

ΠΑΝΤΕΙΟΝ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

PANTEION UNIVERSITY OF SOCIAL AND POLITICAL SCIENCES



ΣΧΟΛΗ ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ & ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ
ΤΜΗΜΑ ΔΙΕΘΝΩΝ, ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
«ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΣΠΟΥΔΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ»

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Ιστορικές και πολιτικές προεκτάσεις της Συνθήκης του Μοντρέ, από το Ανατολικό Ζήτημα μέχρι σήμερα. Υπάρχουν δυνατότητες αναθεώρησης της Συνθήκης;

Σπυρίδων Δ. Κίτσος

Αθήνα, 2018

Τριμελής Επιτροπή

Γρηγόρης Τσάλτας, Πρύτανης Παντείου Πανεπιστημίου, Διευθυντής, Ευρωπαϊκό Κέντρο Περιβαλλοντικής Έρευνας και Κατάρτισης. (Επιβλέπων)

Ευάγγελος Ραυτόπουλος, Καθηγητής Παντείου Πανεπιστημίου

Άγγελος Συρίγος, Αναπληρωτής Καθηγητής Παντείου Πανεπιστημίου



Copyright © Σπυρίδων Κίτσος, 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 εν λόγω 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.

Στον Δημήτρη και την Θεοδώρα

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

ΑΟΖ	Αποκλειστική οικονομική Ζώνη
I.M.O	International Maritime Organization (Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός)
Δ.Θ	Δίκαιο Θάλασσας
U.N.C.L.O.S	United Nations Convention on the Law of the Sea

Ευχαριστίες

Ευχαριστίες απευθύνω σε όλους τους καθηγητές μου
για την πολύτιμη υποστήριξη και καθοδήγηση που μου παρείχαν.

Περιεχόμενα	Σελίδα
Περίληψη	-6-
Abstract	-7-
Εισαγωγή	-8-
Σκοπός	-9-
Κεφάλαιο πρώτο Το καθεστώς των Διεθνών Στενών	
Έννοια - Ορισμός	-10-
Διάκριση των διεθνών στενών ανάλογα με το καθεστώς διέλευσης που τα διέπει	-11-
Έννοια και υποκείμενα του πλου διέλευσης	-11-
Αρμοδιότητες νομοθεσίας κράτους του στενού κατά τον πλου διέλευσης πλοίων και αεροσκαφών	-12-
Το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης (innocent passage) μέσα από τα διεθνή στενά	-13-
Στενά με ειδικά καθεστώτα	-13-
Κεφάλαιο δεύτερο Στενά Ααρδανελίων - Βοσπόρου	
Η διαμόρφωση του χώρου	-14-
Μορφολογικά χαρακτηριστικά των Στενών	-15-
Συμβατικές ρυθμίσεις Στενών	-15-
Γεωπολιτική θέση Τουρκίας	-16-
Διαχρονική γεωστρατηγική σημασία των Στενών	-18-
Κεφάλαιο τρίτο Ο ρόλος της κυριαρχίας των Στενών στο Ανατολικό Ζήτημα από τις αρχές του 18^{ου} αιώνα έως τις αρχές του 19^{ου} αιώνα	
Εισαγωγή	-21-
Η Ρωσία στο προσκήνιο	-22-
Νέα μορφή στο «Ανατολικό Ζήτημα»	-23-
Κεφάλαιο τέταρτο Συνθήκη του MONTREUX	
Εισαγωγή	-25-
Υπογραφή-Συμβαλλόμενοι	-25-
Οι επιδιώξεις των μερών και το δικαίωμα αναθεώρησης	-27-
Γενικές προβλέψεις διέλευσης πλοίων και αεροσκαφών	-28-
Εφαρμογή της Συνθήκης	-29-
Επαναστρατικοποίηση νήσων Λήμνου-Σαμοθράκης	-30-

Περιεχόμενα	Σελίδα
Νέος Τουρκικός Κανονισμός για τη ναυσιπλοΐα στα Στενά	-33-
Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ) και η ασφάλεια της διεθνούς ναυσιπλοΐας	-35-
Τουρκικός Κανονισμός για τα Στενά και ΙΜΟ	-36-
Ρυθμίσεις του ΙΜΟ ως προς τον Τούρκικο Κανονισμό	-38-
Η σύγχρονη πολιτική της Τουρκίας και το επιχείρημα της ασφάλειας του παράκτιου κράτους	-40-
Κεφάλαιο πέμπτο Δυνατότητα τροποποίησης της Συνθήκης	
Εισαγωγή	-43-
Παρούσα κατάσταση	-46-
Το σχέδιο της Τουρκίας για την αναβάθμιση του ρόλου των Στενών	-48-
Στρατηγικές συνέπειες από μία πιθανή αναβάθμιση της θέσης της Τουρκίας	-49-
Στρατηγική στάση της Ελλάδας με σκοπό την αναβάθμισή της	-54-
Κεφάλαιο έκτο Συμπεράσματα -Προτάσεις	
Συμπεράσματα	-57-
Προτάσεις	-61-
Παραρτήματα	
Παράρτημα 1 Κείμενο Συνθήκης Montreux	-64-
Γεωγραφία περιοχής (χάρτης Δαρδανελίων - Βοσπόρου)	-78-
Βιβλιογραφία	-84-

Περίληψη

Η Διπλωματική Εργασία με θέμα: «Ιστορικές και πολιτικές προεκτάσεις της Συνθήκης του Μοντρέ, από το Ανατολικό Ζήτημα μέχρι σήμερα. Υπάρχουν δυνατότητες αναθεώρησης της Συνθήκης;» αρχικά έχει σαν σκοπό τη διερεύνηση της γεωστρατηγικής σημασίας των στενών Βοσπόρου-Δαρδανελίων και τις προεκτάσεις που είχε η σύναψη της Συνθήκης του Μοντρέ από το Ανατολικό Ζήτημα έως τη σύγχρονη εποχή, την ιστορική εξέλιξη του καθεστώτος της ναυσιπλοΐας στην εν λόγω περιοχή και στη συνέχεια τη σύνδεση και το συσχετισμό των πληροφοριών αυτών με τις απαιτήσεις και ανάγκες της τρέχουσας πραγματικότητας και του αντίστοιχου θεσμικού πλαισίου.

Ακολουθεί η ανάλυση των τουρκικών επιδιώξεων από τη Συνθήκη της Λωζάννης (1923) και του Μοντρέ (1936) μέχρι και τις μέρες μας, ο ρόλος που διαδραμάτισε η συνθήκη του Μοντρέ στην αποστρατικοποίηση των ελληνικών νησιών Λήμνου και Σαμοθράκης, καθώς και το υφιστάμενο καθεστώς ναυσιπλοΐας στην περιοχή, υπό το πρίσμα των διεθνών συμβάσεων και των εσωτερικών κανονισμών της Τουρκίας.

Η εργασία ολοκληρώνεται με την κριτική προσέγγιση των νομικών συμφερόντων της διεθνούς κοινότητας, αναφορικά με τη ναυσιπλοΐα και τις επιδιώξεις της Τουρκίας, υπό το πρίσμα των γενικότερων γεωστρατηγικών συμφερόντων της παραθέτο-ντας ορισμένα συμπεράσματα, τα οποία εξάγονται από την ανάλυση των παραπάνω παραγόντων. Τέλος ολοκληρώνεται με την προβολή ορισμένων προτάσεων, τις οποίες ενδεχομένως θα πρέπει να υιοθετήσει η χώρα μας, προκειμένου να αντιμετωπίσει την αυξανόμενη επιθετική πολιτική της γείτονας χώρας.

Λέξεις-κλειδιά

- Ανατολικό Ζήτημα
- Συνθήκη της Λωζάννης και του Μοντρέ
- Συνθήκη Δικαίου Θάλασσας 1982
- Αποστρατικοποίηση ελληνικών νήσων
- Γεωστρατηγική σημασία Διεθνών Στενών
- Ανοικτή θάλασσα

**«Historical and political extensions of the Montreux Convention,
since the ‘Eastern Issue’ to the present. Are there any opportunities for the re-
vision of the Treaty?»**

Spyridon D. Kitsos

Abstract

This diplomatic work initially aims to investigate the geostrategic importance of narrow Bosphorus-Dardanelles, since the famous named «Eastern Issue» until our days, to explore the historical development in the regime of navigation in this area and then find the connection and correlation with the requirements of the current reality and corresponding to the institutional framework.

Following the analysis of the Turkish aspirations of the Lausanne (1923) and Montreux (1936) until today, the significance of the signing of the Montreux treaty to the demilitarization of the Greek islands of Limnos and Samothraki, and the current maritime navigation regime region, in the light of the international conventions and internal regulations of Turkey. In this region the regime of navigation is being defined according with the international agreements and internal regulations of the country.

This work is followed by a critical approach to the legal interests of the international community as it concerns navigation option and even more give the general geostrategic interests of the straits with regard to Turkey's navigation and by stating a number of conclusions drawn from the analysis of the above factors. Finally it ends with a critical approach on the legal interests of the international community and puts forward some proposals on policy that our country may need to adopt against the neighboring country's growing aggressive policy.

Keywords

- Eastern Issue
- Lausanne and Montreux Convention
- United Nations Convention on the Law of the Sea
- Demilitarization of Limnos and Samothraki islands
- Geostrategic importance of International Straits
- Open sea

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

«Το Αιγαίο είναι η κύρια θάλασσα των Ελλήνων»

Sir Halford Mackinder (1861-1947)

Η διπλωματική εργασία με θέμα: *“Ιστορικές και πολιτικές προεκτάσεις της συνθήκης του Montreux από το ανατολικό ζήτημα μέχρι σήμερα. Υπάρχουν δυνατότητες αναθεώρησης της συνθήκης;”* παρουσιάζει αρχικά την έννοια και τον ορισμό των θαλασσίων στενών, τη διάκριση των διεθνών στενών, σύμφωνα με τη νέα σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας (Δ.Θ), το καθεστώς διέλευσης που τα διέπει, καθορίζεται η έννοια του πλου διέλευσης και τα υποκείμενά του, γίνεται αναφορά στο δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης μέσα από τα διεθνή στενά, ενώ στη συνέχεια αναφέρεται εκτενώς η ιδιαιτερότητα των στενών Δαρδανελίων – Βοσπόρου, εξετάζοντας παράλληλα τα μορφολογικά χαρακτηριστικά και την ιστορία της συγκεκριμένης περιοχής. Ακολούθως παρουσιάζεται η η διαχρονική γεωστρατηγική αξία των Στενών και αναλύεται το ρυθμιστικό πλαίσιο της σύμβασης του Montreux, πώς αυτή εφαρμόζεται σήμερα και πώς επηρεάζει τις γειτονικές στην περιοχή χώρες. Επιπλέον συνδέονται οι πληροφορίες αυτές με τις απαιτήσεις και ανάγκες της σύγχρονης πραγματικότητας και του αντίστοιχου θεσμικού πλαισίου, προκειμένου να εξετασθεί η δυνατότητα τροποποίησής της υπόψης σύμβασης.

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

Συνοψίζοντας στην παρούσα διπλωματική εργασία εμφανίζονται αρχικά τα στοιχεία της Συνθήκης της Λωζάννης του 1923 που αφορούν στο καθεστώς ναυσιπλοΐας των Στενών, προκειμένου να γίνει μια συγκριτική εξέταση με τη Συνθήκη του Montreux 1936 και την υιοθέτηση του νέου Τουρκικού Κανονισμού του 1993. Στο πλαίσιο αυτό γίνεται και ανάλυση στην άρση του καθεστώτος αποστρατικοποίησης των νήσων Λήμνου και Σαμοθράκης που επέφερε η νέα Σύμβαση του Montreux.

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

Ακολουθεί η εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων, καθώς και εκτιμήσεις επί του θέματος και τυχόν προτάσεις επί της πολιτικής που πρέπει να ακολουθήσει η Ελλάδα, κατόπιν εκτίμησης των ενεργειών της πολιτικής που ακολουθεί η γείτονα χώρα.

ΣΚΟΠΟΣ

Σκοπός της παρούσας εργασίας, είναι να παρουσιάσει τις πολιτικές και ιστορικές προεκτάσεις της συνθήκης του Montreux, διαχρονικά από το Ανατολικό Ζήτημα μέχρι σήμερα, καθώς και τη δυνατότητα τροποποίησής της, προκειμένου να εξαχθούν χρήσιμα συμπεράσματα και να υποβληθούν κατάλληλες προτάσεις για τον τρόπο δράσης και του ρόλου που πιθανώς κληθεί να διαδραματίσει η Ελλάδα, λαμβάνοντας υπόψη τις βλέψεις της γείτονας Τουρκίας, όπως αυτές διαμορφώνονται από την έως τώρα άσκηση πολιτικής που ακολουθεί για τον έλεγχο της υπόψη συνθήκης.

Κεφάλαιο 1ο

Το καθεστώς των Διεθνών Στενών

1.1. Έννοια-Ορισμός

Ο όρος **θαλάσσιο Στενό** (*maritime strait*)¹ από γεωγραφική άποψη, σημαίνει μια στενή θαλάσσια λωρίδα, σχηματισμένη με φυσικό και όχι τεχνητό τρόπο, που ενώνει δύο θάλασσες και χωρίζει δύο ξηρές. Υπάρχει διάκριση ανάμεσα σε ένα **γεωγραφικό** και ένα **νομικό** στενό (στενό διεθνούς ναυσιπλοΐας ή διεθνές στενό). Υπό γεωγραφική έννοια, ως «Στενά» χαρακτηρίζονται οι φυσικοί θαλάσσιοι δίοδοι μεγάλου σχετικά πλάτους που χωρίζουν δύο ξηρές (π.χ δύο νησιά ή δύο ηπειρωτικά τμήματα ή ένα νησί και ένα ηπειρωτικό τμήμα) και ενώνουν δύο θάλασσες. Ο νομικός ορισμός του θαλάσσιου στενού προκύπτει έμμεσα από τη Σύμβαση του 1982 για το Δίκαιο της Θάλασσας (Δ.Θ) που ρυθμίζει σήμερα το δίκαιο και τη δίοδο των στενών.

Το νομικό στενό προϋποθέτει καταρχήν δύο βασικά χαρακτηριστικά γνωρίσματα²: γεωγραφική φύση (γεωγραφικό κριτήριο) και πραγματική χρήση (λειτουργικό κριτήριο).

Σύμφωνα με τα σχετικά άρθρα 37 και 45 της Σύμβασης Δ.Θ, ένα **διεθνές στενό** συνδέει ένα τμήμα ανοικτής θάλασσας ή αποκλειστικής οικονομικής ζώνης (ΑΟΖ) με ένα άλλο τμήμα ανοικτής θάλασσας ή αποκλειστικής οικονομικής ζώνης ή ένα τμήμα ανοικτής θάλασσας ή αποκλειστικής οικονομικής ζώνης με την αιγιαλίτιδα ζώνη ενός τρίτου κράτους (γεωγραφικό κριτήριο) και εξυπηρετεί τη διεθνή ναυσιπλοΐα (λειτουργικό κριτήριο). Επιπλέον αποτελεί μια χρήσιμη οδός για τη διεθνή θαλάσσια κυκλοφορία, εξασφαλίζοντας καθεστώς ελευθερίας κατά τη μετάβαση από μία θάλασσα σε μία άλλη.

Ωστόσο ένα **διεθνές στενό**³ για να ρυθμίζεται από το διεθνές δίκαιο πρέπει να εμφανίζει επιπλέον το στοιχείο της στενότητας του πλάτους του το οποίο σε όλο το εύρος του να αποτελείται μόνο από τμήμα ή τμήματα αιγιαλίτιδας ζώνης. Επίσης το πλάτος του δεν πρέπει να υπερβαίνει το διπλάσιο της αιγιαλίτιδας ζώνης ή με άλλα λόγια να μην είναι ευρύτερο από το άθροισμα των μιλίων της αιγιαλίτιδας ζώνης του

¹ Γρηγόρης Τσιάλτας και Μαριάνθη Ευσταθοπούλου «Το Διεθνές καθεστώς των θαλασσών και των Ωκεανών», Εκδόσεις Ι. Σιδέρης, Αθήνα, 2003, σ.317-318.

² «στο ίδιο, σ.134».

³ «στο ίδιο, σ.318».

ενός ή των περισσότερων παράκτιων κρατών που βρέχονται από το στενό. Στην περίπτωση αυτή στο τμήμα της αιγιαλίτιδας ζώνης εφαρμόζεται το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης ενώ στον διάδρομο έξω από την αιγιαλίτιδα, εφαρμόζεται η παραδοσιακή ελευθερία των θαλασσών οπότε η ελευθερία της διέλευσης εξασφαλίζεται από το καθεστώς ανοικτής θαλάσσης.

Τα διεθνή στενά λοιπόν μετά την διεύρυνση των αιγιαλίτιδων ζωνών στα 12 ν.μ εγκλωβίζονται αν και παραδοσιακοί θαλάσσιοι διάδρομοι, μέσα σε όρια εθνικής παράκτιας κυριαρχίας, με επιπτώσεις για τη θαλάσσια επικοινωνία. Για την απρόσκοπτη λοιπόν διέλευση διαμορφώθηκε με τη Νέα Σύμβαση το «**δίκαιο των Διεθνών Στενών**», ένα ειδικό νομικό καθεστώς το οποίο αποτυπώνει ένα συμβιβασμό συμφερόντων: το συμφέρον της διεθνούς κοινωνίας για ανεμπόδιστη επικοινωνία και το συμφέρον των παράκτιων στα στενά κρατών για απόλαυση της κρατικής τους κυριαρχίας.

1.2. Διάκριση των διεθνών στενών ανάλογα με το καθεστώς διέλευσης που τα διέπει

Σύμφωνα με τη Σύμβαση Δ.Θ τα διεθνή στενά⁴ διακρίνονται σε:

- Διεθνή στενά τα οποία ενώνουν τμήματα ανοικτών θαλασσών ή τμήματα ΑΟΖ τα οποία υπάγονται στο νέο καθεστώς διέλευσης (transit passage).⁵
- Διεθνή στενά που υπάγονται σε καθεστώς αβλαβούς διέλευσης (innocent passage) το οποίο όμως δεν υπόκειται σε διακοπή του πλου όπως συμβαίνει με το καθεστώς αβλαβούς διέλευσης σε μια κοινή αιγιαλίτιδα ζώνη.
- Διεθνή στενά μέσα στα οποία υπάρχουν διάδρομοι ανοιχτής θάλασσας ή ΑΟΖ, παρόμοιας καταλληλότητας ως προς τα ναυτιλιακά και υδρογραφικά χαρακτηριστικά.⁶
- Διεθνή στενά τα οποία υπάγονται σε ειδικό νομικό καθεστώς, εν όλω ή εν μέρει, βάσει διεθνών συμβάσεων.⁷

⁴ «στο ίδιο, σ.328».

⁵ Άρθρο 37 Σύμβασης Δικαίου Θάλασσας 1982..

⁶ Άρθρα 35, παρ.β και 36, ό.π.

⁷ Άρθρο 35, παρ.γ, ό.π.

1.3. Έννοια και υποκείμενα του πλου διέλευσης

Πλου διέλευσης (διέλευση transit)⁸ σημαίνει άσκηση ελευθερίας της ναυσιπλοΐας και της υπέρπτησης, μόνο για το σκοπό του συνεχούς και ταχέως διάπλου του στενού ανάμεσα σε δύο τμήματα ανοικτής θάλασσας ή ΑΟΖ. Σημαίνει δηλαδή ελευθερία διέλευσης και μάλιστα ελευθερία διέλευσης πλοίων και αεροσκαφών, όχι όμως ως απόλυτη ελευθερία αλλά μόνο και εφόσον η διέλευση του πλοίου ή του αεροσκάφους εξυπηρετεί ορισμένο σκοπό: το συνεχές και γρήγορο πέρασμα μέσα ή πάνω από ένα διεθνές στενό, στενό δηλαδή που συνδέει συγκεκριμένες θαλάσσιες περιοχές - όπως ανοικτές θάλασσες ή ΑΟΖ. Η έννοια της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας δεν συμβιβάζεται με αγκυροβόληση ή με σκόπιμη περιπλάνηση στην περιοχή του στενού ή πάνω από τον εναέριο χώρο του, παρά μόνο για λόγους ανωτέρας βίας ή κινδύνου.

Τα πλοία σε πλου διέλευσης οφείλουν να συμμορφώνονται με τους γενικά αποδεκτούς διεθνείς κανονισμούς, διαδικασίες και πρακτικές για την ασφάλεια στη θάλασσα καθώς και για την αποφυγή, μείωση και έλεγχο της ρύπανσης από πλοία.⁹ Τα αλλοδαπά πλοία οφείλουν να συμμορφώνονται και με την εσωτερική νομοθεσία, τη σχετική με τον πλου διέλευσης των παράκτιων στα στενά κρατών¹⁰ καθώς και να τηρούν τους θαλάσσιους διαδρόμους και τα σχέδια διαχωρισμού κυκλοφορίας που τα κράτη αυτά προσδιορίζουν μέσα στα στενά¹¹ Επίσης τα αλλοδαπά πλοία κατά τον πλου διέλευσης δεν πρέπει να εκτελούν θαλάσσιες επιστημονικές έρευνες και άλλες υδρογραφικές εργασίες χωρίς να έχουν την άδεια του κράτους του στενού.¹²

Όσον αφορά στη διέλευση των υποβρυχίων, η νέα Σύμβαση Δ.Θ εγκαθιδρύει τον πλου διέλευσης έτσι ώστε αυτά να διέρχονται εν καταδύσει¹³ σε αντίθεση με την αβλαβή διέλευση που πραγματοποιούν στη χωρική θάλασσα όπου υποχρεούνται σε επιφανειακή διέλευση.

Σε ότι αφορά στο καθεστώς αεροπλοΐας στα διεθνή στενά, η Σύμβαση Δ.Θ καθιερώνει το δικαίωμα «ελεύθερης» υπέρπτησης των αεροσκαφών – πολιτικών και στρατιωτικών και αναγνωρίζει σε όλα τα αεροσκάφη – πολιτικά και στρατιωτικά – τη διέλευση transit, το δικαίωμά τους δηλαδή να διέρχονται σε καθεστώς ελευθερίας,

⁸ Γρηγόρης Τσιάλτας και Μαριάνθη Ευσταθοπούλου «*Το Διεθνές καθεστώς των θαλασσών και των Ωκεανών*», Εκδόσεις Ι. Σιδέρης, Αθήνα, 2003, σ.329.

⁹ Άρθρο 39, παρ. 2, ό.π.

¹⁰ Άρθρο 42, παρ.4, ό.π.

¹¹ Άρθρο 41, παρ.7, ό.π.

¹² Άρθρο 40, ό.π.

¹³ Γρηγόρης Τσιάλτας και Μαριάνθη Ευσταθοπούλου «*Το Διεθνές καθεστώς των θαλασσών και των Ωκεανών*», σ.333.

δίχως τη συναίνεση του κράτους εδάφους αλλά μόνο με κατάθεση σχεδίου πτήσης. Έτσι με τη Σύμβαση Δ.Θ στις περιπτώσεις των στενών όπου εφαρμόζεται η διέλευση transit, - με εξαίρεση βέβαια τις περιπτώσεις που διέπονται από τις ρυθμίσεις της αβλαβούς διέλευσης – η αεροπλοΐα δεν υπάγεται στον έλεγχο του κράτους του στενού αλλά πλησιάζει, θα λέγαμε, τόσο από πλευράς προνομίων όσο και υποχρεώσεων, τις ρυθμίσεις της ελεύθερης ναυσιπλοΐας. Αυτό αν και δεν διατυπώνεται ρητά προκύπτει πάντως άμεσα ή έμμεσα από ορισμένες διατάξεις όπως στο άρθρο 38, που επεκτείνει το νέο καθεστώς διέλευσης και στα αεροσκάφη, και το άρθρο 44, που επιφυλάσσει και στα αεροπλάνα – δίχως διάκριση- δικαίωμα διέλευσης χωρίς αναστολή.¹⁴

Οι υποχρεώσεις των πλοίων και των αεροσκαφών κατά την άσκηση του πλου διέλευσης¹⁵ συνιστούν περιορισμούς υπέρ του κράτους του στενού και σε ορισμένες περιπτώσεις φαίνεται να δημιουργούν και δικαιώματα επέμβασής του, μολονότι διατυπώνεται ρητά στη σύμβαση Δ.Θ ότι η διέλευση transit τελικά δεν πρέπει να παρεμποδίζεται ούτε και να διακόπτεται από το κράτος του στενού ακόμα και για λόγους ασφαλείας.

1.4. Αρμοδιότητες νομοθεσίας κράτους του στενού κατά τον πλου διέλευσης πλοίων και αεροσκαφών

Σύμφωνα με τη Σύμβαση Δ.Θ τα παράκτια - των στενών - κράτη δύνανται να νομοθετούν σχετικά με τον πλου διέλευσης για τα παρακάτω:

- Την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και της ρύθμισης της θαλάσσιας κυκλοφορίας.
- Την αποφυγή, μείωση και έλεγχο της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τα πετρελαιοειδή.
- Την παρεμπόδιση της αλιείας.
- Τη διακίνηση (φόρτωση ή εκφόρτωση) εμπορευμάτων, συναλλάγματος ή προσώπων, κατά παράβαση της τελωνειακής, δημοσιονομικής, μεταναστευτικής και υγειονομικής νομοθεσίας των παράκτιων - στα στενά - κρατών.

¹⁴ «στο ίδιο, σ.334».

¹⁵ «στο ίδιο, σ.331».

Η νομοθεσία αυτή δεν πρέπει να κάνει διάκριση μεταξύ των αλλοδαπών πλοίων, ούτε και να έχει ως αποτέλεσμα την παρεμπόδιση, παρακώλυση ή περιορισμό του δικαιώματος του πλου διέλευσης.¹⁶

Τα κράτη του στενού, έχουν επίσης το δικαίωμα να προσδιορίζουν θαλάσσιους διαδρόμους και να καθορίζουν σχέδια διαχωρισμού κυκλοφορίας για τη ναυσιπλοΐα στο στενό όπου κρίνεται αναγκαίο για την ασφαλή διέλευση των πλοίων¹⁷. Ο προσδιορισμός όμως αυτός πρέπει να γίνεται με τη σύμφωνη γνώμη του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (Ι.Μ.Ο)¹⁸ καθώς και τη συνεργασία όλων των ενδιαφερόμενων κρατών που μπορεί να μοιράζονται το στενό. Έτσι ο προσδιορισμός ή η υποκατάσταση δεν απαιτεί μόνο μονομερή πράξη των παράκτιων κρατών αλλά και υιοθέτησή τους από τον αρμόδιο Οργανισμό, κάτι που στην ουσία αποτελεί περιορισμό της αρμοδιότητας του παράκτιου κράτους.

Στη Σύμβαση Δ.Θ δεν αναφέρεται εάν στις περιπτώσεις διέλευσης από διεθνή στενά, τα παράκτια ενός στενού κράτη πρέπει να επιβάλλουν ή όχι τέλη και άλλους φόρους στα πλοία που διέρχονται από αυτά. Τέτοια αναφορά γίνεται μόνο στην περίπτωση διέλευσης αλλοδαπού πλοίου από αιγιαλίτιδα ζώνη. Ωστόσο η πρακτική των κρατών σήμερα αποδεικνύει ότι δεν επιβάλλονται τέλη κατά τη διέλευση από διεθνή στενά, όπως στο παρελθόν, ενώ είναι γενικά αποδεκτό ότι επιβάλλονται τέλη για τη διέλευση από τεχνητές διώρυγες (π. χ Σουέζ, Παναμά, κ.α)¹⁹.

1.5. Το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης (innocent passage) μέσα από τα διεθνή στενά

Σύμφωνα με τη σύμβαση Δ.Θ υπάρχουν ορισμένες κατηγορίες διεθνών στενών που υπάγονται σε καθεστώς αβλαβούς διέλευσης²⁰. Έτσι το καθεστώς αυτό εφαρμόζεται στις εξής δύο περιπτώσεις

- Στα διεθνή στενά τα οποία εξαιρούνται της εφαρμογής του πλου διέλευσης διότι υπάρχει εναλλακτική λύση για τη ναυσιπλοΐα. Πρόκειται για τα διεθνή στενά τα οποία σχηματίζονται από το ηπειρωτικό έδαφος ενός κράτους και ενός νη-

¹⁶ Άρθρο 42, παρ.4, Σύμβασης Δ.Θ.

¹⁷ Γρηγόρης Τσιάλας, και Μαριάνθη Ευσταθοπούλου «Το Διεθνές καθεστώς των θαλασσών και των Ωκεανών», σ.335.

¹⁸ International Maritime Organization.

¹⁹ Γρηγόρης Τσιάλας, και Μαριάνθη Ευσταθοπούλου «Το Διεθνές καθεστώς των θαλασσών και των Ωκεανών», σ.336.

²⁰ «στο ίδιο, σ.339».

σιού του οπότε δεν εφαρμόζεται ο πλους διέλευσης εφόσον υπάρχει ανοικτά του νησιού δυνατότητα διάπλου μέσα από ανοικτή θάλασσα ή από ΑΟΖ παρόμοιας καταλληλότητας ως προς τα ναυτιλιακά και υδρογραφικά χαρακτηριστικά.²¹

- Στα διεθνή στενά τα οποία ενώνουν την αιγιαλίτιδα ζώνη ενός κράτους με τμήμα ανοικτής θάλασσας ή με την ΑΟΖ άλλου κράτους.²²

1.6. Στενά με ειδικά καθεστώτα

Η Σύμβαση Δ.Θ σύμφωνα με το Άρθρο 35, παρ. (γ) εξαιρεί από τις διατάξεις της σχετικά με τον πλου διέλευσης από στενά, εκείνα τα στενά των οποίων η διέλευση ρυθμίζεται, εν όλω ή εν μέρει, από υφιστάμενες διεθνείς συμβάσεις οι οποίες, πάντως, πρέπει να ισχύουν από μακρού πριν από την υπογραφή της Σύμβασης. Ορισμένα διεθνή στενά τα οποία υπάγονται σε ειδικά καθεστώτα είναι²³:

- Τα στενά Ελλησπόντου (Δαρδανελίων) - Βοσπόρου
- Το στενό του Γιβραλτάρ
- Τα στενά της Δανίας

²¹ Άρθρο 38, παρ. 1, Σύμβασης Δ.Θ.

²² Άρθρο 45, παρ.1 (β), ό.π.

²³ Γρηγόρης Τσιάλτας, και Μαριάνθη Ευσταθοπούλου «*Το Διεθνές καθεστώς των θαλασσών και των Ωκεανών*», σ.340.

Κεφάλαιο 2^ο

Στενά Δαρδανελίων-Βοσπόρου

2.1. Η διαμόρφωση του χώρου

Ως Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων νοούνται τα στενά του Βοσπόρου, των Δαρδανελίων (Ελλήσποντος) και η θάλασσα του Μαρμαρά (Προποντίδα)²⁴. Επίσημα σύμφωνα με τη Συνθήκη του Μοντρέ (Montreux) ονομάζονται «Στενά των Δαρδανελίων, θάλασσα του Μαρμαρά και του Βοσπόρου», ενώ η Τουρκία τα ονομάζει «Τουρκικά Στενά και περιοχή του Μαρμαρά». Ο Ι.Μ.Ο χρησιμοποιεί την ονομασία «Στενό της Istanbul, Στενό του Canakkale και θάλασσα του Μαρμαρά». Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο χρησιμοποιεί την ιστορική ονομασία «Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων». Χαρακτηρίζονται από το μεγάλο μήκος και τη διαρκή στενότητά τους σε βάθος πολλών ναυτικών μιλίων. Τα δύο αυτά χαρακτηριστικά τα καθιστούσαν στο παρελθόν αδιαπέραστα για τα ιστιοφόρα πλοία τα οποία θα έπρεπε να περιμένουν πολλές φορές για μήνες ούριο και διαρκή άνεμο πριν αποτολμήσουν τον διάπλου.

Το συνολικό μήκος των Δαρδανελίων είναι 33 ναυτικά μίλια αρχίζοντας από το ακρωτήριο της Έλλης στην είσοδο των στενών μέχρι του φάρου της Καλλίπολης στα βορειοανατολικά. Το πλάτος του στενού δεν υπερβαίνει τα 4 ν.μ μεταξύ των θέσεων Αρέν Κιόι και της, επί της ευρωπαϊκής ακτής, θέσεως Ντομούζ-Ντερεσί. Το ελάχιστο πλάτος περιορίζεται σε 1200 μέτρα μεταξύ των θέσεων Τσανάκ-Καλεσσί στην ασιατική ακτή και Ναμαζιέ-Καλεσσί στην ευρωπαϊκή ακτή.

Στο Τσανακαλέ το πλάτος των Στενών δεν ξεπερνά τα $\frac{3}{4}$ του ναυτικού μιλίου και στην Καλλίπολη το $1\frac{3}{4}$ του ναυτικού μιλίου. Το ρεύμα που διαπλέει τα Δαρδανέλια με φορά από τη θάλασσα του Μαρμαρά προς το Αιγαίο έχει ταχύτητα 2 κόμβους και στα στενότερα σημεία 4 κόμβων. Ο συνήθης διάδρομος ναυσιπλοΐας έχει βάθος μεταξύ 25 και 50 οργιών σε όλο το μήκος του.

Η θάλασσα του Μαρμαρά που παρεμβάλλεται μεταξύ των δύο στενών έχει ανώτατο μήκος 150 μίλια και πλάτος 40 μίλια. Σε σύγκριση με τα δύο στενά είναι θάλασσα σχετικά βαθιά με ρεύματα που κινούνται από ανατολικά προς δυτικά με μέση

²⁴ «στο ίδιο, σ.340».

ταχύτητα ενός κόμβου. Το μέσο βάθος της είναι 493μ. το δε μέγιστο 1225 μ. Το εύρος και η βαθύτητα της επιτρέπει τη φιλοξενία μεγάλων πλοίων.

Ο Βόσπορος αποτελεί το στενό πορθμό που χωρίζει το ευρωπαϊκό τμήμα της Τουρκίας από το ασιατικό της τμήμα, συνδέοντας την λεκάνη της Προποντίδας (θάλασσα του Μαρμαρά) με τον Εύξεινο Πόντο. Έχει μήκος 30 χιλιόμετρα με μέγιστο πλάτος 3.700 μέτρα στη βόρεια είσοδο, και ελάχιστο πλάτος 750 μέτρα μεταξύ Anadoluhisar (Κάστρο της Ανατολίας) και Rumelihisar (Κάστρο της Ρωμυλίας). Το βάθος κυμαίνεται από 36 έως 124 μέτρα. Οι ακτές του Στενού είναι πυκνοκατοικημένες καθώς ο πληθυσμός της Κωνσταντινούπολης φθάνει περίπου τα 11 εκατομμύρια.

Στο Βόσπορο υπάρχουν δυο γέφυρες που ενώνουν την ανατολική με τη δυτική πλευρά της Τουρκίας. Η πρώτη λέγεται “Bogazici Korusu” έχει μήκος 1074 μέτρα και ολοκληρώθηκε το 1973 και η δεύτερη με την ονομασία “Fatih Sultan Mehmet Korusu” έχει μήκος 1090 μέτρα και ολοκληρώθηκε το 1988 περίπου πέντε χιλιόμετρα βόρεια της πρώτης γέφυρας. Επίσης μια σιδηροδρομική σήραγγα μήκους 13,7 χιλιομέτρων ολοκληρώθηκε το 2008. Σχεδόν τα 1.400 μέτρα της σήραγγας αυτής είναι υποθαλάσσια σε βάθος περίπου 55 μέτρων.

Τα στενά του Βοσπόρου θυμίζουν περισσότερο ποταμό παρά θαλάσσια οδό λόγω της μεγάλης στενότητάς τους και γιαυτό δεν στερούνται – ούτε στερήθηκαν και στο παρελθόν- σημαντικής στρατηγικής αξίας. Το βάθος δεν ξεπερνά κατά μέσο όρο τα 27 μ.

2.2. Μορφολογικά χαρακτηριστικά των Στενών

Τα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελλίων είναι στενής φύσεως κανάλια με περίπλοκα και ακανόνιστα ρεύματα και απότομες στροφές. Η διαδρομή είναι ελικοειδής, σε πολλά σημεία είναι στενή και στην περιοχή επικρατούν ισχυρά και σύνθετα ρεύματα. Τα Στενά του Βοσπόρου δέχονται ισχυρούς βόρειους ανέμους, βροχή και πυκνή ομίχλη κυρίως την άνοιξη και το καλοκαίρι. Οι καιρικές συνθήκες αλλάζουν με γρήγορο ρυθμό και πολλές φορές ένα πλοίο εισέρχεται στο Στενό με συννεφιασμένο ουρανό και μπορεί ξαφνικά να βρεθεί σε ομιχλώδες σκηνικό με περιορισμένη ορατότητα.

Αξίζει να αναφερθεί πως στην περιοχή του Βοσπόρου παρατηρείται το φαινό-

μενο της αντίρροιας²⁵. Το φαινόμενο αυτό περιγράφει ένα θαλάσσιο ρεύμα ταχύτητας 2-3 κόμβων με κατεύθυνση από τα Βόρεια προς τα Νότια όπου μεταφέρονται πλεονάζοντα ύδατα από τη Μαύρη Θάλασσα μέσω της Προποντίδας στο Αιγαίο Πέλαγος. Ακόμα παρατηρείται ένα αντίθετο υποβρύχιο ρεύμα που διακρίνεται από τα ίδια χαρακτηριστικά, το οποίο κινείται από το Αιγαίο Πέλαγος προς την Μαύρη Θάλασσα. Το φαινόμενο αυτό καθιστά ιδιαίτερα δύσκολο το διάπλου στα Στενά σε μικρού αλλά και σε μεγαλύτερου μεγέθους σκάφη, καθώς πολλές φορές τα ρεύματα μπορεί να φθάσουν μέχρι και 6 έως 8 μποφόρ. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα να μειώνεται ο ρυθμός περιστροφής του πηδάλιου του πλοίου, το οποίο πλέει στο ρεύμα και έτσι να επηρεάζεται σε μεγάλο βαθμό η ικανότητά ελιγμών του. Ρεύματα που υπάρχουν στην περιοχή είναι τα αντιρρεύματα, δινορεύματα και το ρεύμα ORKOZ. Λόγω των παραπάνω χαρακτηριστικών το Στενό αυτό θεωρείται ως ένα από τα πλέον κρίσιμα περάσματα του κόσμου και είναι δυνατό να προκύψουν ατυχήματα όπως η προσάραξη όταν τα πλοία κινούνται με χαμηλή ταχύτητα.

2.3. Συμβατικές ρυθμίσεις Στενών

Τα εν λόγω Στενά υπήχθησαν κατά καιρούς σε διάφορες συμβατικές ρυθμίσεις, σύμφωνα με τις οποίες είτε βρίσκονταν στον αποκλειστικό έλεγχο της Τουρκίας, απαγορεύοντας ακόμα και τη διέλευση στα εμπορικά πλοία, είτε απαγορεύοντας τη διέλευση στα πολεμικά πλοία όλων των κρατών εκτός των Ρωσικών (Συνθήκη Ουνκιάρ Ισκελεσί-1833), είτε και αυτών των Ρωσικών (Συνθήκη Λονδίνου για τα Στενά-1841, Συνθήκη Ειρήνης των Παρισίων-1856). Με τη Συνθήκη των Σεβρών (1920) τα Στενά άνοιξαν για όλα τα πλοία και τα πολεμικά αεροσκάφη τόσο σε καιρό ειρήνης όσο και πολέμου, αλλά η Συνθήκη ποτέ δεν τέθηκε σε εφαρμογή καθώς ποτέ δεν επικυρώθηκε.

Η Συνθήκη της Λωζάννης (1923)²⁶ για το καθεστώς των Στενών, η οποία ίσχυσε μόλις 13 χρόνια και αντικαταστάθηκε από τη Συνθήκη του Μοντρέ για τα Στενά καθιέρωσε ελευθερία διέλευσης για όλα τα πλοία και τα αεροσκάφη (εμπορικά και πολεμικά) απαγορεύοντας την είσοδο στη Μαύρη θάλασσα σε πολεμικό στόλο με

²⁵ Ελένη Δημητροπούλου, Διπλωματική εργασία με θέμα «Το καθεστώς ναυσιπλοΐας στα στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων: Οι τουρκικές επιδιώξεις και διεθνής ναυσιπλοΐα», Πανεπιστήμιο Πειραιά, 2012, σ.8.

²⁶ Γρηγόρης Τσιάλτας και Μαριάνθη Ευσταθοπούλου «Το Διεθνές καθεστώς των θαλασσών και των Ωκεανών», σ.342.

ποσοστό εκτοπίσματος μεγαλύτερο εκείνου της Ε.Σ.Σ.Δ. Με τη Συνθήκη αυτή καθιερώθηκε καθεστώς αποστρατικοποίησης της περιοχής των Στενών και των πέριξ αυτών ελληνικών νησιών Σαμοθράκης, Λήμνου και τουρκικών νησιών Ίμβρου, Τενέδου και Λαγουσών. Τέλος ιδρύθηκε η Διεθνής Επιτροπή για τα Στενά, κάτω από την εγγύηση της Κοινωνίας των Εθνών.

2.4. Γεωπολιτική θέση της Τουρκίας

Για να αντιληφθούμε την διαχρονική στρατηγική αξία των Στενών θα πρέπει να ανατρέξουμε πρώτα στην στρατηγική αξία της θέσης της Τουρκίας, η οποία συνάγεται βάσει της θεωρίας του αμερικανού καθηγητή N. Spykman, ο οποίος θεωρούσε ότι: «Όποιος ελέγχει το κρηπίδωμα (Rimland) εξουσιάζει την Ευρασία και όποιος εξουσιάζει την Ευρασία ελέγχει το πεπρωμένο του κόσμου». Η εφαρμογή του αξιώματος αυτού σημαίνει πως, «πρέπει σε καιρό ειρήνης να φροντίσουμε ώστε να μην επιτραπεί σε κανένα κράτος ή συμμαχία κρατών σε οποιαδήποτε από τις δύο περιοχές του Παλαιού Κόσμου – *Ευρώπη και Άπω Ανατολή* - να αναδυθεί ως κυρίαρχη δύναμη, η οποία θα μπορούσε να απειλήσει την ασφάλειά μας» και συγκεκριμένα «υπό την μορφή ενός εχθρικού προς τα συμφέροντά μας συνασπισμού» στόχευση που εν προκειμένω αφορούσε την πρώην Σοβιετική Ένωση.

Ο ρόλος λοιπόν, της Τουρκίας μαζί με την Ελλάδα, ως χώρες κλειδιά ήταν να λειτουργούν ως «ένα ενοποιημένο γεωστρατηγικό μπλοκ το οποίο ήταν ικανό, αν υποστηριζόταν κατάλληλα, να εμποδίσει την σοβιετική διείσδυση στην ανατολική Μεσόγειο και το Σουέζ μέσω των Στενών ή/και του Αιγαίου».

Η γεωστρατηγική υπεραξία της Τουρκίας έγκειται στην δεσπόζουσα θέση της επί της Μεσογείου, μιας παγκόσμιας περιφερειακής θάλασσας. Η κατοχή του διαύλου των Στενών του Βοσπόρου-Δαρδανελίων της επιτρέπει να ελέγχει την κίνηση του θαλάσσιου άξονα Βορρά-Νότου. Επίσης, σημαντική είναι η γειτνίασή της με την διώρυγα του Σουέζ. Η γεωγραφική της θέση, όμως, της επεφύλασσε και προνομιακή θέση στον άξονα Δύση-Ανατολή. Η χερσαία συμπαγής μάζα της επιτρέπει, να ανάσχει την Ρωσία, να ασκεί καθήκοντα ελέγχου και προβολής ισχύος επί του Καυκάσου και της Μέσης Ανατολής και να βρίσκεται σε πολύμορφη αλληλεπίδραση με την Κεντρική Ασία. Όλα αυτά τα στρατηγικά χαρακτηριστικά την καθιστούν «χώρα άξονα» λόγω της επικάθισής της επί του «βόρειου κρηπιδώματος». Έτσι λοιπόν, καθορίζει και διαμορφώνει τους πλανητικούς σχεδιασμούς των Μεγάλων Δυνάμεων.

Η προστιθέμενη γεωπολιτική αξία της λοιπόν, και οι εντεινόμενες πιέσεις της σοβιετικής ηγεσίας για αναθεώρηση της συνθήκης του Montreux, για εγκατάσταση βάσεων στα Στενά και το αίτημα επιστροφής των επαρχιών Καρς και Αρνταχάν στην ΕΣΣΔ, αποτελώντας απόδειξη της διστορικότητας της ρωσικής στρατηγικής, ανάγκασαν την Τουρκία για λόγους ασφαλείας να αποταθούν στις ΗΠΑ, διότι τυχόν ικανοποίηση των σοβιετικών αιτημάτων θα την καθιστούσε δορυφόρο της Σοβιετικής Ρωσίας. Κανόνας πάντως παρέμενε οι σχέσεις με τις ΗΠΑ ενώ τα ανοίγματα προς τους Σοβιετικούς είχαν τακτική σημασία.

Η κινητικότητα της μεταψυχροπολεμικής περιόδου ώθησε την Άγκυρα να συσφίξει τις οικονομικές της σχέσεις με την Μόσχα, με παράλληλο στόχο την βαθύτερη ένταξη στην ΕΕ, διατηρώντας, πάγια, την συνεργασία με τις ΗΠΑ ως τον ακρογωνιαίο λίθο της στρατηγικής της. Η χρησιμότητα των σχέσεων με τις ΗΠΑ, την Ρωσία και την ΕΕ ήταν να παρέχει μεγαλύτερη διαφοροποίηση ασφαλείας την Άγκυρα. Συνεπώς, το αναδυόμενο διεθνές σύστημα και η ανισομερής κατανομή ισχύος του, διέυρυναν τα περιθώρια ελιγμών της Τουρκίας και της επέτρεψαν να ακολουθήσει μια νέο-οθωμανική εξωτερική πολιτική που στόχο έχει την απόκτηση της πολυπόθητης περιφερειακής ηγεμονίας, με πρότυπο την Οθωμανική κληρονομιά, στόχευση που βασίζεται στο γεωπολιτικό της δυναμικό και την ιστορία της, με στοιχείο κλειδί την προστασία των μουσουλμάνων. Η άνοδος του ΑΚΡ (Κόμματος Δικαιοσύνης και Ανάπτυξης - τουρκικά: Adalet ve Kalkınma Partisi, AK PARTİ) στην εξουσία επέτεινε και συστηματοποίησε αυτήν την στρατηγική επιθυμία. Η νέο-οθωμανική επιδίωξη, όμως, έφερε την Άγκυρα αντιμέτωπη με την Μόσχα σε περιοχές ζωτικού ενδιαφέροντος της δεύτερης, όπως ο Καύκασος, η Κεντρική Ασία και η Μαύρη Θάλασσα. Οι περιοχές αυτές αποτελούν σφαίρα επιρροής ή αλλιώς το «εγγύς εξωτερικό» της Ρωσίας, γεγονός που επαγωγικά οδηγεί στην δυναμική προάσπισή τους έναντι οποιουδήποτε ανταγωνιστή.

Η άνοδος των κ. Πούτιν και Ερντογάν στην ηγεσία των χωρών τους, ώθησε τις διμερείς σχέσεις σε μια «παράδοξη άνοιξη». Η εντυπωσιακή εκτίναξη του εμπορίου, η εκατέρωθεν διπλωματική στήριξη και η προμήθεια φυσικού αερίου μέσω αγωγών, όπως ο *Blue Stream* και ο σχεδιαζόμενος *Turkish Stream* αλλά και η κατασκευή ενός πυρηνικού εργοστασίου από την *Rosatom*, αποδεικνύουν την δυναμική προσέγγιση και σύσφιξη των σχέσεων την τελευταία δεκαετία.

Αναπόφευκτα τα αποκλινόμενα γεωστρατηγικά συμφέροντα στα μέτωπα του Καυκάσου-Κεντρικής Ασίας, της Μαύρης Θάλασσας, ιδίως μετά την προσάρτηση της

Κριμαίας, αλλά κυρίως αυτό του εμφυλίου της Συρίας, ήταν σαφές ότι θα τις έφερναν πάλι σε τροχιά σύγκρουσης. Η κατάρριψη του ρωσικού Sukhoi Su-24 κοντά στα τουρκο-συριακά σύνορα, υπήρξε απλώς η αφορμή για την σύγκρουση. Ακολούθησε η ρήξη των σχέσεων, όπου τέθηκαν εν αμφιβολή σημαντικά προγράμματα (TurkStream) και η επιβολή οικονομικών κυρώσεων από τη Ρωσία στην Τουρκία.

Η πύκνωση των προβλημάτων με τις ΗΠΑ, την ΕΕ, των προσφυγικών ροών, των Κούρδων και του ISIS, ανάγκασαν τον Ερντογάν να αποζητήσει την εξομάλυνση των σχέσεων με την Ρωσία, έτσι ώστε να αντιστρέψει την αυξανόμενη απομόνωση της χώρας επιδίωξη που κατέστη επιτακτικότερη μετά το αποτυχημένο πραξικόπημα της 15^{ης} Ιουλίου 2016. Έκτοτε, οι σχέσεις αναθερμάνθηκαν με κορυφαίο παράδειγμα την επανεκκίνηση του Turkish Stream, αλλά οι διαφορές των δύο χωρών μάλλον δεν θα μπορέσουν να γεφυρωθούν.

Η κατάρρευση της ΕΣΣΔ με την αναδίπλωση της ρωσικής ισχύος στην περιοχή των Βαλκανίων-Μαύρης Θάλασσας-Κauκάσου, αποτέλεσε μεταίχμιο για τις ρωσο-τουρκικές σχέσεις. Το κύριο χαρακτηριστικό της νέας περιόδου ήταν η βούληση για αναβίωση του αυτοκρατορικού παρελθόντος τους, ως νομιμοποιητικού παράγοντα στο εσωτερικό τους αλλά και ως πρότυπο άσκησης της εξωτερικής πολιτικής τους.

Παρ' όλο που ο διπολισμός με τους αυστηρούς καθορισμούς του εξέλειπε, η ρωσο-τουρκική σχέση ετεροκαθορίζεται για ακόμα μια φορά από τα στρατηγικά συμφέροντα των ΗΠΑ και της Ρωσίας. Η Ρωσία αντιλαμβανόμενη τον εαυτό της ως μια Μεγάλη Δύναμη που επανακάμπτει, επιζητεί τον απολεσθέντα ρόλο και λόγο της στο παγκόσμιο γίγνεσθαι με συνέπεια να διεκδικεί δυναμικότερα το εκτόπισμα που απολάμβανε μέχρι το 1991. Μοιραία όμως η στόχευση αυτή δεν επιχειρείται στο κενό. Οι ΗΠΑ εξακολουθούν να θεωρούν την Ρωσία ως την μέγιστη απειλή κατά της εθνικής τους ασφάλειας, με συνέπεια να υπάρχουν φωνές που να καλούν σε αναβίωση της πολιτικής ανάσχεσης. Επομένως, τα μέτωπα σύγκρουσης ξεκινούν από τις Βαλτικές χώρες συνεχίζουν με την Ουκρανία για να καταλήξουν στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου και δια μέσου της Συρίας στην Ευρύτερη Μέση Ανατολή και τον Καύκασο-Κασπία.

Εντός αυτού του πλαισίου αλλά και των ιδιαίτερων περιφερειακών αντιθέσεων τους, Ρωσία και Τουρκία, επιζητούν την μεταξύ τους συνεννόηση, υπό όρους. Η κοινή καχυποψία για την Δύση πρώτιστα, οφείλεται στην επιθυμία αναθεώρησης του status quo, λόγω του αισθήματος αδικίας που τις διακατέχει, θεωρώντας και οι δύο

ότι η διαμόρφωσή του δεν λαμβάνει επαρκώς τα συμφέροντά τους υπ' όψιν. Έπειτα, λόγω αμοιβαίων σκοπιμοτήτων, η Τουρκία αφενός ως το ασθενέστερο μέρος, επιθυμεί την συνεργασία με την Ρωσία, διότι εκτός των οικονομικών οφελών, της ανάγκης για ομαλή και φθηνή τροφοδοσία με ενέργεια, προσδίδει με τη συνεργασία της μια αίσθηση πολυμέρειας και μείωσης της εξάρτησης από την Δύση, συνιστώσα που αποτελεί διαχρονική τουρκική τακτική όταν επιζητούσε μεγαλύτερα ανταλλάγματα. Η Ρωσία, αφετέρου, χρησιμοποιεί την Τουρκία ως μοχλό πρόκλησης αναταραχής στην Ατλαντική Συμμαχία διαταράσσοντας την συνοχή και αποφασιστικότητα απέναντί της.

Οι εξελίξεις στην περιοχή κοινών ενδιαφερόντων τους είναι ραγδαίες και αφήνουν ελάχιστα περιθώρια άσκοπων ελιγμών. Ο μόνος τρόπος, λοιπόν, βέλτιστης εξυπηρέτησης των γεωστρατηγικών συμφερόντων τους είναι η ισχύς ώστε να επιτύχουν επαρκή επίπεδα ασφάλειας. Παρ' όλη την ευκαιριακή συναντίληψη σε πολλά επιμέρους ζητήματα, η αμοιβαία δυσπιστία και εχθρότητα κυριαρχούν καταλυτικά στο πνεύμα της σχέσης τους και δεν υπάρχουν επαρκείς ενδείξεις για κάποια δραματική αλλαγή στις σχέσεις τους.

Στο πλαίσιο λοιπόν αυτό θα πρέπει να συνεκτιμηθεί και η σημασία που διαδραματίζουν τα Στενά, σημασία που ανάγεται στην εποχή δημιουργίας του λεγόμενου «Ανατολικού Ζητήματος», όπως θα αναλυθεί στο επόμενο κεφάλαιο.

2.5. Διαχρονική γεωστρατηγική σημασία των Στενών

Η μεγάλη στρατηγική σημασία των Στενών Δαρδανελίων - Βοσπόρου για τον έλεγχο της ευρύτερης περιοχής – στην οποία θα πρέπει να συμπεριληφθεί η Μαύρη θάλασσα και οι θαλάσσιες οδοί από και προς το Αιγαίο – δεν αποτελεί καινοφανή διαπίστωση.

Ο Βλαντίμιρ Κόλοσοφ, καθηγητής, διδάκτορας γεωγραφικών επιστημών, επικεφαλής του Κέντρου γεωπολιτικών μελετών του Ινστιτούτου Γεωγραφίας της Ρωσικής Ακαδημίας Επιστημών γράφει χαρακτηριστικά. *«Κομβικό σημείο και σημαντικός διάδρομος διέλευσης ενεργειακών πόρων μεταξύ της Κασπίας, της Ευρώπης, Ασίας και Μέσης ανατολής, αλλά και θέατρο ανεπίλυτων εθνικών διενέξεων, η περιοχή της Μαύρης Θάλασσας συγκαταλέγεται πια στις περιοχές υψηλής προτεραιότητας στην παγκό-*

σμία οικονομία και πολιτική»²⁷.

Αν κοιτάξουμε προσεκτικά στον χάρτη της περιοχής μας θα δούμε ότι τα Δαρδανέλια, η θάλασσα του Μαρμαρά και ο Βόσπορος (Istanbul Bogazi) είναι τα φυσικά γεωγραφικά όρια ανάμεσα στην Ευρώπη και την Ασία. Επίσης συνδέουν την Μαύρη θάλασσα με το Αιγαίο και την Μεσόγειο και λογικό είναι βάσει των διεθνών συνθηκών που διέπουν το δίκαιο των στενών, όποια χώρα τα κατέχει, αυτόματα ανακηρύσσεται σε τοπική στρατιωτική και οικονομική υπερδύναμη.

Τα Στενά συνιστούν τον σημαντικότερο ζωτικό χώρο της Βαλκανικής χερσονήσου, κυρίως λόγω του γεγονότος ότι δι' αυτών διέρχονται (και ελέγχονται) δύο στρατηγικές αρτηρίες, επί των οποίων στοιχίζονται **άξονες γεωστρατηγικής επιρροής**.²⁸

- **Η χερσαία αρτηρία**, που φέρει άμεσα σε επικοινωνία την Ευρώπη με τη Μικρά Ασία και τη Μέση Ανατολή, και

- **Η θαλάσσια αρτηρία**, που συνδέει τον Εύξεινο Πόντο με το Αιγαίο και τη Μεσόγειο θάλασσα.

Ο έλεγχος των στενών του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων αποτέλεσε σημαντικό οικονομικό και στρατιωτικό πλεονέκτημα. Η εξέχουσα θέση του Βοσπόρου για την οικονομία των χωρών της Μαύρης θάλασσας και της Αν. Μεσογείου υπογραμμίζεται από την παρουσία της Κωνσταντινούπολης και του λιμανιού του Χαϊδάρ Πασά στην νοτιοανατολική ακτή, καθώς και από το γεγονός ότι θεωρείτο πάντα ο φυσικός τελικός σταθμός του σιδηρόδρομου της ανατολής. Το λιμάνι του Χαϊδάρ Πασά και αυτό της Πόλης μπορούν σήμερα να εξυπηρετήσουν σύγχρονα πλοία όλων των εκτοπισμάτων.

Αλλά και η περιοχή των Δαρδανελίων δεν στερείται οικονομικής σημασίας για τη σύγχρονη Τουρκία στο ρόλο που ο ευρύτερος νομός του Τσανάκ-Καλέ φιλοξενεί μεγάλο αριθμό ορυχείων και μεταλλείων σε περιοχή 16 χλμ νότια από τη Λάμψακο.

Η Τουρκία εκμεταλλευόμενη στο έπακρο τα γεωστρατηγικά πλεονεκτήματα των στενών, κατάφερε να αποκτήσει τον έλεγχο της Μαύρης Θάλασσας και να την μετατρέψει σε Οθωμανική λίμνη αποκλείοντας έτσι τον Ρώσικο στόλο μέσα στην Μαύρη θάλασσα. Τα Στενά όμως ανέκαθεν ήταν θέμα υψίστης στρατηγικής και οικο-

²⁷[http://activenews.gr/η-γεωπολιτική-σημασία-και-τα-οικονομικά-συμφέροντα-της-Μαύρης-θάλασσας-\(έγινε-πρόσβαση-στις-2/1/2018\)](http://activenews.gr/η-γεωπολιτική-σημασία-και-τα-οικονομικά-συμφέροντα-της-Μαύρης-θάλασσας-(έγινε-πρόσβαση-στις-2/1/2018)).

²⁸Δρ. Ιωάννη Παρίση, «Στενά Βοσπόρου και Δαρδανελίων» <https://parisis.wordpress.com/2011/04/28> (έγινε πρόσβαση στις 9 Δεκ 17).

νομικής σημασίας για την Ρωσία, την Ουκρανία και τις άλλες χώρες της περιοχής που βρέχονταν από την Μαύρη θάλασσα, διότι ανέκαθεν ήταν η θαλάσσια έξοδός τους προς την μεσόγειο και το παγκόσμιο εμπόριο.

Το ρωσικό αίτημα για ελεύθερη κάθοδο στη Μεσόγειο είναι πάντοτε τόσο πραγματικό όσο και έντονο, η δε επανάληψη του από καιρό σε καιρό το καθιστά διαρκώς επίκαιρο. Ουσιαστική επιδίωξη της Μόσχας ήταν η μεταφορά του πολιτικού αιτήματος στο νομικό πεδίο για εξεύρεση των πιο πρόσφορων διατάξεων που να κατοχυρώνει τη ρωσική επιδίωξη.

Έτσι ο έλεγχος των Στενών υπήρξε ανέκαθεν αντικείμενο πολλών εχθροπραξιών ανάμεσα στην Ρωσία και την Τουρκία με μακροχρόνιες πολεμικές αναμετρήσεις, με κορυφαία τον Ρωσοτουρκικό Πόλεμο του 1877-1878. Ήταν όμως και σημείο ενδιαφέροντος και έριδας ανάμεσα στην Τουρκία την Ρωσία και τους συμμάχους καθιστώντας το έτσι, ως τη βασική αιτία δημιουργίας του λεγόμενου «**Ανατολικού Ζητήματος**», στις αρχές του οποίου θα πρέπει να ανατρέξουμε για να διαπιστώσουμε την γεωστρατηγική σημασία της συγκεκριμένης αυτής περιοχής²⁹.

Όταν ο αποκλειστικός ρωσικός έλεγχος επί των Στενών αποδεικνυόταν αδύνατος λόγω των παρεμβάσεων των Ευρωπαϊκών δυνάμεων – οι οποίες θεωρούσαν προτιμότερο ένα καθεστώς διεθνούς επιτήρησης παρά τον μονομερή ρωσικό έλεγχο – οι ρωσικές επιλογές μετετίθεντο προς την κατεύθυνση της διατήρησης του αποκλειστικού ελέγχου από την Τουρκία.

Οποιαδήποτε άλλη παράλληλη νομή των Στενών και της Πόλης από Τρίτη δύναμη θα ήταν επιζήμια για τα ρωσικά συμφέροντα, γιατί θα συνεπαγόταν εμπλοκή των μειζόνων κεντροευρωπαϊκών δυνάμεων και επομένως μείωση της ρωσικής δυνατότητας άσκησης πίεσης προς την πολιτικώς ελάσσονα Τουρκία.

Η προοπτική να κλείσουν τα Στενά για σημαντικό χρονικό διάστημα ως αποτέλεσμα στρατιωτικής παρέμβασης τρίτων χωρών, αποτελούσε πάντα απευκαταία εξέλιξη για τη Ρωσία και το εμπόριο των πλησίον χωρών. Η γεωγραφική θέση των Στενών είναι ξεχωριστή. Οι δύο - στρατηγικής σημασίας – πορθμοί, τα Δαρδανέλλια και ο Βόσπορος, αποτελούν τη μόνη θαλάσσια δίοδο, προκειμένου τα πλοία να προσεγγίσουν τη Μαύρη Θάλασσα ή τη Μεσόγειο. Η δίοδος αυτή ήταν απαραίτητη στο παρελθόν προκειμένου να διευκολυνθεί το εμπόριο και η μεταφορά των σιτηρών με πλοία που παράγονταν στις απέραντες στέπες της Ρωσίας.

²⁹ Δημήτριος Ξιφαράς, «*Η επίδραση των Συνθηκών Λωζάννης, Μοντρέ, Παρισίων επί των εθνικών συμφερόντων*», Στρατιωτική Επιθεώρηση, τεύχος Σεπ-Οκτ 2009.

Η χρησιμοποίηση του πετρελαίου ως τροφοδότριας δύναμης της βιομηχανικής επανάστασης των τελευταίων δύο αιώνων είχε σαν αποτέλεσμα να αναβαθμισθεί ο ρόλος των Στενών καθώς, η παραγωγή των πετρελαιοπαραγωγών χωρών γύρω από την Κασπία Θάλασσα φορτώνεται σε πλοία διαμέσου του αγωγού που ενώνει το Μπακού με τη Μαύρη Θάλασσα. Η θαλάσσια μεταφορά εξακολουθεί να είναι ο οικονομικότερος τρόπος μεταφοράς μεγάλων ποσοτήτων πετρελαίου και έτσι τα στενά αποτελούν εν δυνάμει άξονες εφάμιλλους των αγωγών.

Η δημιουργία ενός δεύτερου αλλά και ενός τρίτου «δρόμου» μεταφοράς των υδρογονανθράκων από τη Ρωσία, την Κασπία και την Κεντρική Ασία προς τη Δύση είναι σίγουρο πως θα αναβαθμίσει με γεωμετρική πρόοδο την αξία των Στενών, αλλά και κατ' επέκταση του Αιγαίου, αφού θα αυξηθεί η κίνηση από και προς τη Μαύρη Θάλασσα³⁰.

Από πλευράς στρατιωτικής τακτικής, ο έλεγχος των Στενών αποτελεί συγκριτικό πλεονέκτημα για τον αμυνόμενο. Τόσο η στενότητα του χώρου που δεν επιτρέπει τη συγκέντρωση μεγάλων δυνάμεων όσο και η φυσική διαμόρφωση του χώρου τον καθιστούν με την κατάλληλη οχύρωση απροσπέλαστο προπύργιο για τους επιτιθέμενους τουλάχιστον από την πλευρά της θάλασσας. Για τους λόγους αυτούς από την αρχαιότητα τα Στενά ως το σημείο ένωσης της Ευρώπης και Ασίας αποτέλεσαν αντικείμενο διεκδίκησης για πολλά κράτη. Έχει γίνει από όλους πλέον αντιληπτό πως τα Στενά έχουν στρατηγική σημασία και αποτελούν το κλειδί για την ανάπτυξη της οικονομίας τους και τον έλεγχο των ισορροπιών στο παγκόσμιο γίγνεσθαι³¹ στο γενικότερο πλαίσιο της γεωπολιτικής σημασίας που διαδραματίζει η Τουρκία.

³⁰ Δημήτριος Σελήνης, «Τα στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων», *Στρατιωτική Επιθεώρηση*, τεύχος Ι, Ιαν-Φεβ 2005.

³¹ Αξίζει να αναφερθούν τα λόγια του Γάλλου πρέσβη Caulaincourt το 1807 στον Τσάρο Αλέξανδρο ότι: “εάν έχεις τα Δαρδανέλλια έχεις την Ευρώπη. Για τον λόγο αυτό άλλωστε το θέμα της κυριαρχίας επί των Στενών ήταν το πρωταρχικό θέμα το οποίο αποτελούσε έκφραση του λεγόμενου «Ανατολικού Ζητήματος».

Κεφάλαιο 3^ο

Ο Ρόλος της κυριαρχίας των Στενών στο «Ανατολικό Ζήτημα» από τα τέλη του 18^{ου} αιώνα έως τις αρχές του 19^{ου} αιώνα

Εισαγωγή

Αν το Ανατολικό ζήτημα θα έπρεπε να εκφρασθεί επιγραμματικά δεν θα υπολειπόταν κατά πολύ της πραγματικότητας να αναφερθεί ότι αποτελούσε έκφραση του ανταγωνισμού των Ευρωπαϊκών Δυνάμεων να αφαιρέσουν τον έλεγχο των Στενών και της Κωνσταντινούπολης από την καταρρέουσα Οθωμανική Αυτοκρατορία. Το «Ανατολικό Ζήτημα»³² ως διπλωματικός όρος θα καθιερωθεί επίσημα για πρώτη φορά κατά τη διάρκεια του Συνεδρίου της Βερόνας το 1822, το οποίο είχε συγκληθεί για να αντιμετωπίσει εκτός του Ισπανικού και του Ιταλικού ζητήματος και το πρόβλημα που είχε προκύψει τότε για την Ευρωπαϊκή διπλωματία από την έκρηξη της Ελληνικής Επανάστασης το 1821. Στο Συνέδριο αυτό οι εκπρόσωποι της πενταπλής ευρωπαϊκής συμμαχίας (Γαλλία, Αγγλία, Αυστρία, Πρωσία, Ρωσία) ονόμασαν έτσι το πρόβλημα που δημιουργούσε στις διεθνείς σχέσεις της εποχής η Ελληνική εξέγερση κατά της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας το οποίο όμως εντασσόταν στο πλαίσιο των ήδη σοβαρότατων και ιδιαίτερα δισεπίλυτων ρωσοτουρκικών σχέσεων. Οι σχέσεις μάλιστα αυτές και περισσότερο οι εντάσεις και οι δυσχέρειες που προκαλούσαν ήδη για πάνω από έναν αιώνα στην ευρωπαϊκή αλλά και στην παγκόσμια διπλωματική και πολιτική σκηνή θα αποτελέσουν τη σπουδαιότερη παράμετρο του λεγόμενου Ανατολικού Ζητήματος.

Με την πάροδο των δεκαετιών και τη διαμόρφωση καινούριων συνθηκών στην ευρωπαϊκή ιστορική πραγματικότητα, το Ανατολικό Ζήτημα θα βιωθεί από τη δυτική ιστοριογραφία ως η σύγκρουση και ο ανταγωνισμός μεταξύ των ευρωπαϊκών δυνάμεων για την κυριαρχία στην ανατολική Μεσόγειο και τη Μέση Ανατολή, όσο και κατά τις υποχωρούσας από τα τέλη του 17^{ου} αιώνα Οθωμανικής Αυτοκρατορίας.

Η πιθανότητα, ολοένα και αυξανόμενη μάλιστα του διαμελισμού της από τα μέσα του 18^{ου} αιώνα όπως και η ανάδυση των εθνικών διεκδικήσεων των Βαλκανικών ιδίως λαών σε βάρος της, σε συνδυασμό με την ιδιαίτερη στρατηγική της θέση

³² Αντώνιος Ταλαμάγκας, *Το Ανατολικό Ζήτημα και η Ελλάδα*, Αθήνα Νέα Θέσις, 2004, σ.22.

(στην τομή τριών ηπείρων) θα αναγάγουν το ζήτημα αυτό στο προσκήνιο των Ευρωπαϊκών υποθέσεων καθόλη τη διάρκεια του 19^{ου} και 20^{ου} αιώνα.

Ο Βρετανός ιστορικός του 20^{ου} αιώνα William Miller στο έργο του για την ιστορία της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας θα ορίσει το Ανατολικό Ζήτημα με πιο συγκεκριμένο τρόπο ως το πρόβλημα που θα δημιουργηθεί για την κάλυψη του κενού που εγκαταλείπεται από τη βαθμιαία υποχώρηση της Τουρκικής Αυτοκρατορίας στην Ευρώπη.

Η ιδιομορφία όμως του Ανατολικού Ζητήματος περισσότερο χαρακτηρίζεται από την αντιπαράθεση των δυνάμεων εκείνων που για ειδικότερους αλλά και γενικότερους πολιτικούς, οικονομικούς, στρατιωτικούς, δηλαδή γεωπολιτικούς λόγους, επιζητούν τον «έλεγχο» του συγκεκριμένου γεωγραφικού χώρου που καλύπτει ως επί το πλείστον η Οθωμανική Αυτοκρατορία. *Έτσι καθόλη τη διάρκεια του 19^{ου} αιώνα το κύριο μέλημα των ευρωπαϊκών κυρίως δυνάμεων ήταν η ύπαρξη από τις δύο πλευρές του Αιγαίου και των Δαρδανελίων μιας δύναμης η οποία αφενός μεν να τις εξυπηρετεί και να συνεργάζεται μαζί τους –πολιτικά και διπλωματικά- και αφετέρου να είναι ικανή να ανακόψει τις προσπάθειες κυρίως της Ρωσίας για κάθοδο προς τη Μεσόγειο και συμμετοχή της στον έλεγχο των «θερμών» θαλασσών.*

3.1. Η Ρωσία στο προσκήνιο

Η εμφάνιση της Ρωσίας από τα τέλη του 17^{ου} αιώνα ως υπολογίσιμης ευρασιακής δύναμης και η πίεση που άρχισε να ασκεί με στόχο τη πολιτική και γεωστρατηγική της προέκταση προς όλες τις κατευθύνσεις, ιδιαίτερα όμως προς τις θαλάσσιες διεξόδους, τόσο βορειοδυτική (Βαλτική Θάλασσα) όσο και νοτιοδυτικά (Μεσόγειος - Μαύρη Θάλασσα) ανάγκασαν τις υπόλοιπες ευρωπαϊκές δυνάμεις τόσο την Αυστρία όσο και τις ναυτικές Γαλλία και Αγγλία να αναπροσαρμόσουν τη στάση τους και να εντείνουν την πολιτική τους απέναντί της. Η αναπόφευκτη σύγκρουσή της με τους Οθωμανούς από τα τέλη του 17^{ου} και καθόλη τη διάρκεια του 18^{ου} αιώνα (πόλεμοι Μεγάλου Πέτρου και Μεγάλης Αικατερίνης) και οι Ρωσικές νίκες σε βάρος τους θα σταθεροποιήσουν την παρουσία της Ρωσίας όχι μόνο στα Οθωμανικά εδάφη του Βορείου Ευξείνου Πόντου με έξοδο πλέον στη θάλασσα της Μεσογείου, αλλά και στα εσωτερικά της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας με το ενδιαφέρον της για τους χριστιανούς υπηκόους οι οποίοι στη μεγάλη τους πλειοψηφία ιδίως στα Βαλκάνια ήταν του ιδίου θρησκευτικού δόγματος με τους Ρώσους. Έτσι οι συνθήκες του Κιουτσούκ Καϊ-

ναρτζή (1774) που υπήρξε και η πρώτη μεγάλη ρωσική διπλωματική νίκη σε βάρος των Τούρκων, αλλά και σταθμός στην ιστορία των ρωσοτουρκικών σχέσεων και συνολικά της νοτιοανατολικής Ευρώπης συνοδεύεται από τη συνθήκη του Ιασίου (1792) η οποία και τυπικά τη συμπληρώνει.

Αποτέλεσμα των συνθηκών αυτών θα είναι η σταθεροποίηση του Ρωσικού παράγοντα όχι μόνο εδαφικά σε βάρος του Οθωμανικού κράτους αλλά και διπλωματικό-πολιτικά σε βάρος των υπόλοιπων ευρωπαϊκών δυνάμεων που εμπλέκονταν στις υποθέσεις του Τουρκικού χώρου.

Η κυριαρχία των Ρώσων επί του Βορείου Ευξείνου Πόντου και το δικαίωμα που τους έδινε η συνθήκη του Ιασίου να διαπλέουν ελεύθερα τη Μαύρη Θάλασσα και τα στενά του Ελλησπόντου θέτει πλέον το Ανατολικό Ζήτημα στην πραγματική του βάση και αποτελεί τον κεντρικό του άξονα για τον 19^ο και 20^ο αιώνα³³.

Η διαδικασία αυτή η οποία οδηγούσε σταθερά σε μια από τις πιο ευαίσθητες γεωστρατηγικά περιοχές του κόσμου, της εξασθενημένης Οθωμανικής Αυτοκρατορίας από μία πολύ πιο ισχυρή και επιθετική Αυτοκρατορία άρχισε να δραστηριοποιεί όπως ήταν φυσικό τα αντανakλαστικά και την αντίδραση των δυτικών ναυτικών δυνάμεων της Ευρώπης – ιδίως της Μεγάλης Βρετανίας και της Γαλλίας- οι οποίες αισθάνονταν άμεσα πλέον τη Ρωσική απειλή.

Τα σχέδια για τη διάνοιξη ενός ισθμού ο οποίος θα ενώνει την Ερυθρά Θάλασσα με τη Μεσόγειο και μέσω αυτού του διαύλου θα μεταφέρει τα ινδικά και περσικά προϊόντα στην Ευρώπη δεν είναι λίγα κατά τη διάρκεια του 18^{ου} αιώνα. Ας μη λησμονούμε τον Αγγλο-Γαλλικό ανταγωνισμό για την κυριαρχία στον δρόμο για τις Ινδίες, την παρουσία των δύο αυτών Δυνάμεων από το 1770 στην Ερυθρά Θάλασσα παράλληλα με τη ρωσική προώθηση από το Βορρά προς την Κασπία και τον Εύξεινο Πόντο.

Από τα τέλη του 18^{ου} αιώνα η σπουδαιότητα της Ερυθράς Θάλασσας και της απέραντης Ινδικής επικράτειας αναβαθμίζεται ακόμη περισσότερο, αφού η Μεγάλη Βρετανία ελπίζει να βρει εκεί ένα οικονομικό και στρατηγικό αντιστάθμισμα απέναντι στην απώλεια των αποικιών της στη Βόρειο Αμερική (μετά την ανεξαρτησία και τη δημιουργία των ΗΠΑ το 1783). Τότε λοιπόν ο Οθωμανικός χώρος πάλι αποκτά νέα σπουδαιότητα— όχι όμως όπως προαναφέραμε τόσο οικονομικά όσο κυρίως ως

³³ Σύμφωνα με το Ρώσο ιστορικό Gorianov «το Ανατολικό Ζήτημα συνοψίζεται στο ερώτημα: ποιος εξουσιάζει ουσιαστικά τα στενά του Βοσπόρου και του Ελλησπόντου;»

ενδιάμεσος χώρος στήριγμα στη διαδικασία της γεωπολιτικής επέκτασης των Ευρωπαϊκών Μεγάλων Δυνάμεων.

Υπό το πρίσμα λοιπόν μιας γεωπολιτικής προσέγγισης η οποία επιθυμεί να αποδώσει την ουσία των πραγμάτων, όπως αποδείχθηκε στην πράξη κατά το δεύτερο ήμισυ του 20 αι., ο πραγματικός πυρήνας του *Ανατολικού Ζητήματος* δεν είναι απλά ένας αγώνας για την κληρονομιά της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, αλλά *η προσπάθεια της Δύσης να εμποδίσει την επέκταση της Ρωσίας προς το Αιγαίο και τη Μεσόγειο*, ούτως ώστε αυτή να περιορίζεται σε ένα καθαρά χερσαίο –περίκλειστο χώρο³⁴. Εμποδίζοντάς την να αποκτήσει μια έξοδο προς τον θαλάσσιο χώρο των επικοινωνιών της στερούν ουσιαστικά τη δυνατότητα που θα είχε εάν χρησιμοποιούσε κατάλληλα το τεράστιο ανθρώπινο και υλικό δυναμικό που διέθετε να επιβάλλει μια παγκόσμια ηγεμονία.

3.2. Νέα μορφή στο «Ανατολικό Ζήτημα»

Κατ' αυτόν τον τρόπο λοιπόν, το Ανατολικό Ζήτημα θα αποκτήσει μια νέα διάσταση αν μάλιστα ιδωθεί υπό το πρίσμα της άποψης του Άγγλου θεωρητικού της σχολής της ναυτικής γεωπολιτικής σκέψης **Harold Mackinder**, σύμφωνα με την οποία οι δυνάμεις εκείνες που ελέγχουν το Αιγαίο και τα στενά –ναυτικές και φιλελεύθερες- δεν πρέπει να επιτρέψουν ποτέ σε μία χερσαία δύναμη – Γερμανία ή Ρωσία- με πολιτικές δομές αυταρχικού τύπου να έχει απρόσκοπτη πρόσβαση στη Μεσόγειο.

Η Γαλλική Επανάσταση με τις νέες πραγματικότητες που δημιούργησε στον Ευρωπαϊκό αλλά και στον παγκόσμιο χώρο και οι Ναπολεόντειοι πόλεμοι που την ακολούθησαν δεν μπορούσαν να μην επηρεάσουν το Ανατολικό Ζήτημα σε όλες του τις εκφάνσεις.

Χαρακτηριστικό είναι πως ο Ναπολέων θεωρούσε ένα από τα κομβικά σημεία της όλης γεωστρατηγικής του πολιτικής την Ανατολική Μεσόγειο και ιδιαίτερα τα Στενά, καθώς το Ανατολικό Ζήτημα κατείχε μια θέση κλειδί στο σύνολο των γεωστρατηγικών του βλέψεων, με τη Ρωσία να εμφανίζεται ως βασικός του ανταγωνιστής απειλώντας με μια πιθανή της κάθοδο στο Αιγαίο και τη Μεσόγειο τα πολιτικό-στρατιωτικά του σχέδια.

³⁴ Αντώνιος Ταλαμάγκας, *Το Ανατολικό Ζήτημα και η Ελλάδα*, Αθήνα, Νέα Θέσις, 2004, σ.23.

Στις διαπραγματεύσεις που ακολούθησαν τη Συνθήκη του Τίλσιτ (1807) στην Πετρούπολη οι εκπρόσωποι τόσο του Ναπολέοντα όσο και του τσάρου Αλεξάνδρου Α΄ συζήτησαν διεξοδικά την πιθανότητα διαμελισμού και διαμερισμού μεταξύ τους της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Οι Ρώσοι όπως ήταν φυσικό ζήτησαν για τον εαυτό τους τα Στενά και την Κωνσταντινούπολη, κάτι το οποίο προκάλεσε την πεισματώδη άρνηση των Γάλλων. Τελικά οι Γάλλοι δεχτήκαν να παραχωρήσουν στους Ρώσους την Κωνσταντινούπολη, οι ίδιοι όμως να κρατήσουν τα Στενά του Ελλησπόντου, κίνηση η οποία θα τους επέτρεπε να ελέγχουν ουσιαστικά και την Κωνσταντινούπολη. Η αντίδραση της Ρωσίας υπήρξε άμεση και βέβαια αρνητική.³⁵

Έτσι ο Ναπολέων αρνούμενος οριστικά να δεχτεί την εγκατάσταση των Ρώσων στις ακτές του Μαρμαρά και στα Δαρδανέλια, απέκλεισε δια παντός την δυνατότητα που είχε να προχωρήσει στη σύναψη μιας ειλικρινούς Ρώσο-γαλλικής συμμαχίας, η οποία θα απέκλειε σαφώς την Αγγλία και θα της δημιουργούσε σοβαρά προβλήματα στη γεωστρατηγική της προέλαση στην Ανατολή.

Μέχρι την κρίση του Ανατολικού Ζητήματος στα τέλη της δεκαετίας του 1870 το δόγμα των δυτικών Δυνάμεων περί ακεραιότητας της Οθωμανικής αυτοκρατορίας θα παραμείνει ισχυρό και αμετακίνητο. Κύριος στόχος της Δύσης ήταν και πάλι η επίτευξη της ρωσικής ανάσχεσης και η διατήρηση ερεισμάτων στο χώρο που περιβάλλει το Αιγαίο και τα στενά των Δαρδανελίων.

Μετά το τέλος του Α΄ ΠΠ και του Ελληνοτουρκικού πολέμου από τους οποίους η Τουρκία έβγαινε ηττημένη από τον πρώτο και νικήτρια από τον δεύτερο, χρειάστηκε να συναφθεί νέα συνθήκη για το καθεστώς των Στενών (Ελλησπόντου- Βοσπόρου). Ως γνωστόν, σύμφωνα με τη θνησιγενή συνθήκη των Σεβρών (10^{ης} Αυγούστου 1920), της οποίας τα άρθρα 37-61 ασχολούνταν με το ζήτημα των Στενών προβλέπονταν τα εξής: Η ναυσιπλοΐα εντός των στενών καθορίζονταν να είναι ελεύθερη, τόσο σε περίοδο ειρήνης όσο και σε πόλεμο, για όλα τα πλοία (εμπορικά και πολεμικά). Απαγορεύονταν οποιαδήποτε εχθροπραξία στην ελεύθερη διακίνηση των πλοίων και το όλο θέμα ετίθετο υπό τον έλεγχο μιας διεθνούς επιτροπής των Στενών από αντιπροσώπους των νικητριών Μεγάλων Δυνάμεων του Α΄ ΠΠ (οι οποίες θα είχαν διπλή ψήφο) και των γειτονικών κρατών³⁶.

³⁵ « Οπωσδήποτε –έλεγε ο Ρώσος καγκελάριος στο Γάλλο πρεσβευτή- ο Εύξεινος είναι Ρωσικός και όχι Γαλλικός, η δε Ρωσία δεν μπορεί να εμπιστευτεί ένα από τα κλειδιά της δικής της οικίας, σε ξένους, έστω και φίλους ή συμμάχους».

³⁶ Αντώνιος Ταλαμάγκας, *Το Ανατολικό Ζήτημα και η Ελλάδα*, Αθήνα Νέα Θέσις, 2004, σ.318.

Όλα τα παραπάνω όμως δεν εφαρμόστηκαν, λόγω της υπογραφής της Συνθήκης της Λωζάννης (24 Ιουλίου 1923), η οποία για πρώτη φορά στην ιστορία της Οθωμανικής αυτοκρατορίας και της νέας τουρκικής πολιτειακής οντότητας αποστέρησε σε ένα βαθμό τον έλεγχο των στενών από το παράκτιο κράτος και τον απέδωσε σε τρίτες δυνάμεις καταλείποντας τη νέα Τουρκία σε καθεστώς μειωμένης εξάρτησης. Με την υπογραφή της συνθήκης της Λωζάννης για τα στενά προβλέπονταν τα εξής: Η διεθνής επιτροπή ελέγχου καθίστατο σκιώδες όργανο υπό Τουρκική προεδρία, ενώ η Τουρκία ανακτούσε το δικαίωμα να έχει πολεμικό στόλο που της είχε αφαιρεθεί με την συνθήκη των Σεβρών. Η ζώνη γύρω από τα Στενά περιοριζόταν σε έκταση, η δε ελευθεροπλοΐα επιτρέπονταν στα εμπορικά πλοία σε περίοδο ειρήνης και σε πόλεμο εφόσον η Τουρκία θα ήταν ουδέτερη. Εάν η Τουρκία ήταν εμπόλεμη, η ναυσιπλοΐα θα επιτρεπόταν μόνο στα ουδέτερα εμπορικά πλοία, η δε Τουρκία αποκτούσε το δικαίωμα να ασκεί νηοψίες στα πλοία αυτά. Επίσης επιτρέπονταν η ελεύθερη διέλευση πολεμικών πλοίων σε περίοδο ειρήνης, πλην όμως στην πράξη αυτό εφαρμόστηκε υπό όρους, περιορίζοντας το σύνολο της δύναμης των πλοίων αυτών.³⁷

Μετά από 13 έτη περίπου έτη εφαρμογής της ειδικής σύμβασης της Λωζάννης για τα Στενά, δημιουργήθηκε η ανάγκη αναθεώρησης αυτής οπότε για τον σκοπό αυτόν, συνήλθε διάσκεψη από 22 Ιουνίου μέχρι 20 Ιουλίου 1936 στο Montreux της Ελβετίας η οποία κατέληξε στην υπογραφή της γνωστής ομώνυμης συνθήκης.

³⁷ «στο ίδιο».

Κεφάλαιο 4^ο

Συνθήκη του Montreux³⁸

4.1. Εισαγωγή

Από άποψη διεθνούς δικαίου της θάλασσας, τα Στενά των Δαρδανελίων και του Βοσπόρου αποτελούν διεθνή στενά αφού συνδέουν μια ανοικτή θάλασσα και εξυπηρετούν τη διεθνή ναυσιπλοΐα. Όμως το νομικό καθεστώς που τα διέπει σήμερα - αυτό της Συνθήκης του Montreux του 1936, - είναι περιοριστικό σε σχέση με το transit passage της Σύμβασης Δικαίου Θαλάσσης και αποτελεί *lex specialis*, ειδική δηλαδή συμβατική ρύθμιση η οποία δε θίγεται από τις διατάξεις της Σύμβασης του Δικαίου της Θάλασσας (Δ.Θ) για τα Διεθνή Στενά³⁹.

4.2. Υπογραφή - Συμβαλλόμενοι

Η Τουρκία 13 χρόνια μετά την υπογραφή της Συνθήκης της Λωζάννης επικαλούμενη τις πολιτικές κρίσεις της εποχής και την αλλαγή των περιστάσεων που οδήγησαν στην υπογραφή της ζήτησε μια καινούργια ρύθμιση του καθεστώτος των Στενών βασισμένη στις τότε σύγχρονες απαιτήσεις. Μια τέτοια μεταβολή την επιδίωκε από το 1932 όταν έγινε μέλος της Κοινωνίας των Εθνών. Έτσι επιδίωξε και πέτυχε τη σύγκληση διεθνούς συνδιάσκεψης τον Ιούνιο του 1936 με συμμετοχή όλων των κρατών που είχαν συμμετάσχει στη Λωζάννη το 1923. Η Τουρκία απορρίπτοντας τη διεθνή εγγύηση που της είχε επιβληθεί και αναγνωρίζοντας την ανεπάρκεια της εγγύησης των Μεγάλων Δυνάμεων ζήτησε να ανατεθεί η ασφάλειά της στις δικές της δυνάμεις, αξίωση στην οποία υπέκυψαν οι Μεγάλες Δυνάμεις. Με τη Συνθήκη του Montreux η κυριαρχία των Στενών περνά πλέον στην Τουρκία και η ελευθερία τους επαφίεται στην πραγματικότητα στην εναλλαγή των συμφερόντων της.

Η **Συνθήκη του Montreux** ή Συνθήκη για το **Καθεστώς των Στενών** (opus 5672) (Montreux Convention Regarding the Regime of the Turkish Straits) αποτε-

³⁸ Χρήστος Ροζάκης, Αρετή Τούντα-Φεργάδη, Κατερίνα Μανωλοπούλου-Βαρβιτσιώτη, Εμμανουήλ Ιωάννου, *Η αποστρατικοποίηση των Ελληνικών συνόρων*, σελ. 87.

³⁹ Γρηγόρης Τσιάλτας και Μαριάνθη Ευσταθοπούλου «*Το Διεθνές καθεστώς των θαλασσών και των Ωκεανών*», σ.342.

λεί την πέμπτη στη σειρά συνθήκη που αναθεωρεί το καθεστώς των Στενών⁴⁰. Τα κράτη που συμμετέχουν στη συνθήκη του Montreux είναι τα εξής: η Αυστραλία, Ην. Βασίλειο, Κύπρος, Τουρκία, Γαλλία, Ελλάδα, Βουλγαρία, Ιαπωνία (με επιφυλάξεις), Ρουμανία, πρώην ΕΣΣΔ (και τώρα τα διάδοχα κράτη), και πρώην Γιουγκοσλαβία (και τώρα τα διάδοχα κράτη)⁴¹. Υπογράφηκε την 20η Ιουλίου 1936, τέθηκε σε ισχύ από 9 Νοεμβρίου του ίδιου έτους καταχωρήθηκε στην Κοινωνία των Εθνών στις 11 Δεκεμβρίου 1936 και συνεχίζει να ισχύει μέχρι σήμερα αλλά με τροποποιήσεις, καθώς την Σοβιετική Ένωση την έχει αντικαταστήσει ως κρατική οντότητα η Ρωσία ενώ έχουν δημιουργηθεί και νέες χώρες όπως η Γεωργία, η Ουκρανία κ.λ.π. Το στοιχείο που κυριάρχησε σε αυτή ήταν εκείνο της ασφάλειας, αφού τα πολιτικοοικονομικά προβλήματα στην πραγματικότητα δεν άλλαξαν καθόλου. Για την Τουρκία θα άρχιζε να ισχύει προσωρινά από τις 15 Αυγούστου 1936, το δε δικαίωμα επανεξοπλισμού των Στενών της παρέχόταν αμέσως μετά την υπογραφή της Συνθήκης, σε αντίθεση με την Ελλάδα για την οποία θα ίσχυε μετά την υποχρεωτική της εφαρμογή. Και αυτό χάρη στην υπογραφή από όλα τα συμβαλλόμενα μέρη ενός πρόσθετου πρωτόκολλου της ίδια ημερομηνίας.⁴²

Τα συμβαλλόμενα κράτη συνήλθαν με σκοπό - όπως φαίνεται στο Προοίμιο της Συνθήκης - «να ρυθμίσουν την διέλευση και ναυσιπλοΐα των Στενών, χωρίς να παραγνωρίζεται η ασφάλεια της Τουρκίας και των άλλων Κρατών της Μαύρης Θάλασσας και να αντικαταστήσουν με την παρούσα Συνθήκη, την Συνθήκη της Λωζάννης η οποία υπογράφηκε την 24^η Ιουλίου 1923 από τα Συμβαλλόμενα Κράτη: Ηνωμένο Βασίλειο, Γαλλία, Ιταλία, Ιαπωνία, Ελλάδα, Σερβο-σλοβενικό - κροατικό κράτος, Ρουμανία αφενός και Τουρκία αφετέρου, η οποία καθιέρωσε το καθεστώς ελευθεροπλοΐας για όλα τα πλοία (εμπορικά και πολεμικά) που διέρχονταν τα Στενά των Δαρδανελίων-Βοσπόρου, καθώς και ελευθερία υπέρπτησης των αεροσκαφών σε περίοδο ειρήνης ή πολέμου, εφόσον η Τουρκία δεν ήταν εμπόλεμη. Σε περίπτωση που η Τουρκία ήταν εμπόλεμη, παρέχονταν το δικαίωμα στις Τουρκικές Αρχές να επισκέπτονται και να ελέγχουν (*visit and search*) τα ουδέτερα πλοία και αεροσκάφη, ενώ για τα εχθρικά επιτρεπόταν η λήψη μέτρων που προβλέπονται από το Διεθνές Δίκαιο. Επίσης, με βάση το άρθρο 4 της Συνθήκης της Λωζάννης, συμφωνήθηκε η αποστρατικοποίηση των ιδίων των Στενών και των νήσων Ίμβρου, Τενέδου, Λαγουσών, Σαμοθράκης και Λήμνου».

⁴⁰ Χρήστος Ροζάκης, Αρετή Τούντα-Φεργάδη, Κατερίνα Μανωλοπούλου-Βαρβιτσιώτη, Εμμανουήλ Ιωάννου, *Η αποστρατικοποίηση των Ελληνικών συνόρων*, σελ. 89.

⁴¹ «όπ. παρ.».

⁴² «όπ. πάρ., σ.99».

Μια προσεκτική μελέτη της νέας σύμβασης δείχνει πως το στοιχείο που κυριάρχησε σε αυτή και ένωσε τις Δυνάμεις στο Montreux ήταν εκείνο της ασφάλειας, αφού τα πολιτικοοικονομικά προβλήματα, ενσωματωμένα στην αρχή της ελευθερίας της διόδου και της ναυσιπλοΐας, που είχε από καιρό καθιερωθεί σταθερά, στην πραγματικότητα δεν άλλαξαν καθόλου⁴³.

Ο επανεξοπλισμός των Στενών αποτέλεσε την κυριότερη αιτία της διάσκεψης του **Montreux**, αντίληψη που έγινε γενικά αποδεκτή από όλους τους συμμετέχοντες. Ο διεθνής χαρακτήρας του καθεστώτος των Στενών έπαψε να υφίσταται, τερματίζοντας επίσης οποιαδήποτε δυνατότητα παρέμβασης στα Στενά από άλλες χώρες πλην της Τουρκίας⁴⁴.

Η Συνθήκη του Montreux έχει ως σκοπό την αντικατάσταση της Σύμβασης των Στενών που υπογράφηκε στις 24 Ιουλίου 1923 ενσωματωμένη το 1923 στη Συνθήκη της Λωζάννης και αποτελεί ένα αυτόνομο κομμάτι της Συνθήκης. Αυτό σημαίνει ότι δεν ερμηνεύεται ως μέρος της, με την έννοια ότι η τροποποίησή του δεν έχει επιπτώσεις στη Συνθήκη της Λωζάννης. Αυτό το πλαίσιο είναι κλασικό σε τέτοιου τύπου έγγραφα. Αυτή η αντικατάσταση είναι ολική. Η ολική αντικατάσταση σημαίνει ότι η Σύμβαση των Στενών του 1923 δεν έχει πια καμία ισχύ. Το καθεστώς αυτό εννοούσε βασικά την τότε Σοβιετική Ένωση (ΕΣΣΔ), διότι παρείχε σε αυτήν το δικαίωμα να εξέρχεται ανεμπόδιστα με τα πλοία της στο Αιγαίο Πέλαγος και την Μεσόγειο Θάλασσα, αλλά δεν εξυπηρετούσε καθόλου τα σχέδια των Δυτικών Δυνάμεων που κατόρθωσαν να το ανατρέψουν με την Συνθήκη του Montreux. Αυτό το σημείο είναι σημαντικό, διότι λειτουργεί πλέον ως εκκαθάριση του πλαισίου, όπως θα αναφερθεί και παρακάτω.

Η κυριότερη διαφορά μεταξύ της νέας σύμβασης και αυτής της Λωζάννης είναι ότι η σύμβαση του Montreux αφορά σε δικαιώματα διέλευσης μέσω φυσικών στενών ενός και μόνο παράκτιου κράτους το οποίο δε βαρύνεται με στρατιωτικές δουλείες ή άλλους περιορισμούς κυριαρχίας που θα συνεπάγονταν μείωση των κυριαρχικών δικαιωμάτων του. Αντίθετα η προγενέστερη σύμβαση κατοχύρωνε δικαιώματα διέλευσης μέσω των στενών ενός παράκτιου κράτους, του οποίου η κυριαρχία

⁴³ Χρήστος Ροζάκης, Αρετή Τούντα-Φεργάδη, Κατερίνα Μανωλοπούλου-Βαρβιτσιώτη, Εμμανουήλ Ιωάννου, *Η αποστρατιοποίηση των Ελληνικών συνόρων*, σελ. 89.

⁴⁴ Άγγελος Συρίγος, *Ελληνοτουρκικές σχέσεις*, Εκδόσεις Πατάκη, Αθήνα 2015, σ.84.

ελέγχου και επέμβασης ήταν επιβαρυνμένη κατά το μέτρο που ο διεθνής έλεγχος επεδίωκε να αποφύγει δυσάρεστες κρατικές παρεμβάσεις στην ελευθεροπλοΐα⁴⁵.

Η σύμβαση του Montreux αποτέλεσε κείμενο με δεσμευτικό περιεχόμενο που ανεβίβασε τη δυνατότητα διάπλου σε διεθνές δικαίωμα με τη μορφή ελευθερίας διόδου. Υπό αυτή την έννοια κατέστη κείμενο με χαρακτήρα αντικειμενικού κανόνα δικαίου ως προς το δικαίωμα του ελεύθερου διάπλου. Η άποψη αυτή ενισχύεται από το άρθρο 28, σύμφωνα με το οποίο και μετά το πέρας ισχύος της συνθήκης, η αρχή της ελευθερίας της διέλευσης και ναυσιπλοΐας θα παραμένει σε ισχύ χωρίς χρονικούς περιορισμούς.

Η υλοποίηση του περιεχόμενου στη σύμβαση δικαιώματος δεν είναι απεριόριστο, καθώς σύμφωνα με το προοίμιο της σύμβασης, η υλοποίησή του περιορίζεται από την πρόβλεψη περί τουρκικής ασφάλειας και ασφάλειας των παράκτιων κρατών της Μαύρης θάλασσας, έννοιες μη νομικά ελέγξιμες και γιαυτό υποκείμενες σε διαφορετικές ερμηνείες.⁴⁶

Μέσω του προοιμίου αναφέρεται το δικαίωμα της ελεύθερης ναυσιπλοΐας υπέρ των υπογραψάντων αλλά και μη τη σύμβαση, καθώς και το δικαίωμα της Τουρκίας και των παράκτιων χωρών της Μαύρης θάλασσας να απολαμβάνουν ασφάλειας, που δεν θα περιορίζεται ή επηρεάζεται από την άσκηση του δικαιώματος διέλευσης.

4.3. Οι επιδιώξεις των μερών και το δικαίωμα αναθεώρησης

Οι διαπραγματευτικοί στόχοι της **Ελλάδας** επικεντρώθηκαν στην επιδίωξη της απόλυτης ελευθερίας διάπλου στα εμπορικά πλοία και η κατοχύρωση ελευθερίας για τα πολεμικά πλοία των τρίτων χωρών ει δυνατόν και εν καιρώ πολέμου ακόμα και με την Τουρκία ως εμπόλεμη χώρα, έτσι ώστε να εξασφαλιστεί η δυνατότητα του ελληνικού στόλου να πλήξει στόχους της Βουλγαρίας στη Μαύρη θάλασσα καθώς και η προστασία του εμπορικού στόλου που θα κατέπλεε στα Στενά.

Η **Τουρκία**⁴⁷ ζήτησε η νέα σύμβαση να τεθεί αμέσως σε ισχύ χωρίς προηγούμενη επικύρωσή της και την ανά πενταετία αναθεώρησή της, ώστε να επανακτήσει τον έλεγχο των Στενών και να προσαρμόζει το γράμμα της συνθήκης στην εξέλιξη της τεχνολογίας.

⁴⁵ Ιωάννης Νικολάου, «Ο διάπλους των Τουρκικών Στενών κατά τις διεθνείς συνθήκες και την πρακτική», Ι. Σιδέρης, Αθήνα 1995, σ.92

⁴⁶ «στο ίδιο, σ.94».

⁴⁷ «στο ίδιο, σ.78».

Οι **Σοβιετικές θέσεις**⁴⁸ δεν είχαν αλλάξει από τη συνθήκη της Λωζάννης και βασίζονταν στην προσπάθεια παραμονής των μη παράκτιων της Μαύρης θάλασσας χωρών εκτός της περιοχής αυτής, θεωρώντας ότι η αρχή της ελεύθερης ναυσιπλοΐας στις ανοικτές θάλασσες δεν βρίσκει εφαρμογή στην θεωρούμενη ως ημίκλειστη θάλασσα, καθώς δεν υπάρχει λόγος αποστολής πλοίων στη Μαύρη θάλασσα, αφού η θάλασσα αυτή δεν οδηγεί πουθενά. Στις θέσεις αυτές λόγω του κοινού κινδύνου βρήκε συμμάχους τη Ρουμανία και τη Βουλγαρία με αποτέλεσμα τη δημιουργία σχηματισμού ενιαίου μετώπου.

Οι **ΗΠΑ**⁴⁹ αποδέχθηκαν τη σύμβαση στο σύνολό της αν και περιόριζε το δικαίωμα διέλευσης των πολεμικών σκαφών.

Η συνθήκη του Montreux θεωρήθηκε από τους παρατηρητές των εργασιών της ως η συνθήκη που θα δημιουργούσε μοναδικό προηγούμενο στην επίλυση των διαφορών και την αναθεώρηση των διεθνών συνθηκών.⁵⁰ Η διάταξη του πρόσθετου πρωτοκόλλου στη Συνθήκη που επέτρεψε στην Τουρκία να επανεξοπλίσει τη ζώνη των Στενών και να εφαρμόσει τα προβλεπόμενα από τη Συνθήκη χωρίς προηγουμένως να την επικυρώσει, θεωρήθηκε καινοτόμος πρακτική ως προς την αναθεώρηση των συνθηκών.⁵¹

4.4. Γενικές προβλέψεις διέλευσης πλοίων και αεροσκαφών

Ειδικότερα με την Συνθήκη του Montreux του 1936 οι ρυθμίσεις για τη διέλευση από τα Στενά είναι αρκετά πολύπλοκες. Συγκεκριμένα⁵²:

- Όσον αφορά στα **εμπορικά πλοία**, αναγνωρίζεται ελευθερία διέλευσης στη διάρκεια της ημέρας και της νύκτας ακόμη και σε καιρό πολέμου, κάτω από οποιαδήποτε σημαία με οποιοδήποτε είδος φορτίου με την προϋπόθεση η Τουρκία να μην είναι εμπόλεμη (άρθρο 4).
- Αν η Τουρκία είναι εμπόλεμη, η ελευθερία διέλευσης καταργείται για τα εμπορικά πλοία των αντιπάλων - των εμπολέμων - και ισχύει μόνο για τα συμμαχικά εμπορικά της πλοία και τα πλοία των ουδέτερων, αλλά με περιορισμούς να διέρ-

⁴⁸ στο ίδιο, σ.78».

⁴⁹ «στο ίδιο, σ.79».

⁵⁰ «στο ίδιο, σ.79».

⁵¹ «στο ίδιο».

⁵² Γρηγόρης Τσιάλτας, και Μαριάνθη Ευσταθοπούλου «Το Διεθνές καθεστώς των θαλασσών και των Ωκεανών», σ.342-343.

χονται τα Στενά την ημέρα, να ακολουθούν την οδό που υποδεικνύεται από τις τουρκικές αρχές και να μην βοηθούν με κανένα τρόπο τον εχθρό. (άρθρο 5).

- Όσον αφορά στα **πολεμικά πλοία** γίνεται διάκριση:

Σε περίοδο ειρήνης αναγνωρίζεται ελευθερία διέλευσης των πολεμικών πλοίων με τους εξής περιορισμούς:

❖ Προβλέπεται προειδοποίηση πριν τη διέλευση (άρθρο 13) και διέλευση μόνο κατά τη διάρκεια της ημέρας (άρθρο 10).

❖ Προβλέπονται ποσοτικοί περιορισμοί - ορισμένο συνολικό εκτόπισμα - και τεχνικές προδιαγραφές των πλοίων (ελαφρά σκάφη επιφανείας, μικρά πλοία μάχης, βοηθητικά πλοία).

❖ Απαγορεύεται η παραμονή στη Μαύρη θάλασσα πλοίων των μη παρακτίων κρατών για περισσότερες από 21 ημέρες. (άρθρο 18).

❖ Τα πολεμικά πλοία των παρευξείνιων χωρών μπορούν να διαπλέουν τα Στενά, έστω και αν ξεπερνούν τους 15.000 τόνους, υπό τον όρο ότι θα διέρχονται μόνα τους ή με συνοδεία δύο το πολύ αντιτορπιλικών. Τα πολεμικά πλοία των μη παρευξείνιων χωρών μπορούν να διέλθουν εφόσον δεν υπερβαίνουν τις 15.000 τόνους το καθένα και εφόσον δεν βρίσκονται εντός των Στενών περισσότερα από εννέα πολεμικά σκάφη. Επί πλέον το συνολικό εκτόπισμα των σκαφών των μη παρευξείνιων κρατών που διαπλέουν την Μαύρη Θάλασσα δεν μπορεί να υπερβαίνει τις 30.000 τόνους και δεν πρέπει να διαθέτει οπλισμό μεγαλύτερο από τον προβλεπόμενο στη Συνθήκη.

Σε περίοδο πολέμου:

• Αν η Τουρκία είναι ουδέτερη, η διέλευση των πολεμικών πλοίων των ουδετέρων είναι ελεύθερη, ενώ των εμπολέμων επιτρέπεται μόνο στις περιπτώσεις που εκτελούν αποστολή κατ' εντολή της Κοινωνίας των Εθνών (σήμερα στην περίπτωση επιβολής μέτρων συλλογικής ασφάλειας από το Συμβούλιο Ασφαλείας του ΟΗΕ) ή που παρέχουν βοήθεια σε κράτος που υπέστη επίθεση δύναμει συνθήκης αμοιβαίας συνδρομής που δεσμεύει και την Τουρκία.

- Αν η Τουρκία είναι εμπόλεμη, η διέλευση των πολεμικών πλοίων αφήνεται εξ ολοκλήρου στην κρίση της (άρθρο 19)⁵³. Το ίδιο ισχύει και όταν η Τουρκία απειλείται άμεσα με πόλεμο, υπό την προϋπόθεση ότι δεν θα αντισταχθούν στα μέτρα που θα λάβει η πλειοψηφία των χωρών της ΚΤΕ (ΟΗΕ) και των συμβαλλομένων στην Συνθήκη του Μοντρέ μερών, μετά από σχετική ενημέρωση εκ μέρους της Τουρκίας.

- Ειδικότερα ως προς τα **υποβρύχια** (άρθρο 12):

- ❖ Των παράκτιων της Μαύρης θάλασσας κρατών, μπορούν να διέρχονται στην επιφάνεια μόνο υπό ορισμένες προϋποθέσεις (περιπτώσεις ναυπήγησης, αγοράς ή επισκευής έξω από την περιοχή της Μαύρης θάλασσας. Σε κάθε περίπτωση τα υποβρύχια θα πλέουν στην επιφάνεια της θάλασσας.

- ❖ Των μη παράκτιων κρατών δεν μπορούν να χρησιμοποιήσουν τα στενά.

- Ερμηνευτικά συνάγεται ότι τα **αεροπλανοφόρα πλοία**, όχι μόνον των μη παράκτιων αλλά και των παράκτιων κρατών, δεν μπορούν να διέρχονται τα Στενά. Στην πράξη πάντως αυτό αντιμετωπίζεται αλλιώς.

Η Συνθήκη του Montreux αναγνωρίζει δικαίωμα υπέρπτησης στα Στενά μόνο σε πολιτικά αεροσκάφη και όχι σε στρατιωτικά (άρθρο 23)⁵⁴. Παραδόξως για τα πολεμικά αεροσκάφη και σε αντίθεση με την Συνθήκη της Λωζάννης, στη Σύμβαση του Montreux δεν γίνεται καμία αναφορά, ενώ για τα πολιτικά ορίζεται ότι «η Τουρκία θα ενημερώνει για τους διαδρόμους από τους οποίους θα διέλθουν». Από την παραπάνω διάταξη συνάγεται το συμπέρασμα ότι αφού η πτήση των πολιτικών αεροσκαφών πάνω από τα Στενά υπάγεται στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Τουρκίας, θα πρέπει να γίνει δεκτό (*argumentum ex contrario*) ότι το ίδιο συμβαίνει και για τα πολεμικά αεροσκάφη.

⁵³ Σε αντίθεση με τη σύμβαση της Λωζάννης του 1923, όπου επιτρεπόταν η διέλευση των πολεμικών πλοίων των ουδετέρων.

⁵⁴ Σε αντίθεση με τη σύμβαση της Λωζάννης όπου αναγνωριζόταν το δικαίωμα υπέρπτησης και σε στρατιωτικά αεροσκάφη.

4.5. Εφαρμογή της Συνθήκης

Η Συνθήκη του Montreux έχει 29 άρθρα, 4 Παραρτήματα και ένα Πρωτόκολλο, και αποτελεί θρίαμβο των Τουρκικών και Σοβιετικών συμφερόντων. Η Συνθήκη σημειώνει στην ουσία το τέλος της ελευθερίας των Στενών και πλέον οι Τούρκοι καθίστανται στην πραγματικότητα απόλυτοι κύριοι, καθώς ανάλογα με τα συμφέροντά τους μπορούν να ανοίξουν τα Στενά για τη διέλευση ή μη πολεμικών πλοίων από και προς τον Εύξεινο πόντο.

Το ουσιώδες της συνθήκης συνίσταται στην άρση των τριών κυριοτέρων εμποδίων που είχαν επιβληθεί στην Τουρκία με τη συνθήκη της Λωζάννης, ήτοι:

- Την κατάργηση της Επιτροπής Εποπτείας των Στενών, της οποίας οι αρμοδιότητες αναλήφθηκαν πλέον από την τουρκική κυβέρνηση.
- Την κατάργηση των αφοπλισμένων ζωνών της περιοχής των Στενών και
- την παύση της ισχύος του καθεστώτος εγγυήσεων.

4.6. Επαναστρατικοποίηση νήσων Λήμνου- Σαμοθράκης

Στο σημείο αυτό κρίνεται σκόπιμο να αναφερθεί το θέμα της επαναστρατικοποίησης των νήσων Λήμνου – Σαμοθράκης, το οποίο σχετίζεται άμεσα με τον εξοπλισμό των Στενών και των υποχρεώσεων που ανέλαβε στο πλαίσιο της υπογραφής της Συνθήκης του Montreux η Τουρκία έναντι της Ελλάδας.

Ένας από τους τρόπους λύσης μιας σύμβασης είναι εκείνος κατά τον οποίο μια σύμβαση καταργείται έμμεσα και σιωπηρά από μια άλλη μεταγενέστερη, όταν η τελευταία συνομολογήθηκε από τα ίδια μέρη και ρύθμισε το ίδιο θέμα⁵⁵. Ο εθιμικός αυτός κανόνας του Διεθνούς Δικαίου κωδικοποιήθηκε με το άρθρο 59 της Σύμβασης της Βιέννης του 1969 σύμφωνα με το οποίο: *«Συνθήκη θεωρείται ότι έχει λήξει αν όλα τα μέρη συνομολόγησαν μεταγενέστερη συμφωνία που έχει το ίδιο αντικείμενο και προκύπτει από τη μεταγενέστερη συνθήκη ή από αλλού ότι τα μέρη είχαν την πρόθεση να διέπεται το αντικείμενο από τη συνθήκη αυτή»*. Με βάση λοιπόν τα παραπάνω πληρούνται οι παρακάτω όροι:

⁵⁵ Χρήστος Ροζάκης, Αρετή Τούντα-Φεργάδη, Κατερίνα Μανωλοπούλου-Βαρβιτσιώτη, Εμμανουήλ Ιωάννου, *Η αποστρατικοποίηση των Ελληνικών συνόρων*, σελ. 90.

- Το αντικείμενο και των δύο συμβάσεων είναι το ίδιο, ο καθορισμός του καθεστώτος τα Στενά.

- Τα συμβαλλόμενα μέρη είναι τα ίδια.

- Από τη Σύμβαση του Montreux φαίνεται η πρόθεση των μερών να διέπεται στο εξής από αυτή το καθεστώς των Στενών.

Καμιά διάταξη της Σύμβασης του Montreux δεν αναφέρεται στην αποστρατικοποίηση που καθιέρωνε η Σύμβαση της Λωζάννης, δημιουργώντας έτσι ένα κενό. Παρά τη νομική αρχή πως μια σύμβαση δεν αποκτά νομικό κύρος και δεν δεσμεύει τα συμβαλλόμενα μέρη παρά μόνο μετά την επικύρωσή της, δόθηκε στην Τουρκία κατ' εξαίρεση το δικαίωμα για άμεσο επανεξοπλισμό των αποστρατικοποιημένων περιοχών που ορίζονταν στο προοίμιο της σύμβασης⁵⁶, με την υπογραφή ενός πρόσθετου πρωτοκόλλου⁵⁷, το οποίο ενσωματώθηκε στη συνθήκη. Εδώ ίσως θα πρέπει να αναφερθεί ότι, το εν λόγω πρωτόκολλο δεν θα έπρεπε να υπογραφεί από την Ελληνική πλευρά, χωρίς προηγουμένως αυτή να απαιτήσει να γίνει σχετική μνεία για την άρση της αποστρατικοποίησης από τα ελληνικά νησιά, έστω και αν αυτή θα πραγματοποιείτο μετά την υποχρεωτική εφαρμογή της σύμβασης, καθώς έτσι θα είχε κατοχυρώσει το δικαίωμά της από κάθε σύγχρονη ή μελλοντική αμφισβήτησή του⁵⁸.

Προ της σύγκλησης της σύσκεψης για την Συνθήκη, η Ελλάδα και η Τουρκία συμφώνησαν ότι η άμεση και αναπόφευκτη συνέπεια του εξοπλισμού των Στενών συνεπάγεται και τον εξοπλισμό (στρατικοποίηση) των νησιών Λήμνου και Σαμοθράκης. Επί του θέματος αυτού συγκεκριμένα εκτίθενται τα εξής:

Την 17 Απριλίου 1936 ο επιτετραμμένος της Ελλάδας στην Άγκυρα Κ. Βατικιώτης, ζήτησε από τον υπουργό εξωτερικών της Τουρκίας (Rustu Aras) την οχύρωση όχι μόνο της Λήμνου και της Σαμοθράκης (η οποία ήταν αυτονόητη λόγω της επικείμενης κατάργησης του καθεστώτος αποστρατικοποίησης, βάσει της συνθήκης της Λωζάννης), αλλά και των άλλων νησιών του Αιγαίου. Η απάντηση του Τούρκου υπουργού ήταν ευνοϊκή και ανέφερε ότι η Ελλάδα δεν θα συναντήσει καμία αντίδραση εκ μέρους της Τουρκίας, εάν για την ασφάλειά της προτίθεται να προβεί σε οχύρωση, πέρα από τα νησιά Λήμνο και Σαμοθράκη, και στα άλλα νησιά του Αιγαίου Πελάγους.

⁵⁶ Δηλαδή τα Στενά των Δαρδανελίων, τη θάλασσα του Μαρμαρά και του Βοσπόρου.

⁵⁷ «στο ίδιο, σ.91».

⁵⁸ Χρήστος Ροζάκης, Αρετή Τούντα-Φεργάδη, Κατερίνα Μανωλοπούλου-Βαρβιτσιώτη, Εμμανουήλ Ιωάννου, *Η αποστρατικοποίηση των Ελληνικών συνόρων*, σελ. 99.

Στις 2 Μαΐου 1936, ο υπουργός εξωτερικών της Τουρκίας Rustu Aras, επισκεπτόμενος την Αθήνα τον πρωθυπουργό της Ελλάδας (Ιωάννη Μεταξά) του επανέλαβε την δήλωση που είχε κάνει προ ολίγων εβδομάδων στον επιτετραμμένο της Ελλάδας στην Άγκυρα, σχετικά με την οχύρωση των νησιών της Λήμνου και της Σαμοθράκης, πράγμα το οποίο φαίνεται από το πρακτικό της συνάντησης.⁵⁹

Στις 6 Μαΐου 1936 η Τουρκική κυβέρνηση υπέβαλε με υπόμνημά της στις κυβερνήσεις Γαλλίας και Αγγλίας το σχέδιο που θα πρότεινε ως βάση διαπραγματεύσεων στο Montreux. Το υπόμνημα έλεγε μεταξύ άλλων ότι η νέα προτεινόμενη σύμβαση καταργεί τις διατάξεις αποστρατικοποίησης της ζώνης των στενών, συμπεριλαμβανομένων των δύο Ελληνικών νησιών.

Η Τουρκία φοβούμενη μήπως το ζήτημα της στρατικοποίησης των υπόλοιπων νησιών του Αιγαίου, δυσχεράνει την επικείμενη διάσκεψη του Montreux, καθώς τα νησιά αποτελούσαν αντικείμενο του άρθρου 13 της Συνθήκης ειρήνης της Λωζάννης, ανέλαβε την ρητή υποχρέωση να δεχθεί στο προσεχές μέλλον οποιαδήποτε διαπραγμάτευση ζητούσε η Ελλάδα, με σκοπό την εξεύρεση φιλικής λύσης για τα νησιά αυτά. Επομένως από τα παραπάνω στοιχεία και ιδιαίτερα από την δήλωση του Τούρκου πρεσβευτή Ρουσσέν Εσρέφ και το υπόμνημα της Τουρκίας προς την Γαλλία και την Αγγλία για τη σύμβαση του Montreux, συνάγεται ότι η Ελλάδα και η Τουρκία συνήψαν πραγματική συμφωνία (διεθνούς δικαίου), για τον εξοπλισμό (στρατικοποίηση) των νησιών Λήμνου και Σαμοθράκης η οποία έγινε σεβαστή και εκτελέστηκε πλήρως με την σύμβαση του Montreux.

Η διέλευση στα στενά των Δαρδανελίων και του Βοσπόρου αποτέλεσε για την ελληνική εξωτερική πολιτική θέμα υψηλού ενδιαφέροντος, όχι μόνο γιατί οι γεωγραφικές ιδιαιτερότητες του Αιγαίου συνδέουν ένα τμήμα των παρακείμενων προς τις τουρκικές ακτές νήσων με τα Στενά, δημιουργώντας ένα γεωστρατηγικό σύνολο, αλ-

⁵⁹ S. POLITIS. “Demilitarization and the legal regime of the Aegean islands according to international law”. On 31 July 1936, during a debate in the Turkish National Assembly on the ratification of the Montreux Convention, the Turkish Minister of Foreign Affairs, Rustu Aras, declared full of joy: “the provisions concerning the islands of Limnos and Samothraki which belong to our friend and neighbour, Greece, and which had been demilitarized by the Lausanne Convention in 1923, are abolished also by the Convention of Montreux and we are particularly pleased about this... By this opportunity I wish to point out one of the features of new Turkey’s policy: to wish our friends what we wish for ourselves and never wish for them as well as for any other power, what we consider unfair” See: Turkish Gazette of Great National Assemblies, vol. 12, assembly 31 July 1936, p. 309. Το στοιχείο αυτό φυσικά είναι σημαντικότερο από νομική άποψη σχετικά με την ερμηνεία της σύμβασης του Montreux από την ίδια την Τουρκία. Εξάλλου η επικύρωση της σύμβασης από την Τουρκική εθνοσυνέλευση έγινε με την ρητή αυτήν διευκρίνιση. Κάθε άλλη ερμηνεία από μέρους της Τουρκίας καθίσταται εκ των πραγμάτων ανεδαφική.

λά κυρίως, γιατί το καθεστώς των πρώτων είναι συμβατικά συνδεδεμένο με τα δεύτερα όσον αφορά στις δυνατότητες στρατικοποίησής τους.

Αμέσως μετά την κύρωση της σύμβασης του Montreux, η μεν Τουρκία οχύρωσε την Ίμβρο και την Τένεδο (χαρακτηρίζοντας τα νησιά ως επιτηρούμενη ζώνη), η δε Ελλάδα αφού κατέλαβε στρατιωτικά τα νησιά Λήμνο και Σαμοθράκη (Φεβρουάριο 1937) κήρυξε στις 3 Απριλίου 1937 την νήσο Λήμνο ως επιτηρούμενη ζώνη⁶⁰. Από Ελληνικής πλευράς, η επίσημη ανακοίνωση περί επανεξοπλισμού των δύο νησιών και ο χαρακτηρισμός της περιοχής ως επιτηρούμενης ζώνης θεωρήθηκαν γενικά ως πράξεις απολύτως νόμιμες και σύμφωνες με την σύμβαση του Montreux. Η Τουρκία απεδέχθη σιωπηρώς την ενέργεια της Ελλάδας, ενώ η Βρετανική διπλωματία χαρακτήρισε ως «*expressis verbis* (κατηγορηματικούς λόγους)» την Ελληνική πρωτοβουλία, που ήταν απολύτως σύμφωνη με τις προβλέψεις της συνθήκης του Montreux.

Η περίπτωση στρατικοποίησης των νησιών Λήμνου και Σαμοθράκης αξίζει ιδιαίτερα να επισημανθεί διότι αποτελεί ένα δείγμα της προσπάθειας που καταβάλλουν οι Τούρκοι για να θέσουν υπό αμφισβήτηση μια τόσο ξεκάθαρη από νομική άποψη υπόθεση. Η ερμηνεία δε που δίνουν, βάσει της οποίας μόνο η ελληνική πλευρά υποχρεούται για αποστρατικοποίηση των νήσων Λήμνου και Σαμοθράκης χωρίς αντίστοιχης εκ μέρους τους υποχρέωση για αποστρατικοποίηση των νήσων Ίμβρου, Τενέδου και Λαγουσών αποτελεί νομική αυθαιρεσία⁶¹. Το πρόβλημα της Λήμνου έχει γίνει θέμα από πλευράς Τουρκίας στις στρατιωτικές σχέσεις της Ελλάδας με το NATO, διότι οι Τούρκοι αρνούνται την συμπερίληψη αυτής στα αμυντικά σχέδια και στις ασκήσεις της Συμμαχίας. Οι νομικές υπηρεσίες του NATO έχουν κατά καιρούς δικαιώσει την Ελλάδα, πλην όμως το διεθνές επιτελείο του NATO δεν παίρνει ανοικτή θέση επί του θέματος.

Το θέμα της στρατικοποίησης των νήσων Λήμνου και Σαμοθράκης, αλλά και των υπολοίπων νήσων του Αιγαίου (Δωδεκάνησα, Λέσβος, Χίος, Σάμος, Ικαρία) που θέτει η Τουρκία μετ' επιτάσεως είναι εξαιρετικά σοβαρό, παρότι είναι προφανές ότι δεν της προσφέρει κάποιο λειτουργικό όφελος και οι λόγοι για αυτή τη στάση φαίνεται να είναι οι παρακάτω:

- Θεωρείται από την πλευρά της Τουρκίας ότι ο πόλεμος είναι μια αποδεκτή επιλογή και ως εκ τούτου η επαναφορά στο καθεστώς αποστρατικοποίησης των νήσων είτε θα επιτρέψει την ευκολότερη κατάληψή τους (σε περίπτωση πολέ-

⁶⁰ Άγγελος Συρίγος, *Ελληνοτουρκικές σχέσεις*, Εκδόσεις Πατάκη, Αθήνα 2015, σ.84.

⁶¹ «στο ίδιο, σ.272»

μου) είτε θα καταστήσει τις ελληνικές κυβερνήσεις πιο ευάλωτες σε στρατιωτικές απειλές και πιέσεις.

- Η Τουρκία αισθάνεται ότι στο θέμα της αποστρατικοποίησης υπάρχει ένα σώμα διεθνών συνθηκών που στηρίζει τις απόψεις της.

- Η ανησυχία που προκαλεί την Τουρκία ο εξοπλισμός των νησιών του Αιγαίου και ιδίως η ύπαρξη σ αυτά στρατιωτικών αεροδρομίων, καθώς έτσι δύνεται η δυνατότητα επιθέσεων στο έδαφός της από την ελληνική πολεμική αεροπορία, επιχείρημα που εύκολα βέβαια μπορεί να αντικρούσει η ελληνική πλευρά, καθώς τα αεροδρόμια των νησιών είναι στην εγγύτητα των τουρκικών παραλίων και εύκολα δύ- νανται να στοχοποιηθούν από τουρκικής πλευράς.

Το θέμα της στρατικοποίησης των νησιών από ελληνικής πλευράς συνδέεται με το ύπατο δικαίωμα κάθε κράτους, προκειμένου να λαμβάνει μέτρα για τη νόμιμη ά- μυνά του, καθώς έχει χαρακτήρα *jus cogens* και υπερσχύει οποιασδήποτε συμβατι- κής υποχρέωσης. Η σοβαρότητα που πρέπει να επιδεικνύει κάθε ελληνική κυβέρνηση στο υπόψη θέμα επιβάλλεται να είναι συνεχής, ώστε αφενός μεν να μην θέτουν σε καμία περίπτωση στην κρίση ενός διεθνούς δικαιοδοτικού οργάνου την ορθότητα των θέσεων τους και αφετέρου δε να λαμβάνουν υπόψη τους την πιθανότητα δημιουργίας κάποιου διαπραγματευτικού πλαισίου, το οποίο θα δώσει στην Τουρκία τη δυνατότη- τα να εγείρει το θέμα αυτό. Το διακύβευμα είναι πολύ υψηλό και δεν μπορεί η ελλη- νική πλευρά να διακινδυνεύσει έστω και τη μικρή πιθανότητα να μη γίνει δεκτή η ά- ποψή της, καθώς η εμπειρία του 1974 με την Τουρκία και την Κύπρο έχει δείξει ότι τα νησιά σε περίπτωση αποστρατικοποίησής τους κινδυνεύουν άμεσα.

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

Πρέπει να τονισθεί ότι ο διάπλους των Στενών δεν ήταν πάντοτε απρόσκοπτος και ελεύθερος αντισυμβατικών ενεργειών. Μια προσεκτική μελέτη των επισήμων εγ- γράφων της εποχής της υπογραφής της σύμβασης αλλά και πολλών πρόσφατων ανα-

δεικνύει πολλά ηθελημένα τουρκικά προσκόμματα στην άσκηση της ελευθεροπλοΐας. Η ηθελημένη παρεμπόδιση, έτσι όπως προκύπτει από τις απόρρητες 'εκθέσεις των ναυτικών ακολούθων είτε αποσκοπούσαν στην αύξηση του τουρκικού ελέγχου είτε στην παράνομη προσπόριση οικονομικού κέρδους από τις διελεύσεις των εμπορικών.

4.7. Νέος Τουρκικός Κανονισμός (1993) για τη ναυσιπλοΐα στα Στενά

Τα Στενά Δαρδανελίων – Βοσπόρου, μήκους 18 μιλίων (31χιλιομέτρων) και πλάτους 700 μέτρων αποτελούνται από πολλά στενότερα σημεία που απαιτούν την αλλαγή πορείας των διερχόμενων πλοίων, προκειμένου να διέλθουν από αυτά. Εξετάζοντας τη θαλάσσια κυκλοφορία της περιοχής και λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι συνδέει τη Μαύρη Θάλασσα με τη Μεσόγειο η περιοχή αυτή του κόσμου αποδεικνύεται σε μία από τις πλέον πυκνότερες περιοχές παγκοσμίως, ενώ πέραν της μεγάλης στρατηγικής σημασίας τους καθώς εξυπηρετεί τη διεθνή ναυτιλιακή αγορά έχει και πολιτικό ενδιαφέρον.

Από το 1936, ημερομηνία υπογραφής της Σύμβασης του Montreux, και κυρίως μετά την λήξη του Ψυχρού Πολέμου, η αύξηση της πυκνότητας της θαλάσσιας κυκλοφορίας (από 4.500 πλοία το 1936 στα 54.000 περίπου πλοία το χρόνο στις μέρες μας) είχε ως αποτέλεσμα να αυξηθεί ανάλογα και ο αριθμός των θαλάσσιων ατυχημάτων, καθώς αυξήθηκε τα τελευταία κυρίως χρόνια η διέλευση των πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνες ύλες (πετρέλαιο, χημικές και άλλες ύλες), γεγονός που επέβαλλε τη λήψη μέτρων για αντιμετώπιση του κινδύνου αυτού.

Αξίζει να αναφερθεί πως η κίνηση στα Στενά είναι περίπου τέσσερις φορές μεγαλύτερη από την θαλάσσια κυκλοφορία στη διώρυγα του Παναμά. Έτσι η Τουρκία, με πρόσχημα ακριβώς τον κίνδυνο των ναυτικών ατυχημάτων αλλά και την προστασία του περιβάλλοντος προσπάθησε να επιβάλλει μέτρα περιορισμών, δεσμεύσεων, ακόμη και απαγορεύσεων για τα Στενά, αποβλέποντας όμως ουσιαστικά στην διαφοροποίηση του καθεστώτος των Στενών υπέρ των διεθνών συμφερόντων της.

Οι Τούρκοι στηριζόμενοι στο προοίμιο της Σύμβασης του Montreux, το οποίο αναφέρει ότι η ελευθεροπλοΐα θα λαμβάνει χώρα μέσα στα πλαίσια ασφάλειας της Τουρκίας και της ασφάλειας στον Εύξεινο Πόντο των παρόχθιων κρατών θεώρησαν ότι έχουν το δικαίωμα να λάβουν εκείνα τα μέτρα που είναι απαραίτητα για την υλοποίησή του και για τα οποία δεν υπάρχει πρόβλεψη στο κείμενο της Σύμβασης. Η άποψη αυτή καθιστά τη σύμβαση του Montreux σύμβαση-πλαίσιο, στην οποία προστί-

θενται μονομερώς διατάξεις χωρίς τη συγκατάθεση των υπολοίπων συμβατικών μερών.

Στις 15 Νοεμβρίου του 1993, το τουρκικό Υπουργικό Συμβούλιο ενέκρινε Κανονισμό για τη ναυσιπλοΐα στα Στενά που τέθηκε σε ισχύ την 1^η Ιουλίου του 1994 με την υιοθέτηση κανονισμών που είναι γνωστοί ως: “*Maritime Traffic Regulations in the Turkish Straits and Marmara Regions*”, οι οποίοι τέσσερα χρόνια αργότερα (1998) αναθεωρήθηκαν στους νέους “*Maritime Traffic Regulations in the Turkish Straits*” με τους οποίους εισήχθη στο προσκήνιο η έννοια ενός “μεγάλου πλοίου” και αναζητείται μέσω της έννοιας αυτής η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας των Στενών.

Η υιοθέτηση του Τουρκικού Κανονισμού προκάλεσε την αντίδραση πολλών ενδιαφερομένων κρατών και ιδιαίτερα γειτονικών προς τα Στενά, τα οποία θεώρησαν ότι ο εν λόγω Κανονισμός παραβιάζει τις ρυθμίσεις του διεθνούς δικαίου για την ελευθερία ναυσιπλοΐας στα διεθνή στενά και ιδιαίτερα τη Σύμβαση του Montreux. Ιδιαίτερα έντονη ήταν η αντίδραση της Ρωσίας και της Ελλάδας. Η Ρωσία θεωρώντας ότι ο Τουρκικός Κανονισμός παραβίαζε βασικές και άλλες διεθνείς διατάξεις της Σύμβασης του Montreux προέβη σε έντονα διαβήματα προς την τουρκική κυβέρνηση, ζήτησε με έγγραφό της από τη Νομική Επιτροπή του International Maritime Organization – IMO) να εξετάσει τον Τουρκικό Κανονισμό ενώ παράλληλα δήλωνε ότι δεν έχει την πρόθεση να τον εφαρμόσει.

Η Ελλάδα επίσης υποστήριξε αντίστοιχες θέσεις, προέβη σε έντονο διάβημα προς την Τουρκία σε σχέση με τον Τουρκικό Κανονισμό και προέβη σε επανειλημμένα διαβήματα προς τη χώρα αυτή λόγω της άρνησής της να επιτρέψει στις 15 Απριλίου 1994 την διέλευση - του υπό ελληνική σημαία - δεξαμενόπλοιου μήκους άνω των 200 μ. “Olympic Armour II”. Από τις υπόλοιπες παρευξείνιες χώρες η Ουκρανία και η Βουλγαρία και σε μικρότερο βαθμό η Ρουμανία υποστήριξαν τις ρωσικές θέσεις στο πλαίσιο του IMO, χωρίς όμως να προβούν παράλληλα σε διμερείς ενέργειες. Από τα υπόλοιπα κράτη - μέλη του IMO μόνο η Κύπρος παρενέβη υποστηρίζοντας τις ρωσικές θέσεις.

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

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ήθελε να διασφαλίσει την τήρηση της Σύμβασης του Montreux και παράλληλα να εξασφαλίσει πως η Τουρκία δεν επιζητεί την τροποποίηση της Σύμβασης, ενώ εξασφάλισε πως ο καταλληλότερος χώρος για τη συζήτηση του θέματος αυτού είναι ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός. Το θαλάσσιο ατύχημα που έγινε στις 13 Μαρτίου 1994 στα Στενά ανάμεσα σε δυο κυπριακά πετρελαιοφόρα παρακίνησε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο να ασχοληθεί για μια ακόμα φορά με το θέμα των Στενών με την υιοθέτηση του σχετικού ψηφίσματος στις 21 Απριλίου 1994. Στο κείμενο αυτό το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο αφού επεσήμανε ότι τα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων παρουσιάζουν πολύ μεγάλη κίνηση εμπορικών και πολεμικών πλοίων καλούσε την Τουρκία και τα γειτονικά κράτη του Ευξείνου Πόντου *“να υποβάλουν τη μεταφορά πετρελαίου και επικίνδυνων φορτίων από τα Στενά σε πολύ αυστηρότερους ελέγχους ασφαλείας”*, ζητούσε *“να ενισχυθεί η καθιέρωση μόνιμων οδών ασφαλείας με υποχρεωτική πλοήγηση η συνοδεία των σκαφών που μεταφέρουν επικίνδυνο φορτίο”*. Παράλληλα όμως ζητούσε από το Συμβούλιο και την Επιτροπή της Ευρωπαϊκής Ένωσης *“να παρέμβουν το συντομότερο δυνατό στο πλαίσιο του Ι.Μ.Ο (Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού) προκειμένου να ληφθούν αυστηρότερα μέτρα ελέγχου της θαλάσσιας κυκλοφορίας και να εφαρμόζονται με συνέπεια οι ισχύοντες διεθνείς κανόνες”*. Είναι εμφανής η διαφορά ανάμεσα στο Συμβούλιο Υπουργών και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο αλλά ταυτόχρονα είναι εμφανές ότι και τα δυο αυτά όργανα παραπέμπουν για τη ρύθμιση του θέματος στο Διεθνές Ναυτιλιακό Οργανισμό.

Το θέμα του Τουρκικού Κανονισμού για τα Στενά ετέθη στις 30 Ιουνίου 1994, στη διάρκεια της συνόδου των Υπουργών Εξωτερικών στην Τιφλίδα, στον Οργανισμό Συνεργασίας του Ευξείνου Πόντου στο οποίο μετέχει και η Ελλάδα, ιδιαίτερα από τη Ρωσία με τη στήριξη της Ελλάδας και σε μικρότερο βαθμό της Ουκρανίας. Τα υπόλοιπα κράτη τήρησαν χαμηλό προφίλ ή ακόμα και συνέπλευσαν με την Τουρκία (Αζερμπαϊτζάν, Αλβανία, αλλά και η Αρμενία). Η Διαρκής Διακοινοβουλευτική Επιτροπή εξωτερικών υποθέσεων της Κοινοπολιτείας Ανεξαρτήτων Κρατών που συνήλθε στο Μπατούμ στις 10 Ιουνίου 1994, αναγνώριζε την ανάγκη ενίσχυσης της ασφάλειας και διευκόλυνσης της διεθνούς ναυσιπλοΐας στα Στενά, τόνιζε όμως παράλληλα ότι η ναυσιπλοΐα πρέπει να διεξάγεται σύμφωνα με τους αναγνωρισμένους κανόνες τους διεθνούς δικαίου και τις αποφάσεις των αρμόδιων διεθνών οργανισμών και να δίνονται εγγυήσεις για την ταχεία διέλευση και απρόσκοπτη συνέχεια του πλου μέσα από τα Στενά. Κατέληξε με την υπογραμμισμένη αναντιστοιχία μεταξύ του νέου

Τουρκικού Κανονισμού με τη Σύμβαση του Montreux.

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

4.8. Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) και η ασφάλεια της διεθνούς ναυσιπλοΐας

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

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

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

Η Γενική Συνέλευση αποτελεί το κύριο “νομοθετικό” σώμα του Οργανισμού αλλά και επικυρώνει τις αποφάσεις που λαμβάνουν τα άλλα όργανα και ιδιαίτερα οι Επιτροπές. Το Συμβούλιο αποτελούμενο από 24 μέλη εκλέγεται για δυο χρόνια και επιλέγει όλες τις λειτουργίες του Οργανισμού κατά το χρονικό διάστημα των Γενικών Συνελεύσεων εκτός από τις συστάσεις προς τα κράτη μέλη για την υιοθέτηση σχετικά με την ναυτιλιακή ασφάλεια που υπάγεται στην Επιτροπή Ναυτιλιακής Ασφάλειας.

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

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

4.9. Τουρκικός Κανονισμός για τα Στενά και IMO

Η Τουρκία ακολουθώντας τη διεθνή πρακτική υπέβαλλε εθνικές ρυθμίσεις που αφορούν τη διέλευση μέσα από τα Στενά, για συζήτηση και έγκριση στην Επιτροπή Ναυτιλιακής Ασφάλειας του IMO. Υπέβαλλε μια σειρά από κανόνες ναυσιπλοΐας στα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων όχι όμως και τον ίδιο τον Κανονισμό του 1994. Σε διπλωματικό επίπεδο φαίνεται ότι πραγματοποιήθηκε συμβιβασμός στο πλαίσιο του IMO. Από τη μια πλευρά η Τουρκία δέχτηκε να αναστείλει για τρεις μήνες (μέχρι τον Οκτώβρη του 1994) την εφαρμογή του Κανονισμού για τα Στενά, αναστολή που παρατάθηκε επ’ αόριστον μέχρι να επιλυθεί το όλο θέμα από τον IMO. Η Επιτροπή συζήτησε αναλυτικά το θέμα κατά την 63^η σύνοδο της (από 16 έως 25 Μαΐου 1994) και υιοθέτησε ομόφωνα ορισμένους κανόνες και συστάσεις που

άρχισαν να ισχύουν από τις 24 Νοεμβρίου 1994. Αυτοί οι κανόνες και συστάσεις θεωρήθηκαν από την Τουρκία ότι δεν βρίσκονταν σε αντίθεση με τον κανονισμό του 1994 και έτσι προέβη απλώς στην υιοθέτηση ορισμένων δευτερευούσης σημασίας τροπολογιών του Κανονισμού που άρχισαν να ισχύουν από 1 Ιουλίου 1994.

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

Έτσι το Συμβούλιο συνήλθε στις αρχές Δεκεμβρίου 1994 και απέφυγε να αποφασίσει επί της ουσίας. Εντούτοις συνέστησε ολιγομελή επιτροπή από μη εμπλεκόμενα κράτη - μέλη του IMO προκειμένου να μελετήσουν ποια πρόσθετα μέτρα μπορούσαν να υιοθετηθούν αναφορικά με τη ναυσιπλοΐα στα Στενά. Τα πρόσθετα μέτρα που ενδεχομένως υιοθετηθούν από τον IMO θα επιτρέπουν στην Τουρκία να υιοθετήσει μέτρα επί της ναυσιπλοΐας στα Στενά με συμπληρωματικό χαρακτήρα σε σχέση με τη Σύμβαση του Montreux και όχι περιοριστικού χαρακτήρα.

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

Πολλά κράτη που αντιτίθενται στον Τουρκικό Κανονισμό υποστηρίζουν πως αντίκεινται στη Σύμβαση του Montreux και σε άλλες διεθνείς ρυθμίσεις. Πιο συγκεκριμένα υποστηρίζεται πως ο τουρκικός Κανονισμός παραβιάζει το καθεστώς του διάπλου σε καιρό ειρήνης των εμπορικών πλοίων όπως αυτό εκφράζεται στο άρθρο 2 της υπόψη Σύμβασης.⁶²

⁶² "Έν καιρώ ειρήνης τα εμπορικά πλοία θα απολαμβάνουν της πλήρους ελευθερίας του διάπλου και της θαλασσοπλοΐας εν τοις Στενοίς, την ημέραν και την νύκτα, οιαδήποτε και αν είναι αι σημαίαι και το φορτίον αυτών, άνευ ουδεμίας διατυπώσεως υπό την επιφύλαξιν των διατάξεων του κάτωθι άρθρου 3. Ουδέν τέλος ή επιβάρυνσις άλλη πλὴν εκείνων των οποίων η είσπραξις προβλέπεται υπό του παραρτήματος I της παρούσης Συμβάσεως θα εισπράττει υπό των τουρκικών αρχών επί των πλοίων τούτων όταν

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

Ο Κανονισμός αυτός, δεν παραβιάζει μόνο τη Σύμβαση του Montreux παρά τις Συστάσεις που έκανε ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός από το Μάιο του 1994, για να προλάβει τις ενέργειες της. Δεν παραγνωρίζεται το γεγονός ότι η αυξημένη κίνηση τόσων πλοίων στα Στενά δημιουργεί προβλήματα και συνεπάγεται κινδύνους. Εάν η Τουρκία ήθελε όμως να συμβάλλει θετικά στην αντιμετώπιση αυτών των προβλημάτων θα έπρεπε να φέρει το θέμα προς συζήτηση στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό και να ζητήσει από την διεθνή κοινότητα την λήψη των καταλλήλων μέτρων, και όχι να προβεί σε απόπειρα μονομερούς ανατροπής της Σύμβασης του Montreux. Προς την κατεύθυνση αυτή έχει εκφρασθεί και η Νομική Επιτροπή του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού. Δυστυχώς η Τουρκία αντί να προβεί σε τροποποίηση του Κανονισμού, εξέδωσε Οδηγίες εφαρμογής του. Οι οδηγίες αυτές, όπως και στον τίτλο τους αναφέρεται, σκοπούν στην εφαρμογή του Κανονισμού και όχι στην προσαρμογή του στη Σύμβαση του Montreux. Πεποίθηση όλων είναι ότι δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να θιγεί το καθεστώς της Σύμβασης του Montreux και ειδικά μάλιστα το δικαίωμα ελεύθερας ναυσιπλοΐας στα Στενά, με οιοδήποτε πρόσχημα. Επιπλέον κρίνεται σκόπιμο να αναφερθεί ότι οι ρυθμίσεις του Τουρκικού Κανονισμού υπερβαίνουν την απλή επίλυση τεχνικών προβλημάτων για εξασφάλιση της ναυσιπλοΐας στα Στενά, και επιβάλλουν ουσιαστικούς περιορισμούς στην ελεύθερη ναυσιπλοΐα.

4.10. Οι ρυθμίσεις του IMO ως προς τον Τούρκικο κανονισμό

Η ανάλυση των Κανονισμών και Συστάσεων της Επιτροπής Ναυτιλιακής Α-

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

σφάλειας του IMO για τον Τουρκικό Κανονισμό παρουσιάζεται ως ακολούθως⁶³:

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

- ✓ Τη διάκριση που κάνει ο Τουρκικός Κανονισμός ως προς την έννοια του μεγάλου πλοίου, ανάμεσα σε πλοία μήκους άνω των 150 μ. ή κάτω αυτών. Αντίστοιχη δε είναι η διάκριση που γίνεται ως προς την έννοια του πλοίου με μεγάλο βύθισμα, άνω ή κάτω των 10 μέτρων (άρθρο 2 παράγραφος 4 εδάφιο j και i). Η διάκριση αυτή είναι σημαντική γιατί επιβάλλει δυσμενέστερη μεταχείριση στα πλοία που υπερβαίνουν τα παραπάνω όρια.

- ✓ Την απαγόρευση εισόδου στα Στενά πλοίων μήκους άνω των 150 μ. που μεταφέρουν επικίνδυνο φορτίο, προτού εξέλθει από τα Στενά αντίστοιχο πλοίο (άρθρο 12).

- ✓ Τους περιορισμούς διάπλου πλοίων με συνθήκες μειωμένης ορατότητας (άρθρο 11).

- ✓ Το (προσωρινό) κλείσιμο των Στενών για την εκτέλεση τεχνικών έργων, αλλά και για την πραγματοποίηση επιστημονικών ερευνών ή τη διεξαγωγή αθλητικών δραστηριοτήτων (άρθρο 24).

- ✓ Τους περιορισμούς του διάπλου με ρεύμα (άρθρο 40).

- ✓ Την επίδειξη πρόσθετων φανών (άρθρο 16).

- Σε ορισμένα άλλα ζητήματα ο μεν Τουρκικός Κανονισμός προβλέπει υποχρεωτικές ρυθμίσεις για τα διερχόμενα πλοία η δε Επιτροπή Ναυτιλιακής Ασφάλειας (ENA) υιοθετεί συστάσεις. Τα ζητήματα αυτά είναι⁶⁴:

- ✓ Συμμόρφωση των διερχόμενων πλοίων προς το τοπικό σύστημα αναφοράς πλοίων (TUBRAP). Με τον Τουρκικό Κανονισμό δημιουργείται ένα “Traffic Center and Traffic Control Station”, που έχει ως αντικείμενο την εφαρμογή, έλεγχο και εκτέλεση του συστήματος αναφοράς (άρθρο 11). Από την άλλη πλευρά οι Κανόνες και Συστάσεις της ENA αντίθετα προβλέπουν έντονη σύσταση (strongly advised) για συμμόρφωση προς το τοπικό σύστημα αναφοράς πλοίων (παράγραφος 2,1).

⁶³ Ελένη Δημητροπούλου, Διπλωματική εργασία με θέμα «Το καθεστώς ναυσιπλοΐας στα στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων: Οι τουρκικές επιδιώξεις και διεθνής ναυσιπλοΐα», Πανεπιστήμιο Πειραιά, 2012, σ.70.

⁶⁴ Ελένη Δημητροπούλου, Διπλωματική εργασία με θέμα «Το καθεστώς ναυσιπλοΐας στα στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων: Οι τουρκικές επιδιώξεις και διεθνής ναυσιπλοΐα», Πανεπιστήμιο Πειραιά, 2012, σ.71.

✓ Παροχή πρότερης πληροφόρησης στις τουρκικές αρχές για το διερχόμενο πλοίο. Ο μεν Τουρκικός Κανονισμός υποχρεώνει τα πλοία να παράσχουν μια σειρά από πληροφορίες όπως: πληροφόρηση από πλοία των οποίων ο εξοπλισμός, η ετοιμότητα, τα συστήματα ανάγκης δεν ανταποκρίνονται στις ειδικές απαιτήσεις (άρθρο 6).

✓ Υποβολή σχεδίου πλου I & II (24 ώρες και πριν την είσοδο στα Στενά αντίστοιχα) σχετικά με το όνομα, τη σημαία, το σήμα κλήσης, τους λιμένες απόπλου και κατάπλου, το φορτίο, τη θέση του πλοίου, τον εκτιμώμενο χρόνο άφιξης στην είσοδο των Στενών, αν χρειάζεται πιλότος, δυσκολίες του πλοίου που επηρεάζουν δυσμενώς τον διάπλου, άλλη πληροφόρηση (άρθρα 7 και 8).

✓ Αναφορά θέσης για πλοία μήκους μεγαλύτερου των 20 μ., 5ν.μ. πριν την είσοδο στα Στενά (άρθρο 9).

✓ Παροχή πληροφοριών από πλοία που παρουσιάζουν τεχνικά προβλήματα πριν από την είσοδο στα Στενά (άρθρο 10). Αντίθετα οι Κανόνες και Συστάσεις της ΕΝΑ συστήνουν έντονα στα διερχόμενα πλοία να δίνουν προηγούμενη πληροφόρηση για το μέγεθος του πλοίου αν είναι φορτωμένο ή μόνο με έρμα και αν φέρουν κάποιο επικίνδυνο φορτίο ή τοξικό φορτίο (παράγραφο 2,2). Είναι φανερό πως η ΕΝΑ αγνοεί τις τουρκικές ρυθμίσεις και όπου τις λάβει υπόψη το κάνει με τη μορφή σύστασης. Το γεγονός ότι η σύσταση είναι έντονη δεν αναιρεί τον νομικά μη δεσμευτικό της χαρακτήρα έστω και εάν από πολιτική άποψη αποτελεί μια ισχυρή ρύθμιση. Πρόκειται δηλαδή για ένα κανόνα μη δεσμευτικό μέσα σε ένα κείμενο μη δεσμευτικό.

✓ Υποχρεωτική ρυμούλκηση ή συνοδεία μεγάλων πλοίων από ρυμουλκά (άρθρο 21 Τουρκικού Κανονισμού). Για την ΕΝΑ *“ο διάπλους με ρυμούλκηση μπορεί να γίνει μόνο όταν χρησιμοποιούνται ρυμουλκά ή πλοία καταλλήλως εξοπλισμένα για την επιχείρηση προκειμένου να εξασφαλισθεί η ασφαλής ναυσιπλοΐα”* (παράγραφος 5 των Κανόνων και Συστάσεων). Η διατύπωση της διάταξης δείχνει ότι έχει χαρακτήρα συστάσεως.

• Το άρθρο 29 του Τουρκικού Κανονισμού προβλέπει ότι τα πλοία μήκους άνω των 150 μ. πρέπει να λαμβάνουν την άδεια των τουρκικών αρχών. Αντίθετα οι διεθνείς Κανόνες και Συστάσεις περιορίζονται στο να συστήσουν στα πλοία μήκους άνω των 200μ. ή βυθίσματος μεγαλύτερου των 15 μ. να διαπλέουν τα Στενά κατά τη διάρκεια της ημέρας (παράγραφο 4).

- Τέλος η Επιτροπή Ναυτιλιακής Ασφάλειας ενέκρινε ορισμένα σημεία των τουρκικών ρυθμίσεων με κάποιες τροποποιήσεις⁶⁵:

- ✓ Ο Τουρκικός Κανονισμός υιοθετεί τη δυνατότητα μονοδρόμησης των Στενών υπό ορισμένες προϋποθέσεις. Η Επιτροπή Ναυτιλιακής Ασφάλειας προβλέπει ότι οι τουρκικές αρχές μπορούν να αναστείλουν προσωρινά την κίνηση προς τις δυο κατευθύνσεις και να ρυθμίσουν τη μονόδρομη κίνηση προκειμένου να διατηρηθεί ασφαλής απόσταση ανάμεσα στα πλοία (παράγραφος 1,3). Αυτή η ρύθμιση υιοθετήθηκε για να εξασφαλισθεί ο ασφαλής διάπλους πλοίων που δεν μπορούν να συμμορφωθούν με τα συστήματα διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας.

- ✓ Σύμφωνα με τον Τουρκικό Κανονισμό, τα πλοία πρέπει να πλέουν εντός των ενδεδειγμένων οδών κινήσεως (άρθρο 25). Κατά τους Κανόνες και Συστάσεις της ΕΝΑ, τα πλοία που διέρχονται από τα Στενά θα σέβονται πλήρως τις απαιτήσεις των συστημάτων διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας (Traffic Separation Schemes) (παράγραφος 1,1). Όσον αφορά τον διάπλου από τα Στενά της Κωνσταντινούπολης και του Canakkale, η μονοδρόμηση επιβάλλεται στα πλοία που δεν φέρουν επικίνδυνα φορτία, έχουν μήκος κάτω από 100 μ. και η ορατότητα είναι μικρότερη του 0,5 ν.μ. (άρθρα 41 παράγραφος d και 51 παράγραφος d). Αν ένα πλοίο δεν μπορεί να συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις των συστημάτων αυτών, οι τουρκικές αρχές μπορούν να αναστείλουν προσωρινά το συγκεκριμένο σύστημα διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας και να ειδοποιήσουν σχετικά τα διερχόμενα πλοία (παράγραφος 1,2).

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

⁶⁵ «στο ίδιο, σ. 72».

4.11. Η σύγχρονη πολιτική της Τουρκίας και το επιχείρημα της ασφάλειας του παράκτιου κράτους

Μετά την υιοθέτηση των Κανόνων και Συστάσεων της Επιτροπής Ναυτιλιακής Ασφάλειας, η Τουρκία προχώρησε στην τροποποίηση ορισμένων σημείων του Κανονισμού για τα Στενά. Η Τουρκία δεν το θεώρησε ως τροποποίηση ή αναθεώρηση του Κανονισμού αλλά ως “*διόρθωση μερικών συγκεκριμένων λαθών μικρής σημασίας*”⁶⁶.

Ειδικότερα η Τουρκία υποστηρίζει ότι κατά τη σύνοδο της Επιτροπής Ναυτιλιακής Ασφάλειας δεν συζητήθηκε ο Τουρκικός Κανονισμός αφού δεν υποβλήθηκε για έγκριση και επομένως δεν μπορεί να ισχυρισθεί κανείς ότι υιοθετήθηκε ή απορρίφθηκε.

Η Επιτροπή Κανόνων και Συστάσεων θεώρησε ως δεδομένο πρώτον ότι οι εθνικές ρυθμίσεις της Τουρκίας θα πρέπει να βρίσκονται σε πλήρη συμφωνία με τους Κανόνες και Συστάσεις και δεύτερον ότι οι ίδιοι οι Κανόνες και Συστάσεις δεν μπορούν να θίγουν τα δικαιώματα των πλοίων που απορρέουν από τη Σύμβαση του Μοντρεux και τη Σύμβαση για το νέο δίκαιο της θάλασσας. Επομένως συμπεραίνουμε ότι όπου υπάρχει αντίθεση του Τουρκικού Κανονισμού με τις δυο αυτές συμβάσεις, υπάρχει και αντίθεση προς τους Κανόνες και Συστάσεις του IMO. Αυτό επιβεβαιώθηκε εξάλλου και από τη συζήτηση στη Νομική Επιτροπή του IMO, όπου όλα σχεδόν τα κράτη που έλαβαν τον λόγο θεώρησαν ότι ο Τουρκικός Κανονισμός είναι αντίθετος τόσο με τους Κανόνες και Συστάσεις όσο και τις δυο Συμβάσεις.

Από την πλευρά της η Τουρκία υποστηρίζει πως ο Τουρκικός Κανονισμός στηρίζεται και αποτελεί κατά κάποιο τρόπο σύνθεση ορισμένων σημαντικών διεθνών συμβάσεων σχετικά με το Δίκαιο της Θάλασσας. Οι συμβάσεις αυτές είναι κατά την Τουρκία οι ακόλουθες⁶⁷:

- Η Σύμβαση “*περί προλήψεως της ρυπάνσεως της θαλάσσης από πλοία*” (1973) και το σχετικό πρωτόκολλο του 1970 (Σύμβαση MARPOL).
- Η Σύμβαση “*περί Διεθνών Κανονισμών προς αποφυγήν συγκρούσεων εν θαλάσση*” (1972) (Σύμβαση COLREG).
- Η Σύμβαση “*περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση*” (1974) (Σύμβαση SOLAS) και τέλος

⁶⁶ «στο ίδιο, σ. 73».

⁶⁷ «στο ίδιο, σ. 74».

- Η Σύμβαση “για τον έλεγχο των διασυνοριακών κινήσεων επικίνδυνων αποβλήτων και της επεξεργασίας τους (1989)” (Σύμβαση της Βασιλείας).

Ωστόσο υπάρχουν ορισμένες αποκλίσεις από τις παραπάνω συμβάσεις. Συγκεκριμένα όσον αφορά τη Σύμβαση MARPOL οι ρυθμίσεις εφαρμόζονται στα πλοία μόνο από το κράτος της σημαίας τους, από τα τρίτα κράτη μόνο όταν τα πλοία βρίσκονται σε λιμένες τους⁶⁸.

Επίσης κατά τη Σύμβαση SOLAS: “*Η επιθεώρησης και η εξέταση των πλοίων, εις ότι αφορά την εφαρμογήν των παρόντων κανονισμών και η χορήγησις απαλλαγών θα ενεργώνται παρά των Οργάνων του κράτους, ενώ το πλοίον είναι νηολογημένον..*”. Η Σύμβασης της Βασιλείας θεσπίζει μεν την απαγόρευση εξαγωγής επικίνδυνων αποβλήτων και την ελαχιστοποίηση των διασυνοριακών κινήσεων των αποβλήτων αυτών (άρθρο 4), αλλά ρητή διάταξή της προβλέπει ότι καμιά από τις διατάξεις της Σύμβασης δεν μπορεί να θίγει με οιονδήποτε τρόπο την άσκηση όλων των δικαιωμάτων και της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας όπως αυτά έχουν θεσπισθεί στο διεθνές δίκαιο και προκύπτουν από τα προσήκοντα διεθνή κείμενα.

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

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

Στη Σύμβαση του Montreux συνυπάρχουν δυο ρυθμίσεις που αντιστοιχούν σε δυο διαφορετικά συμφέροντα τα οποία χρειάζονται να ισορροπούνται ανάλογα με την εποχή και τις κρατούσες συνθήκες προκειμένου να λειτουργήσει ορθά η Σύμβαση. Η

⁶⁸ “Πλοίο στο οποίο εφαρμόζεται η παρούσα Σύμβαση σε κάθε λιμάνι ή τερματικό σταθμό μακριά της ξηράς ενός μέλους, μπορεί να επιθεωρηθεί από τα όργανα τα διορισμένα και εξουσιοδοτημένα από αυτό το κράτος μέλος δια να εξακριβωθεί εάν το πλοίο έχει απορρίψει επιβλαβείς ουσίας, παραβιάζοντας τις διατάξεις κανονισμών”.

αντίληψη αυτή στηρίζεται στο προοίμιο της Σύμβασης: *“Εμφορούμενοι (τα συμβαλλόμενα μέρη) υπό της επιθυμίας να ρυθμίσουσιν τον διάπλουν και την ναυσιπλοΐαν εν τοις Στενοίς των Δαρδανελλίων, τη θαλάσση του Μαρμαρά και τω Βοσπόρω ... εις ώστε να διαφυλαχθεί, εν τω πλαισίω της ασφάλειας της Τουρκίας και της ασφάλειας εν τω Ευξείνω Πόντω, των παροχιών Κρατών, η αρχή η καθιερωθείσα υπό του άρθρου 23 της Συνθήκης Ειρήνης της υπογραφείσης εν Λωζάννη τη 24^η Ιουλίου 1923”*.

Κατά την τουρκική ερμηνεία η Σύμβαση του Montreux δεν καθόρισε με ποια μέτρα θα εξασφαλισθεί η ασφάλεια της Τουρκίας, έτσι ο προσδιορισμός αυτός δεν μπορεί να γίνει παρά μόνο από την ίδια την Τουρκία, και αυτό συνέβη με την υιοθέτηση του Κανονισμού του 1994. Οι δυο αρχές της ελεύθερης ναυσιπλοΐας και της ασφάλειας της Τουρκίας είναι αντιθετικές και καμία δεν μπορεί να εφαρμοστεί σε βάρος της άλλης. Χρειάζεται να γίνει συμβιβασμός μεταξύ τους ώστε να επιτυγχάνεται το ίδιο επίπεδο ασφάλειας για την Τουρκία και παράλληλα να επιβάλλει τους λιγότερους περιορισμούς στην ελεύθερη ναυσιπλοΐα. Το προοίμιο της Σύμβασης του Montreux, το οποίο αποτελείται από μη δεσμευτικού χαρακτήρα κανόνες, υποστηρίζει πως η αναφορά στην “ασφάλεια της Τουρκίας” παραπέμπει όχι στην προστασία της Τουρκίας από περιστατικά οικολογικής φύσης αλλά αναφέρεται στην διέλευση πολεμικών πλοίων στα Στενά.

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

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

να κρίνει κανείς το θέμα της εφαρμογής του τουρκικού Κανονισμού⁶⁹.

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

Προς τούτο, από 1ης Ιουλίου 1994 εφαρμόζει πλέον τον «*Ναυτιλιακό Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας για τα Στενά*» (Maritime Traffic Regulation for the Turkish Straits and the Marmara Region), ο οποίος εισήγαγε ένα νέο ρυθμιστικό καθεστώς «προκειμένου να διασφαλιστεί η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και η προστασία του περιβάλλοντος στην περιοχή» αλλά χωρίς να παραβιάζεται η Αρχή του Montreux της ελεύθερης διέλευσης. Περαιτέρω το έτος 1998, πάλι μονομερώς, προέβη και σε νέες ρυθμίσεις του διάπλου των πλοίων από τα Στενά και τον Νοέμβριο του 2002 έλαβε και νέα, πρόσθετα μέτρα για το ίδιο θέμα.

Οι μονομερείς αυτές ενέργειες της Τουρκίας δεν συμβιβάζονται με το Διεθνές Δίκαιο, το οποίο επιτάσσει ότι προκειμένου να αλλάξει το καθεστώς που δημιουργεί μια Συνθήκη θα πρέπει να συμφωνήσουν τα μέρη που συμμετείχαν στην σύναψη αυτής. Μετά τον Νοέμβριο 1994, οπότε τέθηκε σε ισχύ η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS), ένας αριθμός κρατών από τα 157 που τελικά την υπέγραψαν στο Montego Bay της Τζαμαϊκά το 1982, υπέβαλλαν αίτημα στον ΟΗΕ όπως η Συνθήκη του Montreux επαναδιατυπωθεί κατά το μέρος που αφορούσε την διεθνή ναυσιπλοΐα στα Στενά, ώστε να συνάδει επακριβώς με την UNCLOS στον κρίσιμο αυτόν θεσμό του Διεθνούς Δικαίου. Όμως η Τουρκία (όπως και οι ΗΠΑ, το Ισραήλ και η Βενεζουέλα) δεν έχει υπογράψει, τουλάχιστον μέχρι σήμερα, την UNCLOS, αλλά τούτο δεν αποτελεί πραγματικό κώλυμα για την επαναδιατύπωση, διότι το περιεχόμενο αυτής (της UNCLOS) έγκειται από παλαιούς και νέους θεσμούς (μεταξύ των οποίων, ασφαλώς, και εκείνος της διεθνούς ναυσιπλοΐας) που η κοινή συναίνεση και η ομοιόμορφη πρακτική των κρατών-μελών του συνόλου,

⁶⁹ Ελένη Δημητροπούλου, Διπλωματική εργασία με θέμα «*Το καθεστώς ναυσιπλοΐας στα στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων: Οι τουρκικές επιδιώξεις και διεθνής ναυσιπλοΐα*», Πανεπιστήμιο Πειραιά, 2012, σ.76.

σχεδόν, της Διεθνούς Κοινότητας, έχουν αναδείξει αυτούς σε πραγματικό Εθνικό Δίκαιο, όπερ σημαίνει ότι οι θεσμοί ισχύουν *erga omnes*,⁷⁰ δηλαδή για όλα τα εμπλεκόμενα κράτη, έστω και αν δεν έχουν υπογράψει την UNCLOS. Αλλά και οι 4 θεμελιώδεις Συμβάσεις της Γενεύης 1958 και άλλες 140 περίπου πολυμερείς Συνθήκες που αφορούν στο Δίκαιο της Θάλασσας και είναι καταχωρημένες στην Γραμματεία των ΗΕ, εξακολουθούν να ισχύουν κατά το μέτρο που δεν έρχονται σε αντίθεση με την UNCLOS ή δεν επικαλύπτονται από αυτήν.

⁷⁰ *Erga omnes*: για όλους.

Κεφάλαιο 5^ο

Δυνατότητα Τροποποίησης της Συνθήκης

5.1. Εισαγωγή

Εν σχέση με τη σύμβαση της Λωζάννης, η σημαντικότερη ίσως καινοτομία της συνθήκης του Montreux είναι η προσθήκη σε αυτήν ενός μηχανισμού αναθεώρησης/τροποποίησης. Η πρόβλεψη των διαδικασιών αυτών στο άρθρο 28 της νέας συνθήκης είναι ενδεικτική της αβεβαιότητας του κατά πόσο οι ρυθμιστικές της διατάξεις θα μπορούσαν να βρίσκουν εφαρμογή με το πέρασμα των χρόνων και την ανάπτυξη της τεχνολογίας. Ο αναθεωρητικός της όμως μηχανισμός καθίσταται ατελής, καθώς ενώ προβλέπει τη δυνατότητα σύγκλησης αναθεωρητικής συνδιάσκεψης, η οποία θα αποφασίζει κατά παμψηφία των συμβαλλόμενων μερών⁷¹ δεν προβλέπει το πρακτέο σε περίπτωση διαφωνίας, αφήνοντας έτσι ανοικτό το ενδεχόμενο σε πολλαπλές και αντιτιθέμενες ενέργειες του κεμένου της ισχύουσας σύμβασης.⁷²

Με τη Συνθήκη του Montreux η Σύμβαση των Στενών που ενσωματώθηκε το 1923 στη Συνθήκη της Λωζάννης δεν έχει πια καμία ισχύ. Η Συνθήκη της Λωζάννης περιείχε τρία ουσιώδη στοιχεία⁷³, ήτοι την αρχή της ελευθερίας της διόδου και της ναυσιπλοΐας, την αποστρατικοποίηση των Στενών και μια εγγύηση των Δυνάμεων με σκοπό τη δυνατότητα αντιστάθμισης των κινδύνων που μπορούσε να προκαλέσει η αποστρατικοποίηση. Από τα παραπάνω στοιχεία, στη Συνθήκη του Μοντρέ παραμένει μόνο η ελευθερία της διόδου και της ναυσιπλοΐας, ενώ αντίθετα οι αποστρατικοποιημένες περιοχές επανέρχονται στην απόλυτη κυριαρχία του κράτους που ανήκουν και εξαλείφεται η διεθνής εγγύηση, μη έχουσα πλέον λόγο ύπαρξης. Αυτό το σημείο είναι σημαντικό, διότι λειτουργεί πλέον ως εκκαθάριση του πλαισίου.

Άλλο σημαντικό στοιχείο είναι ότι αυτή η Συνθήκη δεν είναι μια απλή διμερής σχέση αλλά μια πραγματική διεθνής Συνθήκη, το ενδιαφέρον της οποίας έγκειται στον ολικό της χαρακτήρα που στην ουσία επιτρέπει την ακύρωση της αποστρατικοποίησης της Σύμβασης των Στενών. Ακόμα πιο ενδιαφέρον είναι ότι καθώς η Συνθήκη του Montreux έχει ημερομηνία λήξης, μόνο το πρώτο άρθρο της παραμένει δια-

⁷¹ Εξαιρουμένων των περιπτώσεων αναθεώρησης των άρθρων 14 και 18 της Συνθήκης .

⁷² «στο ίδιο, σ.80».

⁷³ Χρήστος Ροζάκης, Αρετή Τούντα-Φεργάδη, Κατερίνα Μανωλοπούλου-Βαρβιτσιώτη, Εμμανουήλ Ιωάννου, *Η αποστρατικοποίηση των Ελληνικών συνόρων*, σελ. 96.

χρονικό⁷⁴ διότι η πρώτη παράγραφος δεν συμπληρώνεται πια με τη δεύτερη παράγραφο.

Η διάρκεια ισχύος της Συνθήκης του Montreux ήταν 20ετής (έτσι από της υπογραφής της το 1936 έληξε τον Ιούλιο του 1956) και σήμερα μεταβλήθηκε σε αορίστου χρόνου και διατηρείται σε ισχύ με βάση το άρθρο 28 που προβλέπει: «...εάν δύο χρόνια μετά την πάροδο της προαναφερθείσας περιόδου (των 20 ετών), καμία από τις συμβαλλόμενες δυνάμεις δεν καταθέσει μια προειδοποίηση καταγγελίας της σύμβασης στη γαλλική κυβέρνηση, η παρούσα σύμβαση θα παραμείνει σε ισχύ μέχρι να περάσουν δύο χρόνια μετά την αποστολή μιας προειδοποίησης καταγγελίας της σύμβασης από κάποια από τις συμβαλλόμενες δυνάμεις (Αγγλία, Βουλγαρία, Γαλλία, Γιουγκοσλαβία, Ιταλία, Ιαπωνία, Ρουμανία, Σοβιετική Ένωση, Ελλάδα, Τουρκία). Εάν η παρούσα καταγγελθεί σύμφωνα με τις διευθετήσεις του άρθρου αυτού, οι συμβαλλόμενες δυνάμεις υποχρεούνται να παραστούν σε μια νέα σύνοδο με σκοπό να συμφωνήσουν τους όρους μιας νέας συμφωνίας». Επίσης προβλέφθηκε και μία περίπλοκη διαδικασία για την αναθεώρησή της που μπορεί να εκτελεστεί κάθε πέντε χρόνια, ενώ έχει προβλεφθεί και η δυνατότητα καταγγελίας της. Οι διατάξεις αυτές αντανάκλουν τις ανησυχίες των συντακτών της για τις ταχείες εξελίξεις της τεχνολογίας, που μπορούσαν να οδηγήσουν σε αποδυνάμωση των διατάξεων σε μικρό χρονικό διάστημα. Η αναθεώρηση ή η καταγγελία προϋποθέτουν στάθμιση των στρατηγικών συμφερόντων και κυρίως πρόβλεψη και αποδοχή των συνεπειών από την αλλαγή του καθεστώτος που θα ταράξει, έστω και ελαφρά την γεωπολιτική ισορροπία στο χώρο της Ανατ. Μεσογείου.

Η σύμβαση του Montreux αποτέλεσε κυρίως επιτυχία της τουρκικής και ρωσικής διπλωματίας, οι οποίες προμηθεύτηκαν έναν έγκυρο νομικό τίτλο για παντοτινή νομή των στενών. Η Ρωσία βγήκε ενισχυμένη στο βαθμό που το πάγιο ρωσικό δίλημμα βρήκε ικανοποιητική λύση. Το δίλημμα αυτό θα μπορούσε να περιγραφεί ως η αναζήτηση μεθόδου εξασφάλισης μιας επιλεκτικής ναυσιπλοΐας που να εξασφαλίζει την ελεύθερη ναυσιπλοΐα για τα εμπορικά πλοία και την ελεγχόμενη πρόσβαση των πολεμικών σκαφών των μη παράκτιων κρατών.

Είναι γεγονός ότι η Σύμβαση του Montreux λειτούργησε και εξακολουθεί να λειτουργεί ικανοποιητικά. Η Σοβιετική Ένωση μετά το τέλος του πολέμου έκανε προσπάθεια τροποποίησης της Συνθήκης, χωρίς όμως αποτέλεσμα λόγω της έντασης των δύο τότε υπερδυνάμεων ΗΠΑ και Σοβιετικής Ένωσης. Παρόλα αυτά δεν ήταν

⁷⁴ Νίκος Λυγερός, <http://www.lygeros.org/5703-gr.html>, (έγινε πρόσβαση στις 15/3/2017).

λίγες οι φορές που έκανε χρήση των δικαιωμάτων της και έστειλε πολεμικά πλοία μέσα απ' τα Στενά στη Μεσόγειο, ειδικά μετά το 1964, διατηρώντας μια σημαντική ναυτική δύναμη στη Μεσόγειο. Στη δύναμη αυτή είχε ενταχθεί και σημαντικός αριθμός υποβρυχίων προερχόμενων όμως από τις βάσεις του Αρκτικού Ωκεανού και της Βαλτικής.⁷⁵ Οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, παρά το γεγονός ότι δεν την έχουν υπογράψει, την τήρησαν σχολαστικά. Θέλοντας μάλιστα να υπενθυμίζουν την ισχύ της, φρόντισαν να στέλνουν πλοία τους στον Εύξεινο Πόντο, τηρώντας προσεκτικά τους προβλεπόμενους όρους.

Από τον Μάρτιο του 1945 η Σοβιετική Ένωση θέτοντας τέρμα στη Συνθήκη Φιλίας που είχε συνάψει με την Τουρκία το 1925, άρχισε προσπάθειες ριζικής αναθεώρησης του καθεστώτος των Στενών παράλληλα με εδαφικές διεκδικήσεις κατά μήκος του Ευξείνου Πόντου σε βάρος της Τουρκίας και αξιώνοντας την εγκατάσταση βάσεων της εντός των Στενών, κατηγόρησε δε την Τουρκία - όχι άδικα - ότι σαν ουδέτερη δύναμη δεν ήταν αμερόληπτη και μάλιστα ότι ήταν φιλοναζιστική και αντισοβιετική. Οι απόψεις της Σοβιετικής Ένωσης εκφράστηκαν επίσημα με Διακοίνωση στις 11 Αυγούστου του 1946, στην οποία προτάθηκε ο ελεύθερος διάπλους όλων των εμπορικών πλοίων σε κάθε χρονική περίοδο, ο ελεύθερος διάπλους των πολεμικών πλοίων των Παρευξείνιων Κρατών επίσης σε κάθε χρονική περίοδο και η απαγόρευση του διάπλου των άλλων πολεμικών πλοίων από Κράτη που δεν βρέχονται από τα νερά του Ευξείνου, με εξαιρέσεις ορισμένων περιπτώσεων οι οποίες όμως παρέμειναν αδιευκρίνιστες στην Διακοίνωση. Επιδίωξη της Σοβιετικής Ένωσης ήταν η δημιουργία ενός νέου καθεστώτος καθορισμένου αποκλειστικά από τα Παρευξείνια Κράτη για να κρατηθούν μακριά οι άλλες δυνάμεις.

Επίσης η Σοβιετική Ένωση ήθελε να αναλάβει την άμυνα των Στενών από κοινού με την Τουρκία. Η Τουρκία δεν ήταν αντίθετη σε μια αναθεώρηση του καθεστώτος των Στενών και το εξέφρασε ευθέως. Αρνήθηκε όμως να εξετάσει οιαδήποτε πρόταση που θα μπορούσε να θίξει τα κυριαρχικά της δικαιώματα και απέρριψε την αξίωση της Μόσχας για παραχώρηση βάσεων, επιμένοντας ότι θεωρεί απαραίτητη την εμπλοκή της Αγγλίας και των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής στη διαμόρφωση του νέου καθεστώτος οποιαδήποτε και αν θα μπορούσε να είναι η μορφή του.

⁷⁵ Παραβιάζοντας όμως τη Συνθήκη έστειλε να συνενωθεί με το Στόλο της Μεσογείου το Αεροπλανοφόρο KIEBON που εξήλθε των στενών στις 18 Ιουλίου 1976. Παρά το γεγονός ότι το πλοίο αυτό είχε κατάστρωμα προσαπονηώσεων και εκτός από ελικόπτερα έφερε και 30 αεροσκάφη τύπου YAK-36 καθέτου απογειώσεως V/STOL, οι Σοβιετικοί ισχυρίστηκαν ότι δεν είναι αεροπλανοφόρο αλλά ανθυποβρυχιακό Καταδρομικό λόγω του ρόλου των αεροσκαφών που διέθετε. Γι' αυτό και το είδος του, κατά την άποψη τους, δεν περιλαμβάνεται σε εκείνα που απαγορεύει η Συνθήκη.

Οι Τούρκοι όπως φαίνεται εκτίμησαν ότι η ανάμιξη των Σοβιετικών στην άμυνα των Στενών θα υποβάθμιζε σημαντικά τη στρατηγική θέση της χώρας τους και θα τους έφερνε επικίνδυνα κοντά σε ένα Κράτος που χρησιμοποιούσε μια διαφορετική πολιτική κοσμοθεωρία, για να επεκτείνει την επιρροή του διεθνώς. Γι' αυτό και οι έντονες Σοβιετικές πιέσεις, έφεραν την Τουρκία περισσότερο κοντά στην Αγγλία και τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, οι οποίες έδειξαν αμέσως την προθυμία τους για να μετάσχουν σε διάσκεψη για αναθεώρηση του καθεστώτος των Στενών. Ταυτόχρονα οι Ηνωμένες Πολιτείες εξέφρασαν και την αντίθεση τους στην δημιουργία τοπικού χαρακτήρα στο νέο καθεστώς καθώς και στην αξίωση για τη συμμετοχή των Σοβιετικών στην άμυνα των Στενών.

Η υιοθέτηση των νέων κανόνων που καθόρισε η Σύμβαση του Montreux για τα Στενά, η αλλαγή των συνθηκών ναυσιπλοΐας στον Βόσπορο και τα Δαρδανέλια η εξέλιξη της τεχνολογίας που άλλαξε ριζικά τη μορφή των πλοίων και τις συνθήκες διάπλου τους καθιστούν τη Σύμβαση ένα αναχρονιστικό κείμενο γεωπολιτικών επιδιώξεων. Το γεγονός ότι το καθεστώς διέλευσης υπακούει κατ' εξοχήν σε παρωχημένα στρατηγικά συμφέροντα τοπικού χαρακτήρα δεν του επέτρεψε να ακολουθήσει ρυθμιστικό βίο παράλληλο προς την εξέλιξη των κανόνων του διεθνούς δικαίου για τα στενά διεθνούς ναυσιπλοΐας. Η αναχρονιστικότητά του η οποία είναι εμφανής από την απουσία διατάξεων περί προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος δεν το καθιστά *ipso facto*⁷⁶ λιγότερο ισχυρό. Η αναχρονιστικότητά του όμως συνίσταται και σε μια σειρά απαγορεύσεων που έρχονται σε προφανή αντίθεση προς το πνεύμα της νέας Σύμβασης Δ.Θ. Έτσι ενώ τα τουρκικά και ρωσικά πολεμικά μπορούν να διέλθουν το Γιβραλτάρ ή το Σουέζ χωρίς περιορισμό αριθμού, χαρακτηριστικών κατασκευής ή διάρκειας ταξιδιού δεν συμβαίνει το ίδιο με τα πλοία τα διερχόμενα από τα στενά Δαρδανελίων - Βοσπόρου. Η Σύμβαση δεν αναφέρει – και δεν θα μπορούσε να αναφέρει – κύρωση κατά της παραβίασης. Είναι όμως προφανές ότι μπορεί να δώσει τη δυνατότητα στην Τουρκία να θεωρήσει ότι απειλείται και να θέσει σε εφαρμογή έκτακτους περιορισμούς διέλευσης.⁷⁷

Η αναχρονιστικότητά δεν αποτελεί αυτοτελή λόγο άρσης της ισχύος της Σύμβασης. Αντίθετα η ισχύς της αναγνωρίζεται από τη νέα Σύμβαση Δ.Θ στο μέτρο που

⁷⁶ *ipso facto*: Για το γεγονός αυτό.

⁷⁷ Ιωάννης Νκολάου «Ο διάπλους των τουρκικών στενών κατά τις διεθνείς συνθήκες και την πρακτική από της συνθήκη του Κιουρτσούκ Καϊναρτζή στο νέο κανονισμό διέλευσης», σελ. 15 «Κυρίως τους περιορισμούς του άρθρου 6, δηλ. τον υποχρεωτικό διάπλου κατά τη διάρκεια της ημέρας εντός ειδικών διαδρόμων υποδεικνυομένων από τις τουρκικές αρχές».

αποδέχεται την ισχύ των συνθηκών οι οποίες βρίσκονται ήδη σε εφαρμογή. Η χρησιμότητα όμως αυτής της αναγνώρισης ως προς τα υπόψη στενά δεν φαίνεται ότι εξυπηρετεί πλέον ούτε τις παράκτιες χώρες της Μαύρης Θάλασσας αλλά ούτε και την Τουρκία, η οποία μελετά και το ενδεχόμενο της καταγγελίας της Σύμβασης ώστε να συναφθεί μια νέα σύμβαση.

Η Σύμβαση του Montreux με μια σειρά διατάξεων που αφορούν στον αριθμό και την χωρητικότητα των πλοίων που μπορούν να διέλθουν το Βόσπορο, αναδεικνύεται, μέσα από ένα επεκτεινόμενο πεδίο εφαρμογής και πέρα από το γεωγραφικό χώρο των Στενών, σε σύμβαση με παρεπόμενες συνέπειες και για τη Μαύρη Θάλασσα, της οποίας προνομιακός κλειδούχος χρίζεται η Τουρκία.

Στην ουσία, η Συνθήκη του Montreux απελευθερώνει όλο το πλαίσιο των Στενών. Βέβαια, η Τουρκία, χρησιμοποιεί αυτή την αλλαγή δίχως όμως να θέλει να κάνει το ίδιο η Ελλάδα. Αντιλαμβανόμαστε ότι πλέον είναι μόνο θέμα βούλησης από τα δύο κράτη. Η Συνθήκη είναι ξεκάθαρη, το πρόβλημα της ερμηνείας δεν είναι νομικό, αλλά πολιτικό. Η πραγματικότητα της Συνθήκης του Montreux έχει ως επίπτωση την απελευθέρωση των προηγούμενων περιορισμών. Κατά συνέπεια, όσον αφορά στα νησιά της Ελλάδας, τα οποία αναφέρονταν στη Σύμβαση των Στενών, αυτά δεν έχουν πια κανένα περιορισμό. Είναι, λοιπόν, μόνο ελληνικό το πλαίσιο της απόφασης για την διαχώριση αυτών των νησιών στο Αιγαίο. Όλες οι άλλες αναφορές είναι απλώς πολιτικά προσχήματα.

5.2. Παρούσα κατάσταση

Σήμερα η Τουρκία είναι εκείνη που προσπαθεί να επωφεληθεί τα μέγιστα, ερμηνεύοντας κατά το δοκούν το «γράμμα» της Συνθήκης⁷⁸. Θεωρώντας τις ρυθμίσεις του Montreux για διέλευση εμπορικών πλοίων «τεχνικά ξεπερασμένες», προχώρησε όπως είδαμε από την 1η Ιουλίου 1994 σε μονομερή εφαρμογή νέων κανόνων ναυσιπλοΐας στα Στενά. Οι Τούρκοι τώρα ξεκίνησαν την συζήτηση για την λήξη της συνθήκης του Montreux, θεωρώντας ότι η νομική της ισχύ είναι ασθενής 80 χρόνια μετά την υπογραφή της. Φυσικά γίνεται πάλι αναφορά στο περιβόητο Εθνικό Συμβόλαιο το οποίο περιλαμβάνει «πακέτο» την κατάργηση της συνθήκης της Λωζάννης και την αναθεώρηση της συνθήκης του Μοντρέ. Με βάση το Εθνικό Συμβόλαιο η κατάλυση

⁷⁸ Ενάγγελος Γριβάκος, αντιστράτηγος ε.α – νομικός, μέλος του ΕΛΙΣΜΕ.
<http://www.elisme.gr/en/2013-01-06-18-39-21/item/2015-12-14>, (έγινε πρόσβαση στις 15/3/ 2017).

της παλιάς οθωμανικής επικράτειας χαρακτηρίστηκε ως κατάληψη τουρκικών εδαφών. Ο Ρ.Τ.Ερντογάν αναφέρθηκε στο «Εθνικό Συμβόλαιο» (Εθνικό Όρκο) που υιοθέτησε στις 28 Ιανουαρίου του 1920 η τότε οθωμανική Βουλή, λίγο πριν από τη διάλυσή της και αποτέλεσε την πολιτική παρακαταθήκη για την Εθνοσυνέλευση της Άγκυρας υπό των εθνικιστών του Κεμάλ και το οποίο προέβλεπε την αποκατάσταση των συνόρων της Τουρκίας στην οριογραμμή που βρισκόταν η Οθωμανική Αυτοκρατορία την ημέρα της υπογραφής της Ανακωχής του Μούδρου το 1918, της συνθηκολόγησης δηλαδή στο τέλος του Α' Παγκοσμίου Πολέμου. Σύμφωνα με τον Ερντογάν αν τίθεται για την Τουρκία θέμα «Εθνικού Όρκου» τότε *«δεν μπορούμε απλά να αναρωτιόμαστε μεταξύ μας, αλλά υπάρχουν ευθύνες που μας αναλογούν»*. Έτσι τώρα ζητάει πακέτο αναθεώρησης της Συνθήκης της Λωζάννης, του Montreux και γενικά όποιας Συνθήκης δεν «βολεύει» την Τουρκία. Μόνο που η Συνθήκη του Montreux αφορά και την μεγαλύτερη πυρηνική δύναμη του πλανήτη και της δεύτερης ισχυρότερης συμβατικής στρατιωτικής δύναμης, την Ρωσική Ομοσπονδία.

Η Ρωσία όπως είδαμε και παραπάνω, από το 1700 ακόμη προσπαθώντας να γίνει παγκόσμια υπερδύναμη, διεξήγαγε επί δύο αιώνες σειρά πολεμικών αναμετρήσεων εναντίον της Τουρκίας με κύριο στόχο την κατάκτηση της Κωνσταντινούπολης και τον έλεγχο των Στενών. Από τότε όμως σκοντάφτει πάνω στη σταθερή πολιτική των δυτικών Μεγάλων Δυνάμεων εκείνης της εποχής και αργότερα των ΗΠΑ. Στόχος των μεγάλων δυνάμεων τότε και των ΗΠΑ σήμερα (σε ότι έχει σχέση με τα Στενά) είναι να μην μπορέσει η Ρωσία να καταλάβει και να ελέγξει τα Στενά.

Τα Στενά έχουν αποκτήσει ιδιαίτερη σημασία για την πετρελαιοβιομηχανία. Το Ρωσικό πετρέλαιο, από λιμάνια όπως το Νοβοροσίσκ, εξάγεται από πετρελαιοφόρα στη Δυτική Ευρώπη και τις Η.Π.Α. μέσω των Στενών του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων. Η Τουρκία εκμεταλλευόμενη τα γεωπολιτικά οφέλη των Στενών έχει φτάσει στο σημείο να εκβιάζει ανοιχτά χώρες, πετρελαϊκές εταιρίες και διεθνείς οργανισμούς με στόχο τα παράλογα οικονομικά, διπλωματικά και στρατιωτικά οφέλη.

Σήμερα πολλές χώρες έχουν τροποποιήσει την στάση τους έναντι της Συνθήκης, καθώς ψάχνουν ευκαιρία για να ελέγξουν τη νέα οδό πετρελαίου στη γραμμή Καύκασος - Εύξεινος Πόντος - Βόσπορος - Δαρδανέλια - Αιγαίο. Έτσι πια φλερτάρουν ανοιχτά με τη Ρωσία για τον έλεγχο των Στενών, της οποίας οι αγωγοί πετρελαίου και φυσικού αερίου είναι αυτοί που μελλοντικά θα αντικαταστήσουν τις αραβικές χώρες στον εφοδιασμό της παγκόσμιας αγοράς. Επίσης άλλες δώδεκα χώρες που έχουν τεράστιες οικονομικές απώλειες λόγω της διαχείρισης των Στενών από την

Τουρκία αναμένουν την κατάλληλη ευκαιρία ώστε να μπορέσουν να προχωρήσουν στην αναθεώρηση της συνθήκης του Montreux και να αποκαταστήσουν έτσι τον διεθνή έλεγχο των Στενών όπως: Ρωσία, Γεωργία, Ουκρανία, Μολδαβία, Ρουμανία, Βουλγαρία αλλά και Βρετανία, Γαλλία, Γερμανία, Ιταλία, Ιαπωνία και οι Ηνωμένες Πολιτείες.

Η αποστασιοποίηση της Τουρκίας από την Δύση και η στροφή προς το Ισλάμ (Αρχικά με το δόγμα του «Νέο-Οθωμανισμού» και στη συνέχεια με τις αλλαγές στο εσωτερικό που προσπαθεί να επιφέρει, η κυβέρνηση Ερντογάν μετατρέποντας την Τουρκία από μια κοσμική χώρα, σε μια χώρα που θυμίζει όλο και περισσότερο Ιράν) δημιουργεί στην δύση ανασφάλεια σχετικά με τον έλεγχο των Στενών. Ταυτόχρονα η ρήξη της Τουρκίας με την Ρωσία, και τις δυσκολίες που δημιουργεί η Άγκυρα στην ελεύθερη ναυσιπλοΐα διά μέσου των Στενών, ίσως επαναφέρει στην επιφάνεια μέτωπα που θεωρούνταν εδώ και δεκαετίες κλειστά.

Μετά την τριχοτόμηση της Ουκρανίας το 2014 και τον έλεγχο του Ευξείνου Πόντου που επετεύχθη με την κατάληψη της Κριμαίας, είναι νομοτελειακά αναμενόμενο για τη Ρωσία να επιχειρήσει την έξοδο της προς τη «ζεστή» θάλασσα της Μεσογείου και ο καλύτερος τρόπος να εκπληρώσει τον στρατηγικό αυτό στόχο - που συγχρόνως διευκολύνει τις επιχειρήσεις της προς Συρία - είναι ο έλεγχος των Στενών των Δαρδανελίων και του Βοσπόρου, τον οποίον σήμερα ενασκει η Τουρκία. Τα σκληρά οικονομικά μέτρα που έλαβε ο Πρόεδρος Πούτιν κατά της Τουρκίας για την άφρονα κατάρριψη του ρωσικού αεροσκάφους - όπως διακοπή έκδοσης βίζας προς Τουρκία με σκοπό απαγόρευση τουρισμού με τεράστιες επιπτώσεις στην τουρκική Οικονομία, εμπάργκο εισαγωγών τουρκικών προϊόντων στην Ρωσία, διακοπή σχέσεων, συνομιλιών και επιχειρηματικής δραστηριότητας μεταξύ των δύο χωρών κλπ - ώθησαν την Τουρκία να δηλώσει επίσημα ως «αντίμετρα», την πρόθεση άσκησης των δικαιωμάτων της που απορρέουν από την Συνθήκη του Montreux και την απαγόρευση διέλευσης από τα Στενά των ρωσικών πλοίων, κυρίως των πολεμικών.

Η Μόσχα, σε απάντηση, διεμήνυσε ότι μια τέτοια ενέργεια παραβίασης των Διεθνών Συνθηκών για τα Στενά θα μπορούσε να σημάνει αυτομάτως και την κήρυξη του πολέμου. Και σε περίπτωση που συμβεί κάτι τέτοιο, η Τουρκία γνωρίζει πολύ καλά εκ των προτέρων ότι η ρωσική αεροπορία έχει δυνατότητες ναρκοθέτησης των Στενών από αέρος, με σκοπό την παρεμπόδιση εξόδου από τα Στενά του τουρκικού στόλου που ναυλοχεί στον ναύσταθμο του Γκιουλτσούκ, κοντά στην Κωνσταντινούπολη. Ως αποτέλεσμα των παραπάνω διεργασιών μπορεί να αναφερθεί η τωρινή προ-

σπάθεια άμβλυνσης των σχέσεων Ρωσίας –Τουρκίας χωρίς βέβαια αυτές να επανέλθουν έως τώρα στα πρότερα επίπεδα, καθώς σύμφωνα με τον Νικόλας Γκβόντεβ καθηγητή στο κολλέγιο του Πολεμικού Ναυτικού των ΗΠΑ, η Ρωσία βλέπει την Μαύρη Θάλασσα ως ένα πεδίο από το οποίο περνούν τεράστια οικονομικά της συμφέροντα και για αυτό σε καμιά περίπτωση δεν θα επιθυμούσε όξυνση των σχέσεων με την Τουρκία⁷⁹.

5.3. Το σχέδιο της Τουρκίας για την αναβάθμιση του ρόλου των Στενών

Έντονο προβληματισμό προκαλεί η αναγγελία σχεδίου διάνοιξης διώρυγας στην Κωνσταντινούπολη από τον πρωθυπουργό της Τουρκίας. Η υλοποίηση του υπόψη σχεδίου, που αφορά στη δημιουργία ενός δεύτερου στενού στην Κωνσταντινούπολη το οποίο θα ενώσει τη Μαύρη Θάλασσα με τη Θάλασσα του Μαρμαρά σε ένα δεύτερο σημείο και θα παρακάμπτει τα στενά του Βοσπόρου έχει περίπλοκες προεκτάσεις για το διεθνές καθεστώς των Στενών και αφορά άμεσα τις χώρες της περιοχής. Η εν λόγω διώρυγα θα ενώνει τον Εύξεινο Πόντο με την Προποντίδα, προσφέροντας μια εναλλακτική οδό για τα δεξαμενόπλοια και τα φορτηγά πλοία που διέρχονται από τον Βόσπορο⁸⁰.

Το σχέδιο διάνοιξης της διώρυγας, το οποίο δεν υπολείπεται τίποτα των σύγχρονων υπερκατασκευών που υλοποιούνται στις πλούσιες χώρες του Περσικού Κόλπου, θα έχει μήκος δεκάδων χιλιομέτρων. Η κατασκευή της θα διαρκέσει περίπου μία δεκαετία και θα δαπανηθούν τουλάχιστον 10 δις. δολάρια. Η κεντρική ιδέα έχει να κάνει με την κατασκευή ουσιαστικά μιας διώρυγας στην ευρωπαϊκή πλευρά της Κωνσταντινούπολης η οποία θα λειτουργεί ως δεύτερη «λεωφόρος» για τη θαλάσσια κίνηση από και προς τη Μαύρη Θάλασσα. Τα δύο σημεία της ένωσης της Θάλασσας του Μαρμαρά με τη Μαύρη Θάλασσα θα είναι η Σηλυβρία στο νότο και η Τσατάλτζα στο βορρά.

Σύμφωνα με τον σχεδιασμό των Τούρκων, με την ολοκλήρωση των έργων, τη νέα διώρυγα θα μπορούν να χρησιμοποιούν τα πιο μεγάλα δεξαμενόπλοια και κρουαζιερόπλοια, με ρυθμό 160 πλοία την ημέρα, υπογραμμίζοντας ότι 140 εκατομμύρια

⁷⁹<http://activenews.gr/η-γεωπολιτική-σημασία-και-τα-οικονομικά-συμφέροντα-της-Μαύρης-θάλασσας> (έγινε πρόσβαση στις 2/1/2018).

⁸⁰ Δρ. Γεώργιος Φίλης, Το σχέδιο Ερντογάν για το Βόσπορο, φαραωνικό έργο με γεωπολιτικές διαστάσεις, ανάλυση http://www.onalert.gr/stories/To_sxedio_Erntogan_gia_to_Bosporofaraoniko_ergo_me_geopolitikes_diaastaseisAnalysh/5251 (έγινε πρόσβαση στις 1/1/18).

τόνοι πετρελαίου μεταφέρονται ετησίως μέσω του Βοσπόρου, ενώ επικαλούνται το σοβαρό κίνδυνο που διατρέχουν τα 13 εκατομμύρια κάτοικοι της Κωνσταντινούπολης σε ενδεχόμενο περιβαλλοντικής καταστροφής. Περίπου 56.000 πλοία περνούν ετησίως μέσω του Βοσπόρου, μεταξύ των οποίων 10.000 δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν 145 εκατομμύρια τόνους αργού πετρελαίου.

Το σχέδιο προβλέπει επίσης την κατασκευή ενός αεροδρομίου - του τρίτου της Κωνσταντινούπολης και του μεγαλύτερου της Τουρκίας- και ενός λιμανιού κοντά στη διώρυγα. Η κατασκευή του έργου εκτιμάται ότι θα μπορούσε να ολοκληρωθεί έως το 2023, έτος κατά το οποίο η Δημοκρατία της Τουρκίας θα εορτάζει τα 100 χρόνια από την ίδρυσή της. Το εντυπωσιακό δε είναι πως η κυβέρνηση Ερντογάν δεν σχεδιάζει μόνο το συγκεκριμένο έργο, αλλά έχει στα σκαριά και τη δημιουργία και τρίτης σύνδεσης της Μαύρης Θάλασσας με τη Θάλασσα του Μαρμαρά. Η συγκεκριμένη σύνδεση προβλέπεται μέσω της μετατροπής του ιστορικού (για τη σύγχρονη Ελλάδα και Τουρκία) ποταμού Σαγγαρίου (Sakarya) σε πλωτό υδάτινο πέρασμα το οποίο θα επιτρέψει πλοία από τη Μαύρη Θάλασσα να μεταφέρονται, χωρίς να περνάνε από τα Στενά, στη Θάλασσα του Μαρμαρά απευθείας⁸¹.

Η αναγγελία των προθέσεων για την κατασκευή των παραπάνω έργων, εκτιμώμενου κόστος 8 έως 10 δισ. δολαρίων, θα έχει περιβαλλοντικές, οικονομικές, πολιτικές και κυρίως νομικές προεκτάσεις, καθώς η ανθρώπινη παρέμβαση θα ανατρέψει ισορροπίες αιώνων. Αρκεί να αναφέρει κανείς ότι, με το χώμα που θα προκύψει από τη διάνοιξη, σχεδιάζεται και η κατασκευή ακόμη και τεχνητών νησιών στην Προποντίδα.

Η υλοποίηση του σχεδίου θα έχει επίσης οικονομικές προεκτάσεις. Η διάνοιξη της διώρυγας αυτή καθεαυτή συνεπάγεται μια τεράστια οικονομική δραστηριότητα, η οποία θα απασχολήσει σημαντικό εργατικό δυναμικό για μία δεκαετία⁸². Σχεδιάζεται

⁸¹ Οι θιασώτες του έργου, όπως ο καθηγητής Μουσταφά Οζτούρκ, πρώην υφυπουργός Περιβάλλοντος και Δασών, επισημαίνουν πως μέσω του σχεδίου της δημιουργίας της διώρυγας θα προστατευτεί το περιβάλλον των Στενών. Από την πλευρά τους οι επικριτές του σχεδίου, όπως ο καθηγητής Πολεοδομίας στο Πανεπιστήμιο Καλών Τεχνών Μιμάρ Σινάν της Κωνσταντινούπολης, ο Μουράτ Τζεμάλ Γκιναλτσιτάν, τονίζουν πως το σχέδιο δεν αποτελεί τη βέλτιστη λύση για την επίλυση του περιβαλλοντολογικού προβλήματος των Στενών, ούτε και είναι η λύση στις μεγάλες πλημμύρες που παρατηρούνται στην Πόλη. Ο καθηγητής πιστεύει πως η μόνη δικαιολογία για το συγκεκριμένο έργο είναι η προσπάθεια αναβάθμισης της αξίας της γης της εν λόγω περιοχής, η οποία είναι υποβαθμισμένη.

⁸² Λεπτομέρειες για την κατασκευή της νέας τουρκικής διώρυγας παρουσιάστηκαν πρόσφατα από την κατασκευή και την οριοθέτηση των σχεδίων για το έργο του Καναλιού της Κωνσταντινούπολης, όπως αναφέρει η ηλεκτρονική διεύθυνση της τουρκικής εφημερίδας dailysabah.com. Η κατασκευή και η οριοθέτηση των σχεδίων για το έργο αυτό, απαιτεί την δημιουργία ενός τεχνητού επιπέδου σε σχέση με τα ύδατα της θάλασσας, καθώς και την κατασκευή μιας νέας πόλης σε έκταση 95 στρεμμάτων, που θα δοθούν από τον Μητροπολιτικό Δήμο της Κωνσταντινούπολης. Οι οικοδομικές άδειες έχουν εκδοθεί

δηλαδή μία τεράστια επένδυση στην Ανατολική Θράκη για την οποία πρέπει να εξασφαλιστούν πόροι. Οι κυβερνητικοί αξιωματούχοι εξέφρασαν την πεποίθησή τους ότι με τον τρόπο αυτό θα εισρεύσει ξένο κεφάλαιο στη χώρα, το οποίο, βάσει της οικονομικής κρίσης που ταλανίζει τη Δύση, εκτιμούμε ότι θα προέλθει μάλλον από την Ανατολή. Εξάλλου, όπως σε κάθε επένδυση, και στην περίπτωση της κατασκευής της υπόψη διώρυγας στόχος είναι επίσης το κέρδος. Η χρήση της όμως όταν κατασκευαστεί, δεν μπορεί παρά να είναι προαιρετική. Ανακύπτουν συνεπώς τεράστια πολιτικά και νομικά ζητήματα τα οποία αφορούν άμεσα τη χώρα μας.

Η διέλευση από μια τέτοια διώρυγα, εφόσον κατασκευάζεται με ιδίους πόρους, θα υπόκειται στην εθνική νομοθεσία. Θα ελέγχεται δηλαδή από την Τουρκία. Η διώρυγα όμως στοχεύει να αποτελέσει εναλλακτική οδό στα Στενά του Βοσπόρου, τα οποία σύμφωνα με τις τουρκικές κυβερνήσεις απειλούνται καθημερινώς από τη διέλευση δεξαμενόπλοιων που μεταφέρουν υδρογονάνθρακες. Ωστόσο, το ισχύον καθεστώς των Στενών του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων, όπως αυτό καθορίζεται από τη Συνθήκη του Montreux διασφαλίζει την αβλαβή διέλευση από τα Στενά. Συνεπώς, ούτε η χρήση των Στενών μπορεί να περιοριστεί, ούτε η χρήση της διώρυγας μπορεί να επιβληθεί.

5.4. Στρατηγικές συνέπειες από μια αναβάθμιση της θέσης της Τουρκίας

Το σχέδιο για την κατασκευή της διώρυγας όμως δεν είναι άμοιρο στρατηγικών υπολογισμών. Η τουρκική κυβέρνηση θα επιχειρήσει να αποσπάσει μια πολιτική απόφαση από τις υπερδυνάμεις, κυρίως τη Ρωσία, για τη χρήση της διώρυγας, η οποία είναι προαιρετική. Μία συμφωνία για τη χρήση της διώρυγας, όμως, φαίνεται ότι δε λειτουργεί παρά ως όχημα για την αλλαγή του καθεστώτος των Στενών. Κατασκευάζοντας τη διώρυγα και αποσπώντας τη δέσμευση για τη χρήση της, η Άγκυρα, προφανώς, στοχεύει στην «αυτόβουλη» παραίτηση της διεθνούς κοινότητας από τη χρήση των Στενών στο διάστημα που θα ακολουθήσει.

μετά την έγκριση από το Τουρκικό Υπουργείο Περιβάλλοντος και Χωροταξίας. Το υπουργείο «επιφυλάσσεται» για μια περιοχή που περιλαμβάνεται εντός των συνόρων των περιοχών Avcılar, Başçılar, Bakırköy, Arnavutköy, Başakşehir, Esenler, Εγιούπ και Küçükçekmece. Ο πληθυσμός της νέας πόλης αναμένεται να είναι περίπου 500.000. κάτοικοι. Το έργο του Καναλιού της Κωνσταντινούπολης πρόκειται να κατασκευαστεί στην ευρωπαϊκή πλευρά της πόλης, που συνδέει την Μαύρη Θάλασσα με την Θάλασσα του Μαρμαρά, και οδηγεί στο Αιγαίο και την Μεσόγειο θάλασσα. Το έργο σχεδιάζει να διχοτομήσει την ευρωπαϊκή πλευρά της Κωνσταντινούπολης, σχηματίζοντας ένα νησί μεταξύ των ηπείρων της Ασίας και της Ευρώπης. Το νησί θα έχει μια ακτογραμμή στην Μαύρη Θάλασσα, την Θάλασσα του Μαρμαρά, και το Βόσπορο.

Η Ρωσία θεωρεί ότι με τη νέα διώρυγα η Τουρκία, θα απεμπλακεί από τις υποχρεώσεις της Συνθήκης του Montreux και σταδιακά θα κλείσει τελείως το Βόσπορο για “περιβαλλοντικούς” λόγους και θα αφήσει μόνο την διώρυγα Μαρμαρά-Μαύρης Θάλασσας, ελεύθερη για την ναυσιπλοΐα. Με τον τρόπο αυτό η διέλευση από τα Στενά θα είναι πλέον στην διακριτική ευχέρεια της Τουρκίας ενώ θα επιβάλει και υπέρογκα τέλη διέλευσης. Εκτός αυτού μεγάλη σκάφη όπως τα καταδρομικά της Ρωσίας θα είναι υπό τον απόλυτο έλεγχο της Άγκυρας σε ότι αφορά την είσοδο και έξοδο από την Μαύρη Θάλασσα⁸³.

Οι συνέπειες της δυνητικής υλοποίησης του συγκεκριμένου έργου θα είναι κατακλυσμιαίες στον υδάτινο άξονα Μαύρη Θάλασσα-Στενά-Αιγαίο-Ανατολική Μεσόγειος, με αποτέλεσμα οι γεωπολιτικές ισορροπίες στην περιοχή να αλλάξουν άρδην, με ό,τι αυτό συνεπάγεται για την ευρύτερη ισορροπία στην Ευρασία.

Το μεγαλεπήβολο σχέδιο διάνοιξης διώρυγας εμφανίζεται σε μια στιγμή που η κατασκευή αγωγών πετρελαίου και φυσικού αερίου συνεχίζεται με φρενήρεις ρυθμούς. Αυτό πρακτικά σημαίνει ότι η μεταφορά υδρογονανθράκων από τα Στενά θα μειωθεί στο άμεσο μέλλον. Το γεγονός αυτό μας κάνει να πιστέψουμε ότι τα κίνητρα της τουρκικής διπλωματίας στοχεύουν στην αύξηση της ισχύος της στα Στενά, πράγμα που θα την παρέχει ακόμη ένα μοχλό πίεσης στα παράκτια κράτη. Το εν λόγω σενάριο μπορεί να ανατραπεί μόνο με την έμπρακτη και ορθολογική προώθηση των εθνικών μας συμφερόντων στην ευρύτερη περιοχή⁸⁴.

Εάν και εφόσον ένα τέτοιο σχέδιο υλοποιηθεί, τα αποτελέσματα και οι συστημικές αλλαγές στην Ευρασία και ιδιαιτέρως στον υδάτινο άξονα Μαύρη Θάλασσα-Στενά-Αιγαίο-Ανατολική Μεσόγειος θα είναι τρομακτικές. Το όλο παίγνιο έχει να κάνει με την έξοδο της Ρωσίας στη Μεσόγειο και με την ταυτόχρονη προσπάθεια της δύσης να αποτρέψει μεν τη ρωσική επέκταση προς Νότο, αλλά και να μπορέσει να επεκταθεί αυτή προς Βορρά. Τα πόνια στη συγκεκριμένη αιώνια σύγκρουση είναι οι δυνάμεις της περιοχής που ορίζεται από την Αδριατική έως τον Καύκασο και τη Μεσοποταμία. Κέντρο δε όλου του συστήματος είναι το σύμπλοκο Ελλάδα-Τουρκία.

Εδώ ακριβώς καλούμαστε να αντιληφθούμε τον ρόλο που θα διαδραματίσει η Τουρκία, καθώς ανάλογα με τα συμφέροντα της για την υλοποίηση του παραπάνω

⁸³ Θεόδωρος Ορέστης, «Προειδοποίηση Μόσχας σε Άγκυρα για την Φαραωνική Γέφυρα», <http://www.antibaro.gr/article/3293> (30/4/2011), (έγινε πρόσβαση στις 7/12/2017).

⁸⁴ Κ. Βοσπορίτης, ο νεώτερος, «Το σχέδιο Διώρυγα Κων/πόλεως και η Συνθήκη του Μοντρέ», http://paratiritirio-tourkias.blogspot.gr/2011/05/blog-post_09.html (9/5/2011), (έγινε πρόσβαση στις 7/12/2017).

σχεδίου εάν στραφεί για βοήθεια είτε προς τη Δύση είτε προς τη Ρωσία, θα έχει ανάλογα ανταλλάγματα στρατηγικής φύσεως στην περιοχή. Αυτό λοιπόν που θα πρέπει να αντιληφθεί κάποιος είναι, πως εάν η Ρωσία αναλάβει ένα έργο τέτοιων διαστάσεων στα Στενά του Βοσπόρου, το οποίο θα εκμεταλλεύεται και οικονομικά για δεκαετίες, τότε *de facto* θα βάζει πόδι στα στενά για πρώτη φορά μετά τη Συνθήκη του Αγίου Στεφάνου. Με άλλα λόγια, η Μόσχα θα κερδίσει το status και τα γεωπολιτικά και γεωοικονομικά οφέλη που απολαμβάνουν οι ΗΠΑ με την εμπλοκή τους στην κατασκευή του καναλιού του Παναμά!

Κατά συνέπεια, εάν η συμφωνία υλοποιηθεί και η Ρωσία εμπλακεί σε ένα τέτοιο έργο, θα υπάρξει μια κορυφαία γεωπολιτική αλλαγή στις ισορροπίες της περιοχής. Ο αγγλοσαξονικός παράγοντας θα γνωρίσει ήττα εφάμιλλη με την καταστροφή της Καλλίπολης (1915), ενώ η Ελλάδα θα πρέπει να αποδεχθεί πως το «ξανθό γένος» πέτυχε το σκοπό του και δεν τη χρειάζεται πλέον.

Ο δε γεωπολιτικός αναπροσανατολισμός της Τουρκίας προς τη Ρωσία θα είναι στρατηγικής φύσης, και θα δύναται να αλλάξει μόνο με τη λήψη μέτρων «καταναγκασμού». Στην προκειμένη δε περίπτωση η αντίδραση της Ρωσίας εκτιμάται ως βεβαία.

Από την άλλη πλευρά ο εκνευρισμός της Μόσχας σχετικά με το έργο αυτό είναι εύλογος, καθώς αν η Άγκυρα προχωρήσει στην κατασκευή της διώρυγας με τη βοήθεια της Δύσης, τότε ο γεωστρατηγικός ρόλος της Ρωσίας θα δεχθεί ένα σοβαρό πλήγμα. Σήμερα ένα μεγάλο μέρος του ρωσικού πετρελαίου και φυσικού αερίου μεταφέρεται μέσω δεξαμενόπλοιων που διέρχονται τα Στενά των Δαρδανελίων και του Βοσπόρου. Αν λοιπόν κατασκευαστεί η εν λόγω διώρυγα, η Μόσχα φοβάται πως θα εκτιναχθούν τα τέλη διέλευσης προκειμένου να αποσβεσθούν τα έξοδα από αυτό το μεγάλο έργο.

Ο δεύτερος και μεγαλύτερος φόβος του Κρεμλίνου αφορά τη μέγγενη στην οποία αναγκαστικά θα μπει ο ρωσικός στόλος που βρίσκεται στον ναύσταθμο της Σεβαστούπολης, καθώς⁸⁵:

- Με την κατασκευή της διώρυγας ο χρόνος αντίδρασής του και εξόδου του από τα Στενά θα μειωθεί αισθητά.

⁸⁵ Τμήμα ειδήσεων defencenet.gr, «Γεωπολιτική απειλή και αιτία πολέμου για τη Ρωσία το σχεδιαζόμενο κανάλι της Κωνσταντινούπολης», PRONEWS, 23 Φεβ 2015, http://www.pronews.gr/amyna-asfaleia/hersaies-dynameis/256359_geopolitiki-apeili-kai-aitia-polemoy-gia-tin-rosia (έγινε πρόσβαση στις 1/1/2018).

- Το NATO αποκτά και δεύτερη δίοδο για να περάσει πολεμικά πλοία εντός της Μαύρης Θάλασσας, ενώ θα ελέγχει τις κινήσεις όλων των ρωσικών πολεμικών πλοίων, ακόμα και των υποβρυχίων, δημιουργώντας της έτσι σοβαρό γεωπολιτικό πρόβλημα, καθώς θα είναι πρακτικά μια ελεύθερη είσοδος για απεριόριστο αριθμό νατοϊκών πλοίων.

- Οι Ρώσοι θα έχουν σοβαρό πρόβλημα ασφάλειας, καθώς θα πρέπει να αποκόψουν δύο διόδους για το NATO. Πριν όμως λάβουν χώρα οι εχθροπραξίες θα μπορεί το NATO να περάσει όσα πλοία επιθυμεί από την καινούρια διώρυγα χωρίς νομικές δεσμεύσεις και να προχωρήσει σε αιφνιδιαστική επίθεση όποτε το θεωρήσει σκόπιμο χωρίς την κήρυξη εχθροπραξιών.

Στην ουσία αυτός ο σχεδιασμός καθιστά μονόδρομο για την Ρωσία την επανένωση όλων των ρωσικών εδαφών από την Υπερδνειστερία και την Οδησό μέχρι τις πόλεις Χάρκοβο, Λούγκανσκ, Ντονέτσκ, ώστε να ελέγχεται πλήρως η Βόρεια Μαύρη Θάλασσα και να έχει το απαραίτητο στρατηγικό βάθος για να αντιμετωπιστεί στο μέλλον αποτελεσματικά οποιαδήποτε νατοϊκή αυτοκτονική επίθεση.

Από γεωστρατηγικής πλευράς, είναι ενδεχόμενο να υπάρξουν αντιδράσεις από την Ρωσία, επειδή ουσιαστικά θα καταργηθεί και τυπικά το καθεστώς των Στενών, όπως προβλέπεται από τη Συνθήκη του Montreux. Η Τουρκία, σύμμαχος της Δύσης, μπορεί να προβάλει προσκόμματα στη διέλευση των ρωσικών πλοίων προς τη Μεσόγειο, σε αντίθεση με ελεύθερη διακίνηση των Δυτικών. Όπως είναι γνωστό, η διέλευση από τον Βόσπορο, δεν επιτρέπεται σε μεγάλου εκτοπίσματος πολεμικά πλοία. Η νέα διώρυγα όμως, ως ιδιωτικό κατασκευάσμα, θα έχει άλλο καθεστώς, ιδιαίτερα ευνοϊκό για τις φίλιες χώρες.

Πάντως, αν τελικά αυτό το έργο πραγματοποιηθεί, θα αποβεί πολλαπλά ωφέλιμο για την Τουρκία. Να υπενθυμίσουμε, πως οι μεγάλες δυνάμεις δεν επέτρεψαν με διάφορες τρόπους, να ελέγχονται οι διώρυγες μόνον από μια χώρα, πλην των Στενών του Βοσπόρου, και για όσο καιρό βέβαια η Τουρκία θα είναι συνδεδεμένη με την Δύση. Το ίδιο συμβαίνει και με την ιδιωτική τεχνητή διώρυγα του Παναμά, που ελέγχεται από τις Η.Π.Α., κάτι παρόμοιο δε θα προκύψει και με την σχεδιαζόμενη διώρυγα της Κωνσταντινούπολης.

Σε αγγλοσαξονικούς γεωπολιτικούς όρους η «καρδιακή χώρα»/«αξονική περιοχή» (heartland/pivot-area), δηλαδή η Ρωσία, θα έχει κατορθώσει να εκπαραθυρώσει, σχεδόν ολοκληρωτικά, τις χώρες του «εξωτερικού/νησιωτικού Κρηπιδώματος»

(outer/ insular crescent), δηλαδή της αγγλοσαξονικές, από το σημαντικότερο ίσως κομμάτι του «εσωτερικού/περιφερειακού κρηπιδώματος» (inner/ marginal crescent), δηλαδή από τον υδάτινο άξονα Μαύρη – Θάλασσα – Στενά – Αιγαίο -Ανατολική Μεσόγειος. Οι επιπτώσεις της συγκεκριμένης εξέλιξης για την ισορροπία στην «παγκόσμια νήσο» (world island), δηλαδή στην Ευρασία-Αφρική, θα είναι κατακλυσμιαίες.

Επειδή η τουρκική τακτική της επιβολής τετελεσμένων δεν μας είναι άγνωστη και με αφορμή τις ανησυχητικές δηλώσεις κυβερνητικών αξιωματούχων περί της ακαταλληλότητας της περιόδου που διανύουμε για τη χάραξη της ΑΟΖ μας, εμείς θα επισημάνουμε κάποια ζητήματα. Καταρχάς, να σημειώσουμε ότι η χώρα μας έχει ιστορικούς, πολιτικούς, οικονομικούς και άλλους λόγους να προασπίζεται τα συμφέροντά της τόσο στην Προποντίδα όσο και στον Εύξεινο Πόντο. Εξάλλου, οι μεταβολές που προσπαθεί να επιβάλλει η Άγκυρα με τη δικαιολογία της κυκλοφοριακής αποσυμφόρησης του Βοσπόρου, θα μεταφέρουν το πρόβλημα στα Δαρδανέλια με κίνδυνο ατυχημάτων στο Αιγαίο, τα οποία θα αποβούν μοιραία τόσο για την ελληνική γη όσο και για την πολλά υποσχόμενη «βαριά βιομηχανία» μας (τουριστικός τομέας).

Είναι σαφές πως η Άγκυρα μέσω του συγκεκριμένου έργου εμπίπτει πλέον σε κατηγορίες χωρών οι οποίες μέσω φαραωνικών διαστάσεων έργων προσπαθούν να προπαγανδίσουν την υλική, πνευματική και οικονομική τους ανωτερότητα. Μέσω τέτοιων πρωτοβουλιών επιτυγχάνεται η υπογράμμιση της ανωτερότητας της «φυλής» του «έθνους» της «θρησκείας» και σίγουρα λειτουργεί ως πόλος έλξης προς τους απανταχού «ομοϊδεάτες».

Με άλλα λόγια, η σημερινή κυβέρνηση της Τουρκίας προσπαθεί να δράσει ως πόλος έλξης των απανταχού μουσουλμάνων αλλά και των περιφερειακών της Τουρκίας, μίζερων και αδύναμων ορθόδοξων λαών, οι οποίοι στο παρελθόν υπήρξαν υπήκοοι/«ραγιάδες» της Υψηλής Πύλης. Έτσι, σύμφωνα με τη φιλοσοφία της, η εξαθλιωμένη από τον πόλεμο Σερβία, η αδύναμη και διαρκώς συρρικνούμενη πληθυσμιακά Βουλγαρία, τα αδύνατα και γεμάτα «ψυχολογικά προβλήματα» Σκόπια, η οθωμανολάγνα και εθνικιστική Αλβανία αλλά και η Ελλάδα με τη σημερινή κατάσταση στην οποία έχει περιέλθει δεν μπορούν παρά να αποδεχτούν το οθωμανικό «στρατηγικό βάθος» μιας «ανερχόμενης» δύναμης.

Από τα παραπάνω, γίνεται αντιληπτό πως το ζήτημα αφορά τη χώρα μας τόσο σε γεωπολιτικό όσο και σε γεωπολιτισμικό επίπεδο. Το ίδιο φυσικά συμβαίνει και για τους περιφερειακούς και τους παγκόσμιους γεωπολιτικούς δρώντες. Προς επίρρωση

όλων των προαναφερθέντων ας σημειωθούν δύο ακόμα σημεία: Σύμφωνα με αρκετούς τούρκους καθηγητές το συγκεκριμένο σχέδιο «φαίνεται να έχει δημιουργηθεί χωρίς να λαμβάνει υπόψη του τον ανθρώπινο παράγοντα και σίγουρα δεν συνάδει με τις κοινωνικές και τις οικονομικές συνθήκες της Κωνσταντινούπολης».

Είναι σαφές πως η παραπάνω σημείωση επισημαίνει με ακρίβεια την «κρυφή ατζέντα» πίσω από το εν λόγω σχέδιο. Επιπροσθέτως, ο προγραμματισμός από τον Ρ.Τ. Ερντογάν είναι με την ολοκλήρωση του συγκεκριμένου έργου να κατασκευάσει μία νέα πέτρινη (!) γέφυρα στα Στενά του Βοσπόρου, με τρεις κολόνες, αφού δεν θα περνούν πλέον από εκεί μεγάλα σκάφη και να την ονομάσει όχι «Κεμάλ Ατατούρκ», αλλά «Γέφυρα των Πολιτισμών». Εάν το συγκεκριμένο σχέδιο δεν αποτελεί την «αποθέωση» του «Στρατηγικού Βάθους» μιας νέας οθωμανικής αυτοκρατορίας, ανεξάρτητης από τις αγγλοσαξονικές δυνάμεις και δυνάμενης να προχωρήσει σε μία αυτόνομη πορεία με επιλεκτικές συμμαχίες, τότε τι άλλο είναι;

Η γνώση όλων των προηγούμενων θέτει, όμως, κάποια ερωτήματα και λύνει κάποιες απορίες. Κατά πόσο η προαναγγελία ανοίγματος ενός διαύλου από την Τουρκία που θα παρακάμπτει τα Στενά καθορίζει την ισχύ της Τουρκίας ως κράτους ή τον φόβο της ότι η ώρα της αποστρατικοποίησης των Στενών είναι κοντά, ενώ είναι απορίας άξιο εάν είναι δυνατή μια λύση για τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η Ελλάδα στο Αιγαίο καθώς ακόμα δεν έχει διευθετηθεί το τελικό καθεστώς των Στενών; Όλα τα προηγούμενα, καθώς και οι παγκόσμιες ανακατατάξεις μας οδηγούν στο συμπέρασμα ότι βρισκόμαστε σε μια περίοδο επαναχάραξης των ζωνών επιρροής σε ολόκληρη την περιοχή.

Επί του παρόντος μια τροποποίηση της Συνθήκης δεν είναι προς το συμφέρον της Ελλάδας, καθώς έτσι η Τουρκία θα προσπαθήσει να ανοίξει το δρόμο για την αποστρατικοποίηση και ουδετεροποίηση των νησιών του Αιγαίου, θέμα που θέτει συνεχώς η με τις εντεινόμενες δηλώσεις της περί αναθεώρησης της συνθήκης της Λωζάννης και της αποστρατικοποίησης των νήσων.

Από την άλλη όμως, μία αποστρατικοποίηση των Στενών στερεί την Τουρκία από το μεγαλύτερο «ατού» της στο παιχνίδι κυριαρχίας της στην περιοχή και τον βασικό μοχλό πίεσής της απέναντι στους ενδιαφερόμενους «ισχυρούς» παίκτες που καθορίζουν το παιχνίδι της περιοχής. Παράλληλα την αποκόπτει στρατιωτικά από την Ανατολική Θράκη καθιστώντας την αποκλειστικά Ασιατική χώρα, με ότι άλλο αυτό σημαίνει.

Θα πρέπει επιπλέον να προβληματίσει την Ελληνική πλευρά τυχόν προσπάθεια επιβολής αναθεώρησης του νομικού καθεστώτος στο σύμπλεγμα Αιγαίο-Στενά, ώστε το Αιγαίο να θεωρηθεί ως “Διεθνές Θαλάσσιο Στενό με τη συμμετοχή πολλών κρατών και όχι “Θάλασσα” στη οποία έχουν δικαιώματα τα δύο παράκτια κράτη Ελλάδα και Τουρκία. Αυτό θα σημάνει το τέλος της κυριαρχίας της Ελλάδας και τη δημιουργία ενός νέου καθεστώτος, το οποίο θα επιτρέπει μέσω “ειδικών συμφωνιών” την ελεύθερη διέλευση σε όλους τους πιθανούς χρήστες. Προς την κατεύθυνση αυτή, μία πιθανή ελληνοτουρκική σύρραξη ίσως νομιμοποιήσει την παρέμβαση του Συμβουλίου Ασφαλείας του Ο.Η.Ε. το οποίο θα μπορούσε να εξουσιοδοτήσει μια πολυεθνική νατοϊκή δύναμη να εγκατασταθεί σε κάποια “πράσινη γραμμή”, η οποία θα δημιουργήσει στο διχοτομημένο πλέον Αιγαίο τις προϋποθέσεις για μια “δημιουργική κατανομή της Υφαλοκρηπίδας”.

Τυχόν υλοποίηση του παραπάνω σεναρίου θα άλλαζε τη μέχρι σήμερα διμερή εικόνα Ελλάδας –Τουρκίας και θα απελευθέρωνε τις Η.Π.Α. από την ευθύνη της ακατόρθωτης επιδίωξης για επινόηση και επιβολή συμβιβαστικών λύσεων στους δύο ανταγωνιστές, ήτοι την Ελλάδα και την Τουρκία. Στην περίπτωση αυτή ας μην θεωρούμε ως δεδομένη την αντικειμενικότητα του Ο.Η.Ε. και ιδιαιτέρως του Συμβουλίου Ασφαλείας, το οποίο και μόνον από τη σύνθεσή του, (βλ. πέντε μόνιμα μέλη) καταστρατηγεί την έννοια της ισότιμης συμμετοχής των κρατών μελών του στη λήψη αποφάσεων για την τύχη των εθνών και καθώς αποτελεί όργανο πολιτικού χαρακτήρα, που λειτουργεί στη βάση ηγεμονικών κριτηρίων οι ενέργειες του σε πολλές περιπτώσεις έχει αποδειχθεί ότι είναι “δύο μέτρων και δύο σταθμών”⁸⁶.

5.5. Στρατηγική στάση της Ελλάδας με σκοπό την αναβάθμισή της

Ένα νέο μεγάλο πρόγραμμα συζητείται στην Ελλάδα, το οποίο εάν υλοποιηθεί θα αναβαθμίσει γεωπολιτικά και οικονομικά ολόκληρη τη Χερσόνησο του Αίμου. Η Κινέζικη εταιρία «China geshuba Group Corporation» ετοιμάζεται να προχωρήσει τα σχέδια της για την κατασκευή του έργου που θα ενώνει τον Αξιό με το Δούναβη και τον Μοράβα. Η κατασκευή του καναλιού αυτού, που αποτελεί στρατηγικό σχέδιο για τα Βαλκάνια από τη δεκαετία του 1960, γίνεται ολοένα και πιο ρεαλιστική⁸⁷.

⁸⁶ Ιωάννης Μάζης, 27-29 Ιουν 1997, «Γεωπολιτική ανάλυση του εμπορευματικού θαλάσσιου διαύλου Δαρδανελίων -Αιγαίου» http://www.eliamep.gr/wp-content/uploads/2008/07/op97_19.pdf, (έγινε πρόσβαση στις 1/1/2018).

⁸⁷ Σπύρος Ριζόπουλος, 2 Αυγούστου 2017, <http://www.rizopoulospost.com/oi-kinezoi-sindeoun-ti-thessaloniki-me-ton-dounavi-ergo-pnois-i-fouska/>, (έγινε πρόσβαση στις 28/12/2018).

Βάσει του σχεδίου αυτού ο ποταμός Αξιός (ή Βαρδάρης κατά το τμήμα που διασχίζει την ΠΓΔΜ) καθώς επίσης και ο Μοράβας στο έδαφος της Σερβίας, θα συνδεθούν και θα αποτελέσουν τον πλωτό διάδρομο, που θα συνδέει το λιμάνι της Θεσσαλονίκης με το Δούναβη, με στόχο την μεταφορά φορτίων από τις χώρες της Ανατολής προς την Ευρώπη σε πολύ λιγότερο χρόνο και με σαφώς χαμηλότερο κόστος. Σύμφωνα με κάποιες αρχικές μελέτες, το κέρδος σε χρόνο, μέσω αυτού του διαδρόμου, υπολογίζεται σε 3,5 μέρες σε σχέση με το λιμάνι Ρότερνταμ, απ' όπου τα φορτία μπαίνουν στον υδάτινο δρόμο του Δούναβη για να φτάσουν στις αγορές της Κεντρικής και της Βόρειας Ευρώπης διά των πλωτών διακλαδώσεών του ή και σε εκείνες του Καυκάσου στη Μαύρη Θάλασσα.

Μέσα από αυτή τη σύνδεση του Αξιού με τον Δούναβη, γίνεται φανερό ότι παρακάμπτεται ένα μεγάλο εμπόδιο στις θαλάσσιες μεταφορές – τα Στενά, καθώς όπως ήδη αναφέρθηκε, εκεί τα φορτηγά πλοία αναγκάζονται να περιμένουν επί πολλές ώρες ή και ημέρες για να πάρουν σειρά για τον διάπλου ενώ τίθενται και ζητήματα περιβαλλοντικής ασφάλειας.

Όπως είναι αντιληπτό ένα τέτοιο έργο θα μειώσει αρκετά τη γεωπολιτική αξία της Τουρκίας κάτι που πλέον συζητείται αρκετά στην Ευρωπαϊκή Ένωση, δεδομένου ότι η χώρα αποτελεί πλέον μη ελεγχόμενο και αστάθμητο παράγοντα για την ευρύτερη περιοχή.

Ως προς τα τεχνικά χαρακτηριστικά του έργου, προβλέπονται η εκβάθυνση και η διαπλάτυνση του μήκους 275 χλμ. στο έδαφος της Ελλάδας και της ΠΓΔΜ Αξιού και του μήκους 346 χλμ. (Σερβία) Μοράβα, που καταλήγει στον Δούναβη. Με βάση προμελέτες που έχουν καταρτίσει οι Σέρβοι, θα χρειαστεί να παρακαμφθούν οι πόλεις Σκόπια της ΠΓΔΜ με κανάλι μήκους 35 χλμ., το Νις και το Κράλιεβο της Σερβίας, με παρακαμπητήριους μήκους 15 και 73 χλμ., αντιστοίχως. Σε κάποια σημεία θα δημιουργηθούν υδάτινες σήραγγες, ενώ στον σερβικό κάμπο προβλέπεται μεταφορά από τον ποταμό Σάββα υδάτινων όγκων για τις γεωργικές καλλιέργειες στις περιοχές που διασχίζει ο Μοράβας.

Η ιδέα της «πλωτής λεωφόρου» που θα συνδέει την Κεντρική Ευρώπη με το Αιγαίο δεν είναι καινούργια- εμπνευστές της θεωρούνται οι Αψβούργοι της Αυστροουγγαρίας, που ήθελαν να συνδέσουν τη Βιέννη με τη Μεσόγειο. Τουλάχιστον σε δύο περιπτώσεις, συγκεκριμένα τη μία στο διάστημα 1844-64 και την άλλη το 1904, ευρωπαϊκές εταιρείες ναυσιπλοΐας εκπόνησαν ακόμα και προμελέτες για ένα τέτοιο εν-

δεχόμενο, ωστόσο ο Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος ανέτρεψε τα πάντα – με πρώτη την ίδια την αυτοκρατορία.

Το σχέδιο φαίνεται πως είχε προταθεί και τη δεκαετία του '30 στον Βασιλιά Γεώργιο Β΄, ο οποίος το βρήκε αρχικά ενδιαφέρον, ωστόσο προσέκρουσε στην άρνηση του πρωθυπουργού Ιωάννη Μεταξά, ο οποίος θεωρούσε πως με αυτόν τον τρόπο αφενός θα ενισχύετο σημαντικά η γεωπολιτική αξία της Γερμανίας, αφετέρου υπήρχε κίνδυνος ο πλωτός Αξιός να χρησιμεύσει για μεταφορά στρατευμάτων. Η διορατικότητα του Μεταξά φάνηκε λίγα χρόνια αργότερα όταν τα ναζιστικά στρατεύματα αναζητούσαν διόδους εισόδου στην Ελλάδα τον Απρίλιο του 1941 οπότε και η χώρα δέχθηκε επίθεση.

Στη νεότερη περίοδο, το θέμα ήρθε στην επιφάνεια και πάλι κατά τη δεκαετία του 1970, με την πετρελαϊκή κρίση, οπότε αναζητήθηκαν νέοι δρόμοι μεταφοράς αγαθών, με λιγότερη κατανάλωση καυσίμων. Το θέμα αποτέλεσε αντικείμενο μελέτης του καθηγητή-πολεοδόμου Γιάννη Τριανταφυλλίδη, που είχε αναλάβει στις δεκαετίες 1960 και 1970 την κατάρτιση του χωροταξικού σχεδίου της περιοχής Θεσσαλονίκης.

Το ζήτημα αναθερμάνθηκε λοιπόν στην συνεδρίαση του Ανωτάτου Συμβουλίου Ελλάδας και Σερβίας και αυτό όχι τυχαία, καθώς μετά προέκυψε και η αίτηση της χώρας για να γίνει μέλος της αναπτυξιακής Τράπεζας (New Development Bank) των BRICS, πράγμα που σημαίνει ότι τυχόν υλοποίηση του έργου θα μπορούσε να χρηματοδοτηθεί εν μέρει από την Κίνα.

Τα έργα θα αφορούν κυρίως sovereign operations (δηλαδή έργα που χρηματοδοτούνται από κρατικούς φορείς με την εγγύηση του Δημοσίου). Σημειώνεται ότι η επέκταση χρηματοδότησης και στα ιδιωτικά επιχειρηματικά σχέδια (projects) δεν αποκλείεται. Αναλυτικότερα, η NDB θα εστιάσει το ενδιαφέρον της σε έργα καθαρής ενέργειας, υδάτινων πόρων, άρδευσης, αστικής ανάπτυξης, υγιεινής κ.α.

Το παραπάνω σχέδιο βρίσκεται συνεχώς στην ατζέντα των συναντήσεων μεταξύ Ελλάδας και Σερβίας όπως και των άλλων χωρών που αναγκαστικά θα συμμετέχουν στο έργο αλλά και της Κίνας. Στη συνάντησή τους στο Βελιγράδι όσο και στα ταξίδια τους στο Πεκίνο ο Έλληνας πρωθυπουργός όσο και ο Σέρβος Πρόεδρος είχαν συζητήσει το ζήτημα και με την κινέζικη ηγεσία που αποτελεί άλλωστε το μεγάλο ενδιαφερόμενο καθώς έτσι τα προϊόντα της θα μεταφέρονται ταχύτερα και φτηνότερα στην Ευρώπη. Το ίδιο έκανε και στην Κυβέρνηση της ΠΓΔΜ σε ένα από τα τελευταία ταξίδια του ο Έλληνας υπουργός Εξωτερικών Νίκος Κοτζιάς.

Πόσο εφικτή θεωρείται όμως η υλοποίηση ενός τόσο μεγάλου εγχειρήματος; Κατά τους επιστήμονες απόλυτα εφικτή στη θεωρία. Πρακτικά όμως προκύπτουν τρία βασικά προβλήματα όπως αναφέρθηκε παραπάνω. Το πρώτο είναι το ποσό που θα χρειαστεί για να πραγματοποιηθεί ο πλωτός δρόμος. Πριν 4 περίπου χρόνια υπολογιζόταν γύρω στα 50 δισεκατομμύρια, αστρονομικό ποσό στα μάτια των καταχρεωμένων Ελλήνων - αλλά με την υποστήριξη της Κίνας στις χώρες που θα συμμετέχουν σε αυτό δεν φαντάζει αδύνατο.

Όμως αδύνατο φαντάζει και το να συνεργαστούν χωρίς προβλήματα αυτές οι τρεις χώρες μεταξύ τους και αυτό είναι το δεύτερο και ίσως μεγαλύτερο πρόβλημα που θα πρέπει να διευθετηθεί. Ελλάδα Σερβία και ΠΓΔΜ για τους δικούς της λόγους η κάθε μια βλέπουν ως Γολγοθά μία δική τους πιθανή συνεργασία. Από τη μία η Ελλάδα με την αδυναμία της να καθορίσει τη βαλκανική της πολιτική, από την άλλη η ΠΓΔΜ που αποτελεί μόνιμο πονοκέφαλο για την Ελλάδα όσο και για την εύθραυστη εσωτερική της σταθερότητα με το αλβανικό στοιχείο. Τέλος η Σερβία και οι καλές σχέσεις που διατηρεί με Ρωσία και Κίνα κάνει τους Ευρωπαίους δύσπιστους απέναντι της.

Τρίτο και τελευταίο πρόβλημα αλλά αυτό που έχει τη λιγότερη «προβολή» από τα άλλα είναι η επίδραση που θα έχει το εν λόγω έργο στη φύση. Η Ελλάδα που κατάφερε να ταλαιπωρηθεί επί δεκαετίες με το σχέδιο για την εκτροπή του Αχελώου, πως θα καταφέρει να βγάλει εις πέρας ένα έργο όπως η διασύνδεση της Θεσσαλονίκης με το Δούναβη; Χωρίς να αναφερθεί ότι, τυχόν επιπτώσεις θα προκαλέσουν προβλήματα και στη χρηματοδότηση του έργου, καθώς η η ΕΕ δεν φημίζεται ως προς το περιβαλλοντικό αποτύπωμα τέτοιων προγραμμάτων. Όσο και αν το εν λόγω έργο φαντάζει ουτοπία τη δεδομένη στιγμή και τα προβλήματα είναι αρκετά, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι αποτελεί πεδίο δόξης λαμπρό για την ελληνική εξωτερική πολιτική, προκειμένου έτσι να οργανώσει τις συμμαχίες και τις στρατηγικές που θα φέρουν καρπούς ως προς τον ρόλο και τη θέση της χώρας διεθνώς – ακόμα και αν τελικά το ίδιο το έργο δεν ευοδωθεί δεδομένου ότι, ενδιαφέρον για συμμετοχή στην κατασκευή της πλωτής οδού από το Βελιγράδι ως τη Θεσσαλονίκη έχουν εκφράσει επενδυτές από την Κίνα, τις ΗΠΑ, τη Γερμανία, τη Ρωσία, τα Σκόπια και την Ελλάδα.

Κεφάλαιο 6^ο

6.1. Συμπεράσματα

Παρά τα εσωτερικά κοινωνικο-οικονομικά και εθνοτικά προβλήματα η Τουρκία επιτυγχάνει θεαματικούς ρυθμούς οικονομικής ανάπτυξης, ενώ παράλληλα ενισχύει και εκσυγχρονίζει συστηματικά τις ένοπλες δυνάμεις της. Υπάρχουν διαθέσεις για επέκταση της τουρκικής επιρροής στον ασιατικό και βαλκανικό χώρο. Οι επιδιώξεις της τουρκικής κυβέρνησης για ενίσχυση της θέσης της στο Αιγαίο, στην Κύπρο και στη Θράκη αποτελούν ένα στρατηγικό τρίπτυχο που συναρτάται στην ευρύτερη τουρκική εξωτερική πολιτική. Παρ' όλα αυτά η Τουρκία διαθέτει στα χέρια της ένα συγκριτικό πλεονέκτημα σε σχέση με τις γειτονικές της χώρες. Έχει στη δικαιοδοσία της τα δυο στρατηγικής σημασίας Στενά, το Στενό του Βοσπόρου και το Στενό των Δαρδανελίων, μεγάλης στρατηγικής και οικονομικής σημασίας.

Είναι προφανές ότι Αιγαίο χωρίς 'Στενά' είναι άνευ ουσίας⁸⁸. Η ελέγχει κανείς το σύμπλεγμα Αιγαίο-Στενά, ή το ένα εξ αυτών μόνο του δεν έχει νόημα. Η γεωστρατηγική ενότητα των δύο αυτών χώρων γίνεται προφανής και από τις προθέσεις που είχε εκδηλώσει η Τουρκία κατά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Οι σκοποί της τότε εστρέφοντο προς τον έλεγχο του Λιμένα της Θεσσαλονίκης, ώστε να σταθεροποιηθεί ο έλεγχός της επί των Στενών και επί των Δωδεκανήσων, γεγονός το οποίο θα επέτρεπε τον έλεγχο της θαλάσσιας κυκλοφορίας στο Νότιο Αιγαίο. Άλλωστε η υπόθεση των Ιμίων δε αφορά, φυσικά, δύο βραχονησίδες. Η Τουρκία εστόχευσε πολύ ψηλότερα: στην ανατροπή του νομικού καθεστώτος των Δωδεκανήσων και στην καταγραφή των διεκδικήσεων της επί των ελληνικών κυριαρχικών δικαιωμάτων.

Οι ρυθμίσεις της Σύμβασης του Montreux έχουν ως σκοπό να προστατέψουν την ελευθερία της ναυσιπλοΐας στην περιοχή αυτών των Στενών με τη λήψη περιοριστικών μέτρων. Έτσι μονομερή μέτρα όπως ο «*Τουρκικός Κανονισμός*» του 1994 έρχονται σε ευθεία αντίθεση με τις ρυθμίσεις για την ελεύθερη ναυσιπλοΐα της Σύμβασης, ενώ δεν μπορούν να ισχύσουν ολικά ή μερικά, παρά μόνο αν εγκριθούν από τον Διεθνές Ναυτιλιακό Οργανισμό (Ι.Μ.Ο), μέσω των μηχανισμών του οποίου δύναται να ρυθμιστεί το ζήτημα αυτό.

41 Ιωάννης Θ. Μάζης «Γεωπολιτική Ανάλυση του Εμπορευματικού Θαλάσσιου Διαύλου Δαρδανελίων-Αιγαίου», https://perialos.blogspot.gr/2011/02/blog-post_2179.html, (14/2/2011). (έγινε πρόσβαση στις 7/12/2017).

Η ρύθμιση αυτή δεν είναι νομικά δεσμευτική, αλλά πολιτικά δεν μπορεί να αγνοηθεί από την Τουρκία ή από τρίτα κράτη μέλη. Παράλληλα ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός υιοθετώντας τις επιμέρους συστάσεις δεν μπορεί να αποκλίνει σημαντικά από τις ρυθμίσεις του Διεθνούς Δικαίου και φυσικά δεν μπορεί να προχωρήσει στην ανατροπή των υπαρχουσών διεθνών συμβατικών σχέσεων. Αυτό δέχθηκε ρητά ο Οργανισμός σε σχέση με τα Στενά του Βοσπόρου/ Δαρδανελλίων: *“Οι Κανόνες και Συστάσεις υιοθετούνται αποκλειστικά με σκοπό την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την περιβαλλοντική προστασία και δεν αποσκοπούν με κανένα τρόπο στο να επηρεάσουν ή να θίξουν δικαιώματα οποιωνδήποτε πλοίων που χρησιμοποιούν τα Στενά υπό το καθεστώς του διεθνούς δικαίου, περιλαμβανομένης της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982 και της Σύμβασης του Montreux”*.

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

Σύμφωνα με το άρθρο 59 της Σύμβασης της Βιέννης του 1969 για το Δίκαιο των Συνθηκών, ένας από τους τρόπους λύσης μια Σύμβασης είναι να καταργηθεί έμμεσα και σιωπηρά από μία άλλη μεταγενέστερη, όταν η τελευταία συνομολογήθηκε από τα ίδια μέρη και ρύθμισε το ίδιο θέμα⁸⁹. Με βάση τον παραπάνω κανόνα η Συνθήκη της Λωζάννης του 1923 για το καθεστώς των Στενών καταργήθηκε από τη Συνθήκη του Μοντρέ και αυτό γιατί πληρούνται όλοι οι όροι του. Η ισχύς της Συνθήκης του Montreux προβλεπόταν εικοσαετής, με λήξη τον Ιούλιο του 1956, υπό τον όρο ότι δεν θα υπάρξει επίσημη καταγγελία κατ’ αυτής και εφόσον δεν πληρούνται οι ό-

⁸⁹ Χρήστος Ροζάκης, Αρετή Τούντα-Φεργάδη, Κατερίνα Μανωλοπούλου-Βαρβιτσιώτη, Εμμανουήλ Ιωάννου, *Η αποστρατικοποίηση των Ελληνικών συνόρων*, σελ. 90.

ροι που προαναφέρθηκαν και οδήγησαν στην υπογραφή της. Και επειδή καμία τέτοια πράξη καταγγελίας δεν έχει γίνει μέχρι σήμερα, έπεται ότι η Συνθήκη, στις γενικές γραμμές της, εξακολουθεί να υφίσταται ως αρχικά. Επιπλέον μετά τη λήξη της συνθήκης και παρέχοντας ακόμα ευρύτερα δικαιώματα και αρμοδιότητες στην Τουρκία απ' ό,τι παρέχει το ισχύον Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας (1982) στο θέμα των Στενών, το οποίο δεν έχει υιοθετήσει ακόμη η Άγκυρα, θα έπρεπε να επισύρει την επίκληση της διεθνούς κοινότητας για επαναφορά του πιο φιλελεύθερου καθεστώτος για τα Στενά που είχε οριστεί στη Λωζάννη το 1923.

Εναλλακτικά, η σύγκληση μιας νέας διάσκεψης θα καθόριζε τη συνέχιση ή τη μεταβολή του καθεστώτος των Στενών. Το γεγονός ότι η Συνθήκη του Montreux παραμένει εκ των πραγμάτων σε ισχύ οφείλεται, όπως δηλώνουν και έμπειροι τούρκοι νομικοί, στις ευαίσθητες ισορροπίες ασφάλειας μεταξύ των παράκτιων κρατών του Εύξεινου Πόντου, με κυριότερη τη Ρωσία, της Δύσης και της ίδιας της Τουρκίας, η οποία φαίνεται να τις εκμεταλλεύεται με τον καλύτερο δυνατό τρόπο. Η ευνοϊκή αυτή κατάσταση για την Τουρκία θα μπορούσε να ανατραπεί ανά πάσα στιγμή, εξαιτίας της αλλαγής που μπορεί να επέλθει στις διεθνείς ισορροπίες (Ανατολή και Δύση).

Εδώ θα πρέπει να αναφερθεί ότι αν ένα ή περισσότερα από τα συμβαλλόμενα κράτη καταγγείλουν εξ ολοκλήρου την Συνθήκη και ασκήσουν το υπό του άρθρου 28 προβλεπόμενο δικαίωμά τους να ζητήσουν την εντός 2 ετών αναθεώρησή της, θα δώσουν το έναυσμα για μια δραματική ανατροπή του status quo και των παγκόσμιων σχεδιασμών στην περιοχή, με ανεξέλεγκτες επιπλοκές.

Έχουν παρέλθει 80 περίπου έτη από την σύναψη της Συνθήκης και έχει παρεμβληθεί μέχρι σήμερα ένας Παγκόσμιος Πόλεμος, η ψυχροπολεμική και η τρέχουσα μετα-ψυχροπολεμική εποχή, που έχουν αλλάξει δραματικά το διεθνές περιβάλλον, τις ιδεοληψίες, τους φόβους και τις αμφιρρέπουσες ισορροπίες που επικρατούσαν την εποχή της υπογραφής και πρώιμης εφαρμογής της. Είναι, κατά συνέπεια αναμενόμενο, το καθεστώς επιβολής της Συνθήκης να αντιμετωπίζεται ως αναχρονιστικό από την Διεθνή Κοινότητα, να παρουσιάζει προβλήματα προσαρμοστικότητας στα σύγχρονα διεθνή δεδομένα και δρώμενα και να προμηνύει ότι, αργά ή γρήγορα, ολόκληρη η Συνθήκη θα πέσει σε αχρησία και θα αντικατασταθεί με νέα, συνάδουσα απολύτως με την εκδηλωθείσα δια της UNCLOS βούληση των κρατών για πλήρη ελευθερία

διέλευσης από τα διεθνή Στενά. Και όλα αυτά, βέβαια, μόνο για τον καιρό της ειρήνης διότι κατά τον πόλεμο «*inter arma silent leges*»⁹⁰.

Με τα στοιχεία που αναφέρθηκαν παραπάνω μπορούμε να προβούμε στις παρακάτω εκτιμήσεις:⁹¹

- Με βάση τη Συνθήκη του Montreux, και όσο αυτή είναι σε ισχύ, η στρατικοποίηση από την Τουρκία των Στενών δεν αποτελεί κυριαρχικό της δικαίωμα, αλλά ανάθεση στρατιωτικής φύλαξης.

- Ανά πάσα στιγμή, κάθε μια από τις συμβαλλόμενες χώρες, μπορεί να καταγγείλει εξ' ολοκλήρου την Συνθήκη του Montreux, και να ζητήσει μέσα σε 2 χρόνια την αναθεώρησή της με βάση το άρθρο 28.

- Μια τέτοια κίνηση θα δημιουργούσε γενική αναταραχή μέσω μιας δραματικής ανατροπής όλων των παγκόσμιων σχεδιασμών για την περιοχή. Φυσικά δεν θα πρέπει να διαφεύγει της προσοχής φίλων και εχθρών ότι το δικαίωμα αυτό φυσικά το έχει και η Ελλάδα.

- Το δραματικό του προβλήματος είναι ότι, βάση του άρθρου 28, οι ΗΠΑ δεν βρίσκονται ανάμεσα στις συμβαλλόμενες χώρες, οι οποίες έχουν την ευθύνη της αναθεώρησής της, εφ' όσον αυτή καταγγελθεί. Το γεγονός αυτό δηλώνει ότι η αναθεώρηση της Συνθήκης του Montreux δεν θα γίνει με βάση το άρθρο 28, αλλά βάσει αδιαφανών μεθοδεύσεων αποστρατικοποίησης της περιοχής, η οποία ελέγχεται στρατιωτικά από την Ελλάδα και την Τουρκία. Η παρέμβαση ξένων δυνάμεων, όπως διδάσκει η σημερινή διεθνής πρακτική, πρόκειται, κατά πάσα πιθανότητα, να γίνει με την μορφή ειρηνοποιού δύναμης, η οποία θα δράσει στο όνομα του ελεύθερου εμπορίου, της ελεύθερης διακίνησης ανθρώπων και αγαθών, μεταξύ χωρών της Ευρώπης, της Μαύρης θάλασσας, της Ρωσίας, αλλά και στο όνομα της λειτουργίας πολυεθνικών, εμπορικών και πολιτιστικών ομάδων και λεσχών.

- Μία αποστρατικοποίηση των Στενών στερεί την Τουρκία από το μεγαλύτερο «ατού» της στο παιχνίδι κυριαρχίας της στην περιοχή και τον βασικό μοχλό πίεσης της απέναντι στους ενδιαφερόμενους «ισχυρούς» παίκτες που καθορίζουν το παιχνίδι της περιοχής. Παράλληλα, αποκόπτει στρατιωτικά την Τουρκία από την Ανατολική Θράκη, καθιστώντας την αποκλειστικά ασιατική χώρα, με ότι άλλο αυτό σημαίνει.

⁹⁰ «*inter arma silent leges*»: Σε περιόδους πολέμου οι νόμοι είναι σιωπηλοί.

⁹¹ Μάνος Δανέζης, «Το πρόβλημα του Αιγαίου». <http://www.tribune.gr/politics/news/article/259459/chartis-tou-1990-apokalipti-ti-nea-evropi-vretania-ke-ellada-ine-ektos.html>, (25/6/2016), (έγινε πρόσβαση στις 7/12/2017).

- Ενώ σαν σκοπός της Συνθήκης της Λωζάννης οριζόταν η ελευθερία της διόδου και της ναυσιπλοΐας και η διατήρηση αυτής της ελευθερίας ο μοναδικός σκοπός της Συνθήκης του Μοντρέ είναι η διαφύλαξη της αρχής της ελευθερίας της διόδου και της ναυσιπλοΐας, όπως αυτή ορίζεται στο άρθρο 23 της Συνθήκης Ειρήνης της Λωζάννης του 1923. Για τη διατήρηση της ελευθερίας της διόδου είχε επιβληθεί το καθεστώς της αποστρατικοποίησης και με την ίδια διάταξη και για την ίδια αιτία επιβαλλόταν και η αποστρατικοποίηση στα ελληνικά νησιά. Όταν λοιπόν πλέον στη Συνθήκη του Μοντρέ δεν περιλαμβάνεται η διατήρηση της ελευθερίας στα στενά αυτόματα παύει να υφίσταται και το καθεστώς εκείνο που θα την προστάτευε. Κατά συνέπεια ο ισχυρισμός της Τουρκίας ότι πρέπει να εξακολουθεί η αποστρατικοποίηση των ελληνικών νησιών είναι παράλογος και αποτελεί παραβίαση της αρχής της αμοιβαιότητας που υπήρχε στο καθεστώς της αποστρατικοποίησης που είχε επιβληθεί με τη Συνθήκη της Λωζάννης.⁹²

Επί των ημερών μας παριστάμεθα μάρτυρες μιας δραματικής επιδείνωσης της γεωστρατηγικής θέσης της Ελλάδος εξ αιτίας συνδυασμού άτεγκτων αντικειμενικών και υποκειμενικών λόγων, ο σπουδαιότερος των οποίων είναι η από μακρού σοβούσα αξιακή, πολιτική, δημογραφική/εθνοπολιτική και (δευτερευόντως) οικονομική κρίση. Η επίλυση του «Διλήμματος Ασφαλείας» που αντιμετωπίζει η Ελλάς συνεπάγεται δύο τινά:

- Είτε η Ελλάδα –εάν και εφ’ όσον υπερβεί, τις δύο παραπάνω αναφερθείσες κρίσεις θα λάβει την απόφαση να αντισταθεί στη γεωστρατηγική της συρρίκνωση και επομένως, να περιφρουρήσει τα ύψιστα, ζωτικά και δευτερεύοντα Εθνικά συμφέροντά της και να ασκήσει όλα τα νόμιμα δικαιώματά της, έτσι ώστε να καταστεί, και πάλι, υπολογίσιμος Γεωστρατηγικός δρών στο γεωπολιτικό της υποσύστημα, οπότε, στην περίπτωση αυτή και προς επίτευξη των σκοπών της, θα αναζητήσει τρόπους να καταστεί, εκ νέου, χρήσιμος γεωστρατηγικός εταίρος σε μια ή περισσότερες Μεγάλες Δυνάμεις.

Διότι η ανάλυση της γεωπολιτικής - γεωστρατηγικής θέσης των κρατών, και δη των Μικρών ή Μεσαίων Δυνάμεων του διεθνούς συστήματος, και κατ’ επέκταση, η εξ αυτής άντληση και αξιοποίηση χρήσιμων διδαγμάτων για τη σχεδίαση και εφαρμογή Στρατηγικής, συνδέονται άρρηκτα όχι μόνον με τις επιδιώξεις και κινήσεις εχθρικών δυνάμεων αλλά και με τις αντίστοιχες επιδιώξεις των Μεγάλων Δυνάμεων

⁹² Χρήστος Ροζάκης, Αρετή Τούντα-Φεργάδη, Κατερίνα Μανωλοπούλου-Βαρβιτσιώτη, Εμμανουήλ Ιωάννου, *Η αποστρατικοποίηση των Ελληνικών συνόρων*, σελ. 97.

και των Δυνάμεων παγκόσμιων συμφερόντων, ώστε να αναζητήσει και αξιοποιήσει όλα εκείνα τα στοιχεία που προσδιορίζουν τη γεωστρατηγική προστιθεμένη αξία της στα μάτια των φυσικών συμμάχων της, δηλαδή των Δυνάμεων της Θάλασσας που πάγια, διαχρονικά και αμείωτα ενδιαφέρονται για τον έλεγχο του Rimland και των υδάτινων δρόμων μείζονος γεωστρατηγικής και γεωοικονομικής σημασίας.

Το Γεωπολιτικό Δυναμικό μιας Μικρής ή Μεσαίας Δύναμης του συστήματος έχει ουσιώδη σημασία ως προς τον προσδιορισμό της σχέσης της με την εκάστοτε Παγκόσμιο/ Πλανητική Δύναμη που αναζητεί «δευτερεύουσες περιφερειακές Δυνάμεις» (secondary regional powers, κατά τον κορυφαίο στρατηγικό και πολιτικό στοχαστή Samuel Huntington) ή «κομβικά κράτη» (pivotal states) κατά τους διαπρεπείς ιστορικούς Paul Nitze, Paul Kennedy κ.λπ. Διότι, χάρη στο Γεωπολιτικό Δυναμικό της, η τάδε ή η δείνα Μεσαία ή Μικρή Δύναμη καθίσταται παράγοντας της πλανητικής πολιτικής, γεγονός το οποίο με τη σειρά του επενεργεί ως συντελεστής προστιθέμενης γεωπολιτικής και γεωστρατηγικής αξίας υπέρ της εν λόγω Δύναμης.

Παράλληλα όμως, η Ελλάδα θα προβεί στη διερεύνηση και –κατά την κρίση της– αξιοποίηση εναλλακτικών ή και διαζευκτικών συμμαχιών, είτε προς την πλευρά Μειζόνων Ηπειρωτικών/Ευρασιατικών Δυνάμεων που αναζητούν διέξοδο στην Ανατολική Μεσόγειο είτε προς Μεσαίες/Μικρές Δυνάμεις, με τις οποίες υφίσταται ή θα επέλθει, σύμπτωση συμφερόντων και οι οποίες αποτελούν αξιόπιστους Δρώντες στο υποσύστημα της Ανατολικής Μεσογείου (Ισραήλ).

- Είτε, αντίθετα, θα αποδεχθεί και επισήμως το status του δορυφόρου μιας Ηγέτιδος Περιφερειακής Δύναμης Τουρκίας και κατά συνέπεια, μια συνολική διευθέτηση του καθεστώτος του Αιγαίου και των συναφών ζητημάτων, υπό τους όρους της Άγκυρας, βεβαίως – θεωρώντας ως μη αναστρέψιμη εξέλιξη τον γεωστρατηγικό εκμηδενισμό της, παραιτούμενη κάθε λειτουργίας ως αυτόνομου Γεωστρατηγικού Δρώντος και προσαρμόζοντας, εφ' εξής, την πολιτική της στα συμφέροντα και τις επιθυμίες της Ηγεμονικής Περιφερειακής Δύναμης του Νεο-Οθωμανικού Ενδιάμεσου Χώρου.

6.2. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Από γεωπολιτικής, γεωστρατηγικής, γεωοικονομικής και γεωπολιτισμικής /γεωιστορικής άποψης, η εδαφική καρδιά της Ελλάδος –το δικό της Heartland, είναι το Αιγαίο πέλαγος. Διότι αυτό επιτρέπει τη συγκοινωνιακή, εμπορική και αμυντική

σύνδεση των επιμέρους περιοχών. Και αυτό παρέχει στην Ελλάδα τη δυνατότητα ελέγχου του κρίσιμου υδάτινου εμπορευματικού και γεωστρατηγικού διαύλου Ευξείνου - Μεσογείου, ακυρώνοντας το γεωστρατηγικό προνόμιο του Κράτους των Στενών. Ο εκ μέρους της Ελλάδος έλεγχος της Λήμνου, της Λέρου, της Ρόδου και της Κρήτης μετατρέπει το Αιγαίο, δίχως υπερβολή, σε Ελληνική λίμνη.

Πρώτιστο καθήκον της Ελλάδος είναι η επέκταση της αιγιαλίτιδος ζώνης της εντός του όλου νησιωτικού συμπλέγματος του Αιγαίου, καθώς η Θαλάσσια Κυριαρχία στο Αιγαίο αποτελεί άτεγκτη γεωστρατηγική αναγκαιότητα για την Ελλάδα, εάν θέλει πράγματι να επιβιώσει τόσο ως κράτος όσο και ως έθνος. Απώλεια του Αιγαίου σημαίνει για την Ελλάδα απώλεια της ανεξαρτησίας της. Συνεπάγεται δε για μεν το Ελληνικό Κράτος γεωστρατηγική εκμηδένισή του και καθαίρεσή του σε ακόλουθο της Περιφερειακής Δύναμης Τουρκίας, και σε αναζήτηση διεθνούς κηδεμόνα – είτε εντός του απωτάτου, εξωτερικού ομόκεντρου κύκλου ενός Ευρωπαϊκού υπερεθνικού υβριδικού κρατικού μορφώματος, είτε εντός του υπό νεο-Οθωμανικήν διεύθυνση συγκροτηθησόμενου πολυπολιτισμικού Ενδιαμέσου Χώρου, του εκτεινόμενου από Δυτικής Βαλκανικής μέχρι ΝΑ. Τουρκίας και Μ. Ανατολής.

Τα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων συμβολίζουν ακόμη και σήμερα τη σύγκρουση Ανατολής-Δύσης, δύο διαφορετικών κόσμων που επιθυμούσαν να ελέγχουν τα Στενά για να εξυπηρετούν τα στρατηγικά και οικονομικά τους συμφέροντα. Καλώς ή κακώς, η Τουρκία σήμερα έχει το πάνω χέρι στη διαχείριση των Στενών. Όμως, σε ένα ταχέως εξελισσόμενο περιβάλλον, οι προβλέψεις της Συνθήκης του Montreux του 1936 επιβάλλουν σε πολλά σημεία ένα αναχρονιστικό καθεστώς που στηρίζεται σε φόβους, ισορροπίες και συμφέροντα. Κάποια στιγμή αναπόφευκτα είτε θα επιβληθεί η αλλαγή του καθεστώτος που ισχύει, είτε θα πέσει σε αχρησία το νομικό κείμενο της Συνθήκης του Montreux.

Σήμερα με τη συνθήκη για το Δίκαιο της Θάλασσας (1982) προβλέπεται για τα διεθνή Στενά καθεστώς ελεύθερης διέλευσης χωρίς κανένα περιορισμό. Μπορεί να μεν η Τουρκία να μην έχει επικυρώσει τη συγκεκριμένη συνθήκη (σε αντίθεση με τη χώρα μας) όμως δεν μπορεί να αρνείται την πραγματικότητα που πρεσβεύει το συγκεκριμένο κείμενο, δηλαδή την επιθυμία των κρατών για πλήρη ελευθερία διέλευσης από τα διεθνή Στενά. Η θέση της Ελλάδας θα πρέπει να σταθμιστεί με σοβαρότητα εξετάζοντας όλα τα δεδομένα και τις συνέπειες μιας ενδεχόμενης αναθεώρησης της Συνθήκης προκειμένου, να μην τροποποιηθεί προς το χειρότερο το υφιστάμενο καθεστώς υπό το οποίο βρίσκονται τα νησιά του Αιγαίου.

Λόγω της «παιγνιακής» πιθανότητας απώλειας του γεωπολιτικού ελέγχου των Στενών από τα δυτικά Συλλογικά Συστήματα Ασφαλείας, η στρατηγική του αιγαιακού χώρου είναι ιδιαίτερα ενισχυμένη με ευανάγνωστη αυξητική τάση. Ειδικότερα σήμερα όπου η γεωπολιτική ρευστότητα στη ανατολική Μεσόγειο, τη Μ. Ανατολή, τον Αραβοπερσικό Κόλπο μετέτρεψαν τη νότια πτέρυγα του NATO σε κατ' εξοχήν μέτωπο αντιπαράθεσης, χαρακτηριζόμενο από μεταβαλλόμενες στρατηγικές αλληλεξαρτήσεις, πολιτικοιδεολογικές αντιφάσεις και διευρυνόμενα αμυντικά χάσματα.

Συμπερασματικά καταλήγουμε υπογραμμίζοντας τη σπουδαιότητα της Συνθήκης του Montreux του 1936, καθώς μια παραβίαση ή δυσερμηνεία της μπορεί να γίνουν αιτία ανάφλεξης πολέμου στην ευρύτερη περιοχή των Στενών, της Μαύρης Θάλασσας ή και των Βαλκανίων, ακόμη. Το θέμα είναι λεπτό και επικίνδυνο για την παγκόσμια ειρήνη και ασφάλεια.

Η Ελλάδα πρέπει να κατανοήσει ότι η γεωστρατηγική αξία της είναι όχι απλώς πολύτιμη αλλά αναντικατάστατη, ιδιαιτέρως για την άμυνα των Στενών, τα οποία αποτελούν μια ενιαία και αδιαίρετη ζωτική περιοχή υπό τη στενή γεωγραφική έννοια και των οποίων η άμυνα έναντι εχθρικής Ηπειρωτικής Δύναμης στηρίζεται δυτικά και νοτιοδυτικά επί του Ελληνικού χώρου (προγεφύρωμα Δράμας-Καβάλας, Αλεξανδρούπολης και συμπλέγματος Ελληνικών νήσων Αιγαίου).

Χώρες ιδιαίτερου ενδιαφέροντος με τις οποίες θα πρέπει να αναπτύξουμε αμυντικές συνεργασίες, καθώς συνιστούν βασικό άξονα της αμυντικής μας διπλωματίας αποτελούν οι χώρες των Περιοχών της ΝΑ Ευρώπης - Μαύρης Θάλασσας - Κασπίας και Αν. Μεσογείου - Μ. Ανατολής. Οι περιοχές αυτές συνιστούν από κοινού ενιαίο στρατηγικό χώρο, αφενός μεν διότι εμπεριέχουν τις πλέον σημαντικές εστίες αποσταθεροποίησης οι οποίες λειτουργούν πολλάκις μεταξύ τους ως συγκοινωνούντα δοχεία και επηρεάζουν σημαντικά τόσο την ασφάλεια της χώρας μας όσο και την Ευρωπαϊκή Ασφάλεια, αφετέρου λόγω της γεωγραφικής εγγύτητας αυτών των περιοχών με τις πλούσιες σε αποθέματα πετρελαίου περιοχές της Μ. Ανατολής και της Υπερκαυκασίας.

Θα πρέπει να γίνει κατανοητό ότι, στο νέο σύνθετο και πολυεπίπεδο διεθνές περιβάλλον ευνοούνται οι ενεργητικοί παίκτες και όχι οι παθητικοί δέκτες. Η Ελλάδα πρέπει να καταστεί ξανά μια χώρα φιλόδοξη, δυναμική, με αυτοπεποίθηση και όχι να παρουσιάζεται ως ο μόνιμος επαίτης, ακολουθώντας «πολιτική κατευνασμού» έναντι της γείτονας χώρας. Έναντι της Τουρκικής επιθετικής πολιτικής θα πρέπει να ακολουθήσει μια δυναμική πολιτική, η οποία θα στηρίζεται εκτός των άλλων στις δυνα-

τότητες που της παρέχει το διεθνές δίκαιο διαμέσου διεθνών συνθηκών και συμβάσεων τις οποίες ήδη έχει υπογράψει και αποδεχθεί. Επί παραδείγματι να αναφερθεί το δικαίωμα που της παρέχει η Σύμβαση του Δ.Θ για διεξαγωγή ναυτικών στρατιωτικών γυμνασίων εντός της Μαύρης θάλασσας, σύμφωνα με τις προβλέψεις των άρθρων 87 και 89, όπου ρητά αναφέρεται «ότι η ανοικτή θάλασσα είναι ελεύθερη για όλα τα κράτη, παράκτια ή άνευ ακτών» και «κανένα κράτος δεν μπορεί νομίμως να διεκδικήσει την υπαγωγή οποιουδήποτε μέρους της ανοικτής θάλασσας στην κυριαρχία του»⁹³. Η τμηματική ανακήρυξη Α.Ο.Ζ. στην οποία έχει προβεί η Τουρκία από το 1986 με τη μέθοδο της “μέσης γραμμής”, κατόπιν πίεσης της Σοβιετικής ένωσης⁹⁴, δεν αποκλείει την προαναφερθείσα δυνατότητα που ανοίγεται στην Ελλάδα, καθώς σύμφωνα με το άρθρο 58 της σύμβασης Δ.Θ τα δικαιώματα των τρίτων κρατών στην Α.Ο.Ζ. του παράκτιου κράτους αφορούν αποκλειστικά στις συστατικές ελευθερίες του καθεστώτος της ανοικτής θάλασσας, το οποίο φαίνεται να μην επηρεάζεται, εκτός της ελευθερίας της αλιείας, η οποία παραχωρείται για την περιοχή της Α.Ο.Ζ., αποκλειστικά στο παράκτιο κράτος⁹⁵. Με τον τρόπο αυτό θα καταστήσει σαφές στην Τουρκία ότι, η αναθεωρητική πολιτική έντασης που έχει επιλέξει είναι αναποτελεσματική, καθώς η Ελλάδα διαθέτει και την θέληση και τη δύναμη να αντιμετωπίσει αποτελεσματικά κάθε πρόκληση και να μην υποκύψει σε κανέναν εκβιασμό.

Ιστορικά έχει αποδειχθεί ότι η πολιτική κατευνασμού (Appeasement), που εφαρμόζει δυστυχώς τα τελευταία έτη η Ελλάδα απέναντι στην γείτονα χώρα, δεν οδηγεί αναγκαστικά στην ειρήνη, αλλά τελικά σε πόλεμο, όπως συνέβη στο δεύτερο μισό της δεκαετίας του 1930, όταν ο Χίτλερ ανέβηκε στην εξουσία στην Γερμανία και η αναθεωρητική πολιτική του δεν αντιμετωπίστηκε όπως έπρεπε από τις μεγάλες δυνάμεις της εποχής. Η μόνη πολιτική που πρέπει να εφαρμόζεται σε τέτοιες περιπτώσεις είναι η πολιτική της Ανάσχεσης (Containment), όπως διδάσκουν όλοι οι μεγάλοι γεωπολιτικοί και εφαρμόζουν τα σοβαρά κράτη. Θα πρέπει να γίνει σαφές ότι στη νέα εποχή, η άσκηση της εξωτερικής πολιτικής μιας χώρας, πρέπει να αντιλαμβάνεται ως δυναμικότερο παράγοντας ισχύος όχι μόνο την κλασική έννοια της διεθνούς ισχύος, αλλά την εικόνα της χώρας.

⁹³ Γρηγόρης Τσιάλτας και Μαριάνθη Ευσταθοπούλου, «*Το Διεθνές καθεστώς των θαλασσών και των Ωκεανών*», σ.348

⁹⁴ Θεόδωρος Καρυώτης, 29/6/2017, <http://mignatiou.com/2017/06/o-efialtis-tou-erntogan-i-aoz-tis-tourkias-ke-to-lathos-tou-tagip-me-ti-mavri-thalassa/> (έγινε πρόσβαση στις 2/1/2018)

⁹⁵ Γρηγόρης Τσιάλτας και Μαριάνθη Ευσταθοπούλου «*Το Διεθνές καθεστώς των θαλασσών και των Ωκεανών*», σ.301.

Η Ελλάδα της επόμενης ημέρας θα πρέπει να έχει εθνική αυτοπεποίθηση, να είναι ένα κράτος που θα αντιλαμβάνεται τις ευκαιρίες στο διεθνές σύστημα και θα σπεύδει να τις μετατρέπει σε ενεργητικές πολιτικές. Ας μην ξεχνάμε το περίφημο τραγικό απόσπασμα του Θουκυδίδη, 5ο βιβλίο, από τον διάλογο των Αθηναίων και των Μηλίων, που εξηγεί πολλά και διδάσκει πολλά: *«...ὅτι δίκαια μὲν ἐν τῷ ἀνθρωπείῳ λόγῳ ἀπὸ τῆς ἴσης ἀνάγκης κρίνεται, δυνατὰ δὲ οἱ πρὸντες πράσσουσι καὶ οἱ ἀσθενεῖς ξυγχωροῦσιν»*. Δηλαδή ...πως κατά την ανθρώπινη λογική μπορούμε να μιλάμε για δίκαιο όταν και τα δύο μέρη έχουν ίση ισχύ και ότι οι ισχυροί πράττουν ό, τι τους επιτρέπει η δύναμή τους και οι αδύναμοι υποχωρούν όσο τους επιβάλλει η αδυναμία τους (και το αποδέχονται).

Παράρτημα 1

Κείμενο Συνθήκης Montreux

Australian Treaty Series 1936 No 13 DEPARTMENT OF FOREIGN AFFAIRS

AND TRADE CANBERRA

Convention regarding the Regime of the Straits, and Protocol (Montreux, 20 July 1936)

Entry into force of Protocol for Australia and generally: 20 July 1936

Provisional entry into force of Convention: 15 August 1936

**Definitive entry into force of Convention for Australia and generally:
9 November 1936**

AUSTRALIAN TREATY SERIES 1936 No. 13 (electronic)

(c) Commonwealth of Australia 1998

CONVENTION REGARDING THE REGIME OF THE STRAITS

His Majesty the King of the Bulgarians, the President of the French Republic, His Majesty the King of Great Britain, Ireland and the British Dominions beyond the Seas, Emperor of India, His Majesty the King of the Hellenes, His Majesty the Emperor of Japan, His Majesty the King of Roumania, the President of the Turkish Republic, the Central Executive Committee of the Union of Soviet Socialist Republics, and His Majesty the King of Yugoslavia;

DESIRING to regulate transit and navigation in the Straits of the Dardanelles, the Sea of Marmora and the Bosphorus comprised under the general term "Straits" in such manner as to safeguard, within the framework of Turkish security and of the security, in the Black Sea, of the riparian States, the principle enshrined in Article 23 of the Treaty of Peace signed at Lausanne on 24 July 1923;^[1]

HAVE RESOLVED to replace by the present Convention the Convention signed at Lausanne on 24 July 1923, and have appointed as their Plenipotentiaries: [Names of plenipotentiaries not reproduced here.] Who, after having exhibited their full powers, found in good and due form, have agreed on the following provisions:

Article 1

The High Contracting Parties recognize 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.

SECTION I MERCHANT VESSELS

Article 2

In time of peace, merchant vessels shall enjoy complete freedom of transit and navigation in the Straits, by day and by night, under any flag and with any kind of cargo, without any formalities, except as provided in Article 3 below. No taxes or charges other than those authorized by Annex I to the present Convention shall be levied by the Turkish authorities on these vessels when passing in transit without calling at a port in the Straits. In order to facilitate the collection of these taxes or charges merchant vessels passing through the Straits shall communicate to the officials at the stations referred to in Article 3 their name, nationality, tonnage, destination and last port of call (provenance). Pilotage and towage remain optional.

Article 3

All ships entering the Straits by the Aegean Sea or by the Black Sea shall stop at a sanitary station near the entrance to the Straits for the purposes of the sanitary control prescribed by Turkish law within the framework of international sanitary regulations. This control, in the case of ships possessing a clean bill of health or presenting a declaration of health testifying that they do not fall within the scope of the provisions of the second paragraph of the present Article, shall be carried out by day and by night with all possible speed, and the vessels in question shall not be required to make any other stop during their passage through the Straits. Vessels which have on board cases of plague, cholera, yellow fever, exanthematic typhus or smallpox, or which have had such cases on board during the previous seven days, and vessels which have left an infected port within less than five times twenty-four hours shall stop at the sanitary stations indicated in the preceding paragraph in order to embark such sanitary guards as the Turkish authorities may direct. No tax or charge shall be levied in respect of these sanitary guards and they shall be disembarked at a sanitary station on departure from the Straits.

Article 4

In time of war, Turkey not being belligerent, merchant vessels, under any flag or with any kind of cargo, shall enjoy freedom of transit and navigation in the Straits subject to the provisions of Articles 2 and 3. Pilotage and towage remain optional.

Article 5

In time of war, Turkey being belligerent, merchant vessels not belonging to a country at war with Turkey shall enjoy freedom of transit and navigation in the Straits on condition that they do not in any way assist the enemy. Such vessels shall enter the Straits by day and their transit shall be effected by the route which shall in each case be indicated by the Turkish authorities.

Article 6

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 that their transit must be effected by the route which shall, in each case, be indicated by the Turkish authorities. Pilotage may, in this case, be made obligatory, but no charge shall be levied.

Article 7

The term "merchant vessels" applies to all vessels which are not covered by Section II of the present Convention.

SECTION II VESSELS OF WAR

Article 8

For the purposes of the present Convention, the definitions of vessels of war and of their specification together with those relating to the calculation of tonnage shall be as set forth in Annex II to the present Convention.

Article 9

Naval auxiliary vessels specifically designed for the carriage of fuel, liquid or non-liquid, shall not be subject to the provisions of Article 13 regarding notification, nor shall they be counted for the purpose of calculating the tonnage which is subject to limitation under Articles 14 and 18, on condition that they shall pass through the Straits singly. They shall, however, continue to be on the same footing as vessels of war for the purpose of the remaining provisions governing transit.

The auxiliary vessels specified in the preceding paragraph shall only be entitled to benefit by the exceptional status therein contemplated if their armament does not include: for use against floating targets, more than two guns of a maximum calibre of 105 millimeters; for use against aerial targets, more than two guns of a maximum calibre of 75 millimeters.

Article 10

In time of peace, light surface vessels, minor war vessels and auxiliary vessels, whether belonging to Black Sea or non-Black Sea Powers, and whatever their flag, shall enjoy freedom of transit through the Straits without any taxes or charges whatever, provided that such transit is begun during daylight and subject to the conditions laid down in Article 13 and the Articles following thereafter.

Vessels of war other than those which fall within the categories specified in the preceding paragraph shall only enjoy a right of transit under the special conditions provided by Articles 11 and 12.

Article 11

Black Sea Powers may send through the Straits capital ships of a tonnage greater than that laid down in the first paragraph of Article 14, on condition that these vessels pass through the Straits singly, escorted by not more than two destroyers.

Article 12

Black Sea Powers shall have the right to send through the Straits, for the purpose of rejoining their base, submarines constructed or purchased outside the Black Sea, provided that adequate notice of the laying down or purchase of such submarines shall have been given to Turkey. Submarines belonging to the said Powers shall also be entitled to pass through the Straits to be repaired in dockyards outside the Black Sea on condition that detailed information on the matter is given to Turkey. In either case, the said submarines must travel by day and on the surface, and must pass through the Straits singly.

Article 13

The transit of vessels of war through the Straits shall be preceded by a notification given to the Turkish Government through the diplomatic channel. The normal period of notice shall be eight days; but it is desirable that in the case of non-Black Sea Powers this period should be increased to fifteen days. The notification shall specify the destination, name, type and number of the vessels, as also the date of entry for the outward passage and, if necessary, for the return journey. Any change of date shall be subject to three days' notice. Entry into the Straits for the outward passage shall take place within a period of five days from the date given in the original notification. After the expiry of this period, a new notification shall be given under the same conditions as for the original notification. When effecting transit, the commander of the naval force shall, without being under any obligation to stop, communicate a signal station at the entrance to the Dardanelles or the Bosphorus the exact composition of the force under his orders.

Article 14

The maximum aggregate tonnage of all foreign naval forces which may be in course of transit through the Straits shall not exceed 15,000 tons, except in the cases provided for in Article 11 and in Annex III to the present Convention. The forces specified in the preceding paragraph shall not, however, comprise more than nine vessels. Vessels, whether belonging to Black Sea or non-Black Sea Powers, paying visits to a port in the Straits, in accordance with the provisions of Article 17, shall not be included in this tonnage. Neither shall vessels of war which have suffered damage during their passage through the Straits be included in this tonnage; such vessels, while undergoing repair, shall be subject to any special provisions relating to security laid down by Turkey.

Article 15

Vessels of war in transit through the Straits shall in no circumstances make use of any aircraft which they may be carrying.

Article 16

Vessels of war in transit through the Straits shall not, except in the event of damage or peril of the sea, remain therein longer than is necessary for them to effect the passage.

Article 17

Nothing in the provisions of the preceding Articles shall prevent a naval force of any tonnage or composition from paying a courtesy visit of limited duration to a port in the Straits, at the invitation of the Turkish Government. Any such force must leave the Straits by the same route as that by which it entered, unless it fulfils the conditions required for passage in transit through the Straits as laid down by Articles 10, 14 and 18.

Article 18

(1) The aggregate tonnage which non-Black Sea Powers may have in that sea in time of peace shall be limited as follows:

(a) Except as provided in paragraph (b) below, the aggregate tonnage of the said Powers shall not exceed 30,000 tons;

(b) If at any time the tonnage of the strongest fleet in the Black Sea shall exceed by at least 10,000 tons the tonnage of the strongest fleet in that sea at the date of the signature of the present Convention, the aggregate tonnage of 30,000 tons mentioned in paragraph (a) shall be increased by the same amount, up to a maximum of 45,000 tons. For this purpose, each Black Sea Power shall, in conformity with Annex IV to the present Convention, inform the Turkish Government, on 1 January and 1 July of each year, of the total tonnage of its fleet in the Black Sea; and the Turkish Government shall transmit this information to the other High Contracting Parties and to the Secretary-General of the League of Nations;

(c) The tonnage which any one non-Black Sea Power may have in the Black Sea shall be limited to two-thirds of the aggregate tonnage provided for in paragraphs (a) and (b) above;

(d) In the event, however, of one or more non-Black Sea Powers desiring to send naval forces into the Black Sea, for a humanitarian purpose, the said forces, which shall in no case exceed 8,000 tons altogether, shall be allowed to enter the Black Sea without having to give the notification provided for in Article 13 of the present Convention, provided an authorization is obtained from the Turkish Government in the following circumstances: if the figure of the aggregate tonnage specified in paragraphs (a) and (b) above has not been reached and will not be exceeded by the despatch of the forces which it is desired to send, the Turkish Government shall grant the said authorization within the shortest possible time after receiving the request which has been addressed to it; if the said figure has already been reached or if the despatch of the forces which it is desired to send will cause it to be exceeded, the Turkish Government will immediately inform the other Black Sea Powers of the request for authorization, and if the said Powers make no objection within twenty-four hours of having

received this information, the Turkish Government shall, within forty-eight hours at the latest, inform the interested Powers of the reply which it has decided to make to their request. Any further entry into the Black Sea of naval forces of non-Black Sea Powers shall only be effected within the available limits of the aggregate tonnage provided for in paragraphs (a) and (b) above.

(2) Vessels of war belonging to non-Black Sea Powers shall not remain in the Black Sea more than twenty-one days, whatever be the object of their presence there Article 19. 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 Articles 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. In the exceptional cases provided for in the preceding paragraph, the limitations laid down in Articles 10 to 18 of the present Convention shall not be applicable. Notwithstanding the prohibition of passage laid down in paragraph 2 above, vessels of war belonging to belligerent Powers, whether they are Black Sea Powers or not, which have become separated from their bases, may return thereto. Vessels of war belonging to belligerent Powers shall not make any capture, exercise the right of visit and search, or carry out any hostile act in the Straits.

Article 20

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.

Article 21

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.

Article 22

Vessels of war which have on board cases of plague, cholera, yellow fever, exanthematic typhus or smallpox or which have had such cases on board within the last seven days and vessels of war which have left an infected port within less than five times twenty-four hours must pass through the Straits in quarantine and apply by the means on board such prophylactic measures as are necessary in order to prevent any possibility of the Straits being infected.

SECTION III

AIRCRAFT

Article 23

In order to assure the passage of civil aircraft between the Mediterranean and the Black Sea, the Turkish Government will indicate the air routes available for this purpose, outside the forbidden zones which may be established in the Straits. Civil aircraft may use these routes provided that they give the Turkish Government, as regards occasional flights, a notification of three days, and as regards flights on regular services, a general notification of the dates of passage.

The Turkish Government moreover undertake, notwithstanding any remilitarization of the Straits, to furnish the necessary facilities for the safe passage of civil aircraft authorized under the air regulations in force in Turkey to fly across Turkish territory between Europe and Asia. The route which is to be followed in the Straits zone by aircraft which have obtained an authorization shall be indicated from time to time.

SECTION IV

GENERAL PROVISIONS

Article 24

The functions of the International Commission set up under the Convention relating to the regime of the Straits of 24 July 1923 are hereby transferred to the Turkish Government. The Turkish Government undertake to collect statistics and to furnish information concerning the application of Articles 11, 12, 14 and 18 of the present Convention. They will supervise the execution of all the provisions of the present Convention relating to the passage of vessels of war through the Straits.

As soon as they have been notified of the intended passage through the Straits of a foreign naval force the Turkish Government shall inform the representatives at Angora of the High Contracting Parties of the composition of that force, its tonnage, the date fixed for its entry into the Straits, and, if necessary, the probable date of its return.

The Turkish Government shall address to the Secretary-General of the League of Nations and to the High Contracting Parties an annual report giving details regarding the movements of foreign vessels of war through the Straits and furnishing all infor-

mation which may be of service to commerce and navigation, both by sea and by air, for which provision is made in the present Convention.

Article 25

Nothing in the present Convention shall prejudice the rights and obligations of Turkey, or of any of the other High Contracting Parties members of the League of Nations, arising out of the Covenant of the League of Nations.

SECTION V

FINAL PROVISIONS

Article 26

The present Convention shall be ratified as soon as possible.[2] The ratifications shall be deposited in the archives of the Government of the French Republic in Paris. The Japanese Government shall be entitled to inform the Government of the French Republic through their diplomatic representative in Paris that the ratification has been given, and in that case they shall transmit the instrument of ratification as soon as possible. A *proces-verbal* of the deposit of ratifications shall be drawn up as soon as six instruments of ratification, including that of Turkey, shall have been deposited. For this purpose the notification provided for in the preceding paragraph shall be taken as the equivalent of the deposit of an instrument of ratification. The present Convention shall come into force on the date of the said *proces-verbal*.³ The French Government will transmit to all the High Contracting Parties an authentic copy of the *proces-verbal* provided for in the preceding paragraph and of the *proces-verbaux* of the deposit of any subsequent ratifications. Article 27 The present Convention shall, as from the date of its entry into force, be open to accession by any Power signatory to the Treaty of Peace at Lausanne signed on 24 July 1923. Each accession shall be notified, through the diplomatic channel, to the Government of the French Republic, and by the latter to all the High Contracting Parties. Accessions shall come into force as from the date of notification to the French Government.

Article 28

The present Convention shall remain in force for twenty years from the date of its entry into force. The principle of freedom of transit and navigation affirmed in Article 1 of the present Convention shall however continue without limit of time. If, two years prior to the expiry of the said period of twenty years, no High Contracting Party shall have given notice of denunciation to the French Government the present Convention shall continue in force until two years after such notice shall have been given. Any such notice shall be communicated by the French Government to the High Contracting Parties. In the event of the present Convention being denounced in accordance with the provisions of the present Article, the High Contracting Parties agree to be represented at a conference for the purpose of concluding a new Convention.

Article 29

At the expiry of each period of five years from the date of the entry into force of the present Convention each of the High Contracting Parties shall be entitled to initiate a

proposal for amending one or more of the provisions of the present Convention. To be valid, any request for revision formulated by one of the High Contracting Parties must be supported, in the case of modifications to Articles 14 or 18, by one other High Contracting Party, and, in the case of modifications to any other Article,

by two other High Contracting Parties. 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.

IN WITNESS WHEREOF, the abovementioned Plenipotentiaries have signed the present Convention.

DONE at Montreux the 20th July, 1936, in eleven copies, of which the first copy, to which the seals of the Plenipotentiaries have been affixed, will be deposited in the archives of the Government of the French Republic and of which the remaining copies have been transmitted to the signatory Powers.

[Signatures not reproduced here.]
ANNEX I

1. The taxes and charges which may be levied in accordance with Article 2 of the present Convention shall be those set forth in the following table. Any reductions in these taxes or charges which the Turkish Government may grant shall be applied without any distinction based on the flag of the vessel:

Nature of service rendered	Amount of tax or charge to be levied on each ton of net register tonnage
	<i>Francs gold</i> [4]

- | | | | |
|--|----------------|---------|----------|
|](a) | Sanitary | control | stations |
| 5 | | | 0.07 |
|
(b) Lighthouses, light and channel buoys: | | | |
| | Up to 800 tons | | 0.42 |
| | Above 800 tons | | 0.21 |
|
(c) Life saving services, including life-boats, rocket stations, fog sirens, direction-finding stations, and any light buoys not comprised in (b) above, or 0.10 other similar installations | | | |

2. The taxes and charges set forth in the table attached to paragraph 1 of the present Annex shall apply in respect of a return voyage through the Straits (that is to say, a voyage from the Aegean Sea to the Black Sea and return back to the Aegean Sea or else a voyage through the Straits from the Black Sea to the Aegean Sea followed by a return voyage into the Black Sea); if, however, a merchant vessel re-enters the Straits with the object of returning into the Aegean Sea or to the Black Sea, as the case may be, more than six months after the date of entry into the Straits for the outward voyage, such vessel may be called upon to pay these taxes and charges a second time, provided no distinction is made based on the flag of the vessel.

3. If, on the outward voyage, a merchant vessel declares an intention of not returning, it shall only be obliged as regards the taxes and charges provided for in paragraphs (b) and (c) of the first paragraph of the present Annex, to pay half the tariff indicated.

4. The taxes and charges set forth in the table attached to the first paragraph of the present Annex, which are not to be greater than is necessary to cover the cost of maintaining the services concerned and of allowing for the creation of a reasonable reserve fund or working balance, shall not be increased or added to except in accordance with the provisions of Article 29 of the present Convention. They shall be payable in gold francs or in Turkish currency at the rate of exchange prevailing on the date of payment.

5. Merchant vessels may be required to pay taxes and charges for optional services, such as pilotage and towage, when any such service shall have been duly rendered by the Turkish authorities at the request of the agent or master of any such vessel. The Turkish Government will publish from time to time the tariff of the taxes and charges to be levied for such optional services.

6. These tariffs shall not be increased in cases in the event of the said services being made obligatory by reason of the application of Article 5.

ANNEX II

[5]

A. STANDARD DISPLACEMENT

(1) The standard displacement of a surface vessel is the displacement of the vessel, complete, fully manned, engined, and equipped ready for sea, including all armament and ammunition, equipment, outfit, provisions and fresh water for crew, miscellaneous stores and implements of every description that are intended to be carried in war, but without fuel or reserve feed water on board.

(2) The standard displacement of a submarine is the surface displacement of the vessel complete (exclusive of the water in non-watertight structure), fully manned, engined and equipped ready for sea, including all armament and ammunition, equipment, outfit, provisions for crew, miscellaneous stores and implements of every description that are intended to be carried in war, but without fuel, lubricating oil, fresh water or ballast water of any kind on board.

(3) The word "ton" except in the expression "metric tons" denotes the ton of 2,240 lb (1,016 kilos).

B. CATEGORIES

(1) *Capital ships* are surface vessels of war belonging to one of the two following subcategories:

(a) Surface vessels of war, other than aircraft-carriers, auxiliary vessels, or capital ships of sub-category (b), the standard displacement of which exceeds 10,000 tons (10,160 metric tons) or which carry a gun with a calibre exceeding 8 in. (203 mm);

(b) Surface vessels of war, other than aircraft-carriers, the standard displacement of which does not exceed 8,000 tons (8,128 metric tons) and which carry a gun with a calibre exceeding 8 in. (203 mm).

(2) *Aircraft-carriers* are surface vessels of war, whatever their displacement, designed or adapted primarily for the purpose of carrying and operating aircraft at sea. The fitting of a landing-on or flying-off deck on any vessel of war, provided such vessel has not been designed or adapted primarily for the purpose of carrying and operating aircraft at sea, shall not cause any vessel so fitted to be classified in the category of aircraft-carriers.

The category of aircraft-carriers is divided into two sub-categories as follows:

(a) Vessels fitted with a flight deck, from which aircraft can take off, or on which aircraft can land from the air;

(b) Vessels not fitted with a flight deck as described in (a) above.

(3) *Light surface vessels* are surface vessels of war other than aircraft-carriers, minor war vessels or auxiliary vessels, the standard displacement of which exceeds 100 tons (102 metric tons) and does not exceed 10,000 tons (10,160 metric tons), and which do not carry a gun with a calibre exceeding 8 in. (203 mm).

The category of light surface vessels is divided into three sub-categories as follows:

(a) Vessels which carry a gun with a calibre exceeding 6.1 in. (155 mm);

(b) Vessels which do not carry a gun with a calibre exceeding 6.1 in. (155 mm) and the standard displacement of which exceeds 3,000 tons (3,048 metric tons);

(c) Vessels which do not carry a gun with a calibre exceeding 6.1 in. (155 mm) and the standard displacement of which does not exceed 3,000 tons (3,048 metric tons).

(4) *Submarines* are all vessels designed to operate below the surface of the sea.

(5) *Minor war vessels* are surface vessels of war, other than auxiliary vessels, the standard displacement of which exceeds 100 tons (102 metric tons) and does not exceed 2,000 tons (2,032 metric tons), provided they have none of the following characteristics:

(a) Mount a gun with a calibre exceeding 6.1 in. (155 mm);

(b) Are designed or fitted to launch torpedoes;

(c) Are designed for a speed greater than twenty knots.

(6) *Auxiliary vessels* are naval surface vessels the standard displacement of which exceeds 100 tons (102 metric tons), which are normally employed on fleet duties or as troop transports, or in some other way than as fighting ships, and which are not specifically built as fighting ships, provided they have none of the following characteristics:

(a) Mount a gun with a calibre exceeding 6.1 in. (155 mm);

(b) Mount more than eight guns with a calibre exceeding 3 in. (76 mm);

(c) Are designed or fitted to launch torpedoes;

(d) Are designed for protection by armour plate;

(e) Are designed for a speed greater than twenty-eight knots;

(f) Are designed or adapted primarily for operating aircraft at sea;

(g) Mount more than two aircraft-launching apparatus.

C. OVER-AGE

Vessels of the following categories and sub-categories shall be deemed to be "over-age" when the under mentioned number of years have elapsed since completion:

(a) Capital ships 26 years;

(b) Aircraft-carriers 20 years;

(c) Light surface vessels, sub-categories (a) and (b):

(i) If laid down before 1 January 1920 16 years;

(ii) If laid down after 31 December 1919 20 years;

(d) Light surface vessels, sub-category (c) 16 years;

(e) Submarines 13 years.

ANNEX III

It is agreed that, of the three over-age training ships, as indicated below, belonging to the Japanese Fleet, two units may be allowed to visit ports in the Straits at the same time. The aggregate tonnage of these two vessels shall in this case be considered as

being equivalent to 15,000 tons.

	Date when laid down	Date of entry into service	Standard displacement (tons)	Armaments
<i>Asama</i>	20-X-1896	18-III-1899	9,240	IV x 200 mm
				XII x 150 mm
<i>Yakumo</i>	1-IX-1898	20-VI-1900	9,010	IV x 200 mm
				XII x 150 mm
<i>Iwate</i>	11-XI-1898	18-III-1901	9,180	IV x 200 mm
				XIV x 150 mm

ANNEX IV

1. The categories and sub-categories of vessels to be included in the calculation of the total tonnage of the Black Sea Powers provided for in Article 18 of the present Convention are the following:

Capital ships:

Sub-category (a);

Sub-category (b).

Aircraft-carriers:

Sub-category (a);

Sub-category (b).

Light surface vessels:

Sub-category (a);

Sub-category (b);

Sub-category (c).

Submarines:

As defined in Annex II to the present Convention.

The displacement which is to be taken into consideration in the calculation of the total tonnage is the standard displacement as defined in Annex II. Only those vessels shall be taken into consideration which are not over-age according to the definition contained in the said Annex.

2. The notification provided for in Article 18, paragraph (b), shall also include the total tonnage of vessels belonging to the categories and sub-categories mentioned in paragraph 1 of the present Annex.

PROTOCOL

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 15 August 1936, the Turkish Government shall provisionally apply the regime specified in the said Convention.

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

DONE at Montreux, the 20th July, 1936.

[Signatures not reproduced here.]

[1] UKTS 1923 No. 16 (Cmd. 1929); SP 117 p. 543; LNTS 28 p. 12; Hudson No. 95 (Straits Regime).

[2] The Convention and Protocol were signed for Australia 20 July 1936. Instrument of ratification of Convention deposited for Australia 9 November 1936.

[3] The Convention entered into force provisionally 15 August 1936. The Convention entered into force definitively for Australia and generally 9 November 1936.

(4) 100 piastres at present equals 2.5 francs gold (approx.). [Footnote appeared in original text.]

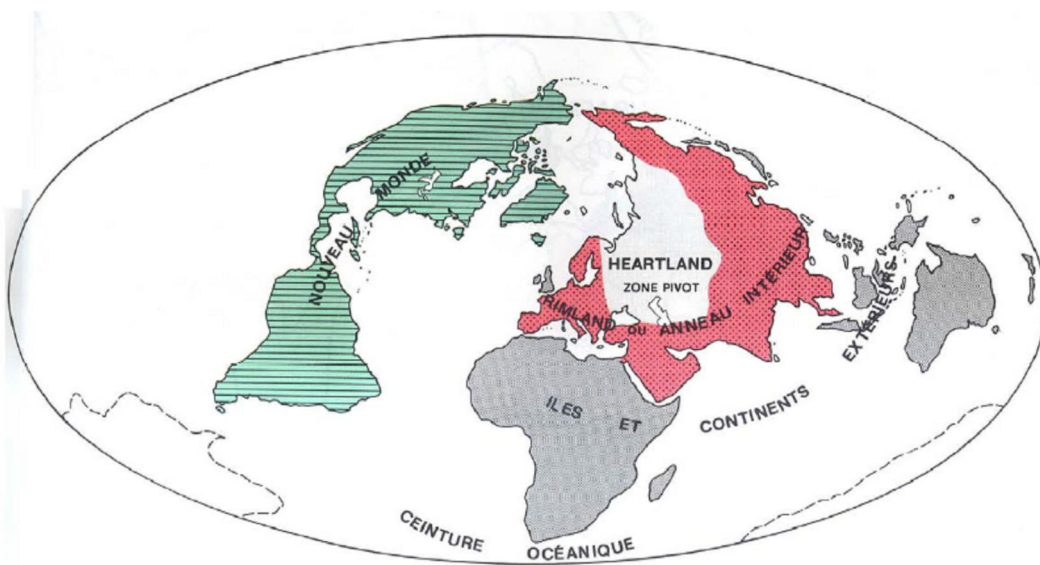
(5) The wording of the present Annex is taken from the London Naval Treaty of 25 March 1936. [Footnote appeared in original text.]

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ

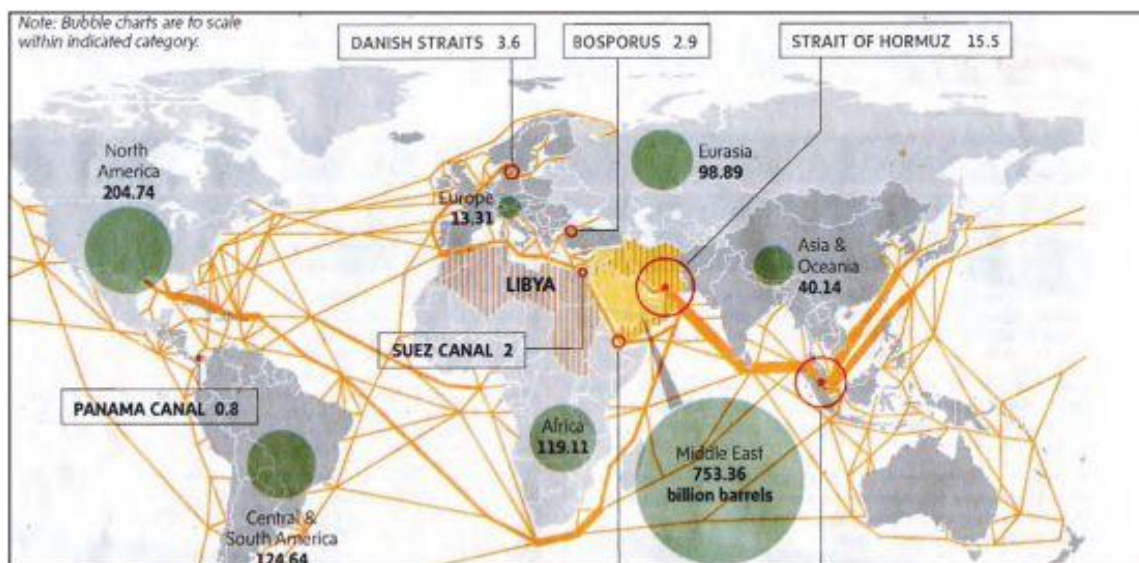
ΓΕΩΓΡΑΦΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ (ΧΑΡΤΗΣ ΣΤΕΝΩΝ ΔΑΡΔΑΝΕΛΙΩΝ-ΒΟΣΠΟΡΟΥ)



Χάρτης Στενών Δαρδανελίων - Βοσπόρου
Πηγή: www.hellinon.net



Αναχωματικός Δακτύλιος του N. J. Spykman
Πηγή: www.old.turkmas.uoa.gr/mazissite/greekpubs/presentation-THEORY.pdf



Καθημερινή διακίνηση πετρελαίου από τα Διεθνή Στενά

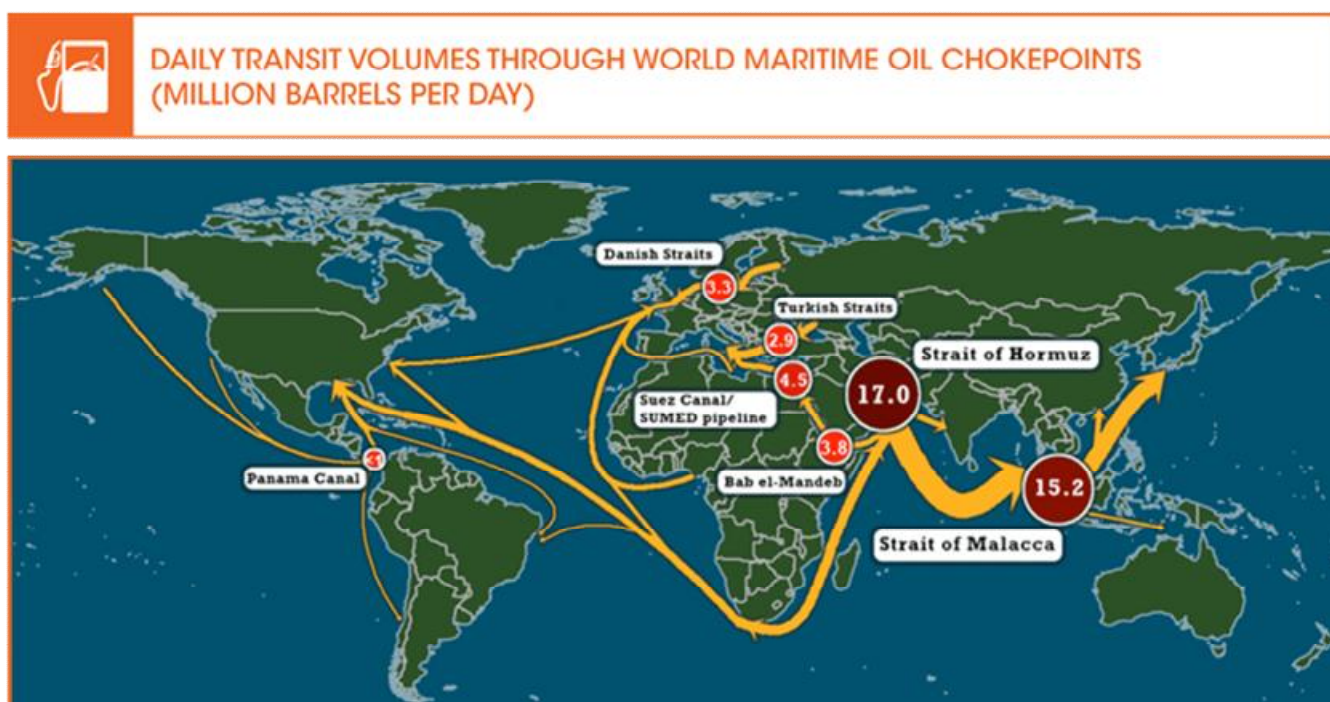
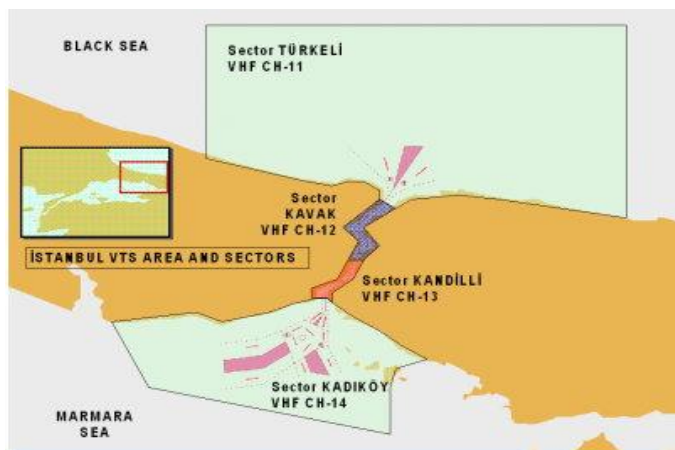


FIGURE 2

*All estimates are based on 2013 data
Source: U.S. Energy Information Administration (2014)



Πηγή:

http://www.afcan.org/dossiers_techniques/tsvts_gb.html



Πηγή:

http://www.afcan.org/dossiers_techniques/tsvts_gb.html

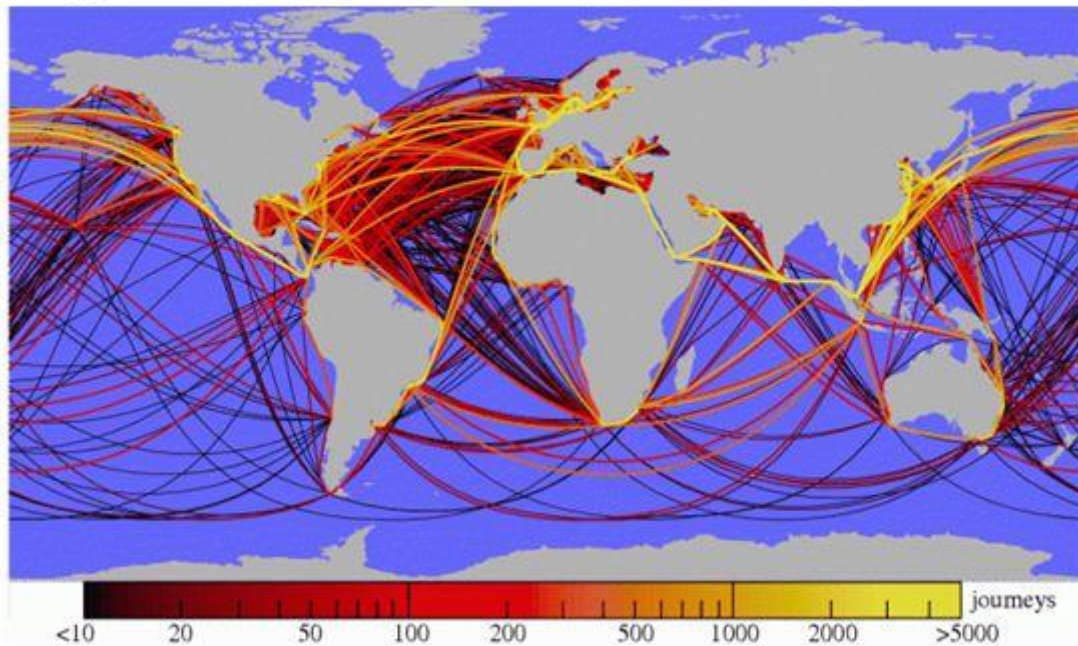


Χάρτης Ανατολικής Μεσογείου

Πηγή: <https://parisis.wordpress.com/>



Global cargo ship movements – trade intensity

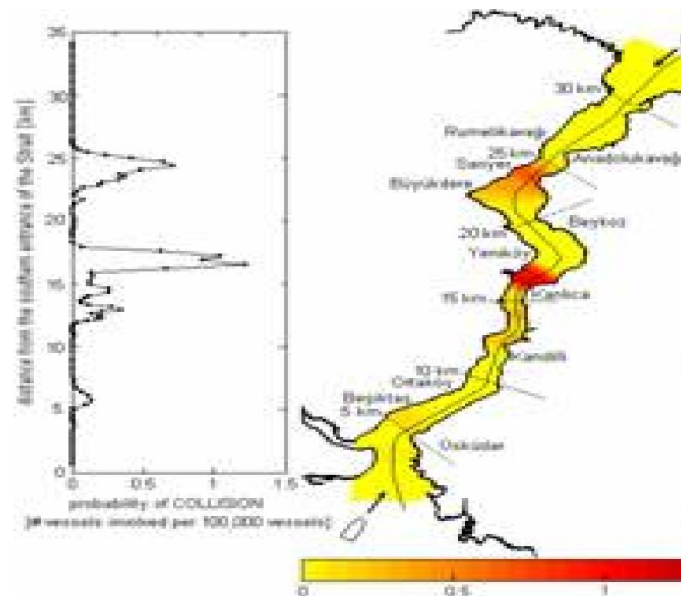


Source: DFAT's economic risk assessment: East Asia 1; and Journal of the Royal Society

Παγκόσμια κίνηση εμπορικών πλοίων
Πηγή: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/20086053>



Αεροφωτογραφία Στενών
Πηγή: <http://www.omogeneia-turkey.com/cg/city/area/aero.html>



Στενά Δαρδανελίων - Βοσπόρου
Πηγή: <https://parisis.wordpress.com/>



Σχέδιο νέας διώρυγας στα Στενά Δαρδανελίων – Βοσπόρου
Πηγή: http://www.logiosermis.net/2011/04/blog-post_8385.html#.WkujEFVI_IU



Πηγή: http://www.afcan.org/dossiers_techniques/tsvts_gb.html



Πηγή: http://www.afcan.org/dossiers_techniques/tsvts_gb.html



Πηγή: http://www.afcan.org/dossiers_techniques/tsvts_gb.html

ΠΗΓΕΣ-ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Βιβλία – Περιοδικά – Εργασίες

Μάξης Ιωάννης, *Γεωπολιτική η Θεωρία και η Πράξη*, Εκδόσεις Παπαζήσης, Αθήνα 2002.

Νικολάου Ιωάννης, *Ο Διάπλους των Τουρκικών Στενών κατά τις Διεθνείς Συνθήκες και την Πρακτική*, Εκδόσεις Ι. Σιδέρης, Αθήνα 1995.

Νταλαμάγκας Αντώνιος, *Ανατολικό Ζήτημα και Ελλάδα (Παρελθόν, παρόν και αναζητήσεις)*, Εκδόσεις Νέα Θέσις, Αθήνα 2004.

Ξιφαράς Δημήτριος, «*Η επίδραση των Συνθηκών Λωζάννης, Μοντρέ, Παρισίων επί των εθνικών συμφερόντων*», Στρατιωτική Επιθεώρηση, τεύχος Σεπ-Οκ 2009.

Ροζάκης Χρήστος, Τούντα – Φεργάδη Αρετή, Μανωλοπούλου – Βαρβιτσιώτη Κατερίνα, Ιωάννου Εμμανουήλ, *Η αποστρατικοποίηση των Ελληνικών συνόρων*, Πάντειος, Αθήνα 1977.

Σελήνης Δημήτριος, *Τα στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων (Ιστορική προσέγγιση των διαφορών καθεστώτων)*, Περιοδικό Στρατιωτική Επιθεώρηση, Ιαν-Φεβ 2005.

Σιούσουρας Παναγιώτης, *Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο. Το Δίκαιο Θάλασσας και το Ανθρωπιστικό Δίκαιο*, Εκδόσεις Σιδέρης, Αθήνα, 2014.

Σκαλτσάς Κων/νος, *Θεωρία και Κείμενα Διεθνούς Δικαίου*, Έκδοση ΔΕΚ/ΓΕΣ, Αθήνα 1985.

Συρίγος Άγγελος, *Ελληνοτουρκικές Σχέσεις*, Εκδόσεις Πατάκη, Αθήνα 2015.

Τσάλτας Γρηγόρης, Μαριάνθη Ευσταθοπούλου, *Το Διεθνές Καθεστώς των θαλασσών και των Ωκεανών*, Εκδόσεις Ι. Σιδέρης, Αθήνα 2003.

Εργασίες

Δημητροπούλου Ελένη, *Το καθεστώς Ναυσιπλοΐας στα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελλίων: Τουρκικές επιδιώξεις και Διεθνής ναυσιπλοΐα*.

Διαδίκτυο

<http://activenews.gr/η-γεωπολιτική-σημασία-και-τα-οικονομικά>

<http://aioniaellinikipisti.blogspot.gr/2011/07/rimland.html>

<http://analystsforchange.org/2014/04/vs.html>

http://amfipolnews.blogspot.gr/2015/11/h_27.html

<http://www.antibaro.gr/article/1611>

http://army.gr/default.php?pname=SIMFONIA_GIA_KATHESTOS_STENON_MONTRE&la=1

<http://www.capital.gr/epikairoτητα/2233327/ta-dardanelia-i-sunthiki-tou-montre-kai-to-aigaio> Αναδημοσίευση από την εφημερίδα "Κεφάλαιο" της 14ης Φεβρουαρίου

<https://cil.nus.edu.sg/1936/1936-convention-regarding-the-regime-of-the-straits/>

<http://eaas.gr/images/pdfs/diethnis%20symf.pdf>

http://www.eliamep.gr/wp-content/uploads/2008/07/op97_19.pdf

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

<http://energy.gov>

<http://www.geo-mazis.gr>

<http://globalsecurity.org/military/world/naval-arms-control-1936.htm>

<http://historyreport.gr/index.php/>

<http://lamiareport.gr/index.php/apopseis/item/30248-i-geopolitiki-simasia-ton-stenon-tou-g-kalliora>

<http://lygeros.org/5703-gr.html>

<http://mignatiou.com/2014/04/i-simasia-ton-stenon-stous-diethnis-geopolitikous-sischetismous/>

<http://mignatiou.com/2017/06/o-efialtis-tou-erntogan-i-aoz-tis-tourkias-ke-to-lathos-tou-tagip-me-ti-mavri-thalassa/>

<http://mfa.gov.tr/implementation-of-the-montreux-convention.en.mfa>

<http://newsbomb.gr/kosmos/news/story/413803/ti-leei-i-symvasi-montre-gia-ti-dieleysi-apo--ta-stena-ton-dardanelion>

<http://nikosxeiladakis.gr/>

http://old.turkmas.uoa.gr/mazissite/syggrammata/dogma_net_gr.pdf

http://www.onalert.gr/stories/To_sxedio_Erntogan_gia_to_Bosporofaraoniko_ergo_me_geopolitikes_diastaseisAnalysh/5251

http://paratiritirio-tourkias.blogspot.gr/2011/05/blog-post_09.htm

<https://parisis.wordpress.com/2011/04/28/>

https://perialos.blogspot.gr/2011/02/blog-post_2179.html,

<https://powerpolitics.eu/>

<http://www.pronews.gr/portal/>

<http://www.rizopoulospost.com/oi-kinezoi-sindeoun-ti-thessaloniki-me-ton-dounavi-ergo-pnois-i-fouska/>

<http://tribune.gr/politics/news/article/259459/chartis-tou-1990-apokalipti-ti-nev-evropi-vretania-ke-ellada-ine-ektos.html>

<https://turkishnavy.net/2014/03/05/a-primer-on-the-montreux-convention/>