικών και Πολεμικών Πλοίων στα Στενά Διεθνούς Ναυσιπλοΐας και η περίπτωση του Βοσπόρου και των Δαρδανελλίων» σκοπεύει να παρουσιάσει τα καθεστώτα διέλευσης όλων των τύπων πλοίων, σε καιρό ειρήνης αλλά και σε περίοδο πολέμου.

Στο πρώτο κεφάλαιο αναφέρονται ο ορισμός του πλοίου και τα χαρακτηριστικά του, τα κριτήρια κατηγοριοποίησης των πλοίων σε δημόσια και ιδιωτικά καθώς και η έννοια της αρχής της ετεροδικίας μεταξύ κρατικών και πολεμικών πλοίων σύμφωνα με το Διεθνές Δίκαιο. Επίσης, αναλύεται ο θεσμός της Ανοικτής θάλασσας , που αφορά όλα τα κράτη του κόσμου με ή χωρίς ακτές και αναφέρονται συνοπτικά οι έξι βασικές ελευθερίες που τον διέπουν. Με το καθεστώς της αιγιαλίτιδας ζώνης, που περιβάλλει την ακτογραμμή κάθε παράκτιου κράτους και περιλαμβάνει εκτός από τα ύδατα (επιφάνεια και βυθό), τον υπερκείμενο εναέριο χώρο και το υπέδαφος, ολοκληρώνεται το πρώτο κεφάλαιο.

Στο δεύτερο κεφάλαιο γίνεται αναφορά στις διεθνείς διώρυγες καθώς και στα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα. Ξεκινώντας με τους ορισμούς της διώρυγας, του θαλάσσιου στενού και του στενού διεθνούς ναυσιπλοΐας, εξηγούνται πολλά από τα χαρακτηριστικά των βασικών διωρύγων και στενών, που παρουσιάζονται στη συνέχεια. Η γεωγραφική θέση, τα βασικά χαρακτηριστικά που αφορούν το μήκος, το πλάτος και το βάθος καθώς και μια αναφορά στο ρόλο του κάθε περάσματος, αναφέρονται κατά την συνοπτική παρουσίαση των 3 σημαντικότερων διωρύγων (Σουέζ, Παναμά, Κιέλου) και των 12 σημαντικότερων στενών διεθνούς ναυσιπλοΐας (Γιβραλτάρ, Μαγγελάνου, Βοσπόρου-Δαρδανελλίων, Δανίας, Hudson, Northwest Passage, Cabot, Dover, Hormuz, Bab El Mandeb, Malacca και Κέρκυρας). Αναλύεται το καθεστώς διέλευσης των ΣΔΝ σε καιρό ειρήνης και σε περίοδο εχθροπραξιών και στη συνέχεια γίνεται ανάλυση των καθεστώτων διέλευσης και της ιστορικής τους εξέλιξης μέσα από Διεθνείς Συμβάσεις (καθεστώς αβλαβούς διέλευσης, καθεστώς πλου διέλευσης, καθεστώς ανοικτής θάλασσας, δικαίωμα πλου διέλευσης και ειδικά καθεστώτα διάπλου των διεθνών στενών) . Το Διεθνές Δίκαιο που θεσμοθέτησε τις

διατάξεις για τα διεθνή στενά αναλύεται διεξοδικά, με αφορμή την υπόθεση των Στενών της Κέρκυρας και την απόφαση του Διεθνούς Δικαστηρίου της Χάγης το 1949. Το διεθνές δίκαιο συναντά το εθιμικό και μέσα τις Συμβάσεις της Γενεύης του 1958 και του Δικαίου της Θάλασσας το 1982, φτάνουμε στις ρυθμίσεις που ισχύουν μέχρι και σήμερα. Σημαντικό είναι όμως να αναφερθούν και τα στενά που διέπονται από ειδικές συμβατικές διατάξεις, (*lex specialis*) και που δεν θίγονται από τη Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας. Γνωστά στενά διεθνούς ναυσιπλοΐας που διέπονται από ειδικά καθεστώτα είναι τα Τουρκικά Στενά, τα Στενά της Δανίας και τα Στενά του Γιβραλτάρ.

Το τρίτο και τελευταίο κεφάλαιο ασχολείται με την περίπτωση του Βοσπόρου, των Δαρδανελίων και της Θάλασσας του Μαρμαρά, που απαρτίζουν τα λεγόμενα Τουρκικά Στενά. Η ιστορία των Τουρκικών Στενών χάνεται στο χρόνο και μπλέκεται με μύθους και έπη. Η γεωγραφική θέση των Στενών, η μορφολογία της περιοχής και τα χαρακτηριστικά της στεριάς (εσοχές, εξοχές) και της θάλασσας (αντιρροιακά ρεύματα επιφανειακά αλλά και υποβρύχια), η στρατηγική σημασία τους και διεκδίκησή τους ως «μήλον της Έριδος» από τις μεγάλες δυνάμεις όλων των εποχών, περιγράφονται εκτενώς. Γίνεται αναφορά στις Συνθήκες που όρισαν το καθεστώς των Στενών, ξεκινώντας από την Συνθήκη Κιουτσούκ-Καϊναρτζή το 1774, τη Συνθήκη της Ανδριανούπολης το 1829, τη Συνθήκη του Hünkâr İskelesi το 1833, τη Συνθήκη του Λονδίνου το 1841, τη Συνθήκη της Ειρήνης των Παρισίων το 1856, τη Σύμβαση του Λονδίνου το 1871, τη Συνθήκη του Αγίου Στεφάνου το 1878, το Συνέδριο του Βερολίνου το 1878, τη Συνθήκη των Σεβρών το 1920, τη Συνθήκη της Λωζάνης το 1923 και τέλος τη Συνθήκη του Montreux το 1936, που ισχύει μέχρι και σήμερα με κάποιες τροποποιήσεις. Επίσης, αναλύεται η τακτική και η πολιτική θέση της Τουρκίας κατά τη διάρκεια της σύναψης όλων των παραπάνω συμβάσεων μέχρι και σήμερα καθώς επίσης περιγράφεται η τουρκική έκδοση του αυστηρού και αντίθετου σε πολλά σημεία με τις ρυθμίσεις του Montreux «Ναυτιλιακού Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας για τα Στενά», που οδήγησε σε παρέμβαση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) και έκδοση Συστάσεων και Κανόνων, για τη διέλευση από τα Τουρκικά Στενά. Τέλος περιγράφεται η σημερινή κατάσταση και κυκλοφορία στα Στενά που εφαρμόζει σύστημα Ελέγχου VTS και αναφέρονται και τα κυριότερα ατυχήματα που έχουν καταγραφεί τα τελευταία χρόνια.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο**

### **ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ**

#### **1.1. Ορισμός πλοίου και χαρακτηριστικά**

Ιστορικά, τα πρώτα αξιόπλοια σκάφη και πρόγονοι των σημερινών πλοίων, απαντώνται περίπου στο 9000 π.Χ. Από τότε μέχρι σήμερα οι εξελίξεις σε επίπεδο κατασκευαστικό, λειτουργικό αλλά και θεσμικό έχουν αναδείξει το πλοίο σε ένα από τα πιο σημαντικά μέσα μεταφοράς και όχι μόνο, παγκοσμίως.

Το Ναυτικό Δίκαιο (Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο και οι σχετικοί Κώδικες που πηγάζουν από αυτά: Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου Κ.Δ.Ν.Δ. και Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου Κ.Ι.Ν.Δ.) καθώς και το Διεθνές Ναυτικό Δίκαιο, καθορίζουν την έννοια και νομική υπόσταση του πλοίου.<sup>1</sup>

Ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (άρθρο 1, παράγρ. 1) θέτει συγκεκριμένες προϋποθέσεις που χρειάζεται να πληρεί ένα σκάφος για να ονομάζεται πλοίο. Οι προϋποθέσεις αυτές περιλαμβάνουν το από κατασκευής κοίλο σώμα (όχι σχέδια) καθώς και τη δυνατότητα αυτοδύναμης πλεύσης. Παράλληλα, η καθαρή χωρητικότητα (tonnage) του εν λόγω σκάφους που ορίζεται στους δέκα κόρους τουλάχιστον (όπου 1 κόρος ισούται με 2,83 κυβικά μέτρα χωρητικότητας) και η χρήση του στη θάλασσα (όχι σε λίμνες ή ποτάμια), αποτελούν θεμελιώδεις προδιαγραφές που καθορίζουν το εν λόγω σκάφος ως “πλοίο”.

Κατά το άρθρο 3, παράγρ. 1 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, το βασικό χαρακτηριστικό ενός σκάφους για να ονομάζεται “πλοίο” είναι ο λειτουργικός του ρόλος, και όχι απαραίτητα τα κατασκευαστικά χαρακτηριστικά του (χωρητικότητα, αυτοδυναμία κινήσεως) ή η αποκλειστική χρήση του σε θάλασσα. Πλοίο, λοιπόν, κατά τον ΚΔΝΔ, ορίζεται κάθε σκάφος που επιτελεί μετακίνηση σε υδάτινο περιβάλλον με σκοπό την μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων, την επιθαλάσσια αρωγή, τη ρυμούλκηση, την αλιεία, την αναψυχή, τις επιστημονικές έρευνες ή και άλλους

---

1 Πουλαντζάς, 2007

σκοπούς.

Επίσης, σύμφωνα με το εν ισχύ ΦΕΚ 103 Β/1952, ο Κανονισμός Λιμένος Πειραιώς ονομάζει πλοίο κάθε ελληνικό ή μή, εμπορικό σκάφος, ανεξαρτήτου χωρητικότητας, που φέρει είτε ιστία είτε μηχανή.

Τέλος το πλοίο, νομικά, θεωρείται ότι έχει ζωή, ότι δηλαδή γεννιέται, ζει και πεθαίνει. Από το πρώτο στάδιο της κατασκευής του γεννιέται, “βαφτίζεται” κατά την καθέλκυσή του, συνεχίζει και ζει πλέοντας και υπηρετώντας το σκοπό του και πεθαίνει μόνο σε περίπτωση διάλυσης, απώλειας ή οριστικής εγκατάλειψης. Θεσμικά ένα πλοίο αντιμετωπίζεται ως αντικείμενο (όχι υποκείμενο) του Δικαίου με ιδιόμορφη οντότητα (*sui generis*). Αν και πρόκειται λοιπόν για κινητή μονάδα, υπόκειται σε θεσμούς που αφορούν ακίνητα, όπως είναι ο θεσμός της υποθήκης (προτιμώμενη υποθήκη).<sup>2</sup>

## **1.2. Διάκριση μεταξύ δημόσιων και ιδιωτικών πλοίων**

Σύμφωνα με το Δίκαιο της Θάλασσας (ΔΘ), τα πλοία κατατάσσονται σε δύο κατηγορίες: στα δημόσια πλοία και στα ιδιωτικά πλοία.<sup>3</sup>

Τα δημόσια πλοία διακρίνονται σε κρατικά και πολεμικά. Τα μεν κρατικά είναι πλοία που ανήκουν σε δημόσιες υπηρεσίες και επιτελούν δημόσιους κρατικούς και κυβερνητικούς σκοπούς (ακτοφυλακή, πλοία ανεφοδιασμού φάρων, λιμενοφυλακή, μετεωρολογικές παρατηρήσεις κ.α.) Τα δε πολεμικά (τόσο πλοία επιφανείας όσο και υποβρύχια ή άλλα βαθυσκάφη) σύμφωνα τόσο με το άρθρο 8, παρ.2 της Σύμβασης της Γενεύης (1958) όσο και με το άρθρο 29 της Συμβασης ΔΘ (1982), είναι τα πλοία που ανήκουν στις ναυτικές/ένοπλες δυνάμεις ενός κράτους και φέρουν εξωτερικά χαρακτηριστικά που διακρίνουν τέτοια πλοία της εθνικότητάς τους (σημαία, επισείοντα, κρατικό θυρεό κλπ). Διαθέτουν επίσης δύο ακόμη βασικά χαρακτηριστικά. Το πρώτο είναι ότι τελούν υπό τη διοίκηση αξιωματικού δεόντως τοποθετημένου από τη Κυβέρνηση του κράτους (το όνομά του εμφανίζεται σε σχετική ναυτική επετηρίδα) και

---

2 <https://el.wikipedia.org/wiki/Πλοίο>

3 Τσάλτας – Κλάδη Ευσταθοπούλου, 2003

το δεύτερο είναι ότι το πλήρωμα υπόκειται σε κανονική ναυτική/στρατιωτική πειθαρχεία.

Τα ιδιωτικά πλοία προορίζονται κυρίως για εμπορικούς σκοπούς. Στα ιδιωτικά πλοία κατατάσσονται λοιπόν κατά βάση όσα εκτελούν εμπορικές δραστηριότητες, είτε στο εσωτερικό μιας χώρας είτε σε παγκόσμιο επίπεδο όπως μεταφορά φορτίων (πλοία χύδην φορτίου, πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, τάνκερ, πλοία ειδικού φορτίου), μεταφορά προσώπων (επιβατηγά, ναυαγοσωστικά κ.α.), πλοία αναψυχής (κρουαζιερόπλοια, γιώτ, ιστιοφόρα) αλλά και άλλες δραστηριότητες όπως ναυτιλιακές εργασίες (αλιευτικά, ρυμουλκά, πλοηγίδες, πλωτοί γερανοί, πλωτές δεξαμενές, παγοθραυστικά κ.α.) ή επιστημονικές έρευνες (πετρελαίου, φυσικού αερίου).

### **1.3. Ετεροδικία κρατικών και πολεμικών πλοίων**

Η αρχή της ετεροδικίας, σύμφωνα με το Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο, αποτελεί το δικαίωμα φυσικών προσώπων (αρχηγοί ανεξάρτητων χωρών και τα μέλη των οικογενειών τους, διπλωμάτες) αλλά και μονάδων (λ.χ. κρατικά / πολεμικά πλοία ξένων κρατών με τα πληρώματα που τα επανδρώνουν) σύμφωνα με το οποίο δεν μπορεί να τους ασκηθεί δίωξη (ποινική ή αστική) ούτε κατάσχεση ή περιοριστικά μέτρα για ό,τι οι παραπάνω φέρουν στην κατοχή τους, από το κράτος στο οποίο βρίσκονται.

Όσον αφορά τα πλοία, το δικαίωμα της ετεροδικίας απολαμβάνουν μόνο τα δημόσια πλοία (κρατικά και πολεμικά) και μάλιστα μόνο εφόσον αυτά δεν έχουν εμπορικούς σκοπούς. Συνεπώς, η αρχή της ετεροδικίας δεν καλύπτει αφενός τα ιδιωτικά πλοία και αφετέρου τα δημόσια πλοία, που μπορεί να έχουν κάποια εμπορική δραστηριότητα. Η Σύμβαση των ΗΕ (άρθρο 32, 1982) κάνει λόγο για ασυλία των πλοίων που είναι είτε πολεμικά είτε κρατικά και πλέουν υπό καθεστώς αβλαβούς διέλευσης στα χωρικά ύδατα ή την αιγιαλίτιδα ζώνη ενός ξένου κράτους, μή έχοντας εμπορικούς σκοπούς. Επίσης, σύμφωνα με την ίδια σύμβαση σε επόμενα άρθρα (95 & 96) τα πολεμικά και κυβερνητικά πλοία απολαμβάνουν ετεροδικία στην ανοιχτή θάλασσα και υπόκεινται αποκλειστικά στη δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας τους. Τα παραπάνω τα συναντάμε και στο άρθρο 8, της προυπάρχουσας Σύμβασης της

Γενεύης για την Ανοικτή Θάλασσα (1958).

Πέραν τη αρχής της ετεροδικίας, είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι όλα τα πλοία (δημόσια και ιδιωτικά) εκτός συγκεκριμένων εξαιρέσεων, που πλέουν σε ανοικτή θάλασσα, τίθενται νομικά στη δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας που αυτά φέρουν.

#### **1.4. Καθεστώς Ανοικτής Θάλασσας**

Ο θεσμός της Ανοικτής Θάλασσας, που ισχύει σε περιόδους ειρήνης, αφορά όλα τα κράτη παγκοσμίως, είτε διαθέτουν ακτές είτε όχι. Δικαιώματα και ελευθερίες σε μία συγκεκριμένη και οριοθετημένη περιοχή στη θάλασσα έχουν λοιπόν παράκτια αλλά και περικλειστά κράτη. Η περιοχή αυτή στη οποία ισχύει το νομικό καθεστώς της ανοικτής θάλασσας οριοθετείται εκεί που τελειώνουν οι αιγιαλίτιδες ζώνες (AZ), οι τυχόν αποκλειστικές οικονομικές ζώνες (AOZ), τα αρχιπελαγικά ύδατα αρχιπελαγικών κρατών<sup>4</sup> και τα εσωτερικά ύδατα παράκτιων κρατών και περιλαμβάνει όχι μόνο τον βυθό και τα υπερκείμενα σε αυτόν ύδατα αλλά και αντίστοιχο εναέριο χώρο. Σε αυτή την περιοχή, που δεν ανήκει σε ένα κράτος αλλά είναι κάτι κοινό για όλα τα κράτη, ισχύουν συνοπτικά οι παρακάτω ελευθερίες, που συναντώνται τόσο στη Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας (άρθρο 87) όσο και στους κανόνες του Διεθνούς Δικαίου:

##### **α) Ελευθερία της ναυσιπλοΐας.**

Σημαντικό δικαίωμα όλων των κρατών είναι η ελευθεροπλοΐα, για την προώθηση του εμπορίου και την ενίσχυση της επικοινωνίας μεταξύ των κρατών. Τα πλοία που πλέουν στη ανοικτή θάλασσα υπόκεινται νομικά μόνο στο κράτος της σημαίας που φέρουν.

##### **β) Ελευθερία της υπέρπτησης.**

Όλα τα αεροσκάφη, στρατιωτικά και πολιτικά, δικαιούνται της ελευθερίας της αεροπλοΐας πάνω από τις περιοχές που διέπονται από το καθεστώς της ανοικτής θάλασσας. Υπόκεινται βέβαια σε εξαιρέσεις και ειδικούς κανονισμούς, που

---

<sup>4</sup> Αρχιπελαγικό είναι ένα κράτος που αποτελείται ολοκληρωτικά από ένα ή περισσότερα συμπλέγματα νησιών τα οποία συνδέονται με άλλα νησιά. Είναι μια ομάδα νησιών, μαζί με τα περιβρέχοντα ύδατα, που αποτελεί γεωγραφική, οικονομική και πολιτική ενότητα.

διασφαλίζουν την ασφάλεια των πτήσεων και προστασία της εναέριας κυκλοφορίας.

γ) Ελευθερία της αλιείας.

Η αλίευση στην ανοικτή θάλασσα αποτελούσε και αποτελεί έναν από τους πρωταρχικούς σκοπούς χρήσης της ίδιας της θάλασσας. Στις μέρες μας είναι ιδιαίτερα σημαντικό ταυτόχρονα με την ελευθερία της αλιείας να υπάρχει και σεβασμός προς τα ζωντανά θαλάσσια είδη (είτε υπό εξαφάνιση είτε όχι) ώστε να διατηρηθεί η αναγκαία ισορροπία του οικοσυστήματος. Για το λόγο αυτό και η αλιεία στην ανοικτή θάλασσα περιορίζεται από αποφάσεις, συμβάσεις και κανονισμούς.

δ) Ελευθερία της τοποθέτησης υποβρύχιων καλωδίων, σωλήνων και αγωγών.

Σε μία εποχή καλπάζουσας τεχνολογικής ανάπτυξης και συνεχών εξελίξεων στον τομέα της επικοινωνίας, είναι επόμενο να παρουσιαστεί η ανάγκη για ενσύρματες εγκαταστάσεις αλλά και σωληνώσεις σε παγκόσμια κλίμακα. Η ελευθερία αυτή ισχύει επίσης σύμφωνα και με ξεχωριστούς κανονισμούς και εξαιρέσεις.

ε) Ελευθερία της δημιουργίας τεχνητών νησιών ή/και άλλων εγκαταστάσεων.

Είναι δυνατή η κατασκευή τεχνητών νήσων και εν γένει εγκαταστάσεων, υπό συγκεκριμένους περιορισμούς που αφορούν την υφαλοκρηπίδα και την προστασία και διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος

στ) Ελευθερία της διεξαγωγής επιστημονικών ερευνών.

Και σε αυτή την περίπτωση, η ελευθερία θαλάσσιας έρευνας θα πρέπει να συμφωνεί με τους κανόνες για την υφαλοκρηπίδα.

Στις παραπάνω προστίθενται και όσες ακόμη ελευθερίες ή δικαιώματα δεν έρχονται σε σύγκρουση με το Δίκαιο της Θάλασσας ή το Διεθνές Δίκαιο.

Βασικές εξαιρέσεις της ελευθερίας της ανοικτής θάλασσας και της δικαιοδοσίας του κράτους της σημαίας του πλοίου, αποτελούν οι παρακάτω:

α) Περίπτωση πειρατείας

β) Περίπτωση δια της βίας παράνομης αρπαγής αεροσκάφους ή πλοίου

- γ) Άμεση και συνεχής καταδίωξη
- δ) Παράνομες ραδιοτηλεοπτικές εκπομπές και πειρατικοί σταθμοί
- ε) Περίπτωση που διεξάγεται δουλεμπόριο
- στ) Περίπτωση που το πλοίο δεν έχει ιθαγένεια ή φέρει ξένη σημαία ή δεν υψώνει τη δική του σημαία (του κράτους καταγωγής του)
- ζ) Περίπτωση που μεταφέρονται ναρκωτικές ή άλλες παρόμοιες ουσίες

### 1.5. Καθεστώς Αιγιαλίτιδας Ζώνης

Από τον 17ο αιώνα και τον ολλανδικής καταγωγής Hugo Grotius με το έργο του «Mare Liberum» (1606) άρχισε να γίνεται η προσπάθεια θεωρητικής προσέγγισης του θεσμού που αφορά τμήματα της θάλασσας όπου δεν θα ίσχυε η ελευθερία των ανοιχτών θαλασσών. Αποδεχόμενος και τις παλαιότερες θεωρίες περί δικαιωμάτων ιδιοκτησίας και ελέγχου, διατυπωμένες από τον Ιταλό νομικό Baldus τον 14ο αιώνα, ο Grotius τόνισε ότι παρά την ύπαρξη ανοικτής θάλασσας, ελεύθερης και κοινής για όλους, υπάρχουν και δικαιώματα δικαιοδοσίας στα παράκτια ύδατα, που μπορούν να ελέγχονται αποτελεσματικά από την στεριά. Στις αρχές του 18ου αιώνα αρχίζει να διαμορφώνεται η έννοια και η αντίληψη μιας θαλάσσιας ζώνης που υπάρχει περιμετρικά των ακτών των παράκτιων κρατών. Πρόκειται για την θεωρία της αιγιαλίτιδας ζώνης, που αποκτά νομική υπόσταση στις αρχές του 20ου αιώνα.<sup>5</sup>

Σύμφωνα με το σύγχρονο νομικό καθεστώς, η αιγιαλίτιδα ζώνη είναι η θαλάσσια ζώνη που περιβάλλει τις ακτές. Είναι δηλαδή τα ύδατα μεταξύ της ανοικτής θάλασσας και των εσωτερικών υδάτων ενός κράτους. Η αιγιαλίτιδα ζώνη περιλαμβάνει τα ύδατα (επιφάνεια και βυθός), το υπέδαφος και τον υπερκείμενο εναέριο χώρο.

Το παράκτιο κράτος (ηπειρωτικό, νησιωτικό ή και τα δύο) ασκεί κυριαρχία, σύμφωνα με το Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας, στη ζώνη αυτή. Η κυριαρχία αυτή στις μέρες μας έχει κυρίως οικονομική και περιβαλλοντική και προστατευτική σημασία για το παράκτιο κράτος και όχι τόσο αμυντική, όπως παλαιότερα. Επίσης, το παράκτιο κράτος από τη μία πλευρά κυριαρχεί στα εσωτερικά του ύδατα (κατά τη Σύμβαση ΔΘ

---

5 Αλεξόπουλος – Φουρναράκης, 2015



1982 τα ύδατα που βρίσκονται προς το εσωτερικό των ευθειών γραμμών βάσεως της αιγιαλίτιδας ζώνης, άρθρο 8 παρ. 1 Σύμβασης ΔΘ 1982) και στην ξηρά του<sup>6</sup> από την άλλη πλευρά όμως συνάδει με τους κανόνες που θέτει η διεθνής ναυσιπλοΐα και αφορούν την αβλαβή διέλευση των ξένων πλοίων μέσα από την αιγιαλίτιδα ζώνη του. Δεν πρόκειται λοιπόν για απόλυτη κυριαρχία του παράκτιου κράτους στην αιγιαλίτιδα ζώνη του αλλά για μια κυριαρχία σεβόμενη συγκεκριμένους όρους και θεσμούς.

Το εύρος της αιγιαλίτιδας ζώνης και η τοποθέτηση των εσωτερικών και εξωτερικών ορίων αποτέλεσε σημείο συζητήσεων ήδη από τα τέλη του 17ου αιώνα και για πολλά χρόνια έκτοτε. Τελικά και σύμφωνα με τη ρύθμιση του άρθρου 3 της σύμβασης του Δικαίου της Θάλασσας “κάθε κράτος έχει το δικαίωμα να καθορίζει το εύρος της αιγιαλίτιδας ζώνης του μέχρι ένα όριο που να μην υπερβαίνει τα 12 ν.μ. από τις γραμμές βάσης που χαράζονται σύμφωνα με τη Σύμβαση αυτή”<sup>7</sup>. Η τοποθέτηση εσωτερικών ορίων πραγματοποιείται με μεθόδους όπως η φυσική γραμμή βάσεως και το σύστημα ευθειών γραμμών βάσεως. Η οριοθέτηση των εξωτερικών ορίων της αιγιαλίτιδας ζώνης αντιμετωπίζεται με τις μεθόδους της παράλληλης χάραξης, της πολυγωνικής χάραξης και της μεθόδου του ημικυκλίου.

Στην Ελλάδα απαντώνται δύο αιγιαλίτιδες ζώνες: τα χωρικά ύδατα περιλαμβάνουν θαλάσσια ζώνη που ορίζεται στα 6 ν.μ. (αιγιαλίτιδα ζώνη γενικής μορφής) από την ακτή ενώ ο εναέριος χώρος ορίζεται στα 10 ν.μ. (αιγιαλίτιδα ζώνη ειδικής μορφής, μόνο για θέματα αεροπορίας και αστυνομίας). Αυτό από μόνο του αποτελεί πρόβλημα, καθώς η κυριαρχία στον εναέριο χώρο δεν συνάδει με αντίστοιχη κυριαρχία στο έδαφος ή στα χωρικά ύδατα. Η Ελλάδα έχει βέβαια τη δυνατότητα, σύμφωνα με το Διεθνές εθιμικό Δίκαιο αλλά και τη Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας, να επεκτείνει την αιγιαλίτιδά της στο ανώτατο όριο των 12 ν.μ. όσον αφορά

---

6 Στον όρο αυτόν συμπεριλαμβάνονται οι όρμοι, ο αιγιαλός, η παραλία, οι λιμένες, οι κόλποι και οι λεγόμενοι ιστορικοί κόλποι ενός κράτους. Τα προαναφερθέντα ορίζονται μεταξύ της ακτής και των σημείων από τα οποία αρχίζει η μέτρηση της αιγιαλίτιδας ζώνης και κατά τη Σύμβαση ΔΘ 1982 βρίσκονται «εντεύθεν» της γραμμής βάσεως της αιγιαλίτιδας ζώνης. Κατά συνέπεια, ό,τι λαμβάνει χώρα μέσα στα εσωτερικά ύδατα, διέπεται από τη νομοθετική αρμοδιότητα του παράκτιου κράτους. (άρθρο 2 παρ.1 Σύμβασης ΔΘ 1982). Η πιο σημαντική διαφορά μεταξύ εσωτερικών υδάτων και αιγιαλίτιδας ζώνης, κατά το διεθνές δίκαιο, είναι ότι τα ξένα πλοία μόνο στην αιγιαλίτιδα ζώνη έχουν δικαίωμα αβλαβούς διελύσεως.

7 Τσάλτας – Κλάδη Ευσταθοπούλου, 2003, σελ. 227

τα χωρικά της ύδατα.

Τα περισσότερα κράτη έχουν ορίσει αιγιαλίτιδα ζώνη 12 ν.μ. (άνω των 125 κρατών). Η Ολλανδία, η Ιαπωνία, το Μπελίτσε και η Δημ. της Κορέας έχουν αιγιαλίτιδα ζώνη 12 ν.μ. που περιορίζεται ανάλογα με τη μορφολογία του εδάφους (ποτάμια, στενά, κόλποι). Το Τόγκο έχει υιοθετήσει ΑΖ 30 ν.μ. και η Συρία 35 ν.μ. Το Ελ Σαλβαδόρ, ο Ισημερινός, η Λαϊκή Δημοκρατία του Κογκό, η Λιβερία, το Μπενίν, η Νικαράγουα, η Σιέρα Λεόνε και η Σομαλία έχουν αιγιαλίτιδες ζώνες μεγαλύτερες των 200 ν.μ. ενώ τέλος υπάρχουν και κράτη, συμπεριλαμβανομένης και της Ελλάδας, με αιγιαλίτιδα ζώνη μικρότερη των 12 ν.μ. (Γροιλανδία, Δομινικανή Δημοκρατία, Ιορδανία, Νορβηγία, Παλάου, Σιγκαπούρη, Ελλάδα).

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2ο

### ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΔΙΩΡΥΓΕΣ ΚΑΙ ΣΤΕΝΑ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ

#### 2.1. Θαλάσσιο στενό (έννοια και χαρακτηριστικά)

Ένα θαλάσσιο στενό είναι μια φυσική θαλάσσια λωρίδα περιορισμένου πλάτους, που συνδέει δύο θάλασσες και χωρίζει δύο στεριές (είτε ηπειρωτικά τμήματα είτε νησιά ή και τα δύο)<sup>8</sup>. Τα δύο βασικά χαρακτηριστικά της λωρίδας αυτής είναι α) η μη τεχνητή φύση του και β) η ίδια η στενότητα του πλάτους του.

#### 2.2. Διάκριση μεταξύ γεωγραφικού και νομικού στενού

Το γεωγραφικό στενό περιορίζεται στη διατήρηση των καθαυτό γεωγραφικών χαρακτηριστικών, όπως προαναφέρθηκαν στον ορισμό του θαλάσσιου στενού. Το διακριτικό χαρακτηριστικό του σε σχέση με ένα νομικό στενό είναι ότι το δεύτερο, εκτός των γεωγραφικών κριτηρίων που πληροί, αποτελεί και περιοχή διεθνών ρυθμίσεων. Ιδιαίτερης σημασίας αποτελεί α) ο λειτουργικός χαρακτήρας ενός νομικού στενού, καθώς ενώνοντας δύο θαλάσσια τμήματα<sup>9</sup> (δύο περιοχές της ανοιχτής θάλασσας ή ένα τμήμα ανοιχτής θάλασσας με την αιγιαλίτιδα ζώνη ενός παράκτιου κράτους ή δύο Αποκλειστικές Οικονομικές Ζώνες (ΑΟΖ) μεταξύ τους ή ένα τμήμα ανοιχτής θάλασσας και μία ΑΟΖ) αποτελεί δίοδο για τη διεθνή θαλάσσια επικοινωνία και ναυσιπλοΐα καθώς και β) η στενότητα του πλάτους του, για να οριστεί ως διεθνές στενό.

“Ένα διεθνές στενό συνδέει ένα τμήμα ανοιχτής θάλασσας ή αποκλειστικής οικονομικής ζώνης με ένα άλλο τμήμα ανοιχτής θάλασσας ή αποκλειστικής οικονομικής ζώνης ή ένα τμήμα ανοιχτής θάλασσας ή αποκλειστικής οικονομικής ζώνης με την αιγιαλίτιδα ζώνη ενός τρίτου κράτους και εξυπηρετεί τη διεθνή ναυσιπλοΐα”<sup>10</sup> Επίσης, σε ένα διεθνές στενό βασικό στοιχείο είναι ότι το πλάτος του

---

8 Τσάλτας – Κλάδη Ευσταθοπούλου, 2003, σελ. 317

9 Αλεξόπουλος – Φουρναράκης, 2015

10 Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας, άρθρα 37 και 45 και άρθρο 16, παρ. 4 της Σύμβασης

δεν θα πρέπει να ξεπερνά το άθροισμα των μιλίων της αιγιαλίτιδας ζώνης του κράτους ή των κρατών που συνδέει το στενό αυτό.<sup>11</sup> Σε αντίθετη περίπτωση (στενό μεγαλύτερου εύρους) δεν εφαρμόζεται ειδικό νομικό καθεστώς για τα στενά αλλά η διέλευση υπάγεται στην καθεστώς της ελευθεροπλοΐας της ανοικτής θάλασσας.

### **2.3. Διάκριση Διωρύγων και Στενών**

Ενώ ένα στενό είναι καθαρά φτιαγμένο από τη φύση, χωρίς ανθρώπινη παρέμβαση, η διώρυγα ναυσιπλοΐας αποτελεί την τεχνητή, συνήθως, πλωτή δίοδο η οποία χρησιμεύει στη σύνδεση θαλασσών, λιμνών ή ποταμών, που σε αντίθετη περίπτωση θα χωρίζονταν από στενή λωρίδα ξηράς. Μια διώρυγα κατασκευάζεται συνήθως εντός των ορίων ενός κράτους και σε αυτήν κυριαρχεί το κράτος αυτό. Στις περιπτώσεις διωρύγων που τελούν σημαντικό ρόλο για τη διεθνή ναυσιπλοΐα (διεθνείς διωρύγες) η ελεύθερη διέλευση μέσω αυτών από πλοία τόσο σε καιρό ειρήνης όσο και σε καιρό πολέμου, καθορίζεται από διεθνείς συμβάσεις. Στις διεθνείς διώρυγες δεν κατατάσσονται τα τεχνητά<sup>12</sup> ούτε τα φυσικά περάσματα<sup>13</sup> που ενώνουν εσωτερικά ύδατα ή χωρική θάλασσα ενός κράτους.

---

του 1958

11 Το διεθνές στενό θα πρέπει να αποτελείται από τμήμα ή τμήματα της αιγιαλίτιδας ζώνης των παράκτιων κρατών.

12 Για το λόγο αυτό η Διώρυγα της Κορίνθου (Ισθμός της Κορίνθου) δεν θα συμπεριληφθεί στις Διεθνείς Διώρυγες.

13 Ο πορθμός του Ευρίπου λ.χ., που συνδέει την Στερεά Ελλάδα με την Εύβοια, επίσης δεν κατατάσσεται στις Διεθνείς Διώρυγες.

## 2.4. Οι Σημαντικότερες Διεθνείς Διώρυγες

### 2.4.1. Διώρυγα του Σουέζ

Είναι η μεγαλύτερη διώρυγα παγκοσμίως με συνολικό μήκος 168 χλμ. (190 χλμ μαζί με την ενδιάμεση λίμνη και τα αγκυροβόλια), μέγιστο πλάτος μέχρι 200 μ. και βάθος 11.60 μ. Συνδέει την Μεσόγειο (Πορτ Σάιντ) με την Ερυθρά Θάλασα (Σουέζ). Η κατασκευή της ολοκληρώθηκε το 1869 από την Universal Suez Maritime Canal Company, υπό τις οδηγίες του γάλλου μηχανικού Ferdinand de Lesseps. Σύμφωνα με τη Σύμβαση της Κωνσταντινούπολης (1888), η διέλευση της διώρυγας διέπεται από καθεστώς ελεύθερης ναυσιπλοΐας και παραμένει ανοικτή δίοδος σε καιρό ειρήνης και πολέμου για όλα τα πλοία (συμπεριλαμβανομένων των πολεμικών πλοίων των εμπόλεμων κρατών). Έχει κλείσει δύο φορές εξαιτίας του πολέμου Αράβων και Ισραηλινών (1956-1961 & 1967-1973). Από τότε μέχρι σήμερα λειτουργεί κανονικά. Τα πλοία που διέρχονται μέσω αυτής, με διάρκεια διέλευσης περίπου 14 ώρες, καταβάλλουν τέλη ανάλογα με το είδος φορτίου και το μέγεθός τους. Το 2015 ξεκίνησαν διαδικασίες διαπλάτυνσης και εκβάθυνσης<sup>14</sup>, για να καταστεί δυνατή η διέλευση μεγαλύτερων πλοίων αλλά και να τονωθεί η τοπική οικονομία. Η Διώρυγα λειτουργεί υπό την εποπτεία της Suez Canal Authority.<sup>15</sup>



1. Διώρυγα του Σουέζ

### 2.4.2. Διώρυγα του Παναμά

Με συνολικό μήκος περίπου 80 χλμ., πλάτος 45 μ. και μικρότερο βάθος στα 12

---

<sup>14</sup> [www.suezcanal.gov.eg](http://www.suezcanal.gov.eg) , σύμφωνα με το οποίο, ο στόχος υπό μελέτη είναι το βάθος να φτάσει τα 22 μ. περίπου

<sup>15</sup> Νομική οντότητα που τελεί υπό την αιγίδα του Υπουργείου Εμπορίου της Αιγύπτου.

μ. περίπου, η Διώρυγα του Παναμά συνδέει Ειρηνικό και Ατλαντικό Ωκεανό. Ως αρχική ιδέα του Ferdinand de Lesseps (που επέβλεψε και την διάνυξη της Διώρυγας του Σουέζ), κατασκευάστηκε και παραδόθηκε στη διεθνή ναυσιπλοΐα το 1914. Η ελευθεροπλοΐα των πλοίων στη Διώρυγα του Παναμά, σε καιρό ειρήνης και πολέμου και ανεξάρτητα από τη σημαία που αυτά τα πλοία φέρουν, εδραιώθηκε με τις συνθήκες Hay-Rauncefote (1901), Hay-Bunau-Varilla (1903) καθώς και τη συνθήκη της “Διαρκούς Ουδετερότητας και Λειτουργίας της Διώρυγας του Παναμά” (1977). Η Διώρυγα ελέγχεται από το κράτος του Παναμά. Για τη διέλευσή της<sup>16</sup> (διαρκεί 8-10 ώρες) τα πλοία καταβάλουν τέλη βάσει της χωρητικότητάς τους<sup>17</sup> Το 2016 ολοκληρώθηκαν οι εργασίες για διαπλάτυνση (επιπλέον 21 μ. περίπου), εκβάθυνση (επιπλέον περίπου 5.5μ.) αλλά και εξοικονόμηση νερού (ανακυκλώνεται το 60% του νερού που χρειάζεται ανά διέλευση).



2. Διώρυγα του Παναμά

### 2.4.3. Διώρυγα του Κιέλου

Ενώνει τη Βόρεια Θάλασσα με τη Βαλτική και έχει μήκος 98 χλμ., πλάτος μεταξύ 44 και 162 μ. και βάθος 11 μ. και είναι γνωστή ως Διώρυγα ή Κανάλι του Κιέλου.<sup>18</sup> Μέχρι και το τέλος του Α' Παγκοσμίου Πολέμου, η Διώρυγα ονομαζόταν “Διώρυγα Κάιζερ Γουλιέλμου”, από τον τότε γερμανό αυτοκράτορα. Σήμερα οι Γερμανοί την αποκαλούν NORD-OSTSEE-KANAL Κατασκευάστηκε από τους

---

<sup>16</sup> Η διέλευση ξεκινά από τον Ατλαντικό, μέσω του όρμου Λιμόν σε εκβαθυμένο κανάλι, έπειτα σε τεχνητό κανάλι από τον ισθμό του Παναμά και μέχρι τη λίμνη Γκατούν. Με ανισοϋψή κινητά υδατοφράγματα, τα πλοία φτάνουν στα 26 μ. ύψος και στη συνέχεια, μέσω τεχνητών καναλιών, επανέρχονται στο επίπεδο της θάλασσας και συναντούν τον Ειρηνικό.

<sup>17</sup> <http://micanaldepanama.com>

<sup>18</sup> [www.kiel-canal.org](http://www.kiel-canal.org)

Γερμανούς<sup>19</sup> και λειτούργησε για πρώτη φορά το 1895 καθώς επίσης υπέστη εργασίες εμβάθυνσης, που ολοκληρώθηκαν το 1915. Η ελευθεροπλοία δια μέσου της διώρυγας, για όλα τα πλοία (εμπορικά και πολεμικά) εκτός αυτών ήταν σε πόλεμο με τη Γερμανία, καθιερώθηκε το 1919 με τη Συνθήκη των Βερσαλλιών. Η ελευθεροπλοία ξένων πλοίων απαγορεύτηκε από τον Χίτλερ, επανήλθε όμως μετά και τη λήξη του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου. Τη Διώρυγα διοικεί η γερμανική αρχή WSD. Τα διαπλέοντα πλοία διακρίνονται σε 6 κατηγορίες ανάλογα με το μήκος, το πλάτος, το βύθισμα και το φορτίο τους και πληρώνουν τέλη ανάλογα με την κατηγορία στην οποία ανήκουν.



3. Διώρυγα του Κιέλου

---

19 Το Γερμανικό Πολεμικό Ναυτικό στόχευε στην θαλάσσια σύνδεση των ναυτικών βάσεων που διατηρούσε στη Βόρεια και στη Βαλτική Θάλασσο, χωρίς να χρειάζεται ο περίπλους της Δανίας. Όντως, τα πλοία κερδίζουν κατά μέσο όρο 250 ν.μ. (460 χλμ.) μέσω της διώρυγας του Κιέλου, αντί του περίπλου της χερσόνησου της Γιουτλάνδης. Εξοικονομείται χρόνος και αποφεύγονται δύσκολα καιρικά φαινόμενα και επικίνδυνες θαλάσσιες περιοχές.

## 2.5. Τα Σημαντικότερα Στενά Διεθνούς Ναυσιπλοΐας

### 2.5.1. Στενό του Γιβραλτάρ

Αποτελεί το στόμιο από όπου η Μεσόγειος Θάλασσα ενώνεται με τον Ατλαντικό Ωκεανό και ήταν γνωστό από την αρχαιότητα ως Ηράκλειες Στήλες. Τοποθετημένο γεωγραφικά στο νοτιότερο άκρο της Ιβηρικής χερσόνησου, την χωρίζει από την Αφρική. Με πλάτος μεταξύ 7,7 και 14.6 ν.μ., μήκος γύρω στα 60 χλμ. και βάθος ανάμεσα στα 300 και τα 900 μέτρα, αποτελεί έναν από τους πιο σημαντικούς πορθμούς στον κόσμο. Η ελευθερία της ναυσιπλοΐας καθιερώθηκε από το 1904, με την αντίστοιχη “γαλλο-βρετανική δήλωση”.



4. Στενό του Γιβραλτάρ

### 2.5.2. Στενό του Μαγγελάνου

Στη γη της Παταγονίας, μεταξύ Αργεντινής και Χιλής, ο πορθμός του Μαγγελάνου, οφείλει το όνομά του στον πορτογαλικής καταγωγής θαλασσοπόρο Φερδινάνδο Μαγγελάνο, που τον διέσχισε το 1520, κατά τον πρώτο περίπλου της γης και αποτελεί το φυσικό θαλάσσιο πέρασμα από τον Ατλαντικό στον Ειρηνικό Ωκεανό. Έχει μήκος 580 χλμ. και πλάτος από 4 έως 30 χλμ., γεγονός που καθιστά αρκετά δύσκολη τη διέλευσή του σε συγκεκριμένα σημεία σε συνδυασμό με τις ασταθείς και δύσκολες καιρικές συνθήκες που επικρατούν στην περιοχή. Με τη Σύμβαση του 1881 μεταξύ των παράκτιων κρατών Αργεντινής και Χιλής, καθιερώθηκε και η ελευθερία ναυσιπλοΐας.

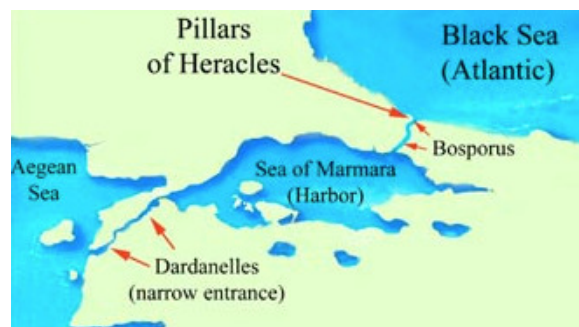




5. Στενό του Μαγγελάνου

### 2.5.3. Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων

Ο Βόσπορος, η Θάλασσα του Μαρμαρά και τα Δαρδανέλλια αποτελούν τα λεγόμενα Τουρκικά Στενά. Ο Βόσπορος ενώνει τη Θάλασσα του Μαρμαρά με τη Μαύρη Θάλασσα και χωρίζει το ευρωπαϊκό από το ασιατικό τμήμα της Τουρκίας. Με μήκος 31 χλμ, βάθος μεταξύ 13 και 110 μ. και πλάτος 770-1.500 μ. αποτελεί τον πιο στενό πορθμό για τη διεθνή ναυσιπλοΐα και απαιτούνται ειδικοί χειρισμοί για να μπορούν τα πλοία να τον διασχίζουν. Τα Δαρδανέλλια ενώνουν τη Θάλασσα του Μαρμαρά με το Αιγαίο Πελάγος και τη Μεσόγειο και αποτελούν επίσης τη φυσική ένωση της ευρωπαϊκής με την ασιατική Τουρκία. Η διέλευσή τους είναι ευκολότερη από αυτή του Βοσπόρου, το μήκος τους πλησιάζει τα 70 χλμ, το πλάτος φτάνει μέχρι και 2 χλμ ενώ το βάθος κυμαίνεται από 55 ως 81 μ. Το καθεστώς διέλευσης των Τουρκικών Στενών αποτέλεσε αντικείμενο διαφόρων Διεθνών Συμβάσεων και Συνθηκών, που θα αναφερθούν διεξοδικά σε επόμενο κεφάλαιο.



6. Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων

#### 2.5.4. Στενά της Δανίας

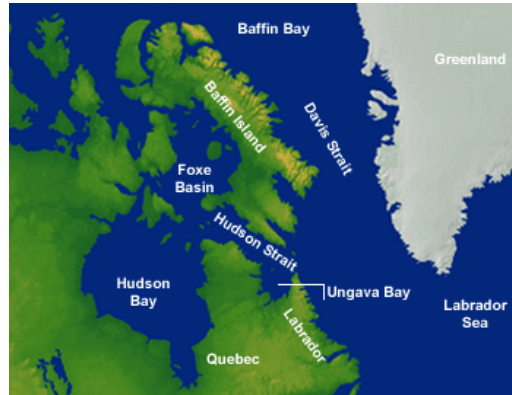
Η Βόρεια Θάλασσα συναντά τη Βαλτική μέσω των Στενών της Δανίας, τα γνωστά και ως Στενά της Βαλτικής (Baltic Straits). Τα Στενά της Δανίας με μήκος 50 χλμ. και ελάχιστο πλάτος 4 χλμ. ενώνουν τις δύο θάλασσες μέσω των πορθμών Μπελτ (Μέγας και Μικρός Μπέλτ, εκατέρωθεν του νησιού Φιν) και του στενού του Ορεσουόντ (της Σουηδίας και του νησιού Άμαγκερ της Δανίας). Η ελευθερία της ναυσιπλοΐας ήταν ανέκαθεν σε ισχύ με τη επιβολή όμως διοδίων (από την πλευρά της Δανίας) στα διερχόμενα πλοία. Το 1857 και σύμφωνα με τη Συνθήκη της Κοπεγχάγης που υπογράφηκε τότε, σταμάτησαν να επιβάλλονται τέλη διοδίων και καθιερώθηκε η ελεύθερη διέλευση των στενών.



7. Στενά της Δανίας

#### 2.5.5. Στενό του Χάντσον (Hudson)

Το Στενό του Χάντσον συνδέει τον Κόλπο του Χάντσον στον Καναδά με τον Ατλαντικό Ωκεανό και τη Θάλασσα του Λαμπραντόρ. Το Στενό έχει μήκος περίπου 720 χλμ ενώ το πλάτος κυμαίνεται μεταξύ 64 και 240 χλμ. Η ελευθερία ναυσιπλοΐας και πιο συγκεκριμένα αλιείας έχει αποτελέσει αντικείμενο διαφωνίας μεταξύ Καναδά και Η.Π.Α.



8. Στενό του Χάντσον (Hudson)

### 2.5.6. Northwest Passage

Πρόκειται για ένα θαλάσσιο φυσικό πέρασμα που ενώνει τον Ατλαντικό με τον Ειρηνικό Ωκεανό δια μέσου του Καναδικού Αρκτικού Αρχιπελάγους. Ενώ παλαιότερα δεν ήταν εφικτό να διασχίσει κάποιο πλοίο τον Αρκτικό Ωκεανό καθώς ήταν καλυμμένος από πάγο, οι κλιματικές αλλαγές που έχουν λάβει χώρα και το σταδιακό λιώσιμο των πάγων υπόσχονται ευκολότερη διέλευση μέσω του Northwest Passage και εξοικονόμηση 4.000 χλμ (2.500 ν.μ.) στα πλοία που με αφετηρία την Ευρώπη θα θέλουν να προσεγγίσουν στα λιμάνια της Ανατολικής Ασίας<sup>20</sup>. Η ναυσιπλοΐα στην εν λόγω περιοχή αποτελεί επίσης αντικείμενο διαφορετικών απόψεων μεταξύ Καναδά (που ισχυρίζεται ότι προκειται για εσωτερικά του ύδατα), Μεγάλης Βρετανίας και Η.Π.Α. (που θεωρούν τη διέλευση ελεύθερη και τα ύδατα Διεθνή).



9. Northwest Passage

<sup>20</sup> <http://geology.com/articles/northwest-passage.shtml>

### 2.5.7. Στενά του Cabot

Τα Στενά του Cabot με πλάτος περίπου 110 χλμ. ενώνουν τον κόλπο του Saint Lawrence με τον Ατλαντικό Ωκεανό, στο ανατολικό μέρος του Καναδά. Τα βάθη ποικίλουν κατά μήκος του Στενού, που γεωγραφικά τοποθετείται μεταξύ των νήσων Cape Breton (Nova Scotia), Cape North και Newfoundland. Ο Καναδάς στην προσπάθεια να εντάξει στην αιγιαλίτιδα ζώνη του ένα τμήμα του κόλπου του Saint Lawrence, του οποίου το πέρασμα προς τον Ατλαντικό αποτελούν τα εν λόγω Στενά.<sup>21</sup>



10. Στενά του Cabot

### 2.5.8. Στενό του Dover

Το Στενό του Dover μεταξύ Αγγλίας και Γαλλίας ενώνει τη Βόρεια Θάλασσα με το English Channel και κατά συνέπεια με τον Ατλαντικό Ωκεανό. Ταυτόχρονα χωρίζει την Μεγάλη Βρετανία από την υπόλοιπη ηπειρωτική Ευρώπη. Με μέγιστο πλάτος περίπου 33 χλμ. και βάθος κατά μέσο όρο στα 30 μ., το Στενό βρίσκεται μέσα στα χωρικά ύδατα Αγγλίας και Γαλλίας, ισχύει όμως το καθεστώς ελεύθερης ναυσιπλοΐας κατά τη διέλευσή του σύμφωνα με τη Σύμβαση των Η.Ε. για το δίκαιο της θάλασσας.

---

21 Πουλαντζάς, 2007



11. Στενό του Dover

### 2.5.9. Στενό του Hormuz

Ιδιαίτερης σημασίας για τη διεθνή ναυσιπλοΐα και οικονομία, το Στενό του Hormuz με μήκος 280 χλμ. και ελάχιστο πλάτος 34 χλμ. αποτελεί τη μοναδική θαλάσσια δίοδο προς τον Περσικό κόλπο. Ενώνει τον Περσικό κόλπο με τον κόλπο του Ομάν και μέσω αυτού διακινείται περίπου το ένα τρίτο του παγκόσμιου εμπορίου πετρελαίου, που το καθιστά σημαντικό γεωπολιτικό και στρατηγικό πέρασμα.



12. Στενό του Hormuz

### 2.5.10. Στενό του Bab El Mandeb

Η Ερυθρά Θάλασσα συναντά τον Κόλπο του Aden και κατ' επέκταση τον Ινδικό ωκεανό περνώντας από τις ονομαστές κατά την αρχαιότητα Πύλες των Δακρύων (Bab El Mandeb). Οι αραβικές ακτές της Υεμένης και οι αφρικανικές ακτές της Ερυθραίας και του Ντζιμπουτί χωρίζονται από ένα στενό με μήκος 130 χλμ, πλάτος 40 χλμ. και

βάθος περίπου στα 186 μ., του οποίου η στρατηγική σημασία είναι μεγάλη καθώς ενώνει ουσιαστικά τη Μεσόγειο θάλασσα με τον Ινδικό Ωκεανό, διαμέσου της Διώρυγας του Σουέζ και της Ερυθράς Θάλασσας.



13. Στενό του Bab El Mandeb

#### 2.5.11. Στενά της Malacca

Πέρασμα μείζονος οικονομικής και ναυτιλιακής σημασίας, όντας μάλιστα η δίοδος μεταξύ Ινδικού και Ειρηνικού Ωκεανού, τα Στενά της Malacca χωρίζουν τη Μαλαισία και τη Σιγκαπούρη από την ινδονησιακή Σουμάτρα. Με μήκος στα περίπου 890 χλμ., ελάχιστο πλάτος 2.8 χλμ και μικρότερο βάθος στα περίπου 25 μ. και παραμένοντας ο πιο πολυσύχναστος εμπορικός δρόμος από και προς τα λιμάνια της νοτιοανατολικής Ασίας και της Άπω Ανατολής, έχει συχνά αποτελέσει στόχο πειρατών.<sup>22</sup>



14. Στενά της Malacca

<sup>22</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/Strait\\_of\\_Malacca](https://en.wikipedia.org/wiki/Strait_of_Malacca)

### 2.5.12. Στενό της Κέρκυρας

Με μήκος γύρω στα 55 χλμ. και πλάτος μεταξύ 2.5 και 11 χλμ., το Στενό της Κέρκυρας αποτελεί το φυσικό χάρισμα Ελλάδας και Αλβανίας, με ύδατα που ανήκουν στις αιγιαλίτιδες ζώνες και των δύο χωρών. Συνδέει την Αδριατική θάλασσα με το Ιόνιο Πέλαγος. Με αφορμή την υπόθεση των Στενών της Κέρκυρας μεταξύ Μεγάλης Βρετανίας και Αλβανίας που εκτυλίχθηκε το 1946<sup>23</sup> και θεωρείται ότι αποτέλεσε πρώιμο επεισόδιο του Ψυχρού Πολέμου, το Στενό της Κέρκυρας αναγνωρίστηκε από το Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης ως Στενό Διεθνούς Ναυσιπλοΐας στο οποίο ισχύει η ελεύθερη και ανεμπόδιστη διέλευση πλοίων.



15. Στενό της Κέρκυρας

---

23 Τσάλτας – Κλάδη Ευσταθοπούλου, 2003

## 2.6. Καθεστώς Διέλευσης των Διεθνών Στενών

### 2.6.1 Διέλευση σε καιρό ειρήνης

Η διεύρυνση της αιγιαλίτιδας ζώνης των περισσότερων παράκτιων κρατών σε 12 ν.μ. είχε ως αποτέλεσμα πολλά από τα Στενά Διεθνούς Ναυσιπλοΐας να τίθενται πλέον μέσα στις αιγιαλίτιδες ζώνες των κρατών αυτών. Παρά την ισχύ του καθεστώτος της αβλαβούς διέλευσης που ισχύει στην αιγιαλίτιδα ζώνη, διαφάνηκε η ανάγκη για νέες διεθνείς ρυθμίσεις για την ανεμπόδιστη δίοδο, χωρίς αυτή να εμπλέκεται σε καθεστώτα κυριαρχίας των παράκτιων κρατών.

Τα Διεθνή Στενά υπόκεινται είτε σε ειδικά νομικά καθεστώτα είτε σε κανόνες που έχουν τεθεί από διεθνείς συμβάσεις και συνθήκες, ανάλογα με τον οικονομικό, στρατηγικό και εμπορικό ρόλο τους σε παγκόσμια κλίμακα.

Σε γενικές γραμμές, η διέλευση από τα Διεθνή Στενά σύμφωνα με τις διεθνείς συμβάσεις και εν καιρώ ειρήνης, χαρακτηρίζεται από:

α) το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης, που αφορά τα διεθνή στενά όπου δεν ισχύει το καθεστώς του πλου διέλευσης (εφόσον υπάρχει λύση εναλλακτική δίοδος διέλευσης, σύμφωνα με τη μορφολογία του στενού) και τα διεθνή στενά που συνδέουν την Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη ή την αιγιαλίτιδα ζώνη ενός κράτους με την ανοιχτή θάλασσα

β) το γεγονός ότι τα παράκτια στα Στενά κράτη δεν μπορούν να εμποδίσουν την διέλευση και πιο συγκεκριμένα τον πλου διέλευσης (transit passage) από τα Στενά, όπως αυτός ορίστηκε στη Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας το 1982. Ο πλου διέλευσης χαρακτηρίζεται από την “μη παρεμπόδηση, μη διακοπή του δικαιώματος του πλου διέλευσης μέσα ή πάνω από το στενό”<sup>24</sup>. Η παρακώλυση ή ακόμη και διακοπή της διέλευσης μπορεί να λάβει χώρα μόνο σε περιπτώσεις που το παράκτιο κράτος αποδεικνύει ότι η διέλευση είτε δεν αποτελεί πραγματικά “διέλευση” (δεν διακρίνονται η απαραίτητη ταχύτητα και συνέχεια του πλου, κατά τη διέλευση “transit”) είτε το

---

24 Τσάλτας – Κλάδη Ευσταθοπούλου, 2003, σελ. 336



διερχόμενο μέσο “απειλεί την κυριαρχία, την εδαφική ακεραιότητα ή πολιτική ανεξαρτησία των κρατών της περιοχής του στενού ή παραβιάζει, με οποιονδήποτε τρόπο, τις αρχές του διεθνούς δικαίου”.<sup>25</sup>

Τα εμπορικά πλοία διατηρούν το δικαίωμα της αβλαβούς και ανεμπόδιστης διέλευσης από τα Διεθνή Στενά, χωρίς κάποια συμβατική ή γραπτή υποχρεωτική ενημέρωση προς τα παράκτια των στενών κράτη. Το ίδιο ισχύει και για τα πολεμικά πλοία, και συγκεκριμένα με τη Σύμβαση του 1982 και την εισαγωγή πια της έννοιας της transit διέλευσης, καθιερώνεται η ελεύθερη και απρόσκοπτη διέλευση των Διεθνών Στενών, χωρίς να απαιτείται πρωτότερη ειδοποίηση του παράκτιου κράτους, με την προϋπόθεση ότι εκτελούν τη διέλευση με τελικό σκοπό το πέρασμα από τα στενά και μόνο αυτό.

Σχετικά με την πτήση πάνω από τα Διεθνή Στενά, η Σύμβαση του 1982 και συγκεκριμένα το άρθρο 38 καλύπτει με τον ορισμό της transit διέλευσης και το κομμάτι της αεροπλοΐας, που μέχρι τότε εντασσόταν αναγκαστικά στις ρυθμίσεις που αφορούσαν πτήση πάνω από την αιγιαλίτιδα ζώνη ενός κράτους, το οποίο απαιτούσε πρώτερη ειδοποίηση του παράκτιου κράτους για την υπέρπτηση καθώς και επιπλέον άδεια πτήσης, στην περίπτωση των πολεμικών αεροσκαφών. Το δικαίωμα της transit διέλευσης λοιπόν δίνει τη δυνατότητα σε όλα τα αεροσκάφη (ανεξαρτήτως αν είναι πολεμικά ή πολιτικά) να διέρχονται από τον εναέριο χώρο των Διεθνών Στενών ελεύθερα και ανεμπόδιστα, χωρίς να ειδοποιούν νωρίτερα τα παράκτια κράτη, πάντα εφόσον η διέλευση αυτή πραγματοποιείται με σκοπό το απλό πέρασμα από τα στενά. Τα αεροσκάφη υποχρεούνται να τηρούν τους κανονισμούς της εναέριας κυκλοφορίας και να διατηρούν αντίστοιχα συντονισμένη τη ραδιοσυχνότητά τους. Τέλος, είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι η ελευθερία των πτήσεων διατηρείται μόνο σε καθεστώς transit διέλευσης και όχι σε περιπτώσεις που ισχύει η αβλαβής διέλευση.

Όσον αφορά τα υποβρύχια και τα υπόλοιπα βαθυσκάφη, σύμφωνα με το

---

25 Τσάλτας – Κλάδη Ευσταθοπούλου, 2003, σελ. 337

καθεστώς της αβλαβούς διέλευσης που ισχύει στην αιγιαλίτιδα ζώνη, θα πρέπει αυτά να διελαύνουν στην επιφάνεια και μάλιστα με αναρτημένη τη σημαία τους, καθώς κατατάσσονται στην κατηγορία των πολεμικών πλοίων. Στη Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας δεν υφίσταται συγκεκριμένη ρύθμιση αναφερόμενη στα υποβρύχια και τη διέλευσή τους από τα στενά, αντίστοιχη με αυτήν της διέλευσής τους από την αιγιαλίτιδα ζώνη. Κατά συνέπεια, και σε συμφωνία με τον ορισμό του πλου διέλευσης που αφορά εμπορικά και πολεμικά πλοία, καθώς και βάσει του άρθρου 39, παρ. 1(γ) της εν λόγω σύμβασης, τα υποβρύχια διέρχονται με τον “κανονικό τρόπο...διέλευσης...”, όπου κανονικός τρόπος μπορεί να θεωρηθεί ο πρωταρχικός και γνωστός τρόπος κίνησής τους, δηλαδή εν καταδύσει.

Υπάρχουν βέβαια όπως προαναφέραμε και Διεθνή Στενά που διέπονται από ειδικά νομικά καθεστώτα και ρυθμίσεις (Δαρδανέλλια – Βόσπορος, Δανίας, Γιβραλτάρ κ.α.)

### **2.6.2. Διέλευση σε καιρό πολέμου**

Όλα τα παραπάνω, είτε αναφέρονται και περιγράφουν τη διέλευση εμπορικών είτε πολεμικών πλοίων, ισχύουν σε καιρό ειρήνης. Οι διεθνείς συμβάσεις που προαναφέρθηκαν<sup>26</sup> δεν περιλαμβάνουν κάποια αναφορά σε καθεστώτα που θα ίσχυαν σε ενδεχόμενη εμπόλεμη περίοδο.

Είναι σημαντικό να σημειωθεί αν και ότι ο πόλεμος κηρύχθηκε στην εκπονή της δεκαετίας του 1920 “εκτός νόμου” με το Σύμφωνο Kellog – Briand μεταξύ Γαλλίας και ΗΠΑ το 1928, υπάρχει και η άλλη πλευρά που θεωρεί απαραίτητο να υφίσταται ένα νομικό πλαίσιο στην απευκταία περίπτωση εχθροπραξιών. Μέσω συμβάσεων αλλά και εθιμικού δικαίου έχουν εκφραστεί και θεσπιστεί ρυθμίσεις που θα μπορούσαν να διέπουν το δίκαιο της θάλασσας σε περιόδους πολεμικών συρράξεων. Υπάρχουν επιπροσθέτως και αποφάσεις που αφορούν διάφορες περιπτώσεις επιθέσεων, βίας και συγκρούσεων που μπορεί να ανακύψουν κατά τη διάρκεια ή ακόμη και μετά τη λήξη

---

<sup>26</sup> Σύμβαση της Γενεύης (1958) και Σύμβαση των Η.Ε. (1982)

ενός πολέμου και βασίστηκαν κυρίως σε πραγματικά γεγονότα παρελθόντων πολέμων.

Ενδεικτικά, οι πιο σημαντικές ρυθμίσεις και αποφάσεις αφορούν:

- Τον ναυτικό πόλεμο εν γένει (Συμβάσεις της Χάγης του 1907 και Δήλωση του Λονδίνου το 1909, εκ των οποίων η δεύτερη δεν επικυρώθηκε μεν από κανένα κράτος, αποτέλεσε δε το εθιμικό δίκαιο που εφαρμόσθηκε στον Α' Παγκόσμιο πόλεμο)
- Το δικαίωμα της νόμιμης άμυνας ή αυτοάμυνας (άρθρο 51 του Χάρτη των Η.Ε.)
- Το δικαίωμα των αντιποίνων (Απόφαση του Ειδικού Διαιτητικού Δικαστηρίου την 31/7/1928, σχετικά με υπόθεση αντιποίνων μεταξύ Γερμανίας και Πορτογαλίας)
- Τις πράξεις ανταπόδοσης (διέπονται από το εθιμικό δίκαιο)
- Τον βομβαρδισμό από θάλασσα (Θ' Σύμβαση της Χάγης το 1907)
- Τη χρήση θαλάσσιων και υποβρύχιων ναρκών ((Η' Σύμβαση της Χάγης το 1907)
- Τα εγκλήματα πολέμου στη θάλασσα που συνδέονται κυρίως με τον υποβρύχιο πόλεμο

Είτε μέσα σε διεθνείς συμβάσεις είτε σε αναφορές του εθιμικού δικαίου, δεν συναντάται ρητά κάποια ρύθμιση για τη διέλευση πλοίων και υποβρυχίων ή την υπέρπτηση αεροπλάνων από τα διεθνή στενά, σε περίοδο πολέμου. Η διέλευση άπτεται συνήθως στην δικαιοδοσία των παράκτιων στα στενά κρατών και με εθιμικά κυρίως κριτήρια, εξαρτάται και από την εμπλοκή ή την ουδετερότητα στον πόλεμο αυτό τόσο των παράκτιων κρατών όσο και των κρατών σημαίας των αεροσκαφών – πλοίων – υποβρυχίων που προτίθενται να διαπλεύσουν μέσω των εν λόγω στενών. Για παράδειγμα η Τουρκία, σε περίοδο πολέμου και εφόσον εμπλέκεται στον πόλεμο αυτό, απαγορεύει την ελεύθερη διέλευση από τα Τουρκικά Στενά των πολεμικών πλοίων οποιασδήποτε χώρας. Αν, όμως, δεν έχει σχέση με τον πόλεμο που εκτυλίσσεται, δεν έχει το δικαίωμα να απαγορεύσει την είσοδο, ούτε να καθυστερεί τη διέλευση

πολεμικών πλοίων.

## **2.7. Θεσμικό Πλαίσιο – Το Διεθνές Δίκαιο που διέπει τα Διεθνή Στενά**

### **2.7.1. Ιστορική Εξέλιξη**

Από τα αρχαία χρόνια, η διέλευση των στενών δεν παρουσίαζε σε γενικές γραμμές ιδιαίτερα προβλήματα. Σε περίοδο ειρήνης, η διέλευση γινόταν χωρίς περιορισμούς καθώς μέχρι το 1982 τα ύδατα των στενών αποτελούσαν μέρος της ανοικτής θάλασσας, όπου ίσχυε η ελευθερία και τα δικαιώματα ναυσιπλοΐας όλων των κρατών σε αυτή.

Το 1982 η Σύμβαση των Η.Ε. καθιέρωσε διευρυμένη αιγιαλίτιδα ζώνη στα 12 ν.μ. (αντί των 6 ν.μ. που ίσχυε μέχρι τότε). Το άμεσο αποτέλεσμα ήταν να προκληθούν αντιδράσεις και προβλήματα κατά τη διέλευση των διεθνών στενών, σε κάποια εκ των οποίων ήταν απαραίτητο πια η διέλευση να γίνεται μέσω υδάτων που ανήκαν πια στην αιγιαλίτιδα ζώνη των παράκτιων κρατών. Και το καθεστώς της αιγιαλίτιδας ζώνης, όντας σαφώς πιο περιοριστικό από αυτό της ανοικτής θάλασσας, προκαλούσε αρνητικές επιπτώσεις στον τομέα της διέλευσης και κατ'επέκταση στη ναυσιπλοΐα και το εμπόριο της διεθνούς κοινότητας που λάμβανε χώρα, διαπλέοντας τα διεθνή στενά.

Τη λύση στο κρίσιμο αυτό ζήτημα ήρθε να δώσει η θέσπιση ενός καινούριου θεσμού που αφορούσε τον ελευθερία του διάπλου ή αλλιώς τον πλου διέλευσης, στα στενά διεθνούς ναυσιπλοΐας.

### **2.7.2. Καθεστώτα Διέλευσης και Διάκριση των Διεθνών Στενών σύμφωνα με αυτά τα Καθεστώτα.**

- **Καθεστώς Αβλαβούς Διέλευσης (innocent passage)**

Η αβλαβής διέλευση αποτελεί ουσιαστικά την έκφραση της συναίνεσης του παράκτιου κράτους στις ανάγκες της διεθνούς ναυσιπλοΐας για διέλευση ξένων πλοίων

στην αιγιαλίτιδα ζώνη του. Τα παράκτια κράτη διατηρούν πλήρη κυριαρχία μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη τους δεν μπορούν όμως να παραβλέψουν και την ιδιαίτερη σημασία παγκόσμιας οικονομικής και στρατηγικής κλίμακας που επιφέρει το πέρασμα ξένων πλοίων από τμήματα της ζώνης αυτής.

Όπως προκύπτει από την ίδια την ονομασία της, η αβλαβής διέλευση χαρακτηρίζεται ως “διέλευση” με “μη βλαβερό” σκοπό. Η διέλευση σηματοδοτεί την συνεχόμενη, ταχεία και μη διακοπτόμενη πορεία δια μέσου της βέλτιστης διαδρομής που μπορεί να ακολουθηθεί. Από την άλλη πλευρά, το “αβλαβές” του σκοπού σημαίνει ότι δεν απειλούνται η εθνική κυριαρχία και ακεραιότητα καθώς και η ασφάλεια και ειρήνη του κράτους, δια μέσου του οποίου τελείται η διέλευση.

Η αβλαβής διέλευση αποτελεί πρωταρχικό χαρακτηριστικό της αιγιαλίτιδας ζώνης, αφορά δε μόνο τα πλοία και τα βαθυσκάφη και τη δια ή αντίστοιχα υπό θαλάσσης διέλευση και όχι τα αεροσκάφη και την υπέρπτηση των περασμάτων ή τμημάτων όπου ισχύει το καθεστώς αυτό.

Η ανάγκη για κάλυψη και της διέλευσης αεροσκαφών πραγματοποιήθηκε με την καθιέρωση της διέλευσης transit (πλους διέλευσης), που αναλύεται παρακάτω.

Τα διεθνή στενά που υπόκεινται στο καθεστώς της αβλαβούς διέλευσης διακρίνονται σε δύο κατηγορίες: α) σε αυτά που “ενώνουν τμήμα ανοιχτής θάλασσας ή αποκλειστικής οικονομικής ζώνης με την αιγιαλίτιδα ζώνη άλλου κράτους και χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα και β) στενά που σχηματίζονται από ένα νησί ενός κράτους και το ηπειρωτικό έδαφός του, και ανοιχτά του νησιού υπάρχει δυνατότητα πλου μέσα από ανοιχτή θάλασσα ή Α.Ο.Ζ. παρόμοιας καταλληλότητας”.<sup>27</sup>

- **Καθεστώς πλου διέλευσης (transit passage)**

Ο όρος του πλου διέλευσης ή transit διέλευσης καθιερώθηκε με τη Σύμβαση του

---

27 Τσάλτας – Κλάδη Ευσταθοπούλου, 2003, σελ. 328

Δικαίου της Θάλασσας και συγκεκριμένα στο άρθρο 38 και αποτελεί την “άσκηση (σύμφωνα με το Μέρος III) ελευθερίας της ναυσιπλοΐας και της υπέρπτησης, μόνο για το σκοπό του συνεχούς και ταχέως διάπλου του στενού μεταξύ ενός τμήματος ανοικτής θάλασσας ή μιας αποκλειστικής οικονομικής ζώνης και ενός άλλου τμήματος ανοικτής θάλασσας ή μιας αποκλειστικής οικονομικής ζώνης”<sup>28</sup>

Σύμφωνα με τον ορισμό αυτό, η διέλευση transit ενέχει την έννοια του ελεύθερου πλου δια μέσου των στενών διεθνούς ναυσιπλοΐας, τηρώντας συνεχόμενη πλεύση και ταχύτητα κατά αυτόν τον διάπλου και με σκοπό τον απλό και απρόσκοπτο πλου. Με την καθιέρωση του πλου διέλευσης δόθηκε λύση στον διάπλου των στενών μετά την αναγνώριση και αποδοχή από την πλειονότητα των παράκτιων κρατών αιγιαλίτιδας ζώνης 12 ν.μ.. Το θέμα που είχε τεθεί ήταν ότι μετά την καθιέρωση της αιγιαλίτιδας ζώνης στο ανώτατο σημείο των 12 ν.μ., η διέλευση μέσω των στενών σήμαινε σε αρκετές περιπτώσεις και διέλευση μέσω τμήματος της αιγιαλίτιδας ζώνης τους, που κατ'ανάγκη υπαγόταν στο πιο περιορισμένο και αυστηρό καθεστώς της αβλαβούς διέλευσης. Ο πλους διέλευσης έδωσε τη δυνατότητα της ελεύθερης, σε καιρό ειρήνης, διέλευσης πλοίων (εμπορικών και πολεμικών), της υπέρπτησης αεροσκαφών και της διέλευσης υποβρυχίων σε κατάσταση κατάδυσης. Με τον τρόπο αυτό δεν διακόπηκε η δυνατότητα της διεθνούς κοινότητας να υλοποιεί ανεμπόδιστα και συνεχόμενα το παγκόσμιο εμπόριο και την ναυσιπλοΐα μέσα από διεθνή περάσματα.

Τα Διεθνή Στενά κατηγοριοποιούνται σύμφωνα με το καθεστώς του πλου διέλευσης σε στενά που ενώνουν τμήματα ανοιχτών θαλασσών ή αποκλειστικών οικονομικών ζωνών ή και τα δύο, μεταξύ τους.

- **Καθεστώς της ανοικτής θάλασσας**

Μια ακόμη κατηγορία διεθνών στενών είναι αυτά που διέπονται από τις ρυθμίσεις και συμβάσεις που αφορούν την ανοικτή θάλασσα. Αυτό συμβαίνει διότι το εύρος των εν λόγω στενών είτε είναι μεγαλύτερο των 24 ν.μ., οπότε υπάρχει τμήμα

---

28 Βλάχος – Σαμιώτης, 1997, σελ. 235

ανοικτής θάλασσας μέσω του οποίου δύναται να πραγματοποιηθεί η διέλευση είτε η αιγιαλίτιδα ζώνη κάποιου από τα παράκτια κράτη είναι μικρότερη των 12 ν.μ., δίνοντας το περιθώριο της διέλευσης σε τμήμα ανοικτής θάλασσας και όχι αιγιαλίτιδας ζώνης. Κατά τη διέλευση από αυτά τα στενά ισχύουν τα δικαιώματα της ελευθεροπλοΐας και της υπέρπτησης, χαρακτηριστικά της ανοικτής θάλασσας.

- **Ειδικά Νομικά Καθεστώτα**

Λόγω των ειδικών νομικών καθεστώτων που υπαγορεύουν διέλευση από διεθνή στενά, τα στενά αυτά κατατάσσονται αυτόματα σε μια ακόμη κατηγορία. Η διέλευση αυτής της κατηγορίας στενών υπόκειται πλήρως ή εν μέρει σε ειδικές νομικές διατάξεις που καθιερώθηκαν μέσω διεθνών συμβάσεων και συνθηκών και θα περιγραφούν σε επόμενο κεφάλαιο.

- **Δικαίωμα Αρχιπελαγικής Διέλευσης (Right of Archipelagic Sea Lanes Passage)**

Η ρύθμιση αυτή δεν αποτελεί διακριτικό κριτήριο για τα διεθνή στενά, αποτελεί όμως σημαντικό δικαίωμα διέλευσης. Βάσει του άρθρου 53 της Σύμβασης των Η.Ε. (1982), το αρχιπελαγικό κράτος καθορίζει και κοινοποιεί τα θαλάσσια και εναέρια περάσματα και διαδρομές που θα ακολουθούν τα πλοία και αεροσκάφη αντίστοιχα, κατά τη διέλευση από την αιγιαλίτιδα ζώνη και τα αρχιπελαγικά ύδατα των κρατών αυτών. Η συγκεκριμένη διέλευση διατηρεί τα χαρακτηριστικά της συνέχειας και σταθερής ταχύτητας, χωρίς άλλη σκοπιμότητα.

### **2.7.3. Διεθνές Δίκαιο που αφορά τα Στενά Διεθνούς Ναυσιπλοΐας**

Τα στενά διεθνούς ναυσιπλοΐας έχουν αποτελέσει σημαντικό θέμα συζητήσεων και αφορμή συνδιασκέψεων στη σύγχρονη εποχή του δικαίου της θάλασσας. Έχουν γίνει προσπάθειες για θεσμοθέτηση ρυθμίσεων που αφορούν τα καθεστώτα διέλευσης των στενών και περιγράφονται παρακάτω.

- **Εθιμική προσέγγιση – απόφαση Διεθνούς Δικαστηρίου για τα Στενά της**

## Κέρκυρας (1949)

Κατά την αρχαιότητα, η ελευθερία ναυσιπλοΐας των θαλασσών αποτελούσε αναντίρρητη αλήθεια και αναμφισβήτητο δικαίωμα των εθνών. Οι αρχαίοι Ρωμαίοι μάλιστα θεωρούσαν την ελευθερία των θαλασσών χαρισμένη στους ανθρώπους από τη φύση. Στα τέλη του 17ου αιώνα που ο ολλανδός Grotius έκανε μια προσπάθεια απόδοσης και καταγραφής σε νομικό πλέον πλαίσιο των δικαιωμάτων της ανοικτής θάλασσας αλλά και της κυριαρχίας των παράκτιων κρατών στα χωρικά ύδατα που τα περιέβαλλαν, χωρίς κάποια συγκεκριμένη αποτύπωση του εύρους αυτών των χωρικών υδάτων ούτε όμως και της εμβέλειας της δικαιοδοσίας των παράκτιων κρατών. Σιγά σιγά και έχοντας εδραιωμένη την έννοια της ανοικτής θάλασσας και της ελευθερίας ναυσιπλοΐας σε αυτήν, άρχισε να ωριμάζει και η ιδέα των χωρικών υδάτων ενός παράκτιου κράτους, του εύρους των εν λόγω υδάτων και των όρων και προϋποθέσεων της επιβολής κυριαρχίας σε αυτά από το παράκτιο κράτος. Στις αρχές του 19ου αιώνα, τα χωρικά ύδατα έφταναν στα 3 ν.μ. και η ανάγκη θέσπισης νομοθετικού πλαισίου για ότι μέχρι τότε αποτελούσε μόνο εθιμικό δίκαιο<sup>29</sup>, φαινόταν ότι δεν θα αργούσε. Όλα τα προαναφερθέντα ζητήματα άπτονταν άμεσα και της διάσχισης των στενών που χρησιμοποιούνταν στη διεθνή ναυσιπλοΐα και το παγκόσμιο εμπόριο. Ως αποτέλεσμα, το Ινστιτούτο Διεθνούς Δικαίου επιβεβαίωσε το 1894 την ελεύθερη και ανεμπόδιστη διέλευση από τα στενά, διατηρώντας την κυριαρχία των παράκτιων κρατών στα χωρικά τους ύδατα, σε μία πρώτη προσπάθεια διατύπωσης ενός θεσμικού πλαισίου που θα κάλυπτε τη διέλευση από τα στενά. Μια ακόμη προσπάθεια έλαβε χώρα στη Συνδιάσκεψη της Χάγης το 1930<sup>30</sup>, όπου αντικείμενα συζήτησεων αποτέλεσαν το εύρος των χωρικών υδάτων, η νομοθεσία περί διέλευσης των στενών αλλά και η διασαφήνιση της έννοιας της αβλαβούς διέλευσης.<sup>31</sup>

---

29 Σύμφωνα με το άρθρο 38 παρ.1 του Καταστατικού του Διεθνούς Δικαστηρίου της Χάγης, διεθνές έθιμο αποτελεί: « η γενική πρακτική που γίνεται δεκτή ως κανόνας δικαίου». Τα δύο συστατικά του εθίμου είναι: α) ένα στοιχείο πραγματικό, δηλαδή η «σταθερή και ομοιόμορφη» πρακτική και β) ένα στοιχείο ψυχολογικό, η πεποίθηση πως η πρακτική αυτή ανταποκρίνεται σε ορισμένη νομική υποχρέωση ή δικαίωμα. Η νομική πεποίθηση είναι το σημαντικότερο στοιχείο του διεθνούς εθίμου. Όταν λοιπόν τα κράτη στις μεταξύ τους σχέσεις ακολουθούν ορισμένη πρακτική με την πεποίθηση πως αυτή η πρακτική αποτελεί νόμιμη ενέργεια κατά το διεθνές δίκαιο, τότε δημιουργούν έθιμο. - Εμμανουήλ Ρούκουνας, 2011

30 Κ.Ιωάννου-Α.Στρατή, 2000

31 Μέχρι τότε, η αβλαβής διέλευση αναφερόταν ως “ακίνδυνη” διέλευση. Στη Συνδιάσκεψη



Η υπόθεση των Στενών της Κέρκυρας αποτέλεσε το εφαλτήριο για να διατυπωθούν νομικά πια οι μέχρι τότε ισχύοντες κανονισμοί του εθιμικού δικαίου για τον διάπλου των στενών, αποσαφηνίζοντας ταυτόχρονα και την ίδια την έννοια των στενών διεθνούς ναυσιπλοΐας.

Μετά τη λήξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, και συγκεκριμένα το 1944, βρετανικά πολεμικά πλοία εστάλησαν στα Στενά μεταξύ Κέρκυρας και Αλβανίας και εκκαθάρισαν νάρκες, που είχαν ποντισθεί εκεί κατά τη διάρκεια του πολέμου. Το 1946 η Μεγάλη Βρετανία έστειλε δύο πλοία του πολεμικού της ναυτικού στα στενά της Κέρκυρας, για να επιβεβαιώσει το καθεστώς της αβλαβούς διέλευσης. Η Αλβανία βομβάρδισε τα πλοία, χωρίς να υποστούν ζημιές και χωρίς ανθρώπινες απώλειες, υποστηρίζοντας ότι η Βρετανία δεν είχε ζητήσει πρωτύτερη άδεια για να διασχίσει την αιγιαλίτιδα ζώνη της Αλβανίας. Αργότερα την ίδια χρονιά, μια ακόμη βρετανική μοίρα εστάλη προς τα στενά της Κέρκυρας, για να διατελέσει ξανά αβλαβή διέλευση χωρίς την άδεια των παράκτιων στα στενά κρατών. Η διέλευση αυτή είχε άτυχο τέλος όμως, καθώς δύο από τα τέσσερα συνολικά πλοία του βρετανικού πολεμικού ναυτικού προσέκρουσαν σε νάρκες και 86 μέλη του πληρώματος τραυματίστηκαν ή έχασαν τη ζωή τους. Η μεν Βρετανία θεώρησε υπεύθυνη την Αλβανία, καθώς το ατύχημα συνέβη στα αλβανικά χωρικά ύδατα και έθεσε την απαίτηση της εκκαθάρισης των στενών από νάρκες, καθώς λειτουργούσαν ως στενά διεθνούς ναυσιπλοΐας και δεν επιτρεπόταν να ξανασυμβούν παρόμοια περιστατικά. Η δε Αλβανία αποποιήθηκε την ευθύνη και ανάμειξή της, υποστηρίζοντας για ακόμη μια φορά έλλειψη πρωτύτερης άδειας διέλευσης από τη βρετανική πλευρά και όσον αφορά τα στενά, ισχυρίστηκε ότι η μόνη λειτουργία τους ήταν η τοπική συγκοινωνία, μεταξύ Ελλάδας και Αλβανίας και τίποτε παραπάνω. Η Βρετανία, εμμένοντας στους ισχυρισμούς της και μέσα σε διάστημα ενός μήνα από το συμβάν, έστειλε ναρκαλιευτικά στο τμήμα των στενών της Κέρκυρας που ανήκει στην αιγιαλίτιδα ζώνη της Αλβανίας, για να εκκαθαρίσουν το βυθό.

---

της Χάγης δόθηκε ο ορισμός της αβλαβούς διέλευσης, της διέλευσης δηλαδή που δεν έχει σκοπό να απειλήσει ή να πλήξει την ασφάλεια, τη δημόσια πολιτική και τα συμφέροντα του παράκτιου κράτους.

Την υπόθεση ανέλαβε να εκδικάσει το Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης, το οποίο κατέληξε στις παρακάτω αποφάσεις:

α) Τα πολεμικά πλοία έχουν το δικαίωμα σε καιρό ειρήνης να τελούν αβλαβή διέλευση μέσω των στενών διεθνούς ναυσιπλοΐας χωρίς να είναι απαραίτητο να προηγηθεί άδεια από τα παράκτια κράτη, εξαιρουμένης της περίπτωσης που μπορεί να ισχύουν ρυθμίσεις βάσει διεθνών συμβάσεων

β) Τα Στενά της Κέρκυρας αποτελούν στενά διεθνούς ναυσιπλοΐας, καθώς τηρούν δύο βασικά χαρακτηριστικά: το ένα είναι το γεωγραφικό (ενώνουν ένα τμήμα ανοικτής θάλασσας με ένα άλλο τμήμα ανοικτής θάλασσας) και το δεύτερο είναι το λειτουργικό (χρησιμοποιούν και προωθούν τη διεθνή ναυσιπλοΐα).

Η αποτύπωση από το Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης του εθιμικού δικαίου μέσα στα πλαίσια διεθνών θεσμικών κανόνων για την υπόθεση των Στενών της Κέρκυρας ήταν πραγματικά μείζονος σημασίας για την αναγνώριση και κοινή αποδοχή της ελευθερίας διέλευσης από στενά διεθνούς ναυσιπλοΐας με σκοπό καθεαυτή τη διέλευση.

- **Σύμβαση Γενεύης (1958)**

Το 1958 συνήλθε στη Γενεύη η Πρώτη Συνδιάσκεψη για το Δίκαιο της Θάλασσας, όπου το δίκαιο των στενών διεθνούς ναυσιπλοΐας αποτέλεσε θέμα συζήτησης και εν συνεχεία περιλήφθηκε στις παραγόμενες Συμβάσεις.

Οι Συμβάσεις που προέκυψαν από τη Συνδιάσκεψη ήταν τέσσερις: Σύμβαση για την Αιγιαλίτιδα Ζώνη και τη Συνορεύουσα Ζώνη, Σύμβαση για την Ανοικτή Θάλασσα, Σύμβαση για την Αλιεία και τη Διατήρηση των Ζώντων Πόρων της Ανοικτής Θάλασσας και τέλος Σύμβαση για την Υφαλοκρηπίδα<sup>32</sup>

Στο Μέρος III της Σύμβασης για την Αιγιαλίτιδα Ζώνη και τη Συνορεύουσα

---

32 Κ.Ιωάννου-Α.Στρατή, 2000, σελ. 6

Ζώνη ( Άρθρο 16, παρ. 4) συναντάται η διευρυμένη έννοια των διεθνών στενών, που μέχρι τώρα ορίζονταν ως τα στενά που ένωναν ένα τμήμα ανοικτής θάλασσας με ένα άλλο τμήμα ανοικτής θάλασσας. Τώρα πια εισάγεται και η αιγιαλίτιδα ζώνη στον ορισμό των διεθνών στενών. Τα διεθνή στενά λοιπόν καθορίζονται σύμφωνα με το γεωγραφικό και λειτουργικό χαρακτήρα τους, σε συνέχεια της απόφασης του Διεθνούς Δικαστηρίου του 1946 ως “εκείνα που χρησιμοποιούνται από τη διεθνή ναυσιπλοΐα ανάμεσα σε δύο τμήματα ανοικτών θαλασσών ή ανάμεσα σε ένα τμήμα ανοικτών θαλασσών και την αιγιαλίτιδα ζώνη ενός τρίτου κράτους”<sup>33</sup>. Επίσης, σε αντίθεση με τα κυριαρχικά δικαιώματα του παράκτιου κράτους στην αιγιαλίτιδα ζώνη (το παράκτιο κράτος έχει τη δικαιοδοσία να εμποδίσει ή ακόμη και να διακόψει τη διέλευση μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη του), η Σύμβαση εισάγει και μια νέα θεωρία, κατά τη διάρκεια της αβλαβούς διέλευσης των στενών. Είναι η αδιάκοπη, σταθερή, συνεχής αβλαβής διέλευση και το παράκτιο κράτος δεν έχει δικαίωμα ούτε να την εμποδίσει ούτε να τη διακόψει, ακόμη και σε περίπτωση που η διέλευση διεξάγεται σε τμήμα της αιγιαλίτιδας ζώνης του τελευταίου. Η μόνη περίπτωση παρακώλυσης ή διακοπής της αβλαβούς διελεύσεως από το παράκτιο κράτος είναι σε περίπτωση που ο διάπλους δεν είναι αβλαβής (έχει σκοπιμότητα να βλάψει το παράκτιο κράτος και αυτό σημαίνει παράβαση των νόμων του κράτους ή του διεθνούς δικαίου).

Η σύμβαση χαρακτηριστικά αναφέρει ότι “Το παράκτιο κράτος δεν μπορεί να διακόπτει την αβλαβή διέλευση των ξένων πλοίων στα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα μεταξύ ενός τμήματος ανοικτής θάλασσας και ενός άλλου τμήματος ανοικτής θάλασσας ή αιγιαλίτιδας ζώνης ενός ξένου κράτους”.

Η Σύμβαση της Γενεύης καλύπτει και τον υπό καθεστώς αβλαβούς διέλευσης διάπλου των διεθνών στενών από πολεμικά πλοία σε καιρό ειρήνης, χωρίς την απαίτηση πρότερης χορήγησης άδειας από τα παράκτια κράτη και υπογραμμίζει τη δυνατότητα συνεχόμενης και ανεμπόδιστης πορείας του πλου. Δεν υπάρχει σαφής αναφορά στο θέμα της υπέρπτησης αεροσκαφών από τα στενά, θεωρείται όμως ότι καλύπτεται από το καθεστώς διέλευσης της αιγιαλίτιδας ζώνης των παράκτιων κρατών

---

33 Τσάλτας – Κλάδη Ευσταθοπούλου, 2003, σελ. 323

που σημαίνει συναίνεση του κράτους εδάφους (άρα, προηγούμενη ειδοποίηση / άδεια υπέρπτησης). Το ίδιο καθεστώς (της αιγιαλίτιδας ζώνης) ισχύει και για τη διέλευση των υποβρυχίων από τα στενά, που απαιτείται σύμφωνα με τη σύμβαση να λαμβάνει χώρα στην επιφάνεια των υδάτων (σε ανάδυση) και με υψωμένη τη σημαία του σκάφους.

Συμπερασματικά, η Σύμβαση της Γενεύης που αφορούσε την Αιγιαλίτιδα και τη Συνορεύουσα Ζώνη, δεν κατέληξε σε επαρκή διαφοροποίηση της διέλευσης από την αιγιαλίτιδα ζώνη από τη διέλευση μέσω στενών διεθνούς ναυσιπλοΐας.

Η Τρίτη Συνδιάσκεψη των Η.Ε. ήρθε να καλύψει, μεταξύ άλλων, και αυτό το σημείο μέσω της Σύμβασης του Δικαίου της Θάλασσας, που ισχύει μέχρι σήμερα.

- **Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας (1982)**

Η Τρίτη Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας διήρκησε περίπου 10 χρόνια (από το 1973 έως το 1982) και κατά τη διάρκειά της πραγματοποιήθηκαν 11 σύνοδοι κυρίως στη Γενεύη και την Νέα Υόρκη. Για τους σκοπούς των αποτελεσματικών και στοχευμένων διαπραγματεύσεων, οργανώθηκαν επιτροπές απαρτιζόμενες από εκπροσώπους των 160 χωρών που έλαβαν μέρος στη Συνδιάσκεψη και διαχωρίστηκαν τα προς διάλογο αντικείμενα. Έτσι, μία επιτροπή ασχολήθηκε με το καθεστώς των διεθνών θαλάσσιων βυθών, μία με τα θέματα του δικαίου της θάλασσας και μία με την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και την επιστημονική έρευνα. Η υπογραφή της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας που παρήχθη από την Τρίτη Συνδιάσκεψη των Η.Ε. δεν ανέδειξε μόνο σημαντικά άρθρα και κανονισμούς αλλά αποτέλεσε σπάνιο δείγμα διάθεσης συνεργασίας και αποδοχής των παραπάνω από τόσες πολλές χώρες, διαφορετικής ισχύος και διαφορετικών συμφερόντων και επιδιώξεων. Για το λόγο αυτό παραμένει ιδιαίτερα σημαντική.

Με τη Σύμβαση του Δ.Θ. του 1982, το εύρος της αιγιαλίτιδας ζώνης καθιερώνεται πλέον στα 12 ν.μ. και αυτό αποτελεί το έναυσμα, κατά τη διάρκεια της

Συνδιάσκειψης, πολλαπλών αρνητικών αντιδράσεων από την πλευρά των μεγάλων ναυτικών δυνάμεων, που προβλέπουν εμπόδια στη διέλευση μέσω των διεθνών στενών. Με τη διεύρυνση της αιγιαλίτιδας ζώνης, η διέλευση διαμέσου των διεθνών στενών θα σημαίνει και διέλευση μέσω τμημάτων της αιγιαλίτιδας ζώνης των παράκτιων κρατών. Και η Σύμβαση της Γενεύης, όπως προαναφέραμε, δεν καθιέρωσε κάποια ξεκάθαρη διαφοροποίηση μεταξύ καθεστώτος αβλαβούς διέλευσης από την αιγιαλίτιδα ζώνη και καθεστώτος διέλευσης από τα διεθνή στενά. Είχε φτάσει η ώρα για ένα νέο, ελαστικότερο και ευνοϊκότερο καθεστώς διέλευσης, που είχε σκοπό να διασφαλίσει την ελευθερία της ναυσιπλοΐας της διεθνούς κοινότητας στα διεθνή στενά χωρίς εμπόδια και απαγορεύσεις.

Η Σύμβαση του 1982 (UNCLOS III)<sup>34</sup> εισήγαγε τον όρο του πλου διέλευσης (transit passage) και κάλυψε την ανάγκη διάπλου των διεθνών στενών, σε περίοδο ειρήνης, για εμπορικά και πολεμικά πλοία, για υποβρύχια και για αεροσκάφη. Ο πλους διέλευσης ενέχει το χαρακτηριστικό της ελευθερίας του διάπλου, ανεμπόδιστα και αδιάκοπα, με συνεχόμενη και σταθερή πορεία και σκοπό την απλή διάσχιση των στενών. Τα εμπορικά και πολεμικά πλοία δεν χρειάζονται προηγούμενη άδεια διέλευσης, τα υποβρύχια διέρχονται με “κανονικό τρόπο ... διέλευσης” (άρθρο 39, παρ.1(γ) δηλαδή σε κατάδυση και άρα χωρίς να αναρτούν τη σημαία τους, και τα αεροσκάφη τόσο πολιτικά όσο και στρατιωτικά πετούν ελεύθερα πάνω από τα στενά.

#### **2.7.4. Στενά που διέπονται από Ειδικά Καθεστώτα**

Υπάρχουν Διεθνή Στενά των οποίων η διέλευση υπαγορεύεται και θεσμοθετείται ολικώς ή μερικώς από διεθνείς συμβάσεις, που είχαν καθιερωθεί πριν από την υπογραφή της Σύμβασης του Δικαίου της Θάλασσας (long standing treaties). Οι διεθνείς αυτές συμβάσεις αναγνωρίστηκαν από τη Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας και εντάχθηκαν ως ειδικά καθεστώτα που ισχύουν σε περιπτώσεις εξαιρέσεων.

---

34 United Nations Conference on the Law of the Sea (UNCLOS III)

- **Τουρκικά Στενά (Βόσπορος – Δαρδανέλλια)**

Η διέλευση από τα Τουρκικά Στενά, που περιλαμβάνουν το Βόσπορο, τη θάλασσα του Μαρμαρά και τα Δαρδανέλλια, έχουν αποτελέσει το θέμα πολλών διεθνών συμβάσεων και συνθηκών, με τελευταία τη συνθήκη του Μοντρέ το 1936. Με τη Συνθήκη του Μοντρέ έληξε η αποστρατικοποίηση των Τουρκικών Στενών και των νησιών του Βορείου Αιγαίου (Ιμβρος – Τένεδος – Σαμοθράκη – Λήμνος) και επεβλήθη καθεστώς αβλαβούς διέλευσης από τα Στενά. Το ειδικό νομικό καθεστώς της Συνθήκης του Μοντρέ διέπει μέχρι σήμερα τα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων και θεωρείται *lex specialis*, που σημαίνει ειδική συμβατική διάταξη που δεν θίγεται από τη Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας<sup>35</sup>.

Σύμφωνα με τη Συνθήκη του Μοντρέ, η Τουρκία έχει πλήρη κυριαρχία των Στενών με μία εξαίρεση: την ελευθερία διέλευσης όλων των εμπορικών πλοίων, την ελευθερία διέλευσης των πολεμικών πλοίων υπό προϋποθέσεις (συμπεριλαμβανομένων των υποβρυχίων) και την ελευθερία υπέρπτησης των πολιτικών αεροσκαφών υπό καθεστώς αβλαβούς διέλευσης, πάντα βέβαια υπό τους όρους που θέτει το τουρκικό κράτος.

Μετά τη Συνθήκη του Μοντρέ και συγκεκριμένα το 1994, η Τουρκία προέβη στην επιβολή συγκεκριμένων διαδρόμων διέλευσης των Στενών (Sea Lanes) και ιδιαίτερος αυστηρών και περιοριστικών κανονισμών διέλευσης κυρίως για τα μεγάλα πλοία (“Maritime Traffic Regulations for the Turkish Straits and the Marmara region”), επικαλούμενη διάφορα ατυχήματα που είχαν προκύψει στα Στενά. Το αποτέλεσμα ήταν η αντίδραση της διεθνούς κοινότητας και η παρέμβαση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (International Maritime Organization – I.M.O.), που ανάγκασε την τουρκική πλευρά να ελαφρύνει τα μέτρα και τους όρους διέλευσης με την έκδοση τροποποιητικών διατάξεων.

- **Στενά του Γιβραλτάρ**

---

35 Τσάλτας – Κλάδη Ευσταθοπούλου, 2003

Στο Στενό αυτό ισχύει η ελεύθερη διέλευση από την αρχαιότητα μέχρι και σήμερα. Στις μέρες μας, η ελευθερία διέλευσης είναι και νομικά θεσμοθετημένη με τη γαλλο-βρετανική δήλωση τον Απρίλιο του 1904 και με την γαλλο-ισπανική Συνθήκη που ακολούθησε τον Νοέμβριο του 1912. Στα στενά του Γιβραλτάρ και τα τρία κράτη που διατηρούν συμφέροντα (η Μεγάλη Βρετανία, η Ισπανία και το Μαρόκο, πρώην προτεκτοράτο της Γαλλίας), υποστηρίζουν την ελευθερία της διέλευσης μέσω αυτών.

- **Στενά της Δανίας**

Η διέλευση διαμέσου των στενών της Βαλτικής χαρακτηρίζεται από τον ελεύθερο διάπλου εμπορικών και πολεμικών πλοίων. Το 1857 και σύμφωνα με τη Συνθήκη της Κοπεγχάγης (on the Sound and the Belts) που υπογράφηκε μεταξύ Δανίας, μερικών άλλων ευρωπαϊκών χωρών και Η.Π.Α., καταργήθηκαν τα τέλη διέλευσης που εισέπραττε από το 1429 μέχρι και τότε η Δανία, όταν τα ξένα πλοία διέσχιζαν τα εν λόγω στενά. Κατά τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο, η Δανία απαγόρευσε το πέρασμα διαμέσου των στενών, το καθεστώς όμως της ελεύθερης διέλευσης επανήλθε κανονικά μετά τη λήξη του πολέμου και ισχύει κανονικά μέχρι και σήμερα.

- **Στενά του Μαγγελάνου**

Τα στενά του Μαγγελάνου ρυθμίζονται επίσης από ειδικές διεθνείς διατάξεις και είναι καθιερωμένη και σε αυτά η ελευθερία της διέλευσης και της ναυσιπλοΐας για τα πλοία της διεθνούς κοινότητας. Η Σύμβαση μεταξύ των παράκτιων κρατών που συνδέουν τα στενά (Χιλή και Αργεντινή) υπεγράφη τον Ιούλιο του 1881 και οριστικοποίησε την ελεύθερη ναυσιπλοΐα στο πέρασμα αυτό από τον Ατλαντικό στον Ειρηνικό Ωκεανό.

- **Λοιπά Στενά με Ειδικό Καθεστώς**

Άλλα στενά που διέπονται από ειδικές διεθνείς συνθήκες ρυθμίζοντας την ελευθερία στη διέλευση και τη ναυσιπλοΐα είναι:

- Τα στενά της Malacca (μεταξύ Ινδονησίας, Σιγκαπούρης και Μαλαισίας)

- Τα στενά του Dover (μεταξύ Γαλλίας και Μεγάλης Βρετανίας)
- Τα στενά του Hormuz (ενώνουν τον Περσικό κόλπο με τον κόλπο του Ομάν)
- Τα στενά του Bab El Mandeb (μεταξύ Ερυθράς Θάλασσας και κόλπου του Aden)



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3ο

### Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΩΝ ΤΟΥΡΚΙΚΩΝ ΣΤΕΝΩΝ:

### ΓΕΩΠΟΛΙΤΙΚΟΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ

#### 3.1. Ιστορικό πλαίσιο - Μυθολογικά και ιστορικά στοιχεία / ονοματολογία



16. Τα Δαρδανέλλια, η Θάλασσα του Μαρμαρά και ο Βόσπορος

Τα λεγόμενα Τουρκικά Στενά αποτελούνται από τα στενά των Δαρδανελίων, τη θάλασσα του Μαρμαρά και τα Στενά του Βοσπόρου και συνδέουν το Αιγαίο Πέλαγος και κατ'επέκταση τη Μεσόγειο Θάλασσα με τη Μαύρη Θάλασσα.

Τα Δαρδανέλλια οφείλουν το όνομά τους στην αρχαία πόλη Δάρδανο ή Δαρδανία (πόλη του Δαρδάνου), που τοποθετείται γεωγραφικά στο ανατολικό τμήμα του στενού. Η αρχαία ονομασία του πορθμού ήταν Ελλήσποντος (= Θάλασσα της Έλλης) και είχε πάρει το όνομά του από την, κατά την ελληνική μυθολογία, κόρη του βασιλιά Αθάμαντα και αδερφή του Φρίξου, που πετώντας πάνω στο χρυσόμαλλο δέρασ, ζαλίστηκε, έπεσε και πνίγηκε σε αυτά τα νερά. Η σημερινή ονομασία των στενών αυτών υιοθετημένη από την τουρκική πλευρά, είναι Τσανάκαλε (Çanakkale boğazi) και προέρχεται από τα κάστρα που υπάρχουν στην περιοχή Τσανάκ Καλεσί (= Φρούριο των Τσανακίων). Τα στενά των Δαρδανελίων είναι ιστορικά και μυθολογικά γνωστά, καθώς εκεί τοποθετείται γεωγραφικά η Τροία, εκεί έλαβε χώρα ο Τρωικός Πόλεμος και

για τα στενά αυτά μιλά ο Ομήρος στην Ιλιάδα. Τα φύλα που ζούσαν στον Άξεινο και κατά την μετέπειτα ιστορία Εύξεινο Πόντο (τη Μαύρη Θάλασσα), διατηρούσαν εμπορικές συναλλαγές με την αρχαία Ελλάδα.<sup>36</sup>

Η θάλασσα του Μαρμαρά έχει λάβει το σημερινό όνομά της από τα λατομεία μαρμάρου που υπάρχουν στα νησιά της (Νησιά του Μαρμαρά). Η αρχαία ονομασία Προποντίδα σήμαινε την περιοχή πριν τον Εύξεινο Πόντο, που τον συνδέει με το Αιγαίο Πέλαγος. Η θάλασσα του Μαρμαρά αναφέρεται ότι σχηματίστηκε κατά την Πλειόκαινο εποχή λόγω κινήσεως νερών και κρυστάλλων από τις εκβολές των ποταμών, πριν από περίπου 2,5 εκατομμύρια χρόνια.<sup>37</sup>

Ο Βόσπορος σχηματίστηκε επίσης στην αρχαιότητα, μάλλον λόγω υπερχειλίσης των υδάτων της Μεσογείου προς τη Μαύρη Θάλασσα, που μέχρι τότε ήταν απλά μια μάζα γλυκού νερού.<sup>38</sup> Το όνομά του το οφείλει στην Ιώ, που κατά την ελληνική μυθολογία ήταν ερωμένη του Δία, την οποία ο ίδιος μεταμόρφωσε σε αγελάδα για να την προστατεύσει από την οργή της Ήρας. Η Ιώ περιπλανήθηκε στη γη με τη μορφή αυτή μέχρι που διέσχισε τον Βόσπορο (*βους* (βόδι) + *πόρος* (πέραςμα)). Κάπου εκεί τοποθετούν ο Στράβωνας, ο Ηρόδοτος και ο Ευριπίδης τις Συμπληγάδες Πέτρες, που έλεγαν ότι ήταν οι σκόπελοι του Βοσπόρου.<sup>39</sup>

Η Τουρκία αποκαλεί την περιοχή “Τουρκικά Στενά και περιοχή του Μαρμαρά”, η ονομασία σύμφωνα με τη Συνθήκη του Montreux (1936) είναι “Στενά των Δαρδανελλίων, Θάλασσα του Μαρμαρά και του Βοσπόρου” ενώ στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) αναφέρονται ως “Στενό της Istanbul, Στενό του Çanakkale και Θάλασσα του Μαρμαρά”. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο τα αποκαλεί “Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελλίων”.<sup>40</sup> Πλέον στις μέρες μας αποκαλούνται και απλά ως “Τα Στενά”, ονομασία που αποδεικνύει την μέγιστη ισχύ που κατέχουν αυτά τα περάσματα από την αρχαιότητα μέχρι τη σύγχρονη εποχή.

---

36 <https://el.wikipedia.org/wiki/Ελλάσποντος>

37 <http://www.adiyamanli.org/seaofmarmara.html>

38 <https://el.wikipedia.org/wiki/Βόσπορος>

39 [https://el.wikipedia.org/wiki/Συμπληγάδες\\_Πέτρες](https://el.wikipedia.org/wiki/Συμπληγάδες_Πέτρες)

40 Τσάλτας – Κλάδη Ευσταθοπούλου, 2003

Η ιστορική σημασία των Τουρκικών στενών είναι πραγματικά είναι εμφανής από την αρχαιότητα.<sup>41</sup> Η Αργοναυτική εκστρατεία και το πέρασμα στον Εύξεινο Πόντο, ο Τρωικός πόλεμος και η σημαντική γεωγραφική θέση της Τροίας για τη διεθνή ναυσιπλοΐα των χρόνων εκείνων, η άμεση εμπορική δραστηριότητα της αρχαίας Αθήνας με τους λαούς του Ευξείνου Πόντου κατά τον Πελοποννησιακό πόλεμο αποτελούν μερικά από τα σημεία σταθμούς της αρχαιότητας που αποδεικνύουν την στρατηγική σημασία των Στενών.

Οι Πέρσες βασιλείς Δαρείος Α' ο Μέγας και Ξέρξης Α' διέσχισαν τον Βόσπορο και τα Δαρδανέλλια αντίστοιχα με πλωτές γέφυρες κατασκευασμένες από πλοία σε παράταξη, κατά τη διάρκεια των περσικών πολέμων, για να εισβάλουν στα εδάφη που τους ενδιέφεραν. Γύρω στο 334 π.Χ. ο Μέγας Αλέξανδρος διαβαίνει τα Στενά και ξεκινά η εκστρατεία κατά των Περσών. Στη Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία η ίδρυση της Κωνσταντινούπολης το 330 μ.Χ. από τον αυτοκράτορα Κωνσταντίνο αποτέλεσε ορόσημο της ιστορίας. Η Κωνσταντινούπολη διετέλεσε πρωτεύουσα της Ανατολικής Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας και μετέπειτα της Βυζαντινής. Η πρώτη άλωσή της από τους Φράγκους το 1204 μ.Χ. και η επόμενη από τη Υψηλή Πύλη (Οθωμανική Αυτοκρατορία) το 1453 συνοδεύονται από προσπάθειες διαφόρων λαών για επέκταση των εδαφών τους και κυριαρχία στην περιοχή, που αποτελούσε τη μόνη θαλάσσια σύνδεση της Μαύρης Θάλασσας με την Ευρώπη και τις χώρες της Μεσογείου. Μέχρι το 1453, η διέλευση από τα Στενά είναι ελεύθερη για όλους, σε περίοδο ειρήνης.

Μετά την άλωση του 1453, η Υψηλή Πύλη δίνει το δικαίωμα σε όσα εμπορικά πλοία κρίνει η ίδια, να προσεγγίζουν μόνο την Κωνσταντινούπολη για εμπορικούς σκοπούς και επιβάλλοντας τα απαραίτητα τέλη διελεύσεως των Δαρδανελίων. Η είσοδος στη Μαύρη Θάλασσα ήταν απαγορευμένη μέχρι τη σύναψη διομολογήσεων, συμφωνιών δηλαδή μεταξύ της Οθωμανικής και άλλων δυνάμεων, που αφορούσαν προνόμια που παρέχονταν στους τελευταίους. Οι πιο γνωστές ήταν με τη Γαλλία το 1535 και με την Αγγλία το 1579 και αφορούσαν και οι δύο δικαίωμα διάπλου των Στενών. Η γειτονική Ρωσία δεν θα μπορούσε παρά να μην προσπαθήσει να κάνει και

---

41

[http://www.army.gr/files/File/epitheorisi/200501\\_TA%20ΣΤΕΝΑ%20ΒΟΣΠΙΟΡΟΥ%20ΚΑΙ%20ΤΩΝ%20ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΩΝ.pdf](http://www.army.gr/files/File/epitheorisi/200501_TA%20ΣΤΕΝΑ%20ΒΟΣΠΙΟΡΟΥ%20ΚΑΙ%20ΤΩΝ%20ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΩΝ.pdf)

αυτή χρήση της Μαύρης Θάλασσας για την σύνδεση με τη Μεσόγειο. Μετά από διάφορες απόπειρες απόκτησης δικαιωμάτων στην περιοχή, ο πόλεμος Ρωσίας – Τουρκίας λήγει με τη σύναψη της Συνθήκης Κιουτσούκ – Καϊναρτζή το 1774 με τη Ρωσία να αποκτά το προνόμιο της ελευθερίας της διέλευσης από τα Τουρκικά Στενά από και προς τη Μαύρη Θάλασσα, χωρίς να διακόπτεται η πορεία των πλοίων της. Θα ακολουθήσουν Συνθήκες και Συμβάσεις μεταξύ της Τουρκίας και άλλων κρατών για την θέσπιση κανονισμών ναυσιπλοΐας και διέλευσης στα Στενά, καθώς η γεωπολιτική τους σημασία, η στρατηγική τους θέση και η συμβολή τους ως διεθνές πέρασμα στην παγκόσμια οικονομία και το εμπόριο αποτελούσε πάντα αδιαμφισβήτητη αλήθεια.

### 3.2. Γεωπολιτικό Πλαίσιο

#### 3.2.1. Γεωγραφική θέση και χαρακτηριστικά



17. Τα Τουρκικά Στενά

Τα Τουρκικά Στενά αποτελούν γεωγραφικά το σημείο όπου ενώνονται η ανατολική Μεσόγειος με τα Βαλκάνια, την Εγγύς Ανατολή και τη δυτική Ευρασία, συνδέοντας τη Μαύρη Θάλασσα με τη θάλασσα του Μαρμαρά μέσω των στενών του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων. Τα προϊόντα που προέρχονται ή προορίζονται για τη Ρωσία δια θαλάσσης, διακινούνται μέσω των Τουρκικών στενών από και προς τη Μεσόγειο και κατ'επέκταση τον Ατλαντικό (μέσω του στενού του Γιβραλτάρ) και από και προς τον Ινδικό Ωκεανό, μέσω της διώρυγας του Σουέζ.<sup>42</sup>

42 <https://en.wikipedia.org/wiki/Bosphorus>

Ο Βόσπορος έχει μήκος περίπου 30 χλμ, βάθος μεταξύ 13 και 110 μ. και πλάτος 770-1.500 μ. Και είναι από τα πιο στενά, εάν όχι το πιο στενό, πέρασμα για τη διεθνή ναυσιπλοΐα. Τα Δαρδανέλλια με μήκος περίπου 70 χλμ, πλάτος μέχρι και 2 χλμ και βάθος μεταξύ 55 και 81 μ. είναι πιο βαθιά κατά τη διέλευσή τους. Τα στενά ενώνουν την Ευρώπη με τη Ασία καθώς και την ευρωπαϊκή πλευρά της Τουρκίας με την ανατολική. Σημαντικό είναι τέλος να αναφερθεί ότι ο δεύτερος μεγαλύτερος ποταμός της Ευρώπης, ο Δούναβης, που συνδέει 10 χώρες και σε κάποια σημεία του είναι πλωτός (άρα ευνοεί και τις εμπορικές συναλλαγές) έχει τις εκβολές του στη Μαύρη Θάλασσα μέσω της Ρουμανίας.

### **3.2.2. Μορφολογία περιοχής – μορφολογικά χαρακτηριστικά**

Ο σχηματισμός των Στενών με τη μορφολογία που έχουν σήμερα οφείλεται κατά πάσα πιθανότητα σε σεισμό κατά την αρχαιότητα και δεν είναι καθόλου παράξενο μιας και η περιοχή παραμένει έντονα σεισμογενής μέχρι τις ημέρες μας. Υπάρχει η θεωρία ότι τα στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων δεν χωρίζονταν από τη θάλασσα του Μαρμαρά, αλλά αποτελούσαν στεριά και λόγω σεισμού και υπερχειλίσης των υδάτων από τη Μεσόγειο προς τον Εύξεινο Πόντο σχηματίστηκαν και μορφοποιήθηκαν οι περιοχές αυτές.

Από μορφολογική άποψη, η περιοχή έχει πολλές εσοχές και εξοχές του εδάφους και το πέρασμα των πλοίων μέσω του Βοσπόρου είναι αποτέλεσμα ειδικών χειρισμών, με αρκετές αλλαγές πορείας και ανύπαρκτη ορατότητα σε κάποια σημεία, γεγονός που έχει προκαλέσει ατυχήματα. Χαρακτηριστικά, η πορεία για τη διάσχισή του είναι ελικοειδής και το πλάτος σε αρκετά τμήματα είναι ιδιαίτερα στενό. Οι καιρικές συνθήκες που επικρατούν είναι μάλλον ασταθείς, καθώς η ηλιοφάνεια εναλλάσσεται γρήγορα με την ομίχλη και τη βροχόπτωση. Είναι περιοχή όπου συναντώνται τόσο θαλάσσια ρεύματα, που οφείλονται κυρίως στην πυκνότητα της θάλασσας, όσο και ισχυροί άνεμοι.

Μεταξύ Βοσπόρου και Δαρδανελίων συναντάται το φαινόμενο των αντιρροιακών ρευμάτων. Πρόκειται για θαλάσσια ρεύματα που κινούνται με αντίθετη μεταξύ τους κατεύθυνση, το ένα επιφανειακό, κινούμενο από τη Μαύρη Θάλασσα προς

το Αιγαίο πέλαγος και το άλλο, υποβρύχιο, ξεκινώντας από το Αιγαίο Πέλαγος και φτάνοντας στη Μαύρη Θάλασσα. Το φαινόμενο της αντίρροιας αποτελεί ένα ακόμη εμπόδιο για την διέλευση των πλοίων από τα Στενά, μιας και υπάρχει κίνδυνος το πλοίο να επικαθήσει στον πυθμένα της θάλασσας (ακούσια προσάραξη).<sup>43</sup>

Όλα τα παραπάνω χαρακτηριστικά που διέπουν συνδυαστικά τα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων καθιστούν τη διέλευση απαιτητική και δύσκολη.

### **3.2.3. Γεωπολιτική και στρατηγική σημασία των Στενών**

Από την αρχαιότητα μέχρι και σήμερα, η γεωγραφική θέση και η πολιτική, οικονομική και στρατηγική σημασία των Στενών του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων αποτελεί αδιαμφισβήτητα αντικείμενο διαμάχης και διεκδικήσεων μεταξύ διαφόρων κρατών.

Η γεωγραφία αποδεικνύει από μόνη της το εξαιρετικά ενδιαφέρον σημείο που κατέχουν τα Στενά. Η Ρωσία ενώνεται δια της θαλασσίας οδού με τη Μεσόγειο και από εκεί με τον Ατλαντικό Ωκεανό (Γιβραλτάρ) και με την Ερυθρά Θάλασσα και τον Ινδικό (Σουέζ). Τα ρώσικα σιτηρά και το πετρέλαιο των χωρών της Κασπίας βρίσκουν την οικονομικότερη λύση μεταφοράς τους μέσω θάλασσας προς τα λιμάνια της Δυτικής Ευρώπης και των Η.Π.Α.

Μετά και από την κρίση στην Κριμαία το 2014 και την προσχώρησή της στη Ρωσία, είναι φυσικό και επόμενο ότι οι ρωσικές φιλοδοξίες απλώνονται μέσω του Εύξεινου Πόντου και των Τουρκικών Στενών στη Μεσόγειο Θάλασσα και τον υπόλοιπο κόσμο. Μπορεί οι σχέσεις μεταξύ των δύο χωρών (Τουρκίας και Ρωσίας) να παραμένουν τεταμένες με αφορμή την κατάρτιση ρώσικου βομβαρδιστικού από τουρκικά μαχητικά το 2015 στα σύνορα Τουρκίας – Συρίας και τη δολοφονία του Ρώσου πρέσβη στην Άγκυρα από έναν Τούρκο αστυνομικό εκτός υπηρεσίας, τον Δεκέμβριο του 2016. Τα μέτρα (οικονομικής, πολιτικής και επιχειρηματικής φύσεως)

---

43 Το φαινόμενο της αντίρροιας οφείλεται συνήθως είτε σε διαφορά θερμοκρασίας υποβρύχιου και επιφανειακού ρεύματος είτε σε διαφορά περιεκτικότητας άλατος.

που έχουν παρθεί από τη ρωσική πλευρά να είναι σκληρά, διαφαίνεται όμως η συνεχής προσπάθεια της Ρωσίας για κυριαρχία στα στενά αλλά και η τάση της Τουρκίας για συμφιλίωση με την ισχυρή γείτονα χώρα της. Αξίζει να σημειωθεί η προφητική, τότε, φράση του γάλλου πρέσβη Caulaincourt στη Ρωσία το 1807 ότι “εάν έχεις τα Δαρδανέλλια, έχεις την Ευρώπη”, προς τον ρώσο Τσάρο Αλέξανδρο.<sup>44</sup>

Τέλος, οι εμπορικοί δρόμοι που ενώνουν όλες της χώρες της Μεσογείου (αλλά και ό,τι διέρχεται στη Μεσόγειο από τον Ατλαντικό), τις χώρες της Βόρειας και Κεντρικής Ευρώπης μέσω του Δούναβη και της Ανατολής μέσω του Σουέζ με τις χώρες της Μαύρης Θάλασσας, περνούν μέσα από τα Τουρκικά Στενά.

Από στρατηγικής απόψεως, όποιος έχει κυριαρχικά δικαιώματα στα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων, είτε αμυντικά είτε επιθετικά, διαθέτει σημαντικό προβάδισμα σε βάρος του αντιπάλου καθώς η μορφολογία της περιοχής και το περιορισμένο πλάτος καταστούν τα Στενά απόρθητα και αδιάβατα και οι διάφορες εσοχές και εξοχές του εδάφους, καθιστούν πολλές φορές αδύνατη την ορατότητα.

Συμπερασματικά, οι κινήσεις και πολιτικές τακτικές των μεγάλων δυνάμεων στον ρου της ιστορίας δείχνουν τη σημαντικό ρόλο που κατέχει η στρατηγική θέση των Τουρκικών Στενών και η κυριαρχία σε αυτά.

### **3.2.4. Εξωτερική πολιτική της Τουρκίας και επιδιώξεις της τουρκικής πλευράς**

Μέχρι και την εποχή της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, η διέλευση των Τουρκικών Στενών απαγορευόταν από την Υψηλή Πύλη και μόνο μέσω διμερών συμφωνιών με συγκεκριμένα κράτη αποκτήθηκε το προνόμιο για διάσχιση των Στενών από ξένα πλοία, για εμπορικούς και οικονομικούς κυρίως σκοπούς. Η τελευταία σημαντική Συνθήκη εκείνης της εποχής είναι η Συνθήκη ειρήνης του Κιουτσούκ – Καϊναρτζή μεταξύ Ρωσίας και Τουρκίας το 1774, που αποτέλεσε και το έναυσμα για την κάθοδο των ρωσικών πλοίων προς τη Μεσόγειο. Ακολούθησε η Συνθήκη της

---

44

[http://www.army.gr/files/File/epitheorisi/200501\\_TA%20ΣΤΕΝΑ%20ΒΟΣΠΟΡΟΥ%20ΚΑΙ%20ΤΩΝ%20ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΩΝ.pdf](http://www.army.gr/files/File/epitheorisi/200501_TA%20ΣΤΕΝΑ%20ΒΟΣΠΟΡΟΥ%20ΚΑΙ%20ΤΩΝ%20ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΩΝ.pdf)

Ανδριανουπόλεως στις αρχές του 19ου αιώνα (1829), με την οποία αναγνωρίστηκε ελευθερία της ναυσιπλοΐας δια μέσου των Στενών από τα πλοία της διεθνούς κοινότητας.

Κατά τη διάρκεια του 19ου αιώνα, η εξωτερική πολιτική της Τουρκίας είχε χαρακτήρα αμυντικό και ουσιαστικό στόχο να μην χαθούν εδάφη της αυτοκρατορίας. Σε μια εποχή που οι γειτονικές χώρες φαίνονταν να απειλούν την εδαφική ακεραιότητα αλλά και την εθνική και θρησκευτική συνοχή του τουρκικού πληθυσμού, η σύναψη συμμαχιών με τις μεγάλες δυνάμεις της εποχής ήταν μονόδρομος (συμμαχία με τη Ρωσία το 1833 και υπογραφή της Συνθήκης Hünkâr İskelesi, που επέτρεπε μόνο στα ρώσικα πολεμικά πλοία να διασχίζουν τα στενά και στη συνέχεια συμμαχία με Βρετανία, Αυστρία, Πρωσία και Ρωσία το 1844).

Το 1841 με τη Συνθήκη του Λονδίνου, απαγορεύτηκε η διέλευση όλων των πολεμικών πλοίων από τα Στενά, εκτός της Τουρκίας. Στα επόμενα χρόνια, η Μαύρη Θάλασσα ουδετεροποιήθηκε αρχικά (Συνθήκη Παρισιού 1856) και η ουδετεροποίηση άρθηκε με τη Συνθήκη του Λονδίνου το 1871. Η Οθωμανική αυτοκρατορία έχασε πολλά εδάφη της με τη Συνθήκη του Βερολίνου του 1878 και ενεπλάκη σε έναν ακόμη πόλεμο, τον Α' Παγκόσμιο, χωρίς επίσης ουσιαστικό λόγο. Ήταν η περίοδος που στην προσπάθειά της για επιβίωση και ενδυνάμωση έψαχνε συμμάχους και κατέληξε στη συμμαχία με τη Γερμανία το 1914.

Την περίοδο 1920 – 1923, η Τουρκία των εθνικιστών συνεργάστηκε με τη Ρωσία των μπολσεβίκων. Με την υπογραφή της Συνθήκης της Λωζάννης το 1923 η Τουρκία οδηγήθηκε σε πολιτική ουδετερότητα μεταξύ των κύριων ευρωπαϊκών δυνάμεων και εξασφάλισε την εδαφική της κυριαρχία στην περιοχή.

Η Τουρκία προσπάθησε να συμμαχήσει με τα βαλκανικά κράτη αλλά απέτυχε και έτσι το 1934 στράφηκε προς ΕΣΣΔ, Βρετανία και Γαλλία, με στόχο να αποκτήσει ασφάλεια και ειρήνη στα Βαλκάνια που επίσης όμως απέτυχε λόγω του γερμανοσοβιετικού συμφώνου τον Αύγουστο του 1939.



“Ο İsmet İnönü, κατά τη διάρκεια του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου, ήταν έτοιμος να συνεργασθεί με τους Βρετανούς και Γάλλους εναντίον της Ιταλίας, εάν ο Μουσολίνι έμπαινε στον πόλεμο. Αυτή η συνεργασία ναυάγησε λόγω της κατάρρευσης της Γαλλίας στο μέτωπο και έτσι οι Τούρκοι παρέμειναν ουδέτεροι λόγω και της διαφωνίας Βρετανών και Αμερικανών. Λόγω των απειλών ότι η Τουρκία θα καταστεί δορυφόρος του Συμφώνου της Βαρσοβίας και της Σοβιετικής Ένωσης αλλά και του πολέμου Κορέας, οι Αμερικανοί άλλαξαν γνώμη για τον μη διασκορπισμό των δυνάμεών τους και έτσι ενέταξαν Ελλάδα και Τουρκία στο ΝΑΤΟ. Η κρίση της Κύπρου το 1964 διατάραξε τις σχέσεις Τουρκίας και ΗΠΑ.

Ο Bulent Ecevit το 1978-1979 ακολούθησε πιο ανεξάρτητη πολιτική, αλλά τα επιχειρήματα υπέρ της παραμονής στο ΝΑΤΟ υπερίσχυσαν λόγω και του Ψυχρού Πολέμου. Τόσο για την Κύπρο όσο και για τη Μέση Ανατολή ακολούθησε δική του πολιτική. Οι προσπάθειες της Τουρκίας να γίνει μέλος της Ευρωπαϊκής Οικονομική Κοινότητας το 1963 έδωσαν νέες διαστάσεις στις σχέσεις της με τις δυτικές χώρες.

Το τέλος του Ψυχρού Πολέμου της έδωσε τη δυνατότητα να εγκαταλείψει τη δυτική συμμαχία, λόγω και του γεγονότος ότι εξέλιπε και ο κίνδυνος από πλευράς ΕΣΣΔ, τότε οι δυτικές χώρες της έδωσαν νέους ρόλους και νέα πεδία δράσης σε Βαλκάνια και σε χώρες της πρώην ΕΣΣΔ και στη Μέση Ανατολή. Παρ' όλ' αυτά, η εσωτερική πολιτική αστάθεια και οικονομική κατάσταση δεν της επέτρεψαν να εφαρμόσει αποτελεσματική στρατηγική.

Οι πρόεδροι των ΗΠΑ George Bush και Bill Clinton έθεσαν σαν προτεραιότητά τους τη διατήρηση καλών σχέσεων με την Τουρκία, επειδή αυτές διαταράχθηκαν κατά τη διάρκεια της διακυβέρνησης Erbakan (1996 - 1997). Η Τουρκία υπήρξε συνεργάσιμη στις πολεμικές επιχειρήσεις του ΝΑΤΟ στην πρώην Γιουγκοσλαβία, καθώς επίσης διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο στην κρίση του Κόλπου 1990-1991 και στο Ιράκ”.<sup>45</sup>

---

45 <http://www.sigmalive.com/simerini/analiseis/415919/tourkiki-eksoteriki-politiki-apo-to-1774-mexri-simera>

### **3.3. Νομικό Πλαίσιο**

#### **3.3.1. Το καθεστώς των Στενών από το 1774-1920**

Μέχρι το 1774, ο διάπλους των Στενών αποτελούσε αντικείμενο αποκλειστικής δικαιοδοσίας του τουρκικού κράτους. Από τότε μέχρι και τη Συνθήκη των Σεβρών του 1920, το καθεστώς των Στενών ρυθμίστηκε από τις παρακάτω βασικές συνθήκες:

- **Συνθήκη του Κιουτσούκ – Καϊναρτζή (1774)**

Σηματοδοτεί τη λήξη του πρώτου ρωσοτουρκικού πολέμου (1768-1774). Με τη Συνθήκη, η Τουρκία παραχωρεί το προνόμιο στα ρωσικά εμπορικά πλοία να διασχίζουν ελεύθερα και ανεμπόδιστα τα Στενά, από και προς τη Μαύρη Θάλασσα και η Ρωσία έχει πια το δικαίωμα να διατηρεί στόλο στον Εύξεινο Πόντο.

- **Συνθήκη της Αδριανουπόλης (1829)**

Η Συνθήκη Ανακωχής της Αδριανούπολης υπογράφεται μεταξύ Ρωσίας και Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, μετά τον ρωσο-τουρκικό πόλεμο του 1828-1829, θέτοντας τέλος στις ένοπλες συγκρούσεις μεταξύ των αντιπάλων. Με τη Συνθήκη αυτή αναγνωρίστηκε το δικαίωμα ελεύθερης ναυσιπλοΐας μέσω των Στενών στα εμπορικά πλοία όλων των κρατών, ως προσπάθεια ανάπτυξης του εμπορίου (ιδιαίτερως των σιτηρών, της ξυλείας και των κτηνοτροφικών αγαθών), εξέλιξης της επιχειρηματικότητας και τόνωσης της οικονομίας τόσο της Ρωσίας όσο και της Τουρκίας. Για τα πολεμικά πλοία, διατηρήθηκε η απαγόρευση να διασχίζουν τα Στενά που άρθηκε όταν το 1832 ο Σουλτάνος στην προσπάθεια να αντιμετωπίσει ενδεχόμενη επίθεση του Μεχμέτ Αλή (πασά της Αιγύπτου), ζητά τη βοήθεια της Ρωσίας και ο ρωσικός πολεμικός στόλος καταπλέει στο Βόσπορο.

- **Συνθήκη του Hünkâr İskelesi (Ουνκιάρ – Ισκελεσί, 1833)**

Στο περιθώριο των συμφωνιών μεταξύ Μεγάλων Δυνάμεων και Αιγύπτου, για οπισθοχώρηση των αιγυπτιακών στρατευμάτων και εξάλειψη της πιθανότητας

εισχώρησης στην Οθωμανική Αυτοκρατορία, η Ρωσία και η Υψηλή Πύλη συμφωνούν νέα Συνθήκη. Με τη Συνθήκη Hünkâr İskelesi, οι Οθωμανοί εγγυώνται γραπτώς στη Ρωσία ότι θα απαγορεύσουν τη διέλευση ξένων πολεμικών πλοίων από τα Στενά και προφορικώς, ότι τα ρωσικά πολεμικά πλοία θα διατηρήσουν το δικαίωμα διέλευσης του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων. Με τη συμφωνία αυτή η Τουρκία εξασφαλίζει από τη μία πλευρά την υποστήριξη της από την υπερδύναμη Ρωσία και από την άλλη αποτρέπει την από θάλασσα απειλή της Ρωσικής Αυτοκρατορίας. Τα Στενά λοιπόν είναι πια υπό τη ρωσική επιρροή.

- **Σύμβαση του Λονδίνου για τα Στενά (1841)**

Η Συνθήκη Hünkâr İskelesi αντικαθίσταται από τη Σύμβαση των Στενών, που προβλέπει την απαγόρευση της διέλευσης πολεμικών πλοίων από τα Στενά των Δαρδανελίων και του Βοσπόρου σε καιρό ειρήνης όλων των κρατών, συμπεριλαμβανομένων και των υπό ρωσική σημαία πλοίων.

- **Συνθήκη Ειρήνης των Παρισίων (1856)**

Με τον πόλεμο της Κριμαίας να έχει ξεκινήσει το 1853, την εμπλοκή Αγγλίας και Γαλλίας που συμμετάχθησαν με τους Τούρκους και την πτώση της Σεβαστούπολης, η Ρωσία αναγκάζεται να υπογράψει τη συνθήκη του Παρισιού το 1856, σύμφωνα με την οποία αποστρατιωτικοποιείται η Μαύρη Θάλασσα. Αποτέλεσμα της Συνθήκης ήταν να εμποδίσει την επεκτατική πολιτική της Ρωσίας και να αναθερμάνει τις σχέσεις Τουρκίας – Γαλλίας. Το καθεστώς διέλευσης των πολεμικών πλοίων από τα Στενά παραμένει το ίδιο.

- **Σύμβαση του Λονδίνου (1871)**

Η Συνθήκη του Παρισιού δεν ευνοούσε τα ρωσικά συμφέροντα και το 1871 η Ρωσία καταγγέλλει μέρος της. Στο Λονδίνο συντάσσεται και υπογράφεται η ομώνυμη Σύμβαση, με την οποία άρθηκε το καθεστώς της ουδετεροποίησης της Μαύρης Θάλασσας και δόθηκε το δικαίωμα στα πολεμικά πλοία των Δυνάμεων να διασχίζουν τα Στενά, κατά τη διακριτική ευχέρεια της Υψηλής Πύλης.

- **Συνθήκη του Αγίου Στεφάνου (1878)**

Με τη Συνθήκη του Αγίου Στεφάνου λήγει οριστικά ο ρωσο-τουρκικός πόλεμος του 1877-1878 και αναθεωρούνται οι ρυθμίσεις της Σύμβασης του Παρισιού (1856). Η Βουλγαρία αναγνωρίζεται ως μεγάλη αυτόνομη ηγεμονία, αλλά τα νήματα κινεί η Ρωσία. Είναι χαρακτηριστική της ρώσικης πολιτικής η φράση του Άγγλου διπλωμάτη Sir W. A. White: «Οι Βούλγαροι εδημιουργήθησαν,(εννοώντας το κράτος), αν όχι δια να κρατήσουν τα Στενά των Δαρδανελίων, δια λογαριασμόν της Ρωσίας, πάντως δια να εμποδίσουν τους Έλληνας να θέσουν πόδα επ' αυτών"». <sup>46</sup>

- **Συνέδριο του Βερολίνου (1878)**

Αποτελεί αναθεώρηση της Συνθήκης του Αγίου Στεφάνου, όπου αναγνωρίστηκε η απόλυτη δικαιοδοσία της Τουρκίας σχετικά με τη διέλευση πολεμικών πλοίων ξένων κρατών από τα Στενά. Ουσιαστικά επρόκειτο για τη διατήρηση της απαγόρευσης διέλευσης πολεμικών πλοίων από το Βόσπορο και τα Δαρδανέλλια.

### **3.3.2. Συνθήκη των Σεβρών (1920)**

Στον απόηχο του Α' Παγκοσμίου Πολέμου, η Συνθήκη που υπογράφηκε στην πόλη Σεβρ (*Sèvres*) της Γαλλίας αποτέλεσε, παρόλο που δεν επικυρώθηκε, την πρώτη σημαντική νίκη και κάμψη της απόλυτη αρχή της οθωμανικής αυτοκρατορίας, ως προς το καθεστώς των Στενών.

Με τη Συνθήκη των Σεβρών τα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων άνοιγαν για όλα τα πλοία (εμπορικά και πολεμικά) τόσο σε καιρό ειρήνης όσο και σε καιρό πολέμου. Το ίδιο ίσχυε και για την υπέρπτηση αεροσκαφών, που κατέστη ελεύθερη επίσης σε καιρό ειρήνης αλλά και σε εμπόλεμη περίοδο. Τα Στενά αποστρατιωτικοποιήθηκαν και το ίδιο και τα νησιά του Βορείου Αιγαίου (Λήμνος, Λέσβος, Σαμοθράκη, Ίμβρος, Τένεδος). Η Ελλάδα, με την παραχώρηση της Ανατολικής Θράκης, κατείχε πια την δυτική πλευρά των Στενών.

---

46 [https://el.wikipedia.org/wiki/Συνθήκη\\_του\\_Αγίου\\_Στεφάνου#cite\\_ref-9](https://el.wikipedia.org/wiki/Συνθήκη_του_Αγίου_Στεφάνου#cite_ref-9)

Επίσης, τέθηκε υπό συζήτηση η ανάγκη σύστασης Διεθνούς Επιτροπής που θα διαχειριζόταν τα Στενά και τις ρυθμίσεις σε αυτά. Σε επόμενη Σύμβαση (Λωζάνη), θα γίνει πραγματικότητα η δημιουργία της επιτροπής.

Όλες οι παραπάνω ρυθμίσεις, αν και δεν εφαρμόστηκαν, έπαιξαν σημαντικό ρόλο για τη διαμόρφωση των επόμενων Συνθηκών αλλά κυρίως για την ψυχολογία τόσο της τουρκικής πλευράς όσο και των έταιρων κρατών. Για την Ελλάδα, η όλη διαδικασία και έκβαση της Συνθήκης θεωρήθηκε επίτευγμα της εξωτερικής πολιτικής του Ελευθέριου Βενιζέλου.

### **3.3.4. Συνθήκη της Λωζάνης (1923)**

Στη Λωζάνη υπογράφηκε το 1923 μια συνθήκη ειρήνης μεταξύ των κρατών που είχαν υπογράψει τη Συνθήκη των Σεβρών με την προσθήκη της Ε.Σ.ΣΔ., που δεν είχε συμμετάσχει στην προηγούμενη συνθήκη. Όσα υπογράφηκαν στη Λωζάνη, αποτέλεσαν ορόσημο τόσο για την Ελλάδα (που βίωνε την επόμενη μέρα της Μικρασιατικής Καταστροφής, την πτώση του Βενιζέλου και την επάνοδο του τέως βασιλέως Κωνσταντίνου) όσο και για το ρυθμιστικό καθεστώς των Στενών του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων (καθώς η Μικρασιατική καταστροφή και η επεκτατική πολιτική του νέου ηγέτη Κεμάλ προκάλεσε ανησυχία στις Μεγάλες Δυνάμεις).

Η Συνθήκη της Λωζάνης όριζε τα παρακάτω για τα Τουρκικά Στενά:

- Για εμπορικά πλοία και αεροσκάφη: Ίσχυε ελευθερία διέλευσης και υπέρπτησης αντίστοιχα, σε καιρό ειρήνης και σε καιρό πολέμου, μόνο αν η Τουρκία δεν ήταν εμπόλεμη. Στην περίπτωση που η Τουρκία εμπλεκόταν στον πόλεμο, τότε (α) στην περίπτωση των ουδέτερων στον πόλεμο πλοίων και αεροσκαφών, δινόταν η δυνατότητα στην τουρκική πλευρά του δικαιώματος να επισκεφθεί και να τα ελέγξει (visit and check) και ανάλογα να αποφασίσει αν θα δοθεί ελευθερία διέλευσης / υπέρπτησης και (β) στην περίπτωση εχθρικών προς την εμπόλεμη Τουρκία πλοίων και αεροσκαφών, δινόταν η δυνατότητα να παρθεί απόφαση ανάλογα με τις ρυθμίσεις που επέβαλε το Διεθνές Δίκαιο.

- Για πολεμικά πλοία και αεροσκάφη: Ίσχυε ελευθερία διέλευσης και υπέρπτησης αντίστοιχα, σε καιρό ειρήνης και σε καιρό πολέμου, μόνο αν η Τουρκία δεν ήταν εμπόλεμη. Σε αυτές τις περιπτώσεις ίσχυουν και κάποιοι ειδικοί υπο-όροι, ότι δηλαδή το πλήθος των πολεμικών πλοίων που θα διέσχιζε τα Στενά και θα εισερχόταν στον Εύξεινο Πόντο θα έπρεπε να είναι πάντα μικρότερο των τριών πλοίων με μέγιστη χωρητικότητα 10.000 τόνων έκαστο. Επίσης, ο συνολικός αριθμός των πολεμικών πλοίων που θα βρισκόταν στη Μαύρη Θάλασσα δεν επιτρεπόταν να ξεπερνά τον στόλο της ισχυρότερης ναυτικής δύναμης στην περιοχή, που τότε ήταν η Ε.Σ.Σ.Δ. Στην περίπτωση που η Τουρκία εμπλεκόταν στον πόλεμο, τότε ίσχυαν τα προαναφερθέντα μόνο για τα ουδέτερα πλοία και αεροσκάφη που αποδεδειγμένα δεν υπονόμευαν την εμπόλεμη Τουρκία, βοηθώντας τους εχθρούς της. Τα υποβρύχια μπορούσαν να διασχίζουν τα Στενά στην επιφάνεια της θάλασσας (ανάδυση).
- Ορίστηκε Διεθνής Επιτροπή για τα Στενά υπό την εποπτεία της Κοινωνίας των Εθνών, που θα ρύθμιζε το καθεστώς τη διέλευση κυρίως των πολεμικών πλοίων και αεροσκαφών και θα επέβλεπε για την γενικότερη τήρηση των όρων της Συνθήκης στα Στενά
- Υπεγράφη η αποστρατικοποίηση των Στενών και των νήσων Ίμβρου & Τενέδου (που πέρασαν στην τουρκική κυριαρχία), Λαγουσών, Λήμνου και Σαμοθράκης. Η Τουρκία ανέκτησε επίσης την Ανατολική Θράκη.
- Δόθηκαν προς την Τουρκία εγγυήσεις για την εδαφική ακεραιότητα των Στενών

Οι Σύμμαχοι, λύνοντας πια το Ανατολικό Ζήτημα και εγκαθιδρύοντας καθεστώς ελεύθερης διέλευσης από τα Στενά, θεώρησαν αρχικά τη Συνθήκη της Λωζάνης διπλωματικό επίτευγμα.

Η Συνθήκη της Λωζάνης απεδείχθει τελικά ότι δεν ήταν εφικτό να εξυπηρετήσει τα συμφέροντα όλων των κρατών που την υπέγραψαν, καθώς οι πολιτικές και εθνικές αναταράξεις που ακολούθησαν άλλαξαν το παγκόσμιο σκηνικό μέσα σε σχεδόν μια

δεκαετία.

Η Δύση δεν άργησε να αμφισβητήσει και τελικά να αντικαταστήσει ολόκληρη τη Συνθήκη της Λωζάνης με μία καινούργια, μόλις 13 χρόνια μετά την υπογραφή της.

### **3.3.5. Συνθήκη του Montreux (1936)**

Αποτελεί τη μακροβιότερη Συνθήκη που αφορά τις ρυθμίσεις για τη ναυσιπλοΐα στα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελλίων (για το λόγο αυτό ονομάζεται και “Συνθήκη για το Καθεστώς των Στενών”<sup>47</sup>) και ενώ υπεγράφη το 1936 με εικοσαετή ισχύ, οι ρυθμίσεις που προβλέπει είναι αυτές που ακολουθούνται μέχρι και σήμερα, 80 χρόνια αργότερα, με κάποιες τροποποιήσεις.

Η Συνθήκη του Montreux υπεγράφη στην πόλη Μοντρέ (Montreux) της Ελβετίας και τα συμβαλλόμενα μέρη της συνθήκης ήταν η Βουλγαρία, η Ρουμανία, η τότε Ε.Σ.Σ.Δ., η Τουρκία, η Αυστραλία, η Γαλλία, η Ελλάδα, η Ιταλία, η Αγγλία, η Κύπρος και η τότε Γιουγκοσλαβία. Η περίοδος που υπογράφεται η Συνθήκη είναι ιστορικά και πολιτικά έντονη, με κράτη που γνώριζαν εκείνη την περίοδο δικτατορικά καθεστώτα (Ιταλία-Μουσολίνι, Γερμανία – Χίτλερ, Ελλάδα – Μεταξάς), με την αποχώρηση της Ιαπωνίας από την Κοινωνία των Εθνών λόγω του πολέμου με την Κίνα στα εδάφη της Μαντζουρίας, την ανασφάλεια της Αγγλίας για την τύχη των Στενών και την ανάγκη της Τουρκίας για περισσότερες εγγυήσεις που θα αφορούσαν την κυριαρχία στα (κατά το δυνατόν) μη απειλούμενα εδάφη της. Ο αναβρασμός και οι πολιτικές εξελίξεις έδειχναν ότι ο επόμενος πόλεμος δεν θα αργούσε να ξεσπάσει.

Με την υπογραφή της Συνθήκης του Montreux, οι συμβαλλόμενοι προχώρησαν στην πλήρη κατάργηση και αντικατάσταση της ισχύουσας έως τότε Συνθήκης της Λωζάνης. Η νέα Συνθήκη όριζε τα παρακάτω για τα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελλίων:

---

47 Montreux Convention Regarding the Regime of the Turkish Straits

- Η Τουρκία αναγνωρίζεται ως κυρίαρχο κράτος, με πλήρη δικαιοδοσία στα Στενά. Λήγει η αποστρατιωτικοποίηση και το καθεστώς των εγγυήσεων και καταργείται η Διεθνής Επιτροπή για τα Στενά. Τις αποφάσεις και τη διαχείριση των Στενών αναλαμβάνει πια αποκλειστικά η Τουρκία. Η Μαύρη θάλασσα τείνει να οριστεί ως κλειστή θάλασσα (*mare clausum*), συνοδευόμενη από μια σειρά από ρυθμίσεις που λόγω της πολυπλοκότητάς τους είναι δυνατόν να τύχουν διαφορετικών ερμηνειών.
- Διέλευση εμπορικών πλοίων: ισχύει ελευθερία διέλευσης των Στενών και ελευθερία ναυσιπλοΐας μέρα νύχτα σε καιρό ειρήνης και σε καιρό πολέμου, σε περίπτωση που η Τουρκία δεν λαμβάνει μέρος στον πόλεμο. Στην περίπτωση που η Τουρκία είναι εμπόλεμο μέρος: (α) τα πλοία των εχθρών απαγορεύεται να διασχίσουν τα Στενά (β) τα πλοία των ουδέτερων μπορούν να διασχίσουν τα Στενά υπό τους όρους ότι δεν βοηθούν με κάποιο τρόπο τους εχθρούς, ακολουθούν τη διαδρομή που θα τους υποδείξει το τουρκικό κράτο, η διέλευση θα γίνεται μόνο ημέρα και η Τουρκία διατηρεί το δικαίωμα της επίσκεψης και ελέγχου (visit and check).
- Υπέρπτηση πολιτικών αεροσκαφών: ισχύει ελευθερία υπέρπτησης των πολιτικών αεροσκαφών από τα Στενά, υπό τον όρο ότι θα ακολουθούν τις συγκεκριμένες εναέριες διαδρομές που θα τους υποδεικνύει η Τουρκία
- Διέλευση πολεμικών πλοίων: στο σημείο αυτό θα πρέπει να αναφερθεί ότι βάσει της Συνθήκης του Montreux, γίνεται διαχωρισμός μεταξύ χωρών της Μαύρης Θάλασσας (παρευξείνιων χωρών) και χωρών που δεν βρέχονται από τη Μαύρη Θάλασσα (μη παρευξείνιων χωρών) και οι ρυθμίσεις για τη διέλευση πολεμικών σκαφών αφορούν ξεχωριστά κάθε κατηγορία.

Για τα παρευξείνια κράτη (Τουρκία, Βουλγαρία, Ρουμανία, Ουκρανία, Ρωσία, Γεωργία) ισχύουν τα παρακάτω σε περίοδο ειρήνης:

(α) απαγορεύεται η διέλευση αεροπλανοφόρων

(β) απαγορεύεται η διέλευση υποβρυχίων εξαιρούνται όμως οι περιπτώσεις που



τα υποβρύχια κατασκευάστηκαν στη Μαύρη Θάλασσα ή επισκευάστηκαν στη Μαύρη Θάλασσα ή επιστρέφουν στη Μαύρη Θάλασσα, μετά από κατασκευή ή επισκευή τους αλλού. Στις περιπτώσεις διέλευσης των υποβρυχίων, η διέλευση γίνεται μόνο σε ανάδυση.

(γ) τα πολεμικά πλοία είναι ελεύθερα να διέρχονται των Στενών μόνο κατά τη διάρκεια της ημέρας και εφόσον έχουν λάβει ανάλογη άδεια διέλευσης με αίτησή τους προς την Τουρκία τουλάχιστον 8 ημέρες προ του διάπλου

(δ) τα πολεμικά πλοία που ξεπερνούν τους 15.000 τόνους έχουν δικαίωμα διέλευσης των Στενών είτε μόνα τους είτε με συνοδεία δύο, το πολύ, αντιτορπιλικών

(ε) τα βοηθητικά πλοία του πολεμικού ναυτικού κάθε παρευξείνιας χώρας και τα πλοία που μεταφέρουν ανθρωπιστική βοήθεια έχουν δικαίωμα ελεύθερης διέλευσης, υπό τον όρο ότι δεν υπερβαίνουν τους 8.000 τόνους

Για τη διέλευση πολεμικών πλοίων των μη παρευξείνιων κρατών, ισχύουν τα παρακάτω σε περίοδο ειρήνης:

(α) απαγορεύεται η διέλευση αεροπλανοφόρων

(β) απαγορεύεται η διέλευση υποβρυχίων

(γ) τα βοηθητικά πλοία του πολεμικού ναυτικού κάθε μη παρευξείνιας χώρας και τα πλοία που μεταφέρουν ανθρωπιστική βοήθεια έχουν δικαίωμα ελεύθερης διέλευσης, υπό τον όρο ότι δεν υπερβαίνουν τους 8.000 τόνους

(δ) τα πολεμικά πλοία είναι ελεύθερα να διέρχονται των Στενών εφόσον δεν υπερβαίνουν τις 15.000 τόνους έκαστο, ο διάπλους πραγματοποιείται μόνο κατά τη διάρκεια της ημέρας, έχουν λάβει ανάλογη άδεια διέλευσης με αίτησή τους προς την Τουρκία τουλάχιστον 15 ημέρες προ του διάπλου, το σύνολο των πολεμικών πλοίων των μη παρευξείνιων κρατών μέσα στον Εύξεινο Πόντο δεν ξεπερνά συνολικά τους 30.000 τόνους, τα πολεμικά πλοία δεν διαθέτουν περισσότερο από τον συνηθισμένο οπλισμό, δεν βρίσκονται μέσα στα Στενά ταυτόχρονα παραπάνω από 9 πολεμικά πλοία μη παρευξείνιων κρατών και δεν παραμένουν μέσα στα Στενά τα πολεμικά πλοία των μη παρευξείνιων κρατών για περισσότερες από 21 ημέρες.

Σε περίοδο πολέμου, σημασία έχει αν η Τουρκία είναι εμπόλεμη και αν τα πολεμικά πλοία ανήκουν σε ουδέτερες δυνάμεις ή σε αντίπαλες. (α) σε περίπτωση που η Τουρκία δεν μετέχει στον πόλεμο, ισχύουν όσα προαναφέρθηκαν για την περίοδο ειρήνης υπό τους εξής όρους: τα πλοία των εμπολέμων απαγορεύεται να διασχίζουν τα Στενά εκτός και αν πρόκειται για πολεμικά πλοία εμπολέμων που προσφέρουν υπηρεσίες αμοιβαίας βοήθειας (που αναγνωρίζει και η Τουρκία) ή δρουν στα πλαίσια των αποφάσεων του Ο.Η.Ε. (β) σε περίπτωση που η Τουρκία είναι εμπόλεμη, ο διάπλους των κρατών που δεν μετέχουν στον πόλεμο κρίνεται αν είναι εφικτός κατά περίπτωση, από την τουρκική κυβέρνηση. Σε περίπτωση που η Τουρκία απειλείται με πόλεμο, ισχύει το ίδιο εφόσον η απόφαση της Τουρκίας για τον διάπλου δεν είναι αντίθετα με τις αποφάσεις του Ο.Η.Ε. και των υπολοίπων συνυπογραφούντων κρατών της Συνθήκης του Montreux.

Είναι ευδιάκριτο από τα παραπάνω ότι η Τουρκία ευνοήθηκε από τη Συνθήκη του Montreux, την οποία βέβαια δεν ακολούθησε πιστά κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, προσφέροντας την υποστήριξή της στις Δυνάμεις του Άξονα αντί των Συμμάχων αλλά και κατά τη διάρκεια του Ψυχρού πολέμου, με την Τουρκία να βοηθά μία το Ανατολικό και μία το Δυτικό μπλοκ, στην προσπάθειά της για εύνοια από όλες τις Μεγάλες Δυνάμεις της εποχής.

### **3.3.6. Το καθεστώς των Διεθνών Στενών στη Σύμβαση του 1982 για το Δίκαιο της Θάλασσας**

Η Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας, που εισήγαγε τον όρο του πλου διέλευσης στα Στενά Διεθνούς Ναυσιπλοΐας και συνεισέφερε στην καθιέρωση του ελεύθερου διάπλου των Στενών, εισήγαγε όρους και ρυθμίσεις πολύ πιο διευρυμένες και ελαστικές από τις ρυθμίσεις που υπεγράφησαν στο Montreux λίγα χρόνια νωρίτερα. Οι ρυθμίσεις για τα Τουρκικά Στενά της Συνθήκης του Montreux αποτελούν ειδικό καθεστώς που δεν θίγεται από τους κανονισμούς και τις διατάξεις της Συνθήκης του 1982. Αποτελεί το λεγόμενο *lex specialis*, ειδικό δηλαδή νομικό καθεστώς.<sup>48</sup>

---

48 Τσάλτας – Κλάδη Ευσταθοπούλου, 2003

### 3.3.7. Ο Τουρκικός Κανονισμός για τη ναυσιπλοΐα στα Στενά (1993)

Μετά τη λήξη του Ψυχρού Πολέμου γύρω στο 1991, η ναυσιπλοΐα στα Στενά είχε πυκνώσει σημαντικά και αναλογικά είχαν αυξηθεί και τα ναυτικά ατυχήματα. Σύμφωνα με την τουρκική κυβέρνηση, τα ατυχήματα οφείλονταν στην αύξηση του αριθμού των πλοίων που διέσχιζαν πια τα Στενά και στο γεγονός ότι πολλά πλοία μετέφεραν μεγάλες ποσότητες επικίνδυνων φορτίων. Η Τουρκία λοιπόν προσπάθησε για ακόμα μια φορά να υπερασπιστεί τα διεθνή συμφέροντά της, θέτοντας σε ισχύ μια σειρά από περιοριστικά, αυστηρά μέτρα που αφορούσαν το Βόσπορο, τα Δαρδανέλλια και τη θάλασσα του Μαρμαρά. Ο νέος “Ναυτιλιακός Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας για τα Στενά” (Maritime Traffic Regulations for the Turkish Straits and the Marmara Region) εγκρίνεται τον Νοέμβριο του 1993 και μπαίνει σε εφαρμογή, μονομερώς από την τουρκική πλευρά, από τον Ιούνιο του 1994. Σύμφωνα με τον Κώδικα, ο σκοπός της εφαρμογής του είναι “να διασφαλίσει την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία της ζωής, περιουσίας και θαλασσιού περιβάλλοντος βελτιώνοντας την ασφάλεια της κυκλοφορίας των πλοίων μέσα στα Στενά. Αυτοί οι κανονισμοί θα ισχύουν σε όλα τα πλοία που εισέρχονται ή πλέουν εντός των ορίων των Τουρκικών Στενών”.<sup>49</sup>

Οι αντιδράσεις των συμβαλομένων μερών της Συνθήκης του Montreux δεν άργησαν να φανούν. Με πρωτοστάτες τη Ρωσία και την Ελλάδα, και εν συνεχεία με τις αντιρρήσεις Βουλγαρίας, Ρουμανίας, Ουκρανίας και Κύπρου, το θέμα της εξέτασης του Ναυτιλιακού Κώδικα Οδική Κυκλοφορίας των Τουρκικών Στενών αποτέλεσε αντικείμενο συνδιασκέψεων διαφόρων οργανισμών. Οι σημαντικότερες συζητήσεις σχετικά με τον κανονισμό και τη συμβατότητα των όρων διέλευσης με εκείνους της Συνθήκης του Montreux υλοποιήθηκαν από τους παρακάτω φορείς:

- **Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο (1994)**

Τόνισε την ανάγκη για καθορισμό αυστηρών κανονισμών και ελέγχων ασφαλείας στα πλοία που μετέφεραν επικίνδυνο φορτίο και στα πετρελαιοφόρα, που

---

49 Maritime Traffic Regulations for the Turkish Straits, 1998, Part I (Purpose and Applicability)

διέσχιζαν τα Στενά, προτείνοντας την συνοδεία τους από πλοηγούς. Επισημάνε ακόμη τη σημασία ελέγχου της θαλάσσιας κυκλοφορίας και εφαρμογής των κανόνων του διεθνούς δικαίου.

- **Οργανισμός Συνεργασίας του Εύξεινου Πόντου**

Κατά τη διάρκεια Συνόδου των Υπουργών Εξωτερικών το 1994, ένα από τα θέματα συζήτησης ήταν και ο Κανονισμός Ναυσιπλοΐας για τα Τουρκικά Στενά, χωρίς όμως να τύχει κάποιας αξιολογής έκβασης.

- **Διαρκής Κοινοβουλευτική Επιτροπή εξωτερικών υποθέσεων της Κοινοπολιτείας**

Το 1994 πραγματοποιήθηκε συνδιάσκεψη της προαναφερθείσας επιτροπής, που επεσήμανε την ανακολουθία μεταξύ των διατάξεων της Συνθήκης του Montreux με τον νέο Κανονισμό θαλάσσιας κυκλοφορίας που είχε θεσπίσει η Τουρκία.

- **Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (International Maritime Organization – IMO)**

Είναι η διεθνής επιτροπή που ασχολήθηκε με το θέμα και προχώρησε σε συστάσεις προς την τουρκική πλευρά σχετικά με τον Ναυτιλιακό Κώδικα Κυκλοφορίας στα Στενά. Οι συστάσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού δεν έχουν υποχρεωτικό χαρακτήρα ούτε συνοδεύονται από κάποια νομική δέσμευση της οντότητας προς την οποία απευθύνονται. Είναι όμως σύνηθες στη διεθνή πρακτική να αναγνωρίζονται και να ακολουθούνται οι συστάσεις του IMO, καθώς δρουν υποστηρικτικά και διευκρινιστικά σε πλαίσια που έχουν τεθεί από τη διεθνή κοινότητα και σε διατάξεις του διεθνούς δικαίου. Η διεθνής αναγνώριση και αποδοχή από τη διεθνή κοινότητα του σημαντικού ρόλου που διαδραματίζει ο IMO στην παγκόσμια ναυτιλία αποτελεί και τον λόγο που όλα τα κράτη “υπακούν” στις συστάσεις του.

### 3.3.8. Συστάσεις της Επιτροπής Ναυτιλιακής Ασφάλειας του ΙΜΟ για τον τουρκικό Κανονισμό (1994)

Το όργανο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού που ασχολήθηκε με την εξέταση του τουρκικού Κανονισμού ήταν η Επιτροπή Ναυτιλιακής Ασφάλειας (ΕΝΑ). Η Επιτροπή ενέκρινε και καθόρισε κανόνες και συστάσεις εξετάζοντας το κείμενο που υπέβαλλε η Τουρκία σχετικά με τους κανόνες κυκλοφορίας στα Στενά (και δεν ήταν ακριβώς το κείμενο του Ναυτιλιακού Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας για τα Στενά). Οι Κανόνες και Συστάσεις στις οποίες προέβη η Επιτροπή ήταν περιληπτικά οι ακόλουθες:

- Έντονη Σύσταση (*strongly advised*) στα πλοία που διελαύνουν από τα Στενά να ακολουθούν το τοπικό σύστημα αναφοράς πλοίων. Αυτό το σύστημα είχε καθιερωθεί ως απαραίτητο από τον τουρκικό κανονισμό και ονομάζεται TUBRAP – Traffic Center and Traffic Control Station.
- Εκ των προτέρων ενημέρωση για τη διέλευση ενός πλοίου προς την Τουρκία, συμπεριλαμβανομένων συγκεκριμένων στοιχείων. Από τη μία πλευρά η Επιτροπή προχωρά σε έντονη σύσταση για πρότερη πληροφόρηση που θα περιελάμβανε (α) το μέγεθος του πλοίου (β) αν το πλοίο μεταφέρει φορτίο ή όχι και (γ) αν το φορτίο είναι επικίνδυνο. Αντιθέτως, ο τουρκικός κανονισμός απαιτούσε μια σειρά δεδομένων που απαιτούσε κατά την πληροφόρηση προ της διέλευσης όπως (α) σχέδιο πλου I και II, 24 ώρες και πριν την έλευση στα Στενά που θα περιελάμβανε όνομα πλοίου, σημαία, σήμα κλήσης, είδος φορτίου, λιμάνι απόπλου και λιμάνι κατάπλου, θέση πλοίου, αναμενόμενη ώρα άφιξης στα Στενά, ανάγκη συνοδείας από πιλότο (β) αναφορά στον εξοπλισμό, τα συστήματα ανάγκης και την ετοιμότητα του πλοίου για να ελεγχθεί κατά πόσο συμβάδιζαν με τις απαιτήσεις του κανονισμού (γ) σε περίπτωση που το μήκος του πλοίου ήταν μεγαλύτερο των 20 μ., απαιτούσε ενημέρωση για τη θέση του 5 ν.μ. πριν προσεγγίσει το πλοίο τα Στενά (δ) περίπτωση που το πλοίο αντιμετώπιζε βλάβη ή άλλα τεχνικά προβλήματα
- Χρήση ρυμουλκών ή άλλων συνοδευτικών σκαφών για τη διέλευση των Στενών.

Η ΕΝΑ σύστηνε την χρήση ρυμουλκών ή άλλων παρόμοιων πλοίων για τη διασφάλιση της διέλευσης από τα Στενά ενώ ο τουρκικός κανονισμός υπαγόρευε την υποχρεωτική χρήση ρυμουλκών ή συνοδεία μεγάλων πλοίων από ρυμουλκά, ώστε να πραγματοποιηθεί η διέλευση

- Τα πλοία με μήκος μεγαλύτερο από 150 μ. Υποχρεούνταν, σύμφωνα με τον τουρκικό κανονισμό, να αποκτήσουν πρότερη άδεια διέλευσης. Η ΕΝΑ σύστηνε την διέλευση μόνο κατά τη διάρκεια της ημέρας στα πλοία με μήκος άνω των 200 μ. ή βύθισμα άνω των 15μ.

Επίσης, η Επιτροπή αποδέχθηκε και ρυθμίσεις που ορίζονταν μέσα στον τουρκικό κανονισμό, κάνοντας κάποιες αναθεωρήσεις:

- Μονοδρόμηση των Στενών: Βάσει του τουρκικού κανονισμού, υπήρχε η δυνατότητα μονοδρόμησης των Στενών σε συγκεκριμένες συνθήκες. Η ΕΝΑ πρότεινε την μονοδρόμηση ως λύση για την ανεμπόδιστη διέλευση και τήρηση των ασφαλών αποστάσεων μεταξύ των πλοίων, σε περιπτώσεις που η ασφαλής διέλευση δεν ήταν εφικτό να πραγματοποιηθεί σύμφωνα με τα συστήματα διαχωρισμού της θαλάσσιας κυκλοφορίας.
- Ρύθμιση της θαλάσσιας κυκλοφορίας βάσει συστημάτων διαχωρισμού: η Τουρκία είχε θέσει καθορισμένες διαδρομές διέλευσης με τον κανονισμό της. Η ΕΝΑ πρότεινε την εναρμόνιση με τα συστήματα διαχωρισμού της θαλάσσιας κυκλοφορίας (Traffic Separation Schemes).

Τέλος, κάποιες ρυθμίσεις του τουρκικού κανονισμού δεν αναφέρθηκαν καθόλου μέσα στις Συστάσεις και τους Κανόνες που υπέβαλλε η ΕΝΑ και για το λόγο αυτό θεωρούνται μη εγκεκριμένες. Αυτές αφορούν:

- Κατηγοριοποίηση των πλοίων σε μεγάλα και μικρά, με διακριτικό χαρακτηριστικό το μήκος και το βύθισμά τους. Τα πλοία των οποίων το μήκος υπερβαίνει τα 150 μ. ή/και το βύθισμα υπερβαίνει τα 10 μ. θεωρούνται από τον

τουρκικό κανονισμό ως μεγάλα.

- Τα πλοία με μήκος άνω των 150 μ. και με επικίνδυνο φορτίο απαγορεύεται να εισέλθουν στα Στενά πριν να εξέλθει παρόμοιο πλοίο.
- Περιορισμό διέλευσης λόγω μειωμένης ορατότητας
- Περιορισμό διέλευσης λόγω ρευμάτων
- Απαγόρευση διέλευσης στα Στενά για διάστημα που θα πραγματοποιούνταν ερευνητικά προγράμματα, αθλητικές διοργανώσεις ή τεχνικά έργα
- Επίδειξη πρόσθετων φανών

Σε γενικές γραμμές, οι Συστάσεις και Κανόνες της Επιτροπής Ναυτιλιακής Ασφάλειας δείχνουν ότι υπήρχαν ακόμη σημεία αντίθετα προς τον τουρκικό κανονισμό. Παρόλα αυτά πρέπει να αναγνωριστεί η προσπάθεια που έγινε από τον IMO για να αμβλυνθούν οι σημαντικές διαφορές μεταξύ Συνθήκης του Montreux και του Κανονισμού της Τουρκίας για την θαλάσσια κυκλοφορία στα Στενά. Ο σκοπός, κατά τον IMO, ήταν η υποστήριξη των δικαιωμάτων των πλοίων που διέσχιζαν τα Στενά, τηρώντας τους κανόνες του διεθνούς δικαίου.

### **3.3.9. Παρούσα κατάσταση**

“Όταν τέθηκε σε ισχύ η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS) από τον Νοέμβριο του 1994 και μετά, κάποια από τα κράτη που την είχαν υπογράψει το 1982 ζήτησαν (στα πλαίσια εφαρμογής της Σύμβασης του Δ.Θ.) την επαναδιατύπωση της Συνθήκης του Montreux, ώστε να είναι συμβατή με το καθεστώς που διέπει τη διεθνή ναυσιπλοΐα. Ωστόσο, η μακροχρόνια άρνηση της Τουρκίας να υπογράψει την UNCLOS σημαίνει ότι η Συνθήκη του Montreux,

παραμένει σε ισχύ χωρίς περαιτέρω τροποποιήσεις”.<sup>50</sup>

Η Τουρκία υιοθετεί και ακολουθεί την δική της τακτική, που ορίζεται από την δική της ερμηνεία σε σχέση με τη Συνθήκη του Montreux αλλά και το κείμενο των Συντάσεων και Κανόνων του IMO και τον συνδυασμό με τον δικό της κανονισμό διέλευσης.

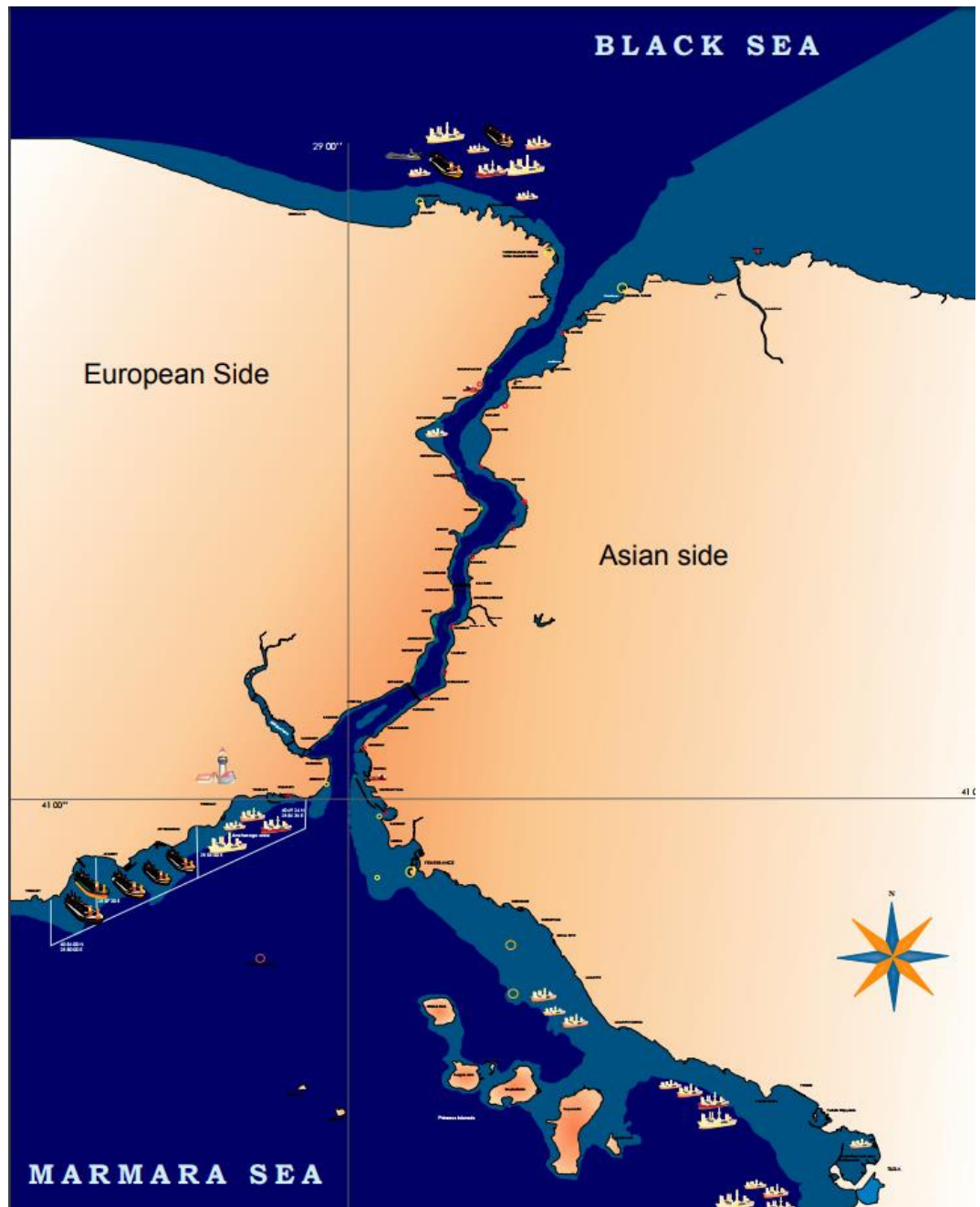
Στις μέρες μας, οι τεταμένες σχέσεις με τη Ρωσία και το εμπάργκο που έχει θέσει η Μόσχα σε εμπορικές και επιχειρηματικές συναλλαγές αλλά και στις διπλωματικές σχέσεις με την Τουρκία, με αφορμή τα δύο περιστατικά (κατάρριψη ρωσικού αεροσκάφους Su-24 από τουρκικά μαχητικά F-16 και δολοφονία Ρώσου Πρέσβη στην Άγκυρα από Τούρκο αστυνομικό) είχε σημαντική επίπτωση στην εξωτερική πολιτική της Τουρκίας.

Τέλος, η απόπειρα πραξικοπήματος τον Ιούλιο του 2016 στη Κωνσταντινούπολη ανέδειξε μια έντονη αναταραχή στο εσωτερικό της γείτονας χώρας, που είχε ως συνέπεια το κλείσιμο της γέφυρας του Βοσπόρου στην κατεύθυνση της Ανατολίας προς την Ευρώπη την 15η Ιουλίου 2016 και την επαναφορά της κυκλοφορίας στα μέσα της επόμενης ημέρας. Η αντίδραση της διεθνούς κοινότητας ήταν άμεση, συνοδευόμενη από έκκληση προς την Τουρκία για ειρηνική επίλυση των ενδοκρατικών της προβλημάτων.

---

50 <http://www.elisme.gr/en/2013-01-06-18-39-21/item/2015-12-14>





18. Το Στενό του Βοσπόρου

### **3.4. Η Ναυσιπλοΐα στα Στενά σήμερα**

#### **3.4.1. Στοιχεία που επηρεάζουν την διέλευση από τα Στενά**

Η ασφαλής διέλευση των Στενών του Βοσπόρου και των Δαρδανελλίων επηρεάζεται συνήθως από τους παρακάτω παράγοντες:

- Ταχύτητα πλοίου

Για τη διέλευση των Στενών απαιτείται επιβράδυνση της ταχύτητας του πλοίου ώστε να γίνουν οι απαραίτητοι χειρισμοί για να αλλάξει η πορεία του πλοίου όσες φορές χρειαστεί ώστε να πραγματοποιηθεί η διέλευση.

- Φόρτωση πλοίου

Πολύ σημαντική για την δυνατότητα ελιγμών είναι η παρουσία ή όχι φορτίου πάνω στο πλοίο. Σε περίπτωση που ένα πλοίο δεν φέρει φορτίο (μόνο έρμα), είναι πολύ πιο εύκολο να πραγματοποιήσει τους απαραίτητους, για το ασφαλή διάπλου, ελιγμούς.

- Άνεμοι που πνέουν στην περιοχή

Στην περιοχή των Στενών πνέουν αρκετά συχνά ισχυροί βόρειοι και νοτιοδυτικοί άνεμοι, που αποτελούν αρνητικό παράγοντα κατά την διάρκεια των ελιγμών του πλοίου. Όσο μεγαλύτερο είναι ένα πλοίο, τόσο πιο δύσκολοι είναι οι ελιγμοί σε περίπτωση ισχυρών ανέμων, καθώς οι άνεμοι βάλλουν μεγαλύτερο πεδίο από ότι στην περίπτωση πλοίων μικρών διαστάσεων.

- Θαλάσσια ρεύματα

Τα αντιρροιακά ρεύματα που πλέουν στην επιφάνεια και στο βυθό των Στενών θέτουν σε κίνδυνο πολλές φορές την πορεία των πλοίων, που χρειάζεται να αλλάξουν μέχρι και 80 μοίρες την πορεία τους, διαπλέοντας από συγκεκριμένα σημεία.

- Πλάτος της περιοχής

Κάποια τμήματα των Στενών παρουσιάζουν πολύ μικρό πλάτος και δυσχεραίνουν τη διέλευση ιδιαίτερα των μεγάλων πλοίων. Χαρακτηριστικά, το πιο

στενό σημείο των Στενών με πλάτος 698 μ. βρίσκεται μεταξύ Anadolu Hisari (Φρούριο της Ανατολίας) και Rumeli Hisari (Φρούριο της Ρούμελης)

- Μειωμένη ορατότητα

Οι δυσμενείς και γρήγορα εναλασσόμενες καιρικές συνθήκες (ομίχλη, βροχή, χαλάζι) σε συνδυασμό με την μορφολογία των Στενών, καθιστά ιδιαίτερα απαιτητικούς τους ελιγμούς διέλευσης.

- Κυκλοφορία στην περιοχή

Η αύξηση της κυκλοφορίας στα Στενά από κάθε λογής και διάστασης πλοία επιφέρει αναμενόμενες καθυστερήσεις και δυσκολίες στον διάπλου.

- Δυνατότητα περιστροφής του πλοίου

Η μορφολογία των Στενών είναι τόσο ιδιαίτερη που χρειάζονται πολλές αλλαγές πορείας ενός πλοίου για να πραγματοποιήσει τις αναγκαίες στροφές και διέλθει των Στενών.

- Πιλοτικά προγράμματα στο πλοίο

Τα πλοηγικά προγράμματα που διαθέτουν τα πλοία αποτελούν τη σημαντικότερη βοήθεια διέλευσης περιοχών, όπως τα Στενά, όπου απαιτούνται ειδικοί χειρισμοί και χρειάζεται να λαμβάνονται υπόψη τα ρεύματα, οι άνεμοι, το βάθος της θάλασσας σε διάφορα σημεία. Είναι βέβαια απαραίτητη και η συμβολή του ίδιου του κυβερνήτη όσον αφορά τα υπόλοιπα διερχόμενα πλοία και την συνολική εικόνα των παραγόντων που δρουν κατά τη διέλευση.

<b>North and South Bound Ships ( Total )</b>	
Bulk Carrier	7477
Chemical Tanker	1565
Container Ship	2664
General Cargo	22412
Livestock Carrier	434
Liquid Petroleum Gas Carrier	1232
Passenger	118
Passenger / Roro Cargo	325
Refrigerated Cargo	24
Roro Cargo	377
Tanker	5836
Tug	280
Vehicles Carrier	17
Others	783
<b>Total</b>	<b>43544 ships</b>
Total Pilotage	23349 ships takes Pilot ( 20195 ships not take pilot )
Ships called Marmara Sea ports.	17657 ships ( Pilotage compulsory for this vessels )
Turkish Flag Ships	8782 Turkish Flag ships passed
LOA Over 200 meters Tankers	1745
LOA Over 250 meters Bulk Carriers	363
LOA Over 250 meters Container Ships	387

19. Τα στοιχεία για την ετήσια διέλευση πλοίων από το Βοσπόρο για το 2016

### **3.4.2. Υπηρεσία Εξυπηρέτησης Πλοίων (Vessel Traffic Service)**

Το 1980 ιδρύθηκε στην Τουρκία η Υπηρεσία Εξυπηρέτησης Πλοίων (VTS – Vessel Traffic Service), λόγω όμως απουσίας απαραίτητου εξοπλισμού και ουσιαστικής ζήτησης της αγοράς, το σύστημα δεν εφαρμόστηκε άμεσα. Με αφορμή ένα ατύχημα το 1994, ξεκίνησε η διαδικασία για την εξέταση και κατασκευή ενός σύγχρονου και αποτελεσματικού συστήματος εξυπηρέτησης πλοίων, το οποίο και εγκαταστάθηκε και τέθηκε σε λειτουργία το 2003.

Το σύστημα VTS, υπό την εποπτεία του Υπουργείου Μεταφορών της Τουρκίας, ελέγχει και ρυθμίζει την κυκλοφορία στα Στενά του Βοσπόρου, των Δαρδανελίων και τη θάλασσα του Μαρμαρά. Φροντίζει για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας στα Τουρκικά Στενά και επεμβαίνει σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης, διασφαλίζοντας την αποστολή των κατάλληλων βοηθητικών μέσων.

Οι υπηρεσίες που παρέχονται μέσω της VTS αφορούν (α) όλες τις πληροφορίες που κρίνονται απαραίτητες από τους κυβερνήτες όπως θέση πλοίων, καιρικά δελτία κ.α. (β) βοήθεια ναυσιπλοΐας σε περιπτώσεις βλαβών ή δυσμενών καιρικών συνθηκών και (γ) οργάνωση της κυκλοφορίας των Στενών, βάσει του Ναυτιλιακού Κώδικα Οδική Κυκλοφορίας των Τουρκικών Στενών.

Η Υπηρεσία απαρτίζεται από κυβερνήτες με τουλάχιστον διετή προϋπηρεσία και αποτελείται από το VTS της Κωνσταντινούπολης, το VTS της θάλασσας του Μαρμαρά και το VTS του Τσανάκαλε.

### 3.4.3. Ατυχήματα στα Τουρκικά Στενά

Τα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελλίων, λόγω των αρνητικών παραγόντων που χαρακτηρίζουν τη διέλευσή τους, έχουν αποτελέσει περιοχή συχνών ατυχημάτων, συνήθως λόγω συγκρούσεων πλοίων μεταξύ τους. Τα Στενά σχηματίζουν ένα S, που ονομάζεται “risk generator” λόγω της ανάγκης ασφαλούς διέλευσης σε αυτό<sup>51</sup> το πέρασμα που απαιτεί ελιγμούς, αλλαγές πορείας, αντιμετώπιση δυσμενών καιρικών φαινομένων και πυκνής κυκλοφορίας. Πάνω από 100.00 πλοία διασχίζουν κάθε χρόνο τα Στενά και το 20% αυτών των πλοίων είναι μεγάλης χωρητικότητας, γεγονός που εξηγεί τη συχνότητα και σοβαρότητα των ατυχημάτων που έχουν καταγραφεί.

Τα πιο σημαντικά ατυχήματα που κόστισαν σε ανθρώπινες ζωές και ρύπανση του περιβάλλοντος, σημειώνονται παρακάτω:

- 14/12/1960: Σύγκρουση του γιουγκοσλαβικού πλοίου PETAR ZORANIC με το ελληνικό δεξαμενόπλοιο M/T WORLD HARMOMY και το Τουρκικό πλοίο TARSUS – Απολογισμός: 20 νεκροί και 18.000 τόνοι πετρελαίου στη θάλασσα
- 15/9/1964: Το νορβηγικό πλοίο NORBORN ήρθε σε επαφή με τμήμα του πλοίου ZORANIC και τόνοι πετρελαίου ρύπαναν ξανά τη θάλασσα
- 3/3/1966: Τα σοβιετικά πλοία M/T LUTSK και M/T CRANSKY μετά από σύγκρουση μεταξύ τους, διέρρευσαν 1.850 τόνους πετρελαίου στα Στενά
- 15/11/1979: Το ρουμανικό δεξαμενόπλοιο M/T INDEPENDENTA συγκρούστηκε στο Βόσπορο με το ελληνικής σημαίας φορτηγό πλοίο M/T EVRIALI. Τα 42 από τα 45 άτομα του πληρώματος χάθηκαν και ταυτόχρονα 94.500 τόνοι αργού πετρελαίου διέρρευσαν στην περιοχή
- 29/10/1988: Το υπό σημαία Μάλτας πλοίο M/T BLUE STAR συγκρούστηκε με το τουρκικό πλοίο M/T GAZIANTEP. Αποτέλεσμα, το φορτίο του πρώτου (1.000 τόνοι αμμωνίας) να βρεθεί στη θάλασσα
- 25/3/1990: Μετά τη σύγκρουση του ιρακινού δεξαμενόπλοιο M/T JAMPUR με το κινεζικό M/T DA TUNG SHANG, 2.600 τόνοι βενζίνης μόλυναν τα τουρκικά Στενά.

---

51 Αλεξόπουλος – Φουρναράκης, 2015

- 13/3/1994: Το κυπριακό δεξαμενόπλοιο M/T NASSIA συγκρούστηκε με το επίσης κυπριακό φορτηγό πλοίο M/T SHIPBROKER, με συνέπεια να χάσουν τη ζωή τους 27 άνθρωποι και περίπου 14.000 τόνοι αργού πετρελαίου να διαρρεύσουν στη θάλασσα. Η κυκλοφορία στα Στενά αναστάλη για 5 ημέρες, με αποτέλεσμα 350 πλοία να περιμένουν στη σειρά για διέλευση. Το ατύχημα αποτέλεσε και την τραγική αφορμή για επιτάχυνση των διαδικασιών για την εγκατάσταση του συστήματος εξυπηρέτησης πλοίων στην περιοχή (VTS)
- 29/12/1999: 1.500 τόνοι πετρελαίου διέρρευσαν στη θάλασσα από το ρωσικό δεξαμενόπλοιο M/T VOLGANEFT που υπέστη ολική ζημιά.
- 7/10/2002: 22 τόνοι πετρελαίου προκάλεσαν περιβαλλοντική καταστροφή, μετά την πρόσκρουση του πλοίου M/T GOTIA στο σημείο Bebek
- 10/11/2003: Το γεωργιανό φορτηγό πλοίο GGC SVYATOY PANTELEYMON, αφού χωρίστηκε στα δύο, άφησε στη θάλασσα 500 τόνους πετρελαίου.

Μέχρι το 2000, είχαν καταγραφεί 35 ναυάγια στην περιοχή των Στενών: 23 στο Στενό του Βοσπόρου, 3 στη θάλασσα του Μαρμαρά και 9 στο Στενό των Δαρδανελίων.<sup>52</sup>

---

52

[https://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_maritime\\_incidents\\_in\\_the\\_Turkish\\_Straits#CITEREFOral2006](https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_maritime_incidents_in_the_Turkish_Straits#CITEREFOral2006)

## Συμπεράσματα

Με το 70% του πλανήτη μας να καλύπτεται από νερό, είναι φανερό πως η σύνδεση μεταξύ θαλασσών με φυσικά ή τεχνητά περάσματα αποτελεί σημαντικό σημείο αναφοράς πολλών επιστημών αλλά και ρυθμίσεων. Η διέλευση των πλοίων μέσα από στενά και διώρυγες διαφαίνεται απαραίτητη για την διεθνή ναυσιπλοΐα και το παγκόσμιο εμπόριο και για το λόγο αυτό έχουν θεσπιστεί κανόνες διεθνούς δικαίου που αφορούν τον ασφαλή διάπλου και θέτουν τα όρια κυριαρχίας των παράκτιων κρατών. Το καθεστώς της ανοιχτής θάλασσας, που αφορά όλα τα κράτη της διεθνούς κοινότητας είτε είναι παράκτια είτε όχι και το καθεστώς της αιγιαλίτιδας ζώνης, που αφορά τα χωρικά ύδατα, τον βυθό αλλά και τον εναέριο χώρο των παράκτιων κρατών, προστατεύουν τη διεθνή ναυσιπλοΐα αλλά και την παράκτια κυριαρχία αντίστοιχα.

Οι διώρυγες του Σουέζ στην Αίγυπτο, του Παναμά στην Κεντρική Αμερική και του Κιέλου στη Βόρεια Θάλασσα, παραμένουν τα μεγαλύτερα και σημαντικότερα τεχνητά περάσματα που συνδέουν όχι μόνο θάλασσες και ωκεανούς μεταξύ τους αλλά λαούς, εθνότητες, οικονομίες και εμπόριο. Τα Στενά Διεθνούς Ναυσιπλοΐας έχουν δύο βασικά χαρακτηριστικά, εξαιρουμένης της κατασκευής τους από τη φύση. Γεωγραφικά χαρακτηρίζονται από στενότητα του πλάτους τους και λειτουργικά ενώνουν ένα τμήμα ανοιχτής θάλασσας ή αποκλειστικής οικονομικής ζώνης με ένα άλλο τμήμα ανοιχτής θάλασσας ή αποκλειστικής οικονομικής ζώνης ή ένα τμήμα ανοιχτής θάλασσας ή αποκλειστικής οικονομικής ζώνης με την αιγιαλίτιδα ζώνη ενός τρίτου κράτους. Βασικός λειτουργικός τους ρόλος είναι να χρησιμεύουν στη διεθνή ναυσιπλοΐα. Τα Στενά Διεθνούς Ναυσιπλοΐας διέπονται από διατάξεις του Διεθνούς Δικαίου της Θάλασσας και πιο συγκεκριμένα από τα καθεστώτα της αβλαβούς διέλευσης, του πλου διέλευσης ή από ειδικές συμβατικές ρυθμίσεις. Στην τελευταία κατηγορία ανήκουν μερικά από τα πιο αξιοσημείωτα Στενά Διεθνούς Ναυσιπλοΐας, όπως τα Τουρκικά Στενά στην περιοχή του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων, το Στενό του Γιβραλτάρ στα νότια της Ιβηρικής χερσονήσου, τα Στενά του Μαγγελάνου μεταξύ Χιλής και Αργεντινής.

Η ιδιάζουσα μορφολογία της περιοχής και η εξέχουσα γεωγραφική τοποθεσία, η εναλασσύμενη πολιτική της Τουρκίας και οι ενδιαφέρουσες αλλαγές του καθεστώτος διέλευσης και ναυσιπλοΐας, συνάδουν στη μοναδικότητα της περίπτωσης των



Τουρκικών Στενών, που απαρτίζονται από τα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων και τη Θάλασσα του Μαρμαρά. Το νομικό καθεστώς των Στενών καθιερώθηκε μέσα από διάφορες συμβάσεις από το 1774 με την Συνθήκη Κιουτσούκ-Καϊναρτζή μέχρι και το 1936 και την υπογραφή της Συνθήκης του Montreux, οι όροι της οποίας ισχύουν μέχρι σήμερα με κάποιες τροποποιήσεις. Έχουν γίνει κάποιες προσπάθειες από την τουρκική πλευρά, που κυριαρχεί στην περιοχή, για επέκταση της κυριαρχίας τους και λήψη αυστηρότερων μέτρων διέλευσης, μέχρι και απαγορεύσεις για τα Δαρδανέλλια και το Βόσπορο. Συγκεκριμένα, ο «Ναυτιλιακός Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας για τα Στενά» που εγκρίθηκε από την τουρκική κυβέρνηση το 1993 και τέθηκε σε ισχύ το 1994 μονομερώς από την Τουρκία, προκάλεσε τις αρνητικές αντιδράσεις πολλών κρατών που είχαν συνυπογράψει τη Συνθήκη του Montreux. Η υπόθεση έφτασε στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) για να εξετασθούν οι διαφορές του νέου τουρκικού κανονισμού με τις διατάξεις της Συνθήκης του Montreux. Η Επιτροπή Ναυτιλιακής Ασφάλειας του IMO που το ανέλαβε κατέληξε σε έκδοση Συστάσεων και Κανόνων, στην προσπάθεια να εξασφαλιστεί ο ασφαλής διάπλους των Στενών σύμφωνα με το Διεθνές Δίκαιο, χωρίς να έρθει σε ανοιχτή αντιπαράθεση με την Τουρκία.

Τα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων, λόγω της μορφολογίας τους και της συνεχώς αυξανόμενης κυκλοφορίας των τελευταίων δεκαετιών, έχουν αποδειχθεί αρκετές φορές επικίνδυνα για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και της διέλευσης, καθώς και για την προστασία της ανθρώπινης ζωής, του περιβάλλοντος και της περιουσίας. Τα μεγάλα πλοία αντιμετωπίζουν σοβαρές δυσκολίες και χρίζουν ειδικών χειρισμών πλοήγησης, ώστε να διαπλεύσουν τα Στενά, κυρίως λόγω της γεωγραφικής κατασκευής τους, των ρευμάτων της περιοχής και των δυσμενών καιρικών συνθηκών.

Τα Στενά αποτελούν από τα πιο σημαντικά θαλάσσια περάσματα παγκοσμίως, για ιδιωτικά και δημόσια πλοία, όλων των μεγεθών, που εξυπηρετούν ποικίλους σκοπούς. Είναι επιτακτική η ανάγκη για διαχείριση της κυκλοφορίας με νέα, εξελιγμένα τεχνολογικά μέσα και η διασφάλιση της ανεμπόδιστης και μη προβληματικής διέλευσης, απαλλαγμένης από την επεκτατική πολιτική της Τουρκίας και τους απαγορευτικούς κανονισμούς που κατά διαστήματα ορίζει.

Οι γενικές αρχές του δικαίου αναγνωρίζουν την αρμοδιότητα και κυριαρχία της Τουρκίας στην περιοχή, συμπεριλαμβανομένης της εξουσίας της να απαγορεύει τη ρύπανση και να τιμωρεί με πρόστιμα τα πλοία που προκαλούν μόλυνση του περιβάλλοντος. Επίσης, αναγνωρίζουν στην Τουρκία τη δυνατότητα ρύθμισης της ελευθερίας διέλευσης και ναυσιπλοΐας, διατηρώντας παράλληλα το πνεύμα αυτού του δικαιώματος. Βρίσκεται λοιπόν στη δικαιοδοσία της τουρκικής κυβέρνησης η διαχείριση του περάσματος, με όσο το δυνατόν καλύτερο τρόπο και με τα στόχο τα οφέλη όχι μόνο για το παράκτιο κράτος αλλά για τη ναυσιπλοΐα της διεθνούς κοινότητας.

## Βιβλιογραφία

### Α) Ελληνική Βιβλιογραφία

- Ιωάννου Κ.-Στρατή Α., (2000) *Δίκαιο της Θάλασσας*, Εκδόσεις Αντ.Ν.Σάκκουλα
- Ρούκουνας Ε., (2011) *Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο*, Εκδότης Νομική Βιβλιοθήκη
- Αλεξόπουλος Α.-Φουρναράκης Ν., (2015) *Διεθνείς Κανονισμοί – Ναυτιλιακή Πολιτική και Δίκαιο της Θάλασσας*, Εκδόσεις Ιδρύματος Ευγενίδου
- Βλάχος Γ. – Σαμιώτης Γ., (1997), *Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική και η Νέα Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας*, Εκδόσεις Αντ.Ν.Σάκκουλα
- Πουλαντζάς Ν., (2007), *Το Δίκαιο της Θάλασσας*, Εκδόσεις Σταμούλη
- Τσάλτας Γ. – Κλάδη Ευσταθοπούλου Μ., (2003), *Το Διεθνές Καθεστώς των Θαλασσών και των Ωκεανών*, Εκδόσεις Ι. Σιδέρης
- Νικολάου Ι., (1995), *Ο διάπλους των Τουρκικών Στενών κατά τις διεθνείς συνθήκες και την πρακτική: από τη συνθήκη του Κιουτσούκ Καϊναρτζή στο νέο κανονισμό διέλευσης*, Εκδόσεις Σιδέρη
- Αναστασόπουλος Γ., (2010), *Επιτομή Εμπορικού Δικαίου*, Εκδόσεις του ιδίου
- Κιάντου-Παμπούκη, (2003), *Ναυτικό Δίκαιο*, Εκδόσεις Σάκκουλα
- Μυλωνόπουλος Δ., (2004), *Ναυτιλία*, Εκδόσεις Σταμούλης
- Μυλωνόπουλος Δ., (2000), *Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο*, Εκδόσεις Σταμούλης
- Ποταμιάνος Γ., (1979), *Εγχειρίδιο Εμπορικού Δικαίου- Ναυτικό, Πτωχευτικό*, Εκδόσεις Σάκκουλα
- Βερέμης Θ., (1995), *Η Τουρκία Σήμερα: Πολιτεία, κοινωνία, οικονομία, εξωτερική πολιτική, θρησκεία*, ΕΛΙΑΜΕΠ (Ελληνικό Ίδρυμα Ευρωπαϊκής και Εξωτερικής Πολιτικής), Εκδόσεις Παπαζήση
- Γιαννάκης Α. Ν., (2009), *Το Δίκαιο της Θάλασσας*, Εκδόσεις Σταμούλη.
- Δίπλα Χ., (1991), *Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο: Το Δίκαιο της Θάλασσας*, Εκδόσεις Παπαζήση
- Κορδάτος Γ., (1956), *Μεγάλη Ιστορία της Ελλάδας 1453- 1821*, Εκδόσεις: 20ος αιώνας.
- Περράκης Στ., (1996), *Το Αιγαίο Πέλαγος και το Νέο Δίκαιο της Θάλασσας*

*Πρακτικά Συμποσίου (Ρόδος, 4-6 Νοεμβρίου 1994), Εκδόσεις Σάκκουλα.*

- Περράκης Στ., (2005), *Η Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας εφαρμογές και εξελίξεις 20 χρόνια από την υπογραφή της*, Εκδόσεις Σάκκουλα.
- Ροζάκης Χ., (1976), *Το Δίκαιο της Θάλασσας και η διαμόρφωση του από τις διεκδικήσεις των παράκτιων κρατών*, Εκδόσεις Παπαζήση.
- Ρούκουνας Ε., (1982), *Διεθνές Δίκαιο 2: Το κράτος και το έδαφος- Δίκαιο της θάλασσας*, Εκδόσεις Σάκκουλα.
- Φουντεδάκη Π., (2002), *Το τουρκικό πολίτευμα: Το χωλό δημοκρατικό πρότυπο και οι θεσπισμένες παρεκκλίσεις του*, Εκδόσεις Σάκκουλα.
- Φραγκάκης Ν., (2009), *Τουρκία Ευρώπη Μεσόγειος: Η Τουρκία ανάμεσα στην ευρωπαϊκή προοπτική και την εσωτερική αποσταθεροποίηση*, ΕΚΕΜΕ (Ελληνικό Κέντρο Ευρωπαϊκών Μελετών και Ερευνών), Εκδόσεις Σάκκουλα.

#### Β) Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία

- Dontas D., (1987), *The Regime of Straits*, Εκδόσεις Ελευθερουδάκη
- Macle A.L., (1993), *The Straits Question, 1908-1936*, Publisher Institute of Balkan Studies
- Phillipson C.- Noel B., (1917), *The question of the Bosphorus and Dardanelles*, Publisher Steves and Haynes
- Rozakis C. - Stagos P., (1987), *The Turkish Straits*, Publisher Springer Netherlands
- Deringil S., (1999), *The Well-protected Domains: Ideology and the Legitimation of Power in the Ottoman Empire, 1876-1909*, Publisher I.B.Tauris & Co Ltd.
- Unlu N., (2003), *The Legal Regime of the Turkish Straits*, Publisher Brill, Netherlands
- Vali F., (1972), *The Turkish straits and NATO (Hoover Institution studies)*, Publisher Huver Institution Press
- Yuksel I., (March – May 2001), *Perceptions – Journal of International Affairs, Volume VI - Number 1, The Current regime of the Turkish Straits*
- Howard H.N., *Some Recent Developments in the Problem of the Turkish Straits*,

*Department of State Bulletin, Vol. XVI, No. 395, pp. 143-152.*

- Rothwell D. - Stephens T., (2016), *The International Law of the Sea*, Publisher: Hart Publishing

Γ) Πηγές από το Διαδίκτυο

- <https://el.wikipedia.org/wiki/Πλοίο>
- [www.suezcanal.gov.eg](http://www.suezcanal.gov.eg)
- <http://micanaldepanama.com>
- [www.kiel-canal.org](http://www.kiel-canal.org)
- <http://geology.com/articles/northwest-passage.shtml>
- [https://en.wikipedia.org/wiki/Strait\\_of\\_Malacca](https://en.wikipedia.org/wiki/Strait_of_Malacca)
- <https://el.wikipedia.org/wiki/Ελλάσποντος>
- <http://www.adiyamanli.org/seaofmarmara.html>
- [https://el.wikipedia.org/wiki/Συμπληγάδες\\_Πέτρες](https://el.wikipedia.org/wiki/Συμπληγάδες_Πέτρες)
- Σελήνης Δ., (2005) *Τα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων (Ιστορική προσέγγιση των διαφόρων καθεστώτων)*,  
[http://www.army.gr/files/File/epitheorisi/200501\\_TA%20ΣΤΕΝΑ%20ΒΟΣΠΟΡΟΥ%20ΚΑΙ%20ΤΩΝ%20ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΩΝ.pdf](http://www.army.gr/files/File/epitheorisi/200501_TA%20ΣΤΕΝΑ%20ΒΟΣΠΟΡΟΥ%20ΚΑΙ%20ΤΩΝ%20ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΩΝ.pdf)
- <https://en.wikipedia.org/wiki/Bosphorus>
- <http://www.sigmalive.com/simerini/analiseis/415919/tourkiki-eksoteriki-politiki-apo-to-1774-mexri-simera>
- [https://el.wikipedia.org/wiki/Συνθήκη\\_του\\_Αγίου\\_Στεφάνου#cite\\_ref-9](https://el.wikipedia.org/wiki/Συνθήκη_του_Αγίου_Στεφάνου#cite_ref-9)
- Maritime Traffic Regulations for the Turkish Straits, 1998, Part I (Purpose and Applicability)
- Γριβάκος Ε., (2015), *Το Συμβατικό Καθεστώς των στενών των Δαρδανελίων και του Βοσπόρου υπό τη σύγχρονη εποχή*,  
<http://www.elisme.gr/en/2013-01-06-18-39-21/item/2015-12-14>
- <http://www.bosphorusstrait.com/the-bosporus-strait/map-of-bosporus/>
- [https://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_maritime\\_incidents\\_in\\_the\\_Turkish\\_Straits#CITEREFOral2006](https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_maritime_incidents_in_the_Turkish_Straits#CITEREFOral2006)