

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**  
**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ**  
**ΣΠΟΥΔΩΝ**

**στην**  
**ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**ΤΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ ΣΤΑ ΣΤΕΝΑ**  
**ΤΟΥ ΒΟΣΠΟΡΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΩΝ:**  
**ΤΟΥΡΚΙΚΕΣ ΕΠΙΔΙΩΞΕΙΣ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΗΣ**  
**ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ**

**Δημητροπούλου Ελένη**

**Διπλωματική εργασία**

**που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών**

**του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των**

**απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού**

**Διπλώματος Ειδίκευσης στην Ναυτιλία**

**Πειραιάς**

**Νοέμβρης 2012**

## Δήλωση αυθεντικότητας / ζητήματα Copyright

“Το άτομο το οποίο εκπονεί την 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 το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στην γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου”.

Δημητροπούλου Ελένη.

## Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή

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 στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής:

- Σαμιώτης Γεώργιος (Επιβλέπων)
- Παζαρζής Μιχαήλ (Αναπληρωτής Καθηγητής)
- Τζαννάτος Ερνέστος (Καθηγητής)

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

# Πρόλογος

Η διπλωματική εργασία με θέμα: “Καθεστώς της Ναυσιπλοΐας στα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων: Τουρκικές επιδιώξεις και Διεθνής Ναυσιπλοΐα” παρουσιάζει αρχικά τα μορφολογικά χαρακτηριστικά και την ιστορία της περιοχής. Στη συνέχεια παρατίθεται η ιστορική εξέλιξη του καθεστώτος της ναυσιπλοΐας της περιοχής, γίνεται αναφορά στις ρυθμίσεις που προβλέπονται στο δίκαιο της θάλασσας και στην εφαρμογή τους στα Στενά. Γίνεται λόγος για το ρόλο της ανοιχτής θάλασσας και ακολούθως συνδέονται οι πληροφορίες αυτές με τις απαιτήσεις και ανάγκες της σύγχρονης πραγματικότητας και του αντίστοιχου θεσμικού πλαισίου. Επίσης ορίζονται τα διεθνή στενά και τα όρια της εφαρμογής τους. Η διάκριση του καθεστώτος των διεθνών στενών από το καθεστώς της αιγιαλίτιδας ζώνης είναι ένα ακόμα θέμα που αναπτύσσεται.

Ακόμα παρατίθεται το δικαίωμα των πολεμικών πλοίων να διέρχονται των στενά, το δικαίωμα των υποβρυχίων να διαπλέουν σε αυτά και το δικαίωμα πτήσεων πάνω από τα στενά. Επίσης τίθενται τα όρια αρμοδιότητας και δικαιοδοσίας των στενών. Τέλος αναλύονται διεθνείς συμβάσεις και οι εσωτερικοί κανονισμοί της χώρας που ορίζουν το καθεστώς της ναυσιπλοΐας στην περιοχή αυτή.

Συνοψίζοντας στην παρούσα διπλωματική εργασία εμφανίζονται όλες οι Συνθήκες και Συμβάσεις που έχουν υπογραφεί και υιοθετηθεί για το καθεστώς ναυσιπλοΐας των Στενών, ξεκινώντας από την Συνθήκη του Κιουτσούκ- Καϊναρτζή 1774 και φθάνοντας μέχρι τη Συνθήκη του Monteux 1936 και την υιοθέτηση του νέου Τουρκικού Κανονισμού 1993.

Η εργασία ολοκληρώνεται με την κριτική προσέγγιση αφενός των νομικών συμφερόντων της διεθνούς κοινότητας όσον αφορά την ναυσιπλοΐα και αφετέρου των επιδιώξεων της τουρκικής πλευράς για το ίδιο θέμα στο πλαίσιο των γενικότερων γαιοστρατηγικών συμφερόντων της χώρας.

Θα ήθελα να ευχαριστήσω ιδιαίτερα τον επιβλέποντα καθηγητή καθώς και τα μέλη της Τριμελούς Εξεταστικής Επιτροπής που έπαιξαν καθοριστικό ρόλο στην υλοποίηση της παρούσας Διπλωματικής Εργασίας.

# Πίνακας Περιεχομένων

**Περίληψη στα ελληνικά**

**Abstract**

**Εισαγωγή**

**Κεφάλαιο 1<sup>ο</sup> : Γεωπολιτική σημασία, ναυσιπλοΐα και τα ιστορικά στοιχεία για τα Στενά μέχρι τον 18ο αιώνα**

- 1.1. Χαρακτηριστικά του Βοσπόρου σελ.1
- 1.2. Γεωπολιτικά συμφέροντα σελ.3
- 1.3. Από την μυθολογία στην ιστορία σελ.4
- 1.4. Μορφολογία της περιοχής σελ.7
- 1.5. “Τουρκικά Στενά” σελ.8

**Κεφάλαιο 2<sup>ο</sup> : Ποσοτικά δεδομένα, προβλήματα και χαρακτηριστικά της σύγχρονης ναυσιπλοΐας στα Στενά**

- 2.1. Μορφολογικά χαρακτηριστικά των Στενών σελ.11
- 2.2. Παράγοντες που επηρεάζουν την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας της περιοχής σελ.13
- 2.3. Υπηρεσία Εξυπηρέτησης Πλοίων σελ.18
- 2.4. Οι διαδικασίες διέλευσης από τα Στενά σελ.19
- 2.5. Ατυχήματα που προκλήθηκαν στα Στενά σελ.26

**Κεφάλαιο 3<sup>ο</sup>: Το Καθεστώς Ελευθερίας των Θαλασσών και η εξωτερική πολιτική της Τουρκίας**

- 3.1. Η συμβολή του Δικαίου της Θάλασσας στο Καθεστώς Ελευθερίας των Θαλασσών σελ.28
- 3.2. Ανοιχτή Θάλασσα (ορισμοί και αρμοδιότητες) σελ.32
- 3.3. Διαβάθμιση αστυνομικών εξουσιών σελ.33
- 3.4. Δικαιώματα και υποχρεώσεις του παράκτιου κράτους σελ.35

- 3.5. Ελευθερία ναυσιπλοΐας σελ.35
- 3.6. Δικαίωμα αβλαβούς διελεύσεως σελ.36
- 3.7. Η Συνθήκη και το Καταστατικό της Βαρκελώνης για την Ελευθερία Διέλευσης (1921) σελ.37
- 3.8. Η Γενική Συμφωνία Δασμών και Εμπορίου (1947) σελ.37
- 3.9. Η Σύμβαση της Γενεύης για την Ανοιχτή Θάλασσα (1958) σελ.37
- 3.10. Διακήρυξη στο Montevideo (Μάιος 1970) σελ.38
- 3.11. Διακήρυξη της Lima (Αύγουστο 1970) σελ.39
- 3.12. Τουρκικά Στενά (ιστορία και σημερινό καθεστώς) σελ.39
- 3.13. Μεσογειακά κράτη σελ.40
- 3.14. Η πολιτική του Κεμάλ Ατατούρκ στα Βαλκάνια σελ.41
- 3.15. Η Τουρκία κατά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο σελ.43
- 3.16. Η Τουρκία και ο Ψυχρός Πόλεμος σελ.43
- 3.17. Η τουρκική πολιτική και επιδιώξεις μετά τον Ψυχρό Πόλεμο σελ.44

#### **Κεφάλαιο 4<sup>ο</sup> : Το καθεστώς των Στενών 1774-1936**

- 4.1. Το καθεστώς των Στενών από το 1774-1911 σελ.46
- 4.2. Συνθήκη των Σεβρών (1920) σελ.48
- 4.3. Συνθήκη της Λωζάννης (1923) σελ.49
- 4.4. Συνθήκη του Montreux (1936) σελ.52

#### **Κεφάλαιο 5<sup>ο</sup> : Το σύγχρονο νομικό καθεστώς της θάλασσας και οι επιπτώσεις του ειδικότερα στα Στενά**

- 5.1.1. Στενά (ορισμός, νομικό καθεστώς) σελ.56
- 5.1.2. Νέο καθεστώς ελεύθερης διέλευσης σελ.57
- 5.1.3. Ειδικά καθεστώτα σελ.58
- 5.2.1. Το Καθεστώς των Διεθνών Στενών στη Σύμβαση του 1982 για το Δίκαιο της Θάλασσας σελ.60

5.2.2. Ο ορισμός των διεθνών στενών και τα όρια της εφαρμογής του Δικαίου των Στενών σελ.60

5.3.1. Η διάκριση του καθεστώτος των διεθνών στενών από το καθεστώς της αιγιαλίτιδας ζώνης.σελ.62

5.3.2. Το δικαίωμα των πολεμικών πλοίων να διαπλέουν τα στενά σελ.64

5.3.3. Το δικαίωμα των υποβρυχίων να διέρχονται τα στενά σελ.64

5.3.4. Το δικαίωμα πτήσεων πάνω από τα στενά σελ.65

5.4. Τα όρια της αρμοδιότητας και της δικαιοδοσίας στα στενά σελ.66

5.5. Ο νέος Τουρκικός Κανονισμός (1993) για τη ναυσιπλοΐα στα στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων σελ.68

5.6. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ) και η ασφάλεια της διεθνούς ναυσιπλοΐας σελ.70

5.8. Ο Τουρκικός Κανονισμός για τα Στενά και ο ΙΜΟ σελ.71

5.9. Η εναρμόνιση του Τουρκικού Κανονισμού με τις ρυθμίσεις του διεθνούς δικαίου και τον ΙΜΟ σελ.72

5.10. Η σύγχρονη πολιτική και πρακτική της Τουρκίας και το επιχείρημα της ασφάλειας του παράκτιου κράτους σελ.76

**Συμπεράσματα** σελ.80

**Βιβλιογραφία**

## Περίληψη

Η Διπλωματική Εργασία με θέμα: “Καθεστώς της Ναυσιπλοΐας στα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων: Τουρκικές επιδιώξεις και διεθνής Ναυσιπλοΐα” αρχικά έχει σαν σκοπό τη διερεύνηση της ιστορικής εξέλιξης του καθεστώτος της ναυσιπλοΐας της περιοχής αυτής και στη συνέχεια τη σύνδεση και τον συσχετισμό των πληροφοριών αυτών με τις απαιτήσεις και ανάγκες της τρέχουσας πραγματικότητας και του αντίστοιχου θεσμικού πλαισίου.

Ακολουθεί η ανάλυση των τουρκικών επιδιώξεων σε χρονικό ορίζοντα από τη Συνθήκη της Λωζάννης (1923) και του Μοντρέ (1936) μέχρι και τις μέρες μας. Ακόμα ορίστηκε το καθεστώς ναυσιπλοΐας στην περιοχή αυτή έτσι όπως ισχύει σύμφωνα με τις διεθνείς συμβάσεις και τους εσωτερικούς κανονισμούς της χώρας.

Τέλος η εργασία ολοκληρώνεται με την κριτική προσέγγιση αφενός των νομικών συμφερόντων της διεθνούς κοινότητας όσον αφορά τη ναυσιπλοΐα και αφετέρου των επιδιώξεων της τουρκικής πλευράς υπό το πρίσμα των γενικότερων γαιοστρατηγικών συμφερόντων της χώρας αυτής.



## **Abstract**

The topic of this diplomatic work is: “The regime of navigation in the Straits of Bosphorus and Dardanelles: Turkish aspirations and international navigation”. This study initially aims to explore the historical development in the regime of navigation in this area and then find the connection and correlation with the requirements of the current reality and corresponding to the institutional framework.

Also I tried to analyze the Turkish aspiration on a horizon from the treaty of Lausanne (1923) and the Montreux (1936) until our days. In this region the regime of navigation is being defined according with the international agreements and internal regulations of the country.

Finally this work ends with a critical approach on the legal interests of the international community as it concern navigation option and even more give the general strategic interests of this country.

# Εισαγωγή

Η Διπλωματική Εργασία με θέμα: “Καθεστώς της Ναυσιπλοΐας στα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων: Τουρκικές επιδιώξεις και διεθνής Ναυσιπλοΐα” θέτει σαν σκοπό τη διερεύνηση της ιστορικής εξέλιξης του καθεστώτος της ναυσιπλοΐας της περιοχής αυτής. Στη συνέχεια συνδέονται και συσχετίζονται οι πληροφορίες αυτές με τις απαιτήσεις της σύγχρονης πραγματικότητας. Η εργασία ολοκληρώνεται με την κριτική προσέγγιση των νομικών κανονισμών της διεθνούς κοινότητας και τις επιδιώξεις της τουρκικής πλευράς.

Στο πρώτο κεφάλαιο παρουσιάζεται: “η γεωπολιτική σημασία, ναυσιπλοΐα και τα ιστορικά στοιχεία για τα Στενά μέχρι τον 18<sup>ο</sup> αιώνα”. Αρχικά παρουσιάζονται ορισμένα βασικά χαρακτηριστικά του Βοσπόρου με μορφολογικές και ετυμολογικές επισημάνσεις. Ακολούθως παρατίθενται τα γεωπολιτικά συμφέροντα της περιοχής, καθώς η γεωγραφική θέση των Στενών είναι ξεχωριστή. Οι δυο στρατηγικής σημασίας πορθμοί τα Δαρδανέλλια και ο Βόσπορος αποτελούν τη μόνη θαλάσσια δίοδο προκειμένου τα πλοία να προσεγγίσουν τη Μαύρη Θάλασσα ή τη Μεσόγειο. Έτσι από την αρχαιότητα τα Στενά είχαν καθιερωθεί ως το σημείο ένωσης της Ευρώπης και Ασίας και συνεπώς αποτέλεσαν αντικείμενο διεκδίκησης για πολλά κράτη. Στη συνέχεια συνδυάζονται μυθολογικές πληροφορίες με ιστορικά καταγεγραμμένες πηγές. Ακολουθεί το πρώιμο καθεστώς διάπλου των Στενών από το 1475, με την υπογραφή διμερών συμφωνιών μεταξύ των μεγάλων δυνάμεων και της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας με τις οποίες παρέχονται προνόμια στις πρώτες που σήμαιναν τον περιορισμό της κυριαρχίας της δεύτερης, και φθάνει μέχρι και την υπογραφή της συνθήκης του Κιουτσούκ- Καϊναρτζή 1774. Αξίζει να αναφερθεί πως η μορφολογία της περιοχής των Στενών παρουσιάζεται σημαντικό ενδιαφέρον λόγω του φαινομένου της αντίρροιας στα Στενά. Το κεφάλαιο αυτό ολοκληρώνεται με την παρουσίαση των “Τουρκικών Στενών”. Τέλος γίνεται μια προσπάθεια συνοπτικής παρουσίασης του ειδικού καθεστώτος πρόσβασης στα Στενά από το 1833 με την υπογραφή της Συνθήκης Hunkar Iskelesi μέχρι τον Ιούλιο του 1936 και την υπογραφή της Συνθήκης του Μοντρέ.

Στο δεύτερο κεφάλαιο με τίτλο “ποσοτικά δεδομένα, προβλήματα και χαρακτηριστικά της σύγχρονης ναυσιπλοΐας στα Στενά” παρουσιάζονται τα μορφολογικά χαρακτηριστικά των Στενών του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων και δίνεται έμφαση στις δυσκολίες που συναντά κανείς στον διάπλου των Στενών. Αξίζει να αναφερθεί πως για την ασφάλεια της περιοχής αυτής υιοθετήθηκαν συγκεκριμένοι κανόνες ειδικότερα: το 1994 “Maritime Traffic Regulations in the Turkish Straits and Marmara Regions”, τέσσερα χρόνια το 1998 αναθεωρήθηκαν και προέκυψαν οι κανονισμοί: “Maritime Traffic Regulations in the Turkish Straits”. Ακολούθως παρουσιάζεται ο αριθμός των πλοίων που πέρασαν από τα Στενά από 1982- 2008. Πρέπει να σημειωθεί πως η αύξηση της κυκλοφορίας και το μέγεθος

των πλοίων αυξάνουν την πιθανότητα σοβαρότητας των ατυχημάτων. Ορίζονται οι παράγοντες που επηρεάζουν την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας της περιοχής αυτής. Έτσι με πρωτοβουλία των Τούρκων πιλότων το 1980 δημιουργήθηκε η Υπηρεσία Εξυπηρέτησης Πλοίων (VTS) και ορίζεται ο τρόπος λειτουργίας της. Ακολουθούν οι διαδικασίες διέλευσης από τα Στενά. Ένα ακόμα σημείο που είναι απαραίτητο να παρουσιαστεί είναι τα ατυχήματα που έλαβαν χώρα στα Στενά.

Στο τρίτο κεφάλαιο με τίτλο: “το Καθεστώς Ελευθερίας των Θαλασσών και η εξωτερική πολιτική της Τουρκίας” παρατίθεται η συμβολή του Δικαίου της Θάλασσας στο Καθεστώς Ελευθερίας των Θαλασσών. Έτσι παρατίθεται η ιστορική εξέλιξη και η σημασία του Καθεστώτος Ελευθερίας των Θαλασσών. Ακολούθως διατυπώνεται ο ορισμός της “Ανοιχτής Θάλασσας” και ορίζονται οι αρμοδιότητες της. Οι ανοιχτές θάλασσες όπως τις ορίζει το Διεθνές Δίκαιο απολαμβάνουν ελευθερία από κάθε κρατική και εδαφική κυριαρχία και κανένα κράτος δεν μπορεί να επιχειρήσει την υπαγωγή οποιουδήποτε τμήματος της κάτω από την κυριαρχία του. Το καθεστώς της ελευθερίας των θαλασσών δημιουργήθηκε σε μια περίοδο όπου βασικό μέλημα των κρατών ήταν η εξασφάλιση της ελευθεροπλοΐας και της αλιείας.

Στη συνέχεια ορίζεται η αστυνόμευση σαν έννοια και παρουσιάζονται διάφοροι τρόποι παρέμβασης που εκτείνονται από την πιο ανώδυνη μέχρι και την πιο αναγκαστική. Ορίζονται οι όροι καταδίωξης ενός ξένου εμπορικού πλοίου από το κράτος, για το οποίο υπάρχουν σοβαροί λόγοι να πιστεύει ότι παρέβη τους νόμους του και τους κανονισμούς του. Ακολουθούν τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των παράκτιων κρατών. Σύμφωνα με το εθιμικό Διεθνές Δίκαιο και τη Σύμβαση για τις Ανοιχτές Θάλασσες προβλέπονται ρυθμίσεις, οι οποίες εξασφαλίζουν την δυνατότητα ελευθεροπλοΐας για όλα τα κράτη παράκτια και μη. Αξίζει να αναφερθεί πως παραπληρωματικό δικαίωμα της ελεύθερης ναυσιπλοΐας είναι το απλό δικαίωμα ελεύθερης διέλευσης πλοίων και υπόκειται στον έλεγχο του παράκτιου κράτους εφόσον κρίνεται απαραίτητο. Ακολουθεί το δικαίωμα αβλαβούς διέλευσης.

Ακολούθως παρουσιάζονται: η Συνθήκης και το Καταστατικό της Βαρκελώνης για την Ελευθερία Διέλευσης (1921), η Γενική Συμφωνία Δασμών και Εμπορίου (1947) και η Σύμβαση της Γενεύης για την Ανοιχτή Θάλασσα (1958). Ακόμη παρουσιάζεται το περιεχόμενο της Διακήρυξης του Montevideo (1970) και η Διακήρυξη της Lima (1970) που αποτελούν σημαντικούς σταθμούς της ελεύθερης ναυσιπλοΐας.

Στη συνέχεια παρουσιάζονται ιστορικά οι συνθήκες και συμβάσεις που υπογράφηκαν για το καθεστώς ναυσιπλοΐας των Στενών από το 1774 έως και το 1936, ενώ γίνεται αναφορά και παρουσίαση του σημερινού καθεστώτος. Ακολουθούν η επιθυμία συμμετοχής των μεσογειακών κρατών στην εκμετάλλευση του θαλάσσιου πλούτου μέσα στις ζώνες των παράκτιων κρατών. Τέλος

παρουσιάζεται η εξωτερική πολιτική της Τουρκίας από το 1920 μέχρι και τις μέρες μας.

Στο τέταρτο κεφάλαιο με τίτλο: “ Το καθεστώς των Στενών 1774-1936 ” παρουσιάζονται αναλυτικά τα ακόλουθα: το καθεστώς των Στενών από το 1774-1911, η Συνθήκη των Σεβρών (1920), η Συνθήκη της Λωζάννης (1923) και η Συνθήκη του Montreux (1936).

Στο πέμπτο κεφάλαιο “ Το σύγχρονο νομικό καθεστώς της θάλασσας και οι επιπτώσεις του ειδικότερα στα Στενά” παρουσιάζεται ο γεωγραφικός και ιστορικός ορισμός των στενών. Τα στενά υπάγονται σε ένα ειδικό νομικό καθεστώς και ρυθμίζονται από διεθνείς συμβάσεις. Ακολουθεί το νέο καθεστώς ελεύθερης διέλευσης και ορίζεται το ειδικότερο καθεστώς των Στενών του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων. Στη συνέχεια γίνεται παρουσίαση του καθεστώτος των διεθνών στενών στη Σύμβαση του 1982 για το Δίκαιο της Θάλασσας. Επίσης ορίζονται τα διεθνή στενά και τα όρια της εφαρμογής τους. Η διάκριση του καθεστώτος των διεθνών στενών από το καθεστώς της αιγιαλίτιδας ζώνης παρουσιάζεται ακολούθως. Ακόμα παρατίθεται το δικαίωμα των πολεμικών πλοίων να διέρχονται των στενά, το δικαίωμα των υποβρυχίων να διαπλέουν σε αυτά και το δικαίωμα πτήσεων πάνω από τα στενά. Επίσης τίθενται τα όρια αρμοδιότητας και δικαιοδοσίας των στενών. Το 1993 δημιουργείται ο νέος Τουρκικός Κανονισμός για τη ναυσιπλοΐα των Στενών, ενώ ακόμα παρουσιάζονται ο ρόλος και η σημασία του Διεθνούς Ναυτικού Οργανισμού (I.M.O.), η Επιτροπή Ναυτιλιακής Ασφάλειας και η Νομική Επιτροπή. Έτσι ερευνάται κατά πόσο ο νέος Τουρκικός Κανονισμός για τα Στενά εναρμονίζεται με τις ρυθμίσεις του διεθνούς δικαίου και του I.M.O. Τέλος παρουσιάζεται η σύγχρονη πολιτική και πρακτική της Τουρκίας στο επιχείρημα της ασφάλειας του παράκτιου κράτους. Η παρούσα διπλωματική ολοκληρώνεται με την παράθεση συμπερασματικών παρατηρήσεων.

# Κεφάλαιο 1<sup>ο</sup>

## Γεωπολιτική σημασία, ναυσιπλοΐα και ιστορικά στοιχεία για τα Στενά μέχρι τον 18<sup>ο</sup> αιώνα



1.1 Σύνδεση Μαύρης Θάλασσας με το Αιγαίο Πέλαγος διαμέσου των Στενών του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων.

### 1.1. Χαρακτηριστικά του Βοσπόρου

Ο Βόσπορος αποτελεί το στενό πορθμό που χωρίζει το ευρωπαϊκό τμήμα της Τουρκίας από το ασιατικό της τμήμα, συνδέοντας την λεκάνη της Προποντίδας (θάλασσα του Μαρμαρά) με τον Εύξεινο Πόντο. Έχει μήκος 30 χιλιόμετρα με μέγιστο πλάτος 3.700 μέτρα στη βόρεια είσοδο, και ελάχιστο πλάτος 750 μέτρα μεταξύ Anadoluhisar (Κάστρο της Ανατολίας) και Rumelihisar (Κάστρο της Ρωμυλίας). Το βάθος κυμαίνεται από 36 έως 124 μέτρα.

Οι ακτές του Στενού είναι πυκνοκατοικημένες καθώς ο πληθυσμός της Κωνσταντινούπολης φθάνει περίπου τα 11 εκατομμύρια.

Στο Βόσπορο υπάρχουν δυο γέφυρες που ενώνουν την ανατολική με τη δυτική πλευρά της Τουρκίας. Η πρώτη λέγεται “Bogazici Korpusu” έχει μήκος 1074 μέτρα και ολοκληρώθηκε το 1973 και η δεύτερη με την ονομασία “Fatih Sultan Mehmet Korpusu” έχει μήκος 1090 μέτρα και ολοκληρώθηκε το 1988 περίπου πέντε χιλιόμετρα βόρεια της πρώτης γέφυρας.

Επίσης μια σιδηροδρομική σήραγγα μήκους 13,7 χιλιομέτρων ολοκληρώθηκε το 2008. Σχεδόν τα 1.400 μέτρα της σήραγγας αυτής είναι υποθαλάσσια σε βάθος περίπου 55 μέτρων.

Το όνομα Βόσπορος σημαίνει πέρασμα βοδιού καθώς προέρχεται από το “βούς” και “πόρος”, συνδέεται με τον ελληνικό μύθο της Ιούς και του ταξιδιού της μετά τη μετατροπή της σε βόδι από τον Δία προκειμένου να την προστατέψει. Μια ακόμα ερμηνεία προέλευσης του ονόματος είναι ότι μπορεί να προήλθε από τους “βόειους ασκούς” που χρησιμοποιούσαν οι Θράκες για να τον διασχίσουν. Ακόμα στη μυθολογία λέγεται πως στην περιοχή υπήρχαν επιπλέοντες βράχοι και συνέτριβαν κάθε πλοίο που προσπαθούσε να διαβεί το Βόσπορο έως ότου ο Ιάσοντας πέρασε με πονηρία οπότε οι βράχοι σταθεροποιήθηκαν και επετεύχθη η πρόσβαση των Ελλήνων στον Εύξεινο Πόντο. \*<sup>1</sup>

Ο Βόσπορος όντας το στενότερο σημείο διέλευσης μεταξύ του Ευξείνου Πόντου και της Μεσογείου ήταν πάντα μεγάλης εμπορικής και στρατηγικής σημασίας. Η στρατηγική σπουδαιότητα των Στενών ήταν ένας από τους παράγοντες που έκαναν τον Ρωμαίο Αυτοκράτορα Κωνσταντίνο να ιδρύσει εκεί το 330 μ. Χ. τη νέα πρωτεύουσα της αυτοκρατορίας, δηλαδή την Κωνσταντινούπολη. Αυτή η πόλη θα γινόταν η πρωτεύουσα της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας το 1453, καθώς πλησίαζαν την πόλη οι Οθωμανοί κατασκεύασαν οχυρώσεις στις δυο πλευρές των Στενών το 1393 στην ανατολική πλευρά και το 1451 στην ευρωπαϊκή. Σήμερα η περιοχή του Βοσπόρου είναι γνωστή για την ομορφιά της, τα παραθεριστικά κέντρα και τα μεγαλοπρεπέστατα οικοδομήματα της.

Το κλίμα στον Βόσπορο θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως ιδιόρρυθμο και διαφέρει από το κλίμα άλλων χωρών στο ίδιο γεωγραφικό πλάτος. Το χειμώνα ο καιρός είναι πολύ ψυχρός και αυτό οφείλεται στα ψυχρά βόρεια ρεύματα που καταφθάνουν στο Βόσπορο. Έτσι τουλάχιστον στις περιοχές προς τον Εύξεινο Πόντο οι ομίχλες είναι κάτι το συνηθισμένο.

---

<sup>1</sup><http://el.science.wikia.com/wiki/%CE%92%CF%8C%CF%83%CF%80%CE%BF%CF%81%CE%B F%CF%82>

## 1.2. Γεωπολιτικά συμφέροντα



### 1.2 Τα Στενά του Βοσπόρου (κόκκινο) και των Δαρδανελίων (κίτρινο)

Η γεωγραφική θέση των Στενών είναι ξεχωριστή. Οι δυο στρατηγικής σημασίας πορθμοί τα Δαρδανέλλια και ο Βόσπορος αποτελούν τη μόνη θαλάσσια δίοδο προκειμένου τα πλοία να προσεγγίσουν τη Μαύρη Θάλασσα ή τη Μεσόγειο. Η δίοδος αυτή ήταν απαραίτητη στο παρελθόν προκειμένου να διευκολυνθεί το εμπόριο και η μεταφορά των σιτηρών με πλοία που παράγονταν στις απέραντες στέπες της Ρωσίας.

Η χρησιμοποίηση του πετρελαίου ως τροφοδότριας δύναμης της βιομηχανικής επανάστασης των τελευταίων δυο αιώνων είχε σαν αποτέλεσμα να αναβαθμισθεί ο ρόλος των Στενών καθώς η παραγωγή των πετρελαιοπαραγωγών χωρών γύρω από την Κασπία Θάλασσα φορτώνεται σε πλοία διαμέσου του αγωγού που ενώνει το Μπακού με τη Μαύρη Θάλασσα. Η θαλάσσια μεταφορά εξακολουθεί να είναι ο οικονομικότερος τρόπος μεταφοράς μεγάλων ποσοτήτων πετρελαίου. Έτσι κρίνεται απαραίτητη η δίοδος μέσω των Στενών με προορισμό τη Μεσόγειο Θάλασσα προκειμένου να μεταφερθεί πετρέλαιο σε διάφορες χώρες.

Ακόμα οι εκβολές του Δούναβη είναι στη Μαύρη Θάλασσα. Ο ποταμός αυτός είναι ένας από τους μεγαλύτερους της Ευρώπης διασχίζει όλη σχεδόν την Ευρώπη ξεκινώντας από τις βόρειες παρυφές των Άλπεων. Σε πολλά σημεία του ο ποταμός είναι πλωτός και εξυπηρετεί στη μεταφορά εμπορευμάτων και άλλων αγαθών.

Τέλος από πλευρά στρατιωτικής τακτικής ο έλεγχος των Στενών αποτελεί συγκριτικό πλεονέκτημα για τον αμυνόμενο. Τόσο η στενότητα του χώρου που δεν επιτρέπει τη συγκέντρωση μεγάλων δυνάμεων όσο και η φυσική διαμόρφωση του χώρου τον καθιστούν με την κατάλληλη οχύρωση απροσπέλαστο προπύργιο για τους επιτιθέμενους τουλάχιστον από την πλευρά της θάλασσας.

Για τους λόγους αυτούς από την αρχαιότητα τα Στενά ως το σημείο ένωσης της Ευρώπης και Ασίας αποτέλεσαν αντικείμενο διεκδίκησης για πολλά κράτη. \*<sup>2</sup>

### 1.3. Από τη Μυθολογία στην Ιστορία



1.3 Το Στενό του Βοσπόρου

Η ιστορία των Στενών του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων χάνεται μέσα στο χρόνο. Η πτώση της Έλλης από το χρυσόμαλλο κριάρι, με το οποίο διέφυγε η ίδια και ο Φρίξος, χάρισε το όνομα στον Ελλήσποντο. Στη συνέχεια η Αργοναυτική εκστρατεία οδήγησε τον Έλληνα μετά από πολλούς κόπους και ταλαιπωρίες στον Άξενο Πόντο, που μετονομάστηκε σε Εύξεινο Πόντο. Ο διάπλους των Αργοναυτών και του Ιάσονα από τις Συμπληγάδες Πέτρες, που σύμφωνα με μια άποψη είναι σκόπελοι που βρίσκονται στο Βόσπορο, άνοιξαν νέους επεκτατικούς ορίζοντες στα ελληνικά φύλα και εξασφάλισαν τη δημιουργία αποικιών στα παράλια της Μαύρης Θάλασσας.

<sup>2</sup>[http://www.army.gr/files/File/epitheorisi/200501\\_%CE%A4%CE%91%20%CE%A3%CE%A4%CE%95%CE%9D%CE%91%20%CE%92%CE%9F%CE%A3%CE%A0%CE%9F%CE%A1%CE%9F%CE%A5%20%CE%9A%CE%91%CE%99%20%CE%A4%CE%A9%CE%9D%20%CE%94%CE%91%CE%A1%CE%94%CE%91%CE%9D%CE%95%CE%9B%CE%9B%CE%99%CE%A9%CE%9D.pdf](http://www.army.gr/files/File/epitheorisi/200501_%CE%A4%CE%91%20%CE%A3%CE%A4%CE%95%CE%9D%CE%91%20%CE%92%CE%9F%CE%A3%CE%A0%CE%9F%CE%A1%CE%9F%CE%A5%20%CE%9A%CE%91%CE%99%20%CE%A4%CE%A9%CE%9D%20%CE%94%CE%91%CE%A1%CE%94%CE%91%CE%9D%CE%95%CE%9B%CE%9B%CE%99%CE%A9%CE%9D.pdf)



Μια πρώτη καταγεγραμμένη πηγή για τα Στενά αποτελούν τα Ομηρικά Έπη. Μπορεί βέβαια ο Όμηρος να περιγράφει ένα πόλεμο που έγινε για την επιστροφή της ωραίας Ελένης, όμως στην πραγματικότητα ο λόγος ήταν πως οι Τρώες αποτελούσαν δύναμη που αμφισβητούσε τα συμφέροντα των Ελλήνων καθώς επεδίωκαν να αποκτήσουν το στρατηγικό και εμπορικό έλεγχο των Στενών διαμέσου των οποίων οι Έλληνες προμηθεύονταν φορτία σίτου. Έτσι ακολούθησε η οργάνωση μιας πανελληνίας εκστρατείας με άμεση συνέπεια τον Τρωικό Πόλεμο, που απελευθέρωσε τα Στενά και επέτρεψε τον ελεύθερο διάπλου των πλοίων από και προς των Εύξεινο Πόντο.

Η στρατηγική σημασία των Στενών φαίνεται και από τη σημαντική επίδραση που είχε κατά την εξέλιξη του Πελοποννησιακού Πολέμου και τη νίκη των Λακεδαιμονίων εναντίον των Αθηναίων. Οι Αθηναίοι παρόλο που είχαν αποκλεισθεί από την Ηπειρωτική Ελλάδα εξασφάλιζαν τις προμήθειες της πόλης από συμμαχικές πόλεις και αποικίες στον Εύξεινο Πόντο μέσω των Στενών. Έτσι μοιλονότι η Αθήνα είχε τεθεί σε ασφυκτικό κλοιό συνέχιζε να αποτελεί υπολογίσιμο εχθρό για τους Λακεδαιμόνιους. Ο έλεγχος των Στενών έπρεπε να εξασφαλισθεί, για αυτό ο Λύσανδρος μετά τη νίκη εναντίον του αθηναϊκού στόλου και πριν καν πλεύσει για να αποκλείσει την Αθήνα εξασφάλισε φιλικές για τους Λακεδαιμόνιους συμμαχίες στο Βυζάντιο (Βόσπορος) και την Καρχηδόνα.

“ Με το πέρασμα των αιώνων τα Στενά πέρασαν στον πολιτικό έλεγχο των Μεγάλων Δυνάμεων της κάθε περιοχής (Περσική, Ρωμαϊκή, Βυζαντινή Αυτοκρατορία) χωρίς όμως να αλλοιώσουν ούτε την εθνολογική σύσταση των κατοίκων που διέμεναν στην ευρύτερη περιοχή των Στενών ούτε βέβαια το καθεστώς της ελεύθερης διέλευσης των ειρηνικών δυνάμεων. Από τις αρχές του 11<sup>ου</sup> αιώνα εμφανίζονται στο προσκήνιο οι Βενετοί, οι Γενοβέζοι και κυρίως οι Φράγκοι, οι οποίοι το 1204 μ. Χ. με την πρώτη άλωση της Πόλης καταλύουν τη Βυζαντινή Αυτοκρατορία και αναλαμβάνουν την εμπορική διακίνηση των προϊόντων διαμέσου των Στενών. Ακολούθως το 1453 μ. Χ. ο έλεγχος των Στενών πέρασε στην Οθωμανική Αυτοκρατορία. Οι Τούρκοι που γιγάντωσαν την αυτοκρατορία τους ενσωμάτωσαν σ’ αυτήν σταδιακά και όλα τα παράλια της Μαύρης Θάλασσας, διεκδίκησαν για τον εαυτό τους το εμπόριο μέσω των Στενών και μάλιστα απαγόρευαν τον πλου ξένων πλοίων στη Μαύρη Θάλασσα. Ο Εύξεινος Πόντος θεωρήθηκε ως μια τουρκική λίμνη (εσωτερικά ύδατα) και στα ξένα εμπορικά πλοία επιτρεπόταν να διέλθουν από τα Δαρδανέλλια και να φορτώσουν ή ξεφορτώσουν τα εμπορεύματά τους στην Κωνσταντινούπολη, σύμφωνα με τις αποφάσεις της Υψηλής Πύλης και αφού κατέβαλαν τους αναλογούντες φόρους. Αξίζει να αναφερθεί πως εκείνη την περίοδο δεν γινόταν καν λόγος για την είσοδο των εμπορικών πλοίων στη Μαύρη Θάλασσα.

Το καθεστώς του διάπλου των Στενών διέπεται μετά το 1475, όπου και ολοκληρώθηκαν οι κατακτήσεις όλων των εδαφών που βρέχονται από τη Μαύρη Θάλασσα, από τις διομολογήσεις. Πρόκειται για διμερείς συμφωνίες μεταξύ μεγάλων δυνάμεων και της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας με τις οποίες παρέχονται προνόμια

στις πρώτες και σήμαιναν περιορισμό της κυριαρχίας της δεύτερης. Ένα από τα προνόμια αυτά ήταν και ο διάπλους των Στενών με τελικό προορισμό την Κωνσταντινούπολη. Από τις πιο γνωστές διομολογήσεις είναι αυτή που υπογράφηκε μεταξύ Francois I και Σουλεϊμάν II (1535), που χορηγούσε το δικαίωμα διάπλου στον γαλλικό εμπορικό στόλο και αυτή που παραχωρήθηκε στην Queen Elizabeth (1579) χορηγώντας ακριβώς το ίδιο προνόμιο στα αγγλικά εμπορικά πλοία.

Την κατάσταση της κλειστής θάλασσα ή “mare clausum” θα αμφισβητήσει η Τσαρική Ρωσία το 1696 όταν ο Μεγάλος Πέτρος θα ανοίξει δίοδο προς τη Μαύρη Θάλασσα από το Βορρά καταλαμβάνοντας το Azof, περιοχή στην Κριμαία. Με τη συνθήκη του Carlowitz (1699) η Ρωσία θα αποκτήσει και νομικό τίτλο επί της συγκεκριμένης περιοχής και θα αρχίσει να δείχνει τις διαθέσεις της για επέκταση προς το Νότο για να εξασφαλίσει την εδαφική της ακεραιότητα από τις επιδιώξεις των άλλων μεγάλων Δυνάμεων. Ακόμα και τότε η Υψηλή Πύλη θα απαντήσει αρνητικά στο αίτημα της Τσαρικής Ρωσίας για διάπλου του εμπορικού της στόλου προς τη Μεσόγειο.

Θα χρειασθεί να έρθει το 1774 και να υπογραφεί η συνθήκη του Κιουτσούκ-Καϊναρτζή με την οποία τερματίζεται ο ρωσο- τουρκικός πόλεμος που είχε αρχίσει το 1768, και η Ρωσία αποκτά το δικαίωμα της ελεύθερης και ανεμπόδιστης κυκλοφορίας στη Μαύρη Θάλασσα και το δικαίωμα του διάπλου στα Στενά από “συνήθους μεγέθους” πλοία του εμπορικού της στόλου.

Η σχέση των δυο χωρών όσον αφορά στη συνδιαχείριση επί των Στενών και τη συγκυριότητα της Μαύρης Θάλασσας θα διαταραχθεί στην πορεία των χρόνων πολλές φορές και θα αποτελέσει μόνιμο αγκάθι στις μεταξύ τους σχέσεις. Παράλληλα και οι υπόλοιπες δυτικοευρωπαϊκές δυνάμεις θα επιδιώξουν με κάθε τρόπο να εμφανίσουν εμπόδια στην κάθοδο της Ρωσίας στη Μεσόγειο και παράλληλα να εξασφαλίσουν για τις χώρες τους ευνοϊκό καθεστώς για τους εμπορικούς τους στόλους. Στο μέλλον και οι παρευξείνιες χώρες θα επισημαίνουν τη σημασία που έχουν τα Στενά για την άμυνα των χωρών τους.

Έχει γίνει από όλους πλέον αντιληπτό πως τα Στενά έχουν στρατηγική σημασία και αποτελούν το κλειδί για την ανάπτυξη της οικονομίας τους και τον έλεγχο των ισορροπιών στο παγκόσμιο γίγνεσθαι. Αξίζει να αναφερθούν τα λόγια του Γάλλου πρέσβη Caulaincourt το 1807 στον Τσάρο Αλέξανδρο ότι: “εάν έχεις τα Δαρδανέλλια έχεις την Ευρώπη”. \*<sup>3</sup>

<sup>3</sup>[http://www.army.gr/files/File/epitheorisi/200501\\_%CE%A4%CE%91%20%CE%A3%CE%A4%CE%95%CE%9D%CE%91%20%CE%92%CE%9F%CE%A3%CE%A0%CE%9F%CE%A1%CE%9F%CE%A5%20%CE%9A%CE%91%CE%99%20%CE%A4%CE%A9%CE%9D%20%CE%94%CE%91%CE%A1%CE%94%CE%91%CE%9D%CE%95%CE%9B%CE%9B%CE%99%CE%A9%CE%9D.pdf](http://www.army.gr/files/File/epitheorisi/200501_%CE%A4%CE%91%20%CE%A3%CE%A4%CE%95%CE%9D%CE%91%20%CE%92%CE%9F%CE%A3%CE%A0%CE%9F%CE%A1%CE%9F%CE%A5%20%CE%9A%CE%91%CE%99%20%CE%A4%CE%A9%CE%9D%20%CE%94%CE%91%CE%A1%CE%94%CE%91%CE%9D%CE%95%CE%9B%CE%9B%CE%99%CE%A9%CE%9D.pdf) σελ. 119- 121.

#### 1.4. Μορφολογία της περιοχής

Σύμφωνα με επιστήμονες υποστηρίζεται πως η διαμόρφωση των ακτών του Βοσπόρου με τις εσοχές και εξοχές που παρατηρούνται σήμερα μαρτυρούν μια παλαιότερη γεωλογική περίοδο κατά την οποία η Ευρώπη και η Ασία ήταν ενωμένες σε αυτό ακριβώς το σημείο. Προφανώς ο χωρισμός της συγκεκριμένης περιοχής επήλθε ύστερα από μια γεωλογική διαταραχή που είναι ο σεισμός. Σε καμία περίπτωση ο χωρισμός αυτός δεν οφείλεται σε κατακλυσμό ή πλημμύρα. Ωστόσο κάποιοι επιστήμονες υποστηρίζουν πως ο Βόσπορος σχηματίστηκε περίπου το 5.600 π. Χ. καθώς τα ανερχόμενα ύδατα της Προποντίδας εκχύθηκαν στο Εύξεινο Πόντο, ο οποίος μέχρι τότε ήταν ένα αβαθές υδάτινο μόρφωμα.

Αξίζει να αναφερθεί πως στην περιοχή του Βοσπόρου παρατηρείται το φαινόμενο της αντίρροιας. Το φαινόμενο αυτό περιγράφει ένα θαλάσσιο ρεύμα ταχύτητας 2-3 κόμβων με κατεύθυνση από τα Βόρεια προς τα Νότια όπου μεταφέρονται πλεονάζοντα ύδατα από τη Μαύρη Θάλασσα μέσω της Προποντίδας στο Αιγαίο Πέλαγος. Ακόμα παρατηρείται ένα αντίθετο υποβρύχιο ρεύμα που διακρίνεται από τα ίδια χαρακτηριστικά, το οποίο κινείται από το Αιγαίο Πέλαγος προς την Μαύρη Θάλασσα. Το φαινόμενο αυτό καθιστά ιδιαίτερα δύσκολο το διάπλου στα Στενά σε μικρού αλλά και σε μεγαλύτερου μεγέθους σκάφη, και είναι δυνατό να προκύψουν ατυχήματα όπως η προσάραξη όταν κινούνται με χαμηλή ταχύτητα.



1.4 Η περιοχή της Προποντίδας

### 1.5. “Τουρκικά Στενά”

Οι Τούρκοι με τον όρο “Τουρκικά Στενά” (Türk Bogazlari) αναφέρονται στα δυο στενά που βρίσκονται στην βορειοδυτική περιοχή της Τουρκίας, δηλαδή το Βόσπορο και τα Δαρδανέλλια που συνδέουν από τη μια πλευρά τη Θάλασσα του Μαρμαρά με τη Μαύρη Θάλασσα και από την άλλη πλευρά το Αιγαίο και τη Μεσόγειο. Τα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων είναι το όριο μεταξύ δυο ηπείρων της Ευρώπης και της Ασίας, και από το 1936 διέπονται από τη Σύμβαση του Montreux.

Το Στενό του Βοσπόρου είναι γνωστό και ως Στενό της Κωνσταντινούπολης. Έχει μήκος περίπου 30 χιλιόμετρα δηλαδή 19 μίλια και πλάτος 700 μέτρα ή 2.300 πόδια, συνδέει τη Θάλασσα του Μαρμαρά με τη Μαύρη Θάλασσα στο βορρά. Διασχίζει την Κωνσταντινούπολη, την πόλη που βρίσκεται μεταξύ δυο ηπείρων. Διασχίζεται από δυο κρεμαστές γέφυρες (γέφυρα του Βοσπόρου και τη γέφυρα του Φατίχ Σουλτάν Μεχμέτ) καθώς και μια σιδηροδρομική σήραγγα (Marmaray).

Το Στενό των Δαρδανελίων είναι γνωστό και ως Canakkale, έχει μήκος 68 χιλιόμετρα δηλαδή 42 μίλια και πλάτος 1,2 χιλιόμετρα δηλαδή 0,75 μίλια συνδέει τη Θάλασσα του Μαρμαρά με το Αιγαίο Πέλαγος και κατ επέκταση με τη Μεσόγειο στα νοτιοδυτικά, και βρίσκεται κοντά στην πόλη Canakkale. Τα Δαρδανέλλια ήταν γνωστά από την ιστορία με την ονομασία Ελλήσποντος. Το Στενό έχει παίξει σημαντικό ρόλο στην ιστορία για μεγάλο χρονικό διάστημα. Η αρχαία πόλη της Τροίας βρίσκονταν κοντά στη δυτική είσοδο του Στενού και η ασιατική ακτή του ήταν το πεδίο του Τρωικού Πολέμου. Από τη μυθολογία υπάρχουν πληροφορίες ότι ο περσικός στρατός του Ξέρξη και αργότερα του Μεγάλου Αλεξάνδρου κινήθηκαν σε αντίθετες κατευθύνσεις στην περιοχή των Στενών έτσι ώστε να εισβάλλουν ο πρώτος στην Ελλάδα το 489 π. Χ. και ο δεύτερος στην Περσία το 334 π. Χ. Τα Δαρδανέλλια είναι ζωτικής σημασίας σημείο και από τη Βυζαντινή περίοδο και το 14<sup>ο</sup> αιώνα ελέγχονταν από τους Τούρκους.



1.5 Τα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων

Ο έλεγχος ή η εφαρμογή ενός ειδικού καθεστώτος πρόσβασης στα Στενά ήταν ο βασικός στόχος της εξωτερικής πολιτικής της Ρωσίας τον 19<sup>ο</sup> αιώνα. Στο Ρωσο-τουρκικό Πόλεμο που έγινε 1828- 1829 έληξε με την ήττα της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας και το 1833 η Ρωσία εξανάγκασε τους Τούρκους να υπογράψουν τη Συνθήκη Hunkar Iskelesi, κατά την οποία εφόσον το ζητούσε η Ρωσία ήταν δυνατός ο αποκλεισμός των Στενών σε πολεμικά πλοία εκτός της περιοχής του Ευξείνου Πόντου. Αυτή η Συνθήκη είχε σαν αποτέλεσμα την κυριαρχία της Ρωσίας στον Ευξείνο Πόντο. Η Συνθήκη αυτή ανησύχησε τις Μεγάλες Δυνάμεις που φοβήθηκαν πιθανή επέκταση της Ρωσίας στη Μεσόγειο. Έτσι στη Συνθήκη των Στενών του Λονδίνου που υπογράφηκε το 1841 μεταξύ των χωρών: Βρετανία, Γαλλία, Πρωσία και Αυστρία εξανάγκασαν τη Ρωσία να συμφωνήσει ότι μόνο τα τουρκικά πολεμικά πλοία θα μπορούσαν να διασχίσουν τα Δαρδανέλλια σε καιρό ειρήνης. Η Συνθήκη αυτή επιβεβαιώθηκε από την Σύνοδο του Παρισιού το 1856 ακολουθώντας τη ρωσική ήττα στον Κριμαϊκό Πόλεμο το 1853 και παρέμεινε σε ισχύ μέχρι τον 20<sup>ο</sup> αιώνα.

Ακολούθως κατά τη διάρκεια του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου οι Σύμμαχοι έκαναν μια αποτυχημένη προσπάθεια να καταλάβουν τα Δαρδανέλλια αποσκοπώντας στην ήττα της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Μετά τη μάχη της Καλλίπολης τα Στενά ναρκοθετήθηκαν για να αποτρέψουν τα συμμαχικά πλοία από το να διεισδύσουν σε αυτά, αξίζει να σημειωθεί πως ένα βρετανικό πλοίο κατάφερε να αποφύγει τα ναρκοπέδια και να βυθίσει ένα τουρκικό πολεμικό πλοίο έξω από τον Κεράτιο Κόλπο στην Κωνσταντινούπολη. Ακολούθως η Συνθήκη των Σεβρών το 1920 αποστρατιωτικοποίησε τα Στενά και τα κατέστησε διεθνές έδαφος υπό τον έλεγχο της Κοινωνίας των Εθνών. Η Συνθήκη αυτή αναθεωρήθηκε το 1923 από τη Συνθήκη

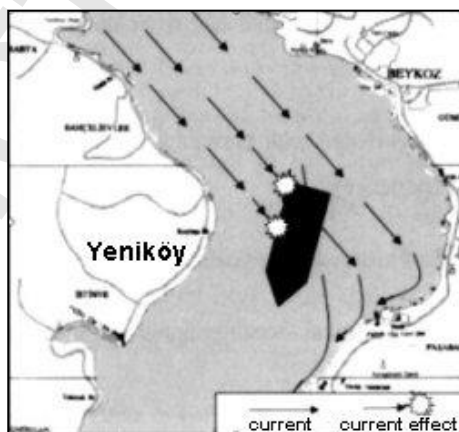
της Λωζάννης που ξανάδωσε τα Στενά στην Τουρκία και επέτρεψε σε όλα τα ξένα πολεμικά πλοία να διασχίζουν τα στενά ελεύθερα. Η Τουρκία απέρριψε τους όρους αυτής της Συνθήκης και στη συνέχεια στρατιωτικοποίησε την περιοχή. Η επαναφορά σε αυτό το καθεστώς τυποποιήθηκε με τη Συνθήκη του Μοντρέ τον Ιούλιο του 1936. Η Συνθήκη που ισχύει μέχρι σήμερα για τα Στενά, τα αντιμετωπίζει σημαντική οδό για την διεθνή ναυσιπλοΐα αλλά η Τουρκία διατηρεί ακόμα το δικαίωμα να περιορίσει τη θαλάσσια κίνηση μη παρευξείνιων κρατών. Κατά τη διάρκεια του Δεύτερου Παγκοσμίου Πολέμου η Τουρκία παρέμεινε ουδέτερη σε όλη σχεδόν τη διάρκεια του πολέμου, έτσι τα Δαρδανέλλια παρέμειναν κλειστά για τα πλοία των εμπόλεμων κρατών.

## Κεφάλαιο 2<sup>ο</sup>

# Ποσοτικά δεδομένα, προβλήματα και χαρακτηριστικά της σύγχρονης ναυσιπλοΐας στα Στενά

### 2.1. Μορφολογικά χαρακτηριστικά των Στενών

Τα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων είναι στενής φύσεως κανάλια με περίπλοκα και ακανόνιστα ρεύματα και απότομες στροφές. Η διαδρομή είναι ελικοειδής, σε πολλά σημεία είναι στενή και στην περιοχή επικρατούν ισχυρά και σύνθετα ρεύματα. Τα Στενά του Βοσπόρου δέχονται ισχυρούς βόρειους ανέμους, βροχή και πυκνή ομίχλη κυρίως την άνοιξη και το καλοκαίρι. Οι καιρικές συνθήκες αλλάζουν με γρήγορο ρυθμό και πολλές φορές ένα πλοίο εισέρχεται στο Στενό με συννεφιασμένο ουρανό και μπορεί ξαφνικά να βρεθεί σε ομιχλώδες σκηνικό με περιορισμένη ορατότητα. Στην περιοχή αυτή πολλά ρεύματα συναντώνται κάτι το οποίο οφείλεται στη πυκνότητα υδάτων που παρατηρούνται στις περιοχές μεταξύ του Αιγαίου και της Μαύρης Θάλασσας, πολλές φορές μπορεί να φθάσουν μέχρι και 6 έως 8 μποφόρ. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα να μειώνεται ο ρυθμός περιστροφής του πηδάλιου του πλοίου, το οποίο πλέει στο ρεύμα και έτσι να επηρεαστεί σε μεγάλο βαθμό η ικανότητά ελιγμών του. Ρεύματα που υπάρχουν στην περιοχή είναι τα αντιρρεύματα, δινορεύματα και το ρεύμα ORKOZ. Λόγω των παραπάνω χαρακτηριστικών το Στενό αυτό θεωρείται ως ένα από τα πλέον κρίσιμα περάσματα του κόσμου.



2.1 Η στενότητα της περιοχής Yeniköy \*<sup>4</sup>

<sup>4</sup> <http://www.blackmeditjournal.org/blackmeditjournal.org/pdf/6.pdf>

Η πυκνότητα της θαλάσσιας κυκλοφορίας έχει αυξηθεί, χαρακτηριστικά το 1936 όταν υπεγράφη η Σύμβαση του Montreux για τη ρύθμιση της ναυσιπλοΐας της περιοχής, πέρασαν από τα Στενά περίπου 4.500 πλοία ενώ στις μέρες μας διέρχονται από τα Στενά κατά μέσο όρο 54.000 πλοίων το χρόνο. Αυτή η αύξηση της συχνότητας της κυκλοφορίας είχε σαν αποτέλεσμα την αύξηση των θαλάσσιων ατυχημάτων. Για να αντιμετωπισθεί το πρόβλημα και προκειμένου να εξασφαλισθεί η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας της περιοχής υιοθετήθηκαν το 1994 κανονισμοί που είναι γνωστοί ως: “Maritime Traffic Regulations in the Turkish Straits and Marmara Regions”, και τέσσερα χρόνια το 1998 αναθεωρήθηκαν και προέκυψαν οι κανονισμοί: “Maritime Traffic Regulations in the Turkish Straits”. Σύμφωνα με τους παραπάνω κανονισμούς η έννοια ενός μεγάλου πλοίου έρχεται στο προσκήνιο και αναζητάτε η σημασία του στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας των Στενών.

Εξετάζοντας τη θαλάσσια κυκλοφορία της περιοχής, αποδεικνύεται ότι τα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων είναι μια από τις πλέον πυκνότερες περιοχές του κόσμου, εδώ και αιώνες εξυπηρετεί τη διεθνή ναυτιλιακή αγορά. Λαμβάνοντας ως δεδομένο ότι συνδέει τη Μαύρη Θάλασσα με τη Μεσόγειο έχει όχι μόνο μεγάλη στρατηγική σημασία λόγω του εμπορίου αλλά και πολιτικό ενδιαφέρον.

Το Στενό σε μήκος είναι 18 μίλια (31χιλιόμετρα) και σε πλάτος είναι 700 μέτρα και αποτελείται από πολλά στενότερα σημεία τέτοια που απαιτούν να αλλάξει η πορεία των διερχόμενων πλοίων προκειμένου να περάσουν από τα Στενά. Το 1939 όπου υπογράφηκε η Συνθήκη του Montreux ο αριθμός των πλοίων που διήλθαν από τα Στενά ήταν 4.700. Ωστόσο ο σημερινός αριθμός των διερχόμενων πλοίων αυξήθηκε σε 45.396 ανά έτος. Αξίζει να αναφερθεί πως η κίνηση στα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων είναι περίπου τέσσερις φορές μεγαλύτερη από την θαλάσσια κυκλοφορία στη διώρυγα του Παναμά. Στον πίνακα 2.2 παρουσιάζεται ο αριθμός των πλοίων που διέρχονται από τα Στενά τη χρονολογία 1982- 2008.



Year	Number of transit vessels	Year	Number of transit vessels
1982	12,983	1996	49,952
1983	12,767	1997	50,952
1984	11,006	1998	49,304
1985	14,271	1999	47,906
1986	12,103	2000	48,079
1987	11,557	2001	42,637
1988	12,092	2002	47,283
1989	11,805	2003	46,939
1990	11,445	2004	54,564
1991	12,085	2005	54,797
1993	20,260	2006	54,880
1994	18,720	2007	56,606

## 2.2 Ο αριθμός των πλοίων που πέρασαν από τα Στενά 1982- 2008 \*<sup>5</sup>

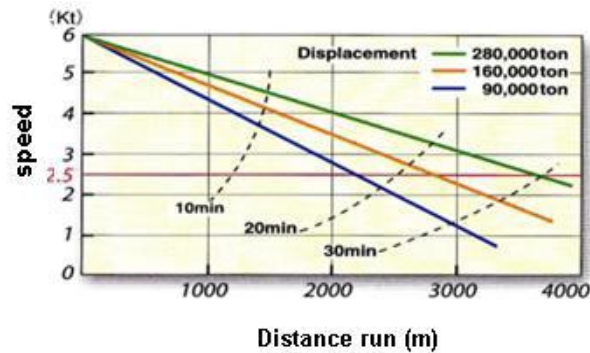
Πρέπει να σημειωθεί πως η αύξηση της κυκλοφορίας και το μέγεθος των πλοίων αυξάνουν την πιθανότητα σοβαρότητας των ατυχημάτων. Για το λόγο αυτό όπως καταγράφηκε και παραπάνω υιοθετήθηκαν κανονισμοί το 1994: “Maritime Traffic Regulations in the Turkish Straits and Marmara Regions” και αναθεωρήθηκε τέσσερα χρόνια μετά “Maritime Traffic Regulations in the Turkish Straits”. Οι παραπάνω κανονισμοί επικεντρώθηκαν στην ασφάλεια ναυσιπλοΐας στα Στενά και δόθηκε έμφαση στον ορισμό των μεγάλου μεγέθους πλοίων και στους όρους διέλευσης τους από τα Στενά. Σύμφωνα με τους παραπάνω κανονισμούς μεγάλα πλοία είναι τα πλοία που έχουν συνολικό μήκος 200 μέτρα ή περισσότερα. Τα μεγάλα μεγέθους πλοία πρέπει να συμμορφώνονται με τις διατάξεις των κανονισμών. Έτσι αν η τρέχουσα ταχύτητα είναι περισσότερη από 4 μίλια την ώρα τα μεγάλα πλοία δεν μπορούν να εισέλθουν στα Στενά δεδομένου ότι δεν μπορεί να παραχθεί η αναγκαία ταχύτητα ελιγμών σε αντίστροφα ρεύματα. Επίσης τα πλοία με μήκος μεγαλύτερο των 150 μέτρων ορίζονται ως πλοία με δυσκολία πλοήγησης στην κυκλοφοριακή λωρίδα πλεύσης τους.

### 2.2. Παράγοντες που επηρεάζουν την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας της περιοχής

Υπάρχουν πολλοί παράγοντες που επηρεάζουν αρνητικά την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας στα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων. Έτσι υπάρχουν 9 κριτήρια που καθορίζουν την αξιοπλοΐα της περιοχής και είναι: η ταχύτητα του πλοίου, η κατάσταση φόρτωσης των πλοίων, η επίδραση του ανέμου, το ισχύν ρεύμα, η στενότητα της περιοχής, η περιορισμένη ορατότητα, η επίδραση πιλοτικών προγραμμάτων στο πλοίο, η τοπική κυκλοφορία και η δυνατότητα περιστροφής του πλοίου.

<sup>5</sup>Το περιεχόμενο του κειμένου βασίζεται σε ανάλυση βλ. <http://www.blackmeditjournal.org/blackmeditjournal.org/pdf/6.pdf>.

1. Η ταχύτητα του πλοίου: Στα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελλίων σημαντικό ρόλο διαδραματίζει η αύξηση του μήκους στα πλοία και αποδεικνύεται σε περίπτωση που υποχρεωθεί το όχημα να σταματήσει την μηχανή ή να μειώσει ταχύτητα σε περίπτωση βλάβης ή σε μια επικίνδυνη κατάσταση. Στο διάγραμμα 2.3 φαίνεται η ταχύτητα επιβράδυνσης για διαφορετικού μεγέθους πλοία:



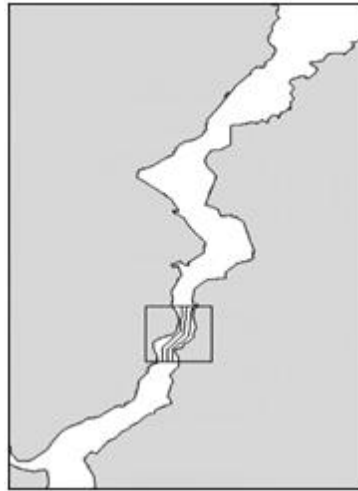
2.3 διάγραμμα επιβράδυνσης<sup>6</sup>

Στο διάγραμμα γίνεται γνωστό πως για να αγκυροβολήσει στο λιμάνι ένα πλοίο χρησιμοποιεί μηχανισμό ελιγμών επιβράδυνσης αφού το πλοίο έχει σταματήσει και κινείται με 6 κόμβους. Ο χρόνος που απαιτείται για τη μείωση της ταχύτητας εμφανίζεται ως συνάρτηση του εκτοπίσματος του βάρους και της απόστασης. Με ταχύτητα 2.5 κόμβων είναι πιθανό να χαθεί η αποτελεσματικότητα του πηδαλίου. Για ένα δεξαμενόπλοιο 160.000 τόνων απαιτούνται περίπου 22 λεπτά ή απαιτείται μείωση της ταχύτητας του στους 2.5 κόμβους, ενώ για ένα δεξαμενόπλοιο 280.000 τόνων απαιτούνται 30λεπτά. Συνοψίζοντας από το διάγραμμα φαίνεται πως όσο αυξάνεται το μέγεθος του πλοίου τόσο ο χρόνος που απαιτείται για την επιβράδυνση της ταχύτητας αυξάνεται.

2. Στενότητα της περιοχής: Τα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελλίων θα μπορούσαν από γεωγραφικής άποψης να χαρακτηρισθούν επικίνδυνα σε ορισμένα σημεία όπως είναι το στενότερο σημείο των Στενών μεταξύ Anadolu Hisari (Φρούριο της Ανατολίας) και Rumeli Hisari (Φρούριο της Ρούμελης) με 698 μέτρα. Η στενότητα του χώρου είναι ένα πρόβλημα λαμβάνοντας υπόψη τον παράγοντα της αύξησης του μήκους των πλοίων που διέρχονται από τα Στενά. Η απόσταση που απαιτείται για να σταματήσει ένα πλοίο είναι μεγαλύτερη καθώς είναι μεγαλύτερο και το μέγεθος τους πλοίου. Κατά προσέγγιση η απόσταση μειώνεται εφόσον η ταχύτητα μειωθεί από 6 σε 2,5 κόμβους. Αξίζει να αναφερθεί πως για ένα δεξαμενόπλοιο 160.000 τόνων απαιτούνται 2.800 μέτρα απόσταση, ενώ για ένα δεξαμενόπλοιο 280.000 τόνων απαιτούνται 4.000 μέτρα απόσταση. Ένα ακόμα πρόβλημα για τα μεγάλα πλοία είναι η έλλειψη επαρκούς χώρου στην

<sup>6</sup> <http://www.blackmeditjournal.org/blackmeditjournal.org/pdf/6.pdf>

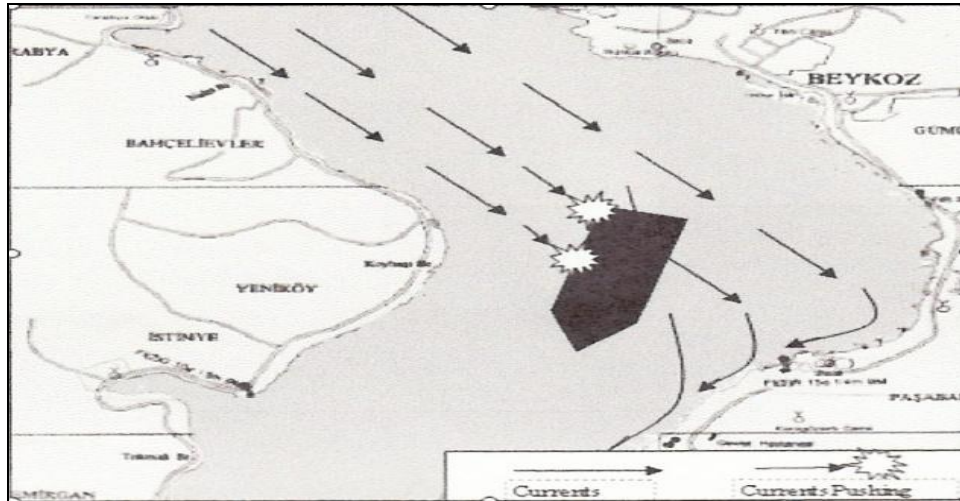
μετάβαση των πλοίων στο σημείο Kandili. Το στενότερο σημείο φαίνεται στο σχήμα 2.4 που ακολουθεί:



2.4 Το στενότερο σημείο των Στενών \*<sup>7</sup>

3. Κατάσταση φόρτωσης πλοίων: η κατάσταση φόρτωσης του πλοίου είναι σημαντική όσον αφορά την ικανότητα ελιγμών του. Στα μεγάλα πλοία η ικανότητα ελιγμού επιδεινώνεται όταν υπάρχει πλήρες φορτίο σε σχέση με την κατάσταση έρματος.
4. Κυρίαρχοι άνεμοι στην περιοχή: η επίδραση του ανέμου περιορίζει την απόδοση του πλοίου σε ελιγμούς. Όσο μεγαλύτερο είναι το πλοίο τόσο μεγαλύτερη είναι και η εκτεθειμένη περιοχή στον άνεμο. Τα μεγάλα πλοία είναι πιο ευάλωτα σε αυτό τον κίνδυνο λόγω της αυξανόμενης δύναμης που επηρεάζουν την ικανότητα ελιγμών. Ακόμα βορειοανατολικοί άνεμοι 6-7 κόμβοι είναι σε θέση να αυξήσουν την ένταση του ρεύματος σε 7-8 κόμβους στα στενά τμήματα των Στενών. Ισχυροί νοτιοδυτικοί και βόρειοι άνεμοι μπορούν να αλλάξουν την κατεύθυνση της τρέχουσας επιφάνειας και να δυσκολέψουν τους ελιγμούς και να αλλάξουν πορεία στα πλοία.
5. Ρεύμα: τα επιφανειακά ρεύματα μπορούν να αυξήσουν την ταχύτητα σε 6-7 κόμβους και αποτελούν ένα από τα πιο σημαντικά μειονεκτήματα για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας στα Στενά. Τα πλοία που ακολουθούν το ρεύμα χάνουν την ικανότητα να κατευθύνουν την πορεία τους. Στο σχήμα 2.5 φαίνεται η επίδραση που ασκεί το ρεύμα σε πλοία στην περιοχή Yeniköy που απαιτείται αλλαγή της πορείας κατά 80 μοίρες. Σύμφωνα με τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στις θαλάσσιες μεταφορές επιτρέπεται να εισέλθουν στα Στενά πλοία με ταχύτητα 4 κόμβων ή και μικρότερη και θα παρέχουν ασφαλή ταχύτητα ελιγμών. Αντίθετα πλοία με ταχύτητα 6-7 κόμβους ή περισσότερο δεν θα εισέλθουν στα Στενά. Το ισχυρό ρεύμα μπορεί να αυξήσει τον κίνδυνο ατυχημάτων αν συνδεθεί με μεγάλο μήκος σκάφος.

<sup>7</sup> <http://www.blackmeditjournal.org/blackmeditjournal.org/pdf/6.pdf>



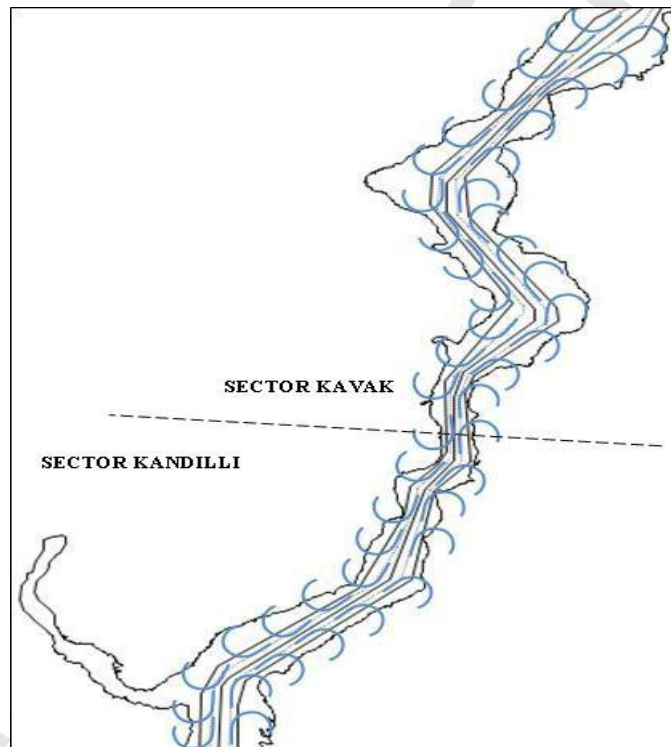
2.5 Επίδραση του ρεύματος στα Στενά \*<sup>8</sup>

6. Περιορισμένη ορατότητα: Ένας ακόμα παράγοντας που επηρεάζει τη ναυσιπλοΐα στα Στενά. Ειδικά το χειμώνα λόγω βροχής, ομίχλης, χαλαζιού, καταγίδων, φαινομένων που περιορίζουν την ορατότητα, μειώνονται οι ελιγμοί με άμεση συνέπεια να προκαλούνται πολλά ατυχήματα. Έτσι όσο μειώνεται η απόσταση, το μεγάλο μήκους πλοίο μειώνει το χρόνο αντίδρασης προκειμένου να αποφευχθεί ο κίνδυνος.
7. Ύπαρξη πλοηγικών συστημάτων στο σκάφος: τα συστήματα αυτά είναι απόλυτα εξοικειωμένα με τις συνθήκες που επικρατούν στη συγκεκριμένη περιοχή. Ο κυβερνήτης του σκάφους δεν μπορεί να γνωρίζει άριστα τους κανονισμούς και τις προϋποθέσεις που ισχύουν σε κάθε περιοχή αντίθετα τα συστήματα αυτά μπορούν να ανταπεξέλθουν σε δύσκολες περιοχές καθώς είναι εξοικειωμένοι με τους τοπικούς παράγοντες που ενδέχεται να επηρεάσουν την πλοήγηση του πλοίου. Αυτά τα συστήματα δύναται να ελέγχουν ισχυρά παλιρροιακά ρεύματα, το επίπεδο ρηχότητας των νερών και εν γένει των δραστηριοτήτων του πλοίου, τις εργασίες βυθοκόρησης καθώς και άλλους παράγοντες. Τα συστήματα πλοήγησης όμως δεν είναι εξοικειωμένα με κινδύνους που σχετίζονται με το μέγεθος των άλλων διερχόμενων πλοίων και μπορεί να συμβάλλουν στη δημιουργία σοβαρών ατυχημάτων.
8. Τοπική κυκλοφορία: η πυκνή κυκλοφοριακή κίνηση έχει αρνητικές συνέπειες στη ναυσιπλοΐα των Στενών. Οι διαδρομές από την Ανατολική στην Ευρωπαϊκή πλευρά και το αντίστροφο δημιουργούν τεράστιο κυκλοφοριακό πρόβλημα στην περιοχή των Στενών καθώς δραστηριοποιούνται στην περιοχή αυτή συμβατικά πλοία μεταφοράς, θαλάσσια λεωφορεία, ιδιωτικά επιβατικά πλοία, αλιευτικά και στρατιωτικά σκάφη. Έτσι γίνεται σαφές πως στην περιοχή των Στενών σημαντικό ρόλο παίζει το μέγεθος του πλοίου καθώς και τα συστήματα ελιγμών που είναι απαραίτητα για την εύρυθμη λειτουργία της περιοχής.

<sup>8</sup> <http://www.blackmedjournal.org/blackmedjournal.org/pdf/6.pdf>

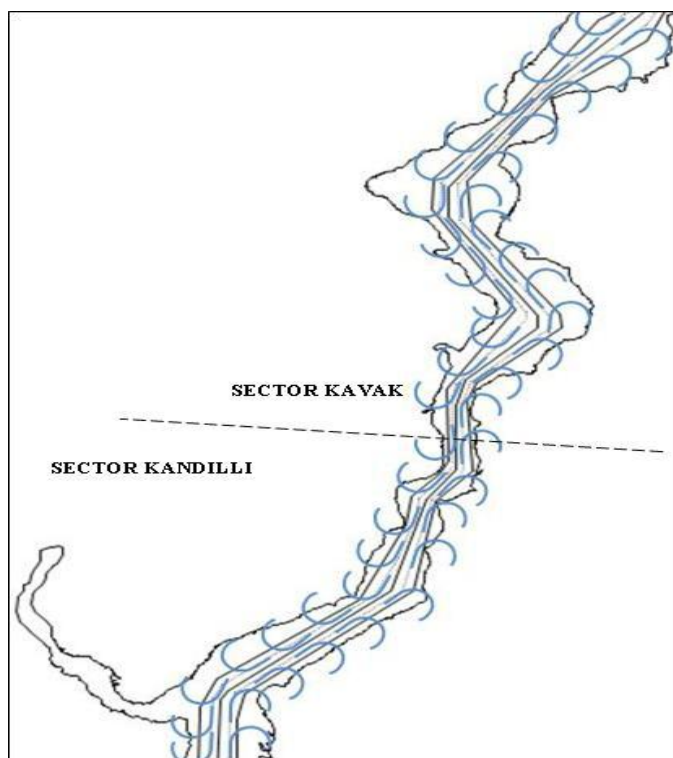
9. Στροφή: Εξαιτίας του σχήματος των Στενών απαιτούνται μεγάλες αλλαγές στην πορεία των πλοίων συγκεκριμένα: στις περιοχές Kandilli (45 βαθμοί) Yenikoy (80 βαθμοί) Umur banki (70 βαθμοί). Στα σχήματα 2.6 και 2.7 φαίνεται η στροφή ενός VLCC πλοίου 260 dwt και 6000 μονάδες PCC στα Στενά. Τα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελλίων χωρίζονται σε 4 τμήματα σύμφωνα με τον τομέα VTS αλλά μόνο οι περιοχές Kandilli και Kavak, περιλαμβάνουν όλα τα σημεία στροφής που μελετώνται.

Το μήκος του πλοίου επηρεάζει την ταχύτητα στροφής του πλοίου και το μέγεθος του κύκλου της στροφής. Η αύξηση του μήκους των πλοίων είναι ζωτικής σημασίας για την ασφαλή πλοήγηση στα Στενά.



2.6 Ικανότητα περιστροφής ενός πλοίου 321,95 μέτρων \*<sup>9</sup>

<sup>9</sup> <http://www.blackmeditjournal.org/blackmeditjournal.org/pdf/6.pdf>



2.7 Ικανότητα περιστροφής για πλοίο μήκους 199,93 μέτρων \*<sup>10</sup>

### 2.3. Υπηρεσία Εξυπηρέτησης Πλοίων

Με πρωτοβουλία των Τούρκων πιλότων το 1980 δημιουργήθηκε η Υπηρεσία Εξυπηρέτησης Πλοίων (VTS). Οι πιλότοι και ο σταθμός των πιλότων ανέλαβαν ορισμένες από τις λειτουργίες της VTS, αλλά εκείνη την περίοδο δεν θα μπορούσε να είναι αποτελεσματική λόγω της έλλειψης σύγχρονου εξοπλισμού και της περιορισμένης χρήσης των πλοϊκών υπηρεσιών στο Βόσπορο και τα Δαρδανέλλια.

Το ατύχημα της NASSIA στις 13 Μαρτίου 1994, ήταν η αφορμή για την εισαγωγή των ναυτιλιακών κανονισμών των Στενών και του συστήματος διαχωρισμού της κυκλοφορίας (TSS). Το σύστημα αυτό εγκρίθηκε από τον Ι.Μ.Ο τον Μάιο του 1994 και οι “Κανόνες και Συστάσεις” αναγνωρίζουν στις τουρκικές αρχές το δικαίωμα να αναστείλουν την μονόδρομη ή αμφίδρομη κίνηση για να παρέχουν ασφαλή διέλευση στα μεγάλα μεγέθους πλοία. Με τα παραπάνω μέτρα ο αριθμός των ατυχημάτων μειώθηκε σημαντικά αλλά αυξήθηκε ο χρόνος αναμονής στις εισόδους. Έτσι δημιουργήθηκαν παράπονα από χώρες της Μαύρης Θάλασσας και ορισμένες μεσογειακές χώρες. Τα κράτη αυτά εξέφρασαν τα παράπονα τους στον Ι.Μ.Ο το 1997, έτσι δυο χρόνια μετά προτάθηκε από τον οργανισμό η εγκατάσταση ενός σύγχρονου συστήματος VTS, το οποίο αφού κατασκευάστηκε τέθηκε σε λειτουργία στις 30 Δεκεμβρίου 2003.

<sup>10</sup> <http://www.blackmedjournal.org/blackmedjournal.org/pdf/6.pdf>

Αρμόδια όργανα για την εύρυθμη λειτουργία της Υπηρεσίας Εξυπηρέτησης Κυκλοφορίας Πλοίων (TSVTS) ορίστηκαν ο Υπουργός Μεταφορών και ο Γενικός Διευθυντής της Παράκτιας Ασφάλειας και διάσωσης, που διορίστηκαν από την τουρκική κυβέρνηση. Εκτός από την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας η υπηρεσία εφαρμόζει σχέδια έκτακτης ανάγκης και συντονίζει όλα τα μέσα που θα χρησιμοποιηθούν σε ανάλογες περιπτώσεις (ρυμούλκηση, πυρόσβεση, απορρύπανσης, ιατρική περίθαλψη κ.α.). ωστόσο η αρμοδιότητες της υπηρεσίας περιορίζονται από τη τελική απόφαση του Πλοιάρχου του κάθε πλοίου σχετικά με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Όλοι οι χειριστές της VTS είναι κυβερνήτες με δυο χρόνια εμπειρία στην διακυβέρνηση πλοίων και διαθέτουν συγκεκριμένη πιστοποίηση.

Υπάρχουν δυο περιοχές στην VTS τα τουρκικά στενά δηλαδή η VTS της Κωνσταντινούπολης (55Nm) και του Τσανάκκαλε VTS (78Nm). Το 2008 ενσωματώθηκε και η Θάλασσα του Μαρμαρά.

Η TSVTS παρέχει τρεις διαφορετικές υπηρεσίες: α) την Υπηρεσία Πληροφοριών για τη θάλασσα κυκλοφορία, η οποία δίνει τις σχετικές θέσεις των πλοίων, τις προβλεπόμενες κινήσεις των άλλων πλοίων, τις ανακοινώσεις για τους ναυτικούς, αναφορές καιρού καθώς και παντός είδους άλλη πληροφορία που θεωρείται απαραίτητη από τους κυβερνήτες της υπηρεσίας, β) η βοήθεια στη ναυσιπλοΐα για τα πλοία που αντιμετωπίζουν δυσκολίες λόγω βλάβης του εξοπλισμού πλοήγησης ή κακών καιρικών συνθηκών, γ) Υπηρεσίες Οργάνωσης Κυκλοφορίας που παρέχει επιχειρησιακές πληροφορίες για τα πλοία πριν την είσοδο τους στα στενά, σύμφωνα με τους Τουρκικούς Κανονισμούς Ναυσιπλοΐας στα Στενά.

#### **2.4. Οι διαδικασίες διέλευσης από τα Στενά**

Οι διαδικασίες διέλευσης από τα Στενά του Βοσπόρου θα μπορούσαν επιγραμματικά να ορισθούν οι ακόλουθες:

- Υποβολή της αναφοράς SP 1 και 2 SP στην TSVTS σύμφωνα με το Τουρκικό Σύστημα Πληροφόρησης των Στενών (TUBRAP).
- Οι αναφορές για το σημείο κλήσης πρέπει να παρέχονται από τα πλοία κατά την είσοδο και έξοδο στην υπηρεσία TSVTS καθώς και κατά την αλλαγή τομέα.
- Το VHF E/ T κανάλι του Τομέα TSVTS πρέπει να παρακολουθείται κάθε στιγμή κατά τη διάρκεια της διέλευσης ή κατά την αγκυροβόληση από την υπηρεσία TSVTS.
- Η TSVTS θα πρέπει να ενημερώνεται κάθε στιγμή όταν τα πλοία φεύγουν από την περιοχή τους.
- Τα πλοία που πλέουν εντός των Τουρκικών Στενών για λόγους ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, την προστασία της ζωής και του περιβάλλοντος, οφείλουν να παρακολουθούν συνεχώς όλες τις εκπομπές της TSVTS και να

αποδέχονται τις συμβουλές, πληροφορίες, προειδοποιήσεις και οδηγίες που δίνονται από την υπηρεσία.

- Οι πλοίαρχοι των πλοίων που πλέουν εντός των Τουρκικών Στενών θα πρέπει να αναφέρουν στην υπηρεσία όλα όσα παρατήρησαν σχετικά με την ύπαρξη κινδύνων που αφορούν την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.
- Ακόμα τα πλοία που πλέουν στο TSS, μέσω της Θάλασσας του Μαρμαρά, για τυχόν απόκλιση από το TSS όπως ενδιάμεση στάση, ελλιμενισμό ή πρόσδεση με τους σημαντήρες, ρίχνοντας άγκυρα, γυρνώντας πίσω, για έκτακτες περιστάσεις και σε περίπτωση καθυστέρησης που υπερβαίνει τις 2 ώρες, οφείλουν να υποβάλλουν αναφορά στο αρμόδιο VTSC.
- Τα σκάφη που περνούν από τα Τουρκικά Στενά χωρίς ενδιάμεση στάση πρέπει κατά τη διάρκεια της ημέρας να υψώνουν τη σημαία με σήμα “T” και κατά τη διάρκεια της νύχτας οφείλουν να παρουσιάζουν πράσινο φως που μπορεί να παρατηρηθεί απ όλα τα σημεία του ορίζοντα τόσο κατά τη διέλευση αλλά ακόμα και στο αγκυροβόλιο.
- Όλες οι επικοινωνίες με την συγκεκριμένη υπηρεσία πλοήγησης θα πρέπει να γίνονται μέσω VHF R/ T Channel 71.

Στην συνέχεια παρουσιάζονται στατιστικά στοιχεία με τα ετήσια περάσματα, τα περάσματα και τις εταιρίες, τις σημαίες των πλοίων και τύπους των πλοίων που πέρασαν από τα Στενά.

Έτος	Συνολικά περάσματα	Έτος	Συνολικά περάσματα
1995	46.954	2004	54.564
1996	49.952	2005	54.794
1997	50.942	2006	53.458
1998	49.304	2007	51.802
1999	47.906	2008	48.171
2000	48.078	2009	47.772
2001	42.637	2010	47.238
2002	47.283	2011	46.754
2003	46.939		

#### 2.8 Ετήσια περάσματα από τα Στενά από το 1995- 2011 \*<sup>11</sup>

Σύμφωνα με τα παραπάνω στοιχεία την διετία 2004- 2005 παρατηρείται μια αύξηση στα περάσματα ενώ τις επόμενες χρονιές επανέρχονται σε προηγούμενα επίπεδα.

<sup>11</sup> <http://www.blackmeditjournal.org/blackmeditjournal.org/pdf/6.pdf>



Το 2011 από τα Στενά πέρασαν συνολικά 6.680 διαφορετικά πλοία. Τα 51 πλοία με την μεγαλύτερη ετήσια συχνότητα είναι τα παρακάτω και αντιπροσωπεύουν το 6,8% των περασμάτων.

Πλοίο	Περάσματα	Πλοίο	Περάσματα
SEA PARTNER	160	MUSTAFA OKAN	59
MSC EQUATOR	100	CHARLTON	57
MCS SAMANTA	82	EL HOSS	57
ESHIPS DANA	80	GEORGIANNA	57
EMONA	75	HICRI KAAAN	57
PIONEER LAKE	74	MJORA	57
CENK CAR	72	AYSE NAZ BAYRA	56
M ADA	71	DAY	56
DEBRENE	67	CENK TURKMEN	55
ISIK 3	67	MARZUK	55
MSC HOGGAR	66	TURANLAR 2	55
KANLAR 3	65	EREN	54
EMERALD	63	NARGYS	54
FURKAN	62	COMANCHE	53
MSC SEBNEM	62	DOST 1	53
ILYAS ARAZ	61	HACI RUSTU K	53
ORCANA	61	LISA	53
SIRAJ	61	MURVET IMAMOGLU	53
ALI OSMAN E	60	AYNACIOGLU 1	52
HACERE ANA	60	STEFANIA MIKHA	52
EROL TURKMEN	59	HACI ALI SARI	51
GOZDE BAYRAKTAR	59	SIRIUS	51
GULOYA	59	SKYLARK	51
Πλοίο	Περάσματα	Πλοίο	Περάσματα
ZEEBONY	51	KAZAN	50
ANNA M	50	PERGAMON	50
CELTIKCIOGLU 14	50	TOMSK	50

## 2.9 Παρουσίαση εταιρειών και περασμάτων \*<sup>12</sup>

<sup>12</sup> <http://www.blackmeditjournal.org/blackmeditjournal.org/pdf/6.pdf>

Από τις παραπάνω εταιρείες παρουσιάζονται οι 33 με τα περισσότερα πλοία που περνούν ετησίως από τα Στενά και διαχειρίστηκαν συνολικά το 50% των πλοίων. Είναι οι παρακάτω:

Εταιρία	Περάσματα
Master	2018
Transbosphor	1112
Surat Deniz	1107
Yildiray	1025
Palmali	1020
Dabcovich	1007
Suat	955
Demsa	923
Transoptimal	854
Misa	820
Msc	769
Cerrahgil	762
Adler Driz	743
Akya	654
Sark Ekspres	639
Mariner	635
Gulf Agency	622
Akmar	618
Net Denizcilik	582
Albros	552
Net Denizcilik	582
Albros	552
Kinay	524
Statu	515
Fors Ikizler	487
Marti	487
Vi- Za Star Tur	475
Solna Denizcilik	471
Flama	468
Arvad	463
N- Ship & Trading	444
Maersk	434
Sail Trade	432

2.10 Οι εταιρίες που διαχειρίστηκαν το 50% των πλοίων \*<sup>13</sup>

<sup>13</sup> <http://www.blackmeditjournal.org/blackmeditjournal.org/pdf/6.pdf>

Ακολουθώς παρατίθεται πίνακας με τις σημαίες των πλοίων που διέρχονται ετησίως από τα Στενά. Έτσι προκύπτουν τα ακόλουθα:

Χώρα	Περάσματα	Χώρα	Περάσματα
Τουρκία	8.833	Νήσοι Καϊμάν	50
Μάλτα	5.896	Αλβανία	49
Παναμάς	3.581	Νότια Κορέα	44
Ρωσία	3.481	Πορτογαλία	41
Λιβερία	2.608	Αίγυπτος	39
Καμπότζη	2.060	Λουξεμβούργο	35
Μολδαβία	1.345	Κροατία	34
Αντίγκουα	1.336	Λιθουανία	32
Γεωργία	1.327	Σλοβακία	31
Νήσοι Μάρσαλ	1.316	Δομίνικα	30
Καμόρες Νήσοι	1.179	Γαλλία	28
Ουκρανία	1.147	Ινδία	28
Μπελιζ	1.110	Βόρεια Κορέα	27
Άγιος Βικέντιος	1.058	Αζερμπαϊτζάν	23
Σιέρα Λεόνε	994	Βερμούδες	20
Άγιος Χριστόφορος	979	Αλγερία	20
Ελλάδα	821	Κιριμπάτι	20
Ιταλία	816	Βανουάτου	19
Ολλανδία	629	Αρμενία	18
Τζαμάικα	548	Ελβετία	18
Μπαχάμες	547	Βιετνάμ	18
Ηνωμένο Βασίλειο	487	Ισπανία	17
Χονγκ Κονγκ	463	Τυνησία	16
Σιγκαπούρη	413	Μογγολία	15
Γιβραλτάρ	375	Ταϊλάνδη	15
Κύπρος	346	Ιρλανδία	10
Τόγκο	0	Μαλδίβες	8
Βουλγαρία	206	Μαλαισία	8
Δανία	0	Μπαγκλαντές	7
Κόστα Ρίκα	165	Σεϋχέλες	7
Νορβηγία	162	Εσθονία	6
Συρία	157	Φιλανδία	6
Λίβανος	140	Λιβύη	5
Αντίγκουα και Μπαρμούντα	139	Σουηδία	5
Νήσος του Μαν	122	Νήσοι Φερόες	4
Δομινικανή Δημοκρατία	103	Τζαμάικα	4
Γερμανία	101	Μαρόκο	4
Φιλιπίνες	92	Πολωνία	4
Βολιβία	90	Ινδονησία	3
Βέλγιο	84	Ιαπωνία	3
Τουβαλού	65	Νικαράγουα	3
Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας	63	Μπαχρέιν	2

Χώρα	Περάσματα	Χώρα	Περάσματα
Βραζιλία	2	Χιλή	1
Κουβέιτ	2	Ρουμανία	1
Καζακστάν	2	Ελ Σαλβαδόρ	1
Λεττονία	2	Σάο Τομέ και Πρίνσιπε	1
Μιανμάρ	2	Τόνγκα	1
Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής	2	Τρινιντάντ και Τομπάγκο	1
Αργεντινή	1		

#### 2.11 Σημαίες των πλοίων \*<sup>14</sup>

Στην συνέχεια παρουσιάζονται οι τύποι των πλοίων που περνούν από τα Στενά ετησίως κατά σειρά φθίνουσας συχνότητας. Έτσι προκύπτει πως:

Περιγραφή	Περάσματα
General cargo	29.538
Non specific tanker tug/ supply	6.429
Bulk	4.291
Container carrier	2.289
Chem.. tank	1.305
Lpg	1.167
Ro/ro vessel	566
Ref.	345
Tug	229
Livestock carrier	178
Passenger	137
Passenger ro/ro	131
Wine tanker	24
Bulk/ c.c	13
Bulk/ oil	13
Fishing	8
Cargo/ training	8
Ore/oil	7
c.c. ref	4
Wood-chip carrier	2
Barge carrier	2
Cement carrier	1
Ore carrier	1
Fish carrier	1
Lng	1
Vehicle carrier	1
Exhibition ship	1
Semi- submersible heavy lift vessel	1

#### 2.12 Τύποι των πλοίων \*<sup>15</sup>

<sup>14</sup> <http://www.blackmeditjournal.org/blackmeditjournal.org/pdf/6.pdf>

Αξίζει να αναφερθεί πως το 2011 διαπιστώθηκε ότι το συνολικά 39 εταιρίες που διαχειρίστηκαν τα πλοία μεταφοράς containers διέσχισαν τα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων. Οπότε προκύπτει ο ακόλουθος πίνακας:

Εταιρία	Περάσματα	Εταιρία	Περάσματα
Msc	756	Express Marine	3
Maersk	433	Bayraktar	3
Belstar	205	Dabcovich	2
Arkas	203	Istanbul 34	2
CSAV DNZ	199	Tarhan	2
Cma Cgm Deniz	188	Medden	2
Marti	78	Mts	2
China Shipping	51	Polaris	2
Antoine Makzume	44	SAS	2
Fevzi Gandur	30	Palmali	1
K-Line	13	Demsa	1
FEEDER	13	Akmar	1
Yang Ming	12	Mercan	1
Bosphorus	11	Balkan& Black	1
Master	5	Merton	1
Mariner	4	Reba	1
Kinay	4	Eksioglu	1
Aydin Marine	4	ILYA	1
Misa	3	Marine Dnz	1
Akya	3		

### 2.13 Τα πλοία εμπορευματοκιβωτίων που διέσχισαν τα Στενά \*<sup>16</sup>

Καταλήγοντας στα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων υπάρχουν πολλές δυσκολίες πλοήγησης όσον αφορά τη διέλευσης κυρίως των μεγάλου μεγέθους πλοίων καθώς η διαδρομή είναι ελικοειδής, σε πολλά σημεία στενή και στην περιοχή κυριαρχούν ισχυρά και σύνθετα ρεύματα. Η διαρκής προσπάθεια προκειμένου να αυξηθεί η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας στα Στενά έχει σαν αποτέλεσμα να προκαλούνται σημαντικές καθυστερήσεις, καθώς ο αριθμός των πλοίων που περιμένει στις εισόδους είναι σαφώς αυξημένος. Οι καθυστερήσεις αυτές δύναται να φθάσουν τις 5-7 μέρες ανάλογα με τον τύπο πλοίου και τη χρονική περίοδο διέλευσης.

Τα περάσματα ανά έτος παρουσιάζουν μια αύξηση τη διετία 2004-2005 και στη συνέχεια επανέρχονται στα προηγούμενα επίπεδα τους. Την τελευταία δεκαπενταετία ο μέσος ετήσιος ρυθμός διέλευσης ήταν περίπου 49.200 πλοία ανά έτος ή 135 διελεύσεις την ημέρα. Το 2011 πέρασαν από τα Στενά 2.289 πλοία, δηλαδή κατά μέσο όρο πέρασαν 6,3 πλοία την ημέρα.

<sup>15</sup> <http://www.blackmeditjournal.org/blackmeditjournal.org/pdf/6.pdf>

<sup>16</sup> <http://www.blackmeditjournal.org/blackmeditjournal.org/pdf/6.pdf>

## 2.5. Ατυχήματα που προκλήθηκαν στα Στενά

Τα περιστατικά που έχουν σημειωθεί στην περιοχή των Στενών του Βοσπόρου και των Δαρδανελλίων θα μπορούσαν να θεωρηθούν πως είναι αυξημένης επικινδυνότητας. Τα ατυχήματα στην περιοχή αυτή απειλούν σε σημαντικό βαθμό τόσο το θαλάσσιο περιβάλλον όσο και την ανθρώπινη ζωή καθώς παρατηρείται το γεγονός πως οι ακτές των Στενών είναι πυκνοκατοικημένες. Αυτά τα δυο Στενά είναι τα πλέον πολυσύχναστα όσον αφορά τις θαλάσσιες διαδρομές και παράλληλα αποτελούν κομβικό σημείο διελεύσεων.

Την περίοδο 1953- 2002 καταγράφηκαν 461 θαλάσσια ατυχήματα στο Στενό των Δαρδανελλίων και συγκεκριμένα στη νότια είσοδο της Θάλασσας του Μαρμαρά. Στην πλειοψηφία τους τα ατυχήματα αυτά οφείλονταν σε συγκρούσεις. Στις 14 Δεκεμβρίου 1960 το πλοίο Petar Zoranic με γιουγκοσλαβική σημαία που μετέφερε βενζίνη συγκρούστηκε με το ελληνικό δεξαμενόπλοιο M/T World Harmony στο σημείο Kanlica. Στη συνέχεια το τουρκικό πλοίο Tarsus συγκρούστηκε και αυτό με το Zoranic. Αποτέλεσμα της σύγκρουσης ήταν να χάσουν τη ζωή τους 20 μέλη του πληρώματος και αξιωματικοί μαζί με τους καπετάνιους, και 18.000 τόνοι πετρελαίου διέρρευσα και ρύπαναν την περιοχή. Η φωτιά διήρκησε μερικές εβδομάδες και ανεστάλη η διέλευση στα Στενά.

Στο Στενό των Δαρδανελλίων καταγράφηκε στις 4 Απρίλη 1953 η σύγκρουση του υποβρυχίου του τουρκικού ναυτικού TCG Dumlupinar με το υπό σουηδική σημαία φορτηγό πλοίο M/V Naboland. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα να βυθιστεί το υποβρύχιο και να πάρει στο βυθό 81 από τα 86 άτομα του πληρώματος.

Στις 15 Σεπτέμβρη 1964 το πλοίο Norborn με τη νορβηγική σημαία ήρθε σε επαφή με τμήμα του πλοίου Zoranic στο σημείο Kanlica. Ξέσπασε πυρκαγιά και το πετρέλαιο διέρρευσε για ακόμα μια φορά στην περιοχή. Στις 3 Μαρτίου 1966 τα πλοία M/T Lutsk και M/T Cransky υπό σοβιετική σημαία συγκρούστηκαν στον Πύργο Maiden. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα 1.850 τόνοι πετρελαίου να διαρρέυσουν στην περιοχή, να προκληθεί φωτιά σε ένα τουρκικό επιβατικό πλοίο Kadikoy και στον τερματικό σταθμό του Karakoy, τα οποία κάηκαν ολοσχερώς.

Στις 3 Ιουλίου 1966 ένα τουρκικό επιβατικό πλοίο Yeni Galatasaray συγκρούστηκε με πλοίο που μετέφερε ξυλεία στο σημείο Aksaray, με αποτέλεσμα στην φωτιά που προκλήθηκε να χάσουν τη ζωή τους 13 άτομα. Στις 18 Νοέμβρη 1966 το τουρκικό επιβατικό πλοίο Bereket συγκρούστηκε με το υπό ρουμανική σημαία πλοίο Ploesti και 8 άτομα πνίγηκαν. Ακόμα 1 Ιουλίου 1970 ιταλικό πλοίο Ancona βγήκε στην ξηρά και προκάλεσε την πτώση ενός υπό κατασκευή κτηρίου, με αποτέλεσμα να χάσουν τη ζωή τους 5 άτομα. Στις 27 Δεκεμβρίου 1972 δυο τουρκικά πλοία, το επιβατικό Turan Emeksiz και το φορτηγό πλοίο M/V Sonmezler συγκρούστηκαν και 5 άτομα σκοτώθηκαν.

Στις 21 Απριλίου 1979 το πλοίο M.V Karpat υπό ρουμανική σημαία συγκρούστηκε με το τουρκικό πλοίο Kefeli και 11 άτομα έχασαν τη ζωή τους. Στις 15 Νοεμβρίου 1979 το πλοίο M/T Independenta που ήταν καταχωρημένο σαν ρουμανικό συγκρούστηκε με το ελληνικό πλοίο M/V Evriali στο Haydarpasa. 42 άτομα έχασαν τη ζωή τους και 94.600 τόνοι αργού πετρελαίου διέρρευσαν στην περιοχή. Στις 2 Απριλίου 1980 το ελληνικό πλοίο M/V Elsa συγκρούστηκε με το σοβιετικό M/V Moskonosky, όπου 2 άτομα έχασαν τη ζωή τους.

Στις 9 Νοεμβρίου το βρετανικό πλοίο Nordic Faith συγκρούστηκε με το ελληνικό πλοίο Stravanda και ξέσπασε πυρκαγιά. Στις 24 Σεπτέμβρη 1985 το τουρκικό ναυτικό TCG Meltem συγκρούστηκε με το σοβιετικό πολεμικό πλοίο, όπου το πρώτο βυθίστηκε και 5 Τούρκοι πεζοναύτες έχασαν τη ζωή τους.

Στις 29 Οκτωβρίου 1988 το πλοίο M/T Blue Star που ήταν εγγεγραμμένο στη Μάλτα και μετέφερε αμμωνία συγκρούστηκε με τουρκικό πλοίο M/T Gaziantep που μετέφερε αργό πετρέλαιο και είχε αγκυροβολήσει στο Ahirkap. Έτσι 1.000 τόνοι αμμωνίας διέρρευσαν στη Θάλασσα του Μαρμαρά.

Στις 25 Μαρτίου 1990 το ιρακινό δεξαμενόπλοιο M/T Jampur, που μετέφερε βενζίνη συγκρούστηκε με το υπό κινεζικής σημαίας φορτηγό πλοίο M/V Da Tung Shang στο σημείο Sariyer. Αμέσως 2.600 τόνοι διέρρευσαν και προκλήθηκε σημαντική ρύπανση στην περιοχή.

Στις 14 Νοεμβρίου 1991 το υπό φιλιππική σημαία πλοίο M/V Madonna Lily συγκρούστηκε με το υπό λιβανική σημαία πλοίο M/V Rabunion XVII που μετέφερε ζωντανά πρόβατα. Αποτέλεσμα της σύγκρουσης ήταν 5 άτομα να χάσουν τη ζωή τους και 21.000 πρόβατα να πνιγούν.

Στις 13 Μαρτίου 1994 το M/T Nassia, που μετέφερε αργό πετρέλαιο συγκρούστηκε με το πλοίο M/V Shipbroker που μετέφερε χύδην φορτίο, και τα δυο ήταν εγγεγραμμένα ως κυπριακά. Αποτέλεσμα των παραπάνω ήταν 27 άτομα να χάσουν τη ζωή τους, 9.000 τόνοι πετρελαίου να διαρρεύσουν και να επηρεάσουν σοβαρά το περιβάλλον. Η διέλευση στα Στενά ανεστάλη για αρκετές μέρες.

Στις 29 Δεκεμβρίου 1999 το ρωσικό δεξαμενόπλοιο M/T Volganefit, βρίσκονταν στο σημείο Florga έχοντας 4.000 τόνους πετρελαίου, χωρίστηκε σε 2 κομμάτια και 1.500 τόνοι διέρρευσαν στην περιοχή. Η περίοδος καθαρισμού της περιοχής διήρκησε 2 χρόνια.

Στις 7 Οκτώβρη 2002 το πλοίο M/V Gotia χτύπησε στο σημείο Bebek και 22 τόνοι πετρελαίου διέρρευσαν στην περιοχή προκαλώντας μεγάλη περιβαλλοντική μόλυνση στα σκάφη της μαρίνας και στις δομές της προκυμαίας.

Στις 10 Νοέμβρη 2003 το υπό γεωργιανή σημαία φορτηγό πλοίο GGC Svyatoy Panteleymon προσάραξε στο σημείο Anadolufeneri και χωρίστηκε σε 2 κομμάτια. Έτσι 500 τόνοι πετρελαίου διέρρευσαν και ρύπαναν την περιοχή.

## Κεφάλαιο 3<sup>ο</sup>

# Το Καθεστώς Ελευθερίας των Θαλασσών και η εξωτερική πολιτική της Τουρκίας

### 3.1. Η συμβολή του Δικαίου της Θάλασσας στο Καθεστώς Ελευθερίας των Θαλασσών

Το δίκαιο της θάλασσας είναι ένας από τους κλάδους που περιλαμβάνεται στο διεθνές δίκαιο. Βασικά θέματα που έπρεπε να επιλυθούν ήταν η διεκδίκηση περιοχών που προσέκρουαν στα συμφέροντα των άλλων δυνάμεων. Έτσι προέκυψε η αρχή της ελευθερίας των θαλασσών. Αργότερα το εθιμικό δίκαιο καθορίστηκε και αναπτύχθηκε γύρω από αυτή τη βασική έννοια τόσο σε περίοδο ειρήνης όσο και σε περίοδο πολέμου. Στη συνέχεια οι εθιμικοί κανόνες κωδικοποιήθηκαν και συμπληρώθηκαν από Συμβάσεις από τις οποίες η πρώτη ήταν η Διάσκεψη του Παρισιού του 1856 σχετικά με τον θαλάσσιο πόλεμο.

Από το 1945 πολλαπλασιάζονται οι διεθνείς οργανισμοί που έχουν τη δυνατότητα να προτείνουν και να υιοθετούν συμβάσεις και ενδεχομένως και διεθνείς κανονισμούς, όπως ο Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών για τη διατροφή και γεωργία (F.A.O), με αρμοδιότητα στην αλιεία και ειδικότερα ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (I.M.O.), ειδικός για τη ναυσιπλοΐα και τις θαλάσσιες μεταφορές. Ακόμα παρατηρούνται περιφερειακοί οργανισμοί (E.O.K- O.O.Σ.A.) που διαδραματίζουν ένα σπουδαίο ρόλο σε ορισμένους τομείς (αλιεία, προστασία περιβάλλοντος, δάνεια ναυπήγησης πλοίων).

Μετά το 1945 η επιχείρηση κωδικοποίησης επιβαλλόταν να γίνει άμεσα, υπό την επιρροή περισσότερων παραγόντων εκ των οποίων οι πλέον αποφασιστικοί ήταν επιβεβαίωση των οικονομικών και εδαφικών προεκτάσεων που προκαλούνταν από την εντατικοποίηση της εκμετάλλευσης των αλιευτικών πόρων και η προοπτική των δυνατοτήτων αξιοποίησης των ενεργειακών και ορυκτών πόρων του εδάφους και του θαλάσσιου υπεδάφους.

Το δίκαιο της θάλασσας χαρακτηρίζεται από την συνύπαρξη κανόνων διαφορετικής προέλευσης. Αρχικά υπήρξε εθιμικό αλλά από τα μέσα του τελευταίου αιώνα αποτέλεσε το αντικείμενο μιας πληθώρας συνθηκών. Οι συμβάσεις αυτές μπορούν να χωρισθούν σε δυο κατηγορίες: πρώτον, αφορούν ειδικά προβλήματα (ρύπανση, ασφάλεια, διατήρηση καθορισμένων ειδών κ.α.), οι δεύτερες έχουν σκοπό την κωδικοποίηση του δικαίου της θάλασσας στο σύνολο του (Συμβάσεις 1958 και του 1982).

Οι πρώτες δεν δημιουργούν ιδιαίτερα προβλήματα συμπληρώνουν και συγκεκριμενοποιούν υπάρχοντες κανόνες αναιρώντας ανάλογα με την περίπτωση



προϋπάρχουσες ρυθμίσεις. Μπορούν ταυτόχρονα να αναπτύξουν το εθιμικό δίκαιο ή να διαμορφώσουν νέους εθιμικούς κανόνες.

Όσον αφορά τις κωδικοποιημένες συμβάσεις το θέμα είναι πιο σύνθετο. Πρώτα απ' όλα δεν βασίζονται στην καταγραφή υπαρχόντων κανόνων αλλά πραγματοποιούν την προοδευτική ανάπτυξη του δικαίου της θάλασσας παράλληλα με την κωδικοποίησή του. Οι ίδιες οι συμβάσεις και επιπλέον οι προπαρασκευαστικές τους εργασίες αποτελούν πηγή πρακτικής η οποία μπορεί με τη σειρά της να καταλήξει στην αποκρυστάλλωση νέων εθιμικών κανόνων.

“ Συνοψίζοντας δυο γενικές οδηγίες μπορούν να ακολουθηθούν. Από την μια πλευρά οι κανόνες που βρίσκονται στις Συμβάσεις της Γενεύης το 1958 και επαναλαμβάνονται σε αυτή του Montego Bay το 1982 μπορούν δικαιολογημένα να εκτιμηθούν ως βέβαιοι κανόνες εθιμικού δικαίου. Από την άλλη οι κανόνες των οποίων η εφαρμογή εξαρτάται από τον θεσμικό μηχανισμό που προβλέπεται από τη Σύμβαση δεν έχουν εθιμικό χαρακτήρα. Για τους υπόλοιπους κανόνες ισχύει ότι υπέδειξε το Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης.” \*<sup>17</sup>

Η θάλασσα παρουσιάζεται σαν ένας χρήσιμος πόρος συντήρησης και επιβίωσης του ανθρώπινου είδους και αποτελεί έναν φυσικό τρόπο επικοινωνίας που οδήγησε από πολύ νωρίς στην αναζήτηση μεθόδων κυριαρχίας της και στη θεσμοθέτηση νομικών κανόνων της αποκλειστικής εκμετάλλευσης και χρήσης της. Οι κανόνες αυτοί και τα καθεστώτα που προσδιορίζουν ποικίλουν από ιστορική περίοδο σε ιστορική περίοδο, ανάλογα με τις δυνάμεις που κυριαρχούν στις διεθνείς σχέσεις και το είδος των συμφερόντων που επικρατεί και εξυπηρετείται σε μια δεδομένη στιγμή.

“ Κατά τη περίοδο του ρωμαϊκού δικαίου εντοπίστηκαν νομικοί κανόνες που θεσπίζουν το καθεστώς των μέχρι τότε γνωστών θαλάσσιων περιοχών. Έτσι κατά το Corpus Juris Civilis η θάλασσα είναι ελεύθερη και κοινή για όλους, αυτό μπορεί να αποδοθεί και σαν αδιατάραχτη και αδιαμφισβήτητη υπεροχή της Ρώμης στη μεσογειακή λεκάνη και στις χώρες που την περιέβαλαν. Η έλλειψη πραγματικού ανταγωνισμού στις θάλασσες αυτές επέτρεπε μια γενναιόδωρη νομική ρύθμιση, και παράλληλα επέτρεπε την απρόσκοπτη διακίνηση των αγαθών, των εμπορευμάτων από τις αποικίες και τις υποταγμένες χώρες προς το μητροπολιτικό κέντρο και αντίστροφα.

Το καθεστώς των ελεύθερων θαλασσών που θεσπίστηκε από το ρωμαϊκό δίκαιο δεν υιοθετήθηκε από τη μεσαιωνική Ευρώπη. Οι αιτίες που ανάγκασαν τις ευρωπαϊκές χώρες στην αναζήτηση και θέσπιση διαφορετικού καθεστώτος ήταν η διαφοροποίηση του συσχετισμού δυνάμεων μιας και η μοναρχία της Ρώμης έλειπε. Οι ιταλικές πόλεις άνθισαν σαν εμπορικά κέντρα και στράφηκαν προς τη θάλασσα σαν το μέσο που διευκόλυνε τον πλουτισμό τους. Οι αντιθέσεις τους στην ξηρά γρήγορα εξελίχθηκαν και σε αντιθέσεις στη θάλασσα, όπου η κάθε μια δύναμη προσπαθούσε να αποκλείσει την άλλη από τα διαμετακομιστικά προνόμια που της

<sup>17</sup> Δίπλα (επιμ.), (1991), σελ. 20- 32.

προσέφερε η ελεύθερη μετακίνηση. Έτσι η Μεσόγειος μεταβλήθηκε σε θέατρο θερμής διαμάχης και εκτόνωσης των αντιθέσεων. Στην προσπάθεια των ηγεμόνων να αποκλείσουν την ελεύθερη εμπορική διακίνηση και τη συνακόλουθη οικονομική ανάπτυξη των αντιπάλων τους ήρθε αρωγός το νομικό καθεστώς των “κλειστών θαλασσών”. Θαλασσών που ελέγχονταν αποκλειστικά από μια πόλη η οποία ασκούσε κυριαρχία πάνω τους και η οποία όριζε τους κανόνες του διάπλου, επέβαλε φόρους και κόμιστρα και αστυνόμευε τις θαλάσσιες περιοχές για την πιστή εφαρμογή των κανόνων και διαταγμάτων της. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούσαν η Πίζα, Γένοβα και Βενετία. Παρόμοιες συνθήκες επικράτησαν και στη Βόρεια Ευρώπη σε περιοχές όπως Δανία, Σουηδία, Νορβηγία, Πολωνία και Αγγλία, όπου ανταγωνίζονταν η μια την άλλη με σκληρούς πολέμους για την κυριαρχία των θαλασσών και για τα υλικά οφέλη που αποκόμιζαν από εκεί καθώς και για τα οφέλη που είχαν από την αλιεία. Στην Νοτιοδυτική Ευρώπη επικράτησε γρήγορα η ίδια κατάσταση. Τον 16<sup>ο</sup> αιώνα η Πορτογαλία και Ισπανία είχαν αποκτήσει σημαντικό ποντοπόρο στόλο και έφθασαν στο σημείο να διεκδικούν την κυριαρχία των ωκεανών.

Η πρώτη θεωρητική προάσπιση της ελευθερίας των θαλασσών ανήκει στον διάσημο Hugo Grotius, Ολλανδό νομομαθή. Έτσι με το *Mare Liberum* Grotius εκθέτει με νομική επιχειρηματολογία την πεποίθησή του ότι οι θάλασσες δεν υπόκεινται στην αποκλειστική κυριαρχία κανενός κράτους και ότι είναι και πρέπει να είναι ελεύθερες σε όλους.

Έτσι μετά τον 17<sup>ο</sup> αιώνα οι διεκδικήσεις για κυριαρχία σε τεράστιες εκτάσεις της θάλασσας αρχίζουν να υποχωρούν. Μια νέα αντίληψη πραγμάτων γεννιέται και εκφράζεται με την έννοια της αιγιαλίτιδας ζώνης, των χωρικών υδάτων. Η κυριαρχία των παράκτιων κρατών εντοπίζεται σε μια θαλάσσια ζώνη που αν και ποικίλλει σε έκταση στις διάφορες εξελικτικές περιόδους είναι περιορισμένη στα νερά που γειτονεύουν με τα κράτη. Εξυπηρετεί την ασφάλεια των παράκτιων κρατών από πολεμικές επιβουλές των αντιπάλων τους και την εκμετάλλευση του πλούτου της θάλασσας που τα περιβάλλει.” \*<sup>18</sup>

Το καθεστώς της ελευθερίας των θαλασσών σηματοδοτεί ένα καθεστώς ελευθερίας των ανοιχτών θαλασσών. “ανοιχτές θάλασσες” αποτελούν τα τμήματα εκείνα της θάλασσας, τα οποία δεν περιλαμβάνονται στην αιγιαλίτιδα ζώνη (χωρικά ύδατα) ή στα εσωτερικά ύδατα ενός κράτους. Αυτός ο ορισμός των ανοιχτών θαλασσών βρίσκεται στο άρθρο 1 της σύμβασης της Γενεύης για τις ανοιχτές θάλασσες (1958). Δεν διευκρινίζεται αν σαν ανοιχτές θάλασσες ορίζονται οι θαλάσσιες επιφάνειες που δεν υπάγονται στο καθεστώς της αιγιαλίτιδας ζώνης ή όλα τα τμήματα τα υπερθαλάσσια και τα υποθαλάσσια που συνιστούν γεωφυσικά στοιχεία: δηλαδή ο υπερκείμενος της επιφάνειας αέρας και οι υποκείμενες της επιφάνειας υδάτινες περιοχές, ο βυθός και το υπέδαφος. Παρά το γεγονός ότι δεν

<sup>18</sup> Ροζάκης, (1976), σελ. 9- 16.

γίνεται ρητή αναφορά σε αυτές τις περιοχές στο άρθρο 1, συνάγεται ότι το δίκαιο περιλαμβάνει στη έννοια “ανοιχτών θαλασσών” όχι μόνο την επιφάνεια αλλά και όλα τα τμήματα που προαναφέρθηκαν.

“ Οι ανοιχτές θάλασσες όπως τις ορίζει το Διεθνές Δίκαιο απολαμβάνουν ελευθερία από κάθε κρατική κυριαρχία, και κανένα κράτος δεν μπορεί να επιχειρήσει την υπαγωγή οποιουδήποτε τμήματος της κάτω από την κυριαρχία του. Έτσι κανένα κράτος δεν μπορεί να υπάγει τμήμα ή τμήματα της ανοιχτής θάλασσας στην κυριαρχία του. Κανένα κράτος δεν μπορεί να ασκήσει εδαφική κυριαρχία στο χώρο των ανοιχτών θαλασσών, που προστατεύονται από το καθεστώς της ελευθερίας. Η απουσία κρατικής κυριαρχίας στις ανοιχτές θάλασσες σημαίνει τη δυνατότητα όλων των κρατών της διεθνούς κοινότητας να χρησιμοποιούν τις θάλασσες αυτές με ισοτιμία και ισονομία. Τα πλοία όλων των κρατών, τ’ αλιευτικά τους, τα εξορυκτικά μηχανήματά τους για το βυθό έχουν τουλάχιστον θεωρητικά τη δυνατότητα να εκμεταλλεύονται αυτή την ελευθερία χωρίς διάκριση. Σε περίπτωση σύγκρουσης συμφερόντων δυο ή περισσότερων κρατών για ένα κοινό σημείο των ανοιχτών θαλασσών, ο κανόνας της ελευθερίας των θαλασσών, όπως γενικά έχει διαμορφωθεί φαίνεται να υπαγορεύει την εξομάλυνση αυτής της διαφοράς μέσα σε πνεύμα ισοτιμίας και δικαιοσύνης που επικρατεί στον πυρήνα της αρχής της ελευθερίας των θαλασσών.

Η ελευθερία των ανοιχτών θαλασσών ασκείται κάτω από τους όρους που προβλέπονται από τα άρθρα της Σύμβασης για τις Ανοιχτές Θάλασσες καθώς και από τους άλλους κανόνες του Διεθνούς Δικαίου και περιλαμβάνει μεταξύ άλλων τις παρακάτω ελευθερίες τόσο για τα παράκτια όσο και για τα μη παράκτια κράτη: ελευθερία ναυσιπλοΐας, ελευθερία αλιείας, ελευθερία της τοποθέτησης υποθαλάσσιων καλωδίων και αγωγών και ελευθερία της αεροπλοΐας πάνω από τις ανοιχτές θάλασσες. Αυτές οι ελευθερίες και άλλες που αναγνωρίζονται από τις γενικές αρχές του Διεθνούς Δικαίου θα ασκούνται από όλα τα κράτη, τα οποία θα πρέπει να δείχνουν πρόνοια για τα συμφέροντα των άλλων κρατών στην άσκηση του δικαιώματός τους για την ελευθερία των θαλασσών.

Τα δυο πρώτα άρθρα της Σύμβασης για τις Ανοιχτές Θάλασσες περιέχουν βασικούς κανόνες που καθορίζουν το νομικό καθεστώς της ελευθερίας των θαλασσών στο σύγχρονο Διεθνές Δίκαιο.

Το καθεστώς της ελευθερίας των θαλασσών δημιουργήθηκε σε μια περίοδο όπου βασικό μέλημα των κρατών ήταν η εξασφάλιση της ελευθεροπλοΐας και της αλιείας. Η απουσία κυριαρχίας στις ανοιχτές θάλασσες αφορά κυρίως στη χρήση τους για ναυσιπλοΐα.” \*<sup>19</sup>

---

<sup>19</sup> Ροζάκης, (1976), σελ. 16- 27.

### 3.2. Ανοιχτή Θάλασσα (ορισμός και αρμοδιότητες αστυνόμευσης)

“ Το άρθρο 1 της Σύμβασης του 1958 και το άρθρο 86 της Σύμβασης του Montego Bay ορίζουν για την ανοιχτή θάλασσα το εξής: οι κανόνες που εφαρμόζονται σ αυτήν αφορούν όλα τα τμήματα της θάλασσας τα οποία δεν περιλαμβάνονται ούτε στην αποκλειστική οικονομική ζώνη, στην αιγιαλίτιδα ζώνη ή στα εσωτερικά ύδατα ενός κράτους, ούτε στα αρχιπελαγικά ύδατα ενός αρχιπελαγικού κράτους. Εφαρμόζονται αποκλειστικά στα ύδατα που ορίζονται με τον τρόπο αυτό, με εξαίρεση το θαλάσσιο έδαφος και υπέδαφος, τα οποία ανήκουν είτε στη Ζώνη είτε στην υφαλοκρηπίδα.

Η αρχή της ελευθερίας είναι απαραίτητη και υποδηλώνει την απουσία εδαφικής κυριαρχίας των κρατών επί της ανοιχτής θάλασσας. Από τη στιγμή που “κανένα κράτος δεν μπορεί νόμιμα να υποβάλλει ένα οποιοδήποτε μέρος της ανοιχτής θάλασσας στην κυριαρχία του” (Σύμβαση 1982, άρθρο 89), αυτή είναι “ ανοιχτή σε όλα τα κράτη είτε είναι παράκτια είτε περικλειστά” (Σύμβαση 1958, άρθρο 2). Στην πραγματικότητα η ελευθερία της ανοιχτής θάλασσας υποδιαιρείται σε ελευθερίες τις οποίες απαριθμεί Σύμβαση του Montego Bay στο άρθρο 87: ελευθερία ναυσιπλοΐας, ελευθερία υπέρπτησης, ελευθερία αλιείας, ελευθερία τοποθέτησης θαλασσιών καλωδίων και αγωγών, ελευθερία εγκατάστασης τεχνητών νησιών και ελευθερία επιστημονικής έρευνας.

Παρ’ όλη την ευρύτητά τους, αυτές οι ελευθερίες δεν είναι απόλυτες. Υπάρχει ένα τεκμήριο ελευθερίας που πρέπει να ασκείται μέσα στα πλαίσια του σεβασμού των υπαρχόντων κανόνων και των συμφερόντων των άλλων κρατών. Η Σύμβαση του Montego Bay επιφυλάσσει τα δικαιώματα που αναγνωρίζει “σχετικά με δραστηριότητες οι οποίες λαμβάνουν χώρα στην περιοχή” (άρθρο 87 παράγραφος 2).

Η αναγνωριζόμενη σ’ όλα τα κράτη ισότητα σχετικά με τη χρήση της ανοιχτής θάλασσας μπορεί να προκαλέσει συγκρούσεις μεταξύ της άσκησης των ελευθεριών από τους μεν και τους δε. Η επίλυση τους εξασφαλίζεται σε εσωτερικό επίπεδο, αλλά η πλέον αποτελεσματική μέθοδος παραμένει η πρόληψη, που προϋποθέτει ότι κάθε κράτος καθιερώνει κανόνες αστυνόμευσης που εφαρμόζονται στους πολίτες τους.

Οι αρμοδιότητες αστυνόμευσης στην ανοιχτή θάλασσα: α) Το διεθνές δίκαιο καθιερώνει πρωτίστως έναν απαραίτητο κανόνα που υποβάλλει τα πλοία που βρίσκονται στην ανοιχτή θάλασσα στην αποκλειστική αρμοδιότητα του κράτους της σημαίας τους. Εντούτοις ορισμένες αρμοδιότητες αναγνωρίζονται σ’ άλλα κράτη καθώς και σε διεθνείς οργανισμούς. Έτσι αρμοδιότητα αστυνόμευσης αποκτά το κράτος της σημαίας, ο κανόνας αυτός είναι σήμερα κωδικοποιημένος στις Συμβάσεις του 1958 (άρθρο 6) και του 1982 (άρθρο 92). β) Άλλο βασικό στοιχείο είναι η έκταση των αρμοδιοτήτων: η δικαιοδοσία του κράτους στα πλοία που φέρουν την σημαία του και βρίσκονται στην ανοιχτή θάλασσα είναι πλήρης και αποκλειστική. Τέλος για την άσκηση εξουσιών αστυνόμευσης γ) όχι μόνο μέσα στην ανοιχτή θάλασσα αλλά και από την ανοιχτή θάλασσα η αρμοδιότητα του κράτους της

σημαίας μπορεί να είναι παράλληλη με εκείνη που έχει αναγνωρισθεί σε άλλα κράτη και ακόμα σε ορισμένους διεθνείς οργανισμούς.

Οι αρμοδιότητες των άλλων κρατών περιλαμβάνουν γ1) συναρμοδιότητα των κρατών μόνο στο μέτρο όπου κάθε κράτος αποδέχεται την αποκλειστικότητα του νόμου της σημαίας υπό την αρνητική έννοια, δηλαδή την επιβληθείσα απαγόρευση σε ένα πλοίο ή σε ένα κράτος να προβεί σε πράξεις εξαναγκασμού επί ενός πλοίου το οποίο δεν φέρει τη σημαία του, γ2) αρμοδιότητες των διεθνών οργανισμών που υπάρχουν μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις βάση ρητών κανόνων, συμβατικών ή σπανιότερα εθιμικών. Ακόμα αν οι διεθνείς οργανισμοί μπορούν να έχουν εκτεταμένες ρυθμιστικές αρμοδιότητες και εφόσον συντρέχει λόγος με εξουσίες ελέγχου δεν έχουν στη σημερινή κατάσταση του θετικού δικαίου καμία αρμοδιότητα να λαμβάνουν μέτρα εξαναγκασμού.” \*<sup>20</sup>

### 3.3. Διαβάθμιση αστυνομικών εξουσιών

Η αστυνόμευση είναι μια ενέργεια απαραίτητη και σύμφυτη με κάθε οργανωμένη κοινωνία και βασίζεται σε κανόνες δικαίου. Έτσι τόσο τα κράτη όσο και οι διεθνείς οργανισμοί δίνουν μεγάλη σημασία στην ενδυνάμωση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας στην ανοιχτή θάλασσα. Τα κράτη μεταξύ τους πρέπει να συμφωνούν σ έναν κανονισμό αρκετά σαφή και εφαρμοσμένο από όλους όσον αφορά την κυκλοφορία των πλοίων και των αεροπλάνων, αλλά η συνεργασία είναι ελάχιστα ανεπτυγμένη και προσκρούει σε σημαντικές αντιδράσεις όσον αφορά τους κανόνες του ορισμού και της κατασκευής των πλοίων.

“Διάφοροι τρόποι παρέμβασης εκτείνονται από την πιο ανώδυνη μέχρι και την πιο αναγκαστική. Η παρέμβαση μπορεί να συνίσταται σε:

- Προσέγγιση (η οποία δεν περιλαμβάνει και ακινησία του πλοίου).
- Αναγνώριση και έρευνα της σημαίας (οι οποίες συνίσταται στην αποστολή ενός πλοιάρχου με επικεφαλής έναν αξιωματικό στο ύποπτο πλοίο με σκοπό να εξακριβώσει τα στοιχεία του πλοίου – άρθρο 110 παράγραφος 2 της Σύμβασης του Montego Bay).
- Επίσκεψη και έλεγχο (που διεξάγονται επί του πλοίου εάν οι υπόνοιες παραμένουν μετά την έρευνα της σημαίας).
- Διακοπή του πλου.
- Ακινητοποίηση και κατάσχεση.
- Δήμευση και
- Καταστροφή (εάν το πλοίο συνιστά σοβαρό κίνδυνο, ειδικά για το θαλάσσιο περιβάλλον, όπως στην περίπτωση του ναυαγίου του Torrey Canyo, το οποίο βομβαρδίστηκε από τη βρετανική αεροπορία το 1967).” \*<sup>21</sup>

<sup>20</sup> Δίπλα (επιμ.), (1991), σελ. 109- 120.

<sup>21</sup> Δίπλα (επιμ.), (1991), σελ. 120- 122.

Για οποιαδήποτε περίπτωση τα κράτη δεν μπορούν να προσφύγουν σε οποιοδήποτε από τα μέτρα παρέμβασης. Υποστηρίζεται ότι επειδή συνιστούν εξαίρεση στην αρχή αποκλειστικότητας της αρμοδιότητας του κράτους της σημαίας πρέπει να χρησιμοποιούνται από τα κράτη με περίσκεψη σύμφωνα με τον κανόνα της οικονομίας των μέσων. Ορισμένες σύνθετες επιχειρήσεις όπως η καταδίωξη στην ανοιχτή θάλασσα επιβάλλουν τον συνδυασμό πολλών από τα μέσα αυτά.

Ακόμα σύμφωνα με την προστασία των θεμελιωδών συμφερόντων των κρατών ορίζεται: Η πράξη της νόμιμης άμυνας ως μέτρο αστυνόμευσης, η οποία δεν αναφέρεται ούτε στη Σύμβαση του 1958 ούτε σε εκείνη του 1982 δεν είναι αποδεκτή. Δεν μπορεί εύκολα να ειπωθεί αν πρόκειται για εθνικό κανόνα. Το δικαίωμα καταδίωξης στην ανοιχτή θάλασσα είναι παραδοσιακό δικαίωμα και το οποίο δεν υπόκειται σε αμφισβήτηση. Σύμφωνα με αυτό το δικαίωμα ένα κράτος μπορεί να καταδιώξει στην ανοιχτή θάλασσα, να συλλάβει, και να επαναφέρει σε ένα από τα λιμάνια του ένα ξένο εμπορικό πλοίο για το οποίο έχει σοβαρούς λόγους να πιστεύει ότι παρέβη τους νόμους του και του κανονισμούς του (συνήθως πρόκειται για αδικήματα αλιείας, διότι το καταδιωχθέν πλοίο προέβη σε αλιεία στις ζώνες που ανήκουν αποκλειστικά στο καταδιώκον παράκτιο κράτος). “Η άσκηση της καταδίωξης υπόκειται σε αυστηρούς όρους, οι οποίοι κωδικοποιήθηκαν στο άρθρο 111 της Σύμβασης του Montego Bay:

- Η καταδίωξη πρέπει να γίνεται κατόπιν προειδοποίησης
- Η καταδίωξη δεν είναι δυνατή παρά μόνο εάν άρχισε μέσα στα ύδατα που βρίσκονται στην δικαιοδοσία του καταδιώκοντος κράτους ή στην υφαλοκρηπίδα του. (εάν η καταδίωξη αρχίσει στα εσωτερικά ύδατα, την αιγιαλίτιδα ζώνη ή τα αρχιπελαγικά ύδατα μπορεί να προσβλέπει στο να καταστείλει κάθε παραβίαση των νόμων και κανονισμών του παράκτιου κράτους, ενώ αν η καταδίωξη αρχίσει μέσα στη συνορεύουσα ζώνη, στην οικονομική ζώνη ή στα ύδατα τα υπερκείμενα της υφαλοκρηπίδας δεν μπορεί να έχει ως αντικείμενο παρά να εξασφαλίσει τον σεβασμό των κανονισμών που αφορούν αυτές τις ζώνες).
- Η καταδίωξη μπορεί να ασκηθεί μόνον από πολεμικά πλοία ή στρατιωτικά αεροπλάνα ή από άλλα πλοία ή αεροπλάνα που φέρουν εξωτερικά γνωρίσματα τα οποία υποδεικνύουν καθαρά ότι ανήκουν σε δημόσια υπηρεσία πχ τελωνεία.
- Η καταδίωξη μπορεί να συνεχισθεί στην αποκλειστική οικονομική ζώνη ενός άλλου κράτους, αλλά πρέπει να παύσει εάν το καταδιωχθέν πλοίο κατορθώσει να εισέλθει στην αιγιαλίτιδα ζώνη του εθνικού του κράτους ή ενός άλλου κράτους από σεβασμό της εδαφικής κυριαρχίας αυτών των κρατών.
- Η αντίδραση πρέπει να είναι ανάλογη με το υποτιθέμενο αδίκημα.” \*<sup>22</sup>

<sup>22</sup> Δίπλα (επιμ.), (1991), σελ. 122- 125.

### 3.4. Δικαιώματα και υποχρεώσεις του παράκτιου κράτους

- “ Το παράκτιο κράτος υποχρεώνεται να υποδεικνύει τις περιοχές εκείνες στις οποίες πραγματικά μπορεί να εξασφαλίζεται η αβλαβής διέλευση των ξένων πλοίων. Έχει όμως δικαίωμα να καθορίζει ζώνες στις οποίες να απαγορεύει προσωρινά τη διέλευση για λόγους ασφαλείας (άρθρο 16 παράγραφος 3 της σύμβασης της Γενεύης του 1958) με την προϋπόθεση ότι δίνει την πρέπουσα δημοσιότητα στην απαγόρευση αυτή. Αλλά δε δικαιούται να εμποδίσει τη διέλευση από περιοχές που αποτελούν διεθνή στενά δηλαδή διόδους που εξασφαλίζουν κατά την έκφραση του Διεθνούς Δικαστηρίου “τη συνήθη πορεία της διεθνούς ναυσιπλοΐας” (άρθρο 16 παράγραφος 14 της σύμβασης της Γενεύης 1958).
- Το παράκτιο κράτος δεν έχει δικαίωμα να επιβάλει τέλη για την απλή διέλευση ή για την παροχή γενικών υπηρεσιών (π.χ. φωτισμός για την εξασφάλιση της ναυσιπλοΐας). Αντίθετα για την παροχή ειδικών υπηρεσιών μπορεί να απαιτηθεί η καταβολή τελών.
- Το παράκτιο κράτος έχει δικαίωμα να παίρνει πληροφορίες για την εθνικότητα, τη χωρητικότητα, την προέλευση και τον προορισμό των διερχόμενων ξένων πλοίων.” \*<sup>23</sup>

### 3.5. Ελευθερία ναυσιπλοΐας

Το εθιμικό Διεθνές Δίκαιο όπως έχει ήδη ενσωματωθεί στη Σύμβαση για τις Ανοιχτές Θάλασσες προβλέπει ρυθμίσεις, οι οποίες εξασφαλίζουν την δυνατότητα ελευθεροπλοΐας για όλα τα κράτη. Το δικαίωμα της ελευθεροπλοΐας ανήκει τόσο στα παράκτια κράτη όσο και στα κράτη που στερούνται ακτών. Το δικαίωμα ελευθεροπλοΐας γίνεται καθολικό για ολόκληρη την διεθνή κοινότητα. “ Ωστόσο προβλέπονται και κανόνες που επιδιώκουν να περιορίσουν τη δικαιοδοσία πάνω στα πλοία που διαπλέουν τις ανοιχτές θάλασσες μόνο στο κράτος της σημαίας του πλοίου. Έτσι η Σύμβαση για τις Ανοιχτές Θάλασσες καθορίζει ότι α) κάθε κράτος παράκτιο ή μη έχει το δικαίωμα να έχει πλοία με τη σημαία του. Αυτό σημαίνει πως κάθε κράτος δεν είναι αναγκασμένο να προσφεύγει στη σημαία τρίτου κράτους και μοιραία στη νομοθεσία του που ρυθμίζει τις προϋποθέσεις της χορήγησης σημαίας στα πλοία. Ακόμα ορίζεται ότι β) κάθε κράτος ρυθμίζει με βάση την εσωτερική του νομοθεσία τις προϋποθέσεις για τη χορήγηση σημαίας με την εθνικότητά του στα δικά του πλοία. Οπότε κανένα άλλο κράτος δεν επεμβαίνει στον καθορισμό αυτό, που είναι πρωταρχικός για τη γνήσια εξασφάλιση της ελευθεροπλοΐας στις ανοιχτές θάλασσες. Επίσης γ) κάθε πλοίο έχει μια μόνο εθνικότητα, την εθνικότητα της σημαίας του, η οποία είναι σημαντική όσον αφορά τη δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας πάνω στο πλοίο κατά τη διάρκεια που αυτό διαπλέει τις ανοιχτές θάλασσες. Αυτοί οι 3 κανόνες που προβλέπονται στα άρθρα 4,5, 6 της Σύμβασης για τις Ανοιχτές Θάλασσες περιέχουν το νόημα της ελευθεροπλοΐας.

<sup>23</sup> Ρούκουνας, (1982), σελ.148- 149.

Συνεπώς το δικαίωμα της ελευθεροπλοΐας παραμένει βασικό και αναπαλλοτριώτο μέλημα της διεθνούς κοινότητας, μιας και η θάλασσα εξακολουθεί να παίζει τον ρυθμιστικό της ρόλο στη διακίνηση ανθρώπων και αγαθών όπως και στην εξυπηρέτηση ειδικότερων στόχων των χωρών.” \*<sup>24</sup>

### **3.6. Δικαίωμα αβλαβούς διελεύσεως**

Στη ναυσιπλοΐα διέλευση σημαίνει κίνηση του πλοίου και όχι στάθμευση. Φυσικά κάτι τέτοιο δεν συνίσταται σε αγκυροβολία του πλοίου εκτός και αν πρόκειται για συνηθισμένο περιστατικό της ναυσιπλοΐας, ή για ανωτέρα βία, ή για κίνδυνο που απειλεί το πλοίο (distress). Η κίνηση του πλοίου μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη πρέπει να γίνεται σύμφωνα με τους κανόνες της ναυσιπλοΐας να ακολουθείται η πιο σύντομη πορεία δηλαδή να αποφεύγονται οι περιπλανήσεις μέσα στην αιγιαλίτιδα ζώνη.

Σύμφωνα με τη Σύμβαση της Γενεύης του 1958 σχετικά με την αιγιαλίτιδα ζώνη τα παράκτια κράτη καθορίζουν ποια διέλευση θεωρούν αβλαβή. Γενικότερα όμως πράξεις και παραλείψεις που βλάπτουν το παράκτιο κράτος ή που είναι εχθρικές απέναντί του είναι όσες στρέφονται κατά της ειρήνης, της ασφάλειας, της δημόσιας τάξης, της τιμής και της περιουσίας του παράκτιου κράτους. Επίσης εκείνες που αγνοούν ή αντιστρατεύονται στο εσωτερικό δίκαιο που διέπει τη ναυσιπλοΐα και τις μεταφορές γενικότερα. Παρέχεται όμως λόγω της γενικότητας των εννοιών δυνατότητα υποκειμενικής εκτίμησης που προκάλεσε συχνά δυσχέρειες μεταξύ των κρατών.

Το διερχόμενο ξένο πλοίο οφείλει να τηρεί τους όρους ασφαλείας της ναυσιπλοΐας να χρησιμοποιεί τα σήματα επικοινωνίας και τον ασύρματο, να αποφεύγει τις συγκρούσεις, να προστατεύει το θαλάσσιο περιβάλλον και να μη ρυπαίνει τα ύδατα. Ακόμα απαγορεύεται η διενέργεια υδατογραφικών ερευνών, παρατηρήσεων και βυθομετρήσεων χωρίς ειδική άδεια. Κατά την αβλαβή διέλευση απαγορεύεται επίσης η αλιεία και για αυτό το λόγο τα ξένα αλιευτικά πλοία είναι υποχρεωμένα κατά τη διέλευση τους να έχουν ανασηκωμένα τα δίχτυα και τις λοιπές αλιευτικές συσκευές ώστε να είναι ευχερής ο έλεγχος για διερχόμενη παράνομη αλίευση. Τα ξένα πλοία αλιεύουν στην αιγιαλίτιδα ζώνη μόνο αν υπάρχει σχετική διεθνής συμφωνία. Τέλος κατά την αβλαβή διέλευση τα ξένα πλοία υποχρεώνονται να μη παραλαμβάνουν και να μην αποβιβάζουν επιβάτες ή πράγματα, να τηρούν τους τελωνειακούς, μεταναστευτικούς, υγειονομικούς κανονισμούς του παράκτιου κράτους και φυσικά να μη προβαίνουν σε πράξεις λαθρεμπορίας. Στο άρθρο 19 του σχεδίου συμβάσεως προστίθεται σειρά ολόκληρη από ενέργειες που αποτελούν παραβίαση της αβλαβούς διελεύσεως (Shall be considered to be prejudicial).

---

<sup>24</sup> Ροζάκης, (1976), σελ.27- 31.



Πολλές φορές η διέλευση δύναται να εξυπηρετεί κάποιο πολιτικό σκοπό, αλλά περισσότερη σημασία έχει ο τρόπος με τον οποίο διέρχεται το πλοίο. Τέλος πρέπει να αναφερθεί πως αβλαβής διέλευση ξένων αεροπλάνων πάνω από την αιγιαλίτιδα ζώνη δεν υπάρχει, ο θεσμός αυτός αφορά μόνο πλοία. \*<sup>25</sup>

### **3.7. Η Συνθήκη και το Καταστατικό της Βαρκελώνης για την Ελευθερία Διέλευσης (1921)**

Το Καταστατικό της Βαρκελώνης αναφέρεται στην υποχρέωση των μερών να διευκολύνουν την ελεύθερη διέλευση αγαθών και προσώπων δια μέσου της επικρατείας τους με σιδηροδρομικά μέσα ή μέσω πλωτών οδών σε κατάλληλες για τις διεθνείς μεταφορές οδούς, απαραίτητη προϋπόθεση είναι να μην γίνονται διακρίσεις λόγω εθνικότητας (άρθρο 2).

Το Καταστατικό έχει γενικό χαρακτήρα και δεν αναφέρεται στα περικλειστά κράτη ή στην πρόσβαση στη θάλασσα. Σε αυτό το πλαίσιο η διέλευση δεν αποτελεί δικαίωμα το οποίο είναι αυτομάτως εκτελεστό αλλά υπόκειται στη σύναψη συμφωνίας με το κράτος διέλευσης. Συνεπώς εναπόκειται στη διακριτική ευχέρεια των κρατών να αναγνωρίσουν ή όχι το δικαίωμα διέλευσης. Τέλος ορίζεται ότι το Καταστατικό εφαρμόζεται μόνο για τα συμβαλλόμενα μέρη και ότι δεν αναγνωρίζεται ελευθερία διέλευσης σε τρίτα κράτη (άρθρο 6).

Συγκεκριμένα στο άρθρο 2 του Καταστατικού ορίζεται: ότι τα πλοία των συμβαλλομένων μερών απολαμβάνουν την ίδια μεταχείριση με τα πλοία που φέρουν τη σημαία του κράτους του λιμανιού ή τα πλοία άλλου κράτους υπό τον όρο της αμοιβαιότητας. Τα κράτη που δεν έχουν θαλάσσιους λιμένες, δηλαδή κυρίως τα περικλειστά κράτη, δεν θα αποκλείονται από τις ευνοϊκές ρυθμίσεις του Καταστατικού. Αυτή η παρέκκλιση από το γενικό κανόνα εξηγείται από το γεγονός ότι τα συγκεκριμένα κράτη αδυνατούν να τηρήσουν τον όρο της αμοιβαιότητας εξαιτίας της γεωγραφικής τους θέσης.

### **3.8. Η Γενική Συμφωνία Δασμών και Εμπορίου (1947)**

Στο άρθρο 5 της Γενικής Συμφωνίας Δασμών και Εμπορίου ρυθμίζεται επίσης η ελευθερία διέλευσης κατά τρόπο ανάλογο με το Καταστατικό της Βαρκελώνης. Σχετικές αναφορές βρίσκονται και στον Χάρτη της Αβάνας για την Ίδρυση ενός Διεθνούς Οργανισμού Εμπορίου, ο οποίος όμως δεν τέθηκε ποτέ σε ισχύ.

### **3.9. Η Σύμβαση της Γενεύης για την Ανοιχτή Θάλασσα (1958)**

Το άρθρο 3 της Σύμβασης της Γενεύης ορίζει ότι τα στερούμενα ακτών κράτη θα έπρεπε να έχουν ελεύθερη πρόσβαση στη θάλασσα. Για το σκοπό αυτό τα κράτη που βρίσκονται μεταξύ της θάλασσας και ενός κράτους άνευ ακτών θα

---

<sup>25</sup> Ρούκουνας, (1982);

αναγνωρίσουν με κοινή συμφωνία και σύμφωνα με τις ισχύουσες διεθνείς συνθήκες στο στερούμενο ακτών κράτος ελεύθερη διέλευση μέσω του εδάφους τους, υπό τον όρο της αμοιβαιότητας. Επίσης θα αναγνωρίσουν στα πλοία που φέρουν τη σημαία του κράτους αυτού μεταχείριση ίση με αυτή που επιφυλάσσουν στα δικά τους πλοία ή στα πλοία άλλων κρατών, σχετικά με το δικαίωμα ελλιμενισμού και τη χρήση αυτών των λιμένων.

Είναι σαφές ότι το άρθρο 3 δεν αναγνωρίζει άμεσο δικαίωμα πρόσβασης στα περικλειστά κράτη. Σύμφωνα με τις ισχύουσες διεθνείς συμβάσεις δικαίωμα πρόσβασης και διέλευσης μπορεί να αναγνωρισθεί μόνο με τη σύναψη συνθήκης μεταξύ των ενδιαφερομένων μερών στη βάση της αμοιβαιότητας. Τη σύναψη της Σύμβασης του 1958 ακολούθησε η συνομολόγηση πολλών διμερών συμφωνιών. \*<sup>26</sup>

### **3.10. Διακήρυξη στο Montevideo (Μάιος 1970)**

Η Διακήρυξη του Montevideo παρά την αοριστία της αποτέλεσε σταθμό στις εξελίξεις του Δικαίου της Θάλασσας. “ Η παράγραφος 6 κάνει ρητή αναφορά στην “ελευθερία της ναυσιπλοΐας” και στη “διέλευση των σκαφών και στην πτήση των αεροσκαφών οποιασδήποτε εθνικότητας”. Πιο συγκεκριμένα αναφέρεται ότι βασική αρχή του Δικαίου της Θάλασσας είναι: “το δικαίωμα να εκδίδουν ρυθμιστικά μέτρα στις ζώνες θαλάσσιας κυριαρχίας και δικαιοδοσίας τους χωρίς να θίγεται η ελευθερία της ναυσιπλοΐας, η διέλευση σκαφών και η πτήση αεροπλάνων οποιασδήποτε εθνικότητας”. Στην ουσία απ’ όλες τις ελευθερίες που εθιμικά έχουν καθιερωθεί μόνο αυτή η ελευθερία διασώζεται. Πρακτικά με όσα αναφέρθηκαν στη διάσκεψη θα μπορούσε να θεωρηθεί προβληματική καθώς η ελεύθερη ναυσιπλοΐα θα εμποδίζεται από την άσκηση κυριαρχίας και δικαιοδοσίας των παράκτιων κρατών, που υλοποιώντας τα εκμεταλλευτικά τους δικαιώματα θα μπορούν να απομονώνουν για χάρη τους τμήματα της γειτονικής τους θαλάσσιας επιφάνειας π.χ. ζώνες εκμετάλλευσης υφαλοκρηπίδας. Από την άλλη μεριά το γεγονός ότι οι δραστηριότητες της θαλάσσιας εκμετάλλευσης (αλιεία) είναι δυνατόν να γίνονται από ειδικά πλοία, κατασκευασμένα για αυτό το σκοπό. Αυτό σημαίνει πως τα παράκτια κράτη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα ελέγχου των πλοίων που διαπλέουν τις γειτονικές τους θάλασσες. Ένα τέτοιο παραπληρωματικό δικαίωμα, συνακόλουθο της αποκλειστικής τους κυριαρχίας ή δικαιοδοσίας, μεταβάλλει την ελευθερία της ναυσιπλοΐας σε ένα απλό δικαίωμα “ελεύθερης διέλευσης πλοίων”. ”\*<sup>27</sup>

---

<sup>26</sup> Περράκης (επιμ.), (1996);

<sup>27</sup> Ροζάκης, (1976), σελ.138- 142.

### 3.11. Διακήρυξη της Lima (Αύγουστο 1970)

Στη Λίμα του Περού κλήθηκαν όλα τα κράτη της Νότιας Αμερικής, ενώ παράλληλα δόθηκε η δυνατότητα παρατήρησης και σε άλλα κράτη έξω από την ήπειρο που θα ήταν σκόπιμο να παρακολουθήσουν τις εργασίες της Διάσκεψης και πιθανόν να συμμαχήσουν με τις βασικές θέσεις που αυτή θα παρουσίαζε. “ Το τελικό κείμενο της Διακήρυξης της Lima μπορεί να χαρακτηριστεί σαν μια πρόοδος στην αποσαφήνιση ορισμένων αοριστιών της προηγούμενης διακήρυξης (Διακήρυξη του Montevideo). Στην παρούσα διακήρυξη ενώ μιλάει για ελευθεροπλοΐα στις περιοχές της κυριαρχίας ή δικαιοδοσίας του παράκτιου κράτους από την άλλη εξειδικεύει τον όρο αυτό περιορίζοντάς τον στα πλοία (ή αεροπλάνα) εκείνα που διέρχονται μέσα στη λειτουργική ζώνη. Ωστόσο η ορθόδοξη έννοια της ελευθεροπλοΐας δεν περιορίζει τα πλοία οποιασδήποτε εθνικότητας σε απλή διέλευση στις θάλασσες. Κάτω από το καθεστώς της ελευθερίας των θαλασσών τα πλοία είναι σε θέση να σταματήσουν οπουδήποτε νομίζουν ότι είναι αναγκαίο και να προβούν σε οποιαδήποτε κίνηση που θεωρούν σκόπιμη, όσο για τα πολεμικά πλοία μπορούν και αυτά να κινηθούν ελεύθερα και με μακρά παραμονή στα ελεύθερα νερά.

Η Διάσκεψη της Lima αποτελεί έναν βασικό σταθμό για τις εξελίξεις του Δικαίου της Θάλασσας.” \*<sup>28</sup>

### 3.12. Τουρκικά Στενά (ιστορία και σημερινό καθεστώς)

Το “Ανατολικό Ζήτημα” έχει συνδεθεί με τα στενά του Βοσπόρου (28 χιλιόμετρα μήκος, 0,6 χιλιόμετρα έως 3,3 χιλιόμετρα πλάτος) και των Δαρδανελίων (65 χιλιόμετρα μήκος, 2 έως 5 χιλιόμετρα πλάτος) και χρονολογείται από τα μέσα 18<sup>ου</sup> αιώνα. Αξίζει να αναφερθεί πως μέχρι τότε η Οθωμανική Αυτοκρατορία χρησιμοποιούσε αποκλειστικά τη Μαύρη Θάλασσα στην οποία ασκούσε απόλυτη κυριαρχία. “Αναζητώντας ένα ελεύθερο λιμάνι σε μια ζεστή θάλασσα για να επικοινωνεί όλες τις εποχές με την Ευρώπη, η Ρωσία των Τσάρων πέτυχε την κάθοδό της στην Κριμαία και έγινε επίσης παράκτιο κράτος της Μαύρης Θάλασσας και συνομολόγησε με την Τουρκία τη Συνθήκη Ειρήνης του Κιουτσούκ- Καϊναρτζή το 1774. Με τη Συνθήκη αυτή πέτυχε την ελεύθερη διέλευση των εμπορικών της πλοίων. Η Συνθήκη της Αδριανουπόλεως το 1829 επέκτεινε αυτή την ελευθερία στα πλοία των εθνικοτήτων. Εξαιτίας της στρατηγικής θέσης των στενών αυτών, η τύχη των πολεμικών πλοίων παρουσίαζε σοβαρά προβλήματα, των οποίων οι λύσεις διέφεραν σύμφωνα με τη διακύμανση των πολιτικών επιρροών που εξασκούσαν σ αυτήν την περιοχή. Η Ρωσο- τουρκική Συνθήκη Unkiar- Skelessi του 1833 επέτρεψε τη διέλευση στα Ρωσικά πολεμικά πλοία και απαγόρευσε τη διέλευση στα πλοία των άλλων κρατών. Το 1840 η Ευρωπαϊκή Entente ασχολήθηκε με το πρόβλημα που έμελε να επιλυθεί για πρώτη φορά με μια πολυμερή συνθήκη: η Σύμβαση του Λονδίνου αποφάσισε την απαγόρευση όλων των πολεμικών πλοίων εκτός από εκείνα της Τουρκίας. Η Μαύρη Θάλασσα αποστρατικοποιήθηκε με τη Συνθήκη του Παρισιού το 1856 και ουδετεροποιήθηκε με αυτή του Λονδίνου 1871, μετά τη

<sup>28</sup> Ροζάκης, (1976), σελ.133- 149.

γνωστή μονομερή καταγγελία της πρώτης από τη Ρωσία το 1870. Η συνθήκη της Λωζάννης το 1923, που συνομολογήθηκε μετά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο αναθεωρήθηκε και αντικαταστάθηκε από τη συνθήκη Montreux στις 20 Ιουλίου 1936.

Το σημερινό καθεστώς σύμφωνα με τη Συνθήκη του Montreux η ελευθερία διέλευσης των εμπορικών πλοίων σε καιρό ειρήνης φυσικά διατηρήθηκε, τα δε πολεμικά πλοία των παράκτιων και μη παράκτιων κρατών έχουν δικαίωμα διέλευσης σε καιρό ειρήνης κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις που είναι αυστηρές για τα μη παράκτια κράτη. Σε περίοδο πολέμου: εάν η Τουρκία είναι εμπόλεμη έχει το δικαίωμα να επιτρέψει ελεύθερα τη διέλευση, εάν είναι ουδέτερη τα Στενά δεν είναι ανοιχτά παρά μόνο για πολεμικά πλοία των κρατών που έχουν υπογράψει με την Τουρκία συνθήκη αμοιβαίας βοήθειας (η Γαλλία και η Αγγλία είχαν υπογράψει το 1939 μια τέτοια συνθήκη). Η συνθήκη του Montreux δέχεται μεταξύ άλλων την επαναστρατικοποίηση της ζώνης των στενών. Σήμερα εξακολουθεί να βρίσκεται σε ισχύ. Η αναθεώρησή της ζητήθηκε από της ΕΣΣΔ χωρίς επιτυχία, κατά τη Συνδιάσκεψη του Πότσδαμ τον Αύγουστο του 1946.

Οι κατά καιρούς αντεγκλήσεις σχετικά με τη νομιμότητα διέλευσης ορισμένων τύπων πλοίων σε σχέση με τη Σύμβαση του Montreux αποδεικνύουν την ανικανότητα προσαρμογής των συνθηκών για τον περιορισμό των εξοπλισμών σε μια διεθνή κοινωνία που χαρακτηρίζεται από γρήγορες τεχνολογικές εξελίξεις.” \*<sup>29</sup>

### **3.13. Μεσογειακά κράτη**

“ Μέσα από την Τρίτη Συνδιάσκεψη ξεκίνησε ένας αγώνας για αύξηση της συμμετοχής των μεσογειακών κρατών στα προνόμια των νέων καθεστώτων. Ο στόχος δεν ήταν πια η απόλαυση μέρους των αγαθών της ελευθερίας των θαλασσών αλλά η συμμετοχή των μεσογειακών κρατών στην εκμετάλλευση του θαλάσσιου πλούτου μέσα στις ζώνες των παράκτιων κρατών. Σύμφωνα με το άρθρο 100 του “Αναθεωρημένου Μοναδικού Διαπραγματευτικού Κειμένου” προβλέπεται ότι:

1. Τα παράκτια κράτη θα έχουν πρόσβαση προς και από τη θάλασσα για τον σκοπό της άσκησης των δικαιωμάτων που προβλέπονται από τη Σύμβαση αυτή περιλαμβανομένων και εκείνων που σχετίζονται με την ελευθερία των ανοιχτών θαλασσών και την αρχή της κοινής κληρονομιάς της ανθρωπότητας. Για το σκοπό αυτό τα μεσογειακά κράτη θα απολαμβάνουν ελευθερία διόδου (freedom of transit) δια μέσου του εδάφους των κρατών της διόδου με όλα τα μέσα επικοινωνίας.
2. Οι όροι και οι προϋποθέσεις για την άσκηση της ελευθερίας της διόδου θα συμφωνηθούν μεταξύ του μεσόγειου κράτους και του σχετικού κράτους της

<sup>29</sup> Δίπλα (επιμ.), (1991), σελ. 66-68

διόδου μέσα από διμερή συμφωνία, υπο- περιφερειακή ή περιφερειακή, σύμφωνα με τη Σύμβαση αυτή.” \*<sup>30</sup>

Στο “Αναθεωρημένο Μοναδικό Διαπραγματευτικό Κείμενο” αφιερώνεται ειδικό κεφάλαιο στις ανοιχτές θάλασσες συγκεκριμένα το κεφάλαιο V, το οποίο περιλαμβάνει μια σειρά από άρθρα σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των κρατών στις υδάτινες περιοχές τους. Ειδικότερο το άρθρο 76 ορίζει ότι οι ανοιχτές θάλασσες είναι ελεύθερες για όλα τα κράτη είτε είναι παράκτια είτε είναι μεσογειακά. Κανένα κράτος δεν μπορεί να σκοπεύει στην υπαγωγή οποιουδήποτε τμήματος της θάλασσας στην κυριαρχία του. “ Η ελευθερία των θαλασσών ασκείται κάτω από τις συνθήκες που προβλέπονται από τη Σύμβαση αυτή και τους άλλους κανόνες διεθνούς δικαίου. Περιλαμβάνει τόσο για τα παράκτια όσο και για τα μεσογειακά κράτη: την ελευθερία ναυσιπλοΐας, ελευθερία αεροπλοΐας, ελευθερία της τοποθέτησης υποθαλάσσιων καλωδίων και αγωγών, με τους περιορισμούς του κεφαλαίου IV (ηπειρωτική υφαλοκρηπίδα), ελευθερία της κατασκευής τεχνητών νησίδων και άλλων εγκαταστάσεων που επιτρέπονται από το διεθνές δίκαιο με τους περιορισμούς του κεφαλαίου IV, ελευθερία της αλιείας με τους περιορισμούς των όρων που προβλέπονται από το τμήμα 2 του κεφαλαίου αυτού και τέλος ελευθερία της επιστημονικής έρευνας με περιορισμούς του κεφαλαίου IV.

Η αρχή της ελευθερίας των θαλασσών περιορίζεται εξαιτίας των άμεσων οικονομικών αιτημάτων των παράκτιων και αναπτυσσόμενων κρατών, από το γεγονός της κατάχρησης της λόγω της εντατικής χρήσης της και ιδιοποίηση των πλουτοπαραγωγικών πηγών της ανοιχτής θάλασσας, την αλόγιστη καταστροφή του φυσικού περιβάλλοντος (από τη σπατάλη, μόλυνση και τη ρύπανση). Τα κράτη οδηγούνται σε μια αυτοσυγκράτηση που μειώνει το νόημα της ελευθερίας των θαλασσών.” \*<sup>31</sup>

### **3.14. Η πολιτική του Κεμάλ Ατατούρκ στα Βαλκάνια**

Κατά την περίοδο 1920-1923 παρατηρείται σημαντική στρατιωτική, οικονομική και διπλωματική βοήθεια στην Τουρκία που προσέφεραν οι Μπολσεβίκοι του Λένιν. Η συνεργασία του Λένιν με τον Κεμάλ στηρίχθηκε στην αναγνώριση από την Τουρκία της παραδοσιακής ρωσικής ηγεμονίας στον Καύκασο και την Κεντρική Ασία. Από την πλευρά της, η Σοβιετική Ένωση ήταν η πρώτη χώρα μετά το Αφγανιστάν που σύναψε διπλωματικές σχέσεις με το κεμαλικό καθεστώς το 1921. Η Ρωσία του Λένιν έδινε μεγάλη σημασία στην κεμαλική Τουρκία ως εμβόλιμο κράτος μεταξύ της Δύσης και της ΕΣΣΔ.

Ωστόσο αυτή η συνεργασία είχε τραγικές συνέπειες για την Αρμενία και τη Γεωργία, τα κράτη της Υπερκαυκασίας. Η Αρμενία μοιράστηκε μεταξύ της Σοβιετικής Ένωσης και των Τούρκων εθνικιστών. Έτσι με τις ρωσοτουρκικές

<sup>30</sup> Ροζάκης, (1976), σελ. 323- 332.

<sup>31</sup> Ροζάκης, (1976), σελ. 332- 337.

συμφωνίες της Μόσχας (16 Μαρτίου 1921) και του Καρς (13 Οκτωβρίου 1921) αφανίσθηκε ο σοβιετισμός ολόκληρου του Καύκασου, με αντάλλαγμα την προσάρτηση στην Τουρκία της περιοχής Καρς- Άρνταχαν-Αρτβίν. Η Μόσχα και η Άγκυρα συνέχισαν τη συνεργασία τους και μετά την υπογραφή της Συνθήκης της Λωζάννης, με την οποία οριοθετήθηκε η εδαφική επικράτεια της νέας Τουρκίας. Ιδιαίτερη πολιτική σημασία είχε η υπογραφή στο Παρίσι στις 17 Δεκεμβρίου 1925, του σοβιετο-τουρκικού συμφώνου μη επίθεσης. Το σύμφωνο αυτό ακολούθησε σειρά πρωτοκόλλων πολιτικής και οικονομικής συνεργασίας το 1926, 1928 και 1929. Ορόσημο στις τουρκο-σοβιετικές σχέσεις αποτελεί η συναίνεση της Μόσχας στην αναθεώρηση του καθεστώτος αποστρατιωτικοποίησης της ευρύτερης περιοχής των Στενών που είχε επιβληθεί από τη Λωζάννη. Θα μπορούσε να θεωρηθεί ως η πιο σπουδαία διπλωματική επιτυχία της Άγκυρας η συνθήκη αυτή με την εκ νέου προσάρτηση της Ανατολικής Θράκης. Η περιοχή αυτή δεν παρέχει απλώς στην Άγκυρα το πολύτιμο γεωπολιτικό πλεονέκτημα του ελέγχου των Στενών αλλά της δίνει την ευχέρεια να παρουσιάζεται ως ευρωπαϊκή και βαλκανική χώρα. Ειδικά στην Ανατολική Θράκη, πριν την ανταλλαγή των πληθυσμών του 1922-1923, η πλειοψηφία του πληθυσμού της περιοχής ήταν ελληνική και μόνο κατά την δεκαετία του 1930 εποίκισθη συστηματικά από Τούρκους και Λαζούς της Μ. Ασίας. Με τη σύμβαση του Μοντρέ το 1936 αναγνωρίστηκε το δικαίωμα στρατιωτικοποίησης των Στενών και της Ίμβρου- Τενέδου από την Τουρκία. Η Σοβιετική Ένωση τάχθηκε στο πλευρό της Τουρκίας στο Μοντρέ, επειδή επιδίωκε το άνοιγμα των Στενών στα σοβιετικά πλοία και τον περιορισμό της ελευθερίας κίνησης των μη παράκτιων χωρών στη Μαύρη Θάλασσα.

Έτσι η Τουρκία εξασφαλίζοντας στη Λωζάννη τη γεωγραφική της προέκταση στην Ευρώπη, συνέχισε επιδιώκοντας στην περίοδο του μεσοπολέμου να ενταχθεί στο γενικότερο ευρωπαϊκό σύστημα. Έτσι για την επίτευξη του παραπάνω στόχου η Άγκυρα προέβη στην εξομάλυνση των σχέσεων της με τα βαλκανικά κράτη υπογράφοντας μια σειρά διμερών συμφωνιών (Αλβανία: 1923, Γιουγκοσλαβία: 1925, 1933, Ελλάδα: 1930, 1933, 1938, Βουλγαρία: 1925 και Ρουμανία: 1929).

Παρά την πολύμορφη σοβιετο-τουρκική συνεργασία των δεκαετιών 1920 και 1930, οι ιδεολογικές διαφορές μεταξύ της κομμουνιστικής Μόσχας και της εθνικιστικής Άγκυρας παρέμειναν έντονες. Οι υπόνοιες των σοβιετικών ότι οι Τούρκοι εθνικιστές θα επιχειρούσαν σε κάποιο στάδιο την προώθηση ενός ενιαίου ισλαμο-τουρκικού κράτους στον Καύκασο και στην Κεντρική Ασία παρέμεναν παρά τις διαβεβαιώσεις του Κεμάλ Ατατούρκ. Από την άλλη πλευρά οι κεμαλικοί πίστευαν ότι η μπολσεβικοποίηση του κινήματός τους αποτελούσε τον απώτερο στόχο της Μόσχας. \*<sup>32</sup>

---

<sup>32</sup> Βερέμης, (1995);

### 3.15. Η Τουρκία κατά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο

Η τουρκική εξωτερική πολιτική έγινε ιδιαίτερα αισθητή το 1940, όταν η Ιταλία επιτέθηκε εναντίον της Ελλάδας και κήρυξε πόλεμο στην Βρετανία και τη Γαλλία. Η Τουρκία όχι μόνο αποφάσισε να μείνει ουδέτερη αλλά καλλιέργησε με τη Σόφια όλο και στενότερες σχέσεις στη βάση της κοινής τουρκοβουλγαρικής διακήρυξης της Άγκυρας το Φεβρουάριο του 1941. Σύμφωνα με τις διατάξεις της διακήρυξης, οι δυο χώρες καθιέρωσαν ως βάση της εξωτερικής τους πολιτικής την αμοιβαία αποφυγή επίθεσης. Μετά τη διακήρυξη αυτή ακολούθησε η γερμανοβουλγαρική επίθεση εναντίον της Ελλάδας. Η αυστηρή ουδετερότητα της Βουλγαρίας, συγκρούονταν με τις υποχρεώσεις της Τουρκίας που είχε αναλάβει τόσο από το Βαλκανικό Σύμφωνο και το πλέγμα των ελληνοτουρκικών συμφωνιών, όσο και από την αγγλογαλλοτουρκική συνθήκη συμμαχίας του 1939. Οι καιροσκοπικοί χειρισμοί της τουρκικής διπλωματίας κλιμακώνονται στον Ιούλιο του 1941, όταν η Τουρκία υπέγραψε με τη Γερμανία σύμφωνο φιλίας.

Τελικά ύστερα από πολλές αμφιταλαντεύσεις, η Τουρκία αποφάσισε να δώσει τέλος στους καιροσκοπικούς χειρισμούς που απέβλεπε στην εκμετάλλευση των εδαφικών ανακατατάξεων της περιόδου 1939-1944. Μόνο όταν άρχισε να προδιαγράφεται η έκβαση του πολέμου η Τουρκία κήρυξε τον πόλεμο κατά του Άξονα. \*<sup>33</sup>

### 3.16. Η Τουρκία και ο Ψυχρός Πόλεμος

Μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο οι σχέσεις μεταξύ Τουρκίας και Σοβιετικής Ένωσης επιδεινώθηκαν. Συγκεκριμένα για το καθεστώς των Στενών, η Μόσχα ζητούσε την αναθεώρηση της Συνθήκης του Μοντρέ και την εγκαθίδρυση σοβιετικών βάσεων στο Βόσπορο και τα Δαρδανέλλια για την ασφάλεια της Μαύρης Θάλασσας. Έτσι λοιπόν η Τουρκία υποχρεώθηκε να εγκαταλείψει την παραδοσιακή ουδετερότητα και να ενταχθεί στη Δυτική Συμμαχία. Στην ουσία οι αμυντικές και οικονομικές ανάγκες ήταν που ώθησαν την Τουρκία να προσεγγίσει τη Δύση κατά τη μεταπολεμική περίοδο. Στη συνέχεια η Τουρκία λάμβανε ποικιλόμορφη αμερικανική στρατιωτική, οικονομική και διπλωματική βοήθεια, η οποία κορυφώθηκε το 1947 με το σχέδιο Μάρσαλ και το Δόγμα Τρούμαν. Οι σχέσεις της Άγκυρας με τη Δύση έλαβαν συγκεκριμένη μορφή με την ένταξη της Τουρκίας, μαζί με την Ελλάδα, στο NATO το 1952.

Στις αρχές τις δεκαετίας του 1950 οι δυο νατοϊκοί σύμμαχοι επιχείρησαν να ιδρύσουν ένα νέο βαλκανικό άξονα με την υπογραφή σειράς πολιτικών, στρατιωτικών και οικονομικών συμφωνιών με τη Γιουγκοσλαβία. Η συνεργασία Αθήνας- Βελιγραδίου- Άγκυρας σφραγίζεται με τη Συνθήκη του Μπλεντ στις 9 Αυγούστου 1954.

---

<sup>33</sup> Βερέμης, (1995);

Το διπολικό σύστημα όμως του Ψυχρού Πολέμου και η σοβιετική παρουσία και επιρροή στα Βαλκάνια δεν επέτρεπαν τη διεύρυνση της συνεργασίας μεταξύ των χωρών της Χερσονήσου του Αίμου. Κάτω από αυτές τις συνθήκες η τουρκική εξωτερική πολιτική στρέφεται προς την ανάπτυξη διμερών οικονομικών και πολιτιστικών σχέσεων με τις Βαλκανικές χώρες. Στην πραγματικότητα όμως από τα μέσα της δεκαετίας του 1950, η Τουρκία παύει να έχει ενεργή βαλκανική πολιτική.\*<sup>34</sup>

### **3.17. Η τουρκική πολιτική και επιδιώξεις μετά τον Ψυχρό Πόλεμο**

Κατά τη διάρκεια του Ψυχρού Πολέμου, η Τουρκία αποτέλεσε σημαντικό κρίκο της δυτικής άμυνας εξαιτίας της γεωγραφικής της θέσης. Έτσι μέσα στο νέο διεθνές σκηνικό η Τουρκία προβάλλει την εικόνα μιας δημοκρατικής χώρας, ενταγμένη στο πολιτικοοικονομικό πρότυπο της Δύσης και όπου η θρησκεία έχει διαχωριστεί από το κράτος. Η Τουρκία προσβλέπει στην πλήρη ένταξή της στους πολιτικούς και οικονομικούς θεσμούς της Ευρώπης.\*<sup>35</sup>

Κατά τη διάρκεια της κρίσης του Κόλπου, η Τουρκία φάνηκε να είναι προνομιακός σύμμαχος της Μόσχας στη Μέση Ανατολή ειδικά στον τομέα των εμπορικών ανταλλαγών. Οι τουρκο-σοβιετικές σχέσεις αυξήθηκαν με γοργούς ρυθμούς κατά την περίοδο 1989-1991. Έτσι το 1991 με την επίσκεψη του Τούρκου προέδρου Τουργκούτ Οζάλ στην Μόσχα υπογράφηκε διακυβερνητική συμφωνία οικονομικής, εμπορικής, επιστημονικής και τεχνολογικής συνεργασίας. Η ανοδική πορεία των οικονομικών σχέσεων μεταξύ των δυο χωρών συνεχίστηκε επίσης και μετά τη διάλυση της ΕΣΣΔ.

Κύριος μοχλός της τουρκικής προσέγγισης στον εμπορικό και οικονομικό τομέα αποτελεί η τουρκο-σοβιετική συμφωνία φυσικού αερίου το 1984, η οποία παρέχει την ευχέρεια αποπληρωμής του ρωσικού αερίου με τουρκικά προϊόντα. Η χρηματοδότηση των τουρκικών εξαγωγών, καθώς και των κατασκευαστικών έργων στη Ρωσία, καλύπτεται επίσης από πιστώσεις προς τη ρωσική κυβέρνηση της τουρκικής τράπεζας εξαγωγών- εισαγωγών (Eximbank). Με τον τρόπο αυτό η Τουρκία κατάφερε να αυξήσει σημαντικά τις εμπορικές- οικονομικές συναλλαγές με τη Ρωσία, οι οποίες από το ποσό των 500 εκατομμυρίων δολαρίων το 1987 έφθαναν το ύψος των δυο δισεκατομμυρίων δολαρίων το 1993. Ακόμη εκείνη την περίοδο περίπου 250 τουρκικές εργοληπτικές εταιρείες έχουν αναλάβει κατασκευαστικά έργα στη Ρωσία.

Μολονότι η αναβάθμιση των ρωσοτουρκικών οικονομικών σχέσεων είναι αναμφισβήτητη, η ουσιαστική συμβολή της Τουρκίας στην ανασυγκρότηση της ρωσικής οικονομίας παραμένει περιορισμένη. Ειδικά μετά την επιδείνωση της τουρκικής οικονομίας το 1993-1994, η Άγκυρα είναι ουσιαστικά ανήμπορη να ενισχύσει και να επεκτείνει την οικονομική της επιρροή στη Ρωσία. Από το 1993 η

<sup>34</sup> Βερέμης, (1995);

<sup>35</sup> Βερέμης, (1995);



Eximbank διαθέτει περιορισμένους πόρους σε σχέση με την περίοδο 1989- 1992, προκαλώντας τη δημιουργία αρνητικά οικονομικών σχέσεων μεταξύ Τουρκίας και Ρωσίας.

Ανάλογη υπήρξε η πορεία των ρωσοτουρκικών σχέσεων και σε πολιτικό επίπεδο κατά την περίοδο 1989- 92. Η κυβέρνηση Γκορμπατσόφ αναζητά ένα νέο πλαίσιο στις σχέσεις με την Άγκυρα καθώς είναι έκδηλη η ανησυχία της Μόσχας για επικείμενο κίνδυνο εξάπλωσης του φανατικού ισλαμισμού στον Καύκασο και την Κεντρική Ασία. Ακολούθως υπογράφεται σύμφωνο φιλίας και συνεργασίας μεταξύ του Τούρκου προέδρου και του Γκορμπατσόφ. Η συμφωνία αυτή στόχευε στην αντικατάσταση του συμφώνου Λένιν- Ατατούρκ του 1925. Με τη νέα ρωσοτουρκική συμφωνία φιλίας και συνεργασίας που συνάπτεται αντιπρόσωποι τουρκικών εταιρειών ανακοίνωναν την υπογραφή σειράς οικονομικών συμβάσεων που ξεπερνούσαν το ένα δισεκατομμύριο δολάρια.

Η ρωσοτουρκική συμφωνία το Μάιο του 1992 οδήγησε στην ανάπτυξη της άμυνας και είχε σαν συνέπεια την υπογραφή πρωτοκόλλου στρατιωτικής και τεχνολογικής συνεργασίας στην Κωνσταντινούπολη στις 6 Νοεμβρίου 1992. Έτσι η Τουρκία έγινε η πρώτη χώρα του NATO που αγόρασε αξιόλογες ποσότητες όπλων αξίας 300 εκατομμυρίων δολαρίων, μεταξύ των οποίων 20 ελικόπτερα Mi- 17 και τεθωρακισμένα άρματα BTR. \*<sup>36</sup>

Η Τουρκία είναι χωρίς αμφιβολία μια μεγάλη και σημαντική χώρα της Ανατολικής Μεσογείου. Τα τελευταία χρόνια βρίσκεται σε ευρωπαϊκή τροχιά και προσπαθεί να προσαρμόσει την πολιτική, κοινωνική και οικονομική ζωή της στα πρότυπα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Τις προηγούμενες δεκαετίες τα κόμματα του πολιτικού ισλαμισμού διατήρησαν έναν έντονα αντιδυτικό χαρακτήρα, ο οποίος ήταν ταυτόχρονα αντιαμερικανισμός και αντιευρωπαϊσμός. Ωστόσο η προοπτική ένταξης της χώρας στην Ευρωπαϊκή Ένωση λειτούργησε καταλυτικά ώστε να αλλάξουν και να μετασηματισθούν οι πολιτικές της κινήσεις. Η σαφής μεταστροφή προς μια πιο μετριοπαθή και φιλοδυτική πολιτική πραγματοποιείται με το Κόμμα της Δικαιοσύνης και Ανάπτυξης. Το κόμμα αυτό παίζει καθοριστικό ρόλο στην διαμόρφωση και προώθηση ενός νέου προγράμματος εκσυγχρονισμού. Υιοθετεί φανερά πιο μετριοπαθείς πολιτικές θέσεις και αποκλίνει σημαντικά από την παραδοσιακή ισλαμική ρητορική. Έτσι γίνεται προσπάθεια εκδημοκρατισμού του πολιτικού πλαισίου, ενίσχυση της οικονομικής ανάπτυξης και πολιτικής σταθερότητας. \*<sup>37</sup>

---

<sup>36</sup> Βερέμης, (1995);

<sup>37</sup> Φραγκάκης (επιμ.), (2009);

## Κεφάλαιο 4<sup>ο</sup>

### Το καθεστώς των Στενών 1774-1936

#### 4.1. Το καθεστώς των Στενών από το 1774-1911

Οι δυτικοευρωπαϊκές δυνάμεις ενοχλήθηκαν έντονα με τη συνθήκη του Κιουτσούκ- Καϊναρτζή, για πρώτη φορά αμβλύθηκε το αυστηρό καθεστώς που ίσχυε για τα Στενά και παρέχονταν στην Ρωσία ευνοϊκότερες ρυθμίσεις από την Υψηλή Πύλη. Έτσι τα άλλα μεγάλα κράτη επεδίωξαν και πέτυχαν μια σειρά διμερών συμφωνιών ώστε να αποκτήσουν και εκείνα το δικαίωμα της ελεύθερης διέλευσης σε εμπορικά πλοία στα Στενά και κατ επέκταση ελεύθερη ναυσιπλοΐα εντός της Μαύρης Θάλασσας. Αξίζει να αναφερθεί πως με τη Συνθήκη της Αδριανούπολης (1829) το δικαίωμα της ελεύθερης διέλευσης στα Στενά παραχωρήθηκε σε όλα τα κράτη που είχαν εμπορικές σχέσεις στα ρωσικά λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας, κάτι τέτοιο δεν ίσχυε σε καμία περίπτωση για τα πολεμικά πλοία.

Εν τω μεταξύ η Αγγλία θορυβημένη από τον διάπλου του ρωσικού πολεμικού στόλου από τα Στενά προς τη Μεσόγειο το 1799, άδραξε την ευκαιρία να αγκυροβολήσει το 1809 μέρος του αγγλικού στόλου στο Βόσπορο και ύστερα από πιέσεις κατόρθωσε να υπογραφεί η συνθήκη ειρήνης με την Υψηλή Πύλη στην οποία αποτυπώνεται η παλαιά αρχή της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, δηλαδή η απαγόρευση διάπλου όλων των πολεμικών πλοίων οποιαδήποτε περίοδο τόσο ειρήνης όσο και πολέμου από και προς την Μαύρη Θάλασσα. Η παλαιά αρχή θα καταργηθεί όταν ο Σουλτάνος το 1832 θα αναζητήσει τη βοήθεια του Τσάρου προκειμένου να αντιμετωπίσει τον αιγυπτιακό στρατό του Μεχμέτ Αλή, ο οποίος κατευθύνονταν προς την Πόλη. Έτσι στις αρχές του 1833 ο ρωσικός πολεμικός στόλος καταπλέει στον Κεράτιο Κόλπο. Από την άλλη πλευρά οι μεγάλες δυνάμεις αντιλαμβανόμενες τον κίνδυνο που υφίστανται για τα δικά τους συμφέροντα με την προσόρμιση του ρωσικού στόλου έξω από την Πόλη, εξαναγκάζουν τον Μεχμέτ Αλή να παραιτηθεί των διεκδικήσεων του παραχωρώντας του ως αντάλλαγμα τη Συρία και την περιοχή των Αδάνων. Με τις τελευταίες εξελίξεις ο ρωσικός στόλος αποχωρεί από το Βόσπορο.

Οι μεγάλες δυνάμεις θεωρούν ότι ο συναγερμός έχει λήξει όμως πληροφορούνται μετά από λίγες εβδομάδες ότι οι Ρώσοι πριν απομακρυνθούν από τα Στενά είχαν υπογράψει με την Πύλη αμυντική συμμαχία οκταετούς διάρκειας τη συνθήκη του Unkiar- Iskelessi (8 Ιουλίου 1833). Με τη συνθήκη αυτή η Πύλη υποχρεώνεται να κλείσει τα Στενά σε εμπόλεμα με τη Ρωσία κράτη. Παράλληλα χωρίς να αναγράφεται ρητά στη συνθήκη αναγνωρίζεται σιωπηρά το δικαίωμα διάπλου του ρωσικού πολεμικού στόλου από τα Στενά.

Όπως ήταν αναμενόμενο οι όροι της συνθήκης προκάλεσαν αντιδράσεις σε όλες τις άλλες χώρες και συγκεκριμένα την Αγγλία, η οποία δεν ήθελε να αποκτήσει επιρροή η Ρωσία στη περιοχή της Μεσογείου. Για αυτό το λόγο η Αγγλία έθεσε σαν αρχική προτεραιότητα την ενίσχυση και ενδυνάμωση των διπλωματικών της σχέσεων με την Πύλη. Έτσι στην επόμενη τουρκο-αιγυπτιακή κρίση η Αγγλία σπεύδει να προσφέρει τις υπηρεσίες της πριν αναλάβει δράση ο ρωσικός στόλος. Η έκβαση είναι θετική και μαζί με τις άλλες δυνάμεις (Αυστρία, Γαλλία, Ρωσία και Πρωσία) υπογράφουν με την Οθωμανική αυτοκρατορία τη Συνθήκη του Λονδίνου (1841) με την οποία επαναφέρεται σε ισχύ η αρχή του αποκλεισμού όλων των πολεμικών πλοίων σε καιρό ειρήνης.

Ακολουθεί ο Κριμαϊκός Πόλεμος (1853- 1856) όπου η Πύλη θα βρει στήριγμα στον αγγλο-γαλλικό στόλο, ο οποίος εισήλθε στη Μαύρη Θάλασσα και νίκησε τους Ρώσους την μάχη της Σεβαστούπολης (1855). Έτσι λοιπόν υπογράφεται η συνθήκη των Παρισίων (1856) κατά την οποία η Μαύρη Θάλασσα ουδετεροποιείται, χωρίς όμως να αλλάξει το καθεστώς για το διάπλου των πολεμικών πλοίων από τα Στενά. Παράλληλα όμως οι νικήτριες δυνάμεις εγγυώνται την εδαφική ακεραιότητα της Οθωμανικής αυτοκρατορίας που θα αποτρέψει την κάθοδο της Ρωσίας στη Μεσόγειο. Η ουδετεροποίηση της Μαύρης Θάλασσας δεν ικανοποίησε τη Ρωσία, η οποία το 1871 επωφελούμενη από το τέλος του γαλλοπρωσικού πολέμου καταγγέλλει μονομερώς τη Συνθήκη των Παρισίων. Τα συμβαλλόμενα κράτη συνέρχονται στο Λονδίνο και συνηγορούν στο αίτημα της Ρωσίας υπογράφοντας τη Συνθήκη του Λονδίνου (1871) κατά την οποία τα μέρη παρέχουν στο Σουλτάνο το δικαίωμα να ανοίγει τα Στενά για τα πολεμικά πλοία των μεγάλων δυνάμεων εφόσον κρίνεται απαραίτητο για την εξασφάλιση των εν ισχύ όρων της Συνθήκης των Παρισίων (1856).

Μετά τον ρωσο-τουρκικό πόλεμο (1877- 1878) και την νίκη της Ρωσίας υπογράφεται η συνθήκη του Αγίου Στεφάνου (1878), της οποίας οι όροι υπαγορεύτηκαν από την Ρωσία. Ύστερα από τις πιέσεις των μεγάλων δυνάμεων η Ρωσία αναγκάστηκε να θέσει εκ νέου τα θέματα για διαπραγμάτευση στο Συνέδριο του Βερολίνου (1878), όπου επιβεβαιώθηκε η αρχή της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Αξίζει να αναφερθεί πως υπήρξε διαφωνία απόψεων μεταξύ Ρωσίας και Αγγλίας σχετικά με την απαγόρευση διάπλου των Στενών από τα πολεμικά πλοία. Από την πλευρά της η Αγγλία υποστήριζε πως η απαγόρευση διάπλου των Στενών επαφίεται στον Σουλτάνο, ενώ από την άλλη πλευρά η Ρωσία υποστήριζε πως η απόφαση αυτή θα έπρεπε να ληφθεί από μια αναγνωρισμένη ευρωπαϊκή αρχή που θα έχει γίνει δεκτή απ' όλα τα κράτη και συνεπώς ο Σουλτάνος δεν θα είχε διακριτική ευχέρεια όσον αφορά το άνοιγμα ή μη των Στενών.

Από το Συνέδριο στο Βερολίνο μέχρι και τις μέρες μας το καθεστώς των Στενών θα παραμείνει το ίδιο και ο βασικός κανόνας που ισχύει είναι να μην επιτρέπεται η διέλευση πολεμικών πλοίων από τα Στενά. Εξαιτίας αυτού του κανόνα η Ρωσία θα αντιμετωπίσει μεγάλες δυσκολίες κατά τον ρωσο-ιαπωνικό πόλεμο (1904- 1905) καθώς αδυνατεί να μετακινήσει τον πολεμικό της στόλο που έδρευε στη Μαύρη

Θάλασσα. Ο στόλος της Βαλτικής έπρεπε να διανύσει μεγάλες αποστάσεις για να υποστηρίξει τις δυνάμεις της Ρωσίας. Εξάλλου η Βαλτική παρέμενε κλειστή λόγω παγετώνων αρκετούς μήνες το χρόνο. Οι προσπάθειες της Ρωσίας για τροποποίηση του καθεστώτος των Στενών τα έτη 1906- 1911 δεν επετεύχθησαν. \*<sup>38</sup>

#### 4.2. Συνθήκη των Σεβρών (1920)

Πριν την έναρξη του Α Παγκοσμίου Πολέμου (1914- 1918) η Οθωμανική Αυτοκρατορία, που ως γνωστόν είχε βγει ηττημένη από τον πρώτο Βαλκανικό Πόλεμο περνά μια περίοδο παρακμής. Στην εξουσία βρίσκονται οι Νεότουρκοι οι οποίοι δεν διστάζουν να δείξουν τις φιλογερμανικές τους προτιμήσεις. Ύστερα από συμφωνίες στρατιωτικής συνεργασίας, γερμανοί στρατιώτες με αρχηγό τον Liman von Sanders αναδιοργάνωσαν τις ένοπλες δυνάμεις και την άμυνα της αυτοκρατορίας. Οι κινήσεις αυτές έγιναν αμέσως αντιληπτές από την Αγγλία, Γαλλία καθώς και Ρωσία. Η Πύλη με ανακοίνωσή της για τον επόμενο πόλεμο (28 Ιουλίου 1914) διακηρύσσει την ουδετερότητά της μεταξύ των εμπόλεμων κρατών και παράλληλα λαμβάνει μέτρα (όπως ναρκοθέτηση, διάπλους μόνο την μέρα) που καθιστούν την διέλευση των Στενών σχεδόν αδύνατη. Η διπρόσωπη στάση της Πύλης δεν αργεί να αποκαλυφθεί ύστερα από το επεισόδιο όπου δυο γερμανικά πλοία Goeben και Breslau βρίσκουν καταφύγιο μέσα στα Στενά. Η Πύλη αρχικά υποστήριζε πως είχε αγοράσει τα πλοία όμως στη συνέχεια με την αποστολή βοήθειας του Κάιζερ στην Πύλη μέσω Βουλγαρίας και Ρουμανίας και την επίθεση κατά ρωσικών λιμανιών στη Μαύρη Θάλασσα στις 3 Νοέμβρη 1914 κηρύσσεται πόλεμος εναντίον της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας.

Ο Ρώσος υπουργός Εξωτερικών Sazonov κάνει εμφανείς τις προθέσεις της Ρωσίας για προσάρτηση των Στενών σε περίπτωση νικηφόρας έκβασης του πολέμου. Η Αγγλία συνηγορεί στις αξιώσεις της Ρωσίας με σκοπό να εξασφαλίσει την ελευθερία διέλευσης όλων των πλοίων στα Στενά. Ωστόσο η Ρωσία αναγκάζεται να παραιτηθεί από αυτές τις αξιώσεις λόγω της Οκτωβριανής επανάστασης (1917). Η Ρωσία κατά τη διάρκεια του πολέμου ζητά βοήθεια από τους Συμμάχους, δηλαδή Άγγλους και Γάλλους. Τότε καταστρώνεται και οργανώνεται η ναυτική επιχείρηση κατά των Δαρδανελίων που ένθερμος υποστηρικτής ήταν ο Winston Churchill. Έτσι στις 19 Φεβρουαρίου 1915 ξεκινά η επιχείρηση κατά των Δαρδανελίων, η οποία παρά την αρχική της επιτυχία με την απόβαση στρατευμάτων στη χερσόνησο της Καλλίπολης στη συνέχεια θα εγκαταλειφθεί τον Γενάρη του 1916. Η αποτυχία της επιχείρησης είχε σαν αποτέλεσμα τον αποκλεισμό ανεφοδιασμού της Ρωσίας και κατ'επέκταση επιτάχυνε τις εξελίξεις στο εσωτερικό της χώρας. Πριν το τέλος του πολέμου η Οθωμανική Αυτοκρατορία είχε ηττηθεί και αναγκάστηκε να υπογράψει την ανακωχή του Μούδρου (30 Οκτώβρη 1918). Οι σύμμαχοι αποκόμισαν οφέλη με

<sup>38</sup>[http://www.army.gr/files/File/epitheorisi/200501\\_%CE%A4%CE%91%20%CE%A3%CE%A4%CE%95%CE%9D%CE%91%20%CE%92%CE%9F%CE%A3%CE%A0%CE%9F%CE%A1%CE%9F%CE%A5%20%CE%9A%CE%91%CE%99%20%CE%A4%CE%A9%CE%9D%20%CE%94%CE%91%CE%A1%CE%94%CE%91%CE%9D%CE%95%CE%9B%CE%9B%CE%99%CE%A9%CE%9D.pdf](http://www.army.gr/files/File/epitheorisi/200501_%CE%A4%CE%91%20%CE%A3%CE%A4%CE%95%CE%9D%CE%91%20%CE%92%CE%9F%CE%A3%CE%A0%CE%9F%CE%A1%CE%9F%CE%A5%20%CE%9A%CE%91%CE%99%20%CE%A4%CE%A9%CE%9D%20%CE%94%CE%91%CE%A1%CE%94%CE%91%CE%9D%CE%95%CE%9B%CE%9B%CE%99%CE%A9%CE%9D.pdf)

την επιβολή των όρων της συνθήκης. Η Τσαρική Ρωσία δεν υπάρχει πια και παράλληλα αποσύρεται από τις διεκδικήσεις της. Στην Ελλάδα ο Βενιζέλος βρίσκεται στην εξουσία και υποβάλλει τα αιτήματα της χώρας μας στους Συμμάχους. Η Αμερική φαίνεται να συμμετέχει στις διεργασίες λόγω του ιδεαλιστή προέδρου Wilson και τέλος ο Τούρκος Στρατηγός Μουσταφά Κεμάλ θα τοποθετηθεί ως Στρατιωτικός Επιθεωρητής στις ανατολικές επαρχίες το Μάιο του 1919, κατόπιν συμφωνίας των Συμμάχων.

Μετά την ανακωχή του Μούδρου ο βρετανικός κυρίως στόλος εισέρχεται στα Στενά και αφού προβαίνει στις απαραίτητες εκκαθαρίσεις ναρκών παραδίδει τα Στενά στη διεθνή ναυσιπλοΐα. Την άποψη αυτή είχε υποστηρίξει και ο Πρόεδρος Wilson που ζητούσε να αποδοθούν τα Δαρδανέλια στην ελεύθερη διέλευση όλων των πλοίων.

Τελικά συμφωνείται μεταξύ Αγγλίας και Γαλλίας να παραμείνει η Κωνσταντινούπολη υπό τουρκική κυριαρχία και να ιδρυθεί Διεθνής Επιτροπή Στενών που θα ελέγχει την ελεύθερη διέλευση των Στενών. Οι προτάσεις υποβάλλονται στο Σουλτάνο στις 11 Μαΐου 1920 και κατόπιν πίεςσεων υπογράφεται η συνθήκη στο δημαρχείο των Σεβρών πιο συγκεκριμένα στις 10 Αυγούστου 1920. Έτσι με τη συνθήκη των Σεβρών, παραχωρήθηκε στην Ελλάδα εκτός των άλλων όλη η Ανατολική Θράκη έως τη γραμμή της Τσατάλτζας και η χώρας μας γίνεται συγκύριος των Στενών κατέχοντας την ευρωπαϊκή πλευρά. Ακόμα καθιερώνεται η ελεύθερη διέλευση όλων των πλοίων εμπορικών και πολεμικών καθώς και αεροσκαφών οποιουδήποτε τύπου τόσο σε καιρό ειρήνης όσο και σε καιρό πολέμου (άρθρο 37). Επίσης ιδρύεται η Επιτροπή των Στενών (άρθρο 38) η οποία αναλαμβάνει τον έλεγχο της ελεύθερης ναυσιπλοΐας διαμέσου των Στενών. Τέλος επιβάλλεται καθεστώς αποστρατιωτικοποίησης στα Στενά καθώς και στα νησιά της Λήμνου, Σαμοθράκης, Ίμβρου, Τενέδου και Μυτιλήνης. Όπως είναι ήδη γνωστό η συνθήκη των Σεβρών σφράγισε τον Α Παγκόσμιο Πόλεμο αλλά ουσιαστικά δεν εφαρμόστηκε ποτέ. Αυτό που αξίζει να αναφερθεί είναι πως με τη συνθήκη αυτή ανατρέπεται η παλαιά αρχή της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας που απαγόρευε τον διάπλου των πολεμικών πλοίων από τα Στενά. \*<sup>39</sup>

#### 4.3. Συνθήκη της Λωζάννης (1923)

Με την κυβέρνηση του Μουσταφά Κεμάλ θα αντικατασταθεί η παραπαίουσα εικόνα για την Οθωμανική Αυτοκρατορία. Το σύμφωνο φιλίας που θα υπογραφεί με την Σοβιετική Ένωση (16 Μαρτίου 1921) θα θορυβήσει την Αγγλία. Παράλληλα το κλείσιμο μετώπων με την Γαλλία και Ιταλία καθώς και το σύμφωνο οικονομικής συνεργασίας Franklin- Bouillon (20 Οκτώβρη 1921) μεταξύ Γαλλίας και Τουρκίας

<sup>39</sup> [http://www.army.gr/files/File/epitheorisi/200501\\_%CE%A4%CE%91%20%CE%A3%CE%A4%CE%95%CE%9D%CE%91%20%CE%92%CE%9F%CE%A3%CE%A0%CE%9F%CE%A1%CE%9F%CE%A5%20%CE%9A%CE%91%CE%99%20%CE%A4%CE%A9%CE%9D%20%CE%94%CE%91%CE%A1%CE%94%CE%91%CE%9D%CE%95%CE%9B%CE%9B%CE%99%CE%A9%CE%9D.pdf](http://www.army.gr/files/File/epitheorisi/200501_%CE%A4%CE%91%20%CE%A3%CE%A4%CE%95%CE%9D%CE%91%20%CE%92%CE%9F%CE%A3%CE%A0%CE%9F%CE%A1%CE%9F%CE%A5%20%CE%9A%CE%91%CE%99%20%CE%A4%CE%A9%CE%9D%20%CE%94%CE%91%CE%A1%CE%94%CE%91%CE%9D%CE%95%CE%9B%CE%9B%CE%99%CE%A9%CE%9D.pdf)

θα αποτελέσουν ισχυρό πλήγμα για τα ελληνικά συμφέροντα. Από την άλλη πλευρά στην ελληνική πολιτική σκηνή παρατηρείται η πτώση του Βενιζέλου και επιστροφή του βασιλιά με συνέπεια να είναι έκδηλη η εμφάνιση του εθνικού διχασμού. Ωστόσο η Μικρασιατική Καταστροφή και η προέλαση των δυνάμεων του Κεμάλ προς τα Στενά θα θορυβήσουν τους Συμμάχους. Έτσι κατόπιν συνεννοήσεως δίνεται η έγκριση για σύναψη ανακωχής, οπότε υπογράφεται η ανακωχή στα Μουδανιά στις 28 Σεπτεμβρίου 1922, που ορίζει την αποχώρηση των ελληνικών στρατευμάτων από την Ανατολική Θράκη και την παράδοση των εδαφών αυτών στους Συμμάχους.

Παράλληλα η Τουρκία δεσμεύεται να μην αλλάξει το status quo που είχε δημιουργηθεί μέχρι την οριστική επίλυση του Ανατολικού Ζητήματος. Στη συνέχεια υπογράφεται η Συνθήκη Ειρήνης της Λωζάννης στις 24 Ιουλίου 1923, συγκεκριμένα στο άρθρο 23 τα μέρη αναγνώριζαν την ελευθερία διάπλου και υπέρπτησης όλων των πλοίων και αεροσκαφών αντίστοιχα τόσο σε καιρό ειρήνης όσο και σε καιρό πολέμου και θα ρυθμίζονται σύμφωνα με όσα θα ορίζονταν σε ξεχωριστό κείμενο που θα αφορούσε το καθεστώς των Στενών. Αξίζει να αναφερθεί πως την ίδια μέρα υπογράφηκε το κείμενο σχετικά με το καθεστώς των Στενών. Οι Σύμμαχοι προέβησαν σε αυτό το διαχωρισμό καθώς σε αντίθεση με ότι είχαν κάνει για τη Συνθήκη των Σεβρών, ήθελαν να διασφαλίσουν το καθεστώς των Στενών σε περίπτωση ακύρωσης της συνθήκης. Ακόμη ο διαχωρισμός αυτός εξυπηρετούσε τους Συμμάχους όσον αφορά την πρόσκληση προς τη Βουλγαρία και τη Σοβιετική Ένωση οι οποίες συμμετείχαν αρχικά στις διαπραγματεύσεις για τον καθορισμό του καθεστώτος των Στενών αλλά ουσιαστικά δεν είχαν καμία απολύτως ανάμειξη στη συνθήκη ειρήνης. Τέλος όσον αφορά τη συνθήκη για τα Στενά επεδίωκαν να δώσουν κανονιστική ισχύ στο συμβατικό κείμενο και να διαμορφώσουν έναν ευρωπαϊκό κανόνα δικαίου που θα αφορούσε τα Στενά και θα όφειλε να γίνει σεβαστός από τα συμβαλλόμενα μέρη.

Η συνθήκη για τα Στενά υπεγράφη από την Αγγλία, Γαλλία, Ιταλία, Ιαπωνία, Βουλγαρία, Ελλάδα, Ρουμανία, Τουρκία, το Σερβο- Κροατικό- Σλοβενικό κράτος και από την Ρωσία και προέβλεπε τις επιμέρους ρυθμίσεις όσον αφορά τα Στενά που συμπεριλαμβάνουν τα Δαρδανέλια, τη θάλασσα του Μαρμαρά και το Βόσπορο.

Σύμφωνα με το άρθρο 1 της συνθήκης ορίζεται η ελευθερία διέλευσης και υπέρπτησης για τα εμπορικά πλοία και αεροσκάφη σε καιρό ειρήνης και σε καιρό πολέμου, εφόσον η Τουρκία δεν ήταν εμπόλεμη. Σε καιρό πολέμου κατά τον οποίο η Τουρκία ήταν εμπόλεμο μέρος παρέχονταν το δικαίωμα στις τουρκικές αρχές να επισκεφθούν και να ελέγξουν τα ουδέτερα πλοία ή αεροσκάφη, ενώ για τα εχθρικά πλοία επιτρεπόταν η λήψη μέτρων σύμφωνα με το Διεθνές Δίκαιο.

Για τα πολεμικά πλοία και αεροσκάφη παρέχονταν ελευθερία διέλευσης και υπέρπτησης σε καιρό ειρήνης και σε καιρό πολέμου εφόσον η Τουρκία δεν είναι εμπόλεμη. Ειδικά για τον αριθμό των πολεμικών πλοίων που εισέρχονταν στη Μαύρη Θάλασσα δεν επιτρεπόταν να είναι μεγαλύτερος από τον αριθμό των πλοίων της μεγαλύτερης ναυτικής δύναμης στη Μαύρη Θάλασσα και σε κάθε περίπτωση όχι

παραπάνω από τρία πλοία, τα οποία δεν έπρεπε να ξεπερνούν τους 10.000 τόνους χωρητικότητα το καθένα. Σε καιρό πολέμου κατά τον οποίο η Τουρκία ήταν εμπόλεμο μέρος παρεχόταν το ίδιο δικαίωμα για τα ουδέτερα πλοία ή αεροσκάφη που δεν βοηθούσαν τον εχθρό ή τους εχθρούς της Τουρκίας, εφόσον θα διέρχονταν από τα Στενά χωρίς καμία καθυστέρηση. Τέλος τα υποβρύχια σε κάθε περίπτωση θα έπρεπε να διαπλέουν τα Στενά σε ανάδυση.

Ακόμη ορίζεται αποστρατιωτικοποίηση της περιοχής των Στενών: των Δαρδανελίων, του Βοσπόρου (πλην της Κωνσταντινούπολης), της Ίμβρου, της Τενέδου, των Λαγουσών, της Λήμνου και της Σαμοθράκης. Η Τουρκία διατηρούσε το δικαίωμα να επιτηρεί από αέρος τις αποστρατιωτικοποιημένες ζώνες του τουρκικού εδάφους και μπορούσε να μετακινεί ελεύθερα το στόλο της στα τουρκικά ύδατα. Η Τουρκία και η Ελλάδα δεν έπρεπε να διατηρούν στις αποστρατιωτικοποιημένες ζώνες οχυρά, πυροβολεία και παντός είδους σχετικές εγκαταστάσεις. Μπορούσαν όμως να διέρχονται οι δυνάμεις τους μέσα από τις ζώνες αυτές. Επίσης οι δυο χώρες μπορούσαν να εγκαταστήσουν συστήματα επιτήρησης και επικοινωνίας με τις ζώνες αυτές. Η Ελλάδα μπορούσε να στείλει το στόλο της στα χωρικά ύδατα των νησιών της αρκεί να μην χρησιμοποιούσε τα ύδατα αυτά ως βάση επιχείρησης εναντίον της Τουρκίας.

Όσον αφορά την ίδρυση Επιτροπής των Στενών ορίζεται πως η Επιτροπή θα αποτελούνταν από ένα Τούρκο αντιπρόσωπο ως πρόεδρο και από ένα αντιπρόσωπο για κάθε κράτος που υπέγραφε τη συνθήκη. Έργο της θα ήταν να επιτηρεί την εκτέλεση των ρυθμίσεων της συνθήκης που αφορούσαν τη διέλευση των πολεμικών πλοίων και την υπέρπτηση των πολεμικών αεροσκαφών. Θα υπαγόταν στην Κοινωνία των Εθνών στην οποία θα υπέβαλλε ετήσια κατάσταση πεπραγμένων και από την οποία θα ζητούσε την έγκριση για την εφαρμογή αποφάσεων που έκρινε σκόπιμες για την εκτέλεση της αποστολής της.

Σύμφωνα με τη Συνθήκη της Λωζάννης ορίζεται η διεθνής εγγύηση των Στενών, κατά την οποία τα συμβαλλόμενα κράτη επιβεβαίωναν την πρόθεση τους για σεβασμό των προβλέψεων της συνθήκης. Σε περίπτωση που διαταράσσονταν η ελεύθερη διέλευση ή απειλούνταν η εδαφική ακεραιότητα των αποστρατιωτικοποιημένων ζωνών τότε η Αγγλία, Γαλλία, Ιταλία και η Ιαπωνία ενεργώντας συλλογικά θα λάμβαναν κάθε μέτρο που θα αποφάσιζε η Κοινωνία των Εθνών, προκειμένου να εκλείψει η απειλή ή ακόμα και η χρήση βίας.

Η Συνθήκη της Λωζάννης για τα Στενά αποτέλεσε διπλωματική επιτυχία για τους Συμμάχους και ιδίως για την Αγγλία. Με τον τρόπο αυτό δόθηκε λύση στο Ανατολικό Ζήτημα και παράλληλα εξασφαλίστηκε το καθεστώς της ελεύθερης διέλευσης. Αξίζει να αναφερθεί η μεταστροφή της εξωτερικής πολιτικής της Αγγλίας καθώς όλο το 19<sup>ο</sup> αιώνα συντηρούσε την παλαιά αρχή της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας εξαιτίας του φόβου της για κάθοδο της Ρωσίας στη Μεσόγειο με τη Συνθήκη της Λωζάννης καταργεί την παλαιά αρχή και επιθυμεί τη διεθνοποίηση των Στενών.

Όσον αφορά την ελληνική πλευρά, με την υπογραφή της Συνθήκης της Λωζάννης κλείνει ένα μαύρο κεφάλαιο της ελληνικής ιστορίας που αφορά τη Μικρασιατική Καταστροφή. Η Ελλάδα κλήθηκε να αντιμετωπίσει το προσφυγικό πρόβλημα και να επιδοθεί στην ειρηνική οργάνωση και περισυλλογή. Για την Τουρκία η συνθήκη για τα Στενά ήταν μειωτική όσον αφορά τα κυριαρχικά της δικαιώματα και στη συνέχεια θα προσπαθήσει να ανατρέψει το σκηνικό. \*<sup>40</sup>

#### 4.4. Συνθήκη του Montreux (1936)

Μια δεκαετία μετά τη σύναψη της συνθήκης της Λωζάννης για τα Στενά, το διεθνές σκηνικό αλλάζει ριζικά. Οι εγγυήσεις που είχαν δοθεί στην Τουρκία όσον αφορά την εδαφική ακεραιότητα των Στενών είχαν χάσει την αξιοπιστία τους. Αρχικά η Ιαπωνία που ήταν συμβαλλόμενο μέρος στην υπογραφή της συνθήκης της Λωζάννης για τα Στενά αποχωρεί από την Κοινωνία των Εθνών λόγω των γεγονότων που λαμβάνουν χώρα στη Ματζουρία και της καταδίκης αυτών από τα υπόλοιπα κράτη. Η Ιταλία του Μουσολίνι δείχνει επεκτατικές τάσεις προς την Ανατολική Μεσόγειο. Η Γερμανία του Χίτλερ αποχωρεί τον Οκτώβρη του 1933 από τη Συνδιάσκεψη του Αφοπλισμού. Η Τουρκία θέλει να αποκτήσει πλήρη κυριαρχία στα Στενά και θεωρεί μειωτικούς τους όρους για αποστρατιωτικοποίηση των Στενών, για το λόγο αυτό προετοιμάζει κατάλληλα το έδαφος συνάπτοντας συμφωνίες φιλίας με τις άλλες ενδιαφερόμενες χώρες. Για πρώτη φορά το 1933 στη συνδιάσκεψη για τον αφοπλισμό ζητά την άδεια να εξοπλίσει τα Στενά. Αντίθετη σε αυτή την πρόταση είναι η Αγγλία, η οποία επικαλείται τη ρήτρα εγγύησης της συνθήκης της Λωζάννης, αργότερα στις 7 Μαρτίου 1936 στο μέσο της ιταλο-αιθιοπικής κρίσης και της κατάληψης της Ρηνανίας η Αγγλία αλλάζει γνώμη.

Ο Τούρκος Υπουργός Εξωτερικών Rustu Aras έχοντας αποσπάσει τη συναίνεση της Αγγλίας ξεκινά ενέργειες προκειμένου να τροποποιηθεί η συνθήκη της Λωζάννης για τα Στενά. Έτσι αποστέλλει επιστολές προς όλα τα συμβαλλόμενα μέρη στις 11 Απριλίου 1936, καλώντας τα να προσέλθουν σε διαπραγματεύσεις για τροποποίηση του καθεστώτος των Στενών επικαλούμενος κυρίως την έλλειψη ασφαλείας που αισθάνεται η χώρα του.

Στην Ελλάδα η επιστολή δεν ήταν απορριπτέα αντίθετα υποστήριζαν πως θα έπρεπε να συνδυαστεί με την κατάργηση των δυσμενών συνθηκών σε βάρος της Λήμνου και της Σαμοθράκης καθώς και των άλλων ελληνικών νησιών που αναφέρονται στο άρθρο 13 της Συνθήκης Ειρήνης της Λωζάννης αποστρατιωτικοποιήσεων. Μετά από τη διαβεβαίωση της τουρκικής πλευράς στην παραπάνω πρόταση εξασφαλίζεται η συμμετοχή της Ελλάδας στην αναθεωρητική διάσκεψη. Έχοντας εξασφαλίσει τη θετική ή τουλάχιστον ουδέτερη στάση και των

40

[http://www.army.gr/files/File/epitheorisi/200501\\_%CE%A4%CE%91%20%CE%A3%CE%A4%CE%95%CE%9D%CE%91%20%CE%92%CE%9F%CE%A3%CE%A0%CE%9F%CE%A1%CE%9F%CE%A5%20%CE%9A%CE%91%CE%99%20%CE%A4%CE%A9%CE%9D%20%CE%94%CE%91%CE%A1%CE%94%CE%91%CE%9D%CE%95%CE%9B%CE%9B%CE%99%CE%A9%CE%9D.pdf](http://www.army.gr/files/File/epitheorisi/200501_%CE%A4%CE%91%20%CE%A3%CE%A4%CE%95%CE%9D%CE%91%20%CE%92%CE%9F%CE%A3%CE%A0%CE%9F%CE%A1%CE%9F%CE%A5%20%CE%9A%CE%91%CE%99%20%CE%A4%CE%A9%CE%9D%20%CE%94%CE%91%CE%A1%CE%94%CE%91%CE%9D%CE%95%CE%9B%CE%9B%CE%99%CE%A9%CE%9D.pdf)



υπολοίπων συμβαλλόμενων χωρών ορίζεται ότι η συνδιάσκεψη θα λάβει χώρα στο Montreux στις 22 Ιουνίου 1936.

Σύμφωνα με το τουρκικό προσχέδιο προτείνεται όχι μόνο η αποστρατιωτικοποίηση των Στενών αλλά και η κατάργηση της διεθνούς εγγύησης και της επιτροπής των Στενών καθώς και ριζική αλλαγή του καθεστώτος που ίσχυε μέχρι τότε. Προτείνονται ακόμα αυστηρότεροι περιορισμοί σχετικά με τα πλοία που θα μπορούσαν να εισέλθουν στη Μαύρη Θάλασσα. Επιπλέον προβλεπόταν το κλείσιμο των Στενών για τα πολεμικά πλοία των κρατών σε περίπτωση πολέμου ή απειλής πολέμου.

Οι υπόλοιπες χώρες συμφώνησαν με το κείμενο κάνοντας ορισμένες προσθήκες. Η Σοβιετική Ένωση ζήτησε να μην υπάρχει περιορισμός όσον αφορά τα πλοία των παρευξείνιων χωρών που θα εξέρχονται στο Αιγαίο, να απαγορευτεί πλήρως η είσοδος υποβρυχίων και αεροπλανοφόρων στη Μαύρη Θάλασσα και να υπάρχει ελεύθερος διάπλους των πολεμικών πλοίων σε περίπτωση πολέμου, ενώ σε περίπτωση ειρήνης θα πρέπει να συμμορφώνονται με τις αποφάσεις την Κοινωνίας των Εθνών ή με τις δεσμεύσεις που είχαν αναλάβει απέναντι σε άλλα κράτη. Με τις απόψεις αυτές τάχθηκαν και τα άλλα κράτη, αντίθετη άποψη είχαν η Αγγλία και η Ιαπωνία, η μεν πρώτη επεδίωκε την ελεύθερη διέλευση σε κάθε περίπτωση και η δε δεύτερη υποστήριζε το κλείσιμο των Στενών για τα πολεμικά πλοία της Ρωσίας. Έτσι στις 6 Ιουλίου 1936 η Αγγλική αντιπροσωπεία παρουσίασε ένα τροποποιημένο κείμενο σε σχέση με αυτό που είχε υποβάλει η Τουρκία συμπεριλαμβάνοντας τη ρήτρα της κατ' αναλογία κλιμακωτής διέλευσης και το μοίρασε στους αντιπροσώπους των άλλων χωρών. Στις 20 Ιουλίου 1936 υπεγράφη το τελικό κείμενο από τους αντιπροσώπους της Αγγλίας, Γαλλίας, Βουλγαρίας, Ελλάδας, Γιουγκοσλαβίας, Ιαπωνίας, Ρουμανίας, Τουρκίας και Σοβιετικής Ένωσης. Στις 7 Αυγούστου 1936 η Ελλάδα επικυρώνει τη συνθήκη και στις 21 Δεκέμβρη 1936 αφού ενημέρωσε τους συμμάχους καταλαμβάνει και στρατιωτικά τη Λήμνο και τη Σαμοθράκη, χωρίς να παρατηρείται αντίδραση από την τουρκική πλευρά.

Η συνθήκη του Montreux προσπάθησε να συμβιβάσει τα αντιτιθέμενα συμφέροντα μεταξύ των παρευξείνιων χωρών που επιθυμούσαν την προστασία τους από τυχόν είσοδο ξένου πολεμικού πλοίου στη Μαύρη Θάλασσα και των χωρών με εκπρόσωπο την Αγγλία που επιθυμούσαν την ελεύθερη διέλευση από τα Στενά. Το ερώτημα που τέθηκε ήταν εάν η Μαύρη Θάλασσα θα ήταν μια ελεύθερη θάλασσα (*mare liberum*) ή μια κλειστή θάλασσα (*mare clausum*), Τελικά η φιλοσοφία που επικράτησε ανήκε στο καθεστώς της κλειστής θάλασσας. Ωστόσο οι ρυθμίσεις είναι περίπλοκες και επιτρέπουν τις παρερμηνείες.

Όσον αφορά τα εμπορικά πλοία ορίζεται ελεύθερη διέλευση σε κάθε περίπτωση. Ο μόνος περιορισμός υφίσταται σε περίπτωση πολέμου στον οποίο η Τουρκία είναι εμπόλεμο κράτος, οπότε δεν θα επιτρέπεται η διέλευση των εχθρικών πλοίων και όσων πλοίων βοηθούν τον εχθρό. Δεν γίνεται καμία αναφορά στον έλεγχο των

ουδέτερων πλοίων, επίσης ο διάπλους θα γίνεται μόνο την ημέρα και από τους διαδρόμους που θα έχει ορίσει η εμπόλεμη Τουρκία.

Στην περίπτωση των πολεμικών πλοίων δεν περιλαμβάνονται τα βοηθητικά πλοία του πολεμικού ναυτικού κάθε χώρας καθώς και τα πλοία που εκτελούν ανθρωπιστικές επιχειρήσεις, εφόσον τα τελευταία δεν υπερβαίνουν τους 8.000 τόνους. Ακόμα τα πολεμικά πλοία θα πρέπει να διέρχονται πάντα την ημέρα και θα πρέπει να ενημερώνουν οκτώ μέρες πριν τον διάπλου. Για τα μη παρευξείνια κράτη εκφράζεται η ευχή να ενημερώνουν δεκαπέντε μέρες πριν την διέλευση. Τέλος όσον αφορά τον διάπλου τον αεροπλανοφόρων και των υποβρυχίων απαγορεύεται. Αυτό δεν ισχύει για τα υποβρύχια των παρευξείνιων χωρών, τα οποία μπορούν να διέλθουν από τα Στενά μόνο εφόσον μεταβαίνουν ή είχαν μεταβεί για επισκευή ή συντήρηση εκτός της Μαύρης Θάλασσας ή τέλος εάν κατασκευάστηκαν εκτός του Ευξείνου Πόντου.

Σε περίοδο ειρήνης τα πολεμικά πλοία των παρευξείνιων χωρών μπορούν να διαπλέουν τα Στενά ακόμα και αν ξεπερνούν τους 15.000 τόνους, υπό τον όρο ότι θα διέρχονται μόνο τους ή με τη συνοδεία δυο το πολύ αντιτορπιλικών. Τα πολεμικά πλοία των μη παρευξείνιων χωρών μπορούν να διέλθουν εφόσον δεν υπερβαίνουν τους 15.000 τόνους το καθένα και εφόσον δεν βρίσκονται εντός των Στενών περισσότερα από εννέα πολεμικά σκάφη. Επίσης το συνολικό εκτόπισμα των σκαφών των μη παρευξείνιων κρατών που βρίσκονται στην Μαύρη Θάλασσα δεν μπορεί να υπερβαίνει τους 30.000 τόνους. Ακόμη δεν θα πρέπει να διαθέτουν μεγαλύτερο από τον προβλεπόμενο οπλισμό. Το συνολικό εκτόπισμα των πλοίων μη παρευξείνιων χωρών μπορεί να ανέλθει αναλογικά μέχρι 45.000 τόνους, μόνο εφόσον το εκτόπισμα του ισχυρότερου στόλου παρευξείνιας χώρας υπερβαίνει κατά 10.000 τόνους το εκτόπισμα του ισχυρότερου παρευξείνιου στόλου κατά το χρόνο υπογραφής της συνθήκης. Επίσης από το συνολικό εκτόπισμα που επιτρέπεται να είναι εντός της Μαύρης Θάλασσας δεν μπορεί μια χώρα να έχει πάνω από τα δυο τρίτα αυτού. Τέλος τα πολεμικά σκάφη των μη παρευξείνιων χωρών δεν μπορούν να παραμείνουν εντός της Μαύρης Θάλασσας πάνω από 21 μέρες.

Σε περίοδο πολέμου κατά τον οποίο η Τουρκία είναι ουδέτερη ισχύουν όσα προβλέπονται και για την περίοδο ειρήνης εκτός των πολεμικών πλοίων των εμπόλεμων, τα οποία δεν μπορούν να διέλθουν από τα Στενά. Εξαιρούνται τα εμπόλεμα πλοία που συμμορφώνονται στις αποφάσεις της Κοινωνίας των Εθνών (ή με σημερινούς όρους εννοείται ο ΟΗΕ) ή σε όρους συνθηκών αμοιβαίας βοήθειας που είναι το ίδιο δεσμευτικές και για την Τουρκία και έχουν καταχωρηθεί επισήμως στην Κοινωνία των Εθνών.

Σε περίοδο πολέμου με την Τουρκία να είναι εμπόλεμη ο διάπλους των πολεμικών πλοίων (εννοείται των ουδέτερων) αφήνεται στη διακριτική ευχέρεια της τουρκικής κυβέρνησης. Το ίδιο ισχύει και όταν η Τουρκία απειλείται άμεσα με πόλεμο με την προϋπόθεση όμως να μην αντιταχθούν στα μέτρα που θα λάβει η Τουρκία τα δυο τρίτα της Κοινωνίας των Εθνών.

Όσον αφορά τα αεροσκάφη σε αντίθεση με τη συνθήκη της Λωζάννης εδώ δεν γίνεται αναφορά στα πολεμικά αεροσκάφη. Για τα πολιτικά αεροσκάφη ορίζεται πως η Τουρκία θα ενημερώνει για τους αεροδιαδρόμους από τους οποίους θα διέλθουν. Με δεδομένο ότι η υπέρπτηση των πολιτικών αεροσκαφών υπάγεται στην αποκλειστική κυριαρχία της Τουρκίας γίνεται δεκτό πως το ίδιο ισχύει και για τα πολεμικά αεροσκάφη.

Με τη συνθήκη του Montreux η κυριαρχία επί των Στενών επανέρχεται στην Τουρκία. Επομένως καταργείται η αποστρατιωτικοποίηση των Στενών και η Επιτροπή των Στενών που είχε καθιερωθεί και οι αρμοδιότητές της αναλαμβάνονται από την τουρκική κυβέρνηση. Τέλος παύει να ισχύει το καθεστώς εγγύησης που είχε τεθεί με τη συνθήκη της Λωζάννης. Έτσι η Τουρκία είχε καταφέρει να αποκτήσει πάλι την πλήρη κυριαρχία στα Στενά και οι μειωτικοί όροι είχαν απαλειφθεί.

Στην διάρκεια του Β Παγκοσμίου Πολέμου η Τουρκία που ήταν ουδέτερη επανειλημμένα παραβίασε τη συνθήκη του Montreux σε βάρος των Συμμάχων και υπέρ του Άξονα. Λόγω της πρόσκαιρης αφαίρεσης των πυροβόλων από τα πλοία μεταφοράς στρατευμάτων και της επανατοποθέτησής τους μετά τον διάπλου διήλθαν από τα Στενά γερμανικά πλοία προκειμένου να ενισχύσουν τις επιχειρήσεις που διεξήγαγαν επί εδαφών παρευξείνιων χωρών. Με το τέλος του πολέμου οι Σύμμαχοι θέλησαν να προκαλέσουν την τροποποίηση του ισχύοντος καθεστώτος όμως το τεταμένο κλίμα Ανατολής και Δύσης δεν ευνόησε αυτή την κατεύθυνση.

Κατά τη διάρκεια του Ψυχρού Πολέμου παρατηρήθηκαν πολλά ευτράπελα. Πιο συγκεκριμένα το 1968 επετράπη η είσοδος του αμερικανικού αντιτορπιλικού *Dyess* στη Μαύρη Θάλασσα παρ' όλο που ήταν εφοδιασμένο με οπλικά συστήματα, τα οποία απαγορεύονταν από τη συνθήκη. Το 1975 επετράπη η έξοδος στο Αιγαίο του ρωσικού αεροπλανοφόρου *Kiev* εκτοπίσματος 45.000 τόνων καθώς η Τουρκία το χαρακτήρισε ως ανθυποβρυχιακό πυραυλοφόρο καταδρομικό.

Με το τέλος του Ψυχρού Πολέμου η Τουρκία επικαλέστηκε τα πολλά ναυτικά ατυχήματα που συνέβαιναν στην περιοχή των Στενών και υιοθέτησε μονομερώς τον κανονισμό περί θαλάσσιας κυκλοφορίας στα Στενά του Βοσπόρου και τη Θάλασσα του Μαρμαρά. Ο κανονισμός αυτός ισχύει από 1<sup>η</sup> Ιουλίου 1994 και έχει προκαλέσει αντιδράσεις πολλών ενδιαφερόμενων χωρών συμπεριλαμβανόμενης και της χώρας μας καθώς είναι αντίθετος με ορισμένες ρυθμίσεις της συνθήκης του Montreux. Η Τουρκία το 1998 μονομερώς προέβη και σε νέες ρυθμίσεις του διάπλου των πλοίων και έλαβε διάφορα μέτρα το 2002. Ωστόσο αυτές οι μονομερείς ενέργειες της Τουρκίας δεν συμβιβάζονται με το διεθνές δίκαιο και αν έπρεπε να υπάρξει αναθεώρηση του καθεστώτος της συνθήκης του Montreux θα έπρεπε να γίνει κατόπιν συμφωνίας των μερών που συμμετείχαν στη σύναψή της. \*<sup>41</sup>

---

<sup>41</sup>[http://www.army.gr/files/File/epitheorisi/200501\\_%CE%A4%CE%91%20%CE%A3%CE%A4%CE%95%CE%9D%CE%91%20%CE%92%CE%9F%CE%A3%CE%A0%CE%9F%CE%A1%CE%9F%CE%A5%20%CE%9A%CE%91%CE%99%20%CE%A4%CE%A9%CE%9D%20%CE%94%CE%91](http://www.army.gr/files/File/epitheorisi/200501_%CE%A4%CE%91%20%CE%A3%CE%A4%CE%95%CE%9D%CE%91%20%CE%92%CE%9F%CE%A3%CE%A0%CE%9F%CE%A1%CE%9F%CE%A5%20%CE%9A%CE%91%CE%99%20%CE%A4%CE%A9%CE%9D%20%CE%94%CE%91)

## Κεφάλαιο 5<sup>ο</sup>

### Οι εξελίξεις στο νομικό καθεστώς της θάλασσας και οι επιπτώσεις του ειδικότερα στα Στενά

#### 5.1.1. Στενά (ορισμός, νομικό καθεστώς)

Υπό γεωγραφική έννοια στενό είναι μια φυσική (όχι τεχνητή) θαλάσσια δίοδος, μικρού σχετικά πλάτους, που χωρίζει δυο ξηρές (δυο νησιά, δύο ηπειρωτικά τμήματα ή ένα νησί από ένα ηπειρωτικό τμήμα) και επομένως ενώνει δυο τμήματα θάλασσας. Από όλα τα γεωγραφικά στενά που μπορούν να υπαχθούν στην παραπάνω έννοια, στο ειδικό νομικό καθεστώς των στενών, υπάγονται μόνο εκείνα που σωρευτικά: συνδέουν δυο τμήματα ανοιχτής θάλασσας μεταξύ τους ή ένα τμήμα ανοιχτής θάλασσας με την αιγιαλίτιδα ζώνη ενός τρίτου κράτους ή δυο αποκλειστικές οικονομικές ζώνες μεταξύ τους ή ένα τμήμα ανοιχτής θάλασσας και μια αποκλειστική οικονομική ζώνη και χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα.

Εκτός από τα στενά που υπάγονται σε ειδικό νομικό καθεστώς υπάρχει και η κατηγορία των στενών εκείνων που ρυθμίζονται από διεθνείς συνθήκες λόγω της μεγάλης στρατηγικής και οικονομικής τους σημασίας όπως Τουρκικά Στενά (Δαρδανέλλια), στενά του Γιβραλτάρ, στενά της Δανίας, στενά του Μαγγελάνου, στενά της Ινδονησίας (Malacca).

Ο βασικός κανόνας που διέπει το καθεστώς των στενών της διεθνούς ναυσιπλοΐας είναι ο εξής:

- Τα ξένα πλοία, πολεμικά και εμπορικά έχουν το δικαίωμα της αβλαβούς διελύσεως και
- Τα παράκτια κράτη δεν δικαιούνται να παρακωλύουν αυτή τη διέλευση. Αντίθετα στην αβλαβή διέλευση μέσα από την αιγιαλίτιδα ζώνη το παράκτιο κράτος έχει το δικαίωμα να αναστείλει τη διέλευση για λόγους ασφάλειας αρκεί το στενό να μπορεί να εξυπηρετεί τη διεθνή ναυσιπλοΐα.

Έτσι με βάση αυτά τα στοιχεία υποστηρίζεται ότι η αξιολόγηση του στενού ως στενό διεθνούς ναυσιπλοΐας εξαρτάται από τον όγκο των διακινούμενων πλοίων, τη συχνότητα διελύσεως, την αξία των φορτίων και τον αριθμό και την ποικιλία των σημαίων που φέρουν τα διερχόμενα πλοία. Καταλήγουμε λοιπόν στο συμπέρασμα πως ο νομικός ορισμός του στενού διεθνούς ναυσιπλοΐας εξαρτάται από λειτουργικά κριτήρια.

Η απόφαση του Διεθνούς Δικαστηρίου στην υπόθεση του στενού της Κέρκυρας επέδρασε στη διαμόρφωση των σχετικών διατάξεων της Συμβάσεως της Γενεύης του 1958 περί αιγιαλίτιδας ζώνης και συνορεύουσας ζώνης. Το άρθρο 16 και παράγραφος 4 της σύμβασης αυτής παρά τις αντιδράσεις των αραβικών κρατών, διεύρυνε την έννοια των στενών ναυσιπλοΐας προσθέτοντας και τα στενά εκείνα ενός Α κράτους που συνδέουν την ανοιχτή θάλασσα με την αιγιαλίτιδα ζώνη ενός Β κράτους (περίπτωση των στενών του Τιράν που ανήκουν στην Αίγυπτο και που συνδέουν την Ερυθρά θάλασσα με τον κόλπο της Άκαμπα, όπου βρίσκεται ο ισραηλινός λιμένας του Εϊλάθ, και λιμένες της Σαουδικής Αραβίας και της Ιορδανίας).

Ωστόσο ο νομικός ορισμός του στενού της διεθνούς ναυσιπλοΐας δεν έχει ακόμα αποτυπωθεί με την πρέπουσα ακρίβεια. Σύμφωνα με το Διεθνές Δικαστήριο ο ορισμός ενός στενού διεθνούς ναυσιπλοΐας μπορεί να αναζητηθεί σε κριτήρια όπως ο αριθμός πλοίων που διέρχονται μέσα από αυτό, στη μεγάλη ή μικρή σημασία που έχει το στενό αυτό αλλά το αποφασιστικό κριτήριο είναι η γεωγραφική του θέση αφού ενώνει δυο ανοιχτές θάλασσες και το γεγονός ότι χρησιμοποιείται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα.

### **5.1.2. Νέο καθεστώς ελεύθερης διέλευσης**

Είναι γεγονός ότι στις συνδιασκέψεις της Γενεύης του 1958 και του 1960 δεν κατέληξαν σε γενικά αποδεκτό πλάτος αιγιαλίτιδας ζώνης και η τάση αρκετών παράκτιων κρατών ήταν να επεκτείνουν την αιγιαλίτιδα ζώνη τους στα 12 ή περισσότερα μίλια. Έτσι έδωσαν αφορμή στις μεγάλες ναυτικές δυνάμεις να εγείρουν νέες απαιτήσεις στη διαμόρφωση ενός νέου καθεστώτος διελεύσεως των πλοίων από στενά διεθνούς ναυσιπλοΐας. Έτσι στις πρώτες φάσεις της Τρίτης Συνδιάσκεψης των Ην. Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας μερικά κράτη (Ελλάδα, Κύπρος, Ινδονησία, Μαλαισία, Μαρόκο, Φιλιππίνες, Ισπανία και Υεμένη) προσπάθησαν να εισαγάγουν μια σειρά από σχέδια άρθρων για τη διέλευση των πλοίων από την αιγιαλίτιδα ζώνη περιλαμβανομένων και των στενών στα οποία βασική ρύθμιση συνδεόταν με την αβλαβή διέλευση και μόνο. Η προσπάθεια αυτή απέτυχε γιατί τα μεγάλα κράτη ήθελα να εξασφαλίσουν τη διέλευση όχι μόνο των στόλων επιφάνειας αλλά και των υποβρυχίων κάτω από την επιφάνεια της αιγιαλίτιδας ζώνης των διαφόρων κρατών και τέλος να προσθέσουν σ' αυτό το καθεστώς και την υπέρπτηση των αεροπλάνων.

Το νέο καθεστώς ονομάζεται ελεύθερη διέλευση (Transit Passage) μέσα από στενά διεθνούς ναυσιπλοΐας και σύμφωνα με τα άρθρα 37- 44 καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι το καθεστώς των στενών που ήδη ίσχυε θα αποτελέσει την εξαίρεση. Το νέο καθεστώς θα γενικευτεί κατά τρόπο ώστε σε ορισμένες σαφώς καθορισμένες εκ των προτέρων περιοχές της αιγιαλίτιδας ζώνης τα ξένα υποβρύχια θα περνούν εν καταδύσει από την αιγιαλίτιδα ζώνη, χωρίς να ενημερώνουν το παράκτιο κράτος. Επίσης τα ξένα αεροπλάνα θα υπερίπταται στον εναέριο χώρο το παράκτιου κράτους χωρίς άδεια.

Σύμφωνα με το άρθρο 37 προβλέπεται ότι η ελεύθερη διέλευση (Transit Passage) εφαρμόζεται σε στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα και που συνδέουν μέρος της ανοιχτής θάλασσας ή μιας αποκλειστικής οικονομικής ζώνης και μέρος της ανοιχτής θάλασσας ή άλλης αποκλειστικής οικονομικής ζώνης.

Όμως η ελεύθερη διέλευση δεν εφαρμόζεται σε: α) στενά μεταξύ ηπειρωτικής ακτής και νησιών εφόσον υπάρχει οδός με ίση καταλληλότητα ανοιχτά των νησιών, β) όταν τα στενά συνδέουν ανοιχτή θάλασσα ή οικονομική ζώνη με την αιγιαλίτιδα ζώνη και γ) όταν τα στενά υπάγονται σε κάποιο διεθνές συμβατικό καθεστώς όπως τα Δαρδανέλλια.

Υποστηρίχθηκε πως αφού τα παράκτια κράτη παίρνουν τώρα 12 μίλια αιγιαλίτιδα ζώνης και 188 μίλια αποκλειστική οικονομική ζώνη (ΑΟΖ) καλό θα ήταν να δημιουργηθούν δίαυλοι (Lanes) ελεύθερης διελύσεως από την αιγιαλίτιδα ζώνη του παράκτιου κράτους. Οι Αμερικάνοι έχουν μετρήσει ότι η επέκταση της αιγιαλίτιδας ζώνης για τα 12 μίλια και 116 μίλια αποκλειστικής οικονομικής ζώνης αποτελούν στενά διεθνούς ναυσιπλοΐας μεγάλης σπουδαιότητας και μπορούν να καλυφθούν από τις αιγιαλίτιδες ζώνες των παράκτιων κρατών. Στην πραγματικότητα όμως δημιουργείται η υποχρέωση στα παράκτια κράτη να υποδείξουν διαύλους ελεύθερης διελύσεως μέσα από την αιγιαλίτιδα ζώνη τους ανεξάρτητα από το πλάτος της. Δίνεται έτσι η εντύπωση ότι μεταφέρει τις ρυθμίσεις του αρχιπελαγικού κράτους σε κράτη που από τη σύμβαση δεν μπορούν να επωφεληθούν από τα ευμενή σημεία του αρχιπελαγικού καθεστώτος και σιωπά ως προς τη στοιχειώδη προϋπόθεση επέκτασης της αιγιαλίτιδας ζώνης στα 12 μίλια και της υιοθέτησης αποκλειστικής οικονομικής ζώνης από τα ενδιαφερόμενα παράκτια κράτη.

### **5.1.3. Ειδικά καθεστώτα**

#### **Τουρκικά Στενά**

Από την υπογραφή της Συνθήκης του Κιουτσούκ- Καϊναρτζή (1774) ως τη Σύμβαση του Montreux του 1936, οι αλληπάλληλες συμβατικές ρυθμίσεις για τα στενά των Δαρδανελίων συνδυάστηκαν τόσο με την προσπάθεια των δυτικοευρωπαϊκών δυνάμεων να προβάλλουν προσκόμματα στην κάθοδο της Ρωσίας στη Μεσόγειο, όσο και με την ιδιαίτερη ευαισθησία των παράκτιων κρατών στη Μαύρη Θάλασσα να εξασφαλίσουν την άμυνά τους και την ελευθεροπλοΐα μέσα από τα στενά.

Τέλος η οθωμανική αυτοκρατορία (από το 1923 η Τουρκία) όποτε δηλαδή η διεθνή συγκυρία το επέτρεπε επιζητούσε να διαδραματίσει ρυθμιστικό ρόλο στη χρήση των Στενών.

Οι συμβατικές ρυθμίσεις μετά το 1774 όπου η Τουρκία αναγνώρισε στα ρωσικά πλοία ελευθερία διελεύσεως είναι τα εξής:

- ❖ Με την ρωσο-τουρκική Συνθήκη της Αδριανουπόλεως (1829) η ελευθεροπλοία επεκτάθηκε στα εμπορικά πλοία όλων των κρατών.
- ❖ Με τη Συνθήκη Ουνκιάρ- Ισκελεσί (1833) η Ρωσία επέβαλε στην Τουρκία απαγόρευση διελεύσεως όλων των ξένων πολεμικών πλοίων εκτός από τα ρωσικά.
- ❖ Με τη Σύμβαση για τα Στενά του Λονδίνου (1841) η Τουρκία απαγόρευσε τη διέλευση σε όλα τα πολεμικά πλοία περιλαμβανομένων και των ρωσικών. Το καθεστώς αυτό επιβεβαιώθηκε μετά τον κριμαϊκό πόλεμο με τη Συνθήκη του Παρισιού (1856) που μεταξύ άλλων έχρησε ουδέτερη τη Μαύρη Θάλασσα και την άνοιξε στο εμπόριο όλων των κρατών.
- ❖ Η Σύμβαση του Λονδίνου (1871) κατήργησε την ουδετερότητα της Μαύρης Θάλασσας και αναθεώρησε το καθεστώς του 1856.
- ❖ Η ειδική Συνθήκη της Λωζάννης (24 Ιουλίου 1923) για το καθεστώς των Στενών καθιέρωσε την ελευθεροπλοία, τόσο για τα εμπορικά όσο και για τα πολεμικά πλοία όλων των κρατών. Επίσης καθιέρωσε ελευθερία υπερπτήσεως για τα αεροσκάφη. Περιείχε όμως περιορισμό πως δεν επιτρεπόταν η είσοδος στη Μαύρη Θάλασσα πολεμικού στόλου οποιασδήποτε δύναμης σε ποσοστό εκτοπίσματος μεγαλύτερο από εκείνο που διέθετε η Ε.Σ.ΣΔ. Επίσης θεσπιζόταν αποστρατιωτικοποίηση των Στενών και των νήσων Ίμβρου, Τενέδου, Λαγουσιών, Σαμοθράκης, Λήμνου. Για την εξασφάλιση του καθεστώτος αυτού ιδρύθηκε ειδική επιτροπή κάτω από την εγγύηση της Κοινωνίας των Εθνών.
- ❖ Τέλος η Σύμβαση του Montreux περί των Στενών που εξακολουθεί να ισχύει και σήμερα αντικατέστησε πλήρως τη συνθήκη της Λωζάννης της 24 Ιουλίου 1923. Η νέα αυτή σύμβαση του 1936 κατήργησε οποιαδήποτε αποστρατιωτικοποίηση προβλεπόταν από τη συνθήκη της Λωζάννης περί των Στενών όπως και την επιτροπή των Στενών.

“ Το καθεστώς που ισχύει σήμερα σε γενικές γραμμές είναι το ακόλουθο:

- Η Τουρκία έχει πλήρη κυριαρχία στα Στενά.
- Αναγνωρίζεται για τα εμπορικά πλοία δικαίωμα ελευθεροπλοίας μέρα και νύχτα, ακόμα και σε καιρό πολέμου όταν όμως η Τουρκία δεν είναι εμπόλεμη (άρθρα 4 και 5). Αν είναι εμπόλεμη η ελευθεροπλοία ισχύει μόνο για τα πλοία των ουδέτερων με την προϋπόθεση ότι δεν βοηθούν με κανένα τρόπο τον εχθρό.
- Η ελευθεροπλοία ισχύει σε καιρό ειρήνης και για τα πολεμικά πλοία όλων των κρατών αλλά κάτω από τους εξής όρους: α) απαιτείται προειδοποίηση (άρθρο 13), β) ορισμένο εκτόπισμα και τεχνική κατασκευή, γ) η διαμονή στη Μαύρη Θάλασσα των πλοίων των μη παράκτιων κρατών δεν μπορεί να υπερβεί τις 21 μέρες. Σε περίπτωση πολέμου αν η Τουρκία είναι εμπόλεμη η διέλευση πολεμικών πλοίων από τα Στενά επαφίεται στην κρίση της

τουρκικής κυβέρνησης (άρθρο 19). Παρόμοιες ρυθμίσεις ισχύουν για τα υποβρύχια και τα αεροσκάφη.

Στη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου η Τουρκία, που ήταν ουδέτερη επανειλημμένα παραβίασε τη Σύμβαση του Montreux σε βάρος των Συμμάχων και υπέρ του Άξονα. Μετά το τέλος του πολέμου η Σοβιετική Ένωση προσπάθησε να προκαλέσει συνδιάσκεψη για την τροποποίηση της σύμβασης του Montreux αλλά η ένταση Ανατολής και Δύσης δεν επέτρεπε καμία συνεννόηση.” \* <sup>42</sup>

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

“ Η Σύμβαση του 1982 περιλαμβάνει ένα αυτόνομο τμήμα για τα διεθνή στενά που ονομάζονται “Στενά τα οποία χρησιμεύουν για τη Διεθνή ναυσιπλοΐα”. Το τμήμα αυτό υποδιαιρείται σε τρεις ενότητες, την ενότητα των γενικών ρυθμίσεων που περιλαμβάνει τα άρθρα 34- 36, την ενότητα για την “transit διέλευση” που περιλαμβάνει τα άρθρα 37- 44 και την ενότητα για την “αβλαβή διέλευση” που αποτελείται από ένα μόνο άρθρο το 45. Είναι η πρώτη φορά στην νομοπαραγωγική διαδικασία της διεθνούς κοινότητας που τα διεθνή στενά αποκτούν τις δικές τους αποκλειστικές και λεπτομερειακές ρυθμίσεις είναι αποτέλεσμα της παράλληλης απόφασης των κρατών να επιτρέψουν τη διεύρυνση της αιγιαλίτιδας ζώνης μέχρι τα 12 ναυτικά μίλια. Αυτή η απόφαση έχει επιπτώσεις σε θέματα θαλάσσιας επικοινωνίας και στην πράξη θα κλείσει ορισμένες παραδοσιακές διόδους διάπλου μέσα στα όρια της εθνικής κυριαρχίας παράκτιων κρατών.” \* <sup>43</sup>

### **5.2.2. Ο ορισμός των διεθνών στενών και τα όρια της εφαρμογής του δικαίου των στενών**

Μια πρώτη σύγκρουση συμφερόντων απεικονίζεται στα κριτήρια που στοιχειοθετούν την έννοια του “διεθνούς στενού”. Τα ναυτικά κράτη ενδιαφέρονται να καθιερώσουν τον πλατύτερο δυνατό ορισμό ώστε να καλύπτεται το μεγαλύτερο δυνατό φάσμα γεωγραφικών στενών από τις ρυθμίσεις του διεθνούς δικαίου. Αντίστροφα τα παράκτια κράτη προσπαθούν να περιορίσουν τα όρια του ορισμού ώστε κατηγορίες στενών να βρίσκονται αποκλειστικά στα πλαίσια της δικαιοδοσίας τους και των ρυθμίσεων εσωτερικού δικαίου. Ο ορισμός του γεωγραφικού και νομικού στενού έχει ορισθεί παραπάνω. Εντούτοις αξίζει να αναφερθεί πως το γεωγραφικό στενό είναι “μια στενή λωρίδα θάλασσας που χωρίζει δυο χερσαία εδάφη και ενώνει δυο ευρύτερες θάλασσες”, ένα συμπληρωματικό στοιχείο που διακρίνει το νομικό στενό είναι το πλάτος του. Δεδομένου ότι η διεθνής κοινότητα ενδιαφέρεται να εξασφαλίσει απρόσκοπτη και ανεμπόδιστη διεθνή επικοινωνία, και

<sup>42</sup> Ρούκουνας, (1982), σελ. 155- 167.

<sup>43</sup> Περράκης (επιμ.), (1996), σελ. 96- 97.



να κάνει ευκολότερη τη μετάβαση από μια θάλασσα σε άλλη με καθεστώς ελευθερίας, αυτό σημαίνει πως τα στενά που θα πρέπει να ρυθμίζονται από το διεθνές δίκαιο θα πρέπει να έχουν πλάτος που να μην υπερβαίνει το διπλάσιο της αιγιαλίτιδας ζώνης. Σε περίπτωση στενών με μεγαλύτερο πλάτος και με την προϋπόθεση ότι οι γεωγραφικές συνθήκες εκεί είναι ευνοϊκές για τον διάπλου, η δυνατότητα απρόσκοπτης διόδου εξασφαλίζεται από το καθεστώς της ελευθερίας των θαλασσών που ισχύει στις ανοιχτές θάλασσες ή στην αποκλειστική οικονομική ζώνη, στη θαλάσσια ζώνη έξω από τις αιγιαλίτιδες.

Το Διεθνές Δικαστήριο σε μια προσπάθεια αποκρυστάλλωσης της αντίληψης για τα στενά εστίασε στην ενδυνάμωση του λειτουργικού χαρακτήρα της διεθνούς διάστασης του που γίνεται φανερός από: α) το γεγονός ότι ως διεθνή στενά θεωρούνται μόνο τα στενά που συνδέουν δυο τμήματα ανοιχτών θαλασσών, και β) εστίασε στη λειτουργική φύση των διεθνών στενών, δηλαδή στην πραγματική χρήση τους από τη διεθνή ναυσιπλοΐα και όχι απλά τη γεωγραφική τους φύση. Στην πρώτη ένδειξη υποστηρίζεται η αρχή της ελευθερίας των θαλασσών με τον διάπλου στα στενά και στη δεύτερη ένδειξη δίνεται έμφαση στην ποιοτικά αποδεδειγμένη χρησιμότητα του στενού στη διεθνή ναυσιπλοΐα.

Η Σύμβαση του 1982, η πιο ενδεικτική από τις τάσεις της διεθνούς κοινότητας που εκφράστηκαν μέχρι σήμερα, δεν μεταβάλλει ουσιαστικά τη φυσιογνωμία των διεθνών στενών. Χωρίς να τα ορίζει επαναφέρει τα χαρακτηριστικά που ήδη αναφέρθηκαν στη Σύμβαση της Γενεύης: το κριτήριο της χρήσης και το κριτήριο της σύνδεσης ενός τμήματος των ανοιχτών θαλασσών με ένα άλλο τμήμα των ανοιχτών θαλασσών ή της αιγιαλίτιδας ζώνης. Στο σημείο αυτό πρέπει να επισημάνουμε πως η Σύμβαση του 1982 επιφυλάσσει διαφορετική ρύθμιση για την περίπτωση των στενών που συνδέουν ανοιχτές θάλασσες με την αιγιαλίτιδα ζώνη, εισάγει και αυτή ένα νέο στοιχείο στα γνωρίσματα των διεθνών στενών: το άρθρο 37 ορίζει ότι οι διατάξεις για την transit διέλευση εφαρμόζονται στα “στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα, ανάμεσα σε ένα τμήμα των ανοιχτών θαλασσών ή της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης και σε ένα άλλο τμήμα των ανοιχτών θαλασσών και της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης”.

Η Σύμβαση του 1982 θέτει επίσης έναν άλλο περιορισμό στην έννοια των στενών, που είχε επανειλημμένα συζητηθεί στη θεωρία του διεθνούς δικαίου, αλλά δεν έχει νομοθετική ρύθμιση. Το άρθρο 36 ορίζει ότι: “αυτό το τμήμα της Σύμβασης του '82 (στενά που χρησιμοποιούνται από τη διεθνή ναυσιπλοΐα) δεν εφαρμόζεται για ένα στενό που χρησιμοποιείται από τη διεθνή ναυσιπλοΐα, εάν υπάρχει μέσα στο στενό μια διόδος ανοιχτής θάλασσας ή αποκλειστικής οικονομικής ζώνης που παρέχει όμοιες ευχέρειες διόδου σε σχέση με τα χαρακτηριστικά της υδρογραφίας και της ναυσιπλοΐας” σε τέτοιες οδούς τα άλλα τμήματα της Σύμβασης αυτής ισχύουν συμπεριλαμβανομένων των ελευθεριών της ναυσιπλοΐας και των πτήσεων. Το άρθρο αυτό περιορίζει την ίδια την έννοια των διεθνών στενών, γιατί αν σε τελική ανάλυση ένα διεθνές στενό είναι ένα γεωγραφικό στενό, όπου εφαρμόζεται ένα ειδικό νομικό καθεστώς και όπου το διεθνές δίκαιο εφαρμόζεται για χάρη της

ελεύθερης επικοινωνίας τότε σύμφωνα με το άρθρο 36 δεν ορίζεται κάτι τέτοιο. Είναι ένα γεωγραφικό στενό που χρησιμοποιείται από τη διεθνή ναυσιπλοΐα χωρίς όμως να απολαμβάνει ειδικής μεταχείρισης από το διεθνές δίκαιο: στο ένα τμήμα του που είναι ανοιχτές θάλασσες ή αποκλειστική οικονομική ζώνη εφαρμόζεται η παραδοσιακή και γενικά αποδεκτή ελευθερία των θαλασσών, στο άλλο τμήμα που είναι η αιγιαλίτιδα ζώνη του παράκτιου κράτους ή των παράκτιων κρατών εφαρμόζεται η αβλαβής διέλευση, κοινός κανόνας για όλες τις αιγιαλίτιδες ζώνες.

Καταλήγοντας με τη συμβολή των σχετικών άρθρων της Σύμβασης του 1982 μπορούμε να αποκρυσταλλώσουμε τα βασικά γνωρίσματα που συνιστούν την έννοια των διεθνών στενών και αυτά είναι: α) η γεωγραφική φύση ενός στενού, β) η χρήση του από τη διεθνή ναυσιπλοΐα, γ) το γεγονός ότι συνδέει ένα τμήμα των ανοιχτών θαλασσών ή της αποκλειστικής ζώνης ενός κράτους με ένα άλλο τμήμα ανοιχτών θαλασσών, ή αποκλειστικής οικονομικής ζώνης, ή αιγιαλίτιδας ζώνης ενός κράτους, δ) το γεγονός ότι αποτελείται καταρχήν από τμήμα ή τμήματα αιγιαλίτιδας ζώνης του παράκτιου κράτους ή των παράκτιων κρατών που βρέχονται από το στενό. Διεθνές στενό μεγαλύτερο από το άθροισμα των μιλίων των χωρικών υδάτων ενός ή περισσοτέρων κρατών μπορεί να νοηθεί μόνο σε τμήμα ανοιχτής θαλάσσης ή της οικονομικής ζώνης που σε αυτή την περίπτωση περικλείει δεν είναι κατάλληλο για ναυσιπλοΐα. \*<sup>44</sup>

### **5.3.1. Η διάκριση του καθεστώτος των διεθνών στενών από το καθεστώς της αιγιαλίτιδας ζώνης.**

“ Από τη μια πλευρά πολλά παράκτια κράτη παραδοσιακά υποστηρίζουν ότι τα διεθνή στενά δεν είναι τίποτα άλλο παρά τμήμα της αιγιαλίτιδάς τους. Έτσι προκύπτει: α) προτεραιότητα αποκτά η κυριαρχία και η δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους στα στενά σε σχέση με το δικαίωμα της κοινότητας να διέρχεται τα στενά, β) ο ουσιαστικός περιορισμός του διεθνούς καθεστώτος των στενών στην αβλαβή διέλευση που ισχύει στην αιγιαλίτιδα ζώνη.

Από την άλλη πλευρά διακρίνεται η άποψη πως τα διεθνή στενά αποτελούν αυτόνομο νομικό καθεστώς. Αυτό οφείλεται στο ισχυρισμό ότι τα διεθνή στενά συνδέονται περισσότερο με το θεσμό των ανοιχτών θαλασσών. Έτσι κατ' επέκταση με το δικαίωμα της ελεύθερης επικοινωνίας θα πρέπει να διέπονται από ένα διεθνές καθεστώς *suī genesis*, όπου τα συμφέροντα και η επικοινωνία της κοινότητας επικρατούν πάνω στα συμφέροντα των παράκτιων κρατών. Αυτή η αντίληψη απορρίπτει τις ρυθμίσεις της αιγιαλίτιδας ζώνης. Αξίζει να αναφερθεί πως τα παράκτια κράτη διατηρούν έντονη την αντίθεσή τους περί νομικής “διεθνοποίησης” των στενών. Το Διεθνές Δικαστήριο στην απόφαση για τα Στενά της Κέρκυρας συνδέει άρρηκτα την ιδέα των στενών με την αιγιαλίτιδα ζώνη, και ειδικότερα το καθεστώς της αβλαβούς διελεύσεως.

---

<sup>44</sup> Περράκης, (1996);

Η Σύμβαση του 1982 δείχνει να ευνοεί την άποψη του αυτόνομου θεσμού και την επικράτηση των θέσεων των ναυτικών δυνάμεων. Ως αποτέλεσμα των διαπραγματεύσεων στα πλαίσια της Τρίτης Διάσκεψης η Σύμβαση του 1982 αφιερώνει ένα ειδικό τμήμα για τα στενά που χρησιμοποιούνται από τη διεθνή ναυσιπλοΐα και προβλέπει δυο νομικά καθεστώτα για τον διάπλου ή την δίοδο στα στενά εκ των οποίων το ένα ονομάζεται transit διέλευση (transit passage) και το καθεστώς της αβλαβούς διελεύσεως καθώς και ένα άλλο τμήμα που αφορά την αιγιαλίτιδα ζώνη και τη συνορεύουσα ζώνη.

Transit διέλευση (transit passage) σημαίνει: “την άσκηση σύμφωνα με το τρίτο τμήμα, της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας και των πτήσεων μόνο για τους σκοπούς της συνεχούς και ταχείας διόδου του στενού ανάμεσα σε ένα τμήμα των ανοιχτών θαλασσών ή μιας αποκλειστικής οικονομικής ζώνης και ένα άλλο τμήμα των ανοιχτών θαλασσών ή μιας αποκλειστικής οικονομικής ζώνης”. Η transit διέλευση είναι ένα καθεστώς διαφορετικό από την αβλαβή διέλευση. Ο όρος “ελευθερία της ναυσιπλοΐας και των πτήσεων” δεν πρέπει να μας παραπέμπει στο παραδοσιακό ορισμό που έχει διατυπωθεί για τις ανοιχτές θάλασσες, απόλυτη ελευθερία που υπόκειται μόνο στο σεβασμό της ελευθερίας τρίτου και στην τήρηση των κανόνων του κράτους της σημαίας που περιλαμβάνει δικαιώματα όπως η αγκυροβόληση, η αλιεία, η εκτέλεση γυμνασίων για τα πολεμικά πλοία. Η Σύμβαση του 1982 δεν παρουσιάζει με κανένα τρόπο την ελευθερία της διέλευσης του άρθρου 38, η σύμβαση αυτή περιλαμβάνει περιορισμούς στον ίδιο τον ορισμό ότι δηλαδή η ελευθερία επιτυγχάνεται μέσα από τη συνεχή και ταχεία δίοδο.

Παράλληλα με το καθεστώς transit διέλευσης η Σύμβαση του 1982 (άρθρο 45) προβλέπει και το καθεστώς αβλαβούς διελεύσεως που δεν υπόκειται σε διακοπή για δυο ειδικές περιπτώσεις στενών: α) για την περίπτωση που ένα στενό σχηματίζεται από ένα νησί ενός κράτους και το κυρίως έδαφός του, η ελεύθερη διέλευση δεν εφαρμόζεται εάν έξω από το νησί υπάρχει μια οδός στις ανοιχτές θάλασσες ή στην αποκλειστική οικονομική ζώνη η οποία παρέχει τις ίδιες δυνατότητες διάπλου από πλευράς ναυσιπλοΐας και υδρογραφίας, β) για την περίπτωση των στενών που χρησιμοποιούνται από τη διεθνή ναυσιπλοΐα και ενώνουν ένα τμήμα των ανοιχτών θαλασσών ή μιας αποκλειστικής οικονομικής ζώνης με την αιγιαλίτιδα ζώνη ενός τρίτου κράτους. Συνοψίζοντας το καθεστώς της transit διέλευσης εφαρμόζεται μόνο σε εκείνες τις περιπτώσεις διόδου για τις οποίες δεν υπάρχει εναλλακτική λύση δηλαδή να ικανοποιεί χωρίς να επιβαρύνει τα παράκτια κράτη, τη δίοδο- ναυσιπλοΐα ή την πτήση στις ανοιχτές θάλασσες.” \*<sup>45</sup>

<sup>45</sup> Περράκης (επιμ.), (1996), σελ. 101- 104.

### 5.3.2. Το δικαίωμα των πολεμικών πλοίων να διαπλέουν από τα στενά

Σύμφωνα με απόφαση του Διεθνούς Δικαστηρίου αποκρυσταλλώνεται η ευνοϊκή αντίληψη για τα δικαιώματα των πολεμικών πλοίων στα στενά. Αποσαφηνίζεται το θέμα διάπλου των πλοίων αυτών στα στενά ενώ παράλληλα ορίζεται πως δεν υπάρχει υποχρέωση προηγούμενης ειδοποίησης από το κράτος της σημαίας του πλοίου προς το κράτος των στενών για επικείμενη είσοδο πολεμικού πλοίου σε αυτά. Το καθεστώς που υιοθετείται από τη Σύμβαση 1982 είναι ιδιαίτερα ευνοϊκό απέναντι στον διάπλου των πολεμικών πλοίων. Η αποδοχή της transit διέλευσης σηματοδοτεί την ελευθερία ναυσιπλοΐας και πτήσεων, δίνει τη δυνατότητα τόσο στα εμπορικά πλοία όσο και στα πολεμικά να διαπλέουν τα στενά χωρίς να υπόκειται σε μια γενική αρμοδιότητα και δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους στο χώρο της διέλευσής τους.\*<sup>46</sup>

### 5.3.3. Το δικαίωμα των υποβρυχίων να διέρχονται από τα στενά

Όπως αναφέρθηκε νωρίτερα από την εποχή τουλάχιστον της απόφασης για τα Στενά της Κέρκυρας, το δικαίωμα της διόδου των υποβρυχίων στα στενά έχει αποσαφηνιστεί, είναι κατοχυρωμένο δικαίωμα με τη γενικότερη δυνατότητα διόδου των πολεμικών πλοίων όπως αναγνωρίστηκε από το Διεθνές Δικαστήριο. Ωστόσο το διεθνές δίκαιο έχει επιφυλάξει έναν περιορισμό διόδου των υποβρυχίων καθώς τα υποχρεώνει να διαπλέουν πάντοτε στην επιφάνεια της αιγιαλίτιδας ζώνης και συνεπώς και των διεθνών στενών. Ο όρος αυτός είναι ενσωματωμένος στις σχετικές διατάξεις της Σύμβασης της Γενεύης και δεν αμφισβητήθηκε μέχρι τη στιγμή που άρχισε μια διαδικασία μεταβολής του στα πλαίσια της Τρίτης Συνδιάσκεψης για το Δίκαιο της Θάλασσας.

“ Η Σύμβαση του 1982 δείχνει να ικανοποιεί τις προσδοκίες των μεγάλων ναυτικών δυνάμεων (που είχαν κινητοποιήσει αυτή τη διαδικασία μεταβολής) και οι οποίες υποστηρίζουν πως στρατηγικοί αλλά και τεχνικοί λόγοι καθιστούν απαραίτητη την υποθαλάσσια διέλευση των υποβρυχίων στα στενά. Έτσι διακρίνεται μια σειρά τεκμηρίων προς αυτή την κατεύθυνση και είναι τα ακόλουθα:

- I. Από την αντιπαράθεση των ρυθμίσεων για το καθεστώς της αιγιαλίτιδας ζώνης με αυτές για το καθεστώς των στενών. Εκεί ο νομοθέτης θέλει τα υποβρύχια να διαπλέουν στην επιφάνεια, το διατυπώνει ρητά. Συγκεκριμένα το άρθρο 20 της Σύμβασης του 1982 ορίζει ότι: “στην αιγιαλίτιδα ζώνη, υποβρύχια και άλλα υποθαλάσσια οχήματα πρέπει να διαπλέουν στην επιφάνεια και να δείχνουν τη σημαία τους”. Αντίστοιχη διάταξη δεν υπάρχει στις ρυθμίσεις για τα στενά. Έτσι η υποχρέωση επιφανειακής πλεύσης περιορίζεται στην αιγιαλίτιδα ζώνη (όπως έχει οριστεί στη Σύμβαση της Γενεύης).
- II. Από την αναφορά στην ελευθερία της ναυσιπλοΐας, ως αρχή που διέπει την transit διέλευση. Παρά τον περιορισμένο χαρακτήρα της στα πλαίσια του καθεστώτος

<sup>46</sup> Περράκης (επιμ.), (1996);

των στενών, η αρχή αυτή μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως νομική βάση της δυνατότητας των υποβρυχίων να διαπλέουν τα στενά, σε κατάδυση.

- III. Από την αναφορά του άρθρου 39 παράγραφος 1 (c) σύμφωνα με την οποία τα πλοία διέρχονται τα στενά με τον “κανονικό τρόπο ... διέλευσης”. Για τους ειδικούς ο κανονικός τρόπος διέλευσης των σύγχρονων υποβρυχίων είναι ο διάπλους σε κατάδυση.
- IV. Από το γενικότερο πνεύμα που επικράτησε στην Τρίτη Συνδιάσκεψη. Πράγματι η προσπάθεια ενός αριθμού κρατών να επιβάλει μια ρύθμιση που να ορίζει ότι τα υποβρύχια διαπλέουν στην επιφάνεια δεν στέφτηκε με επιτυχία. Αντίθετα τα κράτη με διαφορετική άποψη την οποία προσπάθησαν να επιβάλλουν με την υιοθέτηση της αρχής της ελευθεροπλοΐας και της αναφοράς στον κανονικό τρόπο διόδου, είδαν τις διατυπώσεις τους να επικρατούν στο τελικό κείμενο.” \*<sup>47</sup>

#### 5.3.4. Το δικαίωμα πτήσεων πάνω από τα στενά

Από μια συνδυασμένη αναγνώριση των σχετικών πολυμερών συμβάσεων που αφορούν την αεροπλοΐα, με διατάξεις για την αεροπλοΐα, πάνω από την θάλασσα (Σύμβαση των Παρισίων του 1919, Σύμβαση του Σικάγου το 1944 και Σύμβαση της Γενεύης του 1958), προκύπτει ότι το παράκτιο κράτος έχει πλήρη κυριαρχία στον εναέριο χώρο που προβάλλεται πάνω από την αιγιαλίτιδα ζώνη του. Κατά συνέπεια η αεροπλοΐα πάνω από την αιγιαλίτιδα ζώνη (και πάνω από τα στενά που ταυτίζονται με την αιγιαλίτιδα ζώνη) βρίσκεται κάτω από τον έλεγχο του παράκτιου κράτους. Είναι απαραίτητη προηγούμενη ειδοποίηση για κάθε πτήση, ενώ ειδικά για τα πολεμικά πλοία η Σύμβαση του Σικάγου προβλέπει και άδεια του παράκτιου κράτους, προκειμένου να εκτελεστεί η πτήση.

“ Η Σύμβαση του 1982 ανατρέπει και σε αυτό το σημείο το διεθνές δίκαιο, οι πτήσεις στα στενά εντάσσονται στη ρύθμιση της transit διέλευσης και ταυτίζεται τόσο από πλευράς προνομίων όσο και από πλευράς υποχρεώσεων με τη ναυσιπλοΐα. Αυτό προκύπτει άμεσα ή έμμεσα από μια σειρά ρυθμίσεων από τις οποίες αναφέρουμε χαρακτηριστικά τρεις:

- ❖ Την παράγραφο 1 του άρθρου 38 που ορίζει ότι: “τα στενά ... όλα τα πλοία και τα αεροπλάνα απολαμβάνουν το δικαίωμα της transit διέλευσης ... ”. Καμία διάκριση δεν επιχειρείται ανάμεσα σε πολιτικά και στρατιωτικά αεροπλάνα.
- ❖ Την παράγραφο 2 του ίδιου άρθρου, που ορίζοντας την έννοια της transit διέλευσης, την εντοπίζει στην άσκηση της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας και των πτήσεων.
- ❖ Το άρθρο 39 που έχει σαν τίτλο “Υποχρεώσεις των πλοίων και των αεροπλάνων κατά τη διάρκεια της transit διέλευσης”, και που περιέχει χωρίς

<sup>47</sup> Περράκης (επιμ.), (1996), σελ. 105- 107.

διάκριση τους κανόνες που διέπουν τη ναυσιπλοΐα και την πτήση στα στενά.”\*<sup>48</sup>

Πάντως θα πρέπει να τονισθεί πως το καθεστώς της ελευθερίας των πτήσεων περιορίζεται στις περιπτώσεις που εφαρμόζεται σύμφωνα με την νέα σύμβαση, η transit διέλευση και δεν επεκτείνεται στις κατηγορίες των στενών που εξακολουθούν να διέπονται σύμφωνα με το άρθρο 45 από τις ρυθμίσεις της αβλαβούς διελεύσεως.

#### **5.4. Τα όρια της αρμοδιότητας και της δικαιοδοσίας στα στενά**

Στην περίπτωση της Σύμβασης της Γενεύης οι επιλογές του δικαίου κλείνουν προς την κατεύθυνση της ικανοποίησης των παράκτιων συμφερόντων. Μέσα από την ανάγνωση των άρθρων για την αιγιαλίτιδα ζώνη και την αβλαβή διέλευση οδηγούμαστε στο συμπέρασμα ότι το παράκτιο κράτος έχει το δικαίωμα (απονεμημένο από το διεθνές δίκαιο) να νομοθετεί και να εφαρμόζει τη νομοθεσία του σε όλα σχεδόν τα θέματα που αφορούν τη δίοδο ενός πλοίου στις παρακείμενες θάλασσές του (αιγιαλίτιδα ζώνη).

Το παράκτιο κράτος διατήρησε και στη Σύμβαση του 1982 ένα σημαντικό ποσοστό ελέγχου της δόδου των πλοίων από τα στενά του. Η transit διέλευση σημαίνει βέβαια ελευθερία ναυσιπλοΐας, άρα απουσία ελέγχου, κάτι που επιβεβαιώνεται από τα άρθρα 38 παράγραφος 1 (η transit διέλευση “shall not be impeded” = “δεν πρέπει να εμποδίζεται”) και 44 (η transit διέλευση “suspended” = “δεν μπορεί να διακοπεί”). “ Ωστόσο το παράκτιο κράτος διατηρεί το δικαίωμα να παραγάγει κανόνες και τελικά να επεμβαίνει στον διάπλου ή τη διέλευση σε δυο καίριες περιπτώσεις:

- Πρώτον το παράκτιο κράτος έχει δικαίωμα να επεμβαίνει στη διέλευση όταν αυτή δεν συνιστά transit διέλευση, δηλαδή δεν γίνεται με σκοπό τη συνεχή και ταχεία δίοδο των στενών. Η προστασία στα στενά από την πλευρά του διεθνούς δικαίου αποδίδεται μόνο στο καθεστώς της transit διέλευσης κάθε παρεκτροπή του διερχόμενου πλοίου ή αντικειμένου του αίρει το χαρακτήρα της και αίρει και την προστασία του δικαίου. Σε αυτή την περίπτωση αναβιώνει η προτεραιότητα του παράκτιου κράτους στην αιγιαλίτιδα ζώνη και οι συνεπαγόμενες αρμοδιότητές του. Η εξειδίκευση που παρέχει το άρθρο 39 (υποχρεώσεις των πλοίων και των αεροπλάνων κατά τη διάρκεια της transit διέλευσης) στον προσδιορισμό των ορίων που θέτει η transit διέλευση φαίνεται να περιέχει τις κυριότερες περιπτώσεις που δημιουργούν ένα δικαίωμα επέμβασης του παράκτιου κράτους: “1. Πλοία και αεροπλάνα, όταν ασκούν το δικαίωμα της transit διέλευσης θα πρέπει:
  - I. Να προωθηθούν χωρίς καθυστέρηση μέσα και πάνω από τα στενά.
  - II. Να σταματήσουν κάθε απειλή ή χρήση βίας εναντίον της κυριαρχίας, εδαφικής ακεραιότητας ή πολιτικής ανεξαρτησίας των κρατών που βρέχονται

<sup>48</sup> Περράκης (επιμ.), (1996), σελ. 107- 108.

από τα στενά, ή με οποιονδήποτε άλλο τρόπο σε παράβαση των αρχών του διεθνούς δικαίου που ενσωματώνονται στο Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών.

- III. Να σταματήσουν κάθε δραστηριότητες άλλες από αυτές που είναι συνυφασμένες με τον κανονικό τρόπο της συνεχούς και ταχείας διέλευσης, εκτός αν κάτι τέτοιο γίνεται απαραίτητο από ανωτέρα βία ή από ατύχημα.
- IV. Να συμμορφωθεί με άλλες σχετικές διατάξεις αυτού του τμήματος...”.

Είναι φανερό πως οι διατάξεις αυτές έχουν τεθεί για την προστασία του παράκτιου κράτους, μάλιστα ορισμένες από αυτές περιγράφουν πιθανές παραβάσεις στη διέλευση και θέτουν σε σοβαρό κίνδυνο ύψιστα συμφέροντα του παράκτιου κράτους. Σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να δικαιολογηθεί η επέμβαση του παράκτιου κράτους σε παραβάσεις τέτοιες ή ανάλογες με αυτές, με την επίκληση του δικαιώματος της άμυνας, οπότε δεν δικαιολογείται η άρση της προστασίας του διεθνούς δικαίου που ακολουθεί την άρση του χαρακτηρισμού μιας διόδου ως transit διέλευσης.

- Η δεύτερη περίπτωση που το παράκτιο κράτος έχει το δικαίωμα να νομοθετεί και να επεμβαίνει για να εφαρμόσει τη νομοθεσία του περιέχεται στο άρθρο 42 της Σύμβασης του 1982 (Νόμοι και Κανονισμοί των Κρατών που βρέχονται από στενά, σχετικά με την transit διέλευση). Έτσι ορίζονται τα ακόλουθα: “1. Σύμφωνα με τις διατάξεις αυτού του τμήματος, τα κράτη που παράκεινται σε στενά μπορούν να υιοθετήσουν νόμους και κανονισμούς που αναφέρονται στην transit διέλευση, σε σχέση με όλα ή οποιοδήποτε από τα επόμενα:
- Την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και κανονισμούς της θαλάσσιας κυκλοφορίας, όπως ορίζεται στο άρθρο 41.
  - Την πρόληψη, μείωση και έλεγχο της μόλυνσης/ ρύπανσης, με την εφαρμογή των διεθνών κανονισμών που αφορούν στην αποβολή πετρελαίου, αποβλήτων πετρελαίου και άλλων βλαβερών ουσιών στα στενά.
  - Για τα αλιευτικά πλοία, την πρόληψη της αλιείας και τη χρήση αλιευτικών μηχανημάτων.
  - Τη φόρτωση ή την εκφόρτωση οποιουδήποτε εμπορεύματος, νομίσματος ή προσώπου, με παράβαση των τελωνειακών, φορολογικών, μεταναστευτικών ή υγειονομικών νόμων ή κανονισμών των κρατών που παράκεινται σε στενά...”. \*<sup>49</sup>

Στο σημείο αυτό η σύμβαση παρέχει συγκεκριμένη νομοπαραγωγική δυνατότητα στα παράκτια κράτη και παράλληλα έχει τη δυνατότητα ελέγχου επιβολής των κανόνων και των κανονισμών αυτών.

Σύμφωνα με το άρθρο 43 παράγραφο 2 ορίζεται ότι οι νόμοι και κανονισμοί που παράγει το παράκτιο κράτος “δεν μπορούν να έχουν, κατά την εφαρμογή τους,

<sup>49</sup> Περράκης (επιμ.), (1996), σελ. 108- 112.

το πρακτικό αποτέλεσμα να αρνούνται, εμποδίζουν ή παραβιάζουν το δικαίωμα της ελεύθερης διέλευσης”. Το δικαίωμα της transit διέλευσης προστατεύεται από την παράγραφο 2, είναι ένα προστατευόμενο αγαθό που δεν πρέπει να βλάψει και κάθε παρέμβασή του θα πρέπει ουσιαστικά να κατατείνει στην ομαλή αποκατάσταση της transit διέλευσης έτσι ώστε η τελευταία να ανταποκρίνεται στις προδιαγραφές της σύμβασης.

Από την άλλη πλευρά θα πρέπει να επισημανθεί ότι η νέα σύμβαση, στη λογική εξισορρόπησης των συμφερόντων, προβλέπει πως οι κανονισμοί που αφορούν τις θαλάσσιες διόδους και την οργάνωση της κυκλοφορίας στα στενά θα προτείνονται μόνο από τα παράκτια κράτη και δεν θα τίθενται μονομερώς προς τον αρμόδιο διεθνή οργανισμό (δηλαδή IMO) και ακόμα ότι το έργο της τελικής υιοθέτησης τους βρίσκεται στην αρμοδιότητα του τελευταίου, ο οποίος θα πρέπει να ζητήσει τη σύμφωνη γνώμη του ενδιαφερόμενου κράτους.

#### **5.5. Ο νέος Τουρκικός Κανονισμός (1993) για τη ναυσιπλοΐα στα στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων**

“ Στις 15 Νοεμβρίου του 1993, το τουρκικό Υπουργικό Συμβούλιο ενέκρινε Κανονισμό για τη ναυσιπλοΐα στα Στενά που τέθηκε σε ισχύ την 1<sup>η</sup> Ιουλίου του 1994. Η ενέργεια αυτή στηρίχθηκε από την Τουρκία λόγω της αυξημένης τα τελευταία χρόνια διέλευσης πλοίων από τα Στενά που μεταφέρουν επικίνδυνες ύλες (πετρέλαιο, χημικές και άλλες ύλες) κάτι το οποίο αυξάνει τον κίνδυνο θαλασσιών ατυχημάτων στην περιοχή και επιβάλλει τη λήψη των απαραίτητων μέτρων αντιμετώπισης αυτής της κατάστασης.

Η υιοθέτηση του Τουρκικού Κανονισμού προκάλεσε την αντίδραση πολλών ενδιαφερομένων κρατών και ιδιαίτερα γειτονικών προς τα Στενά, τα οποία θεώρησαν ότι ο εν λόγω Κανονισμός παραβιάζει τις ρυθμίσεις του διεθνούς δικαίου για την ελευθερία ναυσιπλοΐας στα διεθνή στενά και ιδιαίτερα τη Σύμβαση του Montreux (1936). Ιδιαίτερα έντονη ήταν η αντίδραση της Ρωσίας και της Ελλάδας. Η Ρωσία θεωρώντας ότι ο Τουρκικός Κανονισμός παραβίαζε βασικές διατάξεις της Σύμβασης του Montreux και άλλες διεθνείς διατάξεις προέβη σε έντονα διαβήματα προς την τουρκική κυβέρνηση, ζήτησε με έγγραφό της από τη Νομική Επιτροπή του IMO να εξετάσει τον Τουρκικό Κανονισμό ενώ παράλληλα δήλωνε ότι δεν έχει την πρόθεση να τον εφαρμόσει. Η Ελλάδα υποστήριξε επίσης αντίστοιχες θέσεις, προέβη σε έντονο διάβημα προς την Τουρκία σε σχέση με τον Τουρκικό Κανονισμό και προέβη σε επανειλημμένα διαβήματα προς τη χώρα αυτή λόγω της άρνησης της να επιτρέψει την διέλευση του υπό ελληνική σημαία δεξαμενόπλοιου μήκους άνω των 200 μ. “Olympic Armour II” στις 15.4.1994. Από τις υπόλοιπες παρευξείνιες χώρες η Ουκρανία και η Βουλγαρία και σε μικρότερο βαθμό η Ρουμανία υποστήριξαν τις ρωσικές θέσεις στο πλαίσιο του IMO, χωρίς όμως να προβούν παράλληλα σε διμερείς ενέργειες. Από τα υπόλοιπα κράτη μέλη του IMO μόνο η Κύπρος παρενέβη υποστηρίζοντας τις ρωσικές θέσεις.



Αξίζει να αναφερθεί πως με το θέμα του Τουρκικού Κανονισμού ασχολήθηκαν στο πολυμερές επίπεδο μια σειρά από διεθνείς οργανισμούς ή διεθνή όργανα και ιδιαίτερα το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, ο Οργανισμός Συνεργασίας Ευξείνου Πόντου, η Διαρκής Κοινοβουλευτική Επιτροπή Εξωτερικών Υποθέσεων και Κοινοπολιτείας Ανεξάρτητων Κρατών και τέλος ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός που υπήρξε και το βασικό κέντρο των νομικών και άλλων διεργασιών.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ήθελε να διασφαλίσει την τήρηση της Σύμβασης του Montreux και παράλληλα να εξασφαλίσει πως η Τουρκία δεν επιζητεί την τροποποίηση της Σύμβασης, ενώ εξασφάλισε πως ο καταλληλότερος χώρος για τη συζήτηση του θέματος αυτού είναι ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός. Το θαλάσσιο ατύχημα που έγινε στις 13.3.1994 στα Στενά ανάμεσα σε δυο κυπριακά πετρελαιοφόρα παρακίνησε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο να ασχοληθεί για μια ακόμα φορά με το θέμα των Στενών με την υιοθέτηση του σχετικού ψηφίσματος στις 21.4. 1994. Στο κείμενο αυτό το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο αφού επεσήμανε ότι τα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελλίων παρουσιάζουν πολύ μεγάλη κίνηση εμπορικών και πολεμικών πλοίων καλούσε την Τουρκία και τα γειτονικά κράτη του Ευξείνου Πόντου “να υποβάλουν τη μεταφορά πετρελαίου και επικίνδυνων φορτίων από τα Στενά σε πολύ αυστηρότερους ελέγχους ασφαλείας”, ζητούσε “να ενισχυθεί η καθιέρωση μόνιμων οδών ασφαλείας με υποχρεωτική πλοήγηση η συνοδεία των σκαφών που μεταφέρουν επικίνδυνο φορτίο”. Παράλληλα όμως ζητούσε από το Συμβούλιο και την Επιτροπή της Ευρωπαϊκής Ένωσης “να παρέμβουν το συντομότερο δυνατό στο πλαίσιο του I.M.O (Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού) προκειμένου να ληφθούν αυστηρότερα μέτρα ελέγχου της θαλάσσιας κυκλοφορίας και να εφαρμόζονται με συνέπεια οι ισχύοντες διεθνείς κανόνες”. Είναι εμφανής η διαφορά ανάμεσα στο Συμβούλιο Υπουργών και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο αλλά ταυτόχρονα είναι εμφανές ότι και τα δυο αυτά όργανα παραπέμπουν για τη ρύθμιση του θέματος στο Διεθνές Ναυτιλιακό Οργανισμό.

Στον Οργανισμό Συνεργασίας του Ευξείνου Πόντου στο οποίο μετέχει και η Ελλάδα το θέμα του Τουρκικού Κανονισμού για τα Στενά ετέθη στη διάρκεια της συνόδου των Υπουργών Εξωτερικών στην Τιφλίδα, στις 30.6. 1994, ιδιαίτερα από τη Ρωσία με τη στήριξη της Ελλάδας και σε μικρότερο βαθμό της Ουκρανίας. Τα υπόλοιπα κράτη τήρησαν χαμηλό προφίλ ή ακόμα και συνέπλευσαν με την Τουρκία (Αζερμπαϊτζάν, Αλβανία, αλλά και η Αρμενία). Η έλλειψη κατάλληλης διπλωματικής προπαρασκευής και συντονισμού των αντιτιθέμενων στον τουρκικό κανονισμό κρατών και ιδιαίτερα από την πλευρά της Ρωσίας.

Η Διαρκής Διακοινοβουλευτική Επιτροπή εξωτερικών υποθέσεων της Κοινοπολιτείας Ανεξάρτητων Κρατών που συνήλθε στο Μπατούμ στις 10.9. 1994, αναγνώριζε την ανάγκη ενίσχυσης της ασφάλειας και διευκόλυνσης της διεθνούς ναυσιπλοΐας στα Στενά, τόνιζε όμως παράλληλα ότι η ναυσιπλοΐα πρέπει να διεξάγεται σύμφωνα με τους αναγνωρισμένους κανόνες τους διεθνούς δικαίου και τις αποφάσεις των αρμόδιων διεθνών οργανισμών και να δίνονται εγγυήσεις για την ταχεία διέλευση και απρόσκοπτη συνέχεια του πλου μέσα από τα Στενά. Κατέληξε

με την υπογράμμιση της αναντιστοιχίας μεταξύ του νέου Τουρκικού Κανονισμού με τη Σύμβαση του Montreux.

Κοινό χαρακτηριστικό των τοποθετήσεων των επιμέρους κρατών και των πολυμερών διεθνών οργανισμών και οργάνων που αναφέρθηκαν σε σχέση με τον τουρκικό κανονισμό για τα Στενά είναι η παραπομπή σε τελικό βαθμό στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό προς επίλυση του ζητήματος.” \* <sup>50</sup>

## **5.6. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ) και η ασφάλεια της διεθνούς ναυσιπλοΐας**

Ο Οργανισμός αυτός, ιδρυμένος το 1958 έχει ως βασικές του αρμοδιότητες την ναυτιλιακή ασφάλεια και πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης. Αυτό επιτυγχάνεται με την εφαρμογή από τον Οργανισμό των υπάρχουσών σχετικών διεθνών συμβάσεων και την προετοιμασία νέων και την υιοθέτηση “κωδίκων” και “συστάσεων” (recommendations). Οι κώδικες δεν αποτελούν όπως ισχύει με τις διεθνείς συμβάσεις νομικά δεσμευτικά κείμενα αλλά ένα σύνολο από κανόνες που υιοθετούνται με συναίνεση (consensus) και έχουν λάβει τον χαρακτήρα ενός “διεθνούς standard”, όπου γίνονται γενικά αποδεκτοί μέχρι να μετατραπούν με την υιοθέτηση σχετικών συμβάσεων σε νομικά δεσμευτικά κείμενα.

Όσον αφορά τις “συστάσεις” του ΙΜΟ έχουν χαρακτήρα νομικά μη δεσμευτικό όπως ισχύει για τις συστάσεις των διεθνών οργανισμών. Αυτό σημαίνει πως τα κράτη- μέλη του ΙΜΟ δεν υποχρεώνονται να συμμορφωθούν με τις ρυθμίσεις που περιλαμβάνουν οι συστάσεις. Υπάρχει η ηθική υποχρέωση να μην αντιβαίνουν στις συστάσεις αυτές και να εξετάζουν τρόπους για την εφαρμογή τους στην εσωτερική έννομη τάξη τους. Στην πράξη οι συστάσεις του ΙΜΟ εφαρμόζονται ευρύτατα από τα κράτη μέλη αλλά και από τα κράτη μη μέλη. Αυτό οφείλεται στο ηθικό κύρος του οργανισμού και στο γεγονός ότι οι συστάσεις περιέχουν πολύ συγκεκριμένα στοιχεία τα οποία μπορούν να χρησιμεύσουν απευθείας ως βάση για τις εθνικές ρυθμίσεις στα αντίστοιχα θέματα. Αξίζει να αναφερθεί πως η διάκριση ανάμεσα στους κώδικες και στις συστάσεις δεν είναι απολύτως σαφής.

Από θεσμική άποψη τα όργανα του ΙΜΟ τα οποία παρεμβαίνουν με τον έναν ή τον άλλο τρόπο στην υιοθέτηση των κωδίκων ή συστάσεων ή στον έλεγχο εφαρμογής τους είναι η Γενική Συνέλευση, το Συμβούλιο και τέσσερις μεγάλες επιτροπές: η Επιτροπή Ναυτιλιακής Ασφάλειας, η Νομική Επιτροπή, η Επιτροπή Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος και η Επιτροπή Τεχνικής Συνεργασίας.

Η Γενική Συνέλευση αποτελεί το κύριο “νομοθετικό” σώμα του Οργανισμού αλλά και επικυρώνει τις αποφάσεις που λαμβάνουν τα άλλα όργανα και ιδιαίτερα οι Επιτροπές. Το Συμβούλιο αποτελούμενο από 24 μέλη εκλέγεται για δυο χρόνια και επιλέγει όλες τις λειτουργίες του Οργανισμού κατά το χρονικό διάστημα των

<sup>50</sup> Περράκης (επιμ), (1996), σελ. 121- 126.

Γενικών Συνελεύσεων εκτός από τις συστάσεις προς τα κράτη μέλη για την υιοθέτηση σχετικά με την ναυτιλιακή ασφάλεια που υπάγεται στην Επιτροπή Ναυτιλιακής Ασφάλειας.

Η Επιτροπή Ναυτιλιακής Ασφάλειας (Maritime Safety Committee) αποτελεί την αρχαιότερη και σπουδαιότερη Επιτροπή του IMO, έχει σαν αντικείμενο την ενασχόληση με οποιοδήποτε θέμα που αφορά την βοήθεια στη ναυσιπλοΐα, την κατασκευή και εφοδιασμό των σκαφών, από την πλευρά της ασφάλειας, τους κανόνες για την πρόληψη των συγκρούσεων, τον χειρισμό επικίνδυνων φορτίων, τις διαδικασίες και απαιτήσεις ναυτιλιακής ασφάλειας και κάθε άλλο θέμα που αφορά άμεσα τη ναυτιλιακή ασφάλεια. Η Επιτροπή αυτή αποτελείται από 9 υποεπιτροπές μεταξύ των οποίων είναι η υπο-επιτροπή για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την υπο-επιτροπή για την μεταφορά επικίνδυνων αγαθών.

Η Νομική Επιτροπή (Legal Committee) αρχικά ιδρύθηκε ως εξαρτημένο όργανο του Συμβουλίου αλλά απέκτησε την ιδιότητα του ισότιμου οργάνου του IMO με την αναθεώρηση του 1975/ 1982, έχει ως αντικείμενο την ενασχόληση με τα νομικά ζητήματα που συνδέονται με το σκοπό του IMO. Η Νομική Επιτροπή είναι μεν ισότιμη με τις άλλες Επιτροπές υπόκειται όμως και αυτή στον έλεγχο του Συμβουλίου στο οποίο κοινοποιεί τις εκθέσεις του. \*<sup>51</sup>

### **5.8. Ο Τουρκικός Κανονισμός για τα Στενά και ο IMO**

Η Τουρκία ακολουθώντας τη διεθνή πρακτική υπέβαλλε εθνικές ρυθμίσεις που αφορούν τη διέλευση μέσα από τα Στενά, για συζήτηση και έγκριση στην Επιτροπή Ναυτιλιακής Ασφάλειας του IMO. Υπέβαλλε μια σειρά από κανόνες ναυσιπλοΐας στα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων όχι όμως και τον ίδιο τον Κανονισμό του 1994. Η Επιτροπή συζήτησε αναλυτικά το θέμα κατά την 63<sup>η</sup> σύνοδο της (16- 25.5.1994) και υιοθέτησε ομόφωνα ορισμένους κανόνες και συστάσεις που άρχισαν να ισχύουν από τις 24.11.1994. Αυτοί οι κανόνες και συστάσεις θεωρήθηκαν από την Τουρκία ότι δεν βρίσκονταν σε αντίθεση με τον κανονισμό του 1994 και έτσι προέβη απλώς στην υιοθέτηση ορισμένων δευτερευούσης σημασίας τροπολογιών του Κανονισμού που άρχισαν να ισχύουν από 1.7.1994.

Ωστόσο άλλα ενδιαφερόμενη κράτη μέλη θεώρησαν ότι υπάρχει σαφής αντίθεση ανάμεσα στον Τουρκικό Κανονισμό και στους Κανόνες και Συστάσεις της Επιτροπής Ναυτιλιακής Ασφάλειας. Η Ρωσία ζήτησε από την Νομική Επιτροπή του IMO να εξετάσουν το σύνολο του Τουρκικού Κανονισμού με τους εν λόγω Κανόνες και Συστάσεις κάτι το οποίο έγινε τον Οκτώβριο του 1994. Η συντριπτική πλειοψηφία των μελών της Επιτροπής υποστήριξαν πως ο Τουρκικός Κανονισμός δεν συνάδει με τους Κανονισμούς και Συστάσεις, η Επιτροπή θεώρησε ότι το εν λόγω θέμα δεν

---

<sup>51</sup> Περράκης (επιμ.), (1996);.

μπορεί να λυθεί από την ίδια και ότι έπρεπε να μεταφερθεί στην Επιτροπή Ναυτιλιακής Ασφάλειας.

Έτσι το Συμβούλιο συνήλθε στις αρχές Δεκεμβρίου 1994 και απέφυγε να αποφασίσει επί της ουσίας. Εντούτοις συνέστησε ολιγομελή επιτροπή από μη εμπλεκόμενα κράτη μέλη του IMO που θα μελετήσουν ποια πρόσθετα μέτρα μπορούν να υιοθετηθούν σε σχέση με τη ναυσιπλοΐα στα Στενά.

Σε διπλωματικό επίπεδο φαίνεται να έχει πραγματοποιηθεί συμβιβασμός στο πλαίσιο του IMO. Από τη μια πλευρά η Τουρκία δέχτηκε να αναστείλει για τρεις μήνες (μέχρι τον Οκτώβρη του 1994) την εφαρμογή του Κανονισμού για τα Στενά, όπου η αναστολή αυτή παρατάθηκε επ' αόριστον μέχρι να επιλυθεί το όλο θέμα από τον IMO. Από την άλλη πλευρά τα πρόσθετα μέτρα που ενδεχομένως θα υιοθετηθούν από τον IMO θα επιτρέπουν στην Τουρκία να υιοθετήσει μέτρα που αφορούν την ναυσιπλοΐα στα Στενά με συμπληρωματικό χαρακτήρα και όχι περιοριστικό χαρακτήρα σε σχέση με την ελευθερία ναυσιπλοΐας που καθορίζεται από τη Σύμβαση του Montreux που θα έχουν έναν περιορισμό σε σχέση με τη Σύμβαση αυτή.

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω οι συστάσεις του IMO δεν είναι νομικά δεσμευτικές αλλά στην πράξη γίνονται σεβαστές από τους πλοιοκτήτες λόγω των ασφαλιστικών εταιριών, οι οποίες δεν ασφαλίζουν τα πλοία για ατυχήματα που προέρχονται από τη μη τήρηση των συστάσεων του IMO και τα ναυλοσύμφωνα προσαρμόζονται σε αυτή την κατάσταση. \*<sup>52</sup>

### **5.9. Η εναρμόνιση του Τουρκικού Κανονισμού με τις ρυθμίσεις του Διεθνούς Δικαίου και του IMO**

“ Α) Η Σύμβαση του Montreux και το Διεθνές Δίκαιο

Πολλά κράτη που αντιτίθενται στον Τουρκικό Κανονισμό υποστηρίζουν πως αντίκεινται στη Σύμβαση του Montreux και άλλες διεθνείς ρυθμίσεις. Πιο συγκεκριμένα υποστηρίζεται πως ότι τουρκικός Κανονισμός παραβιάζει το καθεστώς του διάπλου σε καιρό ειρήνης των εμπορικών πλοίων όπως αυτό εκφράζεται στο άρθρο 2 της Σύμβασης:

“Έν καιρώ ειρήνης τα εμπορικά πλοία θα απολαμβάνουσι της πλήρους ελευθερίας του διάπλου και της θαλασσοπλοΐας εν τοις Στενοίς, την ημέραν και την νύκτα, οιαδήποτε και αν είναι αι σημαίαι και το φορτίον αυτών, άνευ ουδεμίας διατυπώσεως υπό την επιφύλαξιν των διατάξεων του κάτωθι άρθρου 3. Ουδέν τέλος ή επιβάρυνσις άλλη πλὴν εκείνων των οποίων η είσπραξις προβλέπεται υπό του παραρτήματος Ι της παρούσης Συμβάσεως θα εισπράττει υπό των τουρκικών αρχών επί των πλοίων

---

<sup>52</sup> Περράκης (επιμ.), (1996);

τούτων όταν διαπλέουσιν εν διαμετακομίσει και άνευ σταθμεύσεως εις τίνα λιμένα των Στενών.

Προς διευκόλυνσιν της εισπράξεως των τελών και επιβαρύνσεως τούτων, τα εμπορικά πλοία άτινα θα διέρχονται τα Στενά, θα γνωστοποιώσιν εις τους πράκτορες του σταθμού του προβλεπομένου υπό του άρθρου 3, το όνομα, την εθνικότητα, την χωρητικότητα, τον προορισμόν και την προέλευσιν αυτών. Η πλοηγία και η ρυμούλκησις παραμένουσι προαιρετικάί”.

Το άρθρο 3 της Σύμβασης αναφέρεται στην υποχρεωτική στάθμευση των εισερχόμενων πλοίων στα Στενά κοντά στην είσοδο προκειμένου να υποβληθούν σε υγειονομικό έλεγχο που καθορίζεται στον Τουρκικό Κανονισμό, στο πλαίσιο των διεθνών υγειονομικών διατάξεων. Ο έλεγχος θα εκτελείται κάθε μέρα και νύχτα με κάθε δυνατή ταχύτητα. Οι ρυθμίσεις αυτές είναι γενικού χαρακτήρα και δεν φαίνεται να απαγορεύουν στην Τουρκία την υιοθέτηση ορισμένων μέτρων τεχνικού χαρακτήρα που στοχεύουν στη διευκόλυνση και ασφάλεια της ναυσιπλοΐας στα Στενά που δεν θα πρέπει να αντιστρατεύονται τις αναφερθείσες διατάξεις της Σύμβασης του Montreux.

Όσον αφορά την αντίθεση του τουρκικού Κανονισμού με τις άλλες διεθνείς ρυθμίσεις φαίνεται ότι αφορά διατάξεις του διεθνούς δικαίου της θάλασσας που προβλέπουν ότι τα παράκτια κράτη δεν μπορούν να αρνηθούν να παρεμποδίσουν ή να χειροτερεύσουν το δικαίωμα διέλευσης μέσα από τα διεθνή στενά και τη διέλευση transit. Διατάξεις που περιέχονται τόσο στη Σύμβαση της Γενεύης του 1958 για τα χωρικά ύδατα όσο και τη νέα Σύμβαση του 1982 για το δίκαιο της θάλασσας.

Για την τουρκική κυβέρνηση ο Τουρκικός Κανονισμός βρίσκεται σε πλήρη αντιστοιχία με τη σύμβαση του Montreux και το Διεθνές Δίκαιο. Υποστήριζαν ότι υπήρχε πρόνοια ώστε να μην υπάρξει αντίθεση με τη Σύμβαση του Montreux και την αρχή της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας και αυτό εκφράστηκε με την υιοθέτηση διάταξης στον Κανονισμό σύμφωνα με την οποία τα τουρκικά πλοία μήκους άνω των 150 μ. υποχρεούνται να πάρουν πιλότο για την πλοήγηση στα Στενά ενώ στα ξένα πλοία απλώς συνίσταται έντονα (strongly advised) να κάνουν το ίδιο.

Από την άλλη πλευρά οι ρυθμίσεις του Τουρκικού Κανονισμού υπερβαίνουν την απλή επίλυση τεχνικών προβλημάτων προκειμένου να εξασφαλιστεί η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας στα Στενά, και επιβάλλουν ουσιαστικούς περιορισμούς στην ελεύθερη ναυσιπλοΐα.

#### B) Οι ρυθμίσεις του IMO

Η ανάλυση των Κανονισμών και Συστάσεων της Επιτροπής Ναυτιλιακής Ασφάλειας του IMO για τον Τουρκικό Κανονισμό παρουσιάζεται ακολούθως:

- Η Επιτροπή δεν συμπεριέλαβε στους Κανόνες και Συστάσεις ορισμένες από τις τουρκικές ρυθμίσεις που θεωρούνται ότι δεν εγκρίθηκαν και αφορά:

1. Τη διάκριση που κάνει ο Τουρκικός Κανονισμός ως προς την έννοια του μεγάλου πλοίου, ανάμεσα σε πλοία μήκους άνω των 150 μ. ή κάτω αυτών. Αντίστοιχη δε είναι η διάκριση που γίνεται ως προς την έννοια του πλοίου με μεγάλο βύθισμα, άνω ή κάτω των 10 μέτρων (άρθρο 2 παράγραφος 4 εδάφιο j και i). Η διάκριση αυτή είναι σημαντική γιατί επιβάλλει δυσμενέστερη μεταχείριση στα πλοία που υπερβαίνουν τα παραπάνω όρια.
  2. Την απαγόρευση εισόδου στα Στενά πλοίων μήκους άνω των 150 μ. που μεταφέρουν επικίνδυνο φορτίο, προτού εξέλθει από τα Στενά αντίστοιχο πλοίο (άρθρο 12).
  3. Τους περιορισμούς διάπλου πλοίων με συνθήκες μειωμένης ορατότητας (άρθρο 11).
  4. Το (προσωρινό) κλείσιμο των Στενών για την εκτέλεση τεχνικών έργων, αλλά και για την πραγματοποίηση επιστημονικών ερευνών ή τη διεξαγωγή αθλητικών δραστηριοτήτων (άρθρο 24).
  5. Τους περιορισμούς του διάπλου με ρεύμα (άρθρο 40).
  6. Την επίδειξη πρόσθετων φανών (άρθρο 16).
- Σε ορισμένα άλλα ζητήματα ο μεν Τουρκικός Κανονισμός προβλέπει υποχρεωτικές ρυθμίσεις για τα διερχόμενα πλοία η δε Επιτροπή Ναυτιλιακής Ασφάλειας (ΕΝΑ) υιοθετεί συστάσεις. Τα ζητήματα αυτά είναι:
1. Συμμόρφωση των διερχόμενων πλοίων προς το τοπικό σύστημα αναφοράς πλοίων (TUBRAP). Με τον Τουρκικό Κανονισμό δημιουργείται ένα “Traffic Center and Traffic Control Station”, που έχει ως αντικείμενο την εφαρμογή, έλεγχο και εκτέλεση του συστήματος αναφοράς (άρθρο 11). Από την άλλη πλευρά οι Κανόνες και Συστάσεις της ΕΝΑ αντίθετα προβλέπουν έντονη σύσταση (strongly advised) για συμμόρφωση προς το τοπικό σύστημα αναφοράς πλοίων (παράγραφος 2,1).
  2. Παροχή πρότερης πληροφόρησης στις τουρκικές αρχές για το διερχόμενο πλοίο. Ο μεν Τουρκικός Κανονισμός υποχρεώνει τα πλοία να παράσχουν μια σειρά από πληροφορίες όπως: πληροφόρηση από πλοία των οποίων ο εξοπλισμός, η ετοιμότητα, τα συστήματα ανάγκης δεν ανταποκρίνονται στις ειδικές απαιτήσεις (άρθρο 6). Υποβολή σχεδίου πλου I & II (24 ώρες και πριν την είσοδο στα Στενά αντίστοιχα) σχετικά με το όνομα, τη σημαία, το σήμα κλήσης, τους λιμένες απόπλου και κατάπλου, το φορτίο, τη θέση του πλοίου, τον εκτιμώμενο χρόνο άφιξης στην είσοδο των Στενών, αν χρειάζεται πιλότος, δυσκολίες του πλοίου που επηρεάζουν δυσμενώς τον διάπλου, άλλη πληροφόρηση (άρθρα 7 και 8). Αναφορά θέσης για πλοία μήκους μεγαλύτερου των 20 μ., 5ν.μ. πριν την είσοδο στα Στενά (άρθρο 9). Παροχή πληροφοριών από πλοία που παρουσιάζουν τεχνικά προβλήματα πριν από την είσοδο στα Στενά (άρθρο 10). Όσον αφορά τον πλου στα Στενά της Κων/πόλης, αντιθέτως για πλοία μεγαλύτερα των 20 μ. (άρθρο 37). Αντίθετα οι Κανόνες και Συστάσεις

της ΕΝΑ συστήνουν έντονα στα διερχόμενα πλοία να δίνουν προηγούμενη πληροφόρηση για το μέγεθος του πλοίου αν είναι φορτωμένο ή μόνο με έρμα και αν φέρουν κάποιο επικίνδυνο φορτίο ή τοξικό φορτίο (παράγραφος 2,2). Είναι φανερό πως η ΕΝΑ αγνοεί τις τουρκικές ρυθμίσεις και όπου τις λάβει υπόψη το κάνει με τη μορφή σύστασης. Το γεγονός ότι η σύσταση είναι έντονη δεν αναιρεί τον νομικά μη δεσμευτικό της χαρακτήρα έστω και εάν από πολιτική άποψη αποτελεί μια ισχυρή ρύθμιση. Πρόκειται δηλαδή για ένα κανόνα μη δεσμευτικό μέσα σε ένα κείμενο μη δεσμευτικό.

3. Υποχρεωτική ρυμούλκηση ή συνοδεία μεγάλων πλοίων από ρυμουλκά (άρθρο 21 Τουρκικού Κανονισμού). Για την ΕΝΑ “ο διάπλους με ρυμούλκηση μπορεί να γίνει μόνο όταν χρησιμοποιούνται ρυμουλκά ή πλοία καταλλήλως εξοπλισμένα για την επιχείρηση προκειμένου να εξασφαλισθεί η ασφαλής ναυσιπλοΐα” (παράγραφος 5 των Κανόνων και Συστάσεων). Η διατύπωση της διάταξης δείχνει ότι έχει χαρακτήρα συστάσεως.
  4. Το άρθρο 29 του Τουρκικού Κανονισμού προβλέπει ότι τα πλοία μήκους άνω των 150 μ. πρέπει να λαμβάνουν την άδεια των τουρκικών αρχών. Αντίθετα οι διεθνείς Κανόνες και Συστάσεις περιορίζονται στο να συστήσουν στα πλοία μήκους άνω των 200μ. ή βυθίσματος μεγαλύτερου των 15 μ. να διαπλέουν τα Στενά κατά τη διάρκεια της ημέρας (παράγραφος 4).
- Τέλος η Επιτροπή Ναυτιλιακής Ασφάλειας ενέκρινε ορισμένα σημεία των τουρκικών ρυθμίσεων με κάποιες τροποποιήσεις:
1. Ο Τουρκικός Κανονισμός υιοθετεί τη δυνατότητα μονοδρόμησης των Στενών υπό ορισμένες προϋποθέσεις. Η Επιτροπή Ναυτιλιακής Ασφάλειας προβλέπει ότι οι τουρκικές αρχές μπορούν να αναστείλουν προσωρινά την κίνηση προς τις δυο κατευθύνσεις και να ρυθμίσουν τη μονόδρομη κίνηση προκειμένου να διατηρηθεί ασφαλής απόσταση ανάμεσα στα πλοία (παράγραφος 1,3). Αυτή η ρύθμιση υιοθετήθηκε για να εξασφαλισθεί ο ασφαλής διάπλους πλοίων που δεν μπορούν να συμμορφωθούν με τα συστήματα διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας.
  2. Σύμφωνα με τον Τουρκικό Κανονισμό, τα πλοία πρέπει να πλέουν εντός των ενδεδειγμένων οδών κινήσεως (άρθρο 25). Κατά τους Κανόνες και Συστάσεις της ΕΝΑ, τα πλοία που διέρχονται από τα Στενά θα σέβονται πλήρως τις απαιτήσεις των συστημάτων διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας (Traffic Separation Schemes) (παράγραφος 1,1). Όσον αφορά τον διάπλου από τα Στενά της Istanbul και του Canakkale, η μονοδρόμηση επιβάλλεται στα πλοία που δεν φέρουν επικίνδυνα φορτία, έχουν μήκος κάτω από 100 μ. και η ορατότητα είναι μικρότερη του 0,5 ν.μ. (άρθρα 41 παράγραφος d και 51 παράγραφος d). Αν ένα πλοίο δεν μπορεί να συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις των συστημάτων αυτών, οι τουρκικές αρχές μπορούν να

αναστείλουν προσωρινά το συγκεκριμένο σύστημα διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας και να ειδοποιήσουν σχετικά τα διερχόμενα πλοία (παράγραφος 1,2).

Από τα παραπάνω προκύπτει με σαφήνεια ότι υπάρχει απόκλιση ανάμεσα στον Τουρκικό Κανονισμό και τις ρυθμίσεις της Επιτροπής Ναυτιλιακής Ασφάλειας. Αν δεν συγκριθούν οι ρυθμίσεις του Τουρκικού Κανονισμού με τη ρύθμιση της Σύμβασης του Montreux, είναι εξίσου εμφανές ότι υπάρχει αντίθεση ανάμεσα στα δυο κείμενα, στο μέτρο που ενδεχόμενη εφαρμογή ορισμένων τουλάχιστον διατάξεων του Τουρκικού Κανονισμού θα είχε πρακτικές επιπτώσεις στην ελευθερία της ναυσιπλοΐας όπως καθορίζεται στη Σύμβαση του Montreux: συγκέντρωση των πλοίων στις εισόδους των Στενών, δαπάνες που ανακύπτουν από την αδικαιολόγητη καθυστέρηση ή απαγόρευση, σημαντική αύξηση του κόστους λόγω επί πληρωμή υπηρεσιών (ρυμούλκηση).” \*<sup>53</sup>

#### **5.10. Η σύγχρονη πολιτική και πρακτική της Τουρκίας και το επιχείρημα της ασφάλειας του παράκτιου κράτους**

Μετά την υιοθέτηση των Κανόνων και Συστάσεων της Επιτροπής Ναυτιλιακής Ασφάλειας, η Τουρκία προχώρησε στην τροποποίηση ορισμένων σημείων του Κανονισμού για τα Στενά. Η Τουρκία δεν θεώρησε ως τροποποίηση ή αναθεώρηση του Κανονισμού αλλά ως “διόρθωση μερικών συγκεκριμένων λαθών μικρής σημασίας”.

Η Τουρκία υποστηρίζει ειδικότερα ότι κατά τη σύνοδο της Επιτροπής Ναυτιλιακής Ασφάλειας δεν συζητήθηκε ο Τουρκικός Κανονισμός αφού δεν υποβλήθηκε για έγκριση και επομένως δεν μπορεί να ισχυρισθεί κανείς ότι υιοθετήθηκε ή απορρίφθηκε. Στην Επιτροπή έγινε συζήτηση για τα μεγάλα πλοία και ακολούθησε υιοθέτηση σχετικών Κανόνων και Συστάσεων καθώς και για τα συστήματα διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας για τα Στενά. Αντίθετα δεν εγκρίθηκαν οι προτάσεις της Τουρκίας.

Είναι εμφανές ότι η Τουρκίας ερμηνεύει το γεγονός ότι η Επιτροπή Ναυτιλιακής Ασφαλείας δεν συμπεριέλαβε στους Κανόνες και Συστάσεις διάφορα σημεία του τουρκικού Κανονισμού λόγω ρωσικών και ελληνικών αντιρρήσεων. Όμως αυτό δεν φαίνεται να προκύπτει από το κείμενο των Κανόνων και Συστάσεων. Πράγματι είναι φανερό πως σε μια σειρά από ζητήματα υπάρχει αντίθεση ως προς τον υποχρεωτικό ή μη χαρακτήρα των ρυθμίσεων. Εξάλλου το γεγονός ότι η Επιτροπή Κανόνων και Συστάσεων δεν ασχολήθηκε με ορισμένα σημεία του τουρκικού Κανονισμού δεν σημαίνει ότι τα θεώρησε σύμφωνα με τους Κανόνες και τις Συστάσεις. Η Επιτροπή θεώρησε ως δεδομένο πρώτον ότι οι εθνικές ρυθμίσεις της Τουρκίας θα πρέπει να βρίσκονται σε πλήρη συμφωνία με τους Κανόνες και Συστάσεις και δεύτερον ότι οι

<sup>53</sup> Περράκης (επιμ.), (1996), σελ. 134- 137.



ίδιοι οι Κανόνες και Συστάσεις δεν μπορούν να θίγουν τα δικαιώματα των πλοίων που απορρέουν από τη Σύμβαση του Montreux και τη Σύμβαση για το νέο δίκαιο της θάλασσας. Επομένως συμπεραίνουμε ότι όπου υπάρχει αντίθεση του Τουρκικού Κανονισμού με τις δυο αυτές συμβάσεις, υπάρχει και αντίθεση προς του Κανόνες και Συστάσεις του IMO. Αυτό επιβεβαιώθηκε εξάλλου και από τη συζήτηση στη Νομική Επιτροπή του IMO, όπου όλα σχεδόν τα κράτη που έλαβαν τον λόγο θεώρησαν ότι ο Τουρκικός Κανονισμός είναι αντίθετος τόσο με τους Κανόνες και Συστάσεις όσο και τις δυο Συμβάσεις. \*<sup>54</sup>

“ Από την πλευρά της η Τουρκία υποστηρίζει πως ο Τουρκικός Κανονισμός στηρίζεται και αποτελεί κατά κάποιο τρόπο σύνθεση ορισμένων σημαντικών διεθνών συμβάσεων σχετικά με το Δίκαιο της Θάλασσας. Οι συμβάσεις αυτές είναι κατά την Τουρκία οι ακόλουθες:

- Η Σύμβαση “περί προλήψεως της ρυπάνσεως της θαλάσσης από πλοία” (1973) και το σχετικό πρωτόκολλο του 1970 (Σύμβαση MARPOL),
- Η Σύμβαση “περί Διεθνών Κανονισμών προς αποφυγήν συγκρούσεων εν θαλάσση” (1972) (Σύμβαση COLREG),
- Η Σύμβαση “περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση” (1974) (Σύμβαση SOLAS) και τέλος
- Σύμβαση “για τον έλεγχο των διασυνοριακών κινήσεων επικίνδυνων αποβλήτων και της επεξεργασίας τους (1989)” (Σύμβαση της Βασιλείας).

Ωστόσο υπάρχουν ορισμένες αποκλείσεις από τις παραπάνω συμβάσεις. Συγκεκριμένα όσον αφορά τη Σύμβαση MARPOL οι ρυθμίσεις εφαρμόζονται στα πλοία μόνο από το κράτος της σημαίας τους, από τα τρίτα κράτη μόνο όταν τα πλοία βρίσκονται σε λιμένες τους: “Πλοίο στο οποίο εφαρμόζεται η παρούσα Σύμβαση σε κάθε λιμάνι ή τερματικό σταθμό μακριά της ξηράς ενός μέλους, μπορεί να επιθεωρηθεί από τα όργανα τα διορισμένα και εξουσιοδοτημένα από αυτό το κράτος μέλος δια να εξακριβωθεί εάν το πλοίο έχει απορρίψει επιβλαβείς ουσίας, παραβιάζοντας τις διατάξεις κανονισμών”. Επίσης κατά τη Σύμβαση SOLAS: “Η επιθεώρηση και η εξέταση των πλοίων, εις ότι αφορά την εφαρμογήν των παρόντων κανονισμών και η χορήγησις απαλλαγών θα ενεργώνται παρά των Οργάνων του κράτους, ενώ το πλοίον είναι νηολογημένου.....”. Η Σύμβασης της Βασιλείας θεσπίζει μεν την απαγόρευση εξαγωγής επικίνδυνων αποβλήτων και την ελαχιστοποίηση των διασυνοριακών κινήσεων των αποβλήτων αυτών (άρθρο 4), αλλά ρητή διάταξή της προβλέπει ότι καμιά από τις διατάξεις της Σύμβασης δεν μπορεί να θίγει με οιονδήποτε τρόπο την άσκηση όλων των δικαιωμάτων και της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας όπως αυτά έχουν θεσπισθεί στο διεθνές δίκαιο και προκύπτουν από τα προσήκοντα διεθνή κείμενα.

---

<sup>54</sup> Περράκης (επιμ.), (1996);

Τέλος όσον αφορά τη Σύμβαση COLREG, είναι η μόνη Σύμβαση με την οποία πράγματι ο Τουρκικός Κανονισμός βρίσκεται σε εναρμόνιση τουλάχιστον ως προς το θέμα της υιοθέτησης συστημάτων διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας και αυτό έγινε δεκτό από την Επιτροπή Ναυτιλιακής Ασφάλειας του ΙΜΟ.” \*<sup>55</sup>

Το φαινόμενο της θαλάσσιας ρύπανσης απασχολεί την ασφάλεια του παράκτιου κράτους. Η Τουρκία βάσισε την υιοθέτηση του Κανονισμού για τα Στενά στην ανάγκη προστασίας της περιοχής και ιδιαίτερα της Κωνσταντινούπολης, πόλης 11 εκ. κατοίκων, από την αυξανόμενη ρύπανση από τα θαλάσσια ατυχήματα στα Στενά. Εντούτοις δεν προέβαλε το ζήτημα αυτό ως νομική βάση για παράκαμψη των διεθνών της υποχρεώσεων που προκύπτουν από η Σύμβαση του Montreux ή μη συμμετοχή της στον ΙΜΟ. Το θέμα της ασφάλειας του παράκτιου κράτους μπορεί να αποτελέσει επαρκή νομική βάση για τη λήψη μέτρων περιοριστικών της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας.

Στη Σύμβαση του Montreux συνυπάρχουν δυο ρυθμίσεις που αντιστοιχούν σε δυο διαφορετικά συμφέροντα τα οποία χρειάζονται να ισορροπούνται ανάλογα με την εποχή και τις κρατούσες συνθήκες προκειμένου να λειτουργήσει ορθά η Σύμβαση. Η αντίληψη αυτή στηρίζεται στο προοίμιο της Σύμβαση: “Εμφορούμενοι (τα συμβαλλόμενα μέρη) υπό της επιθυμίας να ρυθμίσουσιν τον διάπλουν και την ναυσιπλοΐαν εν τοις Στενοίς των Δαρδανελλίων, τη θαλάσση του Μαρμαρά και τω Βοσπόρω ... εις ώστε να διαφυλαχθεί, εν τω πλαισίω της ασφαλείας της Τουρκίας και της ασφαλείας εν τω Ευξείνω Πόντω, των παροχίων Κρατών, η αρχή η καθιερωθείσα υπό του άρθρου 23 της Συνθήκης Ειρήνης της υπογραφείσης εν Λωζάννη τη 24<sup>η</sup> Ιουλίου 1923”.

Κατά την τουρκική ερμηνεία η Σύμβαση του Montreux δεν καθόρισε με ποια μέτρα θα εξασφαλισθεί η ασφάλεια της Τουρκίας έτσι ο προσδιορισμός αυτός δεν μπορεί να γίνει παρά μόνο από την ίδια την Τουρκία, και αυτό συνέβη με την υιοθέτηση του Κανονισμού του 1994. Οι δυο αρχές της ελεύθερης ναυσιπλοΐας και της ασφάλειας της Τουρκίας είναι αντιθετικές και καμία δεν μπορεί να εφαρμοστεί σε βάρος της άλλης. Χρειάζεται να γίνει συμβιβασμός μεταξύ τους ώστε να επιτυγχάνεται το ίδιο επίπεδο ασφάλειας για την Τουρκία και παράλληλα να επιβάλλει τους λιγότερους περιορισμούς στην ελεύθερη ναυσιπλοΐα. Σύμφωνα με το προοίμιο της Σύμβασης του Montreux, το οποίο αποτελείται από μη δεσμευτικού χαρακτήρα κανόνες, υποστηρίζει πως η αναφορά στην “ασφάλεια της Τουρκίας” παραπέμπει όχι στην προστασία της Τουρκίας από οικολογικής φύσης περιστατικά αλλά αναφέρεται στην διέλευση πολεμικών πλοίων στα Στενά. Μεγάλο μέρος της Σύμβασης αναφέρεται στη διέλευση πολεμικών πλοίων, σε καιρό πολέμου επιβάλλονται μια σειρά περιορισμοί στην ελευθερία ναυσιπλοΐας στα Στενά όχι μόνο όταν η Τουρκία είναι εμπόλεμη αλλά και όταν δεν είναι. Είναι χαρακτηριστικές οι διατάξεις των άρθρων 6 και 21 της Σύμβασης βάση των οποίων η Τουρκία μπορεί να

<sup>55</sup> Περράκης (επιμ.), (1996), σελ. 138- 140.

απαγορεύσει τον διάπλου πολεμικών σκαφών ή να θέσει όρους διάπλου στα εμπορικά πλοία σε περίπτωση που θεωρεί ότι απειλείται από επικείμενο κίνδυνο πολέμου.

Αξίζει να αναφερθεί πως το προοίμιο αναφέρεται όχι μόνο στην ασφάλεια της Τουρκίας αλλά και στην ασφάλεια των παρόχθιων κρατών του Ευξείνου Πόντου.

Μετά τις διεργασίες στη Νομική Επιτροπή του ΙΜΟ η υπόθεση του τουρκικού Κανονισμού παραπέμφθηκε για μια ακόμα φορά το Μάη του 1995 στην Επιτροπή Ναυτιλιακής Ασφάλειας, όπου επαναδιατυπώθηκαν τα επιχειρήματα των χωρών (Ρωσία, Ελλάδα, Ουκρανία, Κύπρο και ως ένα βαθμό Βουλγαρία και Ρουμανία) που επέκριναν τον Κανονισμό. Ο Τούρκος εκπρόσωπος υποστήριξε ότι ορισμένες καθυστερήσεις είναι απαραίτητες για την ασφάλεια του πλου στα στενά, παρατήρησε ότι ενώ κατά το α' εξάμηνο του 1994 (όταν δηλαδή άρχισε να ισχύει ο νέος τουρκικός Κανονισμός) έγιναν μόνο δυο ατυχήματα γεγονός που οφείλεται ακριβώς στην εφαρμογή των μέτρων του Κανονισμού. Το νέο στοιχείο στην όλη υπόθεση είναι η επίσημη πλέον παρέμβαση της αντιπροσωπείας των ΗΠΑ, η οποία για πρώτη φορά διατύπωσε με σαφήνεια την αντίθεσή της σε πολλές από τις διατυπώσεις και τα συμπεράσματά των χωρών που επέκριναν την Τουρκία και θεώρησε ότι είναι πολύ νωρίς ακόμα για να κρίνει κανείς το θέμα της εφαρμογής του τουρκικού Κανονισμού.

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι ο ΙΜΟ δεν θεώρησε σκόπιμο να προχωρήσει στην εξέταση της αντίθεσης του νέου Τουρκικού Κανονισμού για τα Στενά με τις δικές του ρυθμίσεις και προτίμησε να επανεξετάσει στο μέλλον το θέμα με αφορμή συγκεκριμένων προβλημάτων και δυσκολιών που θα προκαλέσει ενδεχομένως η εφαρμογή του. Είναι προφανές ότι η ανοιχτή υπέρ της Τουρκίας τοποθέτηση της αντιπροσωπείας των ΗΠΑ παρ' ότι δεν κλείνει οριστικά το θέμα, δεν παύει να αποτελεί μια ευνοϊκή κατάληξη για την Τουρκία. \*<sup>56</sup>

---

<sup>56</sup> Περράκης (επιμ.), (1996);

## Συμπεράσματα

Παρά τα εσωτερικά κοινωνικο-οικονομικά και εθνοτικά προβλήματα κατά τη δεκαετία του '80, η Τουρκία επιτυγχάνει θεαματικούς ρυθμούς οικονομικής ανάπτυξης. Παράλληλα με τον εκδημοκρατισμό του πολιτικού πλαισίου της ενισχύει και εκσυγχρονίζει συστηματικά τις ένοπλες δυνάμεις της. Υπάρχουν διαθέσεις για επέκταση της τουρκικής επιρροής στον ασιατικό και βαλκανικό χώρο. Από την εποχή του Οζάλ η Άγκυρα διατυμπανίζει την πρόθεσή της να αναδειχθεί σε δεσπόζουσα περιφερειακή δύναμη επιδιώκοντας συγχρόνως να διατηρήσει και να συσφίξει τους δεσμούς της με τον ευρωατλαντικό κόσμο. Οι επιδιώξεις της τουρκικής κυβέρνησης για ενίσχυση της θέσης της στο Αιγαίο, στην Κύπρο και στη Θράκη αποτελούν ένα στρατηγικό τρίπτυχο που συναρτάται στην ευρύτερη τουρκική εξωτερική πολιτική. Παρ' όλα αυτά η Τουρκία διαθέτει στα χέρια της ένα συγκριτικό πλεονέκτημα σε σχέση με τις γειτονικές της χώρες. Έχει στη δικαιοδοσία της τα δυο στρατηγικής σημασίας Στενά, το Στενό του Βοσπόρου και το Στενό των Δαρδανελίων, που έχουν μεγάλη στρατηγική και οικονομική σημασία.

Η γεωγραφική θέση των Στενών είναι ξεχωριστή. Είναι δυο αξιόλογης σημασίας πορθμοί τα Δαρδανέλλια και ο Βόσπορος, αποτελούν τη μόνη θαλάσσια δίοδο προκειμένου τα πλοία να προσεγγίσουν τη Μαύρη Θάλασσα ή τη Μεσόγειο και αντίστροφα. Έτσι έχουν μεγάλη εμπορική και στρατηγική σημασία. Ακόμα αξίζει να αναφερθεί πως είναι στενής φύσεως κανάλια με περίπλοκα και ακανόνιστα ρεύματα και απότομες στροφές. Η διαδρομή είναι ελικοειδής, σε πολλά σημεία είναι στενή και στην περιοχή επικρατούν ισχυρά και σύνθετα ρεύματα. Έτσι για την ενίσχυση της ασφάλειας της περιοχής και της ελεύθερης διέλευσης από τα Στενά έγιναν προσπάθειες να ορισθεί το Καθεστώς Ελευθερίας των Θαλασσών σύμφωνα με το Διεθνές Δίκαιο, η ελευθερία ναυσιπλοΐας στα Στενά, το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης, τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των παράκτιων κρατών, το δικαίωμα πτήσης πάνω από τα Στενά, το δικαίωμα των πολεμικών πλοίων να διέρχονται από τα στενά, το δικαίωμα των υποβρυχίων να διαπλέουν σε αυτά κ.α. Όλα τα παραπάνω βρίσκονται στις Συμβάσεις και Συνθήκες που υπογράφηκαν από το 1774 με την Συνθήκη του Κιουτσούκ- Καϊναρτζή μέχρι τη Συνθήκη του Montreux και την δημιουργία του νέου Τουρκικού Κανονισμού για τα Στενά το 1993.

Οι ρυθμίσεις της Σύμβασης του Montreux έχουν ως σκοπό να προστατέψουν την ελευθερία της ναυσιπλοΐας στην περιοχή των Στενών του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων με τη λήψη περιοριστικών μέτρων. Έτσι μονομερή μέτρα όπως ο Τουρκικός Κανονισμός του 1994 έρχονται σε ευθεία αντίθεση με τις ρυθμίσεις για την ελεύθερη ναυσιπλοΐα της Σύμβασης του Montreux, υποστηρίζοντας την ασφάλεια του παράκτιου κράτους. Θα μπορούσε να ειπωθεί πως αυτές οι ρυθμίσεις παραβιάζουν το διεθνές δίκαιο. Η αναθεώρηση της Σύμβασης του Montreux στη παρουσιάζεται ως μια προσπάθεια εξαιρετικά δύσκολη και αδύνατη. Έτσι θα μπορούσε να ζητηθεί είτε καταγγελία της σύμβασης είτε πρόταση για την

αναθεώρηση της προκειμένου να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις της τρέχουσας πραγματικότητας.

Το ζήτημα της ελεύθερης διέλευσης με την παροχή ουσιαστικής ασφάλειας στα Στενά δύναται να ρυθμιστεί μέσα από τους μηχανισμούς του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (I.M.O). Η ρύθμιση αυτή δεν είναι νομικά δεσμευτική αλλά πολιτικά δεν μπορεί να αγνοηθεί από την Τουρκία ή από τρίτα κράτη μέλη. Μονομερείς πράξεις όπως η έκδοση από την Τουρκία του Κανονισμού του 1994, δεν μπορούν να ισχύσουν ολικά ή μερικά παρά μόνο αν εγκριθούν από το Διεθνές Ναυτιλιακό Οργανισμό. Παράλληλα ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός υιοθετώντας τις επιμέρους συστάσεις δεν μπορεί να αποκλίνει σημαντικά από τις ρυθμίσεις του Διεθνούς Δικαίου και φυσικά δεν μπορεί να προχωρήσει στην ανατροπή των υπαρχουσών διεθνών συμβατικών σχέσεων. Αυτό δέχθηκε ρητά ο Οργανισμός σε σχέση με τα Στενά του Βοσπόρου/ Δαρδανελίων: “Οι Κανόνες και Συστάσεις υιοθετούνται αποκλειστικά με σκοπό την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την περιβαλλοντική προστασία και δεν αποσκοπούν με κανένα τρόπο στο να επηρεάσουν ή να θίξουν δικαιώματα οποιωνδήποτε πλοίων που χρησιμοποιούν τα Στενά υπό το καθεστώς του διεθνούς δικαίου, περιλαμβανομένης της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982 και της Σύμβασης του Montreux”.

Επομένως ο ρόλος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού είναι να βρει τη χρυσή τομή ανάμεσα στο σεβασμό του πρωταρχικού στόχου της Σύμβασης του Montreux, δηλαδή την ελευθερία της ναυσιπλοΐας στα Στενά και στην αντιμετώπιση του ολοένα και αυξανόμενου αριθμού των θαλάσσιων ατυχημάτων και συνεπώς εξασφάλισης κατάλληλων και βιώσιμων περιβαλλοντικών συνθηκών στην περιοχή. Κάτι τέτοιο πραγματοποιείται με την υιοθέτηση κλιμακούμενων μέτρων που αρχίζουν από τη συμμόρφωση σε ορισμένες ρυθμίσεις (συστήματα διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας, μονοδρόμηση των Στενών), περνούν από συστάσεις ισχυρού χαρακτήρα όπως η πληροφόρηση για το επικίνδυνο ή τοξικό φορτίο των πλοίων και καταλήγουν με απλές συστάσεις όπως το θέμα της ρυμούλκησης των πλοίων. Αντίθετα για όποια σημεία του τουρκικού κανονισμού δεν αποφάνθηκε ο IMO πρέπει να θεωρηθεί ότι δεν εγκρίθηκαν. \*<sup>57</sup>

---

<sup>57</sup> Περράκης (επιμ.), (1996);

## Βιβλιογραφία

- 1) Βερέμης Θάνος (επιμ.), (1995) Η Τουρκία Σήμερα: Πολιτεία, κοινωνία, οικονομία, εξωτερική πολιτική, θρησκεία ΕΛΙΑΜΕΠ (Ελληνικό Ίδρυμα Ευρωπαϊκής και Εξωτερικής Πολιτικής), Αθήνα: Εκδ. Παπαζήση,
- 2) Γιαννάκης Αθανάσιος Ν., (2009) Το Δίκαιο της Θάλασσας, Αθήνα: Εκδ.:Σταμούλη.
- 3) Δίπλα Χαριτίνη (επιμ.), (1991) Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο: Το Δίκαιο της Θάλασσας 3<sup>η</sup> έκδοση, Αθήνα: Εκδ. Παπαζήση,
- 4) Κορδάτος Γ., (1956) Μεγάλη Ιστορία της Ελλάδας 1453- 1821, Αθήνα: Εκδ. 20<sup>ος</sup> αιώνας.
- 5) Περράκης Στ. (επιμ.), (1996) Το Αιγαίο Πέλαγος και το Νέο Δίκαιο της Θάλασσας Πρακτικά Συμποσίου (Ρόδος, 4-6 Νοεμβρίου 1994), Αθήνα: Εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα.
- 6) Περράκης Στ. (επιμ.), (2005) Η Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας εφαρμογές και εξελίξεις 20 χρόνια από την υπογραφή της, Αθήνα- Κομοτηνή: Εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα.
- 7) Ροζάκης Χρήστος Λ., (1976) Το Δίκαιο της Θάλασσας και η διαμόρφωση του από τις διεκδικήσεις των παράκτιων κρατών, Αθήνα: Εκδ. Παπαζήση.
- 8) Ρούκουνας Εμμανουήλ, (1982) Διεθνές Δίκαιο 2: Το κράτος και το έδαφος- Δίκαιο της θάλασσας, Αθήνα: Εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα.
- 9) Φουντεδάκη Πηνελόπη, (2002) Το τουρκικό πολίτευμα: Το χαλό δημοκρατικό πρότυπο και οι θεσπισμένες παρεκκλίσεις του, Αθήνα- Κομοτηνή: Εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα.
- 10) Φραγκάκης Νίκος (επιμ.), (2009) Τουρκία Ευρώπη Μεσόγειος: Η Τουρκία ανάμεσα στην ευρωπαϊκή προοπτική και την εσωτερική αποσταθεροποίηση, ΕΚΕΜΕ (Ελληνικό Κέντρο Ευρωπαϊκών Μελετών και Ερευνών), Αθήνα: Εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα.
- 11) Deringil Selim, (2003) Η Καλά Προστατευόμενη Επικράτεια: Ιδεολογία και νομιμοποίηση της εξουσίας στην Οθωμανική Αυτοκρατορία (1876- 1909), Αθήνα: Εκδ. Παπαζήση.

## Πηγές από διαδίκτυο

- 1) Σελήνης Δημήτριος, (2005) Τα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων, [http://www.army.gr/files/File/epitheorisi/200501\\_%CE%A4%CE%91%20%CE%A3%CE%A4%CE%95%CE%9D%CE%91%20%CE%92%CE%9F%CE%A3%CE%A0%CE%9F%CE%A1%CE%9F%CE%A5%20%CE%9A%CE%91%CE%99%20%CE%A4%CE%A9%CE%9D%20%CE%94%CE%91%CE%A1%CE%94%CE%91%CE%9D%CE%95%CE%9B%CE%9B%CE%99%CE%A9%CE%9D.pdf](http://www.army.gr/files/File/epitheorisi/200501_%CE%A4%CE%91%20%CE%A3%CE%A4%CE%95%CE%9D%CE%91%20%CE%92%CE%9F%CE%A3%CE%A0%CE%9F%CE%A1%CE%9F%CE%A5%20%CE%9A%CE%91%CE%99%20%CE%A4%CE%A9%CE%9D%20%CE%94%CE%91%CE%A1%CE%94%CE%91%CE%9D%CE%95%CE%9B%CE%9B%CE%99%CE%A9%CE%9D.pdf) τελευταία επίσκεψη: 10/5/2012.
- 2) Μαματσόπουλος Τριαντάφυλλος, (2011) Έκθεση για τις διελεύσεις από το Βόσπορο, [http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2012/wp5/12\\_Port\\_of\\_Alexandroupolis.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2012/wp5/12_Port_of_Alexandroupolis.pdf), τελευταία επίσκεψη: 1/8/2012.
- 3) <http://www.turkishstraits.com/>
- 4) <http://el.science.wikia.com/wiki/%CE%92%CF%8C%CF%83%CF%80%CE%BF%CF%81%CE%BF%CF%82>, τελευταία επίσκεψη: 10/7/2012.
- 5) [http://en.wikipedia.org/wiki/File:Black\\_Sea\\_map.png](http://en.wikipedia.org/wiki/File:Black_Sea_map.png), τελευταία επίσκεψη: 12/7/2012.
- 6) [http://en.wikipedia.org/wiki/Turkish\\_Straits](http://en.wikipedia.org/wiki/Turkish_Straits), τελευταία επίσκεψη: 15/7/2012
- 7) Keçeci Tuba and Yurtören Cemil, (2010) An analytic hierarchy process approach to the analysis of ship length factor in the Strait of Istanbul, <http://www.blackmeditjournal.org/blackmeditjournal.org/pdf/6.pdf>, τελευταία επίσκεψη 10/8/2012.
- 8) <http://www.holylandphotos.org/browse.asp?s=1,3,7,202,203,223>
- 9) [http://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_maritime\\_incidents\\_in\\_the\\_Turkish\\_Straits](http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_maritime_incidents_in_the_Turkish_Straits), τελευταία επίσκεψη: 1/9/2012.