

PANTEION UNIVERSITY OF SOCIAL AND POLITICAL STUDIES



ΣΧΟΛΗ ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ, ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ & ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ
ΤΜΗΜΑ ΔΙΕΘΝΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
«ΔΙΕΘΝΕΣ & ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ΚΑΙ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ»
ΕΙΔΙΚΕΥΣΗ: «ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ ΚΑΙ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΕΣ ΣΠΟΥΔΕΣ»

Το καθεστώς των Στενών του Βοσπόρου και των Δαρδανελλίων ως πεδίο
σύγκρουσης συμφερόντων: από τη Συνθήκη του Κιουτσούκ-Καϊναρτζί
έως και τη σύγχρονη εποχή

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Κωνσταντίνος Τσενκελίδης

Αθήνα, 2018

Τριμελής Επιτροπή

Άγγελος Συρίγος, Αναπληρωτής Καθηγητής Παντείου Πανεπιστημίου (Επιβλέπων)

Πέτρος Λιάκουρας, Καθηγητής Πανεπιστημίου Πειραιώς

Ευάνθης Χατζηβασιλείου, Καθηγητής Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών



Copyright © Κωνσταντίνος Τσενκελίδης, 2018

All rights reserved. Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος.

Απαγορεύεται η αντιγραφή, αποθήκευση και διανομή της παρούσας διπλωματικής εργασίας εξ ολοκλήρου ή τμήματος αυτής, για εμπορικό σκοπό. Επιτρέπεται η ανατύπωση, αποθήκευση και διανομή για σκοπό μη κερδοσκοπικό, εκπαιδευτικής ή ερευνητικής φύσης, υπό την προϋπόθεση να αναφέρεται η πηγή προέλευσης και να διατηρείται το παρόν μήνυμα. Ερωτήματα που αφορούν τη χρήση της διπλωματικής εργασίας για κερδοσκοπικό σκοπό πρέπει να απευθύνονται προς τον συγγραφέα.

Η έγκριση της διπλωματικής εργασίας από το Πάντειον Πανεπιστήμιο Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών δεν δηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.

Στην οικογένειά μου...

Συντομογραφίες

IMO: International Maritime Organization

UNCLOS: United Nations Convention on the Law of the Sea

ΚτΕ: Κοινωνία των Εθνών

ΟΗΕ: Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών

ΕΣΣΔ: Ένωση Σοβιετικών Σοσιαλιστικών Δημοκρατιών

NATO: North Atlantic Treaty Organization

Περιεχόμενα

Εισαγωγή	9
1. Το Καθεστώς των Στενών από τη Συνθήκη του Κιουτσούκ-Καϊναρτζί (1774) έως τη Συνθήκη της Λωζάννης (1923)	12
Το καθεστώς των Στενών από το 1768 έως το 1831	12
Η Συνθήκη του Χιουνκιάρ Ισκελεσί του 1833	14
Η Συνθήκη των Στενών του Λονδίνου του 1841	15
Η Συνθήκη του Παρισιού του 1856	15
Η Συνθήκη του Αγίου Στεφάνου (1877) και το Συνέδριο του Βερολίνου (1878)...	16
Τα Στενά κατά την περίοδο των Βαλκανικών Πολέμων και του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου	17
Η Συνθήκη των Σεβρών του 1920	18
Η Συνθήκη της Λωζάννης του 1923	19
2. Το Καθεστώς των Στενών σύμφωνα με τη Σύμβαση του Μοντρέ.....	22
Δυνατότητα περιορισμού της ελευθερίας διέλευσης και ναυσιπλοΐας	24
Α. Διατάξεις για τα εμπορικά πλοία.	24
Β. Διατάξεις για τα πολεμικά πλοία.....	25
Επαναστρατιωτικοποίηση της περιοχής των Στενών	29
Κατάργηση του καθεστώτος εγγυήσεων	31
Κατάργηση της Επιτροπής των Στενών.....	31
Οι ιδιαιτερότητες της Σύμβασης του Μοντρέ.....	31
3. Το Καθεστώς των Στενών και το διεθνές πολιτικό τοπίο μετά το 1936.....	34
Η Τουρκία και ο Β΄ Παγκόσμιος Πόλεμος.....	34
Τα Στενά και η κόντρα Ανατολής-Δύσης μετά το 1953.....	36
Η σοβιετική ναυτική δύναμη, 1960-1980	37
4. Το Καθεστώς των Διεθνών Στενών μετά την υπογραφή της Διεθνούς Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας και η στάση της Τουρκίας.....	41
Ειδικοί κανονισμοί διέλευσης για την περιοχή του Βοσπόρου	41
Υπογραφή της Διεθνούς Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS).....	41
«Ναυτιλιακός Κώδικας Κυκλοφορίας για τα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων του 1994	43
Τροποποίηση του Ναυτιλιακού Κώδικα Κυκλοφορίας για τα Στενά του 1998	48
Η υιοθέτηση της UNCLOS ως εναλλακτική στον Ναυτιλιακό Κώδικα Κυκλοφορίας για τα Στενά	48
Σχέδια ανακατεύθυνσης της κυκλοφορίας από τα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων για τον 21ο αιώνα	51

Συμπεράσματα	52
Βιβλιογραφία	55

Περίληψη

Στη σύγχρονη εποχή της διεύρυνσης και επέκτασης των ενεργειακών πολιτικών και βλέψεων των κρατών, της σύναψης αναρίθμητων συμφωνιών κατασκευής αγωγών πετρελαίου και φυσικού αερίου και της διεξαγωγής ερευνών υδρογονανθράκων με σκοπό την εκμετάλλευσή τους είναι σημαντικό να εξεταστεί η περίπτωση του καθεστώτος της περιοχής των Στενών του Βοσπόρου και των Δαρδανελλίων, το οποίο ρυθμίζει μεγάλο μέρος του διεθνούς ενεργειακού εμπορίου.

Η παρούσα διπλωματική εργασία στοχεύει στο να αναδείξει την ιδιομορφία και τις ιδιαιτερότητες του καθεστώτος των Στενών του Βοσπόρου και των Δαρδανελλίων καθώς και τα αντιτιθέμενα συμφέροντα των ισχυρών δυνάμεων της κάθε εποχής στην περιοχή αυτή με τη μεγάλη γεωστρατηγική αξία και οικονομική σημασία. Συγκεκριμένα εξετάζεται η περίοδος από την υπογραφή της Συνθήκης του Κιουτσούκ-Καϊναρτζί (1774) έως και τη σύγχρονη εποχή, με ιδιαίτερη αναφορά στη Σύμβαση του Μοντρέ του 1936 και τον Ναυτιλιακό Κώδικα Κυκλοφορίας του 1994, που καθορίζουν σήμερα το καθεστώς της περιοχής.

Επιχειρείται να παρουσιαστεί η πολυπλοκότητα της ευαίσθητης περιοχής των Στενών του Βοσπόρου και των Δαρδανελλίων που συνδέει Ανατολή και Δύση, Ευρώπη και Ασία, Μεσόγειο και Μαύρη Θάλασσα, καθώς και τους λόγους για τους οποίους συμφέρει την Τουρκία η διατήρηση του παρόντος καθεστώτος.

Η συγκεκριμένη μελέτη έχει προστιθέμενη αξία καθώς χρησιμοποιήθηκε βιβλιογραφία σε τρεις γλώσσες (αγγλική, γαλλική, ρωσική) πέραν της ελληνικής με αποτέλεσμα να καθίσταται ενδιαφέρουσα και ιδιαίτερα χρήσιμη ως προς την ανάδειξη νέων επιπρόσθετων πτυχών του συγκεκριμένου ερευνητικού αντικειμένου. Επιπλέον, χρησιμοποιήθηκε βιβλιογραφία δημοσιευμένη από Τούρκους συγγραφείς στην οποία παρουσιάζεται και η τουρκική άποψη επί του ζητήματος.

Λέξεις-κλειδιά: Διεθνή Στενά, Δίκαιο Θάλασσας, Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, Σύμβαση του Μοντρέ, Μαύρη Θάλασσα

The regime of the Bosphorus and the Dardanelles Straits as an area of conflict of interest: from the Treaty of Küçük Kaynarci to the modern era

Konstantinos Tsenkelidis

Abstract

In the modern era of enlargement and expansion of the energy policies and aspirations of states, conclusion of numerous oil and gas pipeline construction agreements and the exploration of hydrocarbons for the purpose of their exploitation, it is important to consider the situation of the regime of the Bosphorus and the Dardanelles Straits (also known as Turkish Straits), which regulates a significant part of world energy trade.

This thesis aims at highlighting the specificity and the distinctive features of the regime of the Bosphorus and the Dardanelles Straits as well as the opposing interests of the global powers of each era in this region with a great geostrategic value and economic importance. In particular the period from the Treaty of Küçük Kaynarci (1774) up to the present era is under consideration, with particular reference to the Montreux Convention of 1936 and the "Maritime Traffic Regulations for the Turkish Straits and the Marmara Region" of 1994, which currently determine the regime of the region.

This research is an effort towards a better understanding of the complexity of the sensitive area of the Bosphorus and the Dardanelles Straits, which connects East and West, Europe and Asia, the Mediterranean and the Black Sea, as well as the reasons why it is in Turkey's interest to maintain the present regime.

This study has added value, as bibliography in three languages (English, French, Russian), in addition to Greek, has been used, making it interesting and particularly useful by drawing attention to new additional aspects of the particular research topic. In addition, bibliography of Turkish writers was used, in which the Turkish view on this issue is presented.

Key-words: International Straits, UNCLOS, Law of the Sea, Montreux Convention, Black Sea

Εισαγωγή

Η σημασία των στενών στις θαλάσσιες μεταφορές και το εμπόριο είναι αναμφίβολα μεγάλη, ιδιαίτερα αυτών που βρίσκονται σε περιοχές που διέρχονται περίοδο κρίσης ή σε περιοχές υψηλής γεωστρατηγικής και γεωπολιτικής αξίας. Όμως, η εκμετάλλευση των στενών από τα κράτη που τα ελέγχουν και η δυνατότητά τους να περιορίζουν ή και να διακόπτουν την κυκλοφορία στην εκάστοτε περιοχή δημιουργούσαν ανέκαθεν προβλήματα λόγω της σύγκρουσης συμφερόντων των ενδιαφερόμενων μερών.

Η θέση σε ισχύ της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS) το 1994 φαίνεται να έλυσε πολλά από τα προβλήματα που απασχολούσαν τα κράτη στις θαλάσσιες περιοχές του κόσμου και δημιούργησε μία έννομη τάξη που σκοπό έχει να διευκολύνει τη διεθνή επικοινωνία καθώς και τη δίκαιη και ειρηνική χρήση των θαλασσών και των ωκεανών. Ειδικότερα η Σύμβαση ρυθμίζει και τα ζητήματα που αφορούν το καθεστώς των στενών διεθνούς ναυσιπλοΐας, γεγονός ιδιαίτερα σημαντικό, καθώς διανύουμε μία περίοδο που το ενεργειακό εμπόριο είναι άκρως αναπτυγμένο και η μεταφορά των ενεργειακών πηγών είναι σημαντικά αυξημένη.

Ωστόσο, ορισμένα κράτη αποφάσισαν να μην προσαρμόσουν στις διατάξεις της UNCLOS το καθεστώς των στενών, στα οποία έχουν κυριαρχία, καθώς αυτό θα ήταν ενάντια στα συμφέροντά τους, αλλά αντίθετα επέλεξαν να διατηρήσουν το καθεστώς που καθόριζαν οι ήδη ισχύουσες σχετικές συνθήκες. Στις περιπτώσεις αυτές περιλαμβάνεται το καθεστώς των Στενών του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων, το οποίο σύμφωνα με τη Σύμβαση του Μοντρέ δίνει στην Τουρκία σχεδόν απόλυτη κυριαρχία στην περιοχή αυτή. Το γεγονός αυτό προκάλεσε την αντίδραση πολλών κρατών, καθώς δεν είναι λίγα τα ενδιαφερόμενα μέρη, των οποίων τα πλοία κάνουν συχνά χρήση των συγκεκριμένων στενών. Η Τουρκία διατηρεί το ίδιο καθεστώς εδώ και 82 χρόνια και η πολιτική που ασκεί εδώ και δεκαετίες δείχνει ότι προσπαθεί με κάθε τρόπο να αποφύγει τις συζητήσεις για πιθανή αναθεώρηση της Σύμβασης του Μοντρέ.

Η παρούσα έρευνα επιχειρεί μέσα από μία μελέτη περίπτωσης να εξετάσει τη σύνθετη φύση του καθεστώτος των Στενών του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων και να παρουσιάσει συγκεκριμένα τους λόγους για τους οποίους συμφέρει την Τουρκία η

διατήρηση της Σύμβασης του Μοντρέ αλλά και τους τρόπους με τους οποίους φαίνεται να αποφεύγει την μεταβολή του παρόντος καθεστώτος.

Τα συγκεκριμένα στενά διεθνούς ναυσιπλοΐας προκαλούν έντονο ενδιαφέρον, καθώς, όχι μόνο είναι μία από τις έξι βασικές διαδρομές πετρελαιοφόρων στον κόσμο, αλλά θεωρείται και η πιο επικίνδυνη από όλες αυτές λόγω της υψηλής πιθανότητας πρόκλησης ατυχημάτων που οφείλεται στη στενότητα που υπάρχει σε ορισμένα σημεία της διαδρομής και στις απότομες στροφές τους.¹

Οι προγενέστερες ερευνητικές εργασίες πάνω στο θέμα αυτό αναλύουν το καθεστώς που ορίζει η Σύμβαση του Μοντρέ στην περιοχή των Στενών του Βοσπόρου και των Δαρδανελλίων, αλλά λίγες είναι αυτές που αναφέρονται στις αλλαγές που έλαβαν χώρα στο καθεστώς τα τελευταία είκοσι πέντε χρόνια με τους νέους κανονισμούς κυκλοφορίας που υιοθέτησε η Τουρκία το διάστημα αυτό. Η παρούσα εργασία φωτίζει σημαντικές πτυχές του συγκεκριμένου θέματος καθώς κατά τη συγγραφή της χρησιμοποιήθηκε βιβλιογραφία σε τρεις ξένες γλώσσες (αγγλική, γαλλική, ρωσική), πέραν της ελληνικής, με αποτέλεσμα να αποκτά ιδιαίτερη προστιθέμενη αξία. Επιπλέον, χρησιμοποιήθηκε βιβλιογραφία δημοσιευμένη από Τούρκους συγγραφείς, στην οποία παρουσιάζεται και η τουρκική άποψη επί του ζητήματος.

Κατά την εξέταση σύγχρονων ζητημάτων που αφορούν τα στενά διεθνούς ναυσιπλοΐας είναι σημαντικό να υπάρχει όσο το δυνατόν πληρέστερη γνώση και κατανόηση της ιστορίας της περιοχής και των γεωπολιτικών εξελίξεων που επηρέασαν την πορεία των πραγμάτων και οδήγησαν στη διαμόρφωση του παρόντος καθεστώτος. Γι' αυτό και στην έρευνα αυτή, εκτός από την ανάλυση του καθεστώτος που ισχύει σήμερα στη ζώνη των Στενών του Βοσπόρου και των Δαρδανελλίων, περιλαμβάνεται και μία σύντομη ανασκόπηση καθοριστικών γεγονότων που έλαβαν χώρα στο παρελθόν και αφορούν την περιοχή αυτή.

Ενώ γίνεται επαρκής ανάλυση του καθεστώτος των Στενών του Βοσπόρου και των Δαρδανελλίων που καθορίζεται από τη Σύμβαση του Μοντρέ του 1936 και τον Ναυτιλιακό Κώδικα Κυκλοφορίας του 1994, μεγαλύτερη εστίαση δίδεται στο πώς επηρέασε η μακροχρόνια διατήρηση του ίδιου καθεστώτος και οι αλλαγές στους κανονισμούς κυκλοφορίας στις οποίες προέβη η Τουρκία τα άλλα κράτη και τις σχέσεις της με αυτά.

¹ Schweikart, D. (1997). *Dire Straits: The International Maritime Organization In The Bosphorus And Dardanelles*. U. Miami Int'l & Comp. L. Rev., 5, σελ. 33.

Η εργασία στο 1ο κεφάλαιο αναλύει αρχικά τις διάφορες ιστορικές φάσεις και τις συχνές μεταβολές που υπέστη το καθεστώς των Στενών του Βοσπόρου και των Δαρδανελλίων σε διάστημα περίπου 150 χρόνων, από την παύση της απόλυτης κυριαρχίας της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας στην περιοχή μέχρι και την υπογραφή της Συνθήκης της Λωζάννης, παρουσιάζοντας ταυτόχρονα και τις επιδιώξεις και τα σχέδια των εκάστοτε ενδιαφερόμενων μερών.

Ακολούθως, στο 2ο κεφάλαιο προσδιορίζονται τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της Σύμβασης του Μοντρέ, η υπογραφή της οποίας αποτέλεσε διπλωματική νίκη της Τουρκίας λόγω της ανατροπής της Συνθήκης της Λωζάννης και την επιστροφή της κυριαρχίας της στην περιοχή των Στενών.

Επιπλέον, στο 3ο κεφάλαιο παρουσιάζονται οι εξελίξεις που ακολούθησαν μετά τη θέση σε ισχύ της Σύμβασης του Μοντρέ στο πλαίσιο της διαμάχης Ανατολής-Δύσης με επίκεντρο την περιοχή των Στενών του Βοσπόρου και των Δαρδανελλίων, όπου αναφέρονται οι προσπάθειες αναθεώρησης της Συνθήκης μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο και η παγίωση του καθεστώτος στην περιοχή αυτή με την ένταξη της Τουρκίας στο ΝΑΤΟ.

Τέλος, στο 4ο κεφάλαιο εξετάζονται οι αλλαγές που έλαβαν χώρα στο καθεστώς των στενών διεθνούς ναυσιπλοΐας με την υπογραφή και θέση σε ισχύ της Διεθνούς Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας και η στάση που κράτησε η Τουρκία με την υιοθέτηση του Ναυτιλιακού Κώδικα Κυκλοφορίας για τα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελλίων του 1994. Παράλληλα, τονίζονται τα πλεονεκτήματα που θα απολάμβανε η Τουρκία στην περίπτωση προσχώρησής της στην UNCLOS και γίνεται μία σύντομη αναφορά στα μελλοντικά σχέδια της Τουρκίας για την περιοχή των Στενών.

Κλείνοντας το κυρίως μέρος της εργασίας, θα παρουσιαστούν οι προκλήσεις που ενδέχεται να προκύψουν στην περιοχή και θα γίνει μία προσπάθεια εκτίμησης της πολιτικής που αναμένεται να ακολουθήσει η Τουρκία στο προσεχές μέλλον στην προσπάθειά της να κρατήσει σταθερό το καθεστώς των Στενών του Βοσπόρου και των Δαρδανελλίων.

1. Το Καθεστώς των Στενών από τη Συνθήκη του Κιουτσούκ-Καϊναρτζί (1774) έως τη Συνθήκη της Λωζάννης (1923)

Πριν από την εδραίωση της τουρκικής κυριαρχίας στα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελλίων το 1936 με τη Σύμβαση του Μοντρέ, η περιοχή αυτή με τη μεγάλη γεωστρατηγική αξία διεκδικήθηκε από πολλές χώρες, κυρίως όμως από τη Ρωσική Αυτοκρατορία.² Εμπόδιο σε πολλές περιπτώσεις στις επιδιώξεις της Ρωσίας στάθηκε η Μεγάλη Βρετανία, η οποία δεν ήθελε να της επιτρέψει να εξασφαλίσει την έξοδο της στη Μεσόγειο, αλλά και η Γαλλία, η Πρωσία και η Αυστρία.

Η αρχή της διαμάχης της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας με τη Ρωσία για το καθεστώς των Στενών ξεκίνησε μετά την ήττα της πρώτης στον ρωσοτουρκικό πόλεμο που διήρκεσε από το 1768 έως το 1774 και οδήγησε στην υπογραφή της Συνθήκης του Κιουτσούκ-Καϊναρτζί, στη Βουλγαρία. Πρόκειται για συνθήκη ορόσημο, καθώς από εκείνη τη στιγμή ουσιαστικά έληξε η αδιαμφισβήτητη απόλυτη κυριαρχία της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας στη Μαύρη Θάλασσα και στα Στενά, η οποία κρατούσε για περισσότερους από τρεις αιώνες.

Όλο αυτό το προηγούμενο μεγάλο διάστημα, μετά την κατάληψη της Κωνσταντινούπολης το 1453 και της ευρύτερης ακτογραμμής της Μαύρης Θάλασσας το 1484, η Οθωμανική Αυτοκρατορία δεν επέτρεπε σε κανένα μη-τουρκικό πλοίο να περάσει τον Βόσπορο. Όλα τα αγαθά που μεταφέρονταν από και προς τη Μαύρη Θάλασσα έπρεπε να φορτώνονται ή να ξεφορτώνονται αντίστοιχα από τα τουρκικά πλοία για να συνεχίσουν και να ολοκληρώσουν την πορεία τους. Πρόκειται για μία περίοδο περίπου 300 χρόνων απόλυτης και αδιαμφισβήτητης οθωμανικής κυριαρχίας στα Στενά και στη Μαύρη Θάλασσα μετατρέποντας την πρακτικά σε *mare clausum turcicum*. Σύμφωνα με την κρατούσα τότε οθωμανική αντίληψη η Μαύρη Θάλασσα αποτελούσε κλειστή θάλασσα στην οποία η αυτοκρατορία ασκούσε πλήρη κυριαρχία.³

Το καθεστώς των Στενών από το 1768 έως το 1831

Με τη νίκη της στον ρωσοτουρκικό πόλεμο, η Ρωσία κατέλαβε την Αζοφική, την Κριμαία και τη Βεσσαραβία και με τη Συνθήκη του Κιουτσούκ-Καϊναρτζί αναγνωριζόταν επίσημα από την Τουρκία ως παράκτιο κράτος της Μαύρης

² Μετέπειτα ΕΣΣΔ, από το 1922 έως το 1991.

³ Πολυδώρα, Σ.Ε. (2016). *Στενά που χρησιμοποιούνται για διεθνή ναυσιπλοΐα. Θεωρία και Πρακτική στον Περιβάλλοντα την Ελλάδα Θαλάσσιο Χώρο*. Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη, σελ.233-234.

Θάλασσας, με αποτέλεσμα να αποκτήσει εμπορικά προνόμια καθώς και την ελευθερία ναυσιπλοΐας και διέλευσης στη Μαύρη Θάλασσα και στα Στενά.⁴

Η πολιτική της αυτοκράτειρας της Ρωσίας Αικατερίνης Β΄ για την επέκταση και εδραίωση της ρωσικής κυριαρχίας στη Μαύρη Θάλασσα και στα Στενά παρέμεινε σταθερή και τα επόμενα χρόνια, κατά τα οποία η διαμάχη με τους Τούρκους συνεχίστηκε. Η κατάσταση αυτή προκάλεσε την αντίδραση και των υπόλοιπων μεγάλων δυνάμεων της Ευρώπης, οι οποίες αποφάσισαν να εμπλακούν, φοβούμενες ότι η Ρωσία είχε βλέψεις για την έξοδό της στη Μεσόγειο Θάλασσα. Η εμπλοκή των άλλων ευρωπαϊκών κρατών ανάγκασε τις δύο πλευρές να τερματίσουν τον πόλεμο και να οδηγηθούν στην υπογραφή της Συνθήκης του Ιασίου το 1792, σύμφωνα με την οποία παγιωνόταν η παρουσία της Ρωσίας στον Εύξεινο Πόντο.

Μετά την παραχώρηση του δικαιώματος της ελεύθερης ναυσιπλοΐας στη Μαύρη Θάλασσα, η Τουρκία αναγκάστηκε να εκχωρήσει το ίδιο δικαίωμα και στην Αυστρία (1784), την Αγγλία (1799), τη Γαλλία (1802) και την Πρωσία (1806). Τα ίδια δικαιώματα απέκτησαν στη συνέχεια η Σαρδηνία (1823), η Σικελία, η Δανία, η Σουηδία και η Νορβηγία (1827) λόγω της άσκησης πίεσης από τη Ρωσία στην Τουρκία διά της βίας μέσω της Συνθήκης του Βουκουρεστίου του 1812 και της Συνθήκης του Άκκερμαν του 1826.⁵

Η Γαλλική Επανάσταση και οι Ναπολεόντειοι πόλεμοι απέσπασαν την προσοχή των ευρωπαϊκών δυνάμεων από την Ανατολή στις αρχές του 19ου αιώνα, ενώ η εισβολή των Γάλλων στη Ρωσία το 1812 δημιούργησε περισπασμό για τους Ρώσους, με αποτέλεσμα να μην αντιμετωπίσει ιδιαίτερα προβλήματα η Οθωμανική Αυτοκρατορία αυτό το διάστημα.

Η ελληνική επανάσταση αποτέλεσε αφορμή για έναν ακόμα ρωσοτουρκικό πόλεμο, ο οποίος κράτησε το διάστημα 1828-1829. Μία ακόμα ήττα των Οθωμανών οδήγησε στην αποδοχή άνευ όρων της Συνθήκης της Αδριανουπόλεως (14 Σεπτεμβρίου 1829), σύμφωνα με την οποία αναγκάζονταν να παραχωρήσουν πλήρη εμπορικά προνόμια στους Ρώσους υπηκόους δίχως όρους, ελεύθερη διέλευση για τα ρωσικά πλοία καθώς και να καταβάλουν πολεμική αποζημίωση.⁶ Τα ρωσικά πλοία

⁴ Rozakis, C. L. & Stagos P.N. (1987). *The Turkish Straits*. Dordrecht: Martinus Nijhoff Publishers, σελ. 81-82.

⁵ Ibid, σελ. 83.

⁶ Χριστοδουλίδης, Θ. (2004). *Διπλωματική ιστορία τριών αιώνων II. Από τη Βιέννη στις Βερσαλλίες 1815-1919*. Αθήνα: Εκδόσεις Ι. Σιδέρης, σελ. 85.

μπορούσαν πλέον να διασχίζουν τόσο τη Μαύρη Θάλασσα όσο και τις γειτονικές θάλασσες, έχοντας ακριβώς τα ίδια δικαιώματα με τα οθωμανικά.

Η αδυναμία της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας εκείνη την περίοδο ήταν ιδιαίτερα εμφανής και όλες οι μεγάλες δυνάμεις εκμεταλλεύονταν αυτήν την κατάσταση και πρόσφεραν στους Τούρκους την υποστήριξή τους, όποτε την χρειαζόταν, καθορίζοντας έτσι με μεγαλύτερη ευκολία την πορεία των πραγμάτων, ώστε να εξυπηρετούνται τα συμφέροντά τους.

Η Συνθήκη του Χιουνκιάρ Ισκελεσί του 1833

Το 1831 παρουσιάζεται ακόμα μία ευκαιρία για τη Ρωσία να προσφέρει χάριν ανταλλάγματος την υποστήριξή της στην Οθωμανική Αυτοκρατορία. Ο αιγυπτιακός στόλος, έχοντας καταλάβει τη Συρία και έχοντας συντρίψει τον τουρκικό στόλο στο Ικόνιο, ετοιμαζόταν να κατευθυνθεί προς την Κωνσταντινούπολη για να την καταλάβει. Ο σουλτάνος έσπευσε να ζητήσει τη βοήθεια της Μεγάλης Βρετανίας, η οποία όμως φάνηκε απρόθυμη να επέμβει, ανοίγοντας έτσι το δρόμο για τη ρωσική επέμβαση.

Η παρατεταμένη παραμονή του ρωσικού στρατού έξω από την Κωνσταντινούπολη προκάλεσε την αντίδραση της Αγγλίας και της Γαλλίας, με την επέμβαση των οποίων ο πασάς της Αιγύπτου Μωχάμετ Άλη αναγκάστηκε να υποχωρήσει. Μετά το τέλος της τουρκο-αιγυπτιακής σύγκρουσης, το 1833 υπεγράφη η Συνθήκη του Χιουνκιάρ Ισκελεσί, μία συνθήκη αμυντικής συμμαχίας, ισχύος οχτώ ετών, η οποία απέβλεπε να διασφαλίσει την Τουρκία από μία νέα επιθετική ενέργεια του Μωχάμετ Άλη.

Σύμφωνα με ένα μυστικό άρθρο της συνθήκης –το οποίο δεν έμεινε κρυφό για πολύ καιρό– ο τσάρος δεχόταν να προσφέρει στην Τουρκία στρατιωτική βοήθεια σε περίπτωση επιθετικής ενέργειας εναντίον της, ενώ η Τουρκία από την πλευρά της αναλάμβανε την υποχρέωση να κλείνει τα Στενά κάθε φορά που η Ρωσία βρισκόταν σε εμπόλεμη κατάσταση.⁷ Με αυτόν τον τρόπο η Ρωσία αποκτούσε ένα πολύ ισχυρό πλεονέκτημα στη Μαύρη Θάλασσα, διασφαλίζοντας την παρουσία της στην περιοχή, καθώς, σε περίπτωση που ξεσπούσε πόλεμος, οι άλλες μεγάλες δυνάμεις δεν θα είχαν τη δυνατότητα να διασχίσουν τα Στενά. Το γεγονός αυτό την καθιστούσε ουσιαστικά συγκυρίαρχο των Στενών, γι' αυτόν το λόγο τα επόμενα χρόνια η Αγγλία και η Γαλλία περίμεναν την κατάλληλη ευκαιρία για να εκμεταλλευτούν τις συγκυρίες και

⁷ Ibid, σελ.118.

να αυξήσουν την επιρροή τους προς την Οθωμανική Αυτοκρατορία ώστε να καταφέρουν να ανατρέσουν την κατάσταση αυτή.

Η Συνθήκη των Στενών του Λονδίνου του 1841

Η ευκαιρία παρουσιάστηκε το 1839, όταν ξέσπασε και δεύτερη τουρκο-αιγυπτιακή σύγκρουση, με την Οθωμανική Αυτοκρατορία να βρίσκεται για ακόμη μία φορά στα πρόθυρα της κατάρρευσης λόγω του κατακερματισμού των δυνάμεών της από τον αιγυπτιακό στρατό. Χάρη στην παρέμβαση των Μεγάλων Δυνάμεων η διαμάχη έλαβε τέλος, και με τις δύο αλληπάλληλες συνθήκες του 1840 και 1841 καθορίστηκαν οι όροι της τουρκο-αιγυπτιακής διαφοράς.

Κατά τις διαπραγματεύσεις της δεύτερης σύμβασης του 1841, που ονομάστηκε Σύμβαση των Στενών, λόγω των πιέσεων της Βρετανίας, της Γαλλίας, της Αυστρίας και της Πρωσίας, η Ρωσία αναγκάστηκε να συμφωνήσει στο κλείσιμο των Στενών του Βοσπόρου και των Δαρδανελλίων για τα πολεμικά πλοία όλων των κρατών, εφόσον η Τουρκία βρισκόταν σε ειρήνη. Ωστόσο εν καιρώ πολέμου η Τουρκία είχε το δικαίωμα να επιτρέψει στο στόλο μίας Δύναμης να εισέλθει από τα Στενά. Για πρώτη φορά μία πανευρωπαϊκή συνθήκη αφαιρούσε από τον Σουλτάνο το δικαίωμα να ανοίγει κατά βούληση τα Στενά στο στόλο ορισμένου κράτους.⁸

Ήταν επίσης και η πρώτη φορά που μία πολυμερής συνθήκη υπεγράφη από όλες τις Μεγάλες Δυνάμεις (Μεγάλη Βρετανία, Γαλλία, Ρωσία, Πρωσία, Αυστρία και Οθωμανική Αυτοκρατορία). Το γεγονός αυτό δείχνει το ενδιαφέρον όλων των ισχυρών κρατών εκείνη την περίοδο για την περιοχή των Στενών.⁹

Η Συνθήκη του Παρισιού του 1856

Η συνεχής εξασθένηση της Τουρκίας και η επιθυμία της Ρωσίας να βελτιώσει τη θέση της στην περιοχή των Στενών, η οποία είχε αποδυναμωθεί μετά τη Συνθήκη του Λονδίνου, οδήγησε το 1853 σε μία ακόμα σύγκρουση μεταξύ της Ρωσίας και της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, στον λεγόμενο Κριμαϊκό Πόλεμο, ο οποίος κράτησε τρία χρόνια. Αυτή τη φορά, όμως, η Τουρκία είχε την υποστήριξη της Αγγλίας και της Γαλλίας. Με την είσοδο και της Αυστρίας στον πόλεμο, η Ρωσία δεν είχε άλλα περιθώρια αντίδρασης και αποφάσισε να συνθηκολογήσει.

⁸ Ibid, σελ.123.

⁹ Rozakis, C. L.& Stagou P. N. (1987). *The Turkish Straits*. Dordrecht: Martinus Nijhoff Publishers, σελ. 85.

Η Συνθήκη του Παρισιού, με την οποία τερματίστηκε ο Κριμαϊκός Πόλεμος, υπεγράφη το 1856 και μείωνε αποφασιστικά τον έλεγχο της Ρωσίας στη Μαύρη Θάλασσα. Ανάμεσα στους όρους της συνθήκης ήταν η «ουδετεροποίηση» της Μαύρης Θάλασσας και η αποστρατιωτικοποίηση των ρωσικών και των τουρκικών ακτών, με αποτέλεσμα τα παράκτια κράτη να μην μπορούν ούτε καν να διατηρούν πολεμικούς ναυστάθμους. Επρόκειτο για μία μεγάλη και καθοριστική ήττα της Ρωσίας, καθώς ουσιαστικά έχανε όλα τα πλεονεκτήματα που είχε αποκομίσει εδώ και έναν αιώνα στην περιοχή.¹⁰

Η Συνθήκη του Αγίου Στεφάνου (1877) και το Συνέδριο του Βερολίνου (1878)

Μία ακόμα ρωσο-τουρκική σύγκρουση το 1877 θα οδηγήσει στην υπογραφή της Συνθήκης του Αγίου Στεφάνου, η οποία είχε ως αποτέλεσμα την προσάρτηση από τη Ρωσία των πόλεων Καρς, Μπαγιαζίντ, Βατούμ και της Δοβρουτσάς καθώς και την ίδρυση της Μεγάλης Βουλγαρίας. Το δικαίωμα παραμονής ρωσικών στρατευμάτων στο έδαφος της Βουλγαρίας για δύο χρόνια παρείχε στον τσάρο τη δυνατότητα να εγκαταστήσει εκεί μία κυβέρνηση απόλυτα υποταγμένη στη βούλησή του. Επομένως, η συνθήκη αυτή άνοιγε το δρόμο για την εγκαθίδρυση του ρωσικού ελέγχου στα Στενά αλλά και στη Βαλκανική Χερσόνησο.¹¹

Κάτω από την έντονη διπλωματική πίεση της Μεγάλης Βρετανίας και της Αυστρίας, οι οποίες δεν ήταν διατεθειμένες να αποδεχθούν τις εξελίξεις, η Ρωσία αναγκάστηκε να διαπραγματευτεί εκ νέου στο Συνέδριο του Βερολίνου το 1878 τα ζητήματα που είχαν διευθετηθεί στην Συνθήκη του Αγίου Στεφάνου. Το Συνέδριο αποτέλεσε διπλωματική νίκη των κεντρικών και δυτικών ευρωπαϊκών δυνάμεων έναντι της Ρωσίας, η οποία υποχρεώθηκε να μειώσει τα κέρδη της και να δεχτεί τον περιορισμό της έκτασης του βουλγαρικού κράτους. Ενώ όσον αφορούσε τα Στενά, το καθεστώς τους θα παρέμενε αμετάβλητο.

Το καθεστώς αυτό παρέμεινε ίδιο από το Συνέδριο του Βερολίνου (1878) μέχρι και την έναρξη του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου (1914). Οι δύο βασικοί κανόνες που ρύθμιζαν το πλαίσιο λειτουργίας τους ήταν η ελευθερία διέλευσης από τα Στενά στα εμπορικά πλοία και το κλείσιμό τους σε πολεμικά πλοία εν καιρώ ειρήνης. Ωστόσο, όλη αυτήν την περίοδο η κατάσταση στα Βαλκάνια άλλαζε ριζικά με τη

¹⁰ Χριστοδουλίδης, Θ. (2004). *Διπλωματική ιστορία τριών αιώνων II. Από τη Βιέννη στις Βερσαλλίες 1815-1919*. Αθήνα: Εκδόσεις Ι. Σιδέρης, σελ.178-181.

¹¹ Ibid, σελ.284-286.

Σερβία και τη Ρουμανία να γίνονται ανεξάρτητες και με τη Βουλγαρία να ανακοινώνει την ανεξαρτησία της το 1908 κατά τη διάρκεια της Βοσνιακής Κρίσης. Η Ρωσική Αυτοκρατορία υποστήριζε τα μικρά σλαβικά κράτη στις προσπάθειές τους να απελευθερωθούν από την Οθωμανική Αυτοκρατορία.¹²

Τα Στενά κατά την περίοδο των Βαλκανικών Πολέμων και του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου

Το καθεστώς των Στενών βρέθηκε ξανά μετά από δεκαετίες στο επίκεντρο της προσοχής με τους Βαλκανικούς Πολέμους και τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο. Ωστόσο, πριν από το ξέσπασμα του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου οι δυνάμεις της Αντάντ δεν έδωσαν αρκετή σημασία στη στρατηγική αξία των Στενών. Κυριαρχούσε η άποψη ότι ο πόλεμος δεν θα κρατούσε για πολύ και ότι οι καθοριστικές μάχες θα λάμβαναν χώρα στα γαλλικά και στα ρωσικά μέτωπα. Η Γερμανία από την άλλη επιχείρησε έντονα να κερδίσει την υποστήριξη της Τουρκίας. Δεν ήταν βέβαιη ότι η Τουρκία θα τους υποστήριζε στρατιωτικά, αλλά ήθελε να διασφαλίσει τουλάχιστον το κλείσιμο των Στενών και να επηρεάσει με αυτόν τον τρόπο τη ρωσική οικονομία.¹³

Τελικά τα στενά παρέμειναν κλειστά όλη τη διάρκεια που η Οθωμανική Αυτοκρατορία βρισκόταν σε πόλεμο με τις δυνάμεις της Αντάντ, με αποτέλεσμα να μην είναι δυνατή η παροχή εφοδίων μέσω της Μεσογείου. Το Μάρτιο του 1915 ο βρετανικός στόλος επιχείρησε να περάσει διά της βίας το Στενό των Δαρδανελίων, όμως μετά την απώλεια τεσσάρων πολεμικών πλοίων αναγκάστηκε να υποχωρήσει. Συνολικά σχεδόν μισό εκατομμύριο στρατιώτες της Αντάντ προσπάθησαν ανεπιτυχώς να καταφέρουν να ανοίξουν τα Δαρδανέλλια και να καταλάβουν την Κωνσταντινούπολη.¹⁴ Το γεγονός αυτό απέδειξε για άλλη μία φορά τη στρατηγική και οικονομική σημασία των Στενών.

Κατά τη διάρκεια του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου η Ρωσία κατάφερε να πείσει τις συμμαχικές δυνάμεις της Αντάντ να λάβει κάποια ανταλλάγματα για τη συμμετοχή και την υποστήριξή της στον πόλεμο, μεταξύ των οποίων ήταν η Κωνσταντινούπολη και η περιοχή των Στενών. Ωστόσο, στο ρωσικό στρατόπεδο προετοιμάζονταν για το γεγονός ότι η Αγγλία και η Γαλλία δεν θα τηρούσαν τη

¹² Howard, H.N. (1962). *The United States and the Problem of the Turkish Straits: The Foundations of American Policy (1830-1914)*. Balkan Studies, Vol. 3, σελ. 22.

¹³ Macfie, A.L. (1993). *The Straits Question 1908-36*. Thessaloniki: Institute for Balkan Studies, σελ. 45-46.

¹⁴ Váli, F.A. (1972). *The Turkish Straits and NATO*. Stanford, California: Hoover University Press, Stanford University, σελ. 9.

συμφωνία και έκαναν σχέδια για την άμεση κατάληψη των Στενών πριν από την έναρξη των ειρηνικών διαπραγματεύσεων, ώστε να έχουν πλεονεκτικότερες βάσεις πάνω στις οποίες θα διαπραγματεύονταν.¹⁵ Όμως, η Ρωσική Επανάσταση του 1917 ήρθε για να αλλάξει τα δεδομένα, με τη Ρωσία να αποχωρεί από τη συμμαχία και να αποσύρει τις διεκδικήσεις της για τα Στενά και τις υπόλοιπες περιοχές της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας.

Η ήττα της Τουρκίας στον Α΄ Βαλκανικό Πόλεμο και η απόφασή της να μετέχει στον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο ως σύμμαχος των Κεντρικών Δυνάμεων την έφεραν σε ιδιαίτερα μειονεκτική θέση. Οι στρατιωτικές νίκες των δυνάμεων της Αντάντ ανάγκασαν την τουρκική κυβέρνηση να παραιτηθεί και να οδηγηθούν σε ανακωχή, κατά την οποία εξασφαλίστηκε το άνοιγμα των Στενών, η ασφαλής πρόσβαση των δυνάμεων της Αντάντ στη Μαύρη Θάλασσα και η κατοχή των οχυρών του Βοσπόρου.¹⁶ Ένας επιπλέον όρος της ανακωχής, που αναγκάστηκε να δεχτεί η Τουρκία, ήταν ότι επιτρεπόταν στους νικητές να καταλαμβάνουν προσωρινά οποιαδήποτε περιοχή της τουρκικής επικράτειας για λόγους ασφαλείας.

Η Συνθήκη των Σεβρών του 1920

Μετά την προσωρινή ανακωχή του 1918 ήρθε η Συνθήκη των Σεβρών της 10ης Αυγούστου 1920, για να καθορίσει τους τελικούς όρους, η οποία όμως ποτέ δεν τέθηκε σε ισχύ και δεν εφαρμόστηκε. Σύμφωνα με τη συνθήκη αυτή, η Ελλάδα θα αποκτούσε ολόκληρη τη Θράκη μέχρι την Τσατάλτζα έξω από την Κωνσταντινούπολη, θα προσάρτιζε τα νησιά του Ανατ. Αιγαίου και λάμβανε εντολή να διοικήσει προσωρινά τη Σμύρνη επί πέντε χρόνια, με το πέρας των οποίων θα διενεργείτο δημοψήφισμα για την προσάρτησή της.¹⁷

Όσον αφορά το καθεστώς των Στενών, προβλεπόταν, επίσης, ο αφοπλισμός και η διεθνοποίησή τους. Σκοπός ήταν να επιτραπεί η απεριόριστη ελευθερία διελεύσεως για όλα τα πλοία και αεροπλάνα, τόσο εν καιρώ ειρήνης όσο και σε εμπόλεμη περίοδο. Η διέλευση των πολεμικών πλοίων θα ρυθμιζόταν από την Επιτροπή Στενών που θα ιδρυόταν. Σύμφωνα με τη Συνθήκη των Σεβρών, τα ύδατα δεν επιτρεπόταν να υπόκεινται σε αποκλεισμό, ούτε να λαμβάνουν χώρα

¹⁵ Дранов, Б. А. (1948). *Черноморские проливы. Международно-правовой режим* [Black Sea Straits. International legal regime]. Москва: Юридическое Издательство Министерства Юстиции СССР [Legal Publishing of the Ministry of Justice of the USSR], σελ. 162.

¹⁶ Rozakis, C. L. & Stagos P. N. (1987). *The Turkish Straits*. Dordrecht: Martinus Nijhoff Publishers, σελ. 90.

¹⁷ Θεωδορόπουλος, Β. (1988). *Οι Τούρκοι και εμείς*. Αθήνα: Εκδόσεις Φυτράκης, σελ. 98.

εχθροπραξίες σε αυτά, εκτός κι αν έδινε σχετική απόφαση το Συμβούλιο της Κοινωνίας των Εθνών.¹⁸ Εάν είχε τεθεί σε ισχύ η Συνθήκη των Σεβρών, η περιοχή των Στενών θα βρισκόταν ουσιαστικά υπό τον απόλυτο έλεγχο των νικητριών δυνάμεων.

Ωστόσο η νέα τουρκική κυβέρνηση με επικεφαλής τον Μουσταφά Κεμάλ αρνήθηκε να αναγνωρίσει τη Συνθήκη. Τα επόμενα χρόνια οι επιτυχημένες διπλωματικές κινήσεις του Μουσταφά Κεμάλ σε συνδυασμό με το ανεπιτυχές αποτέλεσμα της Μικρασιατικής εκστρατείας επανακαθόρισαν τις βάσεις πάνω στις οποίες διεξήχθησαν οι διαπραγματεύσεις για τη Συνθήκη της Λωζάννης του 1923.

Η Συνθήκη της Λωζάννης του 1923

Σκοπός της Τουρκίας ήταν να ανατρέψει όλους τους δυσμενείς όρους της Συνθήκης των Σεβρών εναντίον της· αντίθετα η Μεγάλη Βρετανία, η Γαλλία και η Ιταλία προσπαθούσαν να τη διατηρήσουν, όσο γινόταν, ακέραια. Στη μέση βρισκόταν το νέο σοβιετικό καθεστώς της Ρωσίας, που δυσκολευόταν να αποδεχτεί το μελλοντικό καθεστώς των Στενών, όπως είχε αποφασιστεί, καθώς θεωρούσε ότι το ζήτημα της περιοχής έπρεπε να αφορά μόνο τα παράκτια κράτη της Μαύρης Θάλασσας.

Η ρωσική επιμονή στη μη αναγνώριση του καθεστώτος ελεύθερης διέλευσης μέσω των Στενών οδήγησε στην αποχώρηση της Σοβιετικής Ένωσης από τις διαπραγματεύσεις της Συνθήκης της Λωζάννης, η οποία υπεγράφη ερήμην της από τα άλλα κράτη-μέρη. Τελικά οι ενστάσεις της Σοβιετικής Ένωσης κάμφθηκαν, καθώς η Συνθήκη τέθηκε σε ισχύ, και δεν ήθελε να μείνει εκτός της συμφωνίας. Η Συνθήκη υπεγράφη μεταξύ της Μεγάλης Βρετανίας, της Γαλλίας, της Ιταλίας, της Ιαπωνίας, της Ελλάδος, της Ρουμανίας και του Βασιλείου των Σέρβων, Κροατών και των Σλοβένων (μετέπειτα Βασιλείου της Γιουγκοσλαβίας) αφενός και της Τουρκίας αφετέρου.

Το άρθρο 23 της Συνθήκης της Λωζάννης προέβλεπε ότι αναγνωριζόταν στα κράτη-μέρη η «αρχήν της ελευθερίας διελεύσεως και πλου, δια θαλάσσης ή δια του αέρος, εν καιρώ ειρήνης ως και εν καιρώ πολέμου, εντός των στενών του Ελλησπόντου, της Προποντίδος και του Βοσπόρου»¹⁹. Βασικός περιορισμός, ωστόσο,

¹⁸ Rozakis, C. L. & Stagos P.N. (1987). The Turkish Straits. Dordrecht: Martinus Nijhoff Publishers, σελ. 92.

¹⁹ Βλ. άρθρο 23 της Συνθήκης της Λωζάννης, το οποίο αναφέρει ότι:

"The High Contracting Parties are agreed to recognise and declare the principle of freedom of transit and of navigation, by sea and by air, in time of peace as in time of war, in the strait of the Dardanelles, the Sea of Marmora and the Bosphorus, as prescribed in the separate Convention signed this day,

στην ελευθερία διελεύσεως ήταν ότι δεν επιτρεπόταν η είσοδος στη Μαύρη Θάλασσα πολεμικού στόλου οποιασδήποτε δυνάμεως σε ποσοστό εκτοπίσματος μεγαλύτερο από εκείνο που διέθετε η Σοβιετική Ένωση.²⁰ Ο περιορισμός αυτός βασιζόταν στο παράρτημα του άρθρου 2 της Συνθήκης της Λωζάννης που ρύθμιζε τον διάπλου και τη ναυσιπλοΐα στα Στενά.²¹

Όλες οι διατάξεις που αφορούσαν το καθεστώς των Στενών συμπεριλήφθηκαν ξεχωριστά σε μία ειδική συμφωνία. Μία εξήγηση για αυτόν τον διαχωρισμό είναι η επιθυμία από τους συμμετέχοντες στις διαπραγματεύσεις να διασφαλίσουν τη βιωσιμότητα του καθεστώτος των Στενών από οποιοσδήποτε επιπλοκές που θα προέκυπταν σε περίπτωση πολιτικών διαφορών. Και αυτό δεν θα ήταν δυνατό να επιτευχθεί, εάν βασιζόταν σε μία συνθήκη ειρήνης που εξαρτιόταν σε μεγάλο βαθμό από τις πολιτικές συγκυρίες της κάθε περιόδου.²²

Για να διασφαλιστεί η ελευθερία διελεύσεως και να αποφευχθούν τυχόν παρεμβάσεις της Τουρκίας στην περιοχή, αποφασίστηκε και η αποστρατιωτικοποίηση των Στενών. Πιο συγκεκριμένα η συνθήκη επέβαλλε καθεστώς αποστρατιωτικοποιήσεων για την Τουρκία και την Ελλάδα έως 20 χιλιόμετρα από τα Δαρδανέλλια και έως 15 χιλιόμετρα από το Βόσπορο συμπεριλαμβανομένης και της Θάλασσας του Μαρμαρά (αλλά εξαιρουμένης της νήσου Ιμραλή), της Σαμοθράκης, της Λήμνου, της Ίμβρου, της Τενέδου και των Λαγουσών νήσων. Παρ' όλα αυτά επετράπη για την Τουρκία η στάθμευση 12.000 ανδρών στην περιοχή της Κωνσταντινούπολης ως φρουρά καθώς και η διατήρηση μίας ναυτικής βάσης και ναυστάθμου.²³

regarding the regime of the Straits. This Convention will have the same force and effect in so far as the present High Contracting Parties are concerned as if it formed part of the present Treaty".

²⁰ Ρούκουνας, Ε. (2015). *Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο*. Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη, σελ. 286.

²¹ Βλ. παράρτημα στο άρθρο 2 της Συνθήκης της Λωζάννης που ρυθμίζει τον πλου και τη ναυσιπλοΐα στην περιοχή των Στενών του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων. Στη δεύτερη παράγραφο του παραρτήματος αναφέρεται σχετικά ότι:

"Complete freedom of passage by day and by night under any flag, without any formalities, or tax, or charge whatever, but subject to the following restrictions as to the total force:

The maximum force which any one Power may send through the Straits into the Black Sea is not to be greater than that of the most powerful fleet of the littoral Powers of the Black Sea existing in that sea at the time of passage; but with the proviso that the Powers reserve to themselves the right to send into the Black Sea, at all times and under all circumstances, a force of not more than three ships, of which no individual ship shall exceed 10,000 tons".

²² Rozakis, C. L. & Stagos P.N. (1987). *The Turkish Straits*. Dordrecht: Martinus Nijhoff Publishers, σελ. 93.

²³ Πολυδώρου, Σ.Ε. (2016). *Στενά που χρησιμοποιούνται για διεθνή ναυσιπλοΐα. Θεωρία και Πρακτική στον Περιβάλλοντα την Ελλάδα Θαλάσσιο Χώρο*. Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη, σελ.243.

Ένα επιπλέον μέτρο για την εφαρμογή της Συνθήκης ήταν η καθιέρωση καθεστώτος εγγυήσεων. Σύμφωνα με το άρθρο 18 της ειδικής σύμβασης για το καθεστώς των Στενών της Συνθήκης της Λωζάννης, εάν παραβιαζόταν η ελευθερία της ναυσιπλοΐας των Στενών ή η ασφάλεια των ουδετεροποιημένων ζωνών, τότε η Γαλλία, η Μεγάλη Βρετανία, η Ιταλία και η Ιαπωνία ως συμβαλλόμενα μέρη στη συνθήκη θα επενέβαιναν προς την αποκατάσταση της τάξης, όπως προέκρινε το Συμβούλιο της Κοινωνίας των Εθνών.²⁴

Τέλος, η διάταξη περί ίδρυσης της Επιτροπής των Στενών διατηρήθηκε στη Συνθήκη της Λωζάννης, όμως, με πιο περιορισμένη δικαιοδοσία απ' ό,τι προβλεπόταν στη Συνθήκη των Σεβρών. Η Επιτροπή των Στενών θα ήταν υπεύθυνη για τον έλεγχο της τήρησης των διατάξεων που ήταν σχετικές με τη δίοδο των πολεμικών πλοίων και αεροσκαφών στην περιοχή.²⁵

Η Συνθήκη της Λωζάννης μπορεί να περιείχε ευνοϊκότερους όρους για την Τουρκία απ' ό,τι προέβλεπε η Συνθήκη των Σεβρών· όμως σημείωσε το τέλος της κυριαρχίας της Τουρκίας στα Στενά και περιόρισε το μονοπώλιο των παράκτιων κρατών της Μαύρης Θάλασσας στην περιοχή. Το καθεστώς των εγγυήσεων και η ίδρυση της Επιτροπής των Στενών νομιμοποιούσαν τυχόν μελλοντικές παρεμβάσεις των Μεγάλων Δυνάμεων.

²⁴ Βλ. όλο το άρθρο 18 της ειδικής σύμβασης για το καθεστώς των Στενών της Συνθήκης της Λωζάννης. Σχετικό απόσπασμα του άρθρου 18 αναφέρει ότι:

"Should the freedom of navigation of the Straits or the security of the demilitarised zones be imperilled by a violation of the provisions relating to freedom of passage, or by a surprise attack or some act of war or threat of war, the High Contracting Parties, and in any case France, Great Britain, Italy, and Japan, acting in conjunction, will meet such violation, attack, or other act of war or threat of war, by all the means that the Council of the League of Nations may decide for this purpose".

²⁵ Βλ. άρθρα 10-16 σχετικά με την Επιτροπή των Στενών της ειδικής σύμβασης για το καθεστώς των Στενών της Συνθήκης της Λωζάννης.

2. Το Καθεστώς των Στενών σύμφωνα με τη Σύμβαση του Μοντρέ

Η αλλαγή, όμως, του διεθνούς πολιτικού σκηνικού ήρθε να αλλάξει τα δεδομένα. Η επαναστρατιωτικοποίηση της Γερμανίας και η καταγγελία της Συνθήκης των Βερσαλλιών, η κατάληψη της Αιθιοπίας από την Ιταλία, η δημιουργία ισχυρών ναυτικών βάσεων στα Δωδεκάνησα και η σταθερή επιδίωξη της Βουλγαρίας να εξοπλισθεί ευνόησαν την προσπάθεια της Τουρκίας να επιδιώξει τον επανεξοπλισμό των Στενών.²⁶

Το θέμα του επανεξοπλισμού των Στενών τέθηκε στην Κοινωνία των Εθνών από την Τουρκία ήδη από το 1934. Η Τουρκία ήταν αρκετά σίγουρη ότι ήταν η κατάλληλη στιγμή για να θέξει το ζήτημα και ότι η απάντηση που θα λάμβανε θα ήταν θετική. Όλο αυτό το διάστημα από τη θέση ισχύ της Συνθήκης της Λωζάννης προσπαθούσε να αποκαταστήσει και να ενισχύσει τις σχέσεις της με τις περισσότερες ευρωπαϊκές δυνάμεις. Τον Ιούνιο του 1926 σύναψε σύμφωνο φιλίας με τη Βρετανία, ενώ το Μάιο 1928, το Φεβρουάριο 1930 και τον Οκτώβριο 1930 υπέγραψε παρόμοια σύμφωνα με την Ιταλία, τη Γαλλία και την Ελλάδα αντίστοιχα. Τον Ιούλιο του 1930 ανανέωσε το σύμφωνο φιλίας της με τη Ρωσία και τον Ιούλιο 1932 έγινε μέλος της Κοινωνίας των Εθνών.²⁷

Η αντίδραση της Βρετανίας και της Γαλλίας στην πρόταση της Τουρκίας αρχικά ήταν αρνητική, όμως, οι συγκυρίες ανάγκασαν τα δύο κράτη να υποχωρήσουν ως προς την στάση τους. Η επιχειρηματολογία της Τουρκίας βασιζόταν στο γεγονός ότι οι συνθήκες που επικρατούσαν ήταν διαφορετικές από τότε που υπεγράφη η Συνθήκη της Λωζάννης και ότι κυριαρχούσε πια η τάση του επανεξοπλισμού. Η ασφάλεια των Στενών βρισκόταν σε κίνδυνο, καθώς μία νέα απειλή ερχόταν να διαταράξει τις διεθνείς ισορροπίες.²⁸ Η ΕΣΣΔ υποστήριξε την πρόταση της Τουρκίας, με την πεποίθηση και την ελπίδα ότι το νέο καθεστώς των Στενών θα εξυπηρετούσε περισσότερο τα συμφέροντά της από εκείνο που είχε διαμορφωθεί σύμφωνα με τη Συνθήκη της Λωζάννης. Η σοβιετική πλευρά θεωρούσε πως η κατάργηση της Διεθνούς Επιτροπής των Στενών και η παραχώρηση πλήρους κυριαρχίας στην περιοχή των Στενών στην Τουρκία θα δημιουργούσε ένα πιο ευνοϊκό πεδίο για να διεκδικήσει περισσότερα προνόμια στην περιοχή. Όπως η Τουρκία, έτσι και η ΕΣΣΔ

²⁶ Συρίγος, Α. (2014). *Ελληνοτουρκικές σχέσεις*. Αθήνα: Εκδόσεις Πατάκη, σελ. 83-85.

²⁷ Macfie, A.L. (1993). *The Straits Question 1908-36*. Thessaloniki: Institute for Balkan Studies, σελ. 215.

²⁸ Rozakis, C. L. & Stagos P.N. (1987). *The Turkish Straits*. Dordrecht: Martinus Nijhoff Publishers, σελ. 101.

επιθυμούσε να διασφαλίσει την προστασία της ακτογραμμής της Μαύρης Θάλασσας και της βιομηχανικής ζώνης στην Ουκρανία από ενδεχόμενη επίθεση της Ιταλίας ή της Γερμανίας.²⁹

Γι' αυτό το λόγο αποφασίστηκε να λάβει χώρα διεθνής διάσκεψη στο Μοντρέ της Ελβετίας το καλοκαίρι του 1936. Οι τουρκικές προτάσεις έτυχαν της υποστήριξης όλων των παράκτιων κρατών του Εύξεινου Πόντου, συμπεριλαμβανομένων και της Ελλάδας και της Γαλλίας. Η Βρετανία διαφωνούσε, όμως φοβούμενη μήπως, σε περίπτωση αποτυχίας της διασκέψεως, η Τουρκία περνούσε υπό την επιρροή της Ιταλίας και της Γερμανίας, αναγκάστηκε να συναινέσει ως προς το κείμενο της συμβάσεως.³⁰

Έτσι, λοιπόν, στις 20 Ιουλίου 1936 υπεγράφη η Σύμβαση του Μοντρέ, μεταξύ της Βουλγαρίας, της Γαλλίας, της Μεγάλης Βρετανίας, της Ελλάδας, της Ιαπωνίας, της Ρουμανίας, της Τουρκίας, της ΕΣΣΔ και της Γιουγκοσλαβίας, βάσει της οποίας καταργήθηκε η Επιτροπή των Στενών και οι αρμοδιότητές της περιήλθαν στην Τουρκία, ενώ, λαμβάνοντας υπόψη όχι μόνο τις ανησυχίες στα θέματα ασφάλειας των παράκτιων χωρών στον Εύξεινο Πόντο αλλά και της Τουρκίας, επετράπη η επαναστρατιωτικοποίηση της ζώνης των Στενών και της Προποντίδας. Επιπλέον, η Τουρκία απέκτησε και τη δυνατότητα του περιορισμού της αρχής της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας, κυρίως σε ό,τι αφορά τα πολεμικά αεροσκάφη, της απαγόρευσης διάπλου των Στενών στα εμπορικά πλοία των χωρών που βρίσκονται σε εμπόλεμη κατάσταση με αυτήν, με την αναγνώριση του δικαιώματός της να λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα, ως και της παραχώρησης στην ίδια του δικαιώματος διεξαγωγής ελέγχου στα πλοία που διαπλέουν στα Στενά.³¹

Ο πολιτικός και στρατηγικός στόχος της ΕΣΣΔ, όπως και για τη Ρωσία στο παρελθόν, ήταν να έχει τη δυνατότητα να αποτρέπει την είσοδο στη Μαύρη Θάλασσα, και εν καιρώ ειρήνης και πολέμου, σε πλοία μη παράκτιων κρατών της Μαύρης Θάλασσας. Επομένως, οι διατάξεις της Σύμβασης του Μοντρέ φαίνονταν να την ικανοποιούν σε μεγάλο βαθμό. Γι' αυτό ήταν σημαντικό για τη Μόσχα να

²⁹ Váli, F.A. (1972). *The Turkish Straits and NATO*. Stanford, California: Hoover University Press, Stanford University, σελ. 35.

³⁰ Συρίγος, Α. (2014). *Ελληνοτουρκικές σχέσεις*. Αθήνα: Εκδόσεις Πατάκη, σελ. 83-85.

³¹ Νταβούτογλου, Α. (2010). *Το στρατηγικό βάθος. Η διεθνής θέση της Τουρκίας* (μτφρ. Νικόλαος Ραπτόπουλος και επιμ. Νεοκλής Σαρρής). Αθήνα: Εκδόσεις Ποιότητα. (Το πρωτότυπο έργο εκδόθηκε το 2001), σελ. 260-261.

κερδίσει την εμπιστοσύνη της Τουρκίας ώστε να μην νιώθει ότι απειλείται από αυτήν.³²

Δυνατότητα περιορισμού της ελευθερίας διέλευσης και ναυσιπλοΐας

Α. Διατάξεις για τα εμπορικά πλοία.

Στο άρθρο 1 της Σύμβασης του Μοντρέ αναφέρεται ότι για τα συμβαλλόμενα μέρη στη συνθήκη αναγνωρίζεται η αρχή της ελευθερίας της διέλευσης και της ναυσιπλοΐας στα Στενά.³³ Πρόκειται για την πρώτη φορά στην ιστορία των κανονισμών για τα στενά που η αρχή της διέλευσης και της ναυσιπλοΐας αναφέρθηκε ως αρχή του διεθνούς δικαίου.³⁴

Ωστόσο, η ελευθερία αυτή περιορίζεται και παραμετροποιείται ανάλογα με το αν ο χρήστης των Στενών είναι η Τουρκία, παράκτιο κράτος της Μαύρης Θάλασσας ή άλλα κράτη που στέλνουν πλοία δια μέσω των Στενών, είτε είναι είτε δεν είναι συμβαλλόμενα μέρη Στη Συνθήκη.

Όπως ορίζει το άρθρο 2 της Συνθήκης του Μοντρέ, στα εμπορικά πλοία, ανεξαρτήτου σημαίας και φορτίου αναγνωρίζεται πλήρης ελευθερία διέλευσης και ναυσιπλοΐας στα Στενά εν καιρώ ειρήνης. Ωστόσο κατά τη διέλευσή τους διά μέσω των Στενών, τα εμπορικά πλοία είναι υποχρεωμένα να γνωστοποιούν το όνομα, την εθνικότητα, τη χωρητικότητα, τον προορισμό και την προέλευσή τους.

Κάθε πλοίο που εισέρχεται στα Στενά θα πρέπει να περνά από υγειονομικό έλεγχο, μετά από τον οποίο θα λαμβάνει την απαραίτητη άδεια που απαιτείται για να περάσει μέσα από τα Στενά, δίχως να χρειάζεται να κάνει άλλη υποχρεωτική στάση κατά τη διαδρομή της.³⁵

Η ελευθερία διέλευσης και ναυσιπλοΐας εξακολουθεί να ισχύει ακόμα και εν καιρώ πολέμου, εφόσον η Τουρκία δεν βρίσκεται σε εμπόλεμη κατάσταση.³⁶ Στην περίπτωση, όμως, που η Τουρκία βρίσκεται σε εμπόλεμη κατάσταση, το άρθρο 5 περιορίζει σε ένα βαθμό την ελευθερία διέλευσης και ναυσιπλοΐας, σύμφωνα με το

³²Váli, F.A. (1972). *The Turkish Straits and NATO*. Stanford, California: Hoover University Press, Stanford University, σελ. 56-57.

³³ Βλ. άρθρο 1 της Σύμβασης του Μοντρέ, το οποίο αναφέρει ότι:

"The High Contracting Parties recognise and affirm the principle of freedom of transit and navigation by sea in the Straits.

The exercise of this freedom shall henceforth be regulated by the provisions of the present Convention".

³⁴ Colliard, C.A. (1936). *La Convention de Montreux Nouvelle solution du problème des Détroits*, *Revue de droit international*, 3, σελ. 135-136.

³⁵ Βλ. άρθρο 3 της Σύμβασης του Μοντρέ.

³⁶ Βλ. άρθρο 4 της Σύμβασης του Μοντρέ.

οποίο μόνο τα κράτη που δεν βοηθούν με κανένα τρόπο τον εχθρό μπορούν να περάσουν τα Στενά.

Αν και δεν γίνεται συγκεκριμένη αναφορά, οι τουρκικές Αρχές, βάσει του άρθρου αυτού, έχουν το δικαίωμα να πραγματοποιούν έλεγχο στα διερχόμενα πλοία, για να βεβαιώνονται ότι όντως δεν βοηθούν τον εχθρό. Όμως, η Τουρκία είναι υποχρεωμένη να ασκεί αυτό το δικαίωμα με εξαιρετική προσοχή και να μην παρακωλύει την ελευθερία διέλευσης και ναυσιπλοΐας κανενός πλοίου δίχως την ύπαρξη σοβαρής αιτίας.³⁷

Η διάταξη που περιορίζει σε μεγάλο βαθμό την ελευθερία διέλευσης και ναυσιπλοΐας στα Στενά βρίσκεται στο άρθρο 6. Σύμφωνα, λοιπόν, με το άρθρο αυτό, εάν η Τουρκία θεωρήσει πως απειλείται με επικείμενο κίνδυνο πολέμου, τότε τα πλοία θα μπορούν να εισέρχονται στα Στενά μόνο κατά τη διάρκεια της ημέρας και η διέλευσή τους θα πραγματοποιείται δια της οδού που θα καθορίζεται από τις τουρκικές Αρχές.³⁸

Η διάταξη αυτή ουσιαστικά επιτρέπει στην Τουρκία να κάνει μία υποκειμενική διαπίστωση μίας επικείμενης προς αυτήν απειλής και στη συνέχεια να προχωρά στον περιορισμό της διέλευσης και της ναυσιπλοΐας, δίχως να χρειάζεται να δικαιολογεί σε κάθε περίπτωση τις ενέργειές της.

B. Διατάξεις για τα πολεμικά πλοία

Στο δεύτερο τμήμα της Σύμβασης του Μοντρέ περιλαμβάνονται οι διατάξεις που αφορούν τη ρύθμιση της διέλευσης και ναυσιπλοΐας των πολεμικών πλοίων. Και οι διατάξεις αυτού του τμήματος χωρίστηκαν σε αυτές που ισχύουν σε περίοδο ειρήνης, αυτές που ισχύουν σε περίοδο πολέμου και αυτές που ισχύουν όταν η Τουρκία θεωρεί ότι απειλείται με κίνδυνο πολέμου.

Τα όσα προβλέπονται για τα πολεμικά πλοία σε περίοδο ειρήνης είναι ίδια με όσα ισχύουν και για τα εμπορικά πλοία στο πλαίσιο της ελευθερίας διέλευσης. Σύμφωνα με το άρθρο 13 της Συνθήκης του Μοντρέ, πριν από τη διέλευση των πολεμικών πλοίων πρέπει να προηγείται ειδοποίηση προς την Τουρκική Κυβέρνηση διά της διπλωματικής οδού, στην οποία θα αναφέρονται τα απαραίτητα στοιχεία τους.

³⁷ Rozakis, C. L. & Stagos P.N. (1987). *The Turkish Straits*. Dordrecht: Martinus Nijhoff Publishers, σελ. 107.

³⁸ Βλ. άρθρο 6 της Σύμβασης του Μοντρέ, το οποίο αναφέρει ότι:
Should Turkey consider herself to be threatened with imminent danger of war, the provisions of Article 2 shall nevertheless continue to be applied except that vessels must enter the Straits by day and their transit must be effected by the route which shall, in each case be indicated by the Turkish authorities.

Η κανονική προθεσμία της προειδοποιήσεως είναι οκτώ ημέρες, ενώ για τα μη παράκτια κράτη είναι δεκαπέντε ημέρες.

Οι περιορισμοί που προβλέπονται από τη συνθήκη αφορούν το είδος του πλοίου και την ποσότητα και το βάρος των διερχόμενων πλοίων από τα Στενά. Το άρθρο 10 προσδιορίζει ότι τα ελαφρά σκάφη επιφάνειας, τα μικρά πλοία μάχης και τα βοηθητικά πλοία, είτε ανήκουν στα παράκτια κράτη της Μαύρης Θάλασσας είτε όχι, θα απολαμβάνουν την ελευθερία της διέλευσης διά μέσω των Στενών δίχως κανένα τέλος ή επιβάρυνση.

Ωστόσο, τα παράκτια κράτη της Μαύρης Θάλασσας δεν υπόκεινται στους προηγούμενους περιορισμούς και έχουν περισσότερα προνόμια. Σύμφωνα με το άρθρο 11 έχουν τη δυνατότητα να στέλνουν στα Στενά και πλοία γραμμής εκτοπίσματος μεγαλύτερου απ' όσο προβλέπεται στο άρθρο 14, αρκεί να συνοδεύονται το ανώτατο από δύο τορπιλικά. Επιπλέον, επιτρέπεται στα παράκτια κράτη να στέλνουν στα Στενά και υποβρύχια, με σκοπό να μεταβούν στη βάση τους σε περίπτωση που αγοράστηκαν ή κατασκευάστηκαν σε ναυπηγεία εκτός της θάλασσας αυτής, αρκεί να δοθούν οι σχετικές πληροφορίες στην Τουρκία.³⁹

Όσον αφορά το επιτρεπτό βάρος των πλοίων των μη παράκτιων κρατών της Μαύρης Θάλασσας, το άρθρο 14 ορίζει ότι το ανώτατο όριο συνολικού εκτοπίσματος όλων των ξένων ναυτικών δυνάμεων που μπορούν να περνάνε ταυτόχρονα διά μέσω των Στενών δεν πρέπει να υπερβαίνει τους 15.000 τόνους, πλην των περιπτώσεων που αναφέρει το άρθρο 11. Επιπλέον, ο μέγιστος αριθμός των πολεμικών πλοίων που μπορούν να περνάνε ταυτόχρονα διά μέσω των Στενών είναι εννέα.

Σύμφωνα με το άρθρο 16, τα πολεμικά πλοία δεν πρέπει να παραμένουν στα Στενά πέραν του αναγκαίου χρόνου που απαιτείται για την εκτέλεση της διέλευσης, παρά μόνο σε περίπτωση βλάβης ή θαλάσσιου ατυχήματος. Ενώ το άρθρο 18 ορίζει ότι τα πολεμικά πλοία των μη παράκτιων κρατών της Μαύρης Θάλασσας δεν έχουν το δικαίωμα να παραμένουν στη Μαύρη Θάλασσα περισσότερο από είκοσι μία μέρες, οποιοσδήποτε και αν είναι ο σκοπός της παρουσίας τους.

Οι διατάξεις που αφορούν τα πολεμικά πλοία σε περίοδο πολέμου χωρίζονται σε δύο κατηγορίες: στην περίπτωση που η Τουρκία δεν βρίσκεται και στην περίπτωση που βρίσκεται σε εμπόλεμη κατάσταση.

³⁹ Βλ. άρθρο 12 της Σύμβασης του Μοντρέ.

Στην πρώτη περίπτωση, σύμφωνα με το άρθρο 19, τα πολεμικά πλοία απολαμβάνουν τα ίδια δικαιώματα διέλευσης που έχουν και σε περίοδο ειρήνης, αρκεί να μην ανήκουν σε καμία εμπόλεμη δύναμη,⁴⁰ εκτός των περιπτώσεων που προβλέπονται στο άρθρο 25. Ειδικά, βάσει της Συνθήκης δεν τους επιτρέπεται η είσοδος στα Στενά.

Το άρθρο 19 της Σύμβασης του Μοντρέ προσφέρει ένα πολύ ισχυρό πλεονέκτημα στα παράκτια κράτη της Μαύρης Θάλασσας, καθώς, στην περίπτωση που θα βρίσκονται σε εμπόλεμη κατάσταση, η Μαύρη Θάλασσα θα αποτελεί ασφαλές καταφύγιο, διότι δεν θα επιτρέπεται η είσοδος σε αυτήν διά μέσω των Στενών στα πολεμικά πλοία των άλλων κρατών. Από την άλλη πλευρά, ούτε ένα παράκτιο κράτος της Μαύρης Θάλασσας που θα βρισκόταν σε εμπόλεμη κατάσταση θα μπορούσε να στείλει το στόλο του στη Μεσόγειο Θάλασσα διά μέσω των Στενών, με αποτέλεσμα την υποχρεωτική αδρανοποίησή του.

Αυτό, όμως, σημαίνει ότι η Τουρκία θα πρέπει να ελέγχει κάθε πολεμικό πλοίο που επιθυμεί να εισέλθει στα Στενά, για να διαπιστώνει αν ανήκει σε κράτος που βρίσκεται σε εμπόλεμη κατάσταση, ώστε να τους απαγορεύει την είσοδο.⁴¹ Η διάταξη αυτή αποτελεί ένα ακόμα ισχυρό πλεονέκτημα που προσφέρει στην Τουρκία η Σύμβαση του Μοντρέ για τον πλήρη έλεγχο των Στενών. Όμως, ταυτόχρονα δημιουργεί και περαιτέρω πίεση στην Τουρκία, καθώς μπορεί να προκληθούν αντιδράσεις από τα υπόλοιπα κράτη, και να διαταραχθούν οι μεταξύ τους σχέσεις. Τον ρόλο της Τουρκίας ενισχύει το άρθρο 24, σύμφωνα με το οποίο η Τουρκία αναλαμβάνει την υποχρέωση να ελέγχει και να φροντίζει για την εκτέλεση των διατάξεων της Συνθήκης που αφορούν τη διέλευση των πολεμικών πλοίων διά μέσω των Στενών.

Το άρθρο 20 αποτελεί όμως την πιο ευνοϊκή ρύθμιση υπέρ των τουρκικών συμφερόντων εξετάζοντάς τη σε σύγκριση ακόμα και με τα καθεστώτα άλλων

⁴⁰ Βλ. άρθρο 19 της Σύμβασης του Μοντρέ. Σχετικό απόσπασμα του άρθρου 19 αναφέρει ότι: "In time of war, Turkey not being belligerent, warships shall enjoy complete freedom of transit and navigation through the Straits under the same conditions as those laid down in Article 10 to 18. Vessels of war belonging to belligerent Powers shall not however, pass through the Straits except in cases arising out of the application of Article 25 of the present Convention, and in cases of assistance rendered to a State victim of aggression in virtue of a treaty of mutual assistance binding-Turkey, concluded within the framework of the Covenant of the League of Nations, and registered and published in accordance with the provisions of Article 18 of the Covenant".

⁴¹ Rozakis, C. L. & Stagos P. N. (1987). *The Turkish Straits*. Dordrecht: Martinus Nijhoff Publishers, σελ. 112-113.

στενών.⁴² Εν καιρώ πολέμου και στην περίπτωση που και η Τουρκία βρίσκεται σε εμπόλεμη κατάσταση, οι διατάξεις των άρθρων 10 έως 18 δεν θα εφαρμόζονται και η διέλευση των πολεμικών σκαφών θα επαφίεται εξ ολοκλήρου στη διακριτική ευχέρεια της Τουρκικής Κυβερνήσεως.

Το άρθρο 21 τοποθετεί την Τουρκία σε ακόμα πιο πλεονεκτική θέση⁴³, καθώς σύμφωνα με αυτό, στην περίπτωση που η Τουρκία θεωρήσει ότι απειλείται με κίνδυνο πολέμου, θα έχει το δικαίωμα να εφαρμόσει τις διατάξεις του άρθρου 20. Ωστόσο, η Τουρκία οφείλει να ενημερώσει τα συμβαλλόμενα μέρη στη Συνθήκη του Μοντρέ καθώς και τον Γενικό Γραμματέα της Κοινωνίας των Εθνών για τα μέτρα που λαμβάνει. Αν το Συμβούλιο της Κοινωνίας των Εθνών αποφασίσει με πλειοψηφία δύο τρίτων ότι τα μέτρα είναι αδικαιολόγητα, τότε η τουρκική κυβέρνηση θα πρέπει να προχωρήσει στην παύση των μέτρων αυτών. Επομένως, η Τουρκία έχει σε έναν πρώτο βαθμό το δικαίωμα να εφαρμόσει τις διατάξεις του άρθρου 21 και να διακόψει τη διέλευση όλων των πολεμικών πλοίων, όμως, αν διαπιστωθεί ότι έκρινε λανθασμένα την κατάσταση, ενδέχεται να προκαλέσει την έντονη αντίδραση των άλλων ενδιαφερόμενων μερών.

Ενδιαφέρον είναι το ζήτημα αν ο ΟΗΕ διαδέχεται την ΚτΕ στο άρθρο 21 της Σύμβασης του Μοντρέ. Η απάντηση είναι μάλλον αρνητική, καθώς ποτέ δεν έγινε προσπάθεια από τον ΟΗΕ να αναλάβει τις υποχρεώσεις της ΚτΕ σε ό,τι αφορά τη συγκεκριμένη διάταξη. Ενισχυτικά ως προς την άποψη αυτή λειτουργεί και το γεγονός της ανυπαρξίας σχετικών ψηφισμάτων. Έτσι φαίνεται πως η Τουρκία κρίνει από μόνη της αν απειλείται από άμεσο κίνδυνο πολέμου, αφού με την κατάργηση της ΚτΕ εξαφανίστηκε και ο σχετικός μηχανισμός. Σε κάθε περίπτωση όμως ο ΟΗΕ έχει

⁴² Βλ. άρθρο 20 της Σύμβασης του Μοντρέ, το οποίο αναφέρει ότι:

"In time of war, Turkey being belligerent, the provisions of Articles 10 to 18 shall not be applicable; the passage of warships shall be left entirely to the discretion of the Turkish Government".

⁴³ Βλ. άρθρο 21 της Σύμβασης του Μοντρέ, το οποίο αναφέρει ότι:

"Should Turkey consider herself to be threatened with imminent danger of war she shall have the right to apply the provisions of Article 20 of the present Convention.

Vessels which have passed through the Straits before Turkey has made use of the powers conferred upon her by the preceding paragraph, and which thus find themselves separated from their bases, may return thereto. It is, however, understood that Turkey may deny this right to vessels of war belonging to the State whose attitude has given rise to the application of the present Article.

Should the Turkish Government make use of the powers conferred by the first paragraph of the present Article, a notification to that effect shall be addressed to the High Contracting Parties and to the Secretary-General of the League of Nations.

If the Council of the League of Nations decide by a majority of two-thirds that the measures thus taken by Turkey are not justified, and if such should also be the opinion of the majority of the High Contracting Parties signatories to the present Convention, the Turkish Government undertakes to discontinue the measures in question as also any measures which may have been taken under Article 6 of the present Convention".

τη δυνατότητα, λειτουργώντας έξω από κάθε σύμβαση, να κρίνει αν υπάρχει απειλή πολέμου.⁴⁴

Το καθεστώς των Στενών του Βοσπόρου και των Δαρδανελλίων θεωρείται πιο αυστηρό και από αυτό της Διώρυγας του Σουέζ, όπου ακόμα και στην περίπτωση που η Αίγυπτος βρίσκεται σε εμπόλεμη κατάσταση, συνεχίζει να ισχύει η ελευθερία διέλευσης, και ακόμα πιο αυστηρό και από το καθεστώς της Συνθήκης για τον Πορθμό του Μαγγελάνου του 1881 όπου υπάρχει μία παρόμοια διάταξη, ή και από το καθεστώς της Διώρυγας του Παναμά και του Καναλιού του Κιέλου, όπου η ελευθερία διέλευσης για τα ουδέτερα πολεμικά πλοία διατηρείται.⁴⁵

Η συμπερίληψη των άρθρων 20 και 21 στη Σύμβαση του Μοντρέ δείχνει ότι κατά την σύνταξή της δεν υπολογίστηκε να διατηρηθούν οι ισορροπίες στην περιοχή των Στενών του Βοσπόρου και των Δαρδανελλίων, αλλά αντίθετα ο μόνος που βγήκε τελικά κερδισμένος ήταν η Τουρκία. Για να αποτραπεί η συμμαχία της με τις δυνάμεις του Άξονα στον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, η Τουρκία κατάφερε να πάρει από τις Συμμαχικές Δυνάμεις ό,τι δεν είχε τη δυνατότητα να κερδίσει για περίπου 170 χρόνια. Το μόνο που πήραν ως αντάλλαγμα τελικά οι Συμμαχικές Δυνάμεις για τη συμφωνία τους στο περιεχόμενο της Σύμβασης του Μοντρέ ήταν η ουδετερότητα της Τουρκίας στον πόλεμο, και ως αποτέλεσμα η Τουρκία διατηρεί έκτοτε, εδώ και 82 χρόνια, την απόλυτη κυριαρχία της στην περιοχή των Στενών του Βοσπόρου και των Δαρδανελλίων.

Επαναστρατιωτικοποίηση της περιοχής των Στενών

Στο τελευταίο πρωτόκολλο της Σύμβασης του Μοντρέ αναφέρεται ότι τα συμβαλλόμενα μέρη στη Σύμβαση αποδέχονται ότι (1) η Τουρκία θα έχει τη δυνατότητα να επαναστρατιωτικοποιήσει αμέσως τη ζώνη των Στενών, (2) η τουρκική κυβέρνηση θα εφαρμόσει προσωρινά το ρυθμιζόμενο καθεστώς από την 15η Αυγούστου 1936 και (3) ότι το πρωτόκολλο θα τεθεί σε ισχύ αμέσως.⁴⁶

⁴⁴ Πολυδώρα, Σ.Ε. (2016). *Στενά που χρησιμοποιούνται για διεθνή ναυσιπλοΐα. Θεωρία και Πρακτική στον Περιβάλλοντα την Ελλάδα Θαλάσσιο Χώρο*. Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη, σελ. 252.

⁴⁵ Rozakis, C. L. & Stagos P.N. (1987). *The Turkish Straits*. Dordrecht: Martinus Nijhoff Publishers, σελ. 112-113.

⁴⁶ Βλ. το τελευταίο πρωτόκολλο της Σύμβασης του Μοντρέ, το οποίο αναφέρει ότι:

"At the moment of signing the Convention bearing this day's date, the undersigned Plenipotentiaries declare for their respective Governments that they accept the following provisions:

(1) Turkey may immediately remilitarise the zone of the Straits as defined in the Preamble to the said Convention.

(2) As from the 15th August, 1936, the Turkish Government shall provisionally apply the régime specified in the said Convention.

Πρόκειται για μεγάλη διπλωματική επιτυχία της Τουρκίας η συμπερίληψη αυτού του πρωτοκόλλου στη συνθήκη, καθώς, χάρη σε αυτό, της επιτρεπόταν να την εφαρμόσει απευθείας, και δεν χρειαζόταν να περιμένει την επικύρωσή της από τα άλλα κράτη. Με αυτόν τον τρόπο γλίτωσε μία πιθανή μεγάλη αναμονή για τη θέση σε ισχύ της Σύμβασης και απέκτησε μεμιάς το δικαίωμα πλήρους κυριαρχίας στην περιοχή.⁴⁷

Κατά την ερμηνεία της Σύμβασης του Μοντρέ τις επόμενες δεκαετίες προέκυψε το δίλημμα για το αν η επαναστρατιωτικοποίηση της ζώνης των Στενών αφορούσε και τα νησιά που γειτνιάζαν στην περιοχή. Οι διατάξεις της Συνθήκης της Λωζάννης που προέβλεπαν την αποστρατιωτικοποίηση των Στενών του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων αφορούσαν και την Ίμβρο και την Τένεδο. Παράλληλα καθεστώς αποστρατιωτικοποίησης επιβλήθηκε και στη Λήμνο και τη Σαμοθράκη.

Στο προοίμιο της Σύμβασης του Μοντρέ αναφέρεται ρητώς ότι αυτή υποκαθιστά τη Συνθήκη της Λωζάννης.⁴⁸ επομένως, σύμφωνα με την ελληνική θέση το καθεστώς αποστρατιωτικοποίησης της Λήμνου και της Σαμοθράκης έληξε με τη Σύμβαση του Μοντρέ, η οποία επέτρεψε τον επανεξοπλισμό της ζώνης των Στενών, παρά τη μη ρητή αναφορά στα συγκεκριμένα νησιά.

Η τουρκική πλευρά υποστηρίζει ότι η Λήμνος και η Σαμοθράκη είναι αποσυνδεδεμένες από το σύστημα ασφάλειας των Στενών και ότι οι διατάξεις της Σύμβασης του Μοντρέ περί επαναστρατιωτικοποίησης αφορούσαν μόνο τα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων καθώς και τη Θάλασσα του Μαρμαρά.

Όμως, η τουρκική θέση αντιτίθεται στο γεγονός ότι η Τουρκία, αμέσως μετά την κατάργηση της αποστρατιωτικοποίησης, προχώρησε στη στρατιωτικοποίηση της Ίμβρου, της Τενέδου και των Λαγουσών νήσων, που επίσης δεν αναφέρονται στη Σύμβαση του Μοντρέ. Αυτό αποδεικνύει ότι η ερμηνεία της τουρκικής πλευράς ότι οι υποχρεώσεις για αποστρατιωτικοποίηση δεσμεύουν μόνο τα ελληνικά νησιά συνιστά νομική αυθαιρεσία.⁴⁹

(3) The present Protocol shall enter into force as from this day's date".

⁴⁷ Rozakis, C. L. & Stagos P.N. (1987). *The Turkish Straits*. Dordrecht: Martinus Nijhoff Publishers, σελ. 116.

⁴⁸ Βλ. προοίμιο της Σύμβασης του Μοντρέ, στο οποίο αναφέρεται ότι: "Have resolved to replace by the present Convention the Convention signed at Lausanne on the 24th July, 1923".

⁴⁹ Περισσότερα περί της αποστρατιωτικοποίησης των ανατολικών νησιών του Αιγαίου βλ. Συρίγος, Α. (2018). *Τουρκικές διεκδικήσεις σε Αιγαίο και Ανατολική Μεσόγειο*. Αθήνα: Καθημερινές Εκδόσεις, σελ. 29-31.

Κατάργηση του καθεστώτος εγγυήσεων

Με την επαναστρατιωτικοποίηση της περιοχής των Στενών η Τουρκία είχε πια τη δυνατότητα αυτόνομης προστασίας της· επομένως η συνέχιση της ισχύος του καθεστώτος εγγυήσεων δεν κρινόταν πια απαραίτητη. Η κατάργηση του καθεστώτος εγγυήσεων αποτέλεσε την πιο σημαντική επιτυχία της Τουρκίας στο Μοντρέ, η οποία ήταν ίσως σημαντικότερη και από την επαναστρατιωτικοποίηση των Στενών.

Η συγκεκριμένη αλλαγή που έφερνε η Σύμβαση του Μοντρέ στο καθεστώς των Στενών άλλαζε εντελώς τα δεδομένα, καθώς από το 1923, βάσει της Συνθήκης της Λωζάννης, οι εγγυήτριες δυνάμεις είχαν στα χέρια τους όχι μόνο τον έλεγχο της ναυσιπλοΐας στα Στενά αλλά και της ίδιας της άμυνας της Τουρκίας. Με τη Σύμβαση του Μοντρέ η Τουρκία κατάφερε να αποκαταστήσει την κυριαρχία της στην περιοχή των Στενών.⁵⁰

Κατάργηση της Επιτροπής των Στενών

Η Σύμβαση του Μοντρέ κατήργησε επιπλέον την Επιτροπή των Στενών, η οποία δημιουργήθηκε με βάση τη Συνθήκη της Λωζάννης. Παρά το γεγονός ότι της Επιτροπής προέδρευε Τούρκος στην εθνικότητα και ότι η Τουρκία είχε σημαντικό λόγο στη λειτουργία των Στενών, η τουρκική κυβέρνηση δεν επιθυμούσε τη συνέχιση της ύπαρξής της.

Με την κατάργηση της Επιτροπής των Στενών, η Τουρκία αναλάμβανε όλες τις αρμοδιότητές της, στις οποίες συμπεριλαμβάνονταν η συλλογή στατιστικών πληροφοριών, ο έλεγχος για την ορθή εφαρμογή όλων των διατάξεων της Συνθήκης του Μοντρέ σε ό,τι αφορά τη διέλευση των πολεμικών πλοίων. Επιπλέον η Τουρκία είχε την υποχρέωση να ενημερώνει τον Γενικό Γραμματέα της Κοινωνίας των Εθνών καθώς και τα συμβαλλόμενα μέρη στη Συνθήκη με μία ετήσια αναφορά σχετικά με τη διέλευση πολεμικών πλοίων διά μέσων των Στενών.⁵¹

Οι ιδιαιτερότητες της Σύμβασης του Μοντρέ

Η Σύμβαση του Μοντρέ πρωτοτύπησε και ξεχώρισε στον τομέα της ειρηνικής επίλυσης των διαφορών και της αναθεώρησης των διεθνών συνθηκών. Θεωρήθηκε ιδιαίτερα καινοτόμος πρακτική η διάταξη του πρόσθετου πρωτοκόλλου στη Συνθήκη, η οποία επέτρεψε στην Άγκυρα να επανεξοπλίσει απευθείας τη ζώνη των Στενών και

⁵⁰ Rozakis, C. L. & Stagos P.N. (1987). *The Turkish Straits*. Dordrecht: Martinus Nijhoff Publishers, σελ. 120-121.

⁵¹ Ibid.

να εφαρμόσει προσωρινά τα προβλεπόμενα από τη συνθήκη χωρίς να απαιτηθεί να συγκεντρωθούν αρχικά οι απαιτούμενες επικυρώσεις για τη θέση σε ισχύ της. Το ίδιο το Πρωτόκολλο προέβλεπε ότι η έναρξη της ισχύος του θα λάμβανε χώρα από τη στιγμή της υπογραφής της συνθήκης.⁵²

Η σημαντικότερη ίσως καινοτομία της Σύμβασης του Μοντρέ σε σχέση με τη Συνθήκη της Λωζάννης είναι η συμπερίληψη ενός μηχανισμού αναθεώρησης/τροποποίησης στη νέα συνθήκη. Η πρόβλεψη αυτών των διαδικασιών στα άρθρα 28-29 της νέας συνθήκης δείχνουν την αβεβαιότητα και την ανασφάλεια που επικρατούσε για τη βιωσιμότητά της σε μία περίοδο όπου η τεχνολογία αναπτυσσόταν συνεχώς. Ωστόσο ο μηχανισμός αυτός δεν είναι ολοκληρωμένος, καθώς δεν συμπεριλαμβάνεται καμία διάταξη που να μπορεί να εφαρμοστεί σε περίπτωση διαφωνίας κατά την αναθεωρητική συνδιάσκεψη, όπου τα συμβαλλόμενα μέρη θα διαπραγματεύονται το περιεχόμενο της νέας συνθήκης.⁵³ Παρ' όλα αυτά στο άρθρο 28 αναφέρεται ότι η αρχή της ελευθερίας διελεύσεως και ναυσιπλοΐας θα έχει απεριόριστη διάρκεια, δίνοντας κάποια έστω λύση σε περίπτωση διαφωνίας μεταξύ των κρατών-μερών στη Σύμβαση, ώστε να μην δημιουργηθεί πρόβλημα στην κυκλοφορία στην περιοχή των Στενών κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων για τη σύναψη νέας συνθήκης.⁵⁴

Για να οδηγηθούν τα συμβαλλόμενα μέρη στη Σύμβαση σε αναθεωρητική συνδιάσκεψη με σκοπό την υιοθέτηση μίας νέας συνθήκης απαιτείται να λάβει χώρα καταγγελία από οποιοδήποτε κράτος-μέρος. Μετά από την καταγγελία η Σύμβαση του Μοντρέ θα παραμείνει σε ισχύ για την περίοδο δύο ετών, μετά το πέρας της οποίας θα διεξαχθεί η σχετική συνδιάσκεψη.

⁵² Νικολάου, Ι. (1995). *Ο διάπλους των τουρκικών στενών κατά τις διεθνείς συνθήκες και την πρακτική. Από τη συνθήκη του Κιουτσούκ Καϊναρτζί στο νέο κανονισμό διέλευσης*. Αθήνα: Εκδόσεις Ι. Σιδέρης, σελ. 78-79.

⁵³ Βλ. άρθρο 29 της Σύμβασης του Μοντρέ, σχετικό απόσπασμα του οποίου αναφέρει ότι:

"Any request for revision thus supported must be notified to all the High Contracting Parties three months prior to the expiry of the current period of five years. This notification shall contain details of the proposed amendments and the reasons which have given rise to them.

Should it be found impossible to reach an agreement on these proposals through the diplomatic channel, the High Contracting Parties agree to be represented at a conference to be summoned for this purpose.

Such a conference may only take decisions by a unanimous vote, except as regards cases of revision involving Articles 14 and 18, for which a majority of three-quarters of the High Contracting Parties shall be sufficient.

The said majority shall include three-quarters of the High Contracting Parties which are Black Sea Powers, including Turkey".

⁵⁴ Βλ. άρθρο 28 της Σύμβασης του Μοντρέ, στο οποίο αναφέρεται ρητά ότι:

"The principle of freedom of transit and navigation affirmed in Article 1 of the present Convention shall however continue without limit of time".

Σύμφωνα με το άρθρο 28 η Σύμβαση του Μοντρέ είναι εικοσαετούς διάρκειας από τη στιγμή της θέσεως σε ισχύ της. Το άρθρο 29 προβλέπει ότι κάθε πέντε χρόνια μετά τη θέση σε ισχύ της παρούσας Σύμβασης τα συμβαλλόμενα κράτη έχουν το δικαίωμα να προτείνουν την τροποποίηση μίας ή περισσότερων διατάξεών της. Οι προτάσεις για τροποποίηση των άρθρων 14 ή 18, που αφορούν το μέγιστο επιτρεπτό βάρος των πλοίων που περνάνε διά μέσω των Στενών, απαιτούν την υποστήριξη ενός άλλου συμβαλλόμενου μέρους. Ενώ για την τροποποίηση οποιουδήποτε άλλου άρθρου απαιτείται η υποστήριξη της πρότασης από δύο άλλα συμβαλλόμενα κράτη στη Σύμβαση.

3. Το Καθεστώς των Στενών και το διεθνές πολιτικό τοπίο μετά το 1936

Αμέσως μόλις τέθηκε σε ισχύ η Σύμβαση του Μοντρέ, δύο χώρες είχαν στο στόχαστρό τους τα Στενά: η Σοβιετική Ένωση και η Γερμανία. Από τη μία η Σοβιετική Ένωση επιθυμούσε να αποκτήσει ισότιμη κυριαρχία επί των Στενών μαζί με τη Τουρκία και γι' αυτό πρότεινε να συνάψουν μία διμερή συμφωνία για την κοινή προστασία των Στενών. Από την άλλη η ναζιστική Γερμανία θεώρησε προσβλητική την απουσία της από τη σύμβαση που καθόριζε το καθεστώς διέλευσης σε ένα από τα κρισιμότερα σημεία της Αν. Μεσογείου.

Στην πρώτη περίπτωση η Τουρκία αρνήθηκε κατηγορηματικά την πρόταση των Σοβιετικών και ειδοποίησε τη Μεγάλη Βρετανία για τα πλάνα τους. Στη δεύτερη περίπτωση η Τουρκία δέχτηκε να προβεί σε συζητήσεις για την προσχώρηση της Γερμανίας στη Σύμβαση του Μοντρέ. Όμως, οι συζητήσεις αυτές κατέληξαν τελικά σε αδιέξοδο, καθώς, σύμφωνα με την τουρκική πλευρά, η Γερμανία δεν ήταν συμβαλλόμενο μέρος στη Συνθήκη της Λωζάννης και ως εκ τούτου δεν είχε το δικαίωμα προσχώρησης στη Σύμβαση του Μοντρέ. Τελικά η Γερμανία τον Ιανουάριο του 1939 αποφάσισε να αποσύρει το ενδιαφέρον της για προσχώρηση στη Σύμβαση. Η Ιταλία, από την άλλη πλευρά, όντας συμβαλλόμενο μέρος στη Συνθήκη της Λωζάννης, προσχώρησε το 1938 κι αυτή στη Σύμβαση του Μοντρέ.⁵⁵

Η Τουρκία και ο Β΄ Παγκόσμιος Πόλεμος

Ο Β΄ Παγκόσμιος Πόλεμος ήταν η πρώτη μεγάλη δοκιμασία για το νέο καθεστώς των Στενών. Η Τουρκία προσπάθησε να παραμείνει ουδέτερη και να εξισορροπήσει τα αντιτιθέμενα συμφέροντα των κρατών ικανοποιώντας επιλεκτικά τα αιτήματα διόδου από τα Στενά.⁵⁶ Η πολιτική που πρόβαλλε ότι υποστήριζε ήταν ότι δεν ανεχόταν συμπεριφορές από τα διερχόμενα πολεμικά πλοία που καταστρατηγούσαν τη σύμβαση. Ωστόσο, δεν ήταν λίγες οι περιπτώσεις που παραβίασε τη Σύμβαση του Μοντρέ σε βάρος των Συμμάχων και υπέρ του Άξονα.⁵⁷

Μετά το τέλος του πολέμου, το θέμα των Στενών αποτέλεσε ξανά αντικείμενο συζήτησης, αυτή τη φορά στη διάσκεψη της Γιάλας (10 Φεβρουαρίου 1945), μετά από πρωτοβουλία του σοβιετικού ηγέτη Ιωσήφ Στάλιν, ο οποίος θεωρούσε ότι η

⁵⁵ Rozakis, C. L. & Stagos P.N. (1987). *The Turkish Straits*. Dordrecht: Martinus Nijhoff Publishers, σελ. 124.

⁵⁶ Νικολάου, Ι. (1995). *Ο διάπλους των τουρκικών στενών κατά τις διεθνείς συνθήκες και την πρακτική. Από τη συνθήκη του Κιουτσούκ Καϊναρτζί στο νέο κανονισμό διέλευσης*. Αθήνα: Εκδόσεις Ι. Σιδέρης, σελ. 82.

⁵⁷ Ρούκουνας, Ε. (2015). *Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο*. Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη, σελ. 287.

Σύμβαση του Μοντρέ ήταν πλέον ξεπερασμένη και ότι η συμβολή της εχθρικής Ιαπωνίας στη συνθήκη ήταν μεγαλύτερη από αυτή της χώρας του.

Τον Ιούνιο του 1945 ο υπουργός Εξωτερικών της ΕΣΣΔ Βιατσεσλάφ Μολότοφ ζήτησε από την Τουρκία την επιστροφή των γειτονικών με τον Καύκασο επαρχιών Καρς, Αρνταχάν και Αρβίν καθώς και την αναθεώρηση του καθεστώτος των Στενών, με το επιχείρημα ότι η Τουρκία δεν ήταν σε θέση να τα υπερασπίσει. Η τουρκική απάντηση ήταν κατηγορηματικά αρνητική επικαλούμενη τα κυριαρχικά δικαιώματά της στα Στενά.⁵⁸

Στη διάσκεψη του Πότσταμ (23 Ιουλίου 1945) ο Στάλιν υποστήριξε εκ νέου την αλλαγή του καθεστώτος παραλληλίζοντας τα τουρκικά στενά με αυτά του Σουέζ, του Γιβραλτάρ και του Παναμά, όπου η αμερικανική και αγγλική πολιτική δεν θα ήταν σύμφωνη με τη δεσπόζουσα θέση ενός μόνου κράτους. Ωστόσο, όπως δήλωνε, το καθεστώς των Στενών και η ασφάλεια της περιοχής θα έπρεπε να ανήκει στην αποκλειστική δικαιοδοσία των παράκτιων κρατών της Μαύρης Θάλασσας.

Οι ΗΠΑ και η Βρετανία δεν ήταν κατά της αναθεώρησης της Σύμβασης του Μοντρέ. Όμως, ήταν απόλυτα αρνητικοί στο ενδεχόμενο το καθεστώς των Στενών να οριστεί μόνο από τα παράκτια κράτη της Μαύρης Θάλασσας. Επιπλέον, δεν δέχονταν την ιδέα της κοινής προστασίας των Στενών από την Τουρκία και την ΕΣΣΔ. Οι ΗΠΑ θεωρούσαν πως το καθεστώς των Στενών θα έπρεπε να βασίζεται στους στόχους και τις αρχές των Ηνωμένων Εθνών.⁵⁹ Μόνο υπό το πλαίσιο αυτό θα δέχονταν να συζητήσουν περί ενδεχόμενης αναθεώρησης της Σύμβασης του Μοντρέ.

Οι προσπάθειες για αναθεώρηση της Σύμβασης του Μοντρέ τελικά δεν τελεσφόρησαν. Σύμφωνα με την Γιούλια Κουντριάσοβα, καθηγήτρια στην Έδρα Οικονομικής Θεωρίας του Κρατικού Ινστιτούτου Διεθνών Σχέσεων της Μόσχας, το 1945 ήταν η μόνη φορά που τα κράτη παραλίγο να φτάσουν κοντά σε αναθεώρηση της Σύμβασης του Μοντρέ. Έκτοτε δεν έχει υπάρξει σοβαρή αφορμή για να ξεκινήσουν ξανά οι συζητήσεις για επανέναρξη διαπραγματεύσεων για πιθανή αναθεώρηση της Συνθήκης.⁶⁰

⁵⁸ Νικολάου, Ι. (1995). *Ο διάπλους των τουρκικών στενών κατά τις διεθνείς συνθήκες και την πρακτική. Από τη συνθήκη του Κιουτσούκ Καϊναρτζί στο νέο κανονισμό διέλευσης*. Αθήνα: Εκδόσεις Ι. Σιδέρης, σελ. 83.

⁵⁹ Hasanli, J. (2011). *Stalin and the Turkish Crisis of the Cold War, 1945-1953*. MD: Lexington Books, σελ. 232.

⁶⁰ Кудряшова, Ю. С. (2016, Σεπτέμβριος 9). *О режиме черноморских проливов в прошлом и настоящем* [About the regime of the Black Sea Straits in the past and the present] Άρθρο δημοσιευμένο στην ιστοσελίδα του Κρατικού Ινστιτούτου Διεθνών Σχέσεων της Μόσχας [Πρόσβαση

Οι απειλές και οι πιέσεις της ΕΣΣΔ προς την Τουρκία συνεχίστηκαν την επόμενη περίοδο και αποτέλεσαν έναν από τους προάγγελους του Ψυχρού πολέμου. Σύμφωνα με την τουρκική πλευρά, η κατάσταση αυτή ήταν που οδήγησε την Τουρκία να εγκαταλείψει την πολιτική ουδετερότητας που ακολούθησε στον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο και να υιοθετήσει έναν στρατηγικό προσανατολισμό προς την ένταξή της στον Δυτικό συνασπισμό.⁶¹

Οι ΗΠΑ ουσιαστικά αντικατέστησαν τη Μεγάλη Βρετανία στο ρόλο του «ισορροπιστή». Η αμερικανική πλευρά ήταν πεπεισμένη ότι οι ρωσικές απαιτήσεις είχαν ως απώτερο στόχο την αύξηση της επιρροής τους και τον έλεγχο όλης της Τουρκίας. Η επίσκεψη του αμερικανικού θωρηκτού USS Missouri στην Κωνσταντινούπολη, από τις 22 Μαρτίου έως τις 5 Απριλίου 1946, υπήρξε σύμβολο στήριξης των ΗΠΑ προς την Τουρκία.⁶² Για να βοηθήσουν την Τουρκία να διασφαλίσει τον έλεγχο των Στενών και να αντιμετωπίσουν τις σοβιετικές πιέσεις, οι ΗΠΑ έστειλαν 100 εκατομμύρια δολάρια σε οικονομική και στρατιωτική βοήθεια στο πλαίσιο του Δόγματος Τρούμαν.⁶³ Στις 18 Φεβρουαρίου 1952 η Τουρκία έγινε μέλος του NATO, όμως αυτό δεν επηρέασε το καθεστώς των Στενών, το οποίο συνέχισε να καθορίζεται από τη Σύμβαση του Μοντρέ.

Τα Στενά και η κόντρα Ανατολής-Δύσης μετά το 1953

Η ένταση στις ρωσοτουρκικές σχέσεις μειώθηκε αρκετά μετά το θάνατο του Στάλιν (Μάρτιος 1953) υπό τον Μαλενκόφ στη νέα σοβιετική ηγεσία. Έπειτα και από την φανερή στροφή της Τουρκίας προς τη Δύση, με την ένταξή της στο NATO, η ΕΣΣΔ αποφάσισε να αναθεωρήσει την πολιτική της στάση απέναντι στο ζήτημα των Στενών και με επίσημη δήλωσή προς την Τουρκία ανακοίνωσε πώς αποσύρει τις εδαφικές απαιτήσεις της.

Βέβαια, η ατμόσφαιρα μεταξύ της Τουρκίας και της ΕΣΣΔ την επόμενη περίοδο παρέμεινε τεταμένη λόγω των συχνών επισκέψεων πολεμικών πλοίων στα στενά. Τα πλοία αυτά ανήκαν στα συμμαχικά μέλη της Τουρκίας στο NATO, και η

στις 26/10/18], διαθέσιμο στη δ/ση: <https://mgimo.ru/about/news/experts/o-rezhime-chernomorskikh-proshivov-v-proshlom-i-nastoyashchem/>.

⁶¹ Νταβούτογλου, Α. (2010). *Το στρατηγικό βάθος. Η διεθνής θέση της Τουρκίας* (μτφρ. Νικόλαος Ραπτόπουλος και επιμ. Νεοκλής Σαρρής). Αθήνα: Εκδόσεις Ποιότητα. (Το πρωτότυπο έργο εκδόθηκε το 2001), σελ. 261-262.

⁶² Bilenner, T. (2007). *Les détroits, atout stratégique majeur de la Turquie*. Annuaire Français de Relations Internationales, VIII, σελ. 752.

⁶³ Kayaoğlu, B. (2009). *Strategic imperatives, Democratic rhetoric: The United States and Turkey, 1945-1952*. Cold War History 9, no. 3, σελ. 327-329.

είσοδος και παραμονή τους στον χώρο των Στενών προκαλούσαν την αντίδραση των σοβιετικών. Ωστόσο τα πλοία αυτά πραγματοποιούσαν απλές επισκέψεις και δεν πρόβαιναν σε καμία εχθρική πράξη εντός των Στενών, με αποτέλεσμα να μην αντιτίθενται στη Σύμβαση του Μοντρέ.⁶⁴

Κατά τη διάρκεια του πολέμου του Βιετνάμ (1955-1975) η Τουρκία δεν περιόρισε τη διέλευση από τα Στενά για τα πολεμικά πλοία των ΗΠΑ, ενώ υποστηριζόταν ότι θα έπρεπε να την απαγορεύσει σύμφωνα με το άρθρο 19 της Σύμβασης. Σύμφωνα με την Τουρκία, όμως, η εμπλοκή των ΗΠΑ στο Βιετνάμ δεν συνιστούσε πόλεμο.⁶⁵

Παρ' όλα αυτά η Τουρκία, επιθυμώντας να αποδείξει την καλή της πίστη στις σχέσεις της με την ΕΣΣΔ, ήταν πιο ευνοϊκή τα επόμενα χρόνια και στη διέλευση ρωσικών πλοίων από τα στενά. Όσο ο σοβιετικός στόλος μεγάλωνε με ταχείς ρυθμούς, ο αριθμός των πλοίων που περνούσαν δια μέσω των στενών ολοένα και αυξανόταν.

Ως απάντηση στην ίδρυση του ΝΑΤΟ, οι ηγέτες των σοσιαλιστικών χωρών με πρωτοβουλία της Μόσχας, το Μάιο του 1955 ίδρυσαν δική τους στρατιωτικοπολιτική ένωση, το Σύμφωνο της Βαρσοβίας. Ωστόσο, ο νέος Γενικός Γραμματέας της Κεντρικής Επιτροπής του Κομμουνιστικού Κόμματος της Σοβιετικής Ένωσης Νικίτα Χρουσόφ (1953-1964) στο 20ό Συνέδριο του Κομμουνιστικού Κόμματος της Σοβιετικής Ένωσης του 1956 εξέφρασε την ιδέα της ειρηνικής συνύπαρξης των σοσιαλιστικών χωρών με τα Δυτικά κράτη.⁶⁶

Η σοβιετική ναυτική δύναμη, 1960-1980

Ωστόσο η ΕΣΣΔ τα επόμενα χρόνια δεν έμεινε με σταυρωμένα τα χέρια. Τη δεκαετία του 1960 η Μόσχα άρχισε τις προετοιμασίες για την οργάνωση ενός πανίσχυρου στόλου, ο οποίος θα διασφάλιζε την παρουσία της στη Μεσόγειο. Η ΕΣΣΔ ήθελε να δείξει στη διεθνή κοινότητα ότι η ναυτική της δύναμη ήταν παρούσα σε όλες τις διεθνείς κρίσεις.⁶⁷

⁶⁴ Игнатьев, А.В. & Нежинский Н.Л. и др. (1999). *Россия и Черноморские проливы (XVIII-XX столетия)*. Москва: Международные отношения, σελ. 486-487.

⁶⁵ Πολυδώρου, Σ.Ε. (2016). *Στενά που χρησιμοποιούνται για διεθνή ναυσιπλοΐα. Θεωρία και Πρακτική στον Περιβάλλοντα την Ελλάδα Θαλάσσιο Χώρο*. Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη, σελ. 259.

⁶⁶ Αντρέεφ, Ι. & Λεσένκο, Λ. (2015). *Δοκίμια Ρωσικής Ιστορίας* (μτφρ. και επιμ. Ναταλία Νικολάου & Πέτρος Καλογερόπουλος). Αθήνα: Εν πλω. (Το πρωτότυπο έργο εκδόθηκε το 2007), σελ.354.

⁶⁷ Rozakis, C. L. & Stagos P.N. (1987). *The Turkish Straits*. Dordrecht: Martinus Nijhoff Publishers, σελ. 50.

Η πρώτη σημαντική αύξηση της σοβιετικής ναυτικής δύναμης παρουσιάστηκε το 1967, κατά τις παραμονές της έκρηξης και κυρίως την επαύριον του πολέμου των Έξι Ημερών. Ενώ από το Μάιο του 1967 η ένταση του Ισραήλ, της Συρίας και της Αιγύπτου κλιμακωνόταν, οι Σοβιετικοί αναζητούσαν να ενισχύσουν τις ναυτικές τους δυνάμεις με σκοπό να αναβαθμίσουν τον ρόλο τους στην περιοχή και να αποτρέψουν αμερικανική συνδρομή στο Ισραήλ ή ισραηλινές επιδρομές στις αιγυπτιακές ναυτικές εγκαταστάσεις.

Για πρώτη φορά η σοβιετική ναυτική δύναμη κατάφερε να παρεμποδίσει σε ικανοποιητικό βαθμό τις κινήσεις του αμερικανικού δού στόλου, ο οποίος μέχρι τότε ήταν αδιαφιλονίκητος κυρίαρχος της Μεσογείου. Μετά τη λήξη του πολέμου, η ΕΣΣΔ αποφάσισε να εγκαταστήσει μία ναυτική μοίρα σε μόνιμη βάση στη Μεσόγειο. Η δύναμη αυτή έλαβε την ονομασία «Πέμπτη Εस्कάντρα» (πέμπτη ναυτική μοίρα).⁶⁸ Η ΕΣΣΔ διατήρησε την 5η Μοίρα από το 1967 έως το 1992.

Όπως και στον πόλεμο του Βιετνάμ, έτσι και κατά τη διάρκεια του πολέμου των έξι ημερών, η Τουρκία ακολούθησε την ίδια πρακτική της μη απαγόρευσης διάπλου, μεταξύ του Ισραήλ και των αραβικών κρατών, παρότι η Αίγυπτος είχε διακηρύξει επισήμως ότι βρίσκεται σε εμπόλεμη κατάσταση με τη Ισραήλ.⁶⁹

Η ανάπτυξη του σοβιετικού στόλου προκάλεσε την αντίδραση της Τουρκίας, η οποία απείλησε με το κλείσιμο των Στενών για τα σοβιετικά πολεμικά πλοία. Όμως, η απειλή χρήσης πυραύλων από τον υπουργό Εξωτερικών της ΕΣΣΔ Αντρέι Γκρομίκο (1957-1985) επηρέασε τη στάση της τουρκικής πλευράς, η οποία απέσυρε την απειλή της.⁷⁰

Οι ναυτικές προκλήσεις στη Μεσόγειο από τον διαρκώς αυξανόμενο σοβιετικό στόλο οδήγησαν το NATO το 1968 στη δημιουργία ενός νέου συμμαχικού στρατηγείου, του MARAIRMED - Maritime Air Forces in the Mediterranean, με τη

⁶⁸ Χουρχούλης, Δ. (2017, Σεπτέμβριος 18). *Ο σοβιετικός στόλος στη Μεσόγειο*, ηλεκτρονική έκδοση της εφημερίδας Η Καθημερινή. [Πρόσβαση στις 12/11/2018], άρθρο διαθέσιμο στη δ/ση: <http://www.kathimerini.gr/926971/article/epikairothta/kosmos/o-sovietikos-stolos-sth-mesogeio>.

⁶⁹ Πολυδώρου, Σ.Ε. (2016). *Στενά που χρησιμοποιούνται για διεθνή ναυσιπλοΐα. Θεωρία και Πρακτική στον Περιβάλλοντα την Ελλάδα Θαλάσσιο Χώρο*. Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη, σελ. 259.

⁷⁰ Кудряшова, Ю. С. (2016, Σεπτέμβριος 9). *О режиме черноморских проливов в прошлом и настоящем* [About the regime of the Black Sea Straits in the past and the present]. Άρθρο δημοσιευμένο στην ιστοσελίδα του Κρατικού Ινστιτούτου Διεθνών Σχέσεων της Μόσχας [Πρόσβαση στις 07/11/18], διαθέσιμο στη δ/ση: <https://mgimo.ru/about/news/experts/o-rezhime-chernomorskikh-prolivov-v-proshlom-i-nastoyashchem/>.

συμμετοχή των ΗΠΑ, της Μ. Βρετανίας, της Γαλλίας και της Ιταλίας.⁷¹ Στόχος ήταν να διευρυνθεί το πεδίο δραστηριότητας του στόλου του NATO και να βελτιωθεί ως προς την παρακολούθηση των εξελίξεων ώστε να είναι συνεχώς σε επαγρύπνηση. Επιπλέον το 1969 δημιουργήθηκε από το NATO μία ναυτική δύναμη με την ονομασία Naval On-Call Force Mediterranean (NOCFORMED) με έδρα τη Μεσόγειο που είχε την αρμοδιότητα να εφημερεύει συνεχώς για να είναι σε θέση να αντιδράσει αποτρεπτικά σε άμεσο χρόνο σε περίπτωση κάποιου περιστατικού με πρωταγωνίστρια την ΕΣΣΔ. Η δύναμη αυτή χρησιμοποιήθηκε 43 φορές την περίοδο από το 1970 έως το 1991.⁷²

Το 1968 η ΕΣΣΔ και η Βουλγαρία διαμαρτυρήθηκαν έντονα για το γεγονός ότι δύο αμερικανικά πλοία, το Dyess και το Turner είχαν διασχίσει τον Βόσπορο μεταφέροντας πυρηνικές εκρηκτικές κεφαλές. Η Τουρκία απάντησε ότι η μεταφορά του συγκεκριμένου τύπου οπλισμού δεν απαγορευόταν από τη Σύμβαση του Μοντρέ, καθώς κατά την υπογραφή της δεν υπήρχε.⁷³ Πρόκειται για μία από τις πρώτες περιπτώσεις που έδειχναν ότι η Σύμβαση του Μοντρέ έπρεπε να επικαιροποιηθεί και να προσαρμοστεί στις υπάρχουσες τότε τεχνολογικές συνθήκες.

Τα επόμενα χρόνια η Τουρκία επέτρεψε τη διέλευση και σε σοβιετικά και ρωσικά αεροπλανοφόρα, εγείροντας διαμαρτυρίες αυτή τη φορά από τη Δύση. Το 1976 επέτρεψε τη διέλευση του Κίεβ, το οποίο ευφυνώς η ΕΣΣΔ είχε κατηγοριοποιήσει ως ανθυποβρυχιακό καταδρομικό κατευθυνόμενων βλημάτων για να αποφύγει τις δεσμεύσεις του Μοντρέ αφού δεν είχε καταπέλτη για την απογείωση συμβατικών αεροσκαφών σταθερών περυγών και δεν μπορούσε να χαρακτηριστεί, κατά την ίδια, ως αεροπλανοφόρο. Συνολικά το 1977 διά μέσω των Στενών πέρασαν 272 πολεμικά πλοία, εκ των οποίων το 91% ήταν σοβιετικά.⁷⁴

Η αύξηση τόσο της κυκλοφορίας όσο και του βάρους των πλοίων που περνούσαν δια μέσω των Στενών είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση και των ατυχημάτων, ελλοχεύοντας κινδύνους για το περιβάλλον αλλά και για τον πληθυσμό

⁷¹ Νικολάου, Ι. (1995). *Ο διάπλους των τουρκικών στενών κατά τις διεθνείς συνθήκες και την πρακτική. Από τη συνθήκη του Κιουτσούκ Καϊναρτζί στο νέο κανονισμό διέλευσης*. Αθήνα: Εκδόσεις Ι. Σιδέρης, σελ. 87.

⁷² Βλ. περισσότερες πληροφορίες για την NOCFORMED στην επίσημη ιστοσελίδα της Συμμαχικής Διοίκησης Νάπολης του NATO, στη δ/ση: <https://jfcnaples.nato.int/page6322744/8-the-soviet-presence-in-the-mediterranean>.

⁷³ Bilener, T. (2007). *Les détroits, atout stratégique majeur de la Turquie*. Annuaire Français de Relations Internationales, VIII, σελ. 754.

⁷⁴ Игнатъев, А.В. & Нежинский Н.Л. и др. (1999). *Россия и Черноморские проливы (XVIII-XX столетия)*. Москва: Международные отношения, σελ. 493.

που διέμενε στις γύρω περιοχές. Το 1979 το καταχωρημένο ως ρουμανικό πετρελαιοφόρο MT *Independența* συγκρούστηκε με το ελληνικό φορτηγό πλοίο M/V *Enyalis* κοντά στο λιμάνι της Haydarpaşa με αποτέλεσμα να προκληθεί έκρηξη. Το ατύχημα οδήγησε στο θάνατο 42 επιβάτες του πετρελαιοφόρου και 96.000 τόνοι αργού πετρελαίου χύθηκαν στη θάλασσα. Η φωτιά που προκλήθηκε από την έκρηξη διήρκεσε εβδομάδες και είχε καταστροφικές συνέπειες για το περιβάλλον και την ατμόσφαιρα. Το φοβερό αυτό συμβάν θορύβησε την κοινή γνώμη, η οποία άρχισε να διαπιστώνει το ρίσκο που επέφερε η μεταφορά επικίνδυνων φορτίων στην περιοχή των Στενών. Ξέσπασε έτσι ένας κύκλος συζητήσεων σχετικά με την ανάγκη να ληφθούν επείγοντως μέτρα για την ενίσχυση της ασφάλειας στα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελλίων.⁷⁵

Το πρόβλημα αυτό δεν υπήρχε μόνο στην περιοχή των Στενών του Βοσπόρου και των Δαρδανελλίων, αλλά και σε άλλες θαλάσσιες περιοχές του κόσμου. Το ζήτημα αυτό, όπως και άλλα αντίστοιχα μικρότερης ή μεγαλύτερης σημασίας σε ό,τι αφορά το δίκαιο της θάλασσας, εργάζονταν να επιλύσουν τα 157 κράτη που συμμετείχαν στην Τρίτη Διεθνή Συνδιάσκεψη για το Δίκαιο της Θάλασσας, η οποία διήρκεσε από το 1973 έως το 1982. Γινόταν προσπάθεια να εκπονηθεί ένα περιεκτικό συμβατικό κείμενο, αποδεκτό από το σύνολο της διεθνούς κοινότητας, πλην ολίγων εξαιρέσεων, που θα κωδικοποιούσε το ήδη υπάρχον εθιμικό δίκαιο αλλά και θα εισήγαγε νέους θεσμούς του δικαίου της θάλασσας.

⁷⁵ Nilüfer, O. (2006). *The Turkish Straits and the IMO: A Brief History*. Στο O. Nilüfer & B. Öztürk (επιμ.), *The Turkish Straits: maritime safety, legal and environmental aspects*, Istanbul, Turkey: Turkish Marine Research Foundation, σελ. 23.

4. Το Καθεστώς των Διεθνών Στενών μετά την υπογραφή της Διεθνούς Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας και η στάση της Τουρκίας

Ειδικοί κανονισμοί διέλευσης για την περιοχή του Βοσπόρου

Την 1η Μαΐου 1982 η Τουρκία εισήγαγε ειδικούς κανονισμούς για τη διέλευση των πλοίων στον Βόσπορο, ορισμένοι εκ των οποίων ήταν ο περιορισμός της ταχύτητας των πλοίων σε 10 ναυτικούς κόμβους εκτός απρόοπτων καταστάσεων και η υποχρέωση σε όλα τα τουρκικά, ξένα ή τουριστικά πλοία με εκτόπισμα άνω των 10.160 τόνων να ενημερώνουν τις τουρκικές Αρχές μία εβδομάδα πριν από τη διέλευσή τους.

Σκοπός της υιοθέτησης αυτών των κανονισμών ήταν η διαμόρφωση των κατάλληλων συνθηκών για την πρόληψη ατυχημάτων. Όμως η μονομερής εισαγωγή των νέων κανονισμών προκάλεσε τη δυσαρέσκεια των ενδιαφερόμενων μερών. Η Τουρκία κατηγορήθηκε ότι εισήγαγε τους νέους κανονισμούς, δίχως να απευθυνθεί πρώτα στη Συμβουλευτική Διακυβερνητική Ναυτιλιακή Οργάνωση του ΟΗΕ⁷⁶ και στα κράτη των οποίων τα πλοία χρησιμοποιούν τα Στενά. Τέθηκε, λοιπόν, το ζήτημα αν οι κανονισμοί αυτοί παραβίαζαν τη Σύμβαση του Μοντρέ και πιο συγκεκριμένα την αρχή της ελευθερίας διέλευσης και ναυσιπλοΐας στα Στενά.

Για άλλη μία φορά τονίστηκε η ανάγκη της αναθεώρησης της Συνθήκης του Μοντρέ με σκοπό την επικαιροποίηση της στα δεδομένα και στις εξελίξεις της εποχής εκείνης. Όμως, λόγω της δυνατότητας που έδινε στην Τουρκία η Σύμβαση να διατηρεί την κυριαρχία της στην περιοχή των Στενών και να περιορίζει την ΕΣΣΔ στη Μαύρη Θάλασσα σε περίπτωση πολέμου, τόσο η ίδια όσο και οι σύμμαχοί της δεν επιθυμούσαν να θέσουν το ζήτημα της αναθεώρησής της.⁷⁷

Υπογραφή της Διεθνούς Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS)

Στις 10 Δεκεμβρίου 1982, μετά από εννέα χρόνια διαπραγματεύσεων και εργασιών της Τρίτης Διεθνούς Συνδιάσκεψης για το Δίκαιο της Θάλασσας, υπεγράφη στο Μοντέγκο Μπέι της Τζαμάικα η Διεθνής Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας, η οποία σηματοδοτούσε μία νέα εποχή για τη ρύθμιση των κανόνων του δικαίου θαλάσσης. Σκοπός της σύμβασης αυτής, όπως αναφέρεται και στο προοίμιό της, είναι

⁷⁶ Από τις 22 Μαΐου 1982 γνωστός ως Διεθνής Οργανισμός Ναυσιπλοΐας (International Maritime Organization).

⁷⁷ Игнатьев, А.В. & Нежинский Н.Л. и др. (1999). *Россия и Черноморские проливы (XVIII-XX столетия)*. Москва: Международные отношения, σελ. 494-496.

η «εγκαθίδρυση έννομης τάξης σχετικά με τις θάλασσες και τους ωκεανούς η οποία θα διευκολύνει την διεθνή επικοινωνία και θα προαγάγει τις ειρηνικές χρήσεις των θαλασσών και ωκεανών, τη δίκαιη και αποτελεσματική χρησιμοποίηση των πόρων τους, τη διατήρηση των ζωντανών πλουτοπαραγωγικών πόρων τους, και την μελέτη, προστασία και διαφύλαξη του θαλάσσιου περιβάλλοντος».⁷⁸

Ένα από τα θέματα που ρύθμιζε η UNCLOS ήταν ο πλους διέλευσης διά μέσω των στενών διεθνούς ναυσιπλοΐας. Ωστόσο, η Συνθήκη αναγνώριζε ότι η θέση σε ισχύ της δεν θα επηρέαζε τα καθεστώτα των στενών που ρυθμίζονται από ισχύουσες διεθνείς συνθήκες που ισχύουν από μακρού⁷⁹, όπως ήταν για παράδειγμα η Σύμβαση του Μοντρέ για τα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελλίων. Άλλα στενά που ρυθμίζονται από διεθνείς συνθήκες λόγω της μεγάλης στρατηγικής και οικονομικής τους σημασίας είναι το Στενό του Γιβραλτάρ, τα Στενά της Δανίας, το Στενό του Μαγγελάνου και τα Στενά της Μαλάκκα.⁸⁰ Επομένως, για τα στενά που ρυθμίζονται από διεθνείς συνθήκες δεν ισχύουν οι διατάξεις των άρθρων 34-45 του 3ου μέρους της UNCLOS.

Το 1991, με τη διάλυση πρώτα του συμφώνου Βαρσοβίας και έπειτα της κατάρρευσης της ΕΣΣΔ, καθώς και μετά τη λήξη του Ψυχρού Πολέμου, διαμορφώθηκε ένα νέο πλαίσιο σχέσεων μεταξύ της Τουρκίας και της Ρωσίας,

⁷⁸ Βλ. ολόκληρη τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας στη δ/ση: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A21998A0623%2801%29>.

⁷⁹ Βλ. άρθρο 35 της UNCLOS, η τρίτη παράγραφος του οποίου αναφέρει ότι:

"Nothing in this Part affects:

(c) the legal regime in straits in which passage is regulated in whole or in part by long-standing international conventions in force specifically relating to such straits".

⁸⁰ α) Το Στενό του Γιβραλτάρ επιτρέπει την επικοινωνία μεταξύ Μεσογείου και Ατλαντικού και είναι ανοιχτό στη διεθνή ναυσιπλοΐα κατ' εφαρμογή του εθιμικού διεθνούς δικαίου. Τα ενδιαφερόμενα κράτη της περιοχής, δηλαδή η Μεγάλη Βρετανία που κατέχει το ακραίο σημείο του βράχου στο Γιβραλτάρ, η Ισπανία που διεκδικεί το Γιβραλτάρ και το Μαρόκο, που βρίσκεται στην αντίπερα αφρικανική ακτή, έχουν επανειλημμένα διακηρύξει την ελευθερία αυτή.

β) Τα Στενά της Δανίας ανήκουν στη Δανία και τη Σουηδία και επιτρέπουν την επικοινωνία ανάμεσα στη Βαλτική και τη Βόρεια Θάλασσα. Στο παρελθόν οι Δανοί απαιτούσαν την καταβολή διοδίων από τα πλοία που χρησιμοποιούσαν τα Στενά, αλλά οι απαιτήσεις καταργήθηκαν με τη Συνθήκη Κοπεγχάγης του 1857 και στα Στενά άρχισε να ισχύει καθεστώς ελεύθερης διέλευσης. Κατά τη διάρκεια του γαλλοπρωσικού πολέμου (1870-1871) και ρωσοϊαπωνικού πολέμου (1904-1905) τα Στενά παρέμειναν ανοιχτά στους εμπολέμους, αλλά κατά τον Α΄ όσο και κατά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο (ως την κατάληψή της από τη Γερμανία) η Δανία έκλεισε τα Στενά.

γ) Το Στενό του Μαγγελάνου επιτρέπει την επικοινωνία Ατλαντικού και Ειρηνικού. Η ελευθερία διελεύσεως του έχει επιβεβαιωθεί με συνθήκη του 1881 μεταξύ Αργεντινής και Χιλής. Η συνθήκη καθιερώνει απαγόρευση εξοπλισμού των ακτών και ουδετεροποίηση εν καιρώ πολέμου. Οι διατάξεις της συνθήκης δεν τηρήθηκαν, όμως, ούτε κατά τον Α΄ ούτε κατά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο.

Άλλο ένα στενό με ειδικό καθεστώς είναι τα Στενά της Μαλάκκα, που ανήκουν στη Μαλαισία, τη Σιγκαπούρη και την Ινδονησία και συνδέουν τον Ινδικό με τον Ειρηνικό Ωκεανό. Περισσότερα για τα στενά με ειδικό καθεστώς βλ. Τσάλτας, Γ.Ι. (2003). *Το Διεθνές Καθεστώς των Θαλασσών και των Ωκεανών*, Τόμος Ι. Αθήνα: Εκδόσεις Ι. Σιδέρης, σελ. 345-346 και Ρούκουνας, Ε. (2015). *Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο*. Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη, σελ. 287-288.

σύμφωνα με το οποίο δεν θα αντιμετωπιζόταν πια η Τουρκία ως ιδεολογικός αντίπαλος, αλλά θα προωθείτο περισσότερο η αλληλοκατανόηση και η ανάπτυξη της συνεργασίας μεταξύ των δύο χωρών.⁸¹ Επιπλέον, έπαψε η μονομερής πίεση του συνασπισμού των παράκτιων κρατών του Εύξεινου Πόντου επί των Στενών, προσφέροντας με αυτόν τον τρόπο στην Τουρκία ένα σημαντικό διπλωματικό πλεονέκτημα.⁸² Η Τουρκία αποκτούσε πια ευελιξία κινήσεων χωρίς τον άμεσο κίνδυνο παρέμβασης από την ΕΣΣΔ, που αντιμετώπιζε τα εσωτερικά της προβλήματα.⁸³

Στις 16 Νοεμβρίου 1994 τέθηκε σε ισχύ η UNCLOS, όταν έλαβε χώρα και η 60ή επικύρωση της Συνθήκης, και έλυσε πολλά από τα ζητήματα που αφορούσαν την κυριαρχία των κρατών και τη χρήση των θαλασσών. Η Ρωσία επικύρωσε τη συνθήκη το 1997, η Αγγλία το 1997, η Γαλλία το 1996. Όμως, ούτε οι ΗΠΑ, οι οποίες συμμετείχαν στις εργασίες της 3ης Συνδιάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, ούτε η Τουρκία έχουν επικυρώσει μέχρι σήμερα τη Συνθήκη, η καθεμία για τους δικούς της λόγους. Η Τουρκία είναι το μόνο παράκτιο κράτος της Μαύρης Θάλασσας που δεν έχει ούτε υπογράψει, ούτε υιοθετήσει την UNCLOS.⁸⁴

«Ναυτιλιακός Κώδικας Κυκλοφορίας για τα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων του 1994

Ενώ το τέλος του Ψυχρού Πολέμου προμήνυε μία περίοδο πιο ομαλών σχέσεων μεταξύ Ανατολής και Δύσης, η δεκαετία του '90 χαρακτηρίστηκε από εντάσεις και διαμάχες λόγω της αύξησης της οικονομικής σημασίας των Στενών του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων. Η αύξηση αυτή οφειλόταν στη χρήση τους ως μονοπατιού μεταφοράς των ενεργητικών πόρων από την περιοχή της Μαύρης Θάλασσας και της λεκάνης της Κασπίας προς τη Δύση. Τα Στενά ουσιαστικά είχαν εξελιχθεί στον μεγαλύτερο «αγωγό πετρελαίου» στον κόσμο και ο αριθμός των πλοίων που τα χρησιμοποιούσαν ήταν τεράστιος για την εποχή εκείνη. Η Τουρκία άρχισε να

⁸¹ Игнатьев, А.В. & Нежинский Н.Л. и др. (1999). *Россия и Черноморские проливы (XVIII-XX столетия)*. Москва: Международные отношения, σελ. 503.

⁸² Νταβούτογλου, Α. (2010). *Το στρατηγικό βάθος. Η διεθνής θέση της Τουρκίας* (μτφρ Νικόλαος Ραπτόπουλος και επιμ. Νεοκλής Σαρρής). Αθήνα: Εκδόσεις Ποιότητα. (Το πρωτότυπο έργο εκδόθηκε το 2001), σελ 263-265.

⁸³ Ромашина, М. (2017, Αύγουστος 20). *Россия и вопрос о проливах Босфор и Дарданеллы* [Russia and the question of the Bosphorus and the Dardanelles Straits], State History. [Πρόσβαση στις 24/11/2018], άρθρο διαθέσιμο στη δ/ση: <http://statehistory.ru/article/54/>.

⁸⁴ Βλ. ποιες χώρες έχουν υπογράψει, επικυρώσει και προσχωρήσει στην UNCLOS. Chronological lists of ratifications of, accessions and successions to the Convention and the related Agreements, διαθέσιμες στη δ/ση: http://www.un.org/depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm.

διαπιστώνει τότε τους ενδεχόμενους κινδύνους για ατυχήματα, που δημιουργούσε η ταχύτατα αυξανόμενη κυκλοφορία στην περιοχή των Στενών, τα οποία θα μπορούσαν να έχουν καταστροφικές συνέπειες για το περιβάλλον.⁸⁵

Στα μέσα της δεκαετίας του '90 προέκυψε μία νέα διαφωνία μεταξύ της Ρωσίας και της Τουρκίας εξαιτίας του «Ναυτιλιακού Κώδικα Κυκλοφορίας για τα Τουρκικά Στενά»⁸⁶ που υιοθέτησε η Τουρκία την 1η Ιουλίου 1994. Ο νέος κώδικας κυκλοφορίας περιείχε πιο αυστηρούς κανόνες για τη διέλευση διά μέσω των Στενών.

Αφορμή για την υιοθέτηση του νέου κώδικα κυκλοφορίας στάθηκε ένα τραγικό ατύχημα βυτιοφόρου στα Στενά, το οποίο ήταν αποτέλεσμα της υπερφόρτωσης των Στενών με πλοία μεγάλου βάρους. Κάθε χρόνο 45.000 μεγάλα πλοία χρησιμοποιούσαν τα Στενά, ενώ 1.000 ακόμα τοπικά πλοία διέσχιζαν τα Στενά καθημερινά.⁸⁷ Τα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελλίων έχουν 10 απότομες στροφές, 8 στο Στενό του Βοσπόρου και 2 στο Στενό των Δαρδανελλίων, οι οποίες φτάνουν μέχρι και τις 80 μοίρες, με αποτέλεσμα τα μεγάλα πλοία και τα πετρελαιοφόρα να αντιμετωπίζουν ιδιαίτερες δυσκολίες για να στρίψουν σε αυτές τις περιοχές.⁸⁸

Ήδη από το 1987 οι τουρκικές Αρχές είχαν ξεκινήσει έρευνα σχετικά με την πρόκληση των ατυχημάτων στα Στενά. Σύμφωνα με την έρευνα αυτή οι τέσσερις αιτίες για την κατάσταση αυτή ήταν οι εξής: Η εμμονή των πλοιάρχων για πλοήγηση κάτω από δυσμενείς και επικίνδυνες καιρικές συνθήκες, η πλοήγηση με ναυτιλιακά όργανα που δεν είχαν περάσει από επαρκή συντήρηση, η απουσία κανόνων ναυσιπλοΐας και τέλος η μη χρησιμοποίηση πιλότου.⁸⁹

Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με την απουσία από τη Σύμβαση του Μοντρέ του 1936 διατάξεων που διασφαλίζουν την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του περιβάλλοντος στην περιοχή των Στενών του Βοσπόρου και των

⁸⁵ Bilener, T. (2007). *Les détroits, atout stratégique majeur de la Turquie*. Annuaire Français de Relations Internationales, VIII, σελ. 755.

⁸⁶ Στην ελληνική πραγματικότητα είναι γνωστά ως Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελλίων (Ελλάσποντος), στα οποία συμπεριλαμβάνεται και η Θάλασσα του Μαρμαρά (Προποντίδα). Η Τουρκία τα ονομάζει «Τουρκικά Στενά», ενώ ο IMO χρησιμοποιεί την ονομασία Στενό της Ιστανμπούλ, Στενό του Τσανάκκαλε και Θάλασσα του Μαρμαρά. Η Ρωσία από την πλευρά της τα ονομάζει «Στενά της Μαύρης Θάλασσας».

⁸⁷ Pavlyuk, S.V. (1998). *Regulation of the Turkish Straits: UNCLOS as an Alternative to the Treaty of Montreux and the 1994 Maritime Traffic Regulations for the Turkish Straits and Marmara Region*. Fordham International Law Journal, Vol. 22 Issue 3, Article 10, σελ. 985.

⁸⁸ Inan, Y. (1999). A Turkish View on the Current Regime of the Turkish Straits. Στο G. Karabelias (επιμ.), *Conference Proceedings. The Passage of Ships through Straits* (Athens, October 23, 1999). Defence Analyses Institute, σελ. 99.

⁸⁹ Ünlü, N. (2002). *The Legal Regime of the Turkish Straits*. Leiden, The Netherlands: Martinus Nijhoff Publishers, σελ. 61.

Δαρδανελλίων υποχρέωσαν την Τουρκία να υιοθετήσει τον νέο Ναυτιλιακό Κώδικα Κυκλοφορίας. Η Τουρκία δεν ήταν συμβαλλόμενο μέρος στην UNCLOS και δεν σκόπευε να γίνει σύντομα εκείνη την περίοδο, επομένως δεν ήταν ξεκάθαρο ποιοι εθνικοί κανόνες του δικαίου θαλάσσης την δέσμευαν.

Παράλληλα, το Μάιο του 1994 είχαν υιοθετηθεί από την Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του Διεθνούς Οργανισμού Ναυσιπλοΐας (IMO) οι διεθνείς «Κανονισμοί και Προτάσεις για τη ναυσιπλοΐα δια μέσω του Στενού της Ιστανμπούλ (Βόσπορος), του Στενού του Τσανάκκαλε (Δαρδανέλλια) και της Θάλασσας του Μαρμαρά», οι οποίοι τέθηκαν σε ισχύ στις 24 Νοεμβρίου 1994. Οι κανονισμοί και οι προτάσεις της Επιτροπής είχαν ως σκοπό τη διασφάλιση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και της προστασίας του περιβάλλοντος. Επιπλέον, ήταν υποχρέωση του παράκτιου κράτους να προσαρμόσει την εθνική της νομοθεσία, ώστε να βρίσκεται σε πλήρη συμφωνία με τους κανονισμούς και τις προτάσεις αυτές.

Έτσι, λοιπόν, η Τουρκία υιοθέτησε τον «Ναυτιλιακό Κώδικα Κυκλοφορίας για τα Τουρκικά Στενά» στον οποίο έπρεπε να προσαρμόσει τους κανόνες κυκλοφορίας στα Στενά στους κανονισμούς και τις προτάσεις του IMO. Παρά την προσαρμογή των κανόνων στις υποδείξεις του IMO, πολλές από τις ρυθμίσεις του «Ναυτιλιακού Κώδικα Κυκλοφορίας για τα Τουρκικά Στενά» φάνηκαν να βρίσκονται σε ασυμφωνία με τους κανονισμούς και τις προτάσεις της Επιτροπής.⁹⁰ Εκτός αυτού, τέθηκε ξανά το ζήτημα αν οι νέοι κανονισμοί κυκλοφορίας που υιοθέτησε η Τουρκία βρίσκονταν σε συμφωνία με τη Σύμβαση του Μοντρέ.

Η Ρωσία, η Ελλάδα, καθώς και άλλα ενδιαφερόμενα κράτη⁹¹ στη χρήση των Στενών, δήλωναν επίσημα ότι η Τουρκία με τους νέους κανονισμούς παραβίαζε τη Σύμβαση του Μοντρέ.⁹² Προέβησαν μάλιστα και σε διαβήματα προς την τουρκική κυβέρνηση και στα φόρα στα οποία λάμβαναν μέρος (IMO, Ευρωπαϊκό κοινοβούλιο, Οργανισμός Συνεργασίας του Εύξεινου Πόντου, Διαρκής Διακοινοβουλευτική Επιτροπή Εξωτερικών Υποθέσεων της Κοινοπολιτείας Ανεξαρτήτων Κρατών κα.).⁹³

⁹⁰ Rothwell, D.R. & Bateman S. (2000). *Navigational Rights and Freedoms, and the New Law of the Sea*. The Hague/London/Boston: Martinus Nijhoff Publishers, σελ. 38-41.

⁹¹ Η Ρουμανία, η Βουλγαρία και η Ουκρανία και η Κύπρος.

⁹² Scheikart, D. (1997). *Dire Straits: The International Maritime Organization In The Bosphorus And Dardanelles*. U. Miami Int'l & Comp. L. Rev., 5, σελ. 46-47.

⁹³ Βλ. περισσότερα στο Μπρεδήμας, Α. (1996). Ο νέος τουρκικός Κανονισμός για τη ναυσιπλοΐα στα στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελλίων, στο Σ. Περράκης (επιμ.), *Το Αιγαίο Πέλαγος και το Νέο Δίκαιο της Θάλασσας* (Πρακτικά Συμποσίου, Ρόδος 4-6 Νοεμβρίου 1994), Ελληνικό Κέντρο Ευρωπαϊκών Μελετών, Αθήνα-Κομοτηνή: Εκδόσεις Α.Ν. Σάκκουλα, σελ. 122 επ.

Αντίθετα, η Τουρκία υποστήριζε ότι οι νέοι κανονισμοί κυκλοφορίας βρίσκονταν σε συμφωνία με τη Σύμβαση του Μοντρέ.

Τα αντιτιθέμενα κράτη υποστήριζαν, επίσης, πως η Τουρκία υιοθέτησε τους νέους κανονισμούς για να βάλει φρένο στην αύξηση της κυκλοφορίας των πετρελαιοφόρων και να κινήσει τις διαδικασίες για την κατασκευή ενός αγωγού πετρελαίου που θα περνούσε μέσα από την Τουρκία. Ο αγωγός αυτός, σύμφωνα με την άποψη αυτή, θα αντικαθιστούσε τα πετρελαιοφόρα και θα μετέφερε το πετρέλαιο από την Κασπία μέσω της Τουρκίας προς τις δυτικές αγορές, το οποίο θα ήταν προς το συμφέρον της.

Η Τουρκία από την άλλη υποστήριζε πως η αυξημένη κυκλοφορία στα Στενά πλοίων μεγάλου βάρους διακινδύνευε την ασφάλεια των κατοίκων της Κωνσταντινούπολης σε περίπτωση φωτιάς, έκρηξης ή εκπομπής τοξικών ρύπων. Σύμφωνα με επιστημονικές μελέτες, μία έκρηξη ενός πετρελαιοφόρου LPG στο Στενό του Βοσπόρου ή στις γύρω περιοχές θα είχε τις ίδιες επιπτώσεις με έναν σεισμό κλίμακας 11 ρίχτερ.⁹⁴ Επομένως, η νέα της θέση ήταν ότι τα Στενά δεν μπορούσαν να γίνουν διαδρομή μεταφοράς πετρελαίου, καθώς ήταν πολύ επικίνδυνο, και γι' αυτό έπρεπε να τεθούν αυτοί οι περιορισμοί.⁹⁵

Ωστόσο, σύμφωνα με τα στατιστικά του Καθηγητή Διεθνούς Δικαίου του Τμήματος Διεθνών Σχέσεων του Πανεπιστημίου Μπιλκέντ της Άγκυρας Inan Yüksel, η υιοθέτηση του Ναυτιλιακού Κώδικα Κυκλοφορίας του 1994 δεν οδήγησε στη μείωση της κυκλοφορίας των εμπορικών πλοίων αλλά αντίθετα στην αισθητή αύξησή της. Ενώ το 1994 ο αριθμός των εμπορικών πλοίων που κυκλοφορούσαν στα Στενά ήταν 19.630, το 1996 ο αριθμός αυτός έφτασε στα 37.781 πλοία.⁹⁶

Παρ' όλα αυτά, το Νοέμβριο του 1994 η Τουρκία αποφάσισε να εκδώσει επιπλέον συμπληρωματικές Οδηγίες για να ξεκαθαριστούν οι όποιες εναπομείναντες ασυνέπειες υπήρχαν στον Κώδικα, γεγονός που ερμηνεύεται ως ένα είδος συμβιβασμού από την τουρκική πλευρά. Επιπροσθέτως, το 1995 η Τουρκία εξέδωσε

⁹⁴ Inan, Y. (1999). A Turkish View on the Current Regime of the Turkish Straits. Στο G. Karabelias (επιμ.), *Conference Proceedings. The Passage of Ships through Straits* (Athens, October 23, 1999). Defence Analyses Institute, σελ. 98.

⁹⁵ Pavlyuk, S.V. (1998). *Regulation of the Turkish Straits: UNCLOS as an Alternative to the Treaty of Montreux and the 1994 Maritime Traffic Regulations for the Turkish Straits and Marmara Region*. Fordham International Law Journal, Vol. 22 Issue 3, Article 10, σελ. 983-984.

⁹⁶ Inan, Y. (1999). A Turkish View on the Current Regime of the Turkish Straits. Στο G. Karabelias (επιμ.), *Conference Proceedings. The Passage of Ships through Straits* (Athens, October 23, 1999). Defence Analyses Institute, σελ. 99.

και έναν Οδηγό, ο οποίος αποτελούσε επεξηγηματικό σημείωμα στον Κώδικα Κυκλοφορίας του 1994.

Παρά τις κριτικές και τις διαφωνίες, η εισαγωγή του νέου Κώδικα Κυκλοφορίας παρουσίασε θετικά αποτελέσματα, καθώς μειώθηκε αισθητά το ποσοστό των ατυχημάτων στην περιοχή των Στενών. Σύμφωνα με στατιστικές αναφορές, το 1995 αναφέρθηκε μόνο μία σύγκρουση πλοίων στο Στενό του Βοσπόρου σε διάστημα 11 μηνών.

Όσον αφορά την αρνητική πλευρά των νέων κανονισμών κυκλοφορίας, ορισμένα από τα βασικά μειονεκτήματα ήταν η αύξηση του χρόνου που απαιτείτο για να περάσει ένα πλοίο τα Στενά και το γεγονός ότι, όποιος χρειαζόταν σε απρόοπτες καταστάσεις τουρκικούς πλοηγούς ή ρυμουλκά, για να περάσει τα Στενά, έπρεπε να πληρώσει για τις υπηρεσίες τους.⁹⁷

Επιπλέον, σύμφωνα με το άρθρο 24 του Ναυτιλιακού Κώδικα Κυκλοφορίας του 1994, η Υπογραμματεία Θαλασσιών Υποθέσεων της Τουρκίας έχει την εξουσία να διακόπτει προσωρινά τη θαλάσσια κυκλοφορία στα Στενά σε περίπτωση επισκευαστικών έργων, αθλητικών δραστηριοτήτων, επιχειρήσεων διάσωσης, προληπτικών μηχανισμών κατά της μόλυνσης, καταδίωξης εγκληματιών και για άλλους παρόμοιους λόγους.⁹⁸

Οι κανονισμοί και οι προτάσεις που εξέδωσε η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του Διεθνούς Οργανισμού Ναυσιπλοΐας το 1994, όμως, δεν δεσμεύουν ούτε τη Ρωσία ούτε την Τουρκία. Επομένως, δεν κατάφεραν να συμβάλουν στην εξομάλυνση της κρίσης μεταξύ των δύο πλευρών σε ό,τι αφορά την κυκλοφορία στα Στενά. Η επιμονή της Τουρκίας για τη νομιμότητα του Ναυτιλιακού Κώδικα Κυκλοφορίας δεν φαίνεται λογική, εφόσον ληφθεί υπόψη η μονομερής υιοθέτησή τους και η αρνητική επίδρασή του στη ναυτιλιακή βιομηχανία των υπόλοιπων παράκτιων κρατών της Μαύρης Θάλασσας.

Η πρόληψη θαλάσσιων ατυχημάτων και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος είναι μεταξύ των θεμάτων που απασχολούν συλλογικά τη διεθνή

⁹⁷ Игнатьев, А.В. & Нежинский Н.Л. и др. (1999). *Россия и Черноморские проливы (XVIII-XX столетия)*. Москва: Международные отношения, σελ. 500.

⁹⁸ Βλ. άρθρο 24 του «Ναυτιλιακού Κώδικα Κυκλοφορίας για τα Τουρκικά Στενά». Σχετικό απόσπασμα του άρθρου 24 αναφέρει ότι:

"Maritime traffic in the Straits may be temporarily halted by the Administration due to construction work including underwater work, drilling, fire extinguishing, scientific and sports activities, salvage and rescue operations, prevention and eradication of maritime pollution, pursuing criminals, accidents and similar cases".

κοινότητα και όχι μόνο τα παράκτια κράτη. Γι' αυτό το λόγο ένα αποτελεσματικό καθεστώς διελεύσεως για διεθνή στενά δεν πρέπει να καθορίζεται μονομερώς από ένα κράτος αλλά θα πρέπει να διαμορφώνεται κατόπιν συνεργασίας και συνεννόησης μεταξύ των ενδιαφερόμενων κρατών.⁹⁹

Τροποποίηση του Ναυτιλιακού Κώδικα Κυκλοφορίας για τα Στενά του 1998

Μετά από την αυξημένη κριτική που δέχθηκε η Τουρκία για τους νέους κανονισμούς κυκλοφορίας που υιοθέτησε το 1994 για την περιοχή των Στενών, στις 6 Νοεμβρίου 1998 προέβη σε τροποποίηση του «Ναυτιλιακού Κώδικα Κυκλοφορίας για τα Τουρκικά Στενά». Οι τροποποιήσεις αυτές άφηναν αμετάβλητες τις δυνατότητες των τουρκικών Αρχών να παύουν προσωρινά τη ναυσιπλοΐα για λόγους «δημόσιας ασφάλειας» (άρθρο 20), να επιλέγουν τα πλοία που θα διέλθουν από τα Στενά και να τοποθετούν κατά το δοκούν εμπορικά πλοία στην κατηγορία των πλοίων με επικίνδυνα φορτία (άρθρα 25 και 26), διατάξεις που έρχονταν σε αντίθεση με τις προβλέψεις του IMO. Η τουρκική πλευρά ισχυρίστηκε για άλλη μία φορά ότι οι τροποποιήσεις που έλαβαν χώρα ήταν σε πλήρη συμφωνία με το διεθνές δίκαιο και τον IMO και ότι οι μεταβολές αυτές στόχευαν στην επίλυση προβλημάτων τεχνικής φύσεως.¹⁰⁰

Οι τροποποιήσεις του Ναυτιλιακού Κώδικα Κυκλοφορίας του 1998 στις οποίες προέβη η Τουρκία φαίνονταν να ικανοποιούν σε μεγάλο βαθμό τις ρωσικές απαιτήσεις σχετικά με την κυκλοφορία στα Στενά. Ωστόσο, η Ρωσία δεν φάνηκε να αρκείται σε αυτές τις αλλαγές και μέχρι και σήμερα αναζητά συνεχώς νέους τρόπους να μειώσει την εξάρτηση της χρήσης των Στενών του Βοσπόρου και των Δαρδανελλίων μέσω της αναζήτησης καινούργιων διαδρομών μεταφοράς των ενεργειακών πόρων.¹⁰¹

Η υιοθέτηση της UNCLOS ως εναλλακτική στον Ναυτιλιακό Κώδικα Κυκλοφορίας για τα Στενά

Σημαντική αξία ως προς την ειρηνική επίλυση του ζητήματος των Στενών του Βοσπόρου και των Δαρδανελλίων θα είχε η υιοθέτηση της UNCLOS. Η διεθνής

⁹⁹ Scovazzi, T. (1999). The Evolution of the International Regime concerning Passage of Ships through the Black Sea Straits. Στο G. Karabelias (επιμ.), *Conference Proceedings. The Passage of Ships through Straits* (Athens, October 23, 1999). Defence Analyses Institute, σελ. 85.

¹⁰⁰ Πολυδώρου, Σ.Ε. (2016). *Στενά που χρησιμοποιούνται για διεθνή ναυσιπλοΐα. Θεωρία και Πρακτική στον Περιβάλλοντα την Ελλάδα Θαλάσσιο Χώρο*. Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη, σελ. 268.

¹⁰¹ Bilener, T. (2007). *Les détroits, atout stratégique majeur de la Turquie*. *Annuaire Français de Relations Internationales*, VIII, σελ. 755.

κοινότητα θα έβγαινε πλήρως κερδισμένη αν στηριζόταν σε ένα ξεκάθαρο νομικό καθεστώς διακυβέρνησης της διέλευσης διά μέσω των Στενών. Με αυτόν τον τρόπο θα μπορούσε να αποφευχθεί η χρονοβόρα και πολύπλοκη διαδικασία της σύγκλησης αναθεωρητικής συνδιάσκεψης με σκοπό τη διαπραγμάτευση νέας συνθήκης που θα περιλάμβανε νέους κανονισμούς κυκλοφορίας διά μέσω των Στενών που θα ικανοποιούσαν όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη.

Σύμφωνα με την UNCLOS, ο βασικός κανόνας που διέπει το καθεστώς των στενών διεθνούς ναυσιπλοΐας είναι ότι α) τα ξένα πλοία, πολεμικά και εμπορικά, έχουν το δικαίωμα της αβλαβούς διελύσεως με το νέο δίκαιο του 1982 που παραχωρεί το δικαίωμα ελεύθερης διελύσεως/πλου διελύσεως (transit passage) και β) τα παράκτια κράτη δεν δικαιούνται να παρακωλύουν αυτήν τη διέλευση (ενώ στην αβλαβή διέλευση μέσα από την αιγιαλίτιδα ζώνη το παράκτιο κράτος έχει το δικαίωμα να αναστέλλει τη διέλευση για λόγους ασφάλειας).¹⁰²

Η προσχώρηση της Τουρκίας στην UNCLOS θα ωφελούσε την Τουρκία για διάφορους λόγους. Πρώτον, η Τουρκία χρειάζεται διεθνώς αναγνωρισμένες νομικές βάσεις για να ρυθμίζει την ναυτική κυκλοφορία με σκοπό την προστασία του περιβάλλοντος στην περιοχή των Στενών. Η Σύμβαση του Μοντρέ είναι αποδεκτό από πολλές πλευρές ότι είναι πια ξεπερασμένη και δεν είναι εύκολο να εναρμονιστεί με τους κανονισμούς του Ναυτιλιακού Κώδικα Κυκλοφορίας του 1994. Ούτε οι τροποποιήσεις του 1998 φάνηκαν να δίνουν κάποια λύση στο πρόβλημα.

Δεύτερον, η διαπραγμάτευση μίας νέας συνθήκης θα δημιουργούσε μία σειρά από επιπλοκές, λόγω της σύγκρουσης συμφερόντων των ενδιαφερόμενων πλευρών. Ο Κώδικας Κυκλοφορίας που εξέδωσε η Τουρκία για την περιοχή των Στενών είχε αρνητικές οικονομικές συνέπειες για τη Ρωσία και για άλλα κράτη που χρησιμοποιούν σε μεγάλη συχνότητα τα Στενά. Επομένως, σε μία ενδεχόμενη διαπραγμάτευση για μία νέα συνθήκη, είναι αμφίβολο αν θα μπορούσε να επιτευχθεί οποιαδήποτε συμφωνία ως προς τους όρους που θα πρότεινε η Τουρκία και τις απαιτήσεις που θα είχαν τα υπόλοιπα ενδιαφερόμενα μέρη.

Ένα ακόμα σημαντικό πλεονέκτημα που θα πρόσφερε ενδεχόμενη υιοθέτηση της UNCLOS είναι ότι προσφέρει ένα καλύτερο μέσο διευθέτησης διαφορών απ' ό,τι προσφέρει η Σύμβαση του Μοντρέ. Η UNCLOS παρέχει ένα διεθνές δικαστήριο στο

¹⁰² Ρούκουνας, Ε. (2015). *Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο*. Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη, σελ. 282.

οποίο μπορεί να στραφεί κάθε χώρα για να λύσει τις όποιες διαφορές της σχετικά με το δίκαιο θάλασσας.

Το πρόβλημα που θα δημιουργούσε στην Τουρκία μία ενδεχόμενη προσχώρηση στην UNCLOS είναι ότι δεν θα είχε τη δυνατότητα να κλείνει τα Στενά και να διακόπτει την κυκλοφορία για λόγους συντήρησης, όπως έχει σήμερα χάρη στον Ναυτιλιακό Κώδικα Κυκλοφορίας του 1994. Παρ' όλα αυτά η Τουρκία θα εξακολουθούσε να έχει τη δυνατότητα να αποφασίζει για τη ρύθμιση της κυκλοφορίας στα Στενά με τέτοιον τρόπο ώστε να περιορίζει το ρίσκο συγκρούσεων και για την προστασία του περιβάλλοντος. Σε αυτήν την περίπτωση, οι ρυθμίσεις αυτές θα ήταν πλήρως συμβατές με τις διατάξεις της UNCLOS που είναι σχετικές με τη ρύθμιση του πλου διελεύσεως στα Στενά Διεθνούς Ναυσιπλοΐας.¹⁰³

Από τη στιγμή που η Τουρκία δεν προσχωρεί στην UNCLOS, αυτό σημαίνει πώς συνεχίζει να ισχύει μέχρι και σήμερα η Σύμβαση του Μοντρέ. Ο Ναυτιλιακός Κώδικας Κυκλοφορίας για τα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων που υιοθέτησε το 1994 και τροποποίησε το 1998 ήταν μία απαραίτητη προσθήκη για να προσαρμόσει τη Συνθήκη στα σύγχρονα δεδομένα του ενεργειακού ανταγωνισμού και της ανάπτυξης της τεχνολογίας.

Σύμφωνα με τον Καθηγητή Διεθνούς Δικαίου του Πανεπιστημίου του Μιλάνο-Μπικόκα Tullio Scovazzi, όλα τα ενδιαφερόμενα κράτη-μέρη στη Σύμβαση του Μοντρέ πρέπει να συνεργαστούν για να αναβαθμίσουν το καθεστώς που ορίζει στην περιοχή των Στενών και να το επικαιροποιήσουν σύμφωνα με τις τρέχουσες συνθήκες. Αυτό δεν σημαίνει ότι είναι απαραίτητη μία καινούργια συνθήκη, καθώς, κατά τη γνώμη του Καθηγητή, η Σύμβαση του Μοντρέ αποδείχτηκε εν τέλει ανεκτίμητο εργαλείο για τη διατήρηση της ειρήνης σε μία πολιτικά ευαίσθητη περιοχή του κόσμου. Η αναβάθμιση του καθεστώτος θα μπορούσε να γίνει μέσω ενός επιπρόσθετου πρωτοκόλλου στη Σύμβαση του Μοντρέ ή μέσω της υιοθέτησης κανονισμών στο πλαίσιο του IMO ή τουλάχιστον μέσω κανονισμών που θα υιοθετήσει η Τουρκία, αλλά θα είναι κοινώς αποδεκτοί από τα ενδιαφερόμενα κράτη.¹⁰⁴

¹⁰³ Pavlyuk, S.V. (1998). *Regulation of the Turkish Straits: UNCLOS as an Alternative to the Treaty of Montreux and the 1994 Maritime Traffic Regulations for the Turkish Straits and Marmara Region*. Fordham International Law Journal, Vol.22 Issue 3, Article 10, σελ. 998-1001.

¹⁰⁴ Scovazzi, T. (1999). The Evolution of the International Regime concerning Passage of Ships through the Black Sea Straits. Στο G. Karabelias (επιμ.), *Conference Proceedings. The Passage of Ships through Straits* (Athens, October 23, 1999). Defence Analyses Institute, σελ. 86.

Ωστόσο, η οποιαδήποτε παραμικρή αλλαγή στο καθεστώς των Στενών του Βοσπόρου και των Δαρδανελλίων δεν είναι εύκολο να πραγματοποιηθεί λόγω του μεγάλου αριθμού των μερών που ενδιαφέρονται για τη συγκεκριμένη περιοχή. Η Τουρκία θα προσπαθήσει να διατηρήσει όλα τα προνόμια που της παραχωρεί η Σύμβαση του Μοντρέ του 1936 για την περιοχή των Στενών, καθώς το σύγχρονο δίκαιο της θάλασσας «διεθνοποίησε» όλα τα στενά του κόσμου και περιόρισε τον έλεγχο του παράκτιου κράτους σε ό,τι αφορά τη θαλάσσια κυκλοφορία στα στενά. Πλέον κάθε προσπάθεια των παράκτιων κρατών να αποκτήσουν απεριόριστο κυριαρχικό έλεγχο στα στενά και στη θαλάσσια κυκλοφορία σε αυτά είναι αδύνατη, ειδικά στην εποχή του παγκοσμιοποιημένου καπιταλισμού που χαρακτηρίζεται από την ελευθερία του εμπορίου.¹⁰⁵

Σχέδια ανακατεύθυνσης της κυκλοφορίας από τα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελλίων για τον 21ο αιώνα

Η Τουρκία, από την πλευρά της, τα τελευταία χρόνια προσπαθεί να βρει νέους τρόπους μεταφοράς των ενεργειακών πηγών για να μειώσει την κυκλοφορία στην περιοχή των Στενών του Βοσπόρου και των Δαρδανελλίων. Παρ' όλα αυτά η κατασκευή αγωγών φυσικού αερίου όπως ο TANAP (Trans Anatolian Natural Gas Pipeline Project) φαίνεται να κρατά εδώ και πολλά χρόνια και να μην προσφέρει μία νέα εναλλακτική λύση. Σύμφωνα με ανακοίνωση της Τουρκίας, μέσα στο 2019 αναμένεται η έναρξη κατασκευής της διώρυγας της Κωνσταντινούπολης, ένα μεγαλεπήβολο σχέδιο για την ένωση της Θάλασσας του Μαρμαρά με τη Μαύρη Θάλασσα, το οποίο σύμφωνα με πρώτες εκτιμήσεις αναμένεται να ολοκληρωθεί έως το 2023.

Η αξία των έργων, που προβλέπεται ότι θα είναι τεράστια, και οι προκλήσεις που είναι πιθανό να παρουσιαστούν στον μηχανικό τομέα θα δυσκολέψουν ιδιαίτερα το τουρκικό εγχείρημα. Ωστόσο, η ανακατεύθυνση της κυκλοφορίας από το Στενό του Βοσπόρου σε μία διώρυγα που θα χρεώνει τα πλοία κατά τη διέλευσή τους δεν θα γίνει εύκολα αποδεκτή από τις μεταφορικές εταιρείες.¹⁰⁶

¹⁰⁵ Martin, A.G.L. (2010). *International Straits: Concept, Classification and Rules of Passage*. Heidelberg: Springer, σελ. 202.

¹⁰⁶ Ögütçü, M. (2018, Απρίλιος 12). *Revising the Montreux Convention*. Άρθρο γνώμης δημοσιευμένο στην ηλεκτρονική έκδοση της εφημερίδας Hürriyet Daily News. [Πρόσβαση στις 17/11/2018] διαθέσιμο στη δ/ση: <http://www.hurriyetdailynews.com/opinion/mehmet-ogutcu/revising-the-montreux-convention-130148>.

Συμπεράσματα

Η παρούσα εργασία οδηγεί στο συμπέρασμα ότι τα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελλίων ήταν και εξακολουθεί να είναι μία περιοχή υψηλής γεωστρατηγικής και γεωπολιτικής αξίας, και αυτό αποδεικνύεται από το γεγονός ότι βρισκόταν στο στόχαστρο πολλών κρατών για αιώνες με κύριο διεκδικητή από το 1774 τη Ρωσία και τελικό νικητή την Τουρκία με την υπογραφή και θέση σε ισχύ της Σύμβασης του Μοντρέ του 1936.

Η Σύμβαση του Μοντρέ κατέστησε την Τουρκία αδιαφιλονίκητο κυρίαρχο στην περιοχή των Στενών του Βοσπόρου και των Δαρδανελλίων. Έχουν περάσει 82 χρόνια από τότε, ωστόσο το καθεστώς στην περιοχή παραμένει ίδιο, αν και σε αυτό το διάστημα έλαβαν χώρα γεγονότα που μετέβαλαν ριζικά το διεθνές περιβάλλον όπως ο Β΄ Παγκόσμιος Πόλεμος και ο Ψυχρός Πόλεμος.

Η μόνη φορά που τα κράτη έφτασαν κοντά στην αναθεώρηση της Σύμβασης του Μοντρέ ήταν το 1945, μετά τη λήξη του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου. Ωστόσο οι ακραίες αξιώσεις της ΕΣΣΔ οδήγησαν στην κατάρρευση των συζητήσεων με τα άλλα κράτη. Οι επίμονες πιέσεις της για μεταβολή του καθεστώτος των Στενών οδήγησαν την Τουρκία στην ένταξη της στον δυτικό συνασπισμό κρατών υπό τη σκεπή του NATO.

Η ΕΣΣΔ προσπάθησε με διάφορους τρόπους τα επόμενα χρόνια να έχει πρωταγωνιστικό ρόλο στις διεθνείς εξελίξεις, ώστε να μπορεί να καθορίζει η ίδια τη ροή των πραγμάτων. Ωστόσο δεν βρέθηκε η απαραίτητη ευκαιρία και αφορμή για να τεθεί ξανά σοβαρά στο προσκήνιο το ζήτημα της αναθεώρησης της Σύμβασης του Μοντρέ. Το σημαντικότερο γεγονός που επηρέασε τις εξελίξεις τα επόμενα χρόνια ήταν η υπογραφή και θέση σε ισχύ της UNCLOS, η οποία διαμόρφωσε μία νέα έννομη τάξη για το δίκαιο της θάλασσας.

Πρόκειται για ένα συμβατικό κείμενο που έγινε αποδεκτό σχεδόν από το σύνολο της διεθνούς κοινότητας, καθώς μέχρι σήμερα έχουν επικυρώσει τη συνθήκη 168 κράτη. Η Τουρκία είναι μία από τις λίγες χώρες και το μοναδικό από τα έξι παράκτια κράτη της Μαύρης Θάλασσας που δεν έχει ούτε υπογράψει ούτε προσχωρήσει στην UNCLOS.

Η Σύμβαση του Μοντρέ παραχωρεί αυξημένα προνόμια στην Τουρκία στην περιοχή των Στενών του Βοσπόρου και των Δαρδανελλίων, τα οποία θα περιορίζονταν σε περίπτωση υιοθέτησης της UNCLOS. Γι' αυτό το λόγο η Τουρκία

εκμεταλλεύεται το γεγονός ότι οι διατάξεις της UNCLOS που αφορούν τη ρύθμιση του καθεστώτος των στενών διεθνούς ναυσιπλοΐας δεν επηρεάζουν τα καθεστώτα των στενών που καθορίζονται από ήδη ισχύουσες συνθήκες.

Όμως, η ραγδαία ανάπτυξη της τεχνολογίας οδήγησε στην αύξηση της κυκλοφορίας και του βάρους των πλοίων που περνούσαν διά μέσω των Στενών με αποτέλεσμα την αύξηση των ατυχημάτων στην περιοχή. Η κατάσταση αυτή υποχρέωσε την Τουρκία να υιοθετήσει νέους κανονισμούς κυκλοφορίας για την περιοχή των Στενών με σκοπό να αποφύγει, όπως φαίνεται, την υιοθέτηση της UNCLOS, στην οποία περιλαμβάνονται διατάξεις που φροντίζουν για τη θαλάσσια ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος.

Η μονομερής υιοθέτηση των νέων κανονισμών κυκλοφορίας από την Τουρκία προκάλεσε την αντίδραση των ενδιαφερόμενων κρατών, των οποίων τα πλοία χρησιμοποιούσαν με μεγάλη συχνότητα τα Στενά. Αρκετά κράτη εξέφραζαν το επιχείρημα ότι οι κανονισμοί αυτοί παραβίαζαν τη Σύμβαση του Μοντρέ και συγκεκριμένα την αρχή της ελευθερίας διελεύσεως η οποία αναφερόταν ρητά στη Σύμβαση.

Η υιοθέτηση του Ναυτιλιακού Κώδικα Κυκλοφορίας του 1994 για τα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων σε συνδυασμό με την σχεδόν απόλυτη κυριαρχία που δίνει στην Τουρκία η Σύμβαση του Μοντρέ στην περιοχή αυτή δίνουν την εντύπωση πως η Τουρκία θέλει να καταστήσει τα Στενά ως εσωτερικά της ύδατα.

Η Τουρκία προσπαθώντας να προσαρμοστεί στις εκάστοτε συνθήκες προέβη στην υιοθέτηση νέων κανονισμών κυκλοφορίας το 1982 για την περιοχή του Βοσπόρου, το 1994 για όλη την περιοχή των Στενών του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων και το 1998 σε ελαφρά τροποποίησή τους. Αυτό αποδεικνύει την αναχρονιστικότητα της Σύμβασης και την ανάγκη αντικατάστασής της με μία νέα συνθήκη, που θα συνάδει απόλυτα με τη δια της UNCLOS βούληση του συνόλου των κρατών για την πλήρη ελευθερία διελεύσεως από τα διεθνή στενά.¹⁰⁷

Η εφαρμογή των νέων κανονισμών κυκλοφορίας συνέβαλε στη σημαντική μείωση των ατυχημάτων στην περιοχή των Στενών και απέδειξε την αποτελεσματικότητά τους. Η Τουρκία μέχρι σήμερα φαίνεται ότι έχει καταφέρει να αποφύγει καταστάσεις, των οποίων η επιδείνωση μπορεί να οδηγήσει στην

¹⁰⁷ Γριβάκος, Ε. (2015, Δεκέμβριος 15). *Το Συμβατικό Καθεστώς των Στενών των Δαρδανελίων και Βοσπόρου υπό την σύγχρονη εποχή*. [Πρόσβαση στις 14/11/2018]. Άρθρο διαθέσιμο στην ιστοσελίδα του Ελληνικού Ινστιτούτου Στρατηγικών Μελετών στη δ/ση: <http://www.elisme.gr/en/2013-01-06-18-39-21/item/2015-12-14>.

επανεναρξη των συζητήσεων για την πιθανή αναθεώρηση της Σύμβασης του Μοντρέ. Είναι προς το συμφέρον της Τουρκίας να εξομαλύνει τις όποιες κρίσεις τείνουν να δημιουργούνται ανά περιόδους και να εξασφαλίζει την πολιτική ισορροπία στη ζώνη των Στενών.¹⁰⁸ Εάν η Τουρκία αρχίσει να παραβιάζει σε μεγάλο βαθμό διατάξεις της Σύμβασης του Μοντρέ, τότε τα κράτη που δεν συμφωνούν με το υπάρχων καθεστώς των Στενών θα επιμείνουν στην αναθεώρησή της.

Τα Στενά αποτελούν τη σημαντικότερη πηγή στρατηγικού πλεονεκτήματος της Τουρκίας, γι' αυτό και η Τουρκία είναι υποχρεωμένη να ασκεί μία πολιτική που να χαρακτηρίζεται από στρατηγική συνέπεια και να αναπτύσσει ευέλικτες διπλωματικές μεθόδους αναφορικά με τα Στενά ώστε να μειώνει τους κινδύνους που μπορούν να εμφανιστούν ανά πάσα στιγμή.¹⁰⁹ Η στρατηγική που ακολουθεί εδώ και χρόνια η Τουρκία αναμένεται να παραμείνει ίδια για όσο καιρό οι ισορροπίες στην περιοχή παραμένουν σταθερές.

Θα είναι ενδιαφέρον να δούμε ποια θα είναι η πολιτική και η στάση της Τουρκίας στο ζήτημα της αναθεώρησης του καθεστώτος των Στενών του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων σε περίπτωση που προχωρήσει και ολοκληρωθεί το έργο της κατασκευής της διώρυγας της Κωνσταντινούπολης, η οποία θα προσφέρει μία εναλλακτική δίοδο στην περιοχή του Βοσπόρου. Επιπλέον, προκαλεί ερωτηματικά για πόσο καιρό η Τουρκία θα μπορεί να διατηρεί σταθερές τις ισορροπίες στην περιοχή και να αποτρέπει καταστάσεις που θα θέτουν επί τάπητος το θέμα της αναθεώρησης του καθεστώτος των Στενών.

¹⁰⁸ Кудряшова, Ю. С. (2016, Σεπτέμβριος 9). *О режиме черноморских проливов в прошлом и настоящем* [About the regime of the Black Sea Straits in the past and the present]. Άρθρο δημοσιευμένο στην ιστοσελίδα του Κρατικού Ινστιτούτου Διεθνών Σχέσεων της Μόσχας, [Πρόσβαση στις 30/11/2018], διαθέσιμο στη δ/ση: <https://mgimo.ru/about/news/experts/o-rezhime-chernomorskikh-prolivov-v-proshlom-i-nastoyashchem/>.

¹⁰⁹ Νταβούτογλου, Α. (2010). *Το στρατηγικό βάθος. Η διεθνής θέση της Τουρκίας* (μτφρ. Νικόλαος Ραπτόπουλος και επιμ. Νεοκλής Σαρρής). Αθήνα: Εκδόσεις Ποιότητα. (Το πρωτότυπο έργο εκδόθηκε το 2001), σελ. 265.

Πηγές – Βιβλιογραφία

Πηγές

Α΄ Διεθνή Συμβατικά κείμενα

1923 Treaty of Lausanne

1923 The Convention Relating to the Regime of the Straits and Turkey

1936 Montreux Convention

1982 United Nations Convention on the Law of the Sea

Β΄ Πράξεις εσωτερικού δικαίου

1994 Maritime Traffic Regulations for the Turkish Straits and the Marmara Region

1998 Maritime Traffic Regulations for the Turkish Straits

Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση

Αντρέφ, Ι. & Λεσένκο, Λ. (2015). *Δοκίμια Ρωσικής Ιστορίας* (μτφρ. και επιμ. Ναταλία Νικολάου & Πέτρος Καλογερόπουλος). Αθήνα: Εν πλω. (Το πρωτότυπο έργο εκδόθηκε το 2007).

Γριβάκος, Ε. (2015, Δεκέμβριος 15). *Το Συμβατικό Καθεστώς των Στενών των Δαρδανελίων και Βοσπόρου υπό την σύγχρονη εποχή*. Άρθρο διαθέσιμο στην ιστοσελίδα του Ελληνικού Ινστιτούτου Στρατηγικών Μελετών στη δ/ση: <http://www.elisme.gr/en/2013-01-06-18-39-21/item/2015-12-14>.

Θεωδορόπουλος, Β. (1988). *Οι Τούρκοι και εμείς*. Αθήνα: Εκδόσεις Φυτράκης.

Μπρεδήμας, Α. (1996). Ο νέος τουρκικός Κανονισμός για τη ναυσιπλοΐα στα στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων, στο Σ. Περράκης (επιμ.), *Το Αιγαίο Πέλαγος και το Νέο Δίκαιο της Θάλασσας* (Πρακτικά Συμποσίου, Ρόδος 4-6 Νοεμβρίου 1994), Ελληνικό Κέντρο Ευρωπαϊκών Μελετών, Αθήνα-Κομοτηνή: Εκδόσεις Α.Ν. Σάκκουλα, σελ. 121-147.

- Νικολάου, Ι. (1995). *Ο διάπλους των τουρκικών στενών κατά τις διεθνείς συνθήκες και την πρακτική. Από τη συνθήκη του Κιουτσούκ Καϊναρτζί στο νέο κανονισμό διέλευσης*. Αθήνα: Εκδόσεις Ι. Σιδέρης.
- Νταβούτογλου, Α. (2010). *Το στρατηγικό βάθος. Η διεθνής θέση της Τουρκίας*(μτφρ Νικόλαος Ραπτόπουλος και επιμ. Νεοκλής Σαρρής). Αθήνα: Εκδόσεις Ποιότητα. (Το πρωτότυπο έργο εκδόθηκε το 2001).
- Πολυδώρου, Σ.Ε. (2016). *Στενά που χρησιμοποιούνται για διεθνή ναυσιπλοΐα. Θεωρία και Πρακτική στον Περιβάλλοντα την Ελλάδα Θαλάσσιο Χώρο*. Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη.
- Ρούκουνας, Ε. (2015). *Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο*. Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη.
- Συρίγος, Α. (2014). *Ελληνοτουρκικές σχέσεις*. Αθήνα: Εκδόσεις Πατάκη.
- Συρίγος, Α. (2018). *Τουρκικές διεκδικήσεις σε Αιγαίο και Ανατολική Μεσόγειο*. Αθήνα: Καθημερινές Εκδόσεις.
- Τσάλτας, Γ.Ι. (2003). *Το Διεθνές Καθεστώς των Θαλασσών και των Ωκεανών*, Τόμος Ι. Αθήνα: Εκδόσεις Ι. Σιδέρης.
- Χουρχούλης, Δ. (2017, Σεπτέμβριος 18). *Ο σοβιετικός στόλος στη Μεσόγειο*, ηλεκτρονική έκδοση της εφημερίδας Η Καθημερινή <http://www.kathimerini.gr/926971/article/epikairothta/kosmos/o-sovietikos-stolos-sth-mesogeio>.
- Χριστοδουλίδης, Θ. (2004). *Διπλωματική ιστορία τριών αιώνων ΙΙ. Από τη Βιέννη στις Βερσαλλίες 1815-1919*. Αθήνα: Εκδόσεις Ι. Σιδέρης.

Ξενόγλωσση

- Bilener, T. (2007). *Les détroits, atout stratégique majeur de la Turquie*. Annuaire Français de Relations Internationales, VIII, 740-756.

- Colliard, C.A. (1936). *La Convention de Montreux Nouvelle solution du problème des Détroits*, Revue de droit international, 3.
- Дранов, Б. А. (1948). *Черноморские проливы. Международно-правовой режим* [Black Sea Straits. International legal regime]. Москва: Юридическое Издательство Министерства Юстиции СССР [Legal Publishing of the Ministry of Justice of the USSR],.
- Игнатъев, А.В. & Нежинский Н.Л. и др. (1999). *Россия и Черноморские проливы (XVIII-XX столетия)* [Russia and the Black Sea Straits (XVIII-XX centuries)]. Москва: Международные отношения.
- Hasanli, J. (2011). *Stalin and the Turkish Crisis of the Cold War, 1945-1953*. MD: Lexington Books.
- Howard, H.N. (1962). *The United States and the Problem of the Turkish Straits: The Foundations of American Policy (1830-1914)*. Balkan Studies, Vol. 3, 1-28.
- Inan, Y. (1999). A Turkish View on the Current Regime of the Turkish Straits. Στο G. Karabelias (επιμ.), *Conference Proceedings. The Passage of Ships through Straits* (Athens, October 23, 1999). Defence Analyses Institute, 87-99.
- Kayaoglu, B. (2009). *Strategic imperatives, Democratic rhetoric: The United States and Turkey, 1945-1952*. Cold War History 9, no. 3, 321-345.
- Кудряшова, Ю. С. (2016). *О режиме черноморских проливов в прошлом и настоящем* [About the regime of the Black Sea Straits in the past and the present]. Άρθρο δημοσιευμένο στην ιστοσελίδα του Κρατικού Ινστιτούτου Διεθνών Σχέσεων της Μόσχας <https://mgimo.ru/about/news/experts/o-rezhime-chernomorskikh-prolivov-v-proshlom-i-nastoyashchem/>.
- Macfie, A.L. (1993). *The Straits Question 1908-36*. Thessaloniki: Institute for Balkan Studies.
- Martin, A.G.L. (2010). *International Straits: Concept, Classification and Rules of Passage*. Heidelberg: Springer.

- Nilüfer, O. (2006). *The Turkish Straits and the IMO : A Brief History*. Στο O. Nilüfer & B. Öztürk (επιμ.), *The Turkish Straits: maritime safety, legal and environmental aspects* (σελ. 22-29). Istanbul, Turkey: Turkish Marine Research Foundation.
- Öğütçü, M. (2018, Απρίλιος 12). *Revising the Montreux Convention*. Άρθρο γνώμης δημοσιευμένο στην ηλεκτρονική έκδοση της εφημερίδας Hürriyet Daily News, διαθέσιμο στη δ/νση: <http://www.hurriyetdailynews.com/opinion/mehmet-ogutcu/revising-the-montreux-convention-130148>.
- Pavlyuk, S.V. (1998). *Regulation of the Turkish Straits: UNCLOS as an Alternative to the Treaty of Montreux and the 1994 Maritime Traffic Regulations for the Turkish Straits and Marmara Region*. Fordham International Law Journal, Vol. 22 Issue 3, Article 10, 961-1001.
- Ромашина, М. (2017, Αύγουστος 20). *Россия и вопрос о проливах Босфор и Дарданеллы* [Russia and the question of the Bosphorus and the Dardanelles Straits], State History. [Πρόσβαση στις 24/11/2018], άρθρο διαθέσιμο στη δ/νση: <http://statehistory.ru/article/54/>.
- Rozakis, C. L. & Stagos P. N. (1987). *The Turkish Straits*. Dordrecht: Martinus Nijhoff Publishers.
- Rothwell, D.R. & Bateman S. (2000). *Navigational Rights and Freedoms, and the New Law of the Sea*. The Hague/London/Boston: Martinus Nijhoff Publishers.
- Schweikart, D. (1997). *Dire Straits: The International Maritime Organization In The Bosphorus And Dardanelles*. U. Miami Int'l & Comp. L. Rev., 5, 29-50.
- Scovazzi, T. (1999). *The Evolution of the International Regime concerning Passage of Ships through the Black Sea Straits*. Στο G. Karabelias (επιμ.), *Conference Proceedings. The Passage of Ships through Straits* (Athens, October 23, 1999). Defence Analyses Institute, 75-86.
- Ünlü, N. (2002). *The Legal Regime of the Turkish Straits*. Leiden, The Netherlands: Martinus Nijhoff Publishers.

Váli, F.A. (1972). The Turkish Straits and NATO. Stanford, California: Hoover University Press, Stanford University.