

**ΠΑΝΤΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ**

NO: 15524.

ΚΩ Ε: 15393.



**ΤΟΥΡΚΙΚΕΣ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΕΣ ΑΛΛΑΓΗΣ  
ΤΟΥ ΝΟΜΙΚΟΥ ΚΑΘΕΣΤΩΤΟΣ  
ΤΩΝ ΣΤΕΝΩΝ ΤΟΥ ΒΟΣΠΟΡΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΔΑΡΔΑΝΕΛΙΩΝ.  
ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ.**

**ΔΙΔΑΚΤΟΡΙΚΗ ΔΙΑΤΡΙΒΗ**

υποβληθείσα στο Τμήμα Κοινωνιολογίας  
του Παντείου Πανεπιστημίου Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών

**από την Ευδοκία Απ. Φουρνατζοπούλου**

ΑΘΗΝΑ 2003

*Στον πατέρα μου  
για τα όνειρα που δεν μπόρεσε να εκπληρώσει*

## ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η διατριβή αυτή δεν θα είχε ολοκληρωθεί χωρίς την σημαντική βοήθεια και στήριξη που μου παρείχαν κάποια πρόσωπα.

Στα πλαίσια αυτά, θα ήθελα να ευχαριστήσω τους επιβλέποντες καθηγητές μου κ.κ. Νεοκλή Σαρρή, Κωνσταντίνο Παπαθανασόπουλο και Μιχαήλ Ψαλιδόπουλο για την πνευματική καθοδήγηση που μου παρείχαν καθόλη τη διάρκεια συγγραφής της διατριβής μου.

Παράλληλα, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον κ. Γεράσιμο Καραμπελιά, λέκτορα στο Πάντειο Πανεπιστήμιο που με προέτρεψε για την συγγραφή της διατριβής μου, καθώς και για την αμέριστη συμπαράσταση του.

Επίσης, θα ήθελα να ευχαριστήσω τη Νομική Υπηρεσία του Υπουργείου Εξωτερικών, τη Διεύθυνση Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας και τη Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, τα ελληνικά Προξενικά Λιμεναρχεία της Οδησσού, της Κωσταντζας και του Νοβοροσίσκ, τη Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος, καθώς και τις Ενώσεις Ελλήνων Εφοπλιστών και Πλοιοκτητών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων για τα πολύτιμα στοιχεία που μου διέθεσαν.

Θα ήταν παράλειψή μου να μην ευχαριστήσω τους συμμετέχοντες στην έρευνά μου πλοιοκτήτες, ναυλωτές, ναυλομεσίτες, στελέχη ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ναυτικών, που με τις ανεκτίμητες εμπειρίες τους με βοήθησαν να ολοκληρώσω τη παρούσα μελέτη.

Τέλος, θα ήθελα να εκφράσω την ευγνωμοσύνη μου στους γονείς μου και ιδιαίτερα στο σύζυγό μου για τη συναισθηματική τους στήριξη καθόλη τη διάρκεια της εκπόνησης της διατριβής μου.

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

	Σελ.
Ευχαριστίες	i
Περιεχόμενα	ii
<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ</b>	<b>1</b>
<b>ΜΕΡΟΣ Α΄</b>	
Η ανάπτυξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και η σύνδεσή της με το θαλάσσιο εμπόριο της Μαύρης Θάλασσας	7
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄</b>	<b>8</b>
Εισαγωγή: Η συμβολή της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στο διεθνές εμπόριο	8
<b>A1.</b> Η ελληνική ναυτιλία και η Μαύρη Θάλασσα από την αρχαιότητα μέχρι τον 18 <sup>ο</sup> αιώνα	17
<b>A2.</b> Η γένεση της σύγχρονης ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας (18 <sup>ο</sup> έως αρχές 20 <sup>ου</sup> αιώνα)	24
<b>(I)</b> Παράγοντες ανάπτυξης της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας	24
<b>(i)</b> Ανταγωνισμός Άγγλων και Γάλλων	25
<b>(ii)</b> Ελληνικές παροικίες	27
<b>(II)</b> Ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας με βάση τις γεωγραφικές περιοχές	29
<b>(i)</b> Ηπειρωτική Ελλάδα	30
<b>(ii)</b> Δυτική Ελλάδα και Ιόνιοι νήσοι	30
<b>(iii)</b> Νησιά του Αιγαίου	32

(III) Διεθνοποίηση της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας	35
(IV) Σημαίες που χρησιμοποιήθηκαν από τους Έλληνες πλοιοκτήτες	37
(V) Ανασυγκρότηση της ελληνικής ναυτιλίας μετά την Επανάσταση	39
(i) Ναυτικά Κέντρα του 19 <sup>ου</sup> αιώνα	41
(ii) Χιώτικο και Ιόνιο Δίκτυο	42
<b>A3. Η μετάβαση και η προσαρμογή της ελληνικής ναυτιλίας από το ιστίο στον ατμό</b>	49
(I) Χρηματοδότηση	53
(II) Ο Πειραιάς ως κέντρο της ελληνικής ατμοπλοϊκής ναυτιλίας	55
<b>A4. Απεξάρτηση της ελληνικής ναυτιλίας από το χώρο της Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσα</b>	58
(I) Κλείσιμο των 'Στενών' κατά τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο	59
(II) Διαμόρφωση του καθεστώτος ναυσιπλοΐας στα 'Στενά'	60
(III) Η ελληνική ναυτιλία κατά το διάστημα του Μεσοπολέμου	63
(IV) Η εξέλιξη της Μεταπολεμικής ελληνικής ναυτιλίας	68
(i) Αγορές των "Liberties"	69
(ii) Έναρξη ενασχόλησης των Ελλήνων πλοιοκτητών με τη μεταφορά πετρελαίου	70
(iii) Η εξέλιξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας μέσα από τη χρήση των σημαίων ευκαιρίας	71
(iv) Ο επιχειρησιακός χαρακτήρας των ναυτιλιακών γραφείων του Πειραιά	74
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'</b>	77
<b>B1. Το θαλάσσιο εμπόριο της Μαύρης Θάλασσας μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο</b>	77
(I) Η ελληνική ναυτιλιακή δραστηριότητα στη Μαύρη Θάλασσα	77
(II) Η αύξηση της ναυτιλιακής δραστηριότητας στη Μαύρη	

Θάλασσα κατά την τελευταία δεκαετία του 20 <sup>ου</sup> αιώνα και η συμμετοχή της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας	79
(i) Η ελληνική ναυτιλιακή δύναμη που διήρθε από τα Στενά κατά την τετραετία 1997-2000	81
(ii) Τα ελληνικά Προξενικά Λιμεναρχεία της Μαύρης Θάλασσας και η ελληνική ναυτιλιακή κίνηση στα οικεία Λιμάνια	86
(III) Το θαλάσσιο εμπόριο της Μαύρης Θάλασσας κατά την τελευταία δεκαετία του 20 <sup>ου</sup> αιώνα	92
<b>B2.</b> Η θαλάσσια μεταφορά του πετρελαίου της Κασπίας στη Μαύρη Θάλασσα και η σύνδεση του με το καθεστώς των 'Στενών'	96
(I) Διαδρομές εξαγωγής του πετρελαίου της Κασπίας	99
(II) Τουρκικές ενέργειες προώθησης του αγωγού Μπακού – Τσεϊχάν	102
(i) Εφαρμογή των 'Τουρκικών Κανονισμών' στα 'Στενά' ως μέτρο πίεσης λήψης απόφασης για την μεταφορά των πετρελαίων	103
(ii) Εναλλακτικοί αγωγοί μεταφοράς του πετρελαίου	106
(iii) Υπογραφή συμφωνίας για κατασκευή του αγωγού Μπακού – Τσεϊχάν	109
(iv) Ανάγκη ύπαρξης πολλαπλών εξαγωγικών διαδρομών μεταφοράς του πετρελαίου	111
<b>ΜΕΡΟΣ Β΄</b>	
<b>Περί του νομικού καθεστώτος των 'Στενών'</b>	116
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄</b>	117
<b>A1.</b> Γεγονότα που οδήγησαν στην εφαρμογή των 'Τουρκικών Κανονισμών'	117

<b>A2. Εξελίξεις στο θέμα των 'Στενών' στα πλαίσια του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού από το 1993 μέχρι σήμερα</b>	121
---	-----

<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'</b>	161
--------------------	-----

<b>B1. Νομικό καθεστώς των 'Στενών'</b>	161
---	-----

<b>(I) Γενικά για τα στενά</b>	161
--------------------------------	-----

<b>(II) Τα στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων</b>	166
---	-----

<b>(i) Ιστορικά</b>	166
---------------------	-----

<b>(ii) Η Συνθήκη του Montreux του 1936</b>	169
---	-----

<b>B2. Είναι οι τουρκικοί κανονισμοί ναυσιπλοΐας σύμφωνα με τους κανόνες και τις συστάσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού</b>	173
--	-----

<b>(I) Σύστημα αναφοράς πλοίων</b>	173
------------------------------------	-----

<b>(II) Ζώνες διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας</b>	179
---	-----

<b>(III) Κανόνες και συστάσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού</b>	187
--	-----

<b>(IV) Τουρκικοί κανονισμοί και η σχέση τους με τους κανόνες και τις συστάσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού</b>	191
---	-----

<b>B3. Βρίσκονται οι τουρκικοί κανονισμοί ναυσιπλοΐας σε αρμονία με τη συνθήκη του Montreux του 1936 και γενικότερα με το διεθνές δίκαιο;</b>	203
---	-----

<b>(I) Υπάρχει συμμόρφωση με τη συνθήκη του Montreux του 1936;</b>	203
--	-----

<b>(II) Θα μπορούσε η σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσα του 1982 να δώσει λύση;</b>	206
--	-----

## **ΜΕΡΟΣ Γ'**

<b>Απόψεις της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας αναφορικά με το καθεστώς διέλευσης των πλοίων στα στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων</b>	217
--	-----

Εισαγωγή	218
----------	-----

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄**

Μεθοδολογία της έρευνας	219
<b>A1.</b> Εισαγωγή	219
<b>A2.</b> Μεθοδολογία σχεδιασμού και εκτέλεσης της έρευνας	220
<b>A3.</b> Παρουσίαση ερωτηματολογίου	233
<b>A4.</b> Μεθοδολογία ανάλυσης των αποτελεσμάτων της έρευνας	237
<b>(I)</b> Γενικά περί μεθοδολογία ανάλυσης πληροφοριακών στοιχείων	237
<b>(II)</b> Μεθοδολογία ανάλυσης των αποτελεσμάτων των συνεντεύξεων	239
<b>A5.</b> Δικλείδες εξασφάλισης της επιστημονικής ποιότητας της έρευνας	242

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄**

Αποτελέσματα της έρευνας	245
<b>B1.</b> Επαγγελματικά, εκπαιδευτικά, οικονομικά και κοινωνικά στοιχεία των ερωτώμενων	245
<b>(I)</b> Πρώτη κατηγορία	246
<b>(i)</b> Επαγγελματική ιδιότητα ερωτώμενων	246
<b>(ii)</b> Εκπαίδευση ερωτώμενων	247
<b>(iii)</b> Είδος πλοίων που εκμεταλλεύονται οι εταιρείες	248
<b>(iv)</b> Αριθμός πλοίων που εκμεταλλεύονται οι εταιρείες	249
<b>(v)</b> Σημαία των υπό διαχείριση πλοίων	250
<b>(vi)</b> Έτη επιχειρηματικής δραστηριότητας εταιρειών – Ναυτική Παράδοση	250
<b>(vii)</b> Καταγωγή ιδρυτών εταιρειών	251
<b>(viii)</b> Καταγωγή ερωτώμενων – Οικογενειακή Ναυτική Παράδοση	252



<b>(II) Δεύτερη Κατηγορία</b>	253
<b>(i) Επαγγελματική ιδιότητα ερωτώμενων</b>	253
<b>(ii) Εκπαίδευση ερωτώμενων</b>	254
<b>(iii) Είδος και σημαία πλοίων που ναυλώνονται από τις εταιρείες</b>	254
<b>(iv) Έτη επιχειρηματικής δραστηριότητας εταιρειών - Ναυτική παράδοση – Καταγωγή</b>	254
<b>(III) Τρίτη κατηγορία</b>	255
<b>(i) Επαγγελματική ειδικότητα ερωτώμενων</b>	255
<b>(ii) Είδος και σημαία πλοίων που ναυτολογήθηκαν οι ερωτώμενοι</b>	255
<b>(iii) Καταγωγή – Ναυτική παράδοση ερωτώμενων</b>	256
<b>B2. Συσχετισμός με την ευρύτερη περιοχή της Μαύρης Θάλασσας – Γνώση των ‘Τουρκικών Κανονισμών’</b>	257
<b>(I) Γεωγραφικό πεδίο επαγγελματικής δραστηριοποίησης ερωτώμενων</b>	257
<b>(i) Πρώτη κατηγορία</b>	257
<b>(ii) Δεύτερη κατηγορία</b>	260
<b>(iii) Τρίτη κατηγορία</b>	260
<b>(II) Μεταφερόμενα φορτία και λιμάνια προσέγγισης στη Μαύρη Θάλασσα</b>	261
<b>(III) Συχνότητα διέλευσης από τα ‘Στενά’</b>	263
<b>(i) Πρώτη Κατηγορία</b>	263
<b>(ii) Δεύτερη Κατηγορία</b>	264
<b>(iii) Τρίτη Κατηγορία</b>	264
<b>(IV) Γνώση των ‘Τουρκικών Κανονισμών’</b>	265
<b>(i) Πρώτη Κατηγορία</b>	265
<b>(ii) Δεύτερη Κατηγορία</b>	267
<b>(iii) Τρίτη Κατηγορία</b>	267

**B3. Επιπτώσεις που επιφέρουν οι ‘Τουρκικοί Κανονισμοί’ και η πρακτική που ακολουθείται κατά τη διέλευση των πλοίων από τα**

‘Στενά’ στην ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα	268
(I) Επιπτώσεις της εφαρμογής των ‘Τουρκικών Κανονισμών’ στη ναυτιλιακή δραστηριότητα	268
(i) Πλοήγηση	269
(ii) Καθυστερήσεις που προκαλούνται λόγω αναστολής της κυκλοφορίας	274
(II) Επιπτώσεις της αναστολής της κυκλοφορίας στα ‘Στενά’ στην ασφάλεια ναυσιπλοΐας	277
(III) Επιρροή της σημαίας του πλοίου στην εφαρμογή των ‘Τουρκικών Κανονισμών’	280
(IV) Αναγκαιότητα εγκατάστασης συστήματος διαχείρισης της θαλάσσιας κυκλοφορίας (VTMIS)	283
(V) Επιπτώσεις στην ελληνική ναυτιλιακή δραστηριότητα από ενδεχόμενο «κλείσιμο» των ‘Στενών’	286
(i) Πρώτη Κατηγορία	286
(ii) Δεύτερη Κατηγορία	290
(iii) Τρίτη Κατηγορία	291
<b>B4. Πολιτικές απόψεις της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας αναφορικά με το “status quo” των ‘Στενών’</b>	292
(I) Γνώση περί της νομιμότητας των ‘Τουρκικών Κανονισμών’	292
(i) Πρώτη Κατηγορία	292
(ii) Δεύτερη Κατηγορία	292
(iii) Τρίτη Κατηγορία	293
(II) Δυνατότητα αντίδρασης της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας προς τους «παράνομους» ‘Τουρκικούς Κανονισμούς’	296
(III) ‘Τουρκικοί Κανονισμοί’ και πολιτική σκοπιμότητα	299
(IV) Διαμόρφωση της ελληνικής πολιτικής στο θέμα των ‘Στενών’	
– Διεθνοποίηση των ‘Στενών’	302
(i) Διαμόρφωση της ελληνικής πολιτικής	302
(ii) Διεθνοποίηση των ‘Στενών’	306

<b>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ</b>	310
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ</b>	327
Παράρτημα I	328
Παράρτημα II	329
Παράρτημα III	330
Παράρτημα IV	331
Παράρτημα V	332
Παράρτημα VI	333
Παράρτημα VII	334
Παράρτημα VIII	335
Παράρτημα IX	336
Παράρτημα X	337
Παράρτημα XI	338
Παράρτημα XII	339
Παράρτημα XIII	340
Παράρτημα XIV	341
Παράρτημα XV	342
Παράρτημα XVI	343
Παράρτημα XVII	344
Παράρτημα XVIII	345
Παράρτημα XIX	346
Παράρτημα XX	347
Παράρτημα XXI	348
Παράρτημα XXII	349
Παράρτημα XXIII	350
Παράρτημα XXIV	351
Παράρτημα XXV	352
Παράρτημα XXVI	353
Παράρτημα XXVII	356
Παράρτημα XXVIII	359
Παράρτημα XXIX	361

Παράρτημα XXX	362
Παράρτημα XXXI	364
Παράρτημα XXXII	365
Παράρτημα XXXIIIα	366
Παράρτημα XXXIIIβ	367
Παράρτημα XXXIIIγ	368
Παράρτημα XXXIVα	369
Παράρτημα XXXIVβ	370
Παράρτημα XXXV	371

<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</b>	499
---------------------	-----

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Τα στενά<sup>1</sup> του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων (καλούμενα στο εξής τα 'Στενά') τα οποία βρίσκονται στο σταυροδρόμι δύο ηπείρων, της Ευρώπης και της Ασίας και ενώνουν τον Εύξεινο Πόντο και το Αιγαίο Πέλαγος αποτελούν έναν από τους σημαντικότερους θαλάσσιους διαδρόμους της παγκόσμιας ναυτιλίας, καθώς αποτελούν την μοναδική θαλάσσια διέξοδο των παρευξείνιων κρατών, το θαλάσσιο εμπόριο των οποίων έχει αναπτυχθεί αλματωδώς την τελευταία δεκαετία.

Τα 'Στενά' τόσο παραδοσιακά όσο και πρακτικά αποτελούν διεθνή στενά υπό την έννοια ότι εξυπηρετούν τη διεθνή ναυσιπλοΐα. Καθίσταται σαφές ότι η ανεμπόδιστη διέλευση των εμπορικών πλοίων από τα 'Στενά' αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την διεξαγωγή του εμπορίου της περιοχής. Δεδομένης, δε, της έναρξης εξαγωγής των πετρελαίων της Κασπίας προς τη Δύση τα τελευταία χρόνια, η ελεύθερη διέλευση των πετρελαιοφόρων από τα 'Στενά' έχει αρχίσει να αποκτά πολιτικές και διεθνείς οικονομικές διαστάσεις.

Η Συνθήκη του Montreux του 1936 είναι το νομικό καθεστώς που διέπει τη ναυσιπλοΐα των πλοίων στα 'Στενά' και αναγνωρίζει την αρχή της ελεύθερης διέλευσης και ναυσιπλοΐας των εμπορικών πλοίων ως βασικό πυρήνα της.

<sup>1</sup> Για την καλύτερη κατανόηση του προβλήματος, που εξετάζεται στην παρούσα μελέτη, θα ήταν χρήσιμο να αναφερθεί η γεωγραφική και υδρογραφική μορφολογία των 'Στενών'. Ένα στενό, ως γεωγραφική έννοια, είναι «ένα στενό κομμάτι θάλασσας το οποίο χωρίζει δύο τμήματα γης και ενώνει δύο τμήματα θάλασσας ή έναν κόλπο με ένα τμήμα της ανοιχτής θάλασσας», σύμφωνα με τον ορισμό που δίνεται στην 'Encyclopaedia Britannica Inc.' (1968), Vol.1, σελ. 285. [σχετικά με την έννοια ενός 'στενού' στον τομέα του διεθνούς δικαίου, βλ. την υπόθεση του στενού της Κέρκυρας, όπως αναλύεται στο Μέρος Β, Κεφάλαιο Β: Β1(1)]. Υπάρχουν περισσότερα από 260 στενά ανά τον κόσμο. Τα 'Στενά' χωρίζουν την Ευρώπη από την ασιατική επικράτεια της Τουρκίας. Περιλαμβάνουν τα Δαρδανέλια, τον παλιό Ελλήσποντο, ο οποίος ενώνει το Αιγαίο στο βόρειο - ανατολικό κομμάτι της Μεσογείου με τη θάλασσα του Μαρμαρά και το Βόσπορο της Θράκης, ο οποίος ενώνει τη θάλασσα του Μαρμαρά με τη Μαύρη Θάλασσα. Το μήκος των Δαρδανελίων είναι περίπου 38 μίλια και το πλάτος στη νότια είσοδο του είναι 2,5 μίλια ενώ στη βόρεια είσοδο του στενού είναι 1 μίλι. Το εύρος μέσα στο στενό δεν ξεπερνά τα 4 μίλια. Από την άλλη πλευρά, το μήκος του Βοσπόρου είναι 19 μίλια και το πλάτος της νότιας εισόδου είναι 2,25 μίλια ενώ κοντά στην Κων/πολη, παρατηρείται το μικρότερο πλάτος, ήτοι τα 750 μέτρα. Για τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά των στενών βλ. "Turkish Straits", Maritime & Oceans Law Research Center – Bilgi, University – Istanbul 2001, pp. 8-10. Για περισσότερες λεπτομέρειες σχετικά με τα φυσικό-οικονομικά χαρακτηριστικά των 'Στενών', βλ. Ch. Rozakis and P. Stagos, The Turkish Straits (1987), σελ. 1-13 καθώς και την ιστοσελίδα του διαδικτύου [www.mfa.gov.tr](http://www.mfa.gov.tr). Σε αυτό το σημείο είναι απαραίτητο να τονιστεί ότι ο χαρακτηρισμός των 'Στενών' ως 'τουρκικά στενά' (όπως είναι ο τίτλος του βιβλίου των κκ. Ροζάκη και Στάγου) πρέπει να αποφεύγεται διότι ούτε έχει κατοχυρωθεί στο κείμενο κάποιας διεθνούς συνθήκης ή σύμβασης ούτε έχει αναγνωρισθεί στα πλαίσια κάποιου διεθνούς οργανισμού, εξυπηρετεί δε μόνο τα τουρκικά πολιτικά και στρατιωτικά συμφέροντα.

Εντούτοις, η ασφαλής διέλευση των εμπορικών πλοίων μέσα από τα 'Στενά' και η αποτροπή θαλάσσιας ρύπανσης δεν αντιμετωπίστηκαν από τη συγκεκριμένη Συνθήκη. Η Τουρκία - το μόνο παράκτιο κράτος - στην προσπάθεια της, σύμφωνα με τους ισχυρισμούς της, να αντιδράσει στην ολοένα αυξανόμενη ναυτιλιακή κίνηση στην περιοχή και στην αύξηση του αριθμού των ατυχημάτων, που λαμβάνουν χώρα εκεί, εφάρμοσε εθνικούς κανονισμούς και καθιέρωσε σύστημα διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας και σύστημα αναφοράς.

Υπάρχουν ποικίλες αντιδράσεις κυρίως από τα κράτη /χρήστες των 'Στενών', τα οποία υποστηρίζουν ότι αυτοί οι κανονισμοί βρίσκονται σε αντίθεση με τη Συνθήκη του Montreux, τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982 (καλούμενη στο εξής 'Σύμβαση του 1982') καθώς και με τους 'Κανόνες και Συστάσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού'<sup>2</sup> (ΔΝΟ) περί της ναυσιπλοΐας στα Στενά της Ίστανμπουλ (Βόσπορος), στα Στενά του Τσανάκκαλε (Δαρδανέλια) και τη θάλασσα του Μαρμαρά» (καλούμενοι στο εξής 'Κανόνες και Συστάσεις του ΔΝΟ').

Η πρακτική που ακολουθείται από τις Τουρκικές Αρχές αναφορικά με τη διέλευση των πλοίων από τα 'Στενά' είναι ένα θέμα που απασχολεί τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα.

Πέρα από τα κράτη της Μαύρης Θάλασσας, τα οποία έχουν άμεσο και ζωτικό συμφέρον για την ελεύθερη ναυσιπλοΐα στην περιοχή, η Ελλάδα είναι ένα ακόμα κράτος που ενδιαφέρεται έντονα για το θέμα αυτό, καθώς αποτελεί τη μεγαλύτερη παγκόσμια ναυτιλιακή δύναμη. Το ενδιαφέρον εξάλλου, της Ελλάδας για το καθεστώς διέλευσης στα 'Στενά' στηρίζεται τόσο στην

<sup>2</sup> Ο Οργανισμός αυτός, γνωστότερος με τον τίτλο του στην Αγγλική γλώσσα, 'International Maritime Organization' (IMO), αποτελεί εξειδικευμένο όργανο του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών (Ο.Η.Ε.) και ασχολείται με ό,τι αφορά στα θέματα της ναυτικής ασφάλειας και της ικανότητας ναυσιπλοΐας. Υπήρξε καρπός διάσκεψης, η οποία συγκλήθηκε στη Γενεύη το 1948 και τότε είχε τον τίτλο 'Intergovernmental Maritime Consultative Organization' (IMCO). Το 1982 έλαβε το σημερινό του τίτλο. Σήμερα, αριθμεί 155 κράτη μέλη και 2 συνεργαζόμενα κράτη (Hong Kong και Macau). Βλ. σχετικά, R. Churchill & M. Nordquist, "New Directions in the Law of the Sea, (1975), pp. 519 – 527.

γεωγραφική εγγύτητα της με την περιοχή αυτή όσο και στον ιστορικό δεσμό που υπάρχει μεταξύ της ανάπτυξης της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και της περιοχής αυτής.

Η παρούσα μελέτη έχει ως σκοπό:

- να παρουσιάσει την ιστορική και οικονομική σύνδεση της περιοχής του Βοσπόρου, των Δαρδανελίων και της Μαύρης Θάλασσας με την ελληνική εμπορική ναυτιλία από τη γένεσή της μέχρι σήμερα,
- να διαφωτίσει το νομικό καθεστώς ναυσιπλοΐας στα 'Στενά' και να εξετάσει τη διαδικασία και τους λόγους εφαρμογής των τουρκικών κανονισμών ναυσιπλοΐας των πλοίων στην περιοχή, καθώς και τα προβλήματα που αυτοί δημιουργούν.
- να διαπιστώσει τις επιπτώσεις που επιφέρει η πρακτική που ακολουθείται από τις Τουρκικές Αρχές αναφορικά με τη διέλευση των πλοίων από τα 'Στενά' στις δραστηριότητες της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας, ήτοι στις θαλάσσιες μεταφορές ξηρού και υγρού φορτίου, στη διαχείριση μίας ναυτιλιακής επιχείρησης, στις ναυλώσεις των πλοίων και στη διακυβέρνηση αυτών από τους πλοιάρχους.

Στην εισαγωγή του πρώτου μέρους παρουσιάζονται τα γενικά εμπορικά, οικονομικά και τεχνικά στοιχεία της ελληνικής ναυτιλίας.

Στο πρώτο κεφάλαιο του πρώτου μέρους αρχικά δίνονται τα στοιχεία σύνδεσης της ελληνικής εμπορικής ναυτιλιακής δραστηριότητας με την ευρύτερη περιοχή της Μαύρης Θάλασσας από την αρχαιότητα μέχρι και τον 18<sup>ο</sup> αιώνα όπου και σημειώνεται η γένεση της σύγχρονης ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας.

Στη συνέχεια, παρουσιάζονται οι παράγοντες ανάπτυξης της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας κατά τον 18<sup>ο</sup> και 19<sup>ο</sup> αιώνα, οι οποίοι είναι άμεσα συνδεδεμένοι με την ανάπτυξη του εμπορίου της περιοχής της Μαύρης Θάλασσας και η τακτική που οι Έλληνες ακολούθησαν προκειμένου να ξεφύγουν από το τοπικό εμπόριο και να δραστηριοποιηθούν διεθνώς.

Το πρώτο κεφάλαιο ολοκληρώνεται με την παρουσίαση της διαδικασίας μετάβασης των Ελλήνων από το ιστίο στον ατμό στα τέλη του 19<sup>ου</sup> και στις



αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα και της τελικής απεξάρτησης της ελληνικής ναυτιλίας από το χώρο της Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας, περιγράφοντας παράλληλα την εξέλιξή της μετά από τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο μέχρι σήμερα.

Το δεύτερο κεφάλαιο του πρώτου μέρους ασχολείται με το θαλάσσιο εμπόριο της Μαύρης Θάλασσας και με την συμμετοχή των Ελλήνων σε αυτό.

Αρχικά αναφέρεται στο θαλάσσιο εμπόριο της περιοχής μετά από το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο και στους παράγοντες αύξησης της ναυτιλιακής δραστηριότητας στην περιοχή την τελευταία δεκαετία. Η αύξηση αυτή αποδεικνύεται με την παρουσίαση στοιχείων αναφορικά με τον αριθμό των διερχόμενων εμπορικών πλοίων από τα 'Στενά', τα οποία αποτελούν, όπως προαναφέρθηκε, τη μοναδική θαλάσσια διέξοδο της Μαύρης Θάλασσας.

Στη συνέχεια, δίνονται στοιχεία που αποδεικνύουν την μεγάλη συμμετοχή της ελληνικής ναυτιλίας στην διεξαγωγή του θαλάσσιου εμπορίου της Μαύρης Θάλασσα και τη σημασία που αποδίδεται από το ελληνικό κράτος στην ναυτιλιακή δραστηριοποίηση των Ελλήνων στην περιοχή.

Παράλληλα, καταγράφονται τα φορτία που μεταφέρονται από και προς τα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας και τα κυριότερα εμπορικά λιμάνια της περιοχής.

Το δεύτερο κεφάλαιο του πρώτου μέρους ολοκληρώνεται με αναφορές στη θαλάσσια μεταφορά του πετρελαίου της Κασπίας από τη Μαύρη Θάλασσα και στον συσχετισμό της μεταφοράς αυτής με τους κανονισμούς που εφάρμοσε η Τουρκία για τη ναυσιπλοΐα των πλοίων στην περιοχή των 'Στενών'.

Το δεύτερο μέρος της παρούσας μελέτης έχει ως αντικείμενο το νομικό καθεστώς των 'Στενών'.

Στο πρώτο κεφάλαιο του δεύτερου μέρους παρουσιάζονται τα γεγονότα που οδήγησαν στην εφαρμογή των τουρκικών κανονισμών ναυσιπλοΐας στην περιοχή των 'Στενών' και οι σχετικές εξελίξεις που έλαβαν χώρα στα πλαίσια του ΔΝΟ.

Στο δεύτερο κεφάλαιο του δεύτερου μέρους, γίνεται μία αναφορά στη διεθνή νομοθεσία που διέπει γενικά τα στενά διεθνούς ναυσιπλοΐας, καθώς και στα

ειδικά νομικά καθεστώτα, που εισήχθησαν κατά καιρούς, με ποικίλες συνθήκες, και αφορούσαν αποκλειστικά στα 'Στενά', καταλήγοντας στη Συνθήκη του Μοντρεux, η οποία είναι και το ισχύον νομικό καθεστώς που διέπει τα 'Στενά'.

Στη συνέχεια, αναλύονται οι «Κανονισμοί περί της τάξεως της θαλάσσιας κυκλοφορίας στα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων και τη θάλασσα του Μαρμαρά» (καλούμενοι στο εξής 'Τουρκικοί Κανονισμοί'), και το κατά πόσο αυτοί συνάδουν με τους 'Κανόνες και Συστάσεις του ΔΝΟ', οι οποίοι θα μπορούσαν να αποτελέσουν μία ισότιμη βάση για τη νομιμότητα τους.

Τέλος, εξετάζεται το κατά πόσο οι 'Τουρκικοί Κανονισμοί' είναι σύμφωνοι με τη Συνθήκη του Μοντρεux καθώς και η σχέση τους με το διεθνές εθνικό δίκαιο και με τη 'Σύμβαση του 1982', η οποία καλείται να καλύψει τα κενά της Συνθήκης του Μοντρεux.

Στο τρίτο μέρος της παρούσας μελέτης παρουσιάζεται η έρευνα που διενεργήθηκε με σκοπό να γίνουν γνωστές οι απόψεις της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας αναφορικά με το καθεστώς διέλευσης των πλοίων από τα 'Στενά' και την πρακτική που ακολουθείται από τη Τουρκία για το θέμα αυτό.

Στο πρώτο κεφάλαιο του τρίτου μέρους περιγράφεται η μεθοδολογία σχεδιασμού και εκτέλεσης της έρευνας και παρουσιάζεται το ερωτηματολόγιο στο οποίο στηρίχθηκαν οι συνεντεύξεις που έγιναν με επαγγελματίες ναυτικούς, ναυλομεσίτες, εφοπλιστές και στελέχη ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Στο δεύτερο κεφάλαιο του τρίτου μέρους παρουσιάζεται η μεθοδολογία ανάλυσης των αποτελεσμάτων της έρευνας και παρατίθενται τα αποτελέσματα αυτής.

Η παρούσα μελέτη ολοκληρώνεται με την παρουσίαση των τελικών συμπερασμάτων και προτάσεων αναφορικά με το πρόβλημα που έχει ανακύψει στην ναυσιπλοΐα των εμπορικών πλοίων στην περιοχή των 'Στενών' και με τις επιπτώσεις που αυτό επιφέρει στην ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα.

**ΜΕΡΟΣ Α΄**

**Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ  
ΚΑΙ Η ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΗΣ ΜΕ ΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ  
ΤΗΣ ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ**

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄

### ΕΙΣΑΓΩΓΗ: Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ.

Η ανάπτυξη των θαλασσιών μεταφορικών μέσων χρονικά προηγήθηκε έναντι των χερσαίων και εναέριων μέσων μεταφοράς. Πλωτά μέσα διέσχιζαν τις θάλασσες από τους πρώιμους ιστορικούς χρόνους και τους ωκεανούς από την εποχή των μεγάλων εξερευνήσεων και ανακαλύψεων. Η φυσική διαμόρφωση του πλανήτη έδωσε πρωτεύον ρόλο στα θαλάσσια μέσα μεταφοράς.

Τα τρία τέταρτα (3/4) περίπου της επιφάνειας της γης καλύπτονται από θάλασσες και λίμνες. Με εξαίρεση τις περιοχές των δύο γεωγραφικών πόλων, είναι δυνατή η θαλάσσια μεταφορά επιβατών και αγαθών σε οποιαδήποτε απόσταση και σημείο της υδρογείου που είναι προσιτό από τη θάλασσα και ενδεχόμενα και μέσα από ποταμούς, διώρυγες και λίμνες.

Στις μέρες μας, η μαζική μεταφορά αγαθών είναι τεχνικά και οικονομικά δυνατή μόνο χάρη στην ύπαρξη του εμπορικού πλοίου, ιδίως σε ό,τι αφορά στις μεταφορές μαζικών χύδην φορτίων, όπως π.χ. πρώτων υλών, δημητριακών ή καυσίμων. Εξάλλου, σε σχέση με τους άλλους τρόπους μεταφοράς (δια ξηράς και αέρος), η δια θαλάσσης μεταφορά είναι αναμφισβήτητα ο οικονομικότερος και ο πιο φιλικός προς το περιβάλλον. Δεν είναι τυχαίο ότι τα τέσσερα πέμπτα (4/5) περίπου του διεθνούς εμπορίου διεξάγονται από τη θάλασσα.

Καθίσταται σαφές ότι το διεθνές εμπόριο κατέστη ένας τεράστιος οικονομικός μηχανισμός από την ομαλή λειτουργία του οποίου εξαρτάται όχι μόνο η οικονομική ζωή των εθνών αλλά και η ίδια η ύπαρξη εκατομμυρίων ανθρώπων, αφού τα βασικά είδη διατροφής συγκαταλέγονται μεταξύ των σπουδαιότερων φορτίων των διεθνών θαλασσιών μεταφορών. Έτσι, μπορεί να υποστηριχθεί ότι το θαλάσσιο εμπόριο αποτελεί πλέον μία αρτηρία, η

διακοπή της οποίας είναι ικανή να επιφέρει την κατάρρευση της οικονομικής ζωής του πλανήτη.

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτέλεσαν τον αναγκαίο παράγοντα για την παγκοσμιοποίηση της διεθνούς οικονομίας και την εξέλιξη του καπιταλιστικού συστήματος στη σημερινή του μορφή. Από τις μεταφορές αυτές, η ναυτιλία αποτέλεσε και συνεχίζει να αποτελεί τον πιο σταθερό οικονομικό παράγοντα στην εξέλιξη του καπιταλιστικού συστήματος: οι μικρές κοινωνίες των εργαζομένων (ναυτικών και επιχειρηματιών) στη θάλασσα είναι πραγματικά η πιο πολιτισμική κοινωνία και ο χώρος των πλοίων ο πιο πολυεθνικός χώρος εργασίας, καθώς εκεί συναντά κανείς ομοιότητες στη νοοτροπία και στην οικονομική συμπεριφορά, ανεξαρτήτως εθνικότητας και γεωγραφικής καταγωγής.

Ο ρόλος όμως των θαλασσίων μεταφορών για την οικονομική ανάπτυξη και το εμπόριο δεν ήταν πάντα το ίδιο σημαντικός. Από την άποψη αυτή η εξέλιξη της θαλάσσιας μεταφοράς μπορεί να διακριθεί σε τρεις κύριες περιόδους<sup>1</sup>: η πρώτη περίοδος τοποθετείται μέχρι τον 15<sup>ο</sup> αιώνα, η δεύτερη μέχρι τον πρώτο τέταρτο του 19<sup>ου</sup> αιώνα, όπου και άρχισε ουσιαστικά η χρήση του ατμού στην πρόωση των πλοίων και τέλος η τρίτη περίοδος, που αφορά στο υπόλοιπο του 19<sup>ου</sup> αιώνα και στη σύγχρονη εποχή.

Στην πρώτη περίοδο, το έργο της θαλάσσιας μεταφοράς ήταν μεν περιορισμένο αλλά σημαντικό καθώς συνέβαλε στην εξέλιξη των μεγάλων πολιτισμών και στην ανάπτυξη του εμπορίου τους, η οποία επέβαλε, μεταξύ άλλων, και την πολιτική κυριαρχία τους.

Οι Έλληνες είναι ένας από τους δύο αρχαιότερους λαούς που κατάφεραν να διατηρήσουν την πολιτισμική τους συνοχή και ταυτότητα και μέσω της οικονομικής και πολιτικής δύναμης που τους πρόσφερε η θαλάσσια κυριαρχία τους στη Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα κατά την πρώτη περίοδο<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Για περισσότερες λεπτομέρειες, βλ. Βλάχος Γ., (1999), *Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης*, Τζέι και Τζέι Ελλάς, σελ. 64 επ.

<sup>2</sup> Για το θαλάσσιο εμπόριο κατά την αρχαιότητα βλ. Vermeule Emily, μεταφ. Θεοδ. Ξένος,

Η δεύτερη περίοδος χαρακτηρίζεται από μία θεμελιώδους σημασίας μεταβολή. Οι μεταφορές προσώπων και εμπορευμάτων γίνονται πλέον σε παγκόσμια κλίμακα αντί να περιορίζονται στην ευρωπαϊκή περιοχή. Είναι η εποχή των μεγάλων θαλασσοπόρων και των ανακαλύψεων που οδήγησε στην αναζήτηση και αξιοποίηση των πλουτοπαραγωγικών πόρων σε οποιοδήποτε σημείο του κόσμου και αν ήταν. Μέσα στα πλαίσια αυτής της περιόδου, η ναυτιλία συνέβαλε περισσότερο από κάθε τι άλλο στην επέκταση των κατοικημένων περιοχών της γης αλλά και επέτρεψε για πρώτη φορά την ανάπτυξη εμπορικών συναλλαγών μεταξύ απομακρυσμένων υπερπόντιων περιοχών και έθεσε τις βάσεις για τη δημιουργία των σύγχρονων παγκοσμίων αγορών<sup>3</sup>.

Σε αυτήν την περίοδο, εντοπίζεται και η αρχή της ανάπτυξης της σύγχρονης ελληνόκτητης εμπορικής ναυτιλίας και συγκεκριμένα τον 18<sup>ο</sup> αιώνα, χωρίς αυτό βέβαια να σημαίνει ότι και παλαιότερα δεν υπάρχουν αναφορές για ελληνική ναυτιλιακή και εμπορική δράση<sup>4</sup>, στα πλαίσια πάντοτε της κρατικής και διοικητικής οργάνωσης της Οθωμανικής αυτοκρατορίας<sup>5</sup>.

Η τελευταία περίοδος, που ακολούθησε τη βιομηχανική επανάσταση χαρακτηρίζεται από ταχύτατη αύξηση του μεγέθους του θαλασσιού εμπορίου και τις ραγδαίες τεχνολογικές εξελίξεις, αποτέλεσμα των οποίων είναι το σύγχρονο πλοίο. Η χρησιμοποίηση του σιδήρου και χάλυβα, ως υλικό κατασκευής των πλοίων και η ταυτόχρονη εξελικτική τελειοποίηση των μηχανικών μέσων πρόωσης έκανε δυνατή και οικονομικά συμφέρουσα τη μαζική μεταφορά χύδην φορτίων, πάνω στην οποία στηρίχθηκε η λειτουργία

(1983), *Ελλάς, Εποχή του Χαλκού*, Καρδαμίτσα, σελ. 58-60.

<sup>3</sup> Βλ. Burns E., (1983), *Ευρωπαϊκή Ιστορία – Εισαγωγή στην Ιστορία και τον Πολιτισμό της νεότερης Ευρώπης*, Τόμος Α, Παρατηρητής, σελ. 60-61. Ο συγγραφέας αυτός μιλά για «εμπορική επανάσταση», η οποία επέφερε και ριζικές αλλαγές στη διαμόρφωση των κοινωνικών τάξεων, βλ. ο.π. σελ. 160-174.

<sup>4</sup> Ας σημειωθεί ότι υπάρχουν σχετικές αναφορές για τη δράση των Ελλήνων εμπόρων και ναυτικών στην Κωνσταντινούπολη, στη Μαύρη Θάλασσα και στα λιμάνια του Αιγαίου από τα τέλη του 15<sup>ου</sup> αιώνα. Βλ. σχετικά Inalcik H. –Quataert D., (1995), *An Economic History of the Ottoman Empire, 1300 – 1914*, Cambridge University Press, pp. 18 - 19, 209 - 216.

<sup>5</sup> Το σοβαρότερο πρόβλημα που αντιμετωπίζουν οι μελετητές αυτής της περιόδου αναφορικά με την καταμέτρηση των ελληνικών πλοίων είναι η δυσκολία προσδιορισμού της ελληνικής ιδιοκτησίας των πλοίων. Βλ. Χαρλαύτη Τζ., (2001), *Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας, 19<sup>ος</sup> – 20<sup>ος</sup> αιώνας*, Νεφέλη, σελ. 52 επ.

της σύγχρονης οικονομίας<sup>6</sup> και με την οποία επιτεύχθηκε η διαμόρφωση παγκοσμίων τιμών ως προς τα βασικά αγαθά.

Παράλληλα, έγινε δυνατή η εγκαθίδρυση τακτικών θαλασσίων δρομολογιακών γραμμών (liner shipping), πάνω στις οποίες στηρίχθηκε η ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου γενικών φορτίων με τη μορφή που έχει σήμερα.

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες προσαρμόστηκαν επιτυχώς στα νέα αυτά δεδομένα και ανέπτυξαν τον μεγαλύτερο στόλο ελεύθερων φορτηγών πλοίων (tramp shipping) παγκοσμίως, πλοίων δηλαδή που αναζητούν τους ναύλους χωρίς κανένα προγραμματισμό εκεί που προσφέρονται φορτία, απασχολούμενοι κυρίως στις χύδην μεταφορές κατά περίπου 95%.

Ο συγκεκριμένος τομέας ναυτιλίας, σε αντίθεση με τη ναυτιλία τακτικών γραμμών, στην οποία οι Έλληνες συμμετέχουν σε ποσοστό λιγότερο από το 5%, είναι ανοιχτός και ελεύθερος υπό την έννοια ότι δεν μπορεί να γίνει καμία ακριβή πρόβλεψη αναφορικά με τον τόπο και το χρόνο όπου θα υπάρχει επάρκεια φορτίων προς μεταφορά ή προσφερόμενων πλοίων. Δεδομένου δε, ότι συχνά παρουσιάζονται διακυμάνσεις σχετικά με την προσφορά των φορτίων, καθίσταται σαφές ότι η ναυτιλία των ελευθέρων φορτηγών πλοίων είναι ένας ιδιαίτερα ευαίσθητος και ανταγωνιστικός τομέας. Για την επιτυχή, δε, ενασχόληση με αυτό το είδος της ναυτιλίας απαιτείται χαμηλό κόστος εκμετάλλευσης, επιχειρηματική τόλμη, ορθές προβλέψεις, συνεχή βελτίωση του εμπλεκόμενου ανθρώπινου δυναμικού και εκσυγχρονισμός των πλοίων<sup>7</sup>.

<sup>6</sup> Για τη συμβολή της τεχνολογικής προόδου στη ναυτιλία και στη διαμόρφωση της ναυλαγοράς βλ. την οικονομική θεωρία των ναυτιλιακών κύκλων που ανέπτυξε ο ναυτιλιακός οικονομολόγος M. Stopford. Επιγραμματικά, αναφέρεται ότι η τεχνολογία στη ναυτιλία επέδρασε κατά 20ετή κύματα μεταβατικών εξελίξεων, όπως: ιστία – ατμός, ατμός – πετρέλαιο, βελτίωση καζανιών, κιβωτιοποίηση, επανάσταση στα χύμα ξηρά φορτία (χειρισμός φορτίων, μεγέθη πλοίων). Κατά τον Stopford, οι ναυτιλιακοί κύκλοι υπάρχουν και είναι φυσικά ακανόνιστοι. Δεν υπάρχουν σταθεροί όροι για το μέγεθος και τη διάρκεια του ναυτιλιακού κύκλου ή τη χρονική του εμφάνιση. Κάθε κύκλος παρουσιάζει τέσσερα στάδια: α) ύφεση (trough), β) ανάκαμψη (recovery) γ) κορυφή (peak) και δ) πτώση (collapse). Για περισσότερες λεπτομέρειες, βλ. Stopford M., (1997), *Maritime Economics*, Routledge, σελ. 45 επ.

<sup>7</sup> Για τις συνθήκες λειτουργίας μίας επιχείρησης της ελεύθερης φορτηγού ναυτιλίας, βλ. Βλάχος Γ –Νικολαΐδης Μ., (1999), *Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης, Α' Τόμος*, Τζέι & Ελλάς, σελ. 420-430.

Εξάλλου, ο τομέας των ελευθέρων φορτηγών προσφέρεται για ανάπτυξη σε ναυτιλίες κρατών, τα οποία δεν διαθέτουν σημαντικό εισαγωγικό και εξαγωγικό εθνικό εμπόριο. Η ελληνική ναυτιλία, μη διαθέτοντας σημαντικό εθνικό μεταφορικό έργο, προσφέρει τις υπηρεσίες της για την κάλυψη μεταφορικών αναγκών τρίτων χωρών. Αποτελεί έτσι, έναν καθαρά εξαγωγικό κλάδο όπου, όμως, σε αντίθεση με άλλους κλάδους, όπως π.χ. βιομηχανία, γεωργία, η δραστηριοποίησή του και η παραγωγική του διαδικασία γίνεται σχεδόν εξολοκλήρου εκτός της ελληνικής επικράτειας<sup>8</sup>, προσφέροντας έτσι τα μέγιστα στη διενέργεια του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου.



Επειδή η ναυτιλία, όπως έχει καταστεί σαφές από τα προαναφερόμενα, αποτελεί μία διεθνοποιημένη οικονομική δραστηριότητα, είναι επόμενο η ελληνική ναυτιλιακή δραστηριότητα να εξαρτάται άμεσα από τη ξένη αγορά ναύλων και τη χρηματαγορά και οι οποιοσδήποτε διεθνείς οικονομικές κρίσεις να έχουν άμεση επίπτωση σε αυτή.

Η ανοδική πορεία της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας τον τελευταίο αιώνα είναι αδιαμφισβήτητη. Αρκεί να σημειωθεί ότι το 1911<sup>9</sup> οι Έλληνες κατείχαν περίπου το 13,5% της παγκόσμιας χωρητικότητας (συμπεριλαμβανομένων και των ιστοφόρων) και την 14<sup>η</sup> θέση στην παγκόσμια ναυτιλία, ενώ σήμερα<sup>10</sup> κατέχουν το 18,6% της παγκόσμιας χωρητικότητας και την πρώτη θέση στην παγκόσμια ναυτιλία.

Προκειμένου να γίνει κατανοητή η ανάπτυξη και εξέλιξη της ελληνικής ναυτιλίας, σε αυτό το μέρος της μελέτης θα γίνει καταγραφή του πώς αυτή ξεκίνησε, αναπτύχθηκε και εξελίχθηκε. Η προσέγγιση αυτού του παρελθόντος θα γίνει και υπό ένα ιστορικό - κοινωνιολογικό πρίσμα<sup>11</sup>, δεδομένου ότι η

<sup>8</sup> Οι μεταφορές φορτίων τις οποίες εξυπηρετούν τα ελληνόκτητα πλοία γίνονται αποκλειστικά μεταξύ τρίτων χωρών επειδή η Ελλάδα, ως είναι γνωστό, παίζει περιορισμένο ρόλο στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο.

<sup>9</sup> Σύμφωνα με στοιχεία των Lloyd's που δημοσιεύτηκαν στην εφημερίδα «Σφαίρα» στον αρ. 8914 της 29<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου 1911, σελ. 1.

<sup>10</sup> Σύμφωνα με στοιχεία του Lloyd's Register of Shipping, που εμφανίζονται στο ενημερωτικό δελτίο του Μαρτίου 2001 του Greek Shipping Co-operation Committee για την πορεία της ελληνόκτητης ναυτιλίας

<sup>11</sup> Η οικονομία, η στατιστική, η γεωγραφία και η κοινωνιολογία αποτελούν σημαντικές επιστήμες για την προσέγγιση του παρελθόντος, μετατρέποντας την ιστορία σε κεντρικό



ιστορία της ναυτιλίας δεν μπορεί να γίνει κατανοητή μόνο με καταγραφή αριθμών και οικονομικών δεικτών αλλά και με αναφορές στους ανθρώπους της και στα κάθε είδους φορτία που τα πλοία μετέφεραν, με αναφορές δηλαδή σε αυτούς που στην πραγματικότητα έγραψαν την ιστορία της ελληνικής ναυτιλίας. Η ιστορία των ναυτικών, των εμπόρων και των πλοιοκτητών, των ιστιοφόρων, των βαποριών, των πολέμων ή των νησιών δεν μπορεί να κατανοηθεί μόνο μέσα από αριθμούς αλλά μέσα από το χώρο του κοινωνικού, των νοοτροπιών και της ψυχολογίας των συνόλων<sup>12</sup>.

Εξάλλου, η μελέτη των ιστορικών και κοινωνικών συνθηκών και των πολιτικών καταστάσεων μέσα στις οποίες δραστηριοποιήθηκε η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα κρίνεται αναγκαία διότι, όπως θα γίνει αντιληπτό από τα παρακάτω, η ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας στηρίζεται σχεδόν αποκλειστικά στους Έλληνες επιχειρηματίες και ναυτικούς. Το ελληνικό κράτος δεν διαδραμάτισε - παρά μόνο ελάχιστες φορές - σημαντικό ρόλο στην δημιουργία του ελληνικού αυτού ναυτιλιακού θαύματος.

Το μυστικό της επιτυχίας των Ελλήνων στον τομέα της ναυτιλίας στηρίζεται σε μία έντονη ναυτική παράδοση αιώνων, η οποία συνδέεται άμεσα με τη γεωγραφική διαμόρφωση και θέση της χώρας μας<sup>13</sup>. Η ενασχόληση με τη θάλασσα αποτέλεσε κάποια συγκεκριμένη ιστορική στιγμή επαγγελματικός μονόδρομος για τους Έλληνες, καθώς ήταν η μοναδική διέξοδος για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη τους και την εθνική τους απελευθέρωση και υπερηφάνεια.

Είναι άξιο απορίας πώς οι Έλληνες, ως μία ιδιαίτερη εθνική οντότητα, ακόμα και πριν από τη συγκρότηση του Ελληνικού κράτους (1832) και συγκεκριμένα από τον 18<sup>ο</sup> αιώνα, κατείχαν μία δεσπόζουσα θέση στο εμπόριο και τις μεταφορές στο χώρο της Μεσογείου και της Βαλκανικής. Οι νησιώτες καθώς και οι κάτοικοι κάποιων παράκτιων πόλεων της δυτικής Ελλάδας ήταν τα πιο

---

συνθετικό άξονα όλων των κοινωνικών επιστημών. Βλ. Hobsbawm Eric, (1998), *Για την Ιστορία*, Θεμέλιο, σελ. 220 – 226.

<sup>12</sup> Χαρλαύτη Τζ., «Περί Ιστορίας και Ναυτιλίας» από το βιβλίο *Ιστορία και Ναυτιλία, 16<sup>ος</sup> – 20<sup>ος</sup> αιώνες*, (2001), επιμ. Χαρλαύτη Τζ., Στάχυ, σελ. 15 – 29.

<sup>13</sup> Πλουμίδης Γ., (1984), *Γεωγραφία της Ιστορίας του Νεοελληνικού Χώρου*, Βιβλιοπωλείο Α.Ν. Καραβία, σελ. 68-81.

εξελιγμένα αστικά στοιχεία της χώρας, ακριβώς λόγω της ενασχόλησής τους με τη ναυτιλία. Αυτοί αποτέλεσαν την ελληνική εμποροναυτική αστική τάξη και κατάφεραν να ενσωματωθούν στο διεθνή καταμερισμό της εργασίας<sup>14</sup>.

Όπως θα καταφανεί στο κεφάλαιο Α2, ο ευρωπαϊκός οικονομικός κύκλος, που περιλάμβανε τις αγορές που ελέγχονταν από τους κατακτητές, έσπασε μέσα στην ίδια του τη δράση λόγω του έντονου ανταγωνισμού των ευρωπαϊκών δυνάμεων (κυρίως Αγγλία και Γαλλία), οι οποίες ζητούσαν μεγαλύτερο μερίδιο αγοράς η μία εις βάρος της άλλης. Αυτόν τον ανταγωνισμό εκμεταλλεύτηκαν οι Έλληνες, δεδομένου ότι η απόκτηση μεγαλύτερου μεριδίου αγοράς από την πλευρά των μεγάλων δυνάμεων δεν μπορούσε να επιτευχθεί παρά μόνο με τον προσεταιρισμό του τοπικού ελληνικού εμπορικού κεφαλαίου. Απαιτείτο δηλαδή η εγχώριση στους Έλληνες ενός ποσοστού όλο και μεγαλύτερου από τα συναποκομιζόμενα κέρδη<sup>15</sup>.

Η ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλιακής αστικής τάξης, στο ξεκίνημά της, έγινε με αργούς και δύσκολους ρυθμούς λόγω της έλλειψης κρατικής υπόστασης και οργάνωσης και λόγω της ύπαρξης του καθεστώτος υποτελείας και υποταγής στην Οθωμανική αυτοκρατορία<sup>16</sup>.

Αναγκαία, λοιπόν, ήταν η εκμετάλλευση από την πλευρά των Ελλήνων κάθε τρόπου και η χρήση κάθε μέσου, που οδηγούσε στη συσσώρευση κεφαλαίων, όπως η χρήση της ξένης σημαίας, ο διαμετακομισμός, η πειρατεία<sup>17</sup> κ.λπ. Ο

<sup>14</sup> Για τις επιδράσεις του εμπορίου και της ναυτιλίας στη δομή της νεοελληνικής κοινωνίας, βλ. Βακαλόπουλος Απ., (1964), *Ιστορία του Νέου Ελληνισμού*, Μέρος Α', Θεσσαλονίκη, σελ. 41-43.

<sup>15</sup> Βλ. Μάξιμος Σερ., (1973), *Η Αυγή του Ελληνικού Καπιταλισμού*, Στοχαστής, σελ. 27 επ.

<sup>16</sup> Βλ. άρθρο "Conquering Balkan Orthodox Merchant", δημοσιευμένο στο περιοδικό *Journal of Economic History*, 20, (1960), σελ. 234-313, μεταφρ. Ντ. Μαρμαρέλη που συμπεριλαμβάνεται στο βιβλίο με επιμέλεια Ασδραχά Σπ., (1979), *Η Οικονομική δομή των Βαλκανικών χωρών στα χρόνια της Οθωμανικής Κυριαρχίας*, Μέλισσα.

<sup>17</sup> Η πειρατεία αποτελούσε ένα αναπόσπαστο φαινόμενο της πολιτικής και οικονομικής ζωής της Μεσογείου. Η ληστεία στη θάλασσα ήταν με λίγα λόγια άμεσα δεμένες με την τοπική οικονομία της Ελλάδας τόσο σαν τρόπος συσσώρευσης κεφαλαίου όσο και σαν δραστηριότητες συμπληρωματικές των νομίμων εμπορικών επιχειρήσεων. Τόσο οι Έλληνες όσο και οι Δυτικοευρωπαίοι πειρατές είχαν αποκαταστήσει έναν τύπο οικονομικών σχέσεων με τους ντόπιους, ιδιαίτερα με τους εμπόρους που αγόραζαν τους καρπούς της πειρατείας σε χαμηλές τιμές. Πολλές φορές οι πειρατές επιδίδονταν στο έργο τους με την προστασία των τοπικών αρχών ή των πλουσίων, σε σημείο που να δρουν ανενόχλητοι. Βλ. Λεονταρίτης Γ., (1981), *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία, (1453-1850)*, ΕΜΝΕ – Μνήμων, σελ. 18-22. Για τη λειτουργία γενικά της πειρατείας βλ. *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους – Η Ελληνική Επανάσταση 1821-1832*, (1975), Εκδοτική Αθηνών Α.Ε., σελ. 489-490.

συγκεκριμένος τρόπος δράσης των Ελλήνων επιβαλλόταν, προκειμένου να αντιμετωπιστεί η έλλειψη της ελληνικής κρατικής υπόστασης<sup>18</sup> και ανεξαρτησίας. Χαρακτηριστικό στοιχείο της ελληνικής αυτής δραστηριότητας ήταν ότι το ναυτεμπορικό ελληνικό κεφάλαιο πραγματοποιούσε το μεγαλύτερο μέρος της συσσώρευσής του εκτός του σημερινού ελλαδικού γεωγραφικού χώρου, στις εκάστοτε ελληνικές παροικίες.

Το 19<sup>ο</sup> αιώνα, η ελληνική ναυτιλία στηρίχθηκε σε ένα αναπτυσσόμενο εμπορικό και ναυτιλιακό δίκτυο, με βασικούς πρωταγωνιστές τους Έλληνες της διασποράς, που βασιζόταν στο εμπόριο κυρίως σιτηρών της Μαύρης Θάλασσας.

Με το γύρισμα του 20<sup>ου</sup> αιώνα το δίκτυο αυτό μετασχηματίστηκε σε ειδικευμένο διεθνές ναυτιλιακό δίκτυο οργανωμένο στον άξονα Πειραιά – Λονδίνο – Νέα Υόρκη. Οι Έλληνες έμποροι και εφοπλιστές άρχισαν να προσανατολίζονται προς τη μεταφορά χύδην φορτίων, προσανατολισμός που αποδείχτηκε θεμελιώδης για το μέλλον του ελληνόκτητου στόλου.

Με το πέρας του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, οι Έλληνες κατάφεραν και ανοίχτηκαν εκτός των ευρωπαϊκών υδάτων και επικράτησαν στους θαλάσσιους δρόμους όλων των ωκεανών. Τότε είναι που οι Έλληνες εκμεταλλεύτηκαν την παρακμή του βρετανικού στόλου και κατόρθωσαν να εξασφαλίσουν σημαντικό μερίδιο της διακίνησης χύδην φθηνών φορτίων του Ατλαντικού.

Σήμερα, ο ελληνόκτητος στόλος ελευθέρων φορτηγών πλοίων εκτελεί μεταφορές για λογαριασμό τρίτων χωρών μεταφέροντας χύδην φορτία, ανταποκρινόμενος στη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές μιας όλο και περισσότερο ενιαίας διεθνούς οικονομίας. Τα φορτία που μεταφέρουν οι Έλληνες με τα πλοία τους είναι κυρίως αργό πετρέλαιο και τα παράγωγά του, ο άνθρακας, τα μεταλλεύματα και τα σιτηρά.

Στο σημείο αυτό, πρέπει να αποσαφηνιστεί ότι μιλώντας περί της ελληνικής ναυτιλίας στην παρούσα μελέτη, νοείται η ελληνόκτητη ναυτιλία ή άλλως η

<sup>18</sup> Οι υπόδουλοι Έλληνες ναι μεν αποτελούσαν υπηκόους του οθωμανικού κράτους αλλά στα πλαίσια της κρατικής οργάνωσης του, δεν τους δινόταν το δικαίωμα να σηκώσουν οθωμανική σημαία σε εμπορικό πλοίο, όπως θα αναλυθεί παρακάτω.

ναυτιλία των Ελλήνων, δηλαδή η δραστηριότητα πλοίων που ανήκουν σε Έλληνες είτε φέρουν την ελληνική σημαία είτε φέρουν σημαία ξένου κράτους. Η χρήση από τους Έλληνες σημαίας ξένου κράτους, όπως θα καταφανεί και στη συνέχεια, κρίθηκε επιβεβλημένη άλλοτε λόγω αντικειμενικής αδυναμίας (πριν από την επίσημη ίδρυση του ελληνικού κράτους), άλλοτε για λόγους εσωτερικού ανταγωνισμού στα πλαίσια της παγκόσμιας ναυτιλιακής κοινότητας (μέχρι τη δεκαετία του 1970) και άλλοτε για καθαρά ανταγωνιστικούς λόγους (σημαίες ευκολίες).

Εξάλλου, για ιστορικούς λόγους, η χρήση της φράσης «ναυτιλία των Ελλήνων» είναι πιο δόκιμη, δεδομένου ότι η ανάπτυξη της στηρίχθηκε κατά μεγάλο βαθμό στις δραστηριότητες των Ελλήνων εκτός των συνόρων του ελληνικού κράτους και βασίστηκε κυρίως στο ξεκίνημά της σε εμπορικά και ναυτιλιακά δίκτυα που εδραιώθηκαν στη Μεσόγειο και τη Βόρεια Θάλασσα αλλά και ανά τον κόσμο κατά τη διάρκεια του 20<sup>ου</sup> αιώνα. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει και η Χαρλαύτη<sup>19</sup> «...τα μέλη των εμπορικών και ναυτιλιακών κοινοτήτων του 19<sup>ου</sup> και 20<sup>ου</sup> αιώνα, που είχαν ζήσει όλη τους τη ζωή στο εξωτερικό και ήταν Ρώσοι, Βρετανοί, Ιταλοί ή Αμερικάνοι πολίτες, διατηρούσαν την «ελληνικότητά» τους ως καθοριστικό παράγοντα της επιτυχίας τους μέσα από στενούς συγγενικούς και κοινωνικούς κύκλους. Η επιτυχής πορεία της ελληνόκτητης ναυτιλίας βασίζεται ως ένα βαθμό στο γεγονός ότι αυτή η ταυτότητα εξασφάλισε πρόσβαση στην ανεπίσημη «λέσχη» των Ελλήνων εμπόρων και εφοπλιστών του εξωτερικού».

---

<sup>19</sup> Χαρλαύτη, (2001), ο.π. σελ. 32.

## Α1. Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ Η ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΑ ΜΕΧΡΙ ΤΟΝ 18<sup>ο</sup> ΑΙΩΝΑ

Θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι η περιοχή της Μαύρης Θάλασσας, ως μία ξεχωριστή γεωγραφική ενότητα, οφείλει την πολιτιστική της οντότητα στο δίκτυο των ελληνικών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Παράλληλα, η γένεση και εδραίωση της ελληνικής ναυτιλίας είναι άμεσα συνδεδεμένη με την περιοχή αυτή.

Η Μαύρη Θάλασσα αποτελούσε από την περίοδο της αρχαιότητας, πρόσφορο έδαφος για τους αρχαίους Έλληνες για τη δημιουργία αποικιών που θα τους χάριζαν πολιτιστική, οικονομική και πολιτική δύναμη. Τα σιτηρά από τις εκτεταμένες πεδιάδες της Ρωσίας, ο κασσίτερος και ο άργυρος από τον Καύκασο<sup>20</sup> ήταν πόλοι έλξης για τους φιλόδοξους Έλληνες.

Ενδεικτική για τα πλούσια προϊόντα και για πιθανή ύπαρξη χρυσού στην περιοχή αυτή είναι και η μυθολογία της Αργοναυτικής εκστρατείας που έγινε για να αρπάξει ο Ιάσοντας, Θεσσαλός ναυτικός, το «χρυσόμαλλο δέρας», που φυλαγόταν στην Κολχίδα, σημερινή Γεωργία. Η εκστρατεία αυτή για την κατάκτηση της Κολχίδας από τις Μυκήνες, η οποία χρονολογείται γύρω στο 1330 π.Χ., είναι ακόμα μία ένδειξη των επεκτατικών τάσεων των αρχαίων Ελλήνων προκειμένου να εξασφαλίσουν την ανεμπόδιστη πρόσβαση στους δρόμους του εμπορίου της περιοχής.

Στα πλαίσια της εκστρατείας αυτής, ο μοναδικός τρόπος για την εμπορική κατάκτηση της περιοχής ήταν η διέλευση του πλοίου «Αργώ» από τις «Συμπληγάδες Πέτρες», δηλαδή τα σημερινά στενά του Βοσπόρου, η επικινδυνότητα των οποίων είχε γίνει αντιληπτή από αρχαιότατων χρόνων. Ο αρχαίος χρησμός που προέβλεπε ότι εάν καταφέρει κάποιο πλοίο να περάσει τις «Συμπληγάδες Πέτρες», τότε αυτές θα παρέμεναν ανοιχτές για πάντα, επιβεβαιώθηκε με την ασφαλή διέλευση του πλοίου «Αργώ»<sup>21</sup>.

<sup>20</sup> Για τις εμπορικές συναλλαγές της περιοχής κατά την Μυκηναϊκή Εποχή, βλ. Vermeule, (1983), ο.π., σελ. 274-277 και 297-298.

<sup>21</sup> Βλ. ελληνική μυθολογία, «Οι αργοναύτες» από τον Απολλώνιο το Ρόδιο.

Προϋπόθεση για την κυριαρχία στην περιοχή της Μαύρης Θάλασσας ήταν η ελευθερία διέλευσης από τα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων, ο έλεγχος των οποίων ήταν *conditio sine qua non* για την εμπορική και πολιτική εξάπλωση των Ελλήνων.

Ο Τρωικός πόλεμος, όπως περιγράφεται στην «Ιλιάδα» του Ομήρου, ήταν η πρώτη γνωστή σύγκρουση που απέβλεπε στον έλεγχο των 'Στενών', στην εξασφάλιση της ελευθερίας της ναυτικής επικοινωνίας με τις περιοχές μετά από τον Ελλήσποντο.

Οι αρχαίοι Έλληνες, που κυριαρχούσαν ήδη στο Αιγαίο πέλαγος, επιθυμώντας ελεύθερη πρόσβαση στην περιοχή της Μαύρης Θάλασσας, κήρυξαν τον πόλεμο στους Τρώες, οι οποίοι κατείχαν στρατηγική θέση στην περιοχή των Δαρδανελίων. Όλες οι ελληνικές πόλεις – κράτη, παρά τις μεταξύ τους διαφορές, συμμάχησαν έχοντας ως γνώμονα το κοινό τους συμφέρον για επέκταση των εμπορικών τους δραστηριοτήτων πέραν του αιγαίοπελαγίτικου χώρου<sup>22</sup>.

Η νικηφόρος έκβαση του τρωικού πολέμου, ο οποίος χρονολογείται γύρω στο 1150-1100 π.Χ., οδήγησε στην ελεύθερη πρόσβαση στις αγορές της Μαύρης Θάλασσας διαμέσου της δημιουργίας ελληνικών αποικιών και στη μετέπειτα ανάπτυξη του αρχαίου ελληνικού κόσμου<sup>23</sup>.

Κατά τον 8<sup>ο</sup> αιώνα, έγιναν οι πρώτες οργανωμένες ελληνικές κινήσεις αποικισμού των ακτών της Μαύρης Θάλασσας<sup>24</sup>. Στα μέσα αυτού του αιώνα ιδρύθηκαν οι εμπορικοί σταθμοί της Σινώπης, της Τραπεζούντας, της Αμισού, της Θεοδοσίας, του Ίστρου, της Οδησσού, της Απολλωνίας κ.α. κυρίως από τους Μιλήσιους της Μικράς Ασίας. Η Χαλκηδόνα και το Βυζάντιο στα παράλια

<sup>22</sup> Για την οργάνωση της ναυτικής εκστρατείας κατά της Τροίας βλ. Αντωνόπουλος Κ., (1963), *Ιστορία του Εμπορικού Ναυτικού*, σελ. 32-33.

<sup>23</sup> Για τους λόγους του Τρωικού πολέμου, τις συμμαχίες που σχηματίστηκαν και την εξέλιξη του, βλ. *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους – Προϊστορία και Πρωτοϊστορία*, (1970), Εκδοτική Αθηνών Α.Ε., σελ. 279-284.

<sup>24</sup> Για περισσότερες λεπτομέρειες για τον αποικισμό των ακτών του Εύξεινου Πόντου βλ. Μπένγκτσον Χέρμαν, μεταφ. Αντρέα Γαβρίλη, (1991), *Ιστορία της Αρχαίας Ελλάδος*, Μέλισσα, σελ. 97-98 και *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους – Αρχαϊκός Ελληνισμός*, (1971), Εκδοτική Αθηνών Α.Ε., σελ. 275.

του Πόντου είχαν ιδρυθεί τον 7<sup>ο</sup> αιώνα από τους Μεγαρείς Δωρικής καταγωγής.

Σκοπός των Ελλήνων εμπόρων ήταν η εκμετάλλευση της πλούσιας νοτιο – ρωσικής ενδοχώρας που πρόσφερε δημητριακά, λινάρι και μαλλί, η επικοινωνία με την πλούσια σε μέταλλα Ιβηρία στον Καύκασο καθώς και η εκμετάλλευση των εκβολών των μεγάλων ποταμών της νότιας Ρωσίας που φημίζονταν για την αφθονία των ψαριών τους.

Οι άποικοι ναυπήγησαν εμπορικά πλοία ώστε να έχουν τη δυνατότητα να επικοινωνούν με την μητροπολιτική Ελλάδα και να προωθούν το εμπόριο των προϊόντων τους. Η ναυτιλία και το εμπόριο στην περιοχή της Μαύρης Θάλασσας κατέληξε να γίνει αποκλειστική υπόθεση των αρχαίων Ελλήνων.

Η εθνική και πολιτιστική ομογένεια που υπήρχε ανάμεσα στη μητρόπολη και τις αποικίες οδήγησε στην ανάπτυξη μίας κεντρικής αποικιακής πολιτικής, κάτω από την ηγεσία της πόλης των Αθηνών του 5<sup>ου</sup> π.Χ. αιώνα, που εκφράστηκε με την ίδρυση της Ναυτικής Συμμαχίας.

Ο Πειραιάς, το επίγειο των Αθηνών, κατά τον 5<sup>ο</sup> αιώνα π.Χ., συγκέντρωνε το θαλάσσιο εισαγωγικό και εξαγωγικό εμπόριο. Το κυριότερο εμπόρευμα που εισαγόταν ήταν σιτηρά από τη Μαύρη Θάλασσα με παρέμβαση της Πόλης των Αθηνών που απαγόρευαν την εισαγωγή του από άλλο λιμάνι εκτός του Πειραιώς και μόνο το 1/3 αυτού επιτρεπόταν να εξαχθεί προς τις υπόλοιπες κράτη – πόλεις<sup>25</sup>.

Η παρουσία των Ελλήνων στο θαλάσσιο εμπόριο της περιοχής συνεχίστηκε και κατά την Ελληνιστική περίοδο (360-30 π.Χ.) κατά την οποία το ναυτικό εμπόριο, λόγω των κατακτήσεων και της πολιτικής του Μεγάλου Αλεξάνδρου, ξεπέρασε τα όρια των παραλίων της Μαύρης Θάλασσας μέχρι τις Ινδίες.

Στα πλαίσια της ρωμαϊκής αυτοκρατορίας, οι θαλάσσιες μεταφορές σιταριού από τη Μαύρη Θάλασσα, τις οποίες διενεργούσαν κυρίως Έλληνες,

---

<sup>25</sup> Λυσίου, «Κατά Σιτοπωλών», 35.

μειώθηκαν. Οι Ρωμαίοι υστερούσαν στον τομέα της ναυτιλίας και δεν θεωρούσαν τη ναυτιλιακή δραστηριότητα ως κοινωνικά καταξιωμένη. Γι' αυτό, σύμφωνα με τη ρωμαϊκή νομοθεσία, απαγορευόταν στους συγκλητικούς, αξιωματικούς και δημοσίους υπαλλήλους η οποιαδήποτε επαγγελματική ναυτιλιακή δραστηριότητα.

Στα πλαίσια αυτής της κουλτούρας, κατασκευάστηκε και η «Εγνατία» οδός, που συνέδεε τις αδριατικές ακτές με τον Ελλήσποντο, μέσω της Θεσσαλονίκης, η οποία στάθηκε και η αιτία η «θαλάσσια οδός των δημητριακών» (Μαύρη Θάλασσα – ελληνικά λιμάνια – Ιταλία) να χάσει το ρόλο της μοναδικής αρτηρίας μεταφοράς σιταριού στη Δύση. Εντούτοις, η οδός αυτή συνέχιζε να παίζει κυρίαρχο ρόλο λόγω του ότι ήταν πιο σύντομη, ασφαλής και οικονομική από την προαναφερόμενη χερσαία μεταφορά<sup>26</sup>.

Ο Μέγας Κωνσταντίνος, αντιλαμβανόμενος ότι προϋπόθεση για την εδραίωση και σταθερότητα της αυτοκρατορίας ήταν η απόλυτη επικράτηση στη θάλασσα, η οποία προαπαιτούσε τον έλεγχο των 'Στενών', μετέφερε την πρωτεύουσα της ανατολικής Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας στις όχθες του Βοσπόρου, στην Κωνσταντινούπολη το 330 μ.Χ. Τότε άρχισε να αυξάνεται η οικονομική δραστηριότητα στις γύρω από την Προποντίδα περιοχές και σύντομα, η Πόλη αναδείχθηκε σε πρώτη αγορά της Μεσογείου και στο μοναδικό στον κόσμο διαμετακομιστικό λιμάνι.

Με την ίδρυση της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας, της οποίας εθνικός πυρήνας ήταν οι Έλληνες και γι' αυτό τελικά εξελληνίστηκε από τον 7<sup>ο</sup> αιώνα, οι Βυζαντινοί μονοπώλησαν τις θαλάσσιες δραστηριότητες στην περιοχή της Μαύρης Θάλασσας μέχρι το 1214, όταν το πρώτο βενετσιάνικο πλοίο πέρασε το στενό του Βοσπόρου<sup>27</sup>.

Ο έλεγχος της περιοχής παρέμενε κοινή επιδίωξη όλων των πολιτικών δυνάμεων της εποχής του Μεσαίωνα, καθώς απέβλεπαν στο να εκμεταλλευτούν εμπορικά τις αγορές της Μαύρης Θάλασσας. Οι συνεχείς

<sup>26</sup> Βλ. Λως Ματ., (1987), *Αιώνες ακμής*, Ακρίτας, σελ. 39-40.

<sup>27</sup> Βλ. Μελέτη της Πολιτιστικής Εταιρείας 'Πανόραμα' με θέμα «Οι Έλληνες στη Μαύρη Θάλασσα- Από την εποχή του χαλκού ως τις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα», (1992), σελ. 5-6.



επιβουλές κατά της Κωνσταντινούπολης από τους Ενετούς, τους Φράγκους και τους Οθωμανούς Τούρκους αποδεικνύουν την επιδίωξη αυτή<sup>28</sup>.

Από τη στιγμή που η Κωνσταντινούπολη έγινε πρωτεύουσα, οι Έλληνες απέκτησαν ξανά το στρατηγικό ρόλο τους στον τομέα της εμπορικής ναυτιλίας. Το Βυζάντιο έδινε μεγάλη σημασία στις παραδουνάβιες περιοχές και τις αποικίες της Μαύρης Θάλασσας, όπως την Οδησσό, την Σεβαστούπολη, τη Μαριανούπολη, την Κριμαία, το Αζόφ. Προσπάθησε να αναζωογονήσει την δράση των πρώην ελληνικών αποικιών χωρίς όμως να κατορθώσει να επαναφέρει την εμπορική και οικονομική τους σπουδαιότητα. Η εμπορική δράση των ήδη εγκατεστημένων στην περιοχή Ελλήνων ενισχύθηκε από το Βυζάντιο<sup>29</sup>. Η κυριαρχία της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας στην ευρύτερη περιοχή της Μαύρης Θάλασσας άρχισε να παρακμάζει ταυτόχρονα με την βαθμιαία εξασθένηση της και ειδικότερα μετά την εμφάνιση του ανταγωνισμού από τους Ενετούς και του Γενουάτες.

Από τις αρχές του 13<sup>ου</sup> αιώνα, όπου άρχισαν να δραστηριοποιούνται στη Μαύρη Θάλασσα και οι Ενετοί και οι Φράγκοι, μέχρι την πτώση του Βυζαντίου, δηλαδή για 250 περίπου χρόνια, οι Βυζαντινοί μοιράστηκαν τη Μαύρη Θάλασσα με τις δυτικές ναυτικές δυνάμεις της εποχής. Έκτοτε και μέχρι το τελευταίο τέταρτο του 18<sup>ου</sup> αιώνα, οι Έλληνες υπήκοοι της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, κράτησαν, μαζί με τους Τούρκους, την εμπορική ναυτιλία στα χέρια τους.

Καθ' όλο αυτό το χρονικό διάστημα (13<sup>ος</sup> – 18<sup>ος</sup> αιώνας), η ναυτική παρουσία των Ελλήνων χαρακτηρίζεται κυρίως από τη συμμετοχή τους στα πληρώματα ενετικών και οθωμανικών πλοίων, καθώς το βυζαντινό ναυτικό άρχισε να απορρυθμίζεται νωρίτερα από την Άλωση της Πόλης διότι τα πιο σημαντικά ναυτιλιακά τμήματα της αυτοκρατορίας είχαν ήδη περιέλθει σε Ενετούς, Γενουάτες και Τούρκους.

<sup>28</sup> Rozakis Ch. and Stagos P., (1987), *The Turkish Straits*, Nijhoff, pp. 15-16.

<sup>29</sup> Για μεγαλύτερη ανάλυση, βλ. Σπ. Φωκάς, μεταφρ. Μαρίας Μαρκοπούλου, (1975), *Οι Έλληνες εις την ποταμοπολίαν του Κάτω Δουνάβειος*, Ίδρυμα Μελετών Χερσονήσου του Αίμου, σελ.20-23.

Κατά τη διάρκεια της οθωμανικής κυριαρχίας, οι Έλληνες έμποροι και ναυτικοί επιβίωσαν, καθώς οι πρώτοι μετά την πτώση της Κωνσταντινούπολης κατέφυγαν στις παραδουνάβιες περιοχές, οι δε δεύτεροι κυβερνούσαν τον εμπορικό οθωμανικό στόλο δεδομένης της παντελούς έλλειψης ναυτικής εμπειρίας των Οθωμανών. Δεν θα ήταν υπερβολή να υποστηριχθεί ότι οι Οθωμανοί μόνο στρατιωτικά και πολιτικά ήταν οι κυρίαρχοι της Μαύρης Θάλασσας, καθώς το εμπόριο, η ναυτιλία και συνεπώς και η οικονομία της ελεγχόταν κυρίως από Έλληνες.

Με την υπογραφή της συνθήκης Kutchuk - Kainardji το 1774, όταν η Ρωσία κατέβηκε στη Μαύρη Θάλασσα και απέσπασε την μισή θαλάσσια περιοχή της από τους Τούρκους, ένα μεγάλο μέρος των αγορών της ανήκαν κατά κύριο λόγο στους Έλληνες χάρη στις παροικίες που είχαν εντωμεταξύ δημιουργήσει, όπως αναλυτικά σχολιάζεται στην επόμενη ενότητα.

Η ναυτιλιακή και εμπορική δραστηριότητα των Ελλήνων στη Μαύρη Θάλασσα και στα λιμάνια του Αιγαίου και της ευρύτερης Μεσογείου κατά τον 15<sup>ο</sup> έως και τις αρχές του 18<sup>ου</sup> αιώνα είναι δεδομένη<sup>30</sup> αλλά όχι ποσοτικά γνωστή, γεγονός που αποδεικνύεται από σποραδικές μαρτυρίες για τις σχέσεις τους με τους ομοεθνείς τους ή με άλλους Οθωμανούς εμπόρους του Λεβάντε<sup>31</sup>. Εξάλλου, απαραίτητη προϋπόθεση για την επιβίωση των νησιών του Ιονίου και του Αιγαίου ήταν η ύπαρξη πλοίων<sup>32</sup>.

Ειδικά για τον 17<sup>ο</sup> αιώνα, η εμποροναυτιλιακή δραστηριότητα των Ελλήνων σηματοδοτείται από την βασική τους ιδιότητα ως «θύματα» των επιδρομών των κουρσάρων κάθε είδους και προέλευσης. Η θέση των ελλήνων ήταν αμφισβητήσιμη. Χριστιανοί δεύτερης κατηγορίας σύμφωνα με την αντίληψη των Φράγκων, «αιρετικοί» ή «σχισματικοί», ανάλογα με την περίπτωση, ήταν

<sup>30</sup> Inalcik – Quataert, (1995), ο.π., p.181.

<sup>31</sup> Η εταιρεία Λεβάντε δημιουργήθηκε το 1581 και μερικά χρόνια αργότερα εξασφάλισε προνόμιο εμπορικού μονοπωλίου στην ανατολική Μεσόγειο, το οποίο και διατήρησε για τα επόμενα διακόσια πενήντα χρόνια της ζωής της. Για την οργάνωση και δραστηριότητα της εταιρείας αυτής βλ. Wood Alfred, *A history of the Levant Co.*, Oxford University Press, 1935.

<sup>32</sup> Για περισσότερες λεπτομέρειες αναφορικά με τις εμποροναυτιλιακές δραστηριότητες των Ελλήνων εκείνη την περίοδο, βλ. Χαρλαύτη, (2001), ο.π., σελ. 43 - 45 και 50 – 53.

υποτελείς είτε των Οθωμανών είτε των Ενετών<sup>33</sup>. Δεδομένης της μεταφοράς των οθωμανικών εμπορευμάτων με τα πλοία τους, οι Έλληνες αποτελούσαν υποψήφια θύματα όλων των καθολικών κουρσάρων Ισπανίας, Μάλτας, Τοσκάνης, Νάπολη κ.λπ., εκτός των Άγγλων λόγω των εμπορικών σχέσεων της Αγγλίας με την Οθωμανική αυτοκρατορία.

Η εμπορική και ναυτιλιακή δραστηριότητα που ανέπτυξαν οι Έλληνες κατά την περίοδο της τουρκοκρατίας, είχε τη βάση της στα νησιά του Ιονίου και του Αιγαίου, διότι αυτές οι περιοχές είτε τύχαιναν της προστασίας της Ρωμαιοκαθολικής Εκκλησίας είτε έχαιραν ειδικών προνομίων από το Οθωμανικό κράτος. Σε καμία περίπτωση, όμως δεν πρέπει να αγνοηθεί η κρίσιμη γεωγραφική τους θέση, ως βασικός παράγοντας της εμποροναυτιλιακής τους ανάπτυξης, που βρίσκονταν πάνω στους δύο βασικούς θαλάσσιους εμπορικούς δρόμους της Μεσογείου: αυτός της Δύσης – Ανατολής υπό τον έλεγχο των Δυτικοευρωπαϊκών Δυνάμεων και αυτός Βορράς – Νότου υπό την κυριαρχία των Οθωμανών.

---

<sup>33</sup> Πλουμίδης Γ., «Η Βενετοκρατία στην Ελληνική Μεσόγειο», Πανεπιστημιακές Παραδόσεις, Ιωάννινα 1991.

## **A2. Η ΓΕΝΕΣΗ ΤΗΣ ΣΥΓΧΡΟΝΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ (18<sup>ος</sup> έως αρχές 20<sup>ου</sup>)**

### *(I) ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ*

Η σύγχρονη ελληνική ναυτιλία από τη γένεσή της και μέχρι τις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα στηρίχθηκε στη δημιουργία ενός εμπορικού και ναυτιλιακού δικτύου που βασιζόταν κυρίως στο εμπόριο της Μαύρης Θάλασσας.

Η αρχή της ανάπτυξης της σύγχρονης ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας εντοπίζεται τον 18<sup>ο</sup> αιώνα<sup>34</sup>. Μέχρι τα μέσα του 18<sup>ου</sup> αιώνα, οι Έλληνες αναπτύσσουν την οικονομία τους, χωρίς βέβαια να είναι σε θέση να ανταγωνιστούν τους Ευρωπαίους, καθώς δεν υπήρχε μέχρι τότε, ελληνικός εμπορικός στόλος διεθνούς εμβέλειας. Το εμπόριο και κυρίως το ναυτικό εμπόριο εξαπλώνεται και οργανώνεται σε τέτοιο βαθμό ώστε να αποτελέσει τη βάση της οικονομικής ανάπτυξης της τουρκοκρατούμενης ελληνικής επικράτειας.

Αυτήν την περίοδο, εμφανίζεται για πρώτη φορά η οργανωμένη μορφή του Έλληνα επιχειρηματία, που δραστηριοποιείται στο ναυτικό εμπόριο<sup>35</sup>. Μέχρι τότε η οικονομία στον ελλαδικό χώρο στηριζόταν στην οικιακή οικονομία, οικοτεχνία, γεωργία, κτηνοτροφία και αλιεία με βάση την ιδιοκατανάλωση. Τον 18<sup>ο</sup> αιώνα παρατηρούνται χρηματικές συναλλαγές, οι οποίες βασίζονται στην δραστηριοποίηση της εμπορικής ναυτιλίας, αναβιώνοντας με αυτόν τον τρόπο την οικονομία της περιοχής. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει και ο Χουμανίδης, τον 18<sup>ο</sup> αιώνα με την δραστηριοποίηση του Έλληνα επιχειρηματία στο ναυτικό εμπόριο «...έχωμεν και την απαρχήν του ελληνικού εμπορικού καπιταλισμού.»<sup>36</sup>

<sup>34</sup> Βλ. Κρεμμυδάς Β., (1999), *Νέοτερη Ιστορία Ελληνική και Ευρωπαϊκή*, Γνώση, σελ. 157-159.

<sup>35</sup> Βλ. Κρεμμυδάς, (1999), ο.π., σελ. 161-164.

<sup>36</sup> Βλ. Χουμανίδης Α. -Ζώης Κ., (1996), *Συνοπτική Θεώρησης της εξελίξεως της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας από αρχαιοτάτων χρόνων μέχρι σήμερα (Γεγονότα και Προβλήματα)*, Σύγχρονη Εκδοτική, σελ. 74.

### (i) Ανταγωνισμός Αγγλων και Γάλλων

Πέρα από την δημιουργία του νόμιμου στόλου τους για τη διενέργεια του θαλασσιού εμπορίου της Μεσογείου, οι Έλληνες, κατά τη διάρκεια αυτού του αιώνα, εκμεταλλεύτηκαν την διαμάχη των Δυτικοευρωπαϊκών Δυνάμεων ώστε να γίνουν οι ίδιοι κουρσάροι με δικά τους κεφάλαια, χρησιμοποιώντας σημαίες Αγγλικές, Γαλλικές, Αυστριακές, Βενετικές κ.α.<sup>37</sup>

Οι μέχρι τότε Έλληνες ναυτικοί εργάζονταν αρχικά σε τουρκικά πλοία σε υποχρεωτική βάση<sup>38</sup> είτε σε πλοία των Ευρωπαϊκών Δυνάμεων, κυρίως της Βενετίας, ως μισθοφόροι ναυτικοί.

Το πέρασμα από την προσφερόμενη σε ξένους ναυτική εργασία σε απόκτηση ιδιόκτητου εμπορικού στόλου ήταν άμεσο αποτέλεσμα του ανταγωνισμού που αναπτύχθη μεταξύ των Γάλλων και των Άγγλων<sup>39</sup>.

Τον 18<sup>ο</sup> αιώνα η Οθωμανική Αυτοκρατορία κατέχει τα εδάφη όλων των παραθαλάσσιων περιοχών της Ανατολικής Μεσογείου, εκτός από τις ιόνιες και δαλματικές κτήσεις της Βενετίας, το τμήμα της Αυστρίας στην Αδριατική, την ιταλική χερσόνησο και τη Μάλτα. Παρόλη αυτήν την προνομιακή γεωγραφική θέση, δεν είναι σε θέση να ελέγξει την εμπορική ναυτιλία στην περιοχή της.

Εάν το οθωμανικό κράτος ήταν ικανό να διατηρήσει τον έλεγχο του θαλασσιού εμπορίου εντός των συνόρων του, είναι αμφίβολο εάν η ελληνική ναυτιλία είχε αναπτυχθεί τόσο γρήγορα. Όμως, η Οθωμανική Αυτοκρατορία, λόγω έλλειψης οργάνωσης στις εμπορικές και ναυτιλιακές μεταφορές, αναγκάζεται να παραχωρήσει σταδιακά, προνόμια σε ξένα κράτη και στους τοπικούς

<sup>37</sup> Οι κουρσάροι ήταν ιδιώτες, οι οποίοι επιτίθεντο σε εχθρικά πλοία, χρησιμοποιώντας πλοίο υπό σημαία κράτους που τους έδινε ειδική άδεια να χρησιμοποιούν τη σημαία του και να διενεργούν καταδρομές. Οι Έλληνες πειρατές χρησιμοποιήθηκαν κυρίως από την Αγγλία στον επταετή πόλεμο και ιδιαίτερα η Ρωσία στη διάρκεια των δύο πολέμων της με την Τουρκία στο δεύτερο μισό του 18<sup>ου</sup> αιώνα. Βλ. Λεονταρίτης, (1981), ο.π., σελ. 35-36. Αναφορικά με ονόματα Ελλήνων κουρσάρων και με στοιχεία για τη δράση τους, βλ. Κραντονέλλη Α., (1998), *Κούρσος και Πειρατεία τον 18<sup>ο</sup> αιώνα*, Εστία. Για την ανάπτυξη των Ελλήνων Κουρσάρων, βλ. επίσης, Χαρλαύτη, (2001), ο.π., σελ. 66-69

<sup>38</sup> Αντί καταβολής φόρου, οι ναυτικές περιοχές ήταν υποχρεωμένες να παρέχουν στα τουρκικά πλοία ναυτικούς.

<sup>39</sup> Γενικά για τον Αγγλογαλλικό ανταγωνισμό βλ. Σβορώνος Γ., (1972), *Επισκόπηση της Νεοελληνικής Ιστορίας*, Θεμέλιο, σελ. 51-53 και Κρεμμυδάς, (1999), ο.π., σελ. 153-157.

ανταποκριτές τους για την ελεύθερη ναυσιπλοΐα και τη διακίνηση εμπορευμάτων. Επέτρεψε, δηλαδή, τον εμπορικό παρεμβατισμό των ξένων, υπογράφοντας διμερείς εμπορικές συμφωνίες με τους Δυτικούς, τις περιβόητες «Διομολογήσεις». Σύμφωνα με αυτές, το οθωμανικό κράτος επέτρεψε στους Δυτικούς να εγκαθιστούν και να ελέγχουν «εμπορικές σκάλες» σε ορισμένα οθωμανικά λιμάνια της Μεσογείου.

Από τον 16<sup>ο</sup> αιώνα, οι Άγγλοι και οι Γάλλοι έκλεισαν «Διομολογήσεις» με τον Σουλτάνο<sup>40</sup>. Αυτές οι δύο δυνάμεις, κατά τον 18<sup>ο</sup> αιώνα, συναγωνίζοντο για την κυριαρχία στην Ανατολική Μεσόγειο.

Η Γαλλική πολιτική της παραδοσιακής φιλίας απέναντι στην Οθωμανική Αυτοκρατορία, που είχε ενταθεί λόγω των δυσκολιών που αντιμετώπιζε η τελευταία από την Ρωσική πολιτική για επέκταση και κυριαρχία στη Μαύρη Θάλασσα ήταν η βασική αιτία για την απόκτηση εύνοιας που είχαν αποκτήσει οι γαλλικές παροικίες που είχαν ιδρυθεί στις σκάλες της Ανατολής, που κατ' επέκταση ήταν προς όφελος και του γαλλικού εμπορίου και ναυτιλίας.

Η Γαλλική οικονομική πολιτική ήταν πρωτίστως πολιτική προστατευτισμού<sup>41</sup>. Ενώ δίνονταν μεγάλες οικονομικές ναυπηγικές και εμπορικές ευκολίες, δεν επιτυγχάνονταν η δημιουργία ανάλογης ναυτιλίας λόγω έλλειψης ναυτικής παράδοσης του πληθυσμού της. Χαρακτηριζόταν από έλλειψη ιδιωτικής πρωτοβουλίας και άκρως συγκεντρωτισμό του δημόσιου οικονομικού συστήματος. Ενώ σε διπλωματικό επίπεδο η Γαλλία ήταν ισχυρότερη σε σχέση με την Αγγλία, στο εμπόριο, λόγω της εσωστρεφούς προαναφερόμενης πολιτικής της υστερούσε.

Σε αντιπαράθεση, η αγγλική οικονομική πολιτική ήταν κατά βάση φιλελεύθερη. Η αγγλική εμπορική ναυτιλία βασιζόταν στην λειτουργική ανταγωνιστικότητα του εμπορικού στόλου και την κρατική υποστήριξη κάθε ιδιωτικής πρωτοβουλίας. Η περιβόητη εταιρεία του «Λεβάντε» ήταν καρπός συλλογικών

<sup>40</sup> Οι Ενετοί ήταν οι πρώτοι που πέτυχαν ουσιαστικά προνόμια από τους Τούρκους. Όμως, οι Τουρκοενετικοί πόλεμοι (15<sup>ος</sup> –17<sup>ος</sup> αιώνες) είχαν ως αποτέλεσμα να καταστούν ασταθείς οι σχέσεις των Ενετών και της Τουρκίας, γεγονός που εκμεταλλεύτηκαν η Αγγλία, η Γαλλία και η Ολλανδία και σύναψαν για τους ίδιους «Διομολογήσεις». Βλ. Λως, (1987), ο.π., σελ. 65-66. και Κρεμμυδάς Β., (1975), *Εισαγωγή στην Ιστορία της Νεοελληνικής Κοινωνίας*, Αθήνα, σελ. 53-54.

<sup>41</sup> Αντωνόπουλος, (1963), ο.π., σελ. 211.

ενεργειών των Άγγλων εφοπλιστών, εμπόρων και συνδικάτων. Ο σκοπός τους ήταν να διακινούνταν όσο το δυνατόν περισσότερο τα αγγλικά προϊόντα από Άγγλους εμπόρους και αγγλικά πλοία, αλλά δεν απέκλειαν την διενέργεια του εμπορίου και της θαλάσσιας μεταφοράς από άλλες εθνικότητες<sup>42</sup>. Στα πλαίσια αυτής της πολιτικής, οι Άγγλοι ενίσχυσαν το διαμετακομιστικό εμπόριο συνδέοντας έτσι, μεταξύ άλλων, τα ελληνικά εμπορικά στοιχεία με το υπό την κυριαρχία τους εμπόριο. Παράλληλα, χρησιμοποιούσαν για τη μεταφορά των αγγλικών προϊόντων, δευτερευόντως, σημαίες ναυτικών πόλεων, ανταγωνιστικών της γαλλικής σημαίας. Ως βασικό διαμετακομιστικό κέντρο – καθώς και κέντρο ανεφοδιασμού - έθεσαν το Λιβόρνο της Ιταλίας, γι' αυτό και δεν είναι τυχαίο το ότι οι πρώτες οργανωμένες ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις εμφανίστηκαν στις δυτικές περιοχές της σημερινής Ελλάδας – Αιτωλικό, Μεσολόγγι, Αμβρακικός – δίπλα δηλαδή από την Ιταλία<sup>43</sup>.

Η προαναφερόμενη αγγλική πολιτική ήταν σαφώς πιο ανταγωνιστική από τη γαλλική, αφενός μεν στο πεδίο οργάνωσης του θαλασσιού εμπορίου, το οποίο είχε σχεδιαστεί με πιο ορθολογικό τρόπο και αφετέρου δε στο πεδίο των ναύλων, προσφέροντας χαμηλότερο κόστος μεταφοράς λόγω των χαμηλών μισθών και της κακής τροφοδοσίας στα πλοία που χρησιμοποιούσαν.

#### (ii) Ελληνικές παροικίες

Οι Έλληνες επωφελούμενοι από τις συνθήκες ανταγωνισμού στο θαλάσσιο εμπόριο και στηριζόμενοι στις ελληνικές εμπορικές παροικίες του εξωτερικού, άρχισαν να συμμετέχουν ενεργά στο διεθνές ναυτικό εμπόριο χρησιμοποιώντας ιδιότητα εμπορικά σκάφη<sup>44</sup>.

<sup>42</sup> Dertilis G., (1981), *La conjoncture économique au Levant et la comportement des capitaux de la diaspora hellénique, 1869-1973*, Cahiers de la Méditerranée, pp. 194-195.

<sup>43</sup> Μάξιμος Σερ., (1976), *Το ελληνικό εμπορικό ναυτικό κατά τον XVIII αιώνα*, Στοχαστής, σελ 25-27. Λωσ, (1987), ο.π., σελ. 67.

<sup>44</sup> Οι θαλάσσιες μεταφορές της περιοχής πέρασαν στα χέρια των Ελλήνων στο τέλος του 18<sup>ου</sup> αιώνα, μετά, δηλαδή από την γαλλική επανάσταση (1789) και τους επικείμενους ναπολεόντιους πολέμους, οι οποίοι και τερμάτισαν την κυριαρχία των Άγγλων και Γάλλων στο εμπόριο της Μεσογείου.

Η πτώση της Κωνσταντινούπολης δημιούργησε ένα μεγάλο μεταναστευτικό ρεύμα των Ελλήνων στο εξωτερικό, οι οποίοι δημιούργησαν οργανωμένες κοινότητες διατηρώντας την ελληνικότητά τους ως καθοριστικό παράγοντα της επιτυχίας τους μέσα από στενούς συγγενικούς και κοινωνικούς κύκλους. Οι σημαντικότερες ελληνικές παροικίες ήταν στην Βιέννη, Τεργέστη, Βενετία, Μεσσήνη, Νεάπολη, Λιβόρνο, Μασσαλία, Οδησσό, Μόσχα και Ιάσιο<sup>45</sup>.

Παράλληλα, η οικονομική πολιτική του οθωμανικού κράτους ευνόησε την ανάπτυξη του εμπορίου, ενθάρρυνε τον συστηματικό εποικισμό των μεγάλων κέντρων και γέννησε μία προνομιούχα αστική τάξη Ελλήνων, αυτήν των μεγαλεμπόρων<sup>46</sup>. Η κοινωνική αυτή ομάδα των Ελλήνων πήρε σιγά – σιγά στα χέρια τους ολόκληρο το εσωτερικό εμπόριο του υπόδουλου τότε ελληνικού χώρου<sup>47</sup>.

Εξάλλου, οι Δυτικοευρωπαίοι έμποροι, λόγω των δυσκολιών που αντιμετώπιζαν εξαιτίας της άγνοιας της γλώσσας, των εθίμων και των μεθόδων συναλλαγής, δημιούργησαν τοπικά δίκτυα διείσδυσης στην ενδοχώρα χρησιμοποιώντας Οθωμανούς υπηκόους, όπως οι Έλληνες<sup>48</sup>. Αυτοί ήταν που διεκπεραίωναν τις αγοραπωλησίες των προϊόντων στην ενδοχώρα και έρχονταν σε επαφή με τους καπετάνιους των πλοίων και τους τοπικούς αξιωματούχους.

Κατά το 18<sup>ο</sup> αιώνα, μεταξύ των χριστιανών υπηκόων της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, οι Έλληνες κατείχαν τις πιο σημαντικές θέσεις στον κρατικό μηχανισμό και στη διεξαγωγή του χερσαίου και θαλασσιού εξωτερικού

<sup>45</sup> Βλ. Πλουμιδής, (1984), ο.π., σελ. 57-59, 62-64.

<sup>46</sup> Ας σημειωθεί ότι οι πρώτοι Έλληνες που απέκτησαν σπουδαία θέση στην οικονομική ζωή της αυτοκρατορίας ήταν η παλιά βυζαντινή αριστοκρατία που συγκεντρώθηκε γύρω από το Πατριαρχείο, στην οποία με τον καιρό ενσωματώθηκαν και άλλα κοινωνικά στρώματα, βλ. Σβορώνος, (1972), ο.π., σελ. 44-45.

<sup>47</sup> Οι Τούρκοι ανεδείχθησαν σε επιχειρηματίες που επένδυσαν σε ακίνητα. Η άρχουσα τάξη των Τούρκων που προέρχονταν από την στρατιωτική – διοικητική κρατική μηχανή ασχολούνταν με την εκμετάλλευση της γης και τον δανεισμό χρημάτων. Μέρος των κεφαλαίων που συγκεντρώνονταν από αυτές τις πηγές διετίθετο στο εμπόριο αλλά ελάχιστοι από τους επενδυτές αυτούς ήταν έμποροι, καθώς δεν διέθεταν εμπορικές ικανότητες. Βλ. Inalcik H., "Capital Formation in the Ottoman Empire", *The Journal of Economic History*, Vol. XX, X, No. 1, 1969, pp. 134, 136.

<sup>48</sup> Πέρα από τους Έλληνες, οι Δυτικοευρωπαίοι έμποροι χρησιμοποίησαν ως εμπορικούς μεσάζοντες και τους Αρμένιους και Εβραίους. Βλ. Inalcik – Quataert, (1995), ο.π., pp. 702-703.



εμπορίου. Τα ελληνικά γίνονται η γλώσσα του εμπορίου στα Βαλκάνια σε τέτοια έκταση, ώστε ο όρος “Greco” σε πολλές βαλκανικές γλώσσες να δηλώνει, εκτός από την ελληνική εθνικότητα, και την έννοια «έμπορος»<sup>49</sup>. Η επέκταση αυτή των Ελλήνων στο διεθνές εμπόριο οφείλεται σε μέγιστο βαθμό στους στενούς δεσμούς που αναπτύχθηκαν με τις ελληνικές παροικίες του εξωτερικού. Συμμετείχαν σε ένα διευρυμένο χρηματοδοτικό δίκτυο που συμπεριλάμβανε τράπεζες στη Βενετία, στη Βιέννη, στο Λιβόρνο, στη Γένοβα και στο Άμστερνταμ<sup>50</sup>.

Το οργανωμένο αυτό επιχειρηματικό δίκτυο των Ελληνικών εμπορικών κοινοτήτων που ήταν διασκορπισμένες στα κυριότερα λιμάνια της Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας ήταν η βάση στην οποία οργανώθηκε και αναπτύχθηκε το εμπόριο των περιοχών αυτών κατά τη διάρκεια του 19<sup>ου</sup> αιώνα<sup>51</sup>, όπως θα αναλυθεί και παρακάτω.

## (II) ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΙΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ

Η άνοδος ενός «ελληνικού» πλέον εμπορικού στόλου ξεκίνησε τον 18<sup>ο</sup> αιώνα από τα νησιά και τα λιμάνια του Ιονίου, συνεπικουρούμενος από το στόλο των νησιών και των λιμανιών του Αιγαίου<sup>52</sup>. Στα πλαίσια αυτά και για μία πιο

<sup>49</sup> Κατσιαρδή – Hering Όλγ., (1986), *Η ελληνική παροικία της Τεργέστης (1751-1830)*, Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών.

<sup>50</sup> Βλ. Inalcik –Quataert, (1995), ο.π., p.729. Ειδικά οι Ολλανδοί είχαν δώσει σε Εβραίους, Αρμένιους και Έλληνες ίδια δικαιώματα εμπορίας με αυτά των Ολλανδών, με αποτέλεσμα τη δεκαετία του 1770 το μισό του Ολλανδικού εμπορίου με τη Σμύρνη ήταν στα χέρια των Ελλήνων, κυρίως των Χιωτών. Βλ. Frangakis – Syrett Elena, (1992), *The Commerce of Smyrna in the Eighteenth Century (1700-1820)*, Centre for Asia Minor Studies, Athens, p. 100.

<sup>51</sup> Για περισσότερες λεπτομέρειες αναφορικά με τις ελληνικές εμπορικές κοινότητες της διασποράς και τα ελληνικά εμπορικά και ναυτιλιακά δίκτυα του 19<sup>ου</sup> αιώνα, βλ. Χαρλαύτη, (2001), ο.π., σελ. 86-91. Η ιστορικός Τζ. Χαρλαύτη χωρίζει τον 19<sup>ο</sup> αιώνα σε δύο χρονικές περιόδους, ήτοι 1830-1860 και 1870 –1900, κατά τις οποίες πρωταρχικό ρόλο εμπορικής δραστηριοποίησης έπαιξαν μεγάλες οικογένειες με καταγωγή από τη Χίο («Χιώτικη» φάση) και από το Ιόνιο («Ιόνιος» φάση) αντίστοιχα, βλ. ο.π. σελ. 127-213. Βλ. επίσης, Τωμαδάκης Ν., (1953), *Αι Ελληνικά Κοινότητες του Εξωτερικού ως παράγων της Ελληνικής Επαναστάσεως*, Αθήνα.

<sup>52</sup> Οι τέσσερις βασικοί παράγοντες που βοήθησαν την ελληνική εμπορική ναυτιλία να αναπτυχθεί στα μέσα του 18<sup>ου</sup> αιώνα ήταν: η ύπαρξη πλεονάσματος εξαγωγίμων αγροτικών προϊόντων, η διαρκώς αυξανόμενη ζήτηση αγροτικών προϊόντων των Βαλκανικών χωρών

ολοκληρωμένη εικόνα της ελληνικής εμπορικής και ναυτικής ανάπτυξης, καθίσταται αναγκαίος ο γεωγραφικός διαχωρισμός της Ελλάδας σε τρεις περιοχές: την Δυτική Ελλάδα (Δυτική Στερεά Ελλάδα και Ιόνιο πέλαγος), την υπόλοιπη Ηπειρωτική Ελλάδα και τα νησιά του Αιγαίου.

### (i) Ηπειρωτική Ελλάδα

Από αυτές τις τρεις περιοχές μόνο η Ηπειρωτική Ελλάδα περιορίστηκε στην παραγωγή προϊόντων χωρίς να αναπτυχθεί αξιοσημείωτα στη ναυτιλία. Και αυτό ήταν άμεσο αποτέλεσμα του φεουδαρχικού καθεστώτος που είχαν εγκαθιδρύσει οι Τούρκοι κατακτητές στις περιοχές αυτές που δεν άφηγε κανένα περιθώριο εξέλιξης στα κατώτερα κοινωνικά στρώματα των εκεί κατοικούντων.

Τα προϊόντα<sup>53</sup> αυτά ήταν αντικείμενο του εσωτερικού κυρίως εμπορίου της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Ορισμένα από αυτά εξάγονταν στο εξωτερικό τόσο από τα λιμάνια της Δυτικής Ελλάδας όσο και από άλλα λιμάνια, όπως τη Θεσσαλονίκη, τον Βόλο, το Ναύπλιο, τη Μεθώνη, την Κορώνη και την Πύλο.

Οι άλλες δύο γεωγραφικές περιοχές συνδύασαν το εμπόριο με την ανάπτυξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας<sup>54</sup>, η οποία επικεντρώθηκε τα δύο πρώτα τρίτα του 18<sup>ου</sup> αιώνα στο Ιόνιο Πέλαγος και στη Δυτική Στερεά Ελλάδα, και το τελευταίο τρίτο του 18<sup>ου</sup> αιώνα στο Αιγαίο πέλαγος.

### (ii) Δυτική Ελλάδα και Ιόνιοι νήσοι

---

από τη Δυτική Ευρώπη, η συσσώρευση και επένδυση ρευστού κεφαλαίου στο διαμετακομιστικό εμπόριο και η δυνατότητα επένδυσης κεφαλαίων σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις κάτω από ευνοϊκές ανταγωνιστικές συνθήκες που, παρόλο τον ανταγωνισμό των ναυτικών δυνάμεων, θα απέβαιναν κερδοφόρες, βλ. Λεονταρίτης, (1981), ο.π., σελ. 37.

<sup>53</sup> Η παραγωγή περιλάμβανε γεωργικά κυρίως προϊόντα, όπως βαμβάκι, καπνός κ.α, καθώς και προϊόντα βιοτεχνίας και χειροτεχνίας, όπως κατεργασμένα δέρματα (στη Θεσσαλονίκη, Λάρισα, Ιωάννινα), μεταξύ κ.α. Βλ. Αντωνόπουλος, (1963), ο.π., σελ. 217-218.

<sup>54</sup> Το θαλάσσιο τοπικό εμπόριο κατά τη διάρκεια του 18<sup>ου</sup> αιώνα, συμπαρέσυρε και την ναυπηγική η οποία παρουσιάζει ιδιαίτερα μεγάλη άνθηση στον ελληνικό χώρο και συγκεκριμένα στο Μεσολόγγι και το Αιτωλικό, την Πρέβεζα και λίγο αργότερα στην Ύδρα, στις Σπέτσες, τα Ψαρά, την Κάσο και τη Χίο. Για τον τρόπο ανάπτυξης της ναυπηγικής βλ. Μελέτη για την «Ναυπηγική και Πλοία της Ανατολικής Μεσογείου και Μαύρης Θάλασσας κατά τον 18<sup>ο</sup> και 19<sup>ο</sup> αιώνα», (1995), Υπουργείο Πολιτισμού, Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών, σελ. 27 επ.

Η Δυτική Ελλάδα και οι Ιόνιοι νήσοι είχαν τότε το μεγάλο γεωγραφικό προνόμιο να βρίσκονται στο ανατολικό άκρο της τότε Ευρώπης, στη γέφυρα της Ευρώπης με την Οθωμανική Αυτοκρατορία.

Βασικός παράγοντας ανάπτυξης της Δυτικής Ελλάδας σε ναυτιλιακό επίπεδο ήταν η πολιτική των Βενετών στις αρχές του 18<sup>ου</sup> αιώνα, οι οποίοι διοχέτευσαν όλο το εμπόριο με τη Δυτική Ελλάδα στο λιμάνι της Κέρκυρας, το οποίο μετέτρεψαν σε λιμάνι διαμετακομίσεως, κατασκευάζοντας προς το σκοπό αυτό ειδικές αποθήκες. Με αυτόν τον τρόπο, η Κέρκυρα κατέστη η αφητηρία και το τέρμα του ευρωπαϊκού θαλασσιού εμπορίου, εκεί δηλαδή που τα ευρωπαϊκά σκάφη φόρτωναν ή εκφόρτωναν τα μεταφερόμενα προϊόντα, τα οποία μεταφέρονταν στη συνέχεια, στην απέναντι ακτή με τα μικρά σκάφη των Ελλήνων ναυτικών από το Μεσολόγγι<sup>55</sup>.

Η πολιτική αυτή<sup>56</sup> ευνόησε το ελληνικό εμπόριο και έδωσε το έναυσμα για τη δημιουργία μίας αυτοτελούς ελληνικής ναυτιλιακής δραστηριότητας.

Το πέρασμα από την εμβρυώδη αυτή κατάσταση στην ανάπτυξη της διεθνούς ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας βασίζεται στην Αγγλική πολιτική, η οποία αποφάσισε να παρέμβει δυναμικά στο εμπόριο και στη ναυτιλία των περιοχών της Δυτικής Ελλάδας, που μέχρι τότε το έλεγχαν οι Γάλλοι<sup>57</sup>. Τότε, ιδρύθηκαν στα Ιωάννινα, την Άρτα και το Μεσολόγγι σημαντικοί ελληνικοί εμπορικοί οίκοι και οι Έλληνες διεύρυναν τις εργασίες τους προς το εξωτερικό, εκμεταλλευόμενοι τον Άγγλο - Γαλλικό ανταγωνισμό. Τα πρώτα ιδιόκτητα σκάφη που δραστηριοποιήθηκαν στο εξωτερικό ανήκαν σε Κεφαλλονίτες, Μεσολογγίτες, Ζακυνθινούς και Γαλαξιδιώτες<sup>58</sup>.

<sup>55</sup> Αναφορικά με την ανάπτυξη του Μεσολογγίου και του Γαλαξιδίου, βλ. Χουμανίδης – Ζώης, (1996), ο.π., σελ. 85-86. Βλ. επίσης, Βλασσόπουλος Ν., (1997), *Η ναυτιλία των Ιόνιων Νήσων 1700-1864*, Ελληνική Ευροεκδοτική.

<sup>56</sup> Ας σημειωθεί ότι όλα τα εμπορεύματα προς εξαγωγή που ανήκαν σε Έλληνες εμπόρους – υπηκόους της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας ή όλα τα εμπορεύματα προς εισαγωγή που προορίζοντο γι' αυτούς τύγχαναν ειδικών προνομίων. Ήταν απαλλαγμένα από τελωνειακά τέλη και πλήρωναν μόνο ένα ειδικό δασμό 1%, αρκεί να εναποθηκεύονταν στις αποθήκες της Κέρκυρας. Βλ. Μάξιμος, (1976), ο.π., σελ 31-32.

<sup>57</sup> Προς το σκοπό αυτό, διόρισαν το 1734 πρόξενο της Αγγλίας στην Ήπειρο τον γνωστό τότε έμπορο Θεοδόσιο Πάνου και αργότερα τον Καραγιάννη.

<sup>58</sup> Για αριθμητικά στοιχεία ιδιόκτητων Ελληνικών σκαφών της περιοχής των Ιονίων Νήσων και της Δυτικής Στερεάς, βλ. Χουμανίδης – Ζώης, (1996), ο.π., σελ. 123 επ. Για τον τρόπο οικονομικής οργάνωσης των πρώτων ναυτιλιακών επιχειρήσεων της Δυτικής Ελλάδας, βλ. Λεονταρίτης, (1981), ο.π., σελ. 40-44.

### (iii) Νησιά του Αιγαίου

Από τα τέλη του 16<sup>ου</sup> αιώνα, ο Σουλτάνος ξεκίνησε μία μεγάλη εποικιστική επιχείρηση σε πολλά νησιά του Αιγαίου, που είχαν ερημωθεί από τους πολέμους και τους πειρατές, αποσκοπώντας στο να επιβάλλει κάποια τάξη και να εξασφαλίσει τον διαρκή έλεγχο της θαλάσσιας περιοχής του Αιγαίου. Ενώ τον 15<sup>ο</sup> αιώνα, τα νησιά Ύδρα – Σπέτσες – Ψαρά ήταν σχεδόν ακατοίκητα, μερικά χρόνια πριν από την Επανάσταση του 1821, η Ύδρα αριθμούσε πάνω από 15.000 κατοίκους, οι Σπέτσες 8.000 και τα Ψαρά 7.000<sup>59</sup>.

Στα πλαίσια της πολιτικής αυτής και ως κίνητρο προσέλκυσης κατοίκων στα νησιά αυτά, οι Οθωμανοί τους παραχώρησαν πολλά σημαντικά προνόμια και μία υποτυπώδη αυτοδιοίκηση<sup>60</sup>. Πέρα από τις συνθήκες ευνοϊκής μεταχείρισης από μέρους των Οθωμανών – σε σχέση με τις άλλες υπόδουλες περιοχές της Ελλάδας -, στην πρόοδο της ναυτιλίας των περιοχών αυτών συντέλεσε και το γεγονός ότι οι συνθήκες διαβίωσης των νησιών διέφεραν από αυτές της υπόλοιπης Ελλάδας. Τα περισσότερα νησιά του Αιγαίου ήταν άγονα, οπότε η θάλασσα για τους κατοίκους τους ήταν η φυσική γεωγραφική προέκταση και η διέξοδος σωτηρίας τους προκειμένου να επιβιώσουν. Λογικό επόμενο ήταν, λοιπόν, η ενασχόληση των νησιωτών εξαρχής με τις ναυτικές μεταφορές περισσότερο παρά με το εμπόριο των προϊόντων της περιοχής τους<sup>61</sup>.

Εξάλλου, η ανάπτυξη των νησιωτικών στόλων είναι συνδεδεμένη και με την εμπορική εντιμότητα και δεοντολογία των Υδραίων, Σπετσιωτών και Ψαριανών, δεδομένου ότι εκείνη την εποχή δεν υπήρχαν ούτε φορτωτικές ούτε αποδείξεις φόρτωσης των μεταφερόμενων αγαθών διότι όλες οι συναλλαγές και οι μεταφορές διακανονίζονταν με τον προφορικό λόγο<sup>62</sup>.

<sup>59</sup> Βλ. Παπαρηγόπουλος Κ., (1925), *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, Τόμος 9, Ελευθερουδάκης, σελ. 51.

<sup>60</sup> Βλ. Σβορώνος, (1972), ο.π., σελ. 46-47.

<sup>61</sup> Για την ναυτιλιακή ανάπτυξη των νησιών του Αιγαίου βλ. Λεονταρίτης, (1981), ο.π., σελ. 47-52.

<sup>62</sup> Βλ. Τρικούπης Σ., *Ιστορία της Ελληνικής Επανάστασης*, Λονδίνο ΑΩΝΓ, Τόμος Α', σελ. 174 και Μιαούλης Α., (1936), *Ιστορία της νήσου Ύδρας*, Αθήναι, σελ. 23, 231-239.

Οι πρόκριτοι των νησιών προέρχονταν συνήθως από την τάξη των εμποροπλοιαρχών και των ναυτικών επιχειρηματιών και φρόντιζαν για τα ναυτικά συμφέροντα του νησιού. Πέρα, δε από την διοίκηση, η τάξη αυτή είχε αναλάβει και την υγειονομική προστασία των λιμανιών και την δικαστική εξουσία<sup>63</sup>.

Τα κοινωνικά στρώματα διακρίνονταν στους πλοιοκτήτες, τους νοικοκυραίους, τους καπετάνιους, τους βιοτέχνες και τους επαγγελματίες εμπόρους και τον ημερομίσθιο λαό<sup>64</sup>. Οι απόμαχοι καπετάνιοι ήταν συνήθως και πλοιοκτήτες, που λόγω γήρατος ή ασθένειας έπαυαν να ταξιδεύουν και έμεναν στον τόπο τους εντασσόμενοι πλέον στην τάξη των νοικοκυραίων, οι οποίοι διόριζαν και έπαυαν τους δημογέροντες<sup>65</sup>. Ο πλοίαρχος ήταν ο κυβερνήτης του πλοίου που είχε άμεση επαφή με τον ιδιοκτήτη. Μετά το πέρας του πλου, οι πλοίαρχοι συνέτασσαν έκθεση για το ταξίδι υπό την πλοιαρχία τους και μοίραζαν τα κέρδη (εισόδημα ή μαξούλι) στους ικανότερους ναυτές.

Από το δυναμικό των νησιών και των λιμένων αναδείχθηκε η κυρίως αστική τάξη των Ελλήνων και από αυτούς προέρχονταν οι μετανάστες στις ελληνικές παροικίες του εξωτερικού. Το μεγαλύτερο μέρος του αυξημένου προϊόντος περιήλθε στις οικογένειες των πλοιοκτητών και τον λαό των νησιών και των λιμένων, οι συνθήκες διαβίωσης των οποίων έγιναν σαφώς καλύτερες από αυτές των κατοίκων της υπαίθρου.

Σε αυτό το σημείο, αξίζει να σημειωθεί ότι στην οικονομική ανάπτυξη και τη δημιουργία ναυτικού στόλου των τριών αυτών νησιών (Υδρας – Σπετσών – Ψαρών), συνέβαλε η στενή συνεργασία των Ελλήνων που ασχολήθηκαν με το ναυτικό εμπόριο. Η ναυπήγηση των πρώτων ιστιοφόρων έγινε οικονομικά δυνατή με τη συμβολή πολλών ενδιαφερόμενων μερών, βάσει της αρχής της συμπλοιοκτησίας. Η συλλογική εμφάνιση προήλθε από την έλλειψη κεφαλαίων για την αγορά και ναυπήγηση των πλοίων, τον εξοπλισμό και την

<sup>63</sup> Στη Χίο έδρευε το θαλάσσιο τριμελές δικαστήριο προς εκδίκαση των ναυτικών υποθέσεων. Βλ. Λαιμός Α., (1963), *Η εμπορική ναυτιλία της Χίου*, Αθήνα, σελ. 19 επ.

<sup>64</sup> Βλ. Χουμανίδης – Ζώης, (1996), ο.π., σελ. 57.

<sup>65</sup> Φωτόπουλος Α., (1873), *Συνοπτική Ιστορία του κατά θάλασσαν υπέρ εθνικής αυτονομίας Αγώνος των τριών νήσων Υδρας, Σπετσών και Ψαρών και των μετασχόντων αυτών μερών*, Αθήνα, σελ. 28.

επάνδρωσή τους, που χρειάζονταν τεράστιες επενδύσεις που δεν μπορούσε να αντέξει η ατομική πρωτοβουλία.

Οι συμπλοιοκτήτες, ήτοι οι εφοπλιστές, οι προμηθευτές υλικών ναυπήγησης και οι έμποροι, είχαν ο καθένας μερίδιο από τα μελλοντικά κέρδη της εταιρείας, ανάλογα με το ύψος της αρχικής συνεισφοράς τους<sup>66</sup>. Πολλές φορές μάλιστα, συμμετείχαν στον κύκλο των μετόχων και το σύνολο των πληρωμάτων<sup>67</sup>.

Επίσης, η μεταφορά και πώληση του φορτίου γινόταν για λογαριασμό των ιδίων των ιδιοκτητών του πλοίου. Το σύστημα αυτό, γνωστό ως «σερμαγιά» ήταν συνηθισμένο στους Έλληνες εφοπλιστές των νησιών του Αιγαίου<sup>68</sup> και σαφώς απαιτούσε τις πλείστες φορές τεράστια κεφάλαια<sup>69</sup>. Ο πλοιοκτήτης, που ήταν συχνά και καπετάνιος του πλοίου, μαζί με το πλήρωμα, τα μέλη της οικογένειάς και τους φίλους συγκέντρωναν μία «σερμαγιά» (κεφάλαιο) και αγόραζαν ένα φορτίο<sup>70</sup>. Το δικαίωμα συμμετοχής διευρυνόταν συχνά πέρα από την κοινότητα, λόγω απαίτησης εύρεσης μεγάλων κεφαλαίων, κυρίως με τη χρηματοδότηση του φορτίου από πλευράς τρίτων στα λιμάνια φόρτωσης<sup>71</sup>.

<sup>66</sup> Όταν ένας πλοίαρχος διέθετε ποσό 500 ταλίων προσκαλούσε ναυτικούς, ναυπηγούς, σχαινοποιούς, ξυλέμπορους και τεχνίτες προκειμένου να ναυπηγηθεί το πλοίο. Μετά από το πέρας της ναυπήγησης γινόταν η εκτίμηση της αξίας του και η κατανομή της κυριότητάς του κατά μερίδια. Βλ. Φιλάρετος Γ.Χ.Μ., (1927), *Συνεργατικοί Συνεταιρισμοί Αμπελακίων, Ύδρας, Σπετσών, Ψαρών*, Αθήνα, σελ. 37.

<sup>67</sup> Η αμοιβή του πληρώματος συνίστατο σε συμμετοχή στα κέρδη του ταξιδιού, δημιουργώντας έτσι και ένα κίνητρο για παροχή μεγαλύτερης προσπάθειας ευόδωσης του πλου. Κάθε μέλος του πληρώματος, δε, συχνά έδινε το μισό από το μισθό του στο τέλος κάθε πλου, προκειμένου να αυξηθεί το κεφάλαιο του πλοίου. Αντίστοιχα, συμμετείχε και στα κέρδη. Βλ. Φιλάρετος, (1927), ο.π., σελ. 37-38.

<sup>68</sup> Και αυτό διότι, οι Χιώτες συνάμα με τον εφοπλισμό, διενεργούσαν και εμπορική δραστηριότητα μεταφέροντας με τα πλοία τους δικά τους εμπορεύματα ή εμπορεύματα για λογαριασμό τους. Σύμφωνα με την ιστορικό Χαρλαύτη, το πρώτο βασικό χαρακτηριστικό που διαφοροποιούσε το «ιόνιο» δίκτυο από το «χιώτικο» ήταν ότι τα περισσότερα από τα μέλη του πρώτου είχαν αναπτύξει εξαρχής ναυτιλιακή δραστηριότητα, ενώ το εμπόριο αποτελούσε δραστηριότητα μάλλον συμπληρωματική. Βλ. Χαρλαύτη, (2001), ο.π., σελ. 197.

<sup>69</sup> Για τη «σερμαγιά» αλλά και γενικότερα για τον τρόπο που οι Έλληνες οργάνωσαν το εμπόριο σύμφωνα με ευρωπαϊκά πρότυπα, βλ. Παπαγεωργίου Γ., (1990), *Ο εκσυγχρονισμός του Έλληνα πραγματευτή σύμφωνα με τα ευρωπαϊκά πρότυπα, (τέλη 18<sup>ου</sup> – αρχές 19<sup>ου</sup> αιώνας)*, Αφοί Τολιδη Ο.Ε.

<sup>70</sup> Το ιστιοφόρο προσέγγιζε ένα ξένο λιμάνι, προκειμένου να πωλήσει, να αγοράσει ή να ανταλλάξει προϊόντα που θα μεταπωλούσε αργότερα σε άλλες αγορές. Τα κέρδη ή οι ζημιές ενός τέτοιου εγχειρήματος μοιράζονταν μεταξύ εκείνων που αρχικά συνέβαλαν στη συγκέντρωση της σερμαγιάς. Βλ. Χαρλαύτη, (2001), ο.π., σελ. 198 -200.

<sup>71</sup> Οι Χιώτες ανέπτυξαν ιδιαίτερως τη ναυτική πίστη, προβαίνοντας σε ναυτικά δάνεια προς τους Υδραίους, Σπετσιώτες και Ψαριανούς, περιορισθέντες έτσι σε εύκολα κέρδη. Βλ. Λαιμός, (1963), ο.π., σελ. 14.

### (III) ΔΙΕΘΝΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Το άνοιγμα των λιμανιών του Αιγαίου στο Ρωσικό εμπορικό ναυτικό, που επιτεύχθηκε με τη Συνθήκη του Κιουτσούκ – Καϊναρτζή (21.7.1774) και του Ιασίου (1792), σε συνδυασμό με τον αποκλεισμό της Ευρωπαϊκής Ηπείρου από τον Νέλσωνα, αποτέλεσαν τους βασικούς σταθμούς για την ανάπτυξη της διεθνούς δραστηριοποιούμενης ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας.

Οι όροι της συνθήκης του Κιουτσούκ – Καϊναρτζή αποκατέστησαν την επικοινωνία ανάμεσα στη Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα, την οποία μέχρι τότε το οθωμανικό καθεστώς θεωρούσε ως *mare nostrum* και απαγόρευαν τη ναυσιπλοΐα σε όλους πλην των Οθωμανών υπηκόων. Η Ρωσία απέκτησε το δικαίωμα να εγκαθιδρύει κατά τις επιθυμίες της, «σκάλες» μέσα στην ίδια την καρδιά του εμπορίου της Ανατολής και να εκμεταλλευτεί το εμπόριο των δημητριακών. Οι Έλληνες μεγαλέμποροι, χάρη στην τέλεια γνώση της γλώσσας και του εμπορίου της χώρας τους, έγιναν δεκτοί στους ρωσικούς διπλωματικούς κύκλους και στις ρωσικές «σκάλες». Τα ελληνικά πλοία<sup>72</sup>, πάντοτε σε στενή συνεργασία με τις ελληνικές παροικίες της Μαύρης Θάλασσας<sup>73</sup>, διεξήγαγαν την αποκλειστική εμπορία των δημητριακών της Ρωσίας.

Την ίδια περίοδο, η Γαλλική Επανάσταση του 1789 παρέλυσε την οικονομία και το εμπόριο της Γαλλίας. Οι Έλληνες, οργανωμένοι πλέον αναφορικά με το θαλάσσιο εμπόριο, διέθεταν και τις ικανότητες και την απαραίτητη χωρητικότητα σε πλοία και έτσι πήραν στα χέρια τους ολόκληρο το γαλλικό εμπόριο της Ανατολής<sup>74</sup>. Λίγα χρόνια αργότερα, οι ναπολεόντιοι πόλεμοι (1803-1815), σε συνδυασμό με τον αγγλικό ναυτικό αποκλεισμό (1806), που διέκοψε κάθε εμπορική επικοινωνία της Γαλλίας με τους προμηθευτές

<sup>72</sup> Τα ελληνικά πλοία λίγο μετά από την υπογραφή της εν λόγω Συνθήκης, προστατευόμενοι από τους Ρώσους, ύψωσαν την ρωσική σημαία και διέσχιζαν ελεύθερα τις θάλασσες της Ανατολής. Οι Ρώσοι, λόγω της έλλειψης υποδομής και των έμπειρων εργατικών χεριών δεν είχαν την δυνατότητα να αναλάβουν τα πρωτεία στο θαλάσσιο εμπόριο.

<sup>73</sup> Η νίκη των Ρώσων και η σύναψη της συγκεκριμένης συνθήκης προσέλκυσε ελληνικό πληθυσμό στην Κριμαία και στην Αζοφική μετά το 1774 και στην Οδησό την δεκαετία του 1790 και δημιούργησε εμπορικά δίκτυα μέσω των οποίων ανδρώθηκε η εμπορική ναυτιλία του 19<sup>ου</sup> αιώνα. Βλ. Χαρλαύτη, (2001), ο.π., σελ. 82.

<sup>74</sup> Βλ. Λεονταρίτης, (1981), ο.π., σελ. 52 επ.

σιταριού της Ανατολής, αποτέλεσαν την τελική μεγάλη ώθηση για την ανάπτυξη των Ελληνόκτητων στόλων και ευνόησαν τη διείσδυση των Ελλήνων σε όλες τις μεσογειακές γραμμές. Οι Έλληνες, με τα πλοία τους, ανέλαβαν τον «επισιτισμό» της Γαλλίας<sup>75</sup>.

Η Αλεξάνδρεια<sup>76</sup> και η Οδησός ήταν τα λιμάνια των δημητριακών. Ειδικά στην περίπτωση της Οδησού το χαρακτηριστικό αυτό ήταν κυρίαρχο, καθώς η εμπορική ακμή της Οδησού, κατά την περίοδο 1801 – 1835<sup>77</sup>, ήταν απόλυτα συνδεδεμένη με το εμπόριο των σιτηρών.

Προκειμένου να γίνει αντιληπτή η κυριαρχία της Ελληνόκτητης εμπορικής ναυτιλίας στην περιοχή, αρκεί να σημειωθεί ότι η ελληνική συμμετοχή στο λιμάνι της Οδησού ήταν πάνω από 30% στα χρόνια 1806 –1809, κυμάνθηκε πάνω από 60% στην περίοδο 1810-1815 (στα χρόνια 1812-1814 άγγιξε το 95%) και από το 1816 άρχισε να κάμπτεται ελαφρά, αλλά σχεδόν συνεχώς, χωρίς να πέσει κάτω από το 30% σε καμία πενταετία<sup>78</sup>.

<sup>75</sup> Οι Έλληνες στράφηκαν στο παράνομο εμπόριο σιταριού. Οι Έλληνες δεν υπολόγιζαν τους κινδύνους που διέτρεχαν σκεπτόμενοι τα τεράστια κέρδη που απεκόμιζαν παραβιάζοντας τον Αγγλικό αποκλεισμό. Η ζήτηση των δημητριακών στην Γαλλία ήταν τόσο μεγάλη που έφτανε ένα και μόνο ταξίδι λαθρεμπορίου για να τους αποφέρει κέρδη σχεδόν διπλάσια από τα κεφάλαια που είχαν επενδύσει, συμπεριλαμβανομένων και των λειτουργικών εξόδων του συγκεκριμένου ταξιδιού. Βλ. Λως, (1987), ο.π., σελ.79. Καρδάσης Β., (1993), *Από του ιστίου εις τον ατμόν, Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία 1858-1914*, Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, σελ. 18-19. Δερτιλής Γ., (1985), *Ελληνική Οικονομία και Βιομηχανική Επανάσταση, 1830-1910*, Σάκκουλα, σελ. 34 επ.

<sup>76</sup> Για τους λόγους ανάπτυξης του λιμανιού της Αλεξάνδρειας, βλ. Χόμπας Β., (1998), *Ατμοπλοία εναντίον Ιστιοφόρων, (1830-1914)*, Παπαζήση, σελ. 55, Καρδάσης, (1993), ο.π., σελ. 170.

<sup>77</sup> Αναφορικά με την κίνηση του λιμανιού της Οδησού και την ελληνική παρουσία σε αυτήν, για την χρονική περίοδο πριν από το 1801, βλ. Karidis B. A., (1981), *A Greek Mercantile Paroikia: Odessa 1794-1829*, Balkan Society in the Age of Greek Independence, Richard Clogg, London, pp. 111-136.

<sup>78</sup> Αντίστοιχα, στην Αλεξάνδρεια, η συμμετοχή ελληνικών πλοίων, σε αριθμό και σε χωρητικότητα ήταν σημαντική (πάνω από 30%) ως το 1778, ξεπέρασε κατά πολύ το 50% στην περίοδο 1779 – 1787, κάμφθηκε στα χρόνια 1788-1790, για να κυμανθεί στο 65%-69% στην περίοδο 1810-1815. Ακολούθως, μοιάζει να κάμπτεται, αλλά εμφανίζεται αρκετά υψηλή – με μέσο όρο γύρω στο 42% ως προς την χωρητικότητα των πλοίων – στα χρόνια 1830-1832. Τα στοιχεία αυτά λήφθηκαν από στατιστικούς πίνακες του ιστορικού Βασιίλη Κρεμμυδά με βάση τα Αγγλικά και Γαλλικά Αρχεία. Βλ. Κρεμμυδάς Β., (1986), *Ελληνική Ναυτιλία 1776-1835, Α' Τόμος: Όψεις της Μεσογειακής Ναυσιπλοΐας*, Ιστορικό Αρχείο Εμπορικής Τράπεζας της Ελλάδος, σελ. 31-35, 58-66, 145-146.



*(IV) ΣΗΜΑΙΕΣ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΘΗΚΑΝ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ*

Οι προαναφερόμενες στατιστικές εκτιμήσεις αντιμετώπισαν το πρόβλημα αναγνώρισης της εθνικότητας της ιδιοκτησίας του πλοίου<sup>79</sup>, δεδομένης της μη ύπαρξης εκείνη την εποχή ελληνικής σημαίας.

Όπως αναφέρθηκε και στην εισαγωγή της παρούσας μελέτης, δεδομένης της ανυπαρξίας Ελληνικού κράτους και άρα εθνικής ελληνικής σημαίας, υπήρχε μεγάλη δυσχέρεια στην δραστηριοποίησή των Ελλήνων στο θαλάσσιο εμπόριο. Το πρόβλημα αυτό το αντιμετώπισαν επιτυχώς με τη χρήση ξένων σημαίων ανάλογα με τις συγκυρίες που τους παρουσιάζονταν.

Οθωμανική σημαία είχαν δικαίωμα να σηκώσουν μόνο μουσουλμάνοι πλοιοκτήτες. Στους Έλληνες επιτράπηκε η ύψωση μία σημαίας που ονομάστηκε «ραγιάδικη», η οποία αποτελείτο από τρεις ίσες οριζόντιες λωρίδες, από τις οποίες η μεσαία είχε χρώμα κόκκινο και οι άλλες δύο μπλε.

Με αυτήν την σημαία, οι Έλληνες μπόρεσαν και δραστηριοποιήθηκαν εντός της Οθωμανικής αυτοκρατορίας και όχι διεθνώς, αφού η «ραγιάδικη» σημαία δεν αναγνωρίζοντο ως επίσημη οθωμανική και έτσι δεν τους παρεχόταν η νομική προστασία που παρείχε η οθωμανική νομοθεσία στις ξένες θάλασσες και επιπλέον τους δυσκόλευε στις εμπορικές συναλλαγές με τα χριστιανικά κράτη της Δύσης.

Η αναπόφευκτη επέκταση της θαλάσσιας εμπορικής δραστηριότητας των Ελλήνων εκτός των οθωμανικών υδάτων, κατέστη δυνατή, παρά τις αντιδράσεις των Τούρκων, με την χρήση μίας ποικιλίας σημαίων, όπως της Αυστρίας, της Βενετίας, της Μαγιόρκας, της Νεαπόλεως, του Λιβόρνο, της Μάλτας, της Ρωσίας και της Αγγλίας.

<sup>79</sup> Ο Βασίλειος Κρεμμυδάς στηρίχθηκε για την έκδοση των προαναφερόμενων στατιστικών στοιχείων, στο όνομα του πλοίου και σε αυτό του καπετάνιου, από τα οποία καταδεικνύεται η ελληνική ταυτότητα των εν λόγω πλοίων.

Σχετικά με τη χρήση ξένων σημαίων από τους Έλληνες, πρέπει να γίνει αναφορά σε δύο σημαίες, από τις οποίες επωφεληθήκαν περισσότερο οι Έλληνες: την αγγλική και τη ρωσική.

Κατ' αρχάς, οι Άγγλοι, στα πλαίσια του ανταγωνισμού τους με την Γαλλία, προσπάθησαν να προσεταιριστούν τους Έλληνες. Απέχοντας λίγα μόλις μίλια από τις Γαλλικές ακτές, προσέφεραν κίνητρα για την ίδρυση ελληνικής παροικίας στη Μινόρκα και επέτρεψαν στους Έλληνες τη χρήση της αγγλικής σημαίας, καθώς και της πρώτης «σημαίας ευκαιρίας» του 18<sup>ου</sup> αιώνα, της μαχονέζικης<sup>80</sup>. Γενικότερα, οι Άγγλοι «επέτρεψαν» στους Έλληνες την ύψωση οποιασδήποτε μεσογειακής σημαίας ήταν υπό την προστασία της ή υπό τον έλεγχό της. Αντικειμενικός της σκοπός ήταν τα ελληνικά προϊόντα και γενικότερα τα μεταφερόμενα από ελληνικά πλοία εμπορεύματα να μην φορτώνονται σε Γαλλικά πλοία και να μην προσεγγίζουν Γαλλικές «σκάλες».

Μετά από την νίκη των Ρώσων και την υπογραφή της Συνθήκης του Κιουτσούκ – Καϊναρτζή, οι Έλληνες μεγαλέμποροι που κατάφεραν και εντάχθηκαν στις ρωσικές «σκάλες», επιδίωξαν και απέκτησαν την ρωσική υπηκοότητα και διορίστηκαν ως Ρώσοι πρόξενοι. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να δικαιούνται να εκδίδουν πιστοποιητικά ρωσικής εθνικότητας για τα ελληνικά πλοία<sup>81</sup>, τα οποία πλέον ύψωναν τη Ρωσική σημαία με όλα τα πολιτικά οφέλη και τις φορολογικές ελαφρύνσεις αυτό συνεπαγόταν. Έτσι, οι Έλληνες αναμίχθηκαν στις μεταφορές σιτηρών από τα ρωσικά λιμάνια στην Μεσόγειο<sup>82</sup>.

Το πρόβλημα της χρήσης διαφόρων σημαίων δεν λύθηκε με την ίδρυση του σύγχρονου Ελληνικού κράτους, δεδομένου ότι ο πληθυσμός του το 1830 ήταν

<sup>80</sup> Metaxas B.N., (1985), *Flags of Convenience*, Gower Press, σελ. 14 επ.

<sup>81</sup> Προς αυτήν την κατεύθυνση εκινείτο και η ρωσική πολιτική, η οποία επιδιώκοντας την απομάκρυνση της τουρκικής και των ευρωπαϊκών σημαίων από τη Μαύρη Θάλασσα, χρησιμοποίησαν τους Έλληνες ενισχύοντας τον ελληνικό στόλο (λόγω έλλειψης επαρκών εθνικών μεταφορικών μέσων).

<sup>82</sup> Ας σημειωθεί ότι από τον 19<sup>ο</sup> αιώνα, μετά από την ολιγόχρονη υπαγωγή της Ιονίου Πολιτείας στους Τούρκους, με την ρωσοτουρκική συμφωνία, προστατεύθηκε η ελεύθερη ναυσιπλοΐα των επτανησιακών πλοίων υπό τη σημαία της Πολιτείας τους. Βλ. Χουμανίδης – Ζώης, (1996), ο.π., σελ. 128. Επίσης, βλ. Λαιμό Α., (1971), *Νεοέλληνες Αεινάται*, Αθήνα, σελ. 349.

800.000 περίπου άτομα, στις υπόλοιπες περιοχές της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας υπήρχαν όμως, ακόμα 2,5 εκατομμύρια Έλληνες<sup>83</sup>.

#### (V) ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΠΑΝΑΣΤΑΣΗ

Λίγο πριν από την Ελληνική Επανάσταση του 1821, λόγω της λήξης των ναπολεόντειων πολέμων, ξέσπασε κρίση στις ελληνικές μεταφορές. Το εμπόριο των δημητριακών έπαψε πλέον να έχει κερδοσκοπικό χαρακτήρα, ενώ παράλληλα άρχισαν να δραστηριοποιούνται οι Ευρωπαϊκοί στόλοι. Η προσφορά των πλοίων ήταν μεγαλύτερη από τη ζήτηση των μεταφερόμενων προϊόντων και έτσι επήλθε κορεσμός στη ναυλαγορά.

Ο αγώνας της Ανεξαρτησίας των Ελλήνων μετέβαλε οριστικά τις συνθήκες της οικονομικής αναγέννησης που γνώρισε ο ελλαδικός χώρος από τα μέσα του 18<sup>ου</sup> αιώνα ως την έναρξη του.

Με το ξέσπασμα της Επανάστασης, οι Έλληνες διέκοψαν τις εμπορικές δραστηριότητες χρησιμοποιώντας τα πλοία τους στις πολεμικές επιχειρήσεις. Οι εμπορικοί στόλοι των τριών νησιών Ύδρας – Σπετσών – Ψαρών διατέθηκαν για τον Αγώνα, καθώς ήταν ήδη εξοπλισμένοι με κανόνια λόγω της ανάγκης αντιμετώπισης των πειρατών κατά την άσκηση της μέχρι τότε ναυτιλιακής δραστηριότητάς τους. Οι ίδιοι εμποροκαπετάνιοι που έσπαγαν αποκλεισμούς και αντιμετώπιζαν κουρσάρους και πειρατές, μετεξελίχθηκαν σε πολεμιστές του Αγώνα<sup>84</sup>.

<sup>83</sup> Οι πηγές των περισσότερων ευρωπαϊκών αρχείων εκείνης της εποχής αναφέρονται σε «οθωμανικά» ή «ελληνο-οθωμανικά» πλοία. Παρόλο που οι Οθωμανοί διέθεταν περιορισμένο ακτοπλοϊκό εμπόριο, η συντριπτική πλειοψηφία των «οθωμανικών» ή «ελληνο-οθωμανικών» πλοίων ήταν στην πραγματικότητα ελληνική, που ανήκαν κυρίως σε Χιώτες, Κασιώτες και Οινουσιώτες εφοπλιστές, των οποίων ο τόπος καταγωγής τους ήταν ακόμα υπό την τουρκική κυριαρχία. Βλ. Κρεμμυδάς, (1986), ο.π., σελ. 36-44.

<sup>84</sup> Για τη συμβολή της εμπορικής ναυτιλίας στην Ελληνική Επανάσταση, βλ. Αντωνόπουλος, (1963), ο.π., σελ. 231-234.

Μετά το πέρας της Επανάστασης και την ίδρυση του Ελληνικού κράτους (1830), η πλειοψηφία των εμπορικών πλοίων είχε καταστραφεί. Στη θετική αυτή ζημιά δεν πρέπει να παραληφθούν τα διαφυγόντα κέρδη από την μη ενασχόληση με το θαλάσσιο εμπόριο.

Υπολογίζεται ότι μόνο το 1/5 από τα προεπαναστατικά πλοία επανακυκλοφόρησαν ως εμπορικά και από αυτά τα περισσότερα ανήκαν σε Ψαριανούς και Σπετσιώτες εμποροκαπετάνιους. Η εμπορική ναυτιλία της Ύδρας υποσκελίστηκε από τον στόλο των υπολοίπων νησιών του Αιγαίου και του Ιονίου. Οι Υδραίοι εμποροκαπετάνιοι που διετέλεσαν ναύαρχοι κατά την Επανάσταση δεν ασχολήθηκαν ξανά με το θαλάσσιο εμπόριο, αλλά στελέχωσαν το πολεμικό ναυτικό του νέου κράτους<sup>85</sup>.

Η οικονομική υποδομή της Ελλάδας είχε υποστεί καταστροφή. Οι κοινότητες των Ελληνικών νησιών στερήθηκαν την οικονομική ευρωστία που τους είχε εξασφαλίσει το εμπόριο τόσων χρόνων. Οι αποζημιώσεις που χορηγήθηκαν από την πρώτη ελληνική κυβέρνηση ήταν ανεπαρκείς<sup>86</sup>, έτσι που μόνο η ιδιωτική πρωτοβουλία θα ήταν σε θέση στο εξής να αναλάβει την προώθηση του εμπορικού ναυτικού.

Η ανόρθωση του Ελληνικού εμπορικού ναυτικού κατέστη δυνατή χάρη στην τακτική της συμπλοιοκτησίας, την εφαρμογή της «σερμαγιάς», πολιτικές που είχαν ακολουθήσει ξανά οι Έλληνες κατά τον 18<sup>ο</sup> αιώνα. Εξάλλου, το χαμηλό κόστος ναυπήγησης ήταν ένας επιπλέον παράγοντας που βοήθησε την ανάπτυξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας.

Η ελληνική εμπορική ναυτιλία του 19<sup>ου</sup> αιώνα είναι άμεσα συνδεδεμένη με το εμπόριο της Μαύρης Θάλασσας. Η ανάπτυξη της νότιας Ρωσίας επέτρεψε στο ελληνικό ναυτικό να μονοπωλήσει σχεδόν το σιτεμπόριο της Μαύρης

<sup>85</sup> Βλ. Χατζηγιάννου Μ. – Χ., (1994), *Οι εμποροκαπετάνιοι μετά την επανάσταση. Μερικές παρατηρήσεις*, 9<sup>ος</sup> Τόμος, Μνήμων.

<sup>86</sup> Αποζημιώσεις μετά το πέρας των εχθροπραξιών ζήτησαν οι πλοιοκτήτες ορισμένων μόνο νησιών και ειδικότερα της Ύδρας, των Σπετσών, των Ψαρών και της Κάσου. Βλ. Παπαθανασόπουλος Κ., (1983), *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία (1833-1856), εξέλιξη και αναπροσαρμογή*, Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης, Αθήνα, σελ. 29-33. Για τα νομοθετικά μέτρα και τις λοιπές παρεμβάσεις στις οποίες προέβη το ελληνικό κράτος για να ενισχύσει το εμπόριο και τη ναυτιλία, βλ. ο.π. σελ. 47-84 και Σβωρώνος, (1972), ο.π., σελ. 90.

Θάλασσας, μεταφέροντας το προϊόν στη Δυτική Ευρώπη, κυρίως στη Μασσαλία και στο Falmouth της Αγγλίας<sup>87</sup>. Σε αυτό προστέθηκε και ο Κριμαϊκός πόλεμος (1853-1856), ο οποίος, τονώνοντας ιδιαίτερα την εισροή φορτίων στη Μεσόγειο, ευνόησε θεαματικά τη ναυλαγορά και την οδήγησε σε υψηλότερα επίπεδα, βοηθώντας τους Έλληνες πλοιοκτήτες να αυξήσουν τα κέρδη τους<sup>88</sup>.

#### (i) Ναυτικά Κέντρα του 19<sup>ου</sup> αιώνα

Μετά από την δημιουργία του Ελληνικού Κράτους, το Ελληνικό θαλάσσιο εμπόριο είχε ως βάση πλέον νέα ναυτικά κέντρα στο Αιγαίο, λόγω της καινούριας πολιτικής κατάστασης στην περιοχή μετά από την Επανάσταση του 1821. Τα Ψαρά, η Ύδρα και οι Σπέτσες, αποδυναμωμένα πλέον από τη

<sup>87</sup> Κατά τη διάρκεια του 19<sup>ου</sup> αιώνα, η ελληνική εμπορική ναυτιλία, η οποία καταγινόταν με το διαμετακομιστικό εμπόριο κυρίως του σιταριού της Μαύρης Θάλασσας, αντιμετώπισε οικονομικές κρίσεις, όντας ευαίσθητη κάθε φορά στις τοπικές και γενικότερες ιστορικές συνθήκες και συγκυρίες: Οι δύο σημαντικές ναυτιλιακές κρίσεις που επηρέασαν την ελληνική εμπορική δραστηριότητα ήταν οι εξής: Κατά την τριετία 1845-1848, εκτινάχθηκαν στα ύψη οι εισαγωγές σιτηρών από τη Μαύρη Θάλασσα στη Δυτική Ευρώπη, λόγω των διαδοχικών κακών σοδειών που σημειώθηκαν. Συνέπεια της αυξημένης ζήτησης ήταν η κατακόρυφη άνοδος των ναύλων για τα τρία αυτά χρόνια, που ακολουθήθηκε από απότομη πτώση το 1849, προκαλώντας έντονη κρίση στον ελληνικό στόλο. Η κρίση αυτή οφειλόταν στις υπέρμετρες επενδύσεις που προέβρισαν οι Έλληνες, όταν υπήρχε ευφορία στη ναυλαγορά, τις οποίες δεν μπορούσαν να ξεπληρώσουν όταν οι ναύλοι επανήλθαν στα «φυσιολογικά» επίπεδα. Αυτή η υπέρμετρη επένδυση σε περιόδους ανάκαμψης των ναύλων, οδήγησε σε υπερπροσφορά πλοίων, τη ναυλαγορά σε ύφεση και κατά συνέπεια σε κρίση, από αυτές τις συνθήκες, που μαστίζουν την tramp ναυτιλία τα τελευταία εκατόν πενήντα χρόνια. Και αυτό γιατί η αγορά της tramp ναυτιλίας εξαρτάται εξολοκλήρου από την εξωγενή ζήτηση και οδηγείται σε άνοδο ή ύφεση, ανάλογα με τις κυκλικές διακυμάνσεις των ναύλων, Metaxas B.N., (1981), *The Economics of Tramp – Shipping*, Altona Press. Μετά το πέρας του Κριμαϊκού πολέμου (1853-1856) ακολουθήθηκε από άλλη μία ναυτιλιακή κρίση (1859-1862) η οποία οδήγησε σε συρρίκνωση του Ελληνικού στόλου. Κατά την περίοδο αυτή σημαντικά αρνητικά για τη ναυτιλία γεγονότα, όπως η ευρωπαϊκή χρηματοπιστωτική κρίση (Απρίλιο – Μάιο του 1859) και οι αλληπάλληλες χρονιές κακών σοδειών στην περιοχή της Μαύρης Θάλασσας (μέχρι τις αρχές του 1860) έλαβαν χώρα.

<sup>88</sup> Λεπτομέρειες για τα γεγονότα του πολέμου στις παραδουνάβιες περιοχές και στη Κριμαία, βλ. Grenville J.A.S., (1984), *Europe Reshaped, 1848-1878*, 6<sup>th</sup> ed., London, chapters 10-11. Στην πρώτη φάση του Κριμαϊκού πολέμου, η ρωσική κυβέρνηση διέκοψε τις εξαγωγές δημητριακών προς την Ευρώπη και στη συνέχεια η Τουρκία απαγόρευσε τις προσεγγίσεις ελληνικών πλοίων στα τουρκικά λιμάνια. Προς το τέλος, όμως, του πολέμου οι Έλληνες επωφελήθηκαν από μια απόφαση της Ρωσίας με την οποία επιτρεπόταν η εξαγωγή δημητριακών σε ουδέτερες χώρες, όπως ήταν η Ελλάδα. Η Αγγλία, Γαλλία και Αυστρία που είχαν εμπλακεί στον ρωσοτουρκικό πόλεμο, βρισκόμενοι στο πλευρό των Τούρκων, είχαν αποκλείσει εκ των πραγμάτων από το σιμπόριο της Μαύρης Θάλασσας. Τα ελληνικά εμπορικά πλοία πραγματοποιούσαν εικονικές εκφορτώσεις στην Ελλάδα και στη συνέχεια διοχέτευαν το φορτίο στην δυτικοευρωπαϊκές αγορές, παρουσιάζοντάς το ως ελληνική εξαγωγή. Βλ. Συγγρός Α., (1908), *Απομνημονεύματα*, Τόμος Ι, σελ. 249-255.

συνεισφορά τους στον Αγώνα, παραχώρησαν τη θέση τους στη Σύρο, Άνδρο, Σκόπελο, Καστελόριζο, Κάλυμνο, Σύμη, Κεφαλονιά, Ιθάκη.

Το αδιαμφισβήτητο ναυτεμπορικό κέντρο του μικρού Ελληνικού κράτους, κατά τα πρώτα πενήντα χρόνια της ύπαρξής του ήταν η Σύρος, η οποία χάρη στη γαλλική προστασία<sup>89</sup>, και την μη εμπλοκή της στον Αγώνα, έμεινε ανέπαφη από τις καταστροφές των Τούρκων και παρουσίασε μέσα σε λίγα χρόνια εξαιρετική ανάπτυξη. Με την ουδετερότητά της αυτή, η Σύρος πρόσφερε οικονομικά στο νέο Ελληνικό κράτος.

Η πλεονεκτική γεωγραφική θέση στο κέντρο του Αιγαίου, που βρισκόταν στον «δρόμο των δημητριακών», συνέβαλε στο να εξελιχθεί σε διεθνές διαμετακομιστικό λιμάνι<sup>90</sup> και μεγάλο κέντρο εξαγωγής αλευριού.

Το ανθρώπινο δυναμικό του νησιού αποτελείτο από Έλληνες πρόσφυγες – έμπορους, τεχνίτες, εφοπλιστές - μετά το 1822, κυρίως από τη Χίο, τα Ψαρά και την Κάσσο. Αυτοί οι άνθρωποι μετέτρεψαν την Σύρο σε μεγάλο κέντρο ναυτιλιακών επιχειρήσεων<sup>91</sup> καθώς και στο μεγαλύτερο ναυπηγικό κέντρο του Ελληνικού ιστιοφόρου στόλου. Αρκεί να σημειωθεί ότι κατά την περίοδο 1843-1858, στα ναυπηγεία της Σύρου ναυπηγήθηκε το μεγαλύτερο μέρος του Ελληνικού εμπορικού στόλου, που αντιστοιχεί στο 53% της συνολικής χωρητικότητα του<sup>92</sup>.

## (ii) Χιώτικο και Ιόνιο Δίκτυο

Αδιαμφισβήτητος παράγοντας ανάπτυξης της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και κατά τη διάρκεια του 19<sup>ου</sup> αιώνα, υπήρξαν τα ναυτιλιακά δίκτυα που δημιουργήθηκαν από τη συνεργασία με τις ελληνικές παροικίες στα κυριότερα

<sup>89</sup> Γαλλική προστασία υπήρχε λόγω της ύπαρξης καθολικών κατοίκων στο νησί από τη Βενετοκρατία.

<sup>90</sup> Βλ. Παπαθανασόπουλος, (1983), ο.π., σελ. 93-95.

<sup>91</sup> Στη Σύρο μπορούσε κάποιος να πληροφορηθεί για τη ναυλαγορά και τα φορτία, καθώς και να βρει ναυτικούς, μεσίτες, πράκτορες, ασφαλιστές και ναυτοδανειστές. Βλ. Καρδάσης Β., (1987), *Σύρος. Σταυροδρόμι της ανατολικής Μεσογείου (1832-1857)*, Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τράπεζας, Αθήνα, σελ. 168-189. Για τις οικονομικές λειτουργίες στην Ερμούπολη βλ. Τσουκαλάς Κ., (1981), *Κοινωνική ανάπτυξη και Κράτος*, σελ. 224-228 και Αγριαντώνη Χ., (1986), *Οι απαρχές της εκβιομηχάνισης στην Ελλάδα τον 19<sup>ο</sup> αιώνα*, σελ. 84-98.

<sup>92</sup> Πηγή: Πανδώρα 9/ΣΙΕ' (1858-1859), σελ. 517-518: Παπαθανασόπουλος, (1983), ο.π., σελ. 96-97. Τη δεύτερη θέση καταλαμβάνουν οι Σπέτσες, ενώ ακολουθούν το Γαλαξίδι, η Σκόπελος και η Ύδρα. Ας σημειωθεί ότι η Σύρος απέκτησε μονοπωλιακή διάσταση σε κατασκευές σκαφών μεγάλης χωρητικότητας.

λιμάνια της Μεσογείου και της Βόρειας Ευρώπης. Το δίκτυο αυτό, σύμφωνα με την Χαρλαύτη<sup>93</sup>, πέρασε από δύο φάσεις: τη «χιώτικη φάση» και την «ιόνιο φάση». Οι Χιώτες έμποροι και εφοπλιστές σχημάτισαν το «χιώτικο δίκτυο» από το 1830-1860, το οποίο αντικαταστάθηκε από το «ιόνιο δίκτυο» που δημιούργησαν οι έμποροι και εφοπλιστές από τα Ιόνια νησιά από το 1870 έως τις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα.

Οι κυριότεροι κόμβοι του «χιώτικου δικτύου» ήταν η Αγγλία και η Μαύρη Θάλασσα, με μία αλυσίδα υποκαταστημάτων σε όλη τη Μεσόγειο: στη Μασσαλία, στο Λιβόρνο, στην Τεργέστη (διαμετακομιστικοί σταθμοί), στην Αλεξάνδρεια και το Κάιρο (η αγορά βαμβακιού), στη Σύρο (ναυτιλιακό κέντρο του Αιγαίου), στη Κωνσταντινούπολη και τη Σμύρνη (χρηματοπιστωτικά κέντρα). Κλειδί για την επιτυχία τους ήταν η διεξόδυσή τους αφενός στις κύριες δυτικοευρωπαϊκές αγορές, ιδίως της Αγγλίας, και αφετέρου στη δύσκολη και ανεκμετάλλευτη ενδοχώρα της Μαύρης Θάλασσας.

Η κλασική δομή των επιχειρήσεων αυτού του δικτύου στηριζόταν σε ένα κεντρικό κατάστημα σε μία πόλη, που λειτουργούσε ως η μητέρα – εταιρεία και στα υποκαταστήματα που έδρευαν σε διάφορες άλλες πόλεις. Οι συνέταιροι, μέτοχοι στο συνολικό κεφάλαιο μοίραζαν μεταξύ τους τη διεύθυνση των διαφόρων υποκαταστημάτων, ενώ η διεύθυνση του κεντρικού καταστήματος ανατίθεντο στο πιο ικανό μέλος. Όλοι οι διευθυντές ήταν ίσοι, είχαν δικαίωμα υπογραφής και μοιράζονταν τα κέρδη.

Η δύναμη των Χιώτικων οικογενειών βασίστηκε στην αυστηρή εσωτερική πειθαρχία της οργάνωσης της εταιρείας και της δημιουργίας μίας επιχειρηματικής κουλτούρας. Η πειθαρχία αυτή καθοριζόταν από την ιεραρχία και τη συνεκτικότητα της οικογένειας. Οι γάμοι μεταξύ των οικογενειών ήταν κοινή πρακτική: παντρεύονταν μεταξύ τους θείοι, ανιψιές, πρώτα ξαδέλφια, σε αντίθεση προς τους κανόνες της Ελληνικής Ορθοδοξίας, δεδομένου ότι ο

<sup>93</sup> Βλ. Χαρλαύτη, (2001), ο.π., κεφάλαια 3 - 4. Βλ. επίσης, *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους – Νεώτερος Ελληνισμός από 1833 ως 1881*, (1977), Εκδοτική Αθηνών Α.Ε., σελ. 311.

ουσιαστικός στόχος ήταν η διατήρηση της επιχείρησης μέσα στην οικογένεια<sup>94</sup>.

Ως στόχος των εμπορικών μεθόδων των Χιωτών ήταν η μείωση του κόστους και ο έλεγχος της αγοράς από την επιχείρηση. Προς τούτο, οι Χιώτες ακολούθησαν την στρατηγική να αγοράζουν τα αγαθά απευθείας από τους παραγωγούς στην ενδοχώρα της ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας, αποφεύγοντας έτσι τους μεσάζοντες και μειώνοντας το κόστος της αγοράς τους<sup>95</sup>.

Παράλληλα, συνεργάζονταν με μόνιμους δικούς τους πράκτορες στα διάφορα ξένα λιμάνια, μέλη πάντοτε της ίδιας οικογένειας, που παραλάμβαναν ή έστελναν τα φορτία.

Μετά το πέρας του Κριμαϊκού πολέμου η πλεονεκτική θέση των Ελλήνων, που άνηκαν στο «χιώτικο δίκτυο» και είχαν αποκτήσει ρωσική υπηκοότητα, αναιρέθηκε λόγω των εμπορικών μεταρρυθμίσεων που πραγματοποιήθηκαν στην Ρωσία, σύμφωνα με τις οποίες οι ξένοι έμποροι μπορούσαν να απολαύουν τα ίδια προνόμια με αυτά των ντόπιων εμπόρων. Οι μεταρρυθμίσεις αυτές συνέπεσαν με μία σειρά από κακές σοδειές στην ενδοχώρα της Οδησού<sup>96</sup> που μείωσαν τα περιθώρια κέρδους από τις εξαγωγές σιτηρών, καθώς και με την ανταγωνιστική πλέον παρουσία άλλων σιτοπαραγωγικών χωρών, όπως η Αμερική<sup>97</sup> και οι Ινδίες.

Αποτέλεσμα αυτών των καταστάσεων ήταν να αντικατασταθούν σταδιακά οι μεγάλοι εμπορικοί οίκοι του «χιώτικου δικτύου» στην Οδησό από μεγάλο

<sup>94</sup> Χαρλαύτη, (2001), ο.π., σελ. 145-146.

<sup>95</sup> Χαρλαύτη, (2001), ο.π., σελ. 152-153.

<sup>96</sup> Στην πραγματικότητα, η πρόσκαιρη μείωση των εξαγωγών σιτηρών από την Οδησό οφειλόταν σε μία νομοθετική μεταρρύθμιση που έλαβε χώρα στη Ρωσία το 1861: ο νόμος περί χειραφέτησης των δουλοπάροικων είχε ως αποτέλεσμα να κυμανθούν τα ημερομίσθια των εργατών της γης σε υψηλά επίπεδα, γεγονός που οδήγησε σε απόγνωση όλους τους ιδιοκτήτες γαιών, αλλά ιδιαίτερα τους κατόχους μικρών και μεσαίων αγροκτημάτων. Πολλαπλασιάστηκαν έτσι οι επενδυτικές δυσκολίες των γαιοκτημόνων, οι οποίοι, ενώ στο παρελθόν δεν υποχρεώνονταν στην καταβολή εργατικών ημερομισθίων, βρέθηκαν μετά την ψήφιση αυτού του νόμου σε νέα οικονομικά δεδομένα. Βλ. Καρδάσης, (1993), ο.π., σελ. 92-93. Για περισσότερες λεπτομέρειες αναφορικά με τα προβλήματα που δημιουργήθηκαν μετά από την ψήφιση του νόμου, βλ. Milward A. –Saul S.B., (1977), *The Development of the Economies of Continental Europe, 1850-1914*, London, pp.365-377.

<sup>97</sup> Μετά από το 1860, τα αμερικανικά αγροτικά προϊόντα εισέβαλαν στην γηραιά ήπειρο, γεγονός που περιόρισε την κυριαρχία των εξαγωγών από την Ανατολή και δημιούργησε συνθήκες έντονου ανταγωνισμού με τα ρωσικά και τα ρουμανικά δημητριακά.



αριθμό Εβραίων<sup>98</sup> που ήταν έτοιμοι να αποδεχτούν μικρότερα περιθώρια κέρδους.

Από την άλλη πλευρά, η δυναμική προώθηση του φορτηγού ατμόπλοιου στις μεταφορές των σιτηρών επέφερε σημαντική ζημιά στα έσοδα των Ελλήνων ομογενών. Οι ναυτιλιακοί πράκτορες των δυτικών ατμοπλοϊκών εταιρειών, που ήταν εγκατεστημένοι στη Νότια Ρωσία και τον Δούναβη, έρχονταν σε απευθείας επαφή με τους παραγωγούς παρακάμπτοντας τους Έλληνες εμπόρους. Η αμεσότητα αυτή εξυπηρετήθηκε από την ανάπτυξη των σιδηροδρομικών συνδέσεων ανάμεσα στις σιτοπαραγωγές περιοχές και τα μεγάλα εξαγωγικά λιμάνια<sup>99</sup>.

Πέραν από αυτούς τους εξωγενείς παράγοντες, η εξαφάνιση πολλών χιώτικων επιχειρήσεων από το εμπορικό και ναυτιλιακό προσκήνιο οφειλόταν και σε αλλαγές των εσωτερικών συνθηκών του δικτύου. Η πρώτη γενιά, οι δημιουργοί του «χιώτικου δικτύου» είτε αποσύρθηκαν λόγω ηλικίας είτε απεβίωσαν και η δεύτερη γενιά θεώρησε πιο επικερδείς τις επενδύσεις σε ακίνητα στους ναυτικούς σταθμούς του δικτύου – Οδησσό, Μασσαλία, Λονδίνο – παρά τη συνέχιση της εμποροναυτικής δραστηριότητας. Έτσι μετατράπηκαν σε εισοδηματίες.

Τη θέση τους ήρθαν να πάρουν τα μέλη του «ιόνιου δικτύου», εφοπλιστές κυρίως από την Κεφαλονιά και την Ιθάκη<sup>100</sup>, οι οποίοι, σταθμίζοντας τους εμπορικούς παράγοντες που επικρατούσαν στην περιοχή, εγκατέλειψαν τις εμπορικές εργασίες και αφοσιώθηκαν στις μεταφορές.

<sup>98</sup> Η εξάπλωση των Εβραίων στον εμπορικό τομέα είχε ως επακόλουθο και την μεταβίβαση κάποιων ελληνικών σκαφών σε αυτούς. Για εκτενέστερη ανάλυση, βλ. Φωκάς, (1975), ο.π., σελ. 128-129.

<sup>99</sup> Καρδάσης, (1993), ο.π., σελ. 145.

<sup>100</sup> Στο «ιόνιο» δίκτυο, όπως άλλωστε συνέβαινε και στο «χιώτικο», συμμετείχαν και εφοπλιστές από άλλες περιοχές της Ελλάδας, αλλά ονομάστηκε «ιόνιο», επειδή οι ισχυρότερες οικογένειες αυτού κατάγονταν από τα νησιά του Ιονίου. Για παράδειγμα, μία σημαντική εφοπλιστική οικογένεια που αναδείχθηκε μέσω του «ιόνιου» δικτύου, με καταγωγή όμως από την Άνδρο, ήταν των Εμπειρικών, αναφορά στο όνομα της οπτοίας γίνεται από όλους τους ιστορικούς που ασχολούνται με τη ναυτιλία της Μαύρης Θάλασσας και των Παραδουνάβιων περιοχών. Βλ. Εμπειρικός Α.Ν., (1983), *Η ιστορία της οικογένειας των Εμπειρικών, 1765-1981*, Αθήνα.

Μετά από τον Κριμαϊκό πόλεμο, ενώ οι εμπορικοί οίκοι των Χιωτών άρχισαν να σβήνουν, οι Ιόνιοι άρχισαν να εγκαθίστανται σε λιμάνια της ευρύτερης περιοχής που περιβάλλει τη Μαύρη Θάλασσα, τα οποία άρχισαν να ανθίζουν εμπορικά. Την δεκαετία του 1860, πολλοί Ιόνιοι εγκαταστάθηκαν στις Παραδουνάβιες Ηγεμονίες<sup>101</sup>. Η μαζική εγκατάστασή τους στις παραδουνάβιες περιοχές οφείλεται στις κοινωνικές και πολιτικές συγκρούσεις στα νησιά του Ιονίου, τα οποία αυτήν την περίοδο βρίσκονταν κάτω από αγγλική προστασία<sup>102</sup>.

Ο δεύτερος σταθμός των Ιόνιων εφοπλιστών ήταν η Αζοφική Θάλασσα<sup>103</sup>. Στην περιοχή αυτή, τα μέλη του «ιόνιου δικτύου» βρήκαν έτοιμο το έδαφος που είχε δημιουργήσει το «χιώτικο δίκτυο», τα εναπομείναντα μέλη του οποίου ενσωματώθηκαν στο πρώτο<sup>104</sup>.

<sup>101</sup> Βλ. Φωκάς, (1975), ο.π., σελ. 117-123 και Ντούνης Χ., (1988), *Η ναυτική Ιθάκη*, Αθήνα, σελ. 33-39, στις οποίες δημοσιεύονται πληροφορίες για τη ναυτιλιακή δραστηριότητα των Ιθακήσιων που ήταν εγκατεστημένοι στα λιμάνια του Δούναβη. Για ονόματα των πρώτων επτανησίων караβοκρήτων της περιοχής βλ. Μαρκοπούλου Μ., (1967), *Οι Κεφαλλήνες και οι Ιθακήσιοι στη ναυτιλία του Δούναβη*, Αθήνα, σελ. 15-16. Κατά το τελευταίο τρίτο του 19<sup>ου</sup> αιώνα, οι εξαγωγές σιτηρών από το Δούναβη αυξήθηκαν σε απίστευτο βαθμό και έφθασαν σχεδόν στα μισά των εξαγωγών της Μαύρης Θάλασσας. Σε αυτό συνετέλεσε η δημιουργία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής του Δούναβη μετά από τον Κριμαϊκό πόλεμο (με τη συνθήκη του Παρισιού, Μάρτιος 1856), η οποία αποτελείτο από εκπροσώπους των παρόχθιων κρατών και των Μεγάλων Δυνάμεων και διεθνοποίησε την ναυσιπλοΐα στην περιοχή. Βοήθησε στην εκβάθυνση του ποταμού, στην οργάνωση και στη σαφή βελτίωση των συνθηκών εμπορίου στο Δούναβη και ανύψωσε το ρόλο του Ελληνικού εμπορικού ναυτικού στα λιμάνια της περιοχής. Σε αυτήν την Επιτροπή, εξάλλου, οφείλεται και η εμφάνιση του επαγγέλματος του ναυτικού πράκτορα, αφού υποχρέωσε όλα τα πλοία που ναυσιπλοούσαν στην περιοχή να διαθέτουν επίσημα χαρτιά όπου εγγράφονταν το φορτίο, το βάρος του και το πλήρωμα καθώς και επέβαλαν την πληρωμή ειδικών δασμών και λιμενικών τελών. Προκειμένου, οι Έλληνες εφοπλιστές να προσαρμοστούν σε αυτήν την νέα διοικητική οργάνωση, ίδρυσαν οι ίδιοι (ενδεικτικά αναφέρονται οι Σ. Δρακούλης, Σταθάτος, Κυριακίδης, Θεοφιλάτος, Γ. Εμπερίκος), κατ' αρχάς απλά γραφεία, τα οποία σταδιακά μετατράπηκαν σε ατμοπλοϊκά πρακτορεία τα οποία, πέρα από τη διοίκηση των δικών τους εμπορικών συμφερόντων, εκπροσωπούσαν και τα συμφέροντα διαφόρων εταιρειών του εξωτερικού. Βλ. Φωκάς, (1975), ο.π., σελ. 92-95.

<sup>102</sup> Πρόκειται για την περίοδο των πολιτικών αγώνων απελευθέρωσης της Επτανήσου από την αγγλική κυριαρχία (1864), βλ. Φωκάς, (1975), ο.π., σελ. 298-299. Βλ. επίσης, Μαρκοπούλου, (1967), ο.π., σελ. 14 επ.

<sup>103</sup> Η σπουδαιότητα της Οδησσού ως το μεγαλύτερο εξαγωγικό λιμάνι της Ρωσίας μειώθηκε και τη θέση της πήραν λιμάνια της Αζοφικής και της περιοχής του Καυκάσου, λόγω της ολοκλήρωσης βασικών έργων υποδομής κατά τις δεκαετίες του 1860 και 1870, όπως ήταν οι σιδηρόδρομοι και οι τηλεγραφικές επικοινωνίες. Ιστορικά στοιχεία για τους Έλληνες της περιοχής, βλ. Φωτιάδης Κ., (1990), *Ο Ελληνισμός της Κριμαίας*, Αθήνα.

<sup>104</sup> Η ενσωμάτωση, σύμφωνα με την ιστορικό Χαρλαύτη, έγινε μέσω σχέσεων ενδογαμίας με την ισχυρή οικογένεια των Βαλλιανών, που καταγόταν από την Κεφαλονιά. Βλ. Χαρλαύτη, (2001), ο.π., σελ. 183.

Στις περιοχές αυτές, του Δούναβη και της Αζοφικής, το «ιόνιο δίκτυο» δημιούργησε ένα κλειστό εμπορικό και ναυτιλιακό δίκτυο, του οποίου τον έλεγχο διατήρησαν καθ' όλη τη διάρκεια του 19<sup>ου</sup> αιώνα<sup>105</sup>.

Η επικράτηση των Ελλήνων στις θαλάσσιες αυτές περιοχές οφείλεται στο χαρακτηριστικό γνώρισμα των πλοίων τους εκείνης της εποχής, που είχαν μικρό βύθισμα και έτσι ήταν καταλληλότερα για ναυσιπλοΐα στα αβαθή νερά του Δούναβη και της Αζοφικής<sup>106</sup>.

Σε αυτό το σημείο αξίζει να αναφερθεί η άνοδος του εμπορίου στα λιμάνια των ακτών του Καυκάσου κατά τις δύο τελευταίες δεκαετίες του 19<sup>ου</sup> αιώνα, λόγω των εξαγωγών του ορυκτού πλούτου της περιοχής. Τα σημαντικότερα λιμάνια ήταν το Νοβοροσίσκ και το Βατούμ, τα οποία προσέλκυσαν τους Έλληνες επιχειρηματίες. Σύμφωνα με τα στοιχεία του βρετανικού προξενείου του Νοβοροσίσκ, το 1888 οι τρεις από τους οκτώ κύριους εξαγωγείς ήταν Έλληνες: Σκαραμαγκάς, Βαλλιάνος και Σεβαστόπουλος. Ενώ στο Βατούμ, οι πιο σημαντικοί Έλληνες εξαγωγείς πετρελαίου ήταν οι Αδελφοί Σιδεριΐδη και οι Αδελφοί Αρβανίτση<sup>107</sup>.

Η επιχειρηματική οργάνωση του «ιόνιου δικτύου» βασιζόταν στις ίδιες αρχές με αυτές του «χιώτικου δικτύου» με ελαφρές διαφοροποιήσεις.

Ο μεγάλος αριθμός υποκαταστημάτων στα διάφορα λιμάνια της Μεσογείου μειώθηκε και τα μέλη του «ιόνιου δικτύου» συγκεντρώθηκαν στα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας, στην Κωνσταντινούπολη, στη Μασσαλία και στο Λονδίνο. Παράλληλα, οι εφοπλιστές αυτοί, διαφοροποιούμενοι από το «χιώτικο δίκτυο», ασχολήθηκαν σταδιακά περισσότερο με το εξειδικευμένο επάγγελμα του εφοπλιστή, αφήνοντας σε συμπληρωματική βάση αυτό του εμπόρου και ασχολήθηκαν ή εξειδικεύτηκαν ακόμη περισσότερο απ' όσο οι Χιώτες στη μεταφορά ορισμένων χύδην φορτίων, όπως το σιτάρι και ο άνθρακας.

<sup>105</sup> Ας σημειωθεί ότι οι πολυάριθμες ναυτιλιακές επιχειρήσεις του «ιόνιου» δικτύου στη νότια Ρωσία χάθηκαν μέσα στη δίνη της Επανάστασης του 1917 και εκείνες στο Δούναβη κατέστησαν αμελητέες κατά την ίδια περίπου περίοδο.

<sup>106</sup> Χόμπας, (1998), ο.π., σελ. 53 επ., Καρδάσης, (1993), ο.π., σελ. 102-103, Μαρκοπούλου, (1967), ο.π., σελ.21.

<sup>107</sup> Οι πληροφορίες έχουν ληφθεί από τα αρχεία του Βρετανικού Κοινοβουλίου, βλ. Χαρλαυτή, (2001), ο.π., σελ. 190 – 191.

Τόσο το «χιώτικο δίκτυο» όσο και το «ιόνιο δίκτυο» συνέβαλαν στην αύξηση της ελληνόκτητης ναυτιλίας, το κάθε ένα με το δικό του τρόπο. Το πρώτο οργάνωσε το εμπόριο που εξασφάλιζε φορτία για τον ελληνικό στόλο, δεδομένου ότι μεγάλο ποσοστό των πλοίων που ναύλωνε ήταν ελληνικής πλοιοκτησίας. Παράλληλα, οργάνωσε το ναυτιλιακό δίκτυο πάνω στο οποίο στηρίχθηκε η ελληνική εμπορική ναυτιλία του 19<sup>ου</sup> αιώνα, υπό την έννοια ότι τα ελληνικά ιστιοφόρα που αναζητούσαν φορτία, ήξεραν ότι θα έβρισκαν παντού συμπατριώτες τους, γεγονός που τους εξασφάλιζε εμπιστοσύνη και συνεννόηση στο ευρύ αλλά και συνάμα κλειστό κύκλωμα της ναυτιλίας. Τέλος, το δίκτυο αυτό άνοιξε την πόρτα για το Λονδίνο, το μεγαλύτερο διεθνές ναυτιλιακό κέντρο του 19<sup>ου</sup> και 20<sup>ου</sup> αιώνα.

Τα μέλη του «ιόνιου δικτύου», από την άλλη πλευρά προσδιόρισαν την δομή του ελληνικού εφοπλισμού του 20<sup>ου</sup> αιώνα, αφού όπως προαναφέρθηκε, αυτοί ήταν που μετέβηκαν από τις μεικτές δραστηριότητες εμπορίου-εφοπλισμού στον «αμιγή» εφοπλισμό. Παράλληλα, ήταν οι πρωταγωνιστές της επιτυχούς μετάβασης από το ιστίο στον ατμό κατά την περίοδο 1880-1910. Σε αυτούς οφείλεται η ανάπτυξη του Ελληνικού εμπορικού στόλου κατά τον 20<sup>ο</sup> αιώνα.

### Α3. Η ΜΕΤΑΒΑΣΗ ΚΑΙ Η ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΑΠΟ ΤΟ ΙΣΤΙΟ ΣΤΟΝ ΑΤΜΟ

Ο 19<sup>ος</sup> αιώνας ήταν ο αιώνας της ναυτικής βιομηχανίας<sup>108</sup>. Σημαντικός σταθμός για την ελληνική εμπορική ναυτιλία είναι η αναπροσαρμογή του κλάδου στη νέα τεχνολογία της Βιομηχανικής Επανάστασης.

Πολλοί είναι αυτοί που υποστηρίζουν<sup>109</sup> ότι η Ελλάδα άργησε να προσαρμοστεί στα νέα δεδομένα και ότι από τα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα και μετά η ελληνική εμπορική ναυτιλία υπέστη μείωση λόγω οικονομικών και τεχνολογικών δυσκολιών. Η άποψη αυτή στηρίζεται στη σύγκριση της χώρας μας με τη Μεγάλη Βρετανία, η οποία είχε την πρωτοκαθεδρία στον κόσμο της εμπορικής ναυτιλίας και όχι με τις Νορβηγία, Δανία, Ολλανδία, Ισπανία, Καναδά και Η.Π.Α. Αυτή η μονομερής σύγκριση σε συνδυασμό με τη σχεδόν καθολική απουσία στατιστικών στοιχείων και τη λαθεμένη ερμηνεία έστω και των λίγων που υπάρχουν καθιστούν την άποψη αυτή εσφαλμένη<sup>110</sup>.

<sup>108</sup> Τα πρώτα σχέδια πρακτικής εφαρμογής του ατμού στην ναυσιπλοΐα έγιναν στα τέλη του 18<sup>ου</sup> αιώνα και στις αρχές του 19<sup>ου</sup>. Το πρώτο ατμόπλοιο ναυπηγήθηκε το 1807 στην Αμερική με σχέδια του ναυπηγού Fulton, ενώ η δεύτερη επιτυχής ναυπήγηση ολοκληρώθηκε στη Γλασκώβη το 1812 με σχέδια του ναυπηγού Bell. Για την ιστορική εξέλιξη των ατμόπλοιων, βλ. Μελέτη για την «Ναυπηγική και Πλοία της Ανατολικής Μεσογείου και Μαύρης Θάλασσας κατά τον 18<sup>ο</sup> και 19<sup>ο</sup> αιώνα», Υπουργείο Πολιτισμού, Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών, (1995), σελ. 53 επ. και ειδικότερα 90-91.

<sup>109</sup> Χαρακτηριστικές είναι οι φράσεις που χρησιμοποιούνται: «αρχαϊκή κατάσταση στην οποία βρισκόταν η ελληνική εμπορική ναυτιλία», βλ. Συνaréλλη Μ., (1989), *Δρόμοι και Λιμάνια στην Ελλάδα, 1830-1880*, Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, σελ. 128 ή «εμμονή στην απαρχαιωμένη τεχνολογία των ιστιοφόρων» την δεκαετία του 1870, κατά την οποία το 96% του ελληνικού στόλου αποτελούνταν από ιστιοφόρα πλοία, βλ. Δερτιλής, (1985), ο.π., σελ. 32-34. Βλ. επίσης Χουμανίδης – Ζώης, (1996), ο.π., σελ. 161, 251 και Ανδρεάδης Α., "La Marine Marchande Hellenique", εις *Εργα*, Τόμος Β', σελ. 266., Βλ. Καρδάσης, (1993), ο.π., σελ. 137.

<sup>110</sup> Βλ. Harlaftis G., (1996), *A History of Greek-Owned Shipping: The Making of an International Tramp Fleet, 1830 to the Present Day*, Routledge, pp. 104-105. Εξάλλου, η ελληνική εμπορική ναυτιλία, ως ο πιο διεθνοποιημένος κλάδος της οικονομίας, λειτουργούσε στο διεθνή χώρο με διεθνή πρότυπα και κεφάλαια των Ελλήνων της διασποράς και η δεκαετία του 1870 ήταν η κορύφωση όχι μόνο του ελληνικού αλλά και του διεθνούς ιστιοφόρου στόλου. Άρα είναι παρακινδυνευμένο να υποστηρίξει κάποιος ότι η Ελλάδα καθυστέρησε να προσαρμοστεί στον ατμό βασιζόμενος μόνο στο γεγονός ότι εκείνη την περίοδο το 96% του ελληνικού στόλου αποτελούνταν από ιστιοφόρα πλοία. Για τεκμηρίωση της άποψης αυτής, βάσει νέων στατιστικών δεδομένων από τους καταλόγους του Νηογνώμονα Lloyd's και τον ελληνικό νηογνώμονα Αρχάγγελο βλ. Χαρλαύτη, (2001), ο.π., σελ. 251. Αρκεί να σημειωθεί ότι το 1910, ο ελληνικός στόλος συμπεριλάμβανε ατμόπλοια σε ποσοστό 69%, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό του στόλου των Η.Π.Α. ήταν 56% και της Νορβηγίας 59%.

Η τεχνολογική αυτή αναπροσαρμογή των Ελλήνων έγινε επιτυχώς<sup>111</sup>. Και δεν επρόκειτο απλώς για μία μετάβαση από το ιστίο στον ατμό, αλλά για μία μετάβαση από την παραδοσιακή μορφή των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, όπου κυριαρχούσε ο εμποροκαρναβόκρης, στη νέα μορφή της εφοπλιστικής επιχείρησης, από τη μικρή χωρητικότητα των σκαφών στα ποντοπόρα πλοία μεγάλης χωρητικότητας. Παράλληλα, το ισχνό ατομικό κεφάλαιο του εμποροκαρναβόκρη αντικαταστάθηκε από το ισχυρό εφοπλιστικό κεφάλαιο, που ήταν προϊόν συσσώρευσης υψηλών κερδών και επανεπένδυσης, αλλά και δανειοδοτικών εισροών από Έλληνες και ξένους εμποροτραπεζίτες. Τέλος, η εισαγωγή του ατμού στην ελληνική εμπορική ναυτιλία σηματοδοτεί τη μείωση του ρόλου της εγχώριας ναυπηγικής και την έναρξη αγοράς μεταχειρισμένων σκαφών και παραγγελιών νεότευκτων πλοίων στα αγγλικά ναυπηγεία<sup>112</sup>.

Το 1857 ιδρύθηκε στην Ερμούπολη της Σύρου η πρώτη ατμοπλοϊκή εταιρεία με την επωνυμία «Ελληνική Ατμοπλοΐα», που εγκαινίασε την είσοδο του ατμού στην Ελλάδα<sup>113</sup>, πραγματοποιώντας την ακτοπλοϊκή συγκοινωνία του κράτους<sup>114</sup>. Τα πρώτα ελληνικά ατμόπλοια που μπήκαν στην κυκλοφορία ήταν επιβατηγά<sup>115</sup>.

<sup>111</sup> Ας σημειωθεί, βέβαια, ότι υπήρχαν και παραδοσιακοί πλοιοκτήτες του 18<sup>ου</sup> αιώνα, οι οποίοι αναγκάστηκαν να εγκαταλείψουν τη ναυτιλία, επειδή δεν πρόβλεψαν να αλλάξουν τα πλοία τους με ατμόπλοια. Θύματα του πάθους τους για τα ιστιοφόρα ήταν κυρίως οι Γαλαξιδιώτες. Βλ. Λωσ, (1987), ο.π., σελ. 90.

<sup>112</sup> Καρδάσης, (1993), ο.π., σελ. 17. Ας σημειωθεί, εξάλλου ότι το ελληνικό στοιχείο δρούσε προς την κατεύθυνση της αναπροσαρμογής στον ατμό και εκτός των ορίων του επίσημου ελληνικού κράτους. Όταν το 1829, ιδρύθηκε η «Πρώτη Ατμοπλοϊκή Εταιρεία του Δουνάβεως», τα κεφάλαια ανήκαν στον Έλληνα, βορειοηπειρώτη, Γεώργιο Σίνα, στο δε, δεύτερο ατμόπλοιο της εταιρείας, που ναυπηγήθηκε το 1837, δόθηκε το ελληνικό όνομα 'Αργώ'. Βλ. Διάλεξη του Αχ. Λαζάρου, (1974), «Τα ελληνικά πλοία στον Δούναβι – Φορείς και υπέρμαχοι πολιτισμού», Ναυτικών Μουσείων της Ελλάδος.

<sup>113</sup> Το πρώτο, πάντως, ατμοκίνητο σκάφος που απέκτησε η ελληνική ναυτιλία δεν ήταν εμπορικό αλλά πολεμικό. Ήταν μία ατμοκίνητη κορβέτα για τον αγώνα της ελληνικής ανεξαρτησίας. Ναυπηγήθηκε το 1826 στην Αγγλία και με χρήματα του δεύτερου αγγλικού δανείου. Έφερε, δε, το όνομα «Καρτεριά». Βλ. Χόμπας, (1998), ο.π., σελ. 38.

<sup>114</sup> Για τις πρώτες ελληνικές προσπάθειες δημιουργίας ελληνικής ατμοπλοΐας και την ίδρυση της πρώτης εταιρείας κατά την περίοδο 1849-1854 βλ. Παπαθανασόπουλος, (1983), ο.π., σελ. 126-227. Βλ. επίσης Παπαθανασόπουλος Κ., (1988), *Εταιρεία Ελληνικής Ατμοπλοΐας, Τα αδέξια του Προσταυτισμού 1855-1872*, Μορφωτικό Ίδρυμα της Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος, στο οποίο ο συγγραφέας περιγράφει όσα προηγήθηκαν από τη σύσταση της «Ελληνικής Ατμοπλοΐας» και τη δράση της κατά την περίοδο 1857-1869. Αναφορικά με τις προσπάθειες ανάπτυξης του τομέα της ελληνικής ακτοπλοΐας των τακτικών επιβατηγών πλοίων, βλ. Χαρλαύτη, (2001), ο.π., σελ. 249-251 και Χαρλαύτη Τζ., (2000), *Περί της εμπορικής ημών ναυτιλίας*, σελ. 219 επ. Βλ. επίσης Καρδάσης, (1993), ο.π., σελ. 27-87 που καλύπτει την περίοδο από το 1849 μέχρι τον Α' παγκόσμιο πόλεμο, καθώς και Τζαμτζής Α. Ι.,

Η έναρξη, όμως, της διαδικασίας αναπροσαρμογής δεν συμπίπτει με την ίδρυση αυτής της εταιρείας, αλλά ξεκινά την δεκαετία του 1880, που έχουμε τις πρώτες μαζικές εγγραφές εμπορικών ατμόπλοιων στο ελληνικό νηολόγιο<sup>116</sup>. Το ατμόπλοιο «Χρυσοβελώνης» του Μ. Χρυσοβελώνη, ομογενή της Βραΐλας φέρεται ως το πρώτο φορτηγό ατμόπλοιο του Ελληνικού νηολογίου, εγγεγραμμένο το 1874<sup>117</sup>.

Προσωρινή κάμψη σημειώθηκε λόγω του Ελληνοτουρκικού πολέμου κατά τη διετία 1897-1898. Οι εχθροπραξίες ανάμεσα στις δύο χώρες και η τουρκική απαγόρευση στα ελληνικά πλοία να διέλθουν τα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων, ανάγκασαν πολλούς πλοιοκτήτες είτε να μεταφέρουν τα πλοία τους σε ξένα νηολόγια<sup>118</sup> είτε να δέσουν τα πλοία τους στα ελληνικά λιμάνια για να αποφύγουν τυχόν εμπλοκή τους σε εχθροπραξίες. Η επερχόμενη ύφεση στη ναυτιλιακή δραστηριότητα είχε ως αποτέλεσμα την μείωση των εσόδων των Ελλήνων εφοπλιστών και αυτή με τη σειρά της ανέστειλε νέες παραγγελίες ατμόπλοιων στα βρετανικά ναυπηγεία, καθώς και τις αγορές μεταχειρισμένων.

Η διαδικασία αγοράς ατμόπλοιων επιταχύνθηκε κατά την περίοδο 1898-1904, καθώς τότε ξεκίνησε η πρώτη ελληνική εξόρμηση εκτός Μεσογείου με μεγάλη εμπορική επιτυχία και έτσι μεγάλο μέρος από τα άφθονα κέρδη που

---

(1999), *Ελληνική Επιβατική Ακτοπλοία. Η πρώτη περίοδος 1830-1940*, Finatec A.E. και Τζαμτζή Α.Ι., «Ακτοπλοία. Τα πρώτα 110 χρόνια 1830-1940», *Εφοπλιστής*, Φεβρουάριος 1997, no. 2.

<sup>115</sup> Τα τρία πρώτα ατμόπλοια από την Αγγλία ήταν τα «Ύδρα», «Πανελλήνιον» και «Βασίλισσα της Ελλάδος».

<sup>116</sup> Για την εμπλοκή των ατμόπλοιων στο ελληνικό θαλάσσιο εμπόριο κατά την περίοδο πριν το 1880, βλ. Παπαθανασόπουλος, (1985), ο.π., σελ. 125-148.

<sup>117</sup> Στη δεκαετία του 1880 θα εμφανιστούν οι μεγάλες εφοπλιστικές οικογένειες των Επτανήσιων Θεοφιλάτου, Σταθάτου, Καλλινίκου, Κουκλή, Φραγκόπουλου, Μαρούλη, Δρακούλη και των Ανδριωτών Εμπειρικών, ομογενών εγκατεστημένων στα λιμάνια του Δούναβη. Θα τους ακολουθήσουν πολύ σύντομα οι ομογενείς της Νότιας Ρωσίας Βαλλιάνος, καθώς και Σκαραμαγκάς, Ροδοκανάκης, απόγονοι του «χιώτικου» δικτύου, που συνδέονταν με το «ιόνιο» δίκτυο. Βλ. Καρδάσης, (1993), ο.π., σελ. 146. Φωκάς, (1975), ο.π., σελ. 117-121. Αναφορικά με την δραστηριότητα του οίκου Χρυσοβελώνη με αναφορές στις τραπεζικές επιχειρήσεις του, βλ. Κορομηλά Μ., (1991), *Οι Έλληνες στη Μαύρη Θάλασσα*, Πανόραμα, σελ. 266.

<sup>118</sup> Η σημαία που κυρίως χρησιμοποιήθηκε εκείνη την περίοδο από τους Έλληνες εφοπλιστές ήταν η αγγλική, βλ. Καρδάσης, (1993), ο.π., σελ. 158-159 και Χόμπας, (1998), ο.π. σελ. 49.

αποκόμισαν οι Έλληνες εφοπλιστές<sup>119</sup> επανεπενδύθηκαν στον κλάδο με την αγορά νέων ατμόπλοιων<sup>120</sup>.

Πιο συγκεκριμένα, η πιο αποδοτική οικονομικά περίοδος της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας ήταν κατά τη διάρκεια του Νοτιοαφρικανικού πολέμου ανάμεσα στους Άγγλους και τους ιθαγενείς - Μπόερς (Οκτώβριος 1899 – Μάιος 1902). Το αγγλικό εμπορικό ναυτικό ενεπλάκη στις μεταφορές πολεμοφοδίων και στρατού στην Αφρικανική ήπειρο, οπότε άφησε το πεδίο των εμπορικών μεταφορών ελεύθερο στους Έλληνες, οι οποίοι έκλειναν συμβόλαια μεταφορών με πολύ ευνοϊκούς όρους<sup>121</sup>. Μετά το πέρας του πολέμου των Μπόερς, προκλήθηκε, όπως ήταν αναμενόμενο πτώση των αξιών της ναυλαγοράς και η ναυτιλιακή κρίση που ακολούθησε ήταν μακροχρόνια με αποκορύφωμα τη διετία 1908-1909<sup>122</sup>.

<sup>119</sup> Ειδικά για την τριετία 1899-1902 (πόλεμος των Μπόερς), υπολογίζεται ότι τα κέρδη των εφοπλιστών έφτασαν στο 30-40 % και κατά συνέπεια αρκούσαν 3-4 χρόνια πλήρους δραστηριότητας για την απόσβεση του ποσού αγοράς ενός ατμόπλοιου. Βλ. Καρδάσης, (1993), ο.π., σελ 160-161.

Σε αυτό το σημείο αξίζει να σημειωθεί και η στροφή των Ελλήνων εφοπλιστών προς αγορά μεγάλων ατμόπλοιων. Μέχρι το τέλος του 19<sup>ου</sup> αιώνα, οι εφοπλιστές προτιμούσαν να αγοράζουν μικρά σκάφη χαμηλού βάθους για τα αβαθή νερά του Δούναβη και της Αζοφικής. Με την είσοδο στον 20<sup>ο</sup> αιώνα, διαφοροποιήθηκε σε μεγάλο βαθμό το πεδίο επιχειρηματικών δραστηριοτήτων των Ελλήνων εφοπλιστών, δεδομένου ότι ξέφυγαν από τα στενά όρια της Μεσογείου και μπήκαν στο παιχνίδι των υπερωκεάνιων μεταφορών, γι' αυτό και προσανατολίστηκαν στα μεγάλης χωρητικότητας πλοία. Χαρακτηριστικά προς τούτο είναι και τα στοιχεία που προκύπτουν από τις πωλήσεις ατμόπλοιων από τη Μεγάλη Βρετανία το έτος 1906.

Η Ελλάδα εμφανίζεται να έχει αγοράσει 25 πλοία, κατέχοντας την 4<sup>η</sup> θέση στους αγοραστές με βάση τον αριθμό των αγορασθέντων πλοίων (πρώτη έρχεται η Γαλλία, 2<sup>η</sup> η Νορβηγία και 3<sup>η</sup> η Ισπανία), τα οποία όμως (25 πλοία) αντιστοιχούν σε χωρητικότητα 48.515 τόνων, αριθμός που της προσδίδει την πρώτη θέση στους αγοραστές με βάση την χωρητικότητα των αγορασθέντων πλοίων, με μεγάλη διαφορά από την δεύτερη κατατασόμενη χώρα, που είναι η Νορβηγία με χωρητικότητα 33.147 τόνους. Τα στοιχεία αυτά λήφθηκαν από σχετικό δημοσίευμα της εφημερίδας *Σφαίρα* με αρ. 7674 της 6<sup>ης</sup> Αυγούστου 1907, σελ. 1.

<sup>120</sup> Μέσα σε μία εικοσαετία, μέχρι το 1909, ο αριθμός των Ελληνικών ατμόπλοιων τριπλασιάστηκε, αγγίζοντας τα 300 ατμόπλοια από τα αρχικά 97. Η ανοδική αυτή πορεία κράτησε μέχρι τις παραμονές του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, το 1914.

<sup>121</sup> Λόγω των τεραστίων εσόδων, οι Έλληνες αύξησαν τις παραγγελίες νέων πλοίων ή τις αγορές μεταχειρισμένων, έτσι ώστε μέσα στην τριετία 1899-1902, να εγγραψουν στο εθνικό νηολόγιο 66 πλοία συνολικής χωρητικότητας 173.776 τόνων, η οποία προστιθέμενη στην υπάρχουσα χωρητικότητα πλοίων που ήταν ήδη εγγεγραμμένα στα ελληνικά νηολόγια (151.619 τόνοι), είχε ως αποτέλεσμα τον υπερδιπλασιασμό της χωρητικότητας του Ελληνικού εμπορικού στόλου σε ατμόπλοια. Βλ. Λωζ, (1987), ο.π., πίνακας 5, σελ. 91 που είχε ως πηγή Αντωνόπουλος, (1963), ο.π., σελ. ΙΙΙ και ΧΙ. Μάλιστα, οι Αφοί Βαλλιάνου αγόρασαν το 1902-1903 τα δύο πιο μεγάλα πλοία του Ελληνικού νηολογίου, το «Σπύρος Βαλλιάνου» χωρητικότητας 7.500 τόνων και το «Κεραμιά» χωρητικότητας 8.000 τόνων.

<sup>122</sup> Για τα αίτια και τις συνέπειες της ναυτιλιακής αυτής κρίσης στους Έλληνες εφοπλιστές, βλ. Καρδάσης, (1993), ο.π., σελ. 161-164. Η αδράνεια των επιχειρήσεων ήταν έντονη στο χώρο της Μαύρης Θάλασσας και για τα πλοία υπό ελληνική σημαία. Οι εφοπλιστές προτιμούσαν να



Την ύφεση του Ελληνικού εμπορικού ναυτικού ανέκοψε μία καινούργια πολεμική σύγκρουση, το Σεπτέμβριο του 1911, ο ιταλοτουρκικός πόλεμος, κατά τον οποίον μετατράπηκε η Λιβύη σε θέατρο των επιχειρήσεων ανάμεσα στην Ιταλία και στην Τουρκία<sup>123</sup>.

Ο πόλεμος αυτός αναζωπύρωσε τη ναυλαγορά και πρόσφερε στην ελληνική ναυτιλία τη δυνατότητα άντλησης υψηλών κερδών για δύο βασικούς λόγους. Η εμπόλεμη Ιταλία, η οποία ήταν σοβαρός ανταγωνιστής της Ελλήνων στη Μεσόγειο λόγω της πλεονεκτικής γεωγραφικής θέσης της, ενασχολούμενη με τον πόλεμο άφησε το πεδίο των θαλασσιών μεταφορών στους τελευταίους. Από την άλλη πλευρά, η ίδια ιταλική κυβέρνηση ναύλωσε ελληνικά ατμόπλοια για τη μεταφορά πολεμοφοδίων στη Βόρεια Αφρική<sup>124</sup>.

Οι Βαλκανικοί πόλεμοι (1912-1913) δεν επηρέασαν αρνητικά την ναυτιλιακή δραστηριότητα των Ελλήνων εφοπλιστών<sup>125</sup>, παρόλο που η Ελλάδα συμμετείχε στις εχθροπραξίες. Αντίθετα, οι τελευταίοι πολλαπλασίασαν τα ταξίδια τους με μεταφορές σιτοφορτίων στην Ευρώπη.

### (I) ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

Ένα από τα βασικά προβλήματα που αντιμετώπισαν οι Έλληνες κατά την μετάβαση από το ιστίο στον ατμό ήταν η έλλειψη κεφαλαίων.

Η τελική επιτυχία της αναπροσαρμογής στην τεχνολογία του ατμού ήταν αποτέλεσμα της τολμηρής αποφασιστικότητας και της εύστοχης

τα παροπλίζουν στα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας προσδοκώντας ύψωση των ναύλων διότι διαφορετικά τα έξοδα κίνησης του σκάφους υπερτερούσαν του ναύλου.

<sup>123</sup> Ο πόλεμος έληξε το φθινόπωρο του 1912 μετά από επέμβαση της Αγγλίας, η οποία έβλεπε να διακινδυνεύει ο έλεγχος που ασκούσε στις θαλάσσιες μεταφορές της Μαύρης Θάλασσας και μέσω του Σουέζ προς την Ανατολή. Βλ. Renouvin Pierre, *Histoire des Relations Internationales*, Le XIXe siecle, Τόμος 16, II (1871-1914), Paris 1955. Εγκυκλοπαίδεια.

<sup>124</sup> Χόμπας, (1998), ο.π., σελ. 42. Την περίοδο αυτή έχουμε 65 νέες εγγραφές ατμόπλοιων.

<sup>125</sup> Η μόνη αρνητική επίπτωση ήταν ότι η έναρξη του πολέμου τον Σεπτέμβριο του 1912 βρήκε 50 περίπου ελληνικά ατμόπλοια, χωρητικότητας 60.500 τόνων, στο Μαρμαρά και στα λιμάνια της Μερσίνας, Θεσσαλονίκης και Πρέβεζας με αποτέλεσμα να κατακρατηθούν από τις τουρκικές λιμενικές αρχές και να τα στερηθεί η Ελληνική εμπορική ναυτιλία. Βλ. Φουστάνος Γ., (1991), *Γλως 75 ετών – Το χρονικό της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών 1916-1991*, σελ. 14-15.

πρωτοβουλίας που ανέπτυξαν ατομικά οι Έλληνες εφοπλιστές. Το κράτος στάθηκε ανήμπορο να συνεισφέρει σε αυτήν την προσπάθεια, αφού η συμβολή του εξαντλήθηκε στη συγκρότηση των εσωτερικών και εξωτερικών ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, στηρίζοντας μία εταιρεία που δεν απηχούσε τις πραγματικές ανάγκες του αναπτυσσόμενου ανταγωνισμού με την ξένη εμπορική ναυτιλία στις ζώνες των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων των Ελλήνων εφοπλιστών. Η όποια πίεση που ασκήθηκε από τον ιδιωτικό τομέα προς το κράτος για την εφαρμογή προστατευτικών κανόνων συνάντησε την αδιαφορία του<sup>126</sup>.

Η τεχνολογική αναπροσαρμογή της ναυτιλίας προέρχεται από επενδυτικές πρωτοβουλίες των ομογενών στη Μαύρη Θάλασσα. Δεδομένου ότι αυτή ξεκίνησε ουσιαστικά την τελευταία εικοσαετία του 19<sup>ου</sup> αιώνα, όπου επικρατούσε το «ιόνιο» δίκτυο, καταλαβαίνει κανείς, ότι τα μέλη αυτού του δικτύου ήταν οι βασικοί χρηματοδότες<sup>127</sup>.

Οι νέοι πλοιοκτήτες είναι παλαιόι έμποροι που ασχολούνται με το σιτεμπόριο της Νότιας Ρωσίας και του Δούναβη. Αρχικά αναπτύσσουν τον εφοπλισμό ως συμπληρωματική δραστηριότητα αλλά βαθμιαία, από το γύρισμα του αιώνα και μετά, αυτή καταλήγει να είναι κυρίαρχη, σε βάρος της εμπορικής.

Στο σχηματισμό του πληρώματος απευθύνονται στους στενούς συγγενείς και τους συμπατριώτες από τα μέρη καταγωγής τους<sup>128</sup>. Πολλοί από τους καπετάνιους που κυβερνούσαν τα πλοία αυτά ήταν συμπλοιοκτήτες και πολλές φορές όταν τα πλοία φθειρόνταν τα αγόραζαν και γίνονταν οι ίδιοι πλοιοκτήτες<sup>129</sup>. Οι καπετάνιοι που χρηματοδοτήθηκαν από το «ιόνιο» δίκτυο κατάγονταν από την Κεφαλονιά, την Ιθάκη, την Άνδρο, τη Χίο και την Κάσο.

<sup>126</sup> Και αυτό συνέβαινε σε μία περίοδο όπου στην Ευρώπη οι κυβερνήσεις διακατέχονται από την πολιτική του προστατευτισμού και της κρατικής παρέμβασης στο χώρο της ευρύτερης οικονομίας. Οι ευρωπαϊκές κυβερνήσεις προκρίνουν το θεσμό των επιδοτήσεων, προκειμένου να ενισχύσουν την ανάπτυξη του ναυτιλιακού αλλά και του ναυπηγικού κλάδου της οικονομίας.

<sup>127</sup> Βλ. Χαρλαύτη, (2001), ο.π., σελ. 252-266. Για τους τρόπους χρηματοδότησης, βλ. Καρδάσης, (1993), ο.π., σελ. 147 –153, 182-183.

<sup>128</sup> Στρατηγική που την εφάρμοζαν οι караβοκύρηδες της προεπανασταστικής Ελλάδας, καθώς και το «χιώτικο» δίκτυο.

<sup>129</sup> Έτσι, την πρώτη δεκαετία του 20<sup>ου</sup> αιώνα, παρατηρείται το φαινόμενο ομαδικής εισόδου μικροεφοπλιστών, που θα σχολαστεί εκτενέστερα κατωτέρω.

Παράλληλα, η Τράπεζα Αθηνών, που ιδρύθηκε το 1894 ήταν ο βασικός χρηματοδότης των Ελλήνων εφοπλιστών στο γύρισμα του 20<sup>ου</sup> αιώνα και στις αρχές αυτού. Υπολογίζεται ότι η Τράπεζα αυτή χρηματοδότησε το ένα τρίτο του συνόλου των αποκτηθέντων πλοίων του ελληνόκτητου στόλου (122.000 / 365.513) κατά τη διάρκεια της περιόδου 1900-1910<sup>130</sup>.

Εκείνη ακριβώς την περίοδο παρατηρήθηκε έντονα το φαινόμενο αγοράς μεταχειρισμένων φορτηγών ατμόπλοιων από τους Έλληνες εφοπλιστές<sup>131</sup>. Η τάση αυτή δικαιολογείται από το χαμηλό κόστος αγοράς των μεταχειρισμένων σε σχέση με τα νεότευκτα στα ευρωπαϊκά ναυπηγεία. Στην πραγματικότητα, όμως, οι Άγγλοι προωθούσαν τα μεταχειρισμένα ατμόπλοια τους στην Ελλάδα διότι, δεδομένου ότι υπερείχαν στην κατεργασία πρώτων υλών της ναυπηγικής των πλοίων και λόγω της ταχύτατης τεχνολογικής εξέλιξης, είχαν την δυνατότητα να αντικαθιστούν τα παλαιά σκάφη με νεότευκτα. Συνεπώς, η βρετανική ναυτιλιακή πολιτική ήταν αυτή που οδήγησε ένα μεγάλο μέρος του μεταχειρισμένου στόλου της σε ελληνικά χέρια<sup>132</sup>.

Η αγορά μεταχειρισμένων πλοίων σε περιόδους χαμηλών ναύλων αποτέλεσε βασική στρατηγική των Ελλήνων εφοπλιστών καθ' όλη τη διάρκεια του 20<sup>ου</sup> αιώνα.

## (II) Ο ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΩΣ ΚΕΝΤΡΟ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΤΜΟΠΛΟΪΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Στο τέλος του 19<sup>ου</sup> αιώνα, αρχίζει να περιορίζεται και η σπουδαιότητα του «ιονίου» δικτύου και δημιουργείται μία νέα τάξη πραγμάτων στην ελληνική ναυτιλία: την εδραίωση των εφοπλιστών ατμόπλοιων στον Πειραιά και στο Λονδίνο, σε ναυτιλιακά κέντρα από όπου συνέχισαν τις δραστηριότητές τους τον 20<sup>ο</sup> αιώνα.

<sup>130</sup> Βλ. Χαρλαύτη, (2001), ο.π., Πίνακας 5.10, σελ. 256.

<sup>131</sup> Αποτέλεσμα των αγορών μεταχειρισμένων πλοίων ήταν ο ελληνικός στόλος ατμόπλοιων να αποτελείται από μεγάλης ηλικίας πλοία. Βλ. σχετικά Μπίστης Λ., (1982), *Ο ατμήρης εμπορικός στόλος της Άνδρου (1882-1945)*, Αθήνα, σελ. 26 επ.

<sup>132</sup> Σύμφωνα με δημοσιεύματα της εφημερίδας *Σφαίρα* (αρ. 5442/14.4.1900, αρ. 5710/23.2.1901, 7674/6.8.1907), πέρα από τους Έλληνες, πρόσφορες αγορές έβρισκαν τα μεταχειρισμένα βρετανικά ατμόπλοια στη Νορβηγία, την Ιταλία, Γερμανία, Ρωσία κ.λπ. Βλ. Καρδάσης, (1993), ο.π., σελ. 153-156.

Πολλές από τις επιχειρηματικές δραστηριότητες εφοπλιστών του «ιονίου» δικτύου μεταφέρθηκαν από τη ευρύτερη περιοχή της Μαύρης Θάλασσας στον Πειραιά και στο Λονδίνο<sup>133</sup>.

Νέοι κεφαλαίουχοι που προέρχονταν από τα τουρκοκρατούμενα νησιά, παλαιοί ναυτικοί μιμούνται τους συναδέλφους τους της ελεύθερης Ελλάδας, Οι χιώτικες οικογένειες του Λαιμού, του Πατέρα και του Χατζηπατέρα επενδύουν σημαντικά κεφάλαια σε φορτηγά ατμόπλοια με τη δανειοδοτική συνδρομή του οίκου Ζαρίφη<sup>134</sup>.

Παράλληλα, σημειώνεται ομαδική είσοδος, κατά την περίοδο 1900-1914, μικρών και μεσαίων εφοπλιστών στον ατμοπλοϊκό στόλο, έχοντας ως έδρα τους τον Πειραιά. Η δημιουργία αυτής της νέας ομάδας εφοπλιστών επιτεύχθηκε μέσω των συμπλοιοκτησιών<sup>135</sup> πολλών μικρών πρώην ιδιοκτητών ή και πλοιάρχων ιστιοφόρων ή και ατμόπλοιων, οι οποίοι είτε ήταν συγγενείς μεταξύ τους είτε είχαν κοινή καταγωγή.

Η άνοδος του Πειραιά, ως μέγα ναυτιλιακό κέντρο που συγκέντρωνε τα σιτεμπορικά, ναυτικά και εφοπλιστικά γραφεία παράλληλα με τη σιδηρουργία και ναυπηγική βιομηχανία είχε ξεκινήσει από τα τέλη το προηγούμενου αιώνα, όταν της παραχώρησε τα πρωτεία η Σύρος.

Από το 1884 η Σύρος ακολούθησε την καθοδική πορεία που είχαν και όλα τα παραδοσιακά ναυτιλιακά κέντρα. Η εισαγωγή των ατμόπλοιων στις θαλάσσιες μεταφορές είχε ως αποτέλεσμα να μεταφέρονται τα εμπορεύματα απευθείας στον τόπο εγκατάστασης του εισαγωγέα της Ανατολής και έτσι να μην

<sup>133</sup> Για περισσότερες λεπτομέρειες, βλ. Χαρλαύτη, (2001), ο.π., σελ. 244-147. Παρόλη τη μεταφορά αυτή των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, το ελληνικό στοιχείο συνεχίζει και είναι παρόν στην περιοχή της Μαύρης Θάλασσας και της Προποντιδας. Υπολογίζεται ότι το 1900 ζούσαν 3 εκατομμύρια Έλληνες, οι μισοί από αυτούς ζούσαν στις περιοχές της ελληνικής διασποράς και οι υπόλοιποι στις παραδοσιακές ελληνικές εστίες: την ανατολική και βόρεια Θράκη, τη Βιθυνία, την Παφλαγονία και τον Πόντο. Βλ. Μελέτη της Πολιτιστικής Εταιρείας 'Πανόραμα' με θέμα «Οι Έλληνες στη Μαύρη Θάλασσα- Από την εποχή του χαλκού ως τις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα». (1992), σελ. 6.

<sup>134</sup> Λαιμός Α., (1961), *Το χρονικό των Οινουσαίων*, Αθήνα, σελ. 230.

<sup>135</sup> Τα πλεονεκτήματα της συμπλοιοκτησίας ήταν αφενός ο επιμερισμός (μείωση) των επιχειρηματικών κινδύνων που περιέκλειαν οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις μέσω της κατοχής μεριδίων σε διάφορα πλοία παρά με την κατοχή του συνόλου ενός πλοίου και αφετέρου η αύξηση κεφαλαίων. Για τους λόγους που οδήγησαν σε αυτήν την επιχειρηματική πρακτική, βλ. Κρεμμυδάς Β., *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*, 2<sup>ος</sup> Τόμος, σελ. 20-25.

χρειάζονται πλέον οι ενδιάμεσοι έμποροι και εμπορικοί σταθμοί στο χώρο της Ανατολικής Μεσογείου. Η διαφοροποίηση αυτή στις εμπορικές συναλλαγές<sup>136</sup> είχε ως αποτέλεσμα την βαθμιαία αποδυνάμωση του διαμετακομιστικού ρόλου που επιτελούσε το λιμάνι της Σύρου.

Στον Πειραιά, λοιπόν, είχε μεταφερθεί πλέον αναπόφευκτα το οργανωτικό κέντρο της νέας ναυτιλίας και ανθούσε το ελληνικό κεφάλαιο του εξωτερικού. Λόγω αυτής της ανάπτυξης, ο Πειραιάς προσέλκυσε, μετά το 1880, πλοία μεγάλης χωρητικότητας και είχε τα πρωτεία στο εθνικό νηολόγιο. Σύμφωνα με στοιχεία της εφημερίδας «Πατρίς»<sup>137</sup>, το 1901 ο Πειραιάς διέθετε το 36,4% του αριθμού των πλοίων που ήταν εγγεγραμμένα στο ελληνικό νηολόγιο (373/1.110) και το ίδιο ακριβώς ποσοστό στην συνολική χωρητικότητα (71.207/168.459 τόνοι).

<sup>136</sup> Σημαντικός παράγοντας προς αυτήν την κατεύθυνση ήταν και η τηλεγραφική σύνδεση ανάμεσα στα εμπορικά κέντρα, η οποία έδωσε τεράστια ώθηση στο παγκόσμιο εμπόριο. Βλ. Καρδάσης, (1993), ο.π., σελ. 127-128.

<sup>137</sup> «Πατρίς», αρ. 1907, 12 Οκτωβρίου 1902, σελ. 1. Δεύτερο λιμάνι στην κατάταξη έρχεται η Σύρος με 32,7% στο συνολικό αριθμό των πλοίων και 29,2% στη συνολική χωρητικότητα. Το ποσοστό αυτό της Σύρου οφείλεται στα φορτηγά ατμόπλοια Συριανών και Κασιωτών που είναι εγκατεστημένοι μόνιμα στην Ερμούπολη. Βλ. επίσης Χόμπας, (1998), ο.π., 62-63. Βλ. επίσης, Κομνηνός Μ., (1990), *Κασιώτες καραβοκύρηδες στον 19<sup>ο</sup> και 20<sup>ο</sup> αιώνα*, Αθήνα.

#### Α4. ΑΠΕΞΑΡΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΧΩΡΟ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ ΚΑΙ ΤΗΣ ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ.

Παραμονές του Α΄ παγκοσμίου πολέμου, οι Έλληνες κατείχαν την 14<sup>η</sup> θέση στην παγκόσμια ναυτιλία, θέση που τυγχάνει ακόμα μεγαλύτερης προσοχής, εάν αναλογιστεί κάποιος αφενός ότι ο πληθυσμός της Ελλάδας ήταν συγκριτικά με τις μεγάλες ναυτιλιακές δυνάμεις πολύ μικρός και αφετέρου ότι είχε συσταθεί επίσημα ως κράτος μόλις 80 περίπου χρόνια νωρίτερα.

Την ίδια περίοδο, η έδρα του μεγαλύτερου μέρους των επιχειρήσεων των εφοπλιστών βρισκόταν στο εξωτερικό. Από εκεί ανέπτυσαν τις σχέσεις τους με τα διεθνή ναυλομεσιτικά γραφεία. Από το Λονδίνο κατεύθυναν τις δραστηριότητες των πλοίων τους, στο οποίο ορισμένοι, μάλιστα εγκατέστησαν και την έδρα των ναυτιλιακών εταιρειών τους<sup>138</sup>. Το 1914, υπήρχαν έντεκα ελληνικά ναυτιλιακά γραφεία με έδρα το Λονδίνο, τα οποία διαχειρίζονταν πλοία ολικής χωρητικότητας 230.000 περίπου κ.ο.χ. τα οποία αντιστοιχούσαν στο 28% του ελληνόκτητου στόλου<sup>139</sup>.

Η αποκλειστική απασχόληση τους με τη Μεσόγειο τερμάτιζε<sup>140</sup>. Όλες οι θάλασσες της γης συνιστούσαν πλέον πεδία συμφερόντων για την ελληνική σημαία, η οποία είχε ήδη ανακτήσει τον ανταγωνιστικό της ρόλο στις διεθνείς μεταφορές<sup>141</sup>.

Οι Έλληνες εφοπλιστές είχαν ένα διεθνιστικό προσανατολισμό και ουδόλως επηρεάζονταν από τις οικονομικές εξελίξεις στην Ελλάδα<sup>142</sup>. Τα κέρδη που

<sup>138</sup> Βλ. Καρδάσης, (1993), ο.π., σελ. 183 και υποσημειώσεις 1-3.

<sup>139</sup> Σύμφωνα με τα στοιχεία του Lloyd's Register of Shipping των ετών 1900, 1905, 1910, 1914: Βλ. Χαρλαύτη, (2001), ο.π., σελ. 246, πίνακας 5.5.

<sup>140</sup> Ωστόσο, αρκετά πλοία υπό ελληνική σημαία δραστηριοποιούνταν στην ευρύτερη περιοχή της Μαύρης Θάλασσας. Χαρακτηριστική είναι η φράση του Ελευθέριου Βενιζέλου, όταν κατά την επίσκεψή του στην Βράιλα της Ρουμανίας, το 1913, είδε περισσότερα από 300 ελληνικά πλοία, αγκυροβολημένα στο λιμάνι της: «Ποτέ μου στον Πειραιά δεν είδα τόσες ελληνικές σημαίες». Βλ. Μαρκοπούλου, (1967), ο.π. σελ. 31.

<sup>141</sup> Το μεγάλο όπλο που στήριξε σημαντικά την ανάπτυξη της Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων, πέραν του χαμηλού κόστους αγοράς μεταχειρισμένων πλοίων, ήταν οι χαμηλοί μισθοί που καταβάλλονταν στα πληρώματα των πλοίων και το χαμηλό κόστος διατροφής τους, που είχαν ως αποτέλεσμα το χαμηλό λειτουργικό κόστος των πλοίων τους, που τους επέτρεπαν να προσφέρουν χαμηλούς ναύλους.

<sup>142</sup> Το πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι ότι την περίοδο που ο πρωθυπουργός της Ελλάδας Χαρίλαος Τρικούπης κήρυξε την χρεοκοπία (1893) και η οικονομική ζωή της χώρας ήταν σε φθνήουσα κατάσταση, την ίδια περίοδο οι Έλληνες εφοπλιστές είχαν χαράξει την

αποκόμιζαν παρέμεναν στο εξωτερικό και δεν τα επένδυαν σε άλλους τομείς της ελληνικής οικονομίας.

### (Ι) ΚΛΕΙΣΙΜΟ ΤΩΝ 'ΣΤΕΝΩΝ' ΚΑΤΑ ΤΟΝ Α΄ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΠΟΛΕΜΟ

Η Ελλάδα δεν συμμετείχε στον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο (1914-1918) κατά τα τρία πρώτα χρόνια του μέχρι τα τέλη του 1917. Οι Έλληνες εφοπλιστές εκμεταλλεύτηκαν την ουδετερότητα αυτή εμπορικά και οικονομικά<sup>143</sup>, δεδομένης της διαρκούς ανόδου της ναυλαγοράς, λόγω της αυξημένης ανάγκης ανεφοδιασμού των Συμμάχων, όχι πάντοτε χωρίς προβλήματα<sup>144</sup>.

Η οθωμανική αυτοκρατορία δίστασε να ενταχθεί στον πόλεμο με την πλευρά των Κεντρικών Δυνάμεων και παρέμεινε τυπικά ουδέτερη<sup>145</sup>. Προκειμένου μάλιστα να εξασφαλίσουν την ουδετερότητά τους, οι Νεότουρκοι αποφάσισαν να ποντίσουν νάρκες στην περιοχή των 'Στενών', αφήνοντας μόνο ένα στενό κανάλι ελεύθερο για την διέλευση των εμπορικών πλοίων με την υποχρεωτική πρόσληψη πλοηγού. Σιγά – σιγά με μία σειρά μέτρων<sup>146</sup> που έλαβαν, οι οθωμανικές αρχές κατέστησαν σχεδόν αδύνατη την διέλευση τόσο των εμπορικών όσο και των πολεμικών πλοίων από τα Στενά μέχρι που τελικά το

---

ανοδική πορεία για ανανέωση του στόλου τους με ατμόπλοια και ουδόλως τους επηρέασε η δεινή πολιτικοοικονομική κατάσταση του κράτους.

<sup>143</sup> Παρόλα ταύτα, οι Έλληνες εφοπλιστές δεν εκμεταλλεύτηκαν τις ευκαιρίες στο επίπεδο που μπορούσαν. Ήδη από το 1915 βασιζόμενοι στην πίστη ότι ο πόλεμος θα έληγε, πούλησαν σε ξένους τα πλοία τους. Οι κυριότεροι αγοραστές ήταν Νορβηγοί και Γερμανοί. Μέχρι τα τέλη του 1917, 259.617 τόνοι ελληνικών πλοίων είχαν πωληθεί σε ξένους. Βλ. *Ναυτικά Χρονικά*, 1.1.1965, σελ. VI-VII και Ντούνης Χρ., (1991), *Ελληνική Ναυτιλία στον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο*, σελ. 82.

<sup>144</sup> Η Ελλάδα εισήλθε τελικά στον πόλεμο στα τέλη του 1917. Η αμφιταλάντευση της για το αν θα λάβει μέρος στη διεθνή σύρραξη ή όχι οφειλόταν στις εσωτερικές πολιτικές διαμάχες μεταξύ του βασιλιά Κωνσταντίνου που τασσόταν με το μέρος των Κεντρικών Δυνάμεων και του φιλελεύθερου Βενιζέλου που τασσόταν με το μέρος των Συμμαχικών Δυνάμεων (Για το ιστορικό του μεγάλου διχασμού που οδήγησε τελικά στην είσοδο της Ελλάδας στον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο βλ. Σβωρώνος, (1972), ο.π., σελ. 119-122). Αποτέλεσμα της αμφιταλάντευσης αυτής ήταν να προκληθεί κλίμα εχθρότητας σε όλους τους εμπόλεμους, κυρίως στους Άγγλους, οι οποίοι σταματούσαν τα ελληνικά εμπορικά πλοία σε λιμάνια της Μεσογείου και στον Ατλαντικό με το αιτιολογικό ότι διεξήγαγαν λαθρεμπόριο πολέμου.

<sup>145</sup> Η Τουρκία ανακήρυξε την ουδετερότητά της στις 3.8.1914.

<sup>146</sup> Με τουρκικές εγκυκλίους, υποχρεώθηκαν τα εμπορικά πλοία να διέρχονται μόνο κατά τη διάρκεια της ημέρας και απαγόρευσαν την είσοδο των πολεμικών πλοίων στα τουρκικά χωρικά ύδατα τα οποία όρισαν στα 6 ναυτικά μίλια - σε μία περίοδο που η πλειοψηφία των κρατών και οι μεγάλες ναυτιλιακές δυνάμεις δεν είχαν ξεπεράσει τα 3 ναυτικά μίλια – με αποτέλεσμα να είναι αδύνατη η διέλευσή τους από τα Στενά. Βλ. Rozakis and Stagos, (1987), ο.π., σελ. 91-92.

Φθινόπωρο του 1914, «σταμάτησαν» οριστικά τη διέλευση, τασσόμενοι ανοιχτά πλέον με τους Γερμανούς.

Με αυτόν τον αποκλεισμό των Δαρδανελίων και του Βοσπόρου, η κυρίαρχη θέση του ελληνικού εμπορικού ναυτικού στη Μεσόγειο κλονίσθηκε λόγω του απώλειας των αγορών της Μαύρης Θάλασσας. Παράλληλα, όμως και όπως θα καταδειχτεί στη συνέχεια, η απώλεια αυτή αποτέλεσε καμπή για τους Έλληνες εφοπλιστές διότι τους υποβοήθησε να στραφούν προς το διεθνές δίκτυο μεταφορών.

Το τέλος του πολέμου βρίσκει την ελληνική εμπορική ναυτιλία μειούμενη κατά 67,5% της συνολικής χωρητικότητάς της<sup>147</sup>, γεγονός που δεν αποθάρρυνε, όμως τους Έλληνες εφοπλιστές που έσπευσαν να αναδιοργανώσουν τον στόλο τους<sup>148</sup>.

## *(II) ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΟΥ ΚΑΘΕΣΤΩΤΟΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ ΣΤΑ 'ΣΤΕΝΑ'*

Κατά τη διάρκεια του Μεσοπολέμου, αποσαφηνίστηκε επίσημα το νομικό και εμπορικό καθεστώς της περιοχής των 'Στενών'.

Οι νίκες των Συμμαχικών Δυνάμεων οδήγησαν τελικά στην παραίτηση της οθωμανικής κυβέρνησης και στην υπογραφή της ανακωχής του Μούδρου στις 30 Οκτωβρίου 1918, έντεκα ημέρες πριν από τη σύναψη ανακωχής με την Γερμανία. Η ανακωχή του Μούδρου ήταν η πρώτη επίσημη διεθνής συμφωνία, με την οποία η Τουρκία παραιτήθηκε από τον 'Οθωμανικό Κανόνα'<sup>149</sup>.

<sup>147</sup> Βλ. Λως, (1987), ο.π., σελ. 96.

<sup>148</sup> Στην προσπάθειά τους αυτή δανείστηκαν για πρώτη φορά όχι μόνο από ελληνικές αλλά και από ξένες τράπεζες. Επίσης, για πρώτη φορά το ελληνικό κράτος ενίσχυσε την ελληνική εμπορική ναυτιλία με την ψήφιση ενός νόμου (1917), σύμφωνα με τον οποίον θα επέστρεφε στους πλοιοκτήτες την φορολογία εκτάκτων πολεμικών κερδών, εάν οι τελευταίοι προχωρούσαν στην αγορά ή ναυπήγηση νέων πλοίων και διέθεταν ποσό διπλάσιο του φόρου που δικαιούτο το κράτος.

<sup>149</sup> Σύμφωνα με τον κανόνα αυτόν, σε περίοδο ειρήνης, κανένα αλλοδαπό πολεμικό πλοίο δεν επιτρεπόταν να διέρχεται μέσα από τα 'Στενά' και τα αλλοδαπά εμπορικά πλοία διέρχονταν μέσα από τα 'Στενά' μόνο μετά από άδεια των τουρκικών αρχών. Περισσότερη ανάλυση



Μία σειρά παραγόντων οδήγησαν στην ανάγκη δημιουργίας μίας διεθνούς συνθήκης που θα ρύθμιζε καθεστώς ελεύθερης διέλευσης των πλοίων από τα 'Στενά'.

Η Ρωσική Επανάσταση το 1917 είχε ως επακόλουθο αφενός την απόσυρση της Ρωσίας από τις Συμμαχικές Δυνάμεις, αφετέρου δε, τον τερματισμό των ρωσικών βλέψεων επί των οθωμανικών εδαφών και των 'Στενών'. Οι Σύμμαχοι, ελλείπει του ρωσικού παράγοντα, συνειδητοποίησαν ότι έπρεπε να περιορίσουν τη τουρκική κυριαρχία στην περιοχή με κάποιον νομικό τρόπο.

Εξάλλου, η αναστολή κυκλοφορίας στα 'Στενά' κατά τη διάρκεια του Βαλκανικού πολέμου το χρονικό διάστημα 1912-1913 αποτέλεσε τρανή απόδειξη για τη διεθνή κοινότητα των αρνητικών αποτελεσμάτων και του κινδύνου, τον οποίο το διεθνές εμπόριο θα μπορούσε να γνωρίσει λόγω της απόλυτης τουρκικής κυριαρχίας στην περιοχή και των συνεπακόλουθων περιορισμών στην ελευθερία ναυσιπλοΐας μέσα από τα 'Στενά'. Επιπλέον, η αναστολή κυκλοφορίας στα 'Στενά' κατά τη διάρκεια του πρώτου παγκοσμίου πολέμου το 1914 και η συνεργασία της Τουρκίας με τις Κεντρικές Δυνάμεις έκρουσε το κουδούνι του κινδύνου και έκανε επιτακτική την ανάγκη κατάργησης του 'Οθωμανικού Κανόνα'.

Η Συνθήκη των Σεβρών (10 Αυγούστου 1920) ήταν μία προσπάθεια διεθνοποίησης των 'Στενών', σύμφωνα με την οποία η Ελλάδα επρόκειτο να καταλάβει, μεταξύ άλλων, και την Ανατολική Θράκη, εκτός της Κωνσταντινούπολης, την Ευρωπαϊκή ακτή της Θάλασσας του Μαρμαρά και των Δαρδανελίων και τα νησιά Ίμβρο και Τένεδο.

Η διέλευση των εμπορικών και πολεμικών πλοίων θα ήταν ελεύθερη δίχως την απαίτηση λήψης άδειας, τόσο σε καιρό ειρήνης όσο και σε καιρό πολέμου. Τα παράκτια κράτη των 'Στενών', δηλαδή η Ελλάδα και η Τουρκία, δεν θα είχαν τον πλήρη έλεγχο της περιοχής και της διέλευσης των πλοίων, καθώς αυτό θα το αναλάμβανε μία 'Επιτροπή των Στενών' με εκτεταμένες αρμοδιότητες.

Εσωτερικές πολιτικές διαμάχες των Συμμάχων και ιστορικές συγκυρίες κατέστησαν την συνθήκη ένα νεκρό κείμενο που ποτέ δεν εφαρμόστηκε.

Η Εθνική Επανάσταση του Μουσταφά Κεμάλ, που σαν κύριο σκοπό της έδινε τη διαφύλαξη της ανεξαρτησίας της νέας εθνικής Τουρκίας, είχε από τον Ιούνιο του 1919 καταδικάσει τις ενέργειες της αυτοκρατορικής κυβέρνησης της Κωνσταντινούπολης και είχε απορρίψει την Συνθήκη των Σεβρών.

Η αντίδραση της Ελλάδας οδηγούσε σε μονόδρομο, καθώς έπρεπε να κατανικήσει την κεμαλική αντίσταση για να επιβάλλει τη συνθήκη. Ο ελληνοτουρκικός πόλεμος κατέληξε στην Μικρασιατική καταστροφή και στην υπογραφή της ανακωχής στα Μουδανιά τον Οκτώβριο του 1922. Με τη Συνθήκη των Λοζάννης, στις 24 Ιουλίου 1923, η Ελλάδα εγκατέλειπε οριστικά τη Μ. Ασία και ο ποταμός Έβρος της Θράκης ορίστηκε ως σύνορο ανάμεσα στην Ελλάδα και την Τουρκία. Τα 'Στενά' βρέθηκαν ξανά υπό την τουρκική γεωγραφική κυριαρχία.

Η Συνθήκη της Λοζάννης συνοδεύτηκε και από μία συνθήκη για τα 'Στενά'<sup>150</sup>, η οποία υπογράφηκε από τη Μεγάλη Βρετανία, τη Γαλλία, την Ιταλία, την Ιαπωνία, την Βουλγαρία, τη Ρουμανία, τη Γιουγκοσλαβία, την Ελλάδα και την Τουρκία. Η Σοβιετική Ένωση αποσύρθηκε<sup>151</sup> από τις διαπραγματεύσεις καθώς δεν μπορούσε να δεχτεί την ανάμιξη ξένων δυνάμεων στη Μαύρη Θάλασσα και καθώς θα έχανε το προνομιακό καθεστώς και τα προνομιακά δικαιώματα, που της είχαν χορηγηθεί από τις προηγούμενες συμφωνίες.

Και με την Συνθήκη της Λοζάννης κατοχυρώθηκε η ελευθερία διέλευσης και ναυσιπλοΐας από τα 'Στενά' και ορίστηκε η σύσταση μίας Επιτροπής που θα έλεγχε την ορθή εφαρμογή της συνθήκης. Οι όροι αυτοί σε συνδυασμό με την

<sup>150</sup> Ο λόγος που συντάχθηκαν δύο ανεξάρτητες συνθήκες, μία για τον καθορισμό των εδαφών της περιοχής και μία για το καθεστώς διέλευσης από τα 'Στενά' ήταν η εξασφάλιση της βιωσιμότητας της συνθήκης για τα 'Στενά', καθώς υπάρχει πάντοτε ο κίνδυνος κατάρρευσης μία συνθήκη ειρήνης δεδομένου ότι ο καθορισμός εδαφών στηρίζεται σε πολιτικές συγκυρίες και σκοπιμότητες που εύκολα αλλάζουν από την μία στιγμή στην άλλη. Εξάλλου, η σύνταξη ανεξάρτητης συνθήκης για τα 'Στενά' έδινε το περιθώριο στην Βουλγαρία και τη Σοβιετική Ένωση να συμμετέχουν σε αυτήν, αφού για την συνθήκη ειρήνης και καθορισμού των εδαφικών ορίων κανένα ενδιαφέρον και κανένα νομικό έρεισμα συμμετοχής είχαν.

<sup>151</sup> Τελικά, βλέποντας η Σοβιετική Ένωση ότι η συνθήκη υπογράφηκε και επρόκειτο να εφαρμοστεί και επειδή δεν ήθελε να απέχει από μία διεθνή συμφωνία, υπέγραψε τη Συνθήκη της Λοζάννης στις 14 Αυγούστου 1923 στη Κωνσταντινούπολη.

υποχρέωση αποστρατικοποίησης της περιοχής έθεταν δυσβάσταχτους περιορισμούς στην Τουρκία της οποίας η υπεροχή εξασθένησε σημαντικά.

Ο όρος της αποστρατικοποίησης της ζώνης των 'Στενών', ο οποίος αποδυνάμωνε την τουρκική άμυνα στην περιοχή σε συνδυασμό με την ανάπτυξη του γερμανικού милитарισμού, την επικράτηση της Ιταλίας στα νησιά της Ρόδου, Λέρου και Κω και τις βουλγαρικές βλέψεις για επέκταση των εδαφών της, οδήγησαν την Τουρκία σε διπλωματικές ενέργειες για αναθεώρηση της Συνθήκης της Λοζάννης. Προκειμένου να καταργηθεί ο όρος της αποστρατικοποίησης, η Τουρκία ήταν έτοιμη να δεχτεί τη συνέχιση εφαρμογής του καθεστώτος ελεύθερης διέλευσης και ναυσιπλοΐας στην περιοχή.

Αποτέλεσμα των προσπαθειών αυτών, ήταν η υπογραφή της Συνθήκης του Montreux, στις 20.7.1936 από τα ίδια κράτη που είχαν υπογράψει την Συνθήκη της Λοζάννης<sup>152</sup>, με εξαίρεση την Ιταλία, η οποία δεν έλαβε μέρος στη Συνδιάσκεψη διότι ήθελε προηγουμένως να της αναγνωριστεί η κυριαρχία στην Αβησσυνία (σημερινή Αιθιοπία). Η μη συμμετοχή της Ιταλίας διευκόλυνε την επιβολή των τουρκικών θέσεων αναφορικά με την στρατιωτική παρουσία στην περιοχή. Η ελευθερία ναυσιπλοΐα στα 'Στενά' ήταν πλέον γεγονός και το θαλάσσιο εμπόριο μεταξύ της Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας διεξαγόταν απρόσκοπτα.

### *(III) Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΤΑ ΤΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ ΤΟΥ ΜΕΣΟΠΟΛΕΜΟΥ*

Όπως προαναφέρθηκε, το «κλείσιμο» των 'Στενών' κατά τη διάρκεια του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου οδήγησε τους Έλληνες εφοπλιστές να στραφούν στις αγορές της Αμερικανικής Ηπείρου.

Μετά το πέρας του πολέμου αυτού, το 80% της ελληνικής ναυτιλιακής δραστηριότητας σχετιζόταν ξανά με το εμπόριο της Μαύρης Θάλασσας και της Μεσογείου.

<sup>152</sup> Στις διαπραγματεύσεις συμμετείχε και η Σοβιετική Ένωση.

Η μετατόπιση, όμως των κυρίων θαλασσιών διαδρομών εκτός της Μεσογείου ήταν αναπόφευκτη λόγω διαφόρων διεθνών συγκυριών, όπως η πολιτική οικονομικής αυτάρκειας που εφάρμοσαν μεταπολεμικά τα κράτη της Ευρώπης λόγω του υπερβολικού προστατευτισμού<sup>153</sup>, η μείωση του εμπορίου σιτηρών της Μαύρης Θάλασσας λόγω της Ρωσικής Επανάστασης, η αύξηση παραγωγής σιτηρών στην Αμερικανική Ήπειρο, η εμφάνιση νέων καταναλωτικών αγορών στην Ανατολή (Ινδία, Κίνα) κ.λπ.

Η έντονη ενασχόληση - και σχεδόν αποκλειστική κατά ορισμένες περιόδους - των Ελλήνων με τις θαλάσσιες μεταφορές στη Μαύρη Θάλασσα και τη Μεσόγειο είχε λήξει.

Η ελληνική εμπορική ναυτιλία «μοιράστηκε» με βάση τη χωρητικότητα των πλοίων. Τα μικρής χωρητικότητας πλοία συνέχισαν τις μεταφορές στη Μαύρη Θάλασσα και τη Μεσόγειο μεταφέροντας τα παραδοσιακά εμπορεύματα από τη Μαύρη Θάλασσα, ήτοι, δημητριακά, ξυλεία και πετρέλαιο<sup>154</sup>. Τα μεγάλης χωρητικότητας πλοία δραστηριοποιούνταν στον Ατλαντικό μεταφέροντας άνθρακα από την Αγγλία στη Νότιο Αμερική και δημητριακά<sup>155</sup> κατά την επιστροφή τους στην Ευρώπη<sup>156</sup>.

Καθ' όλη τη διάρκεια του Μεσοπολέμου, οι Έλληνες αύξαναν την χωρητικότητα του εμπορικού τους στόλου. Πριν την έναρξη του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου, ο ελληνικός στόλος κατείχε την 13<sup>η</sup> θέση στον

<sup>153</sup> Στα πλαίσια αυτού του προστατευτισμού, αναπτύχθηκαν τα δίκτυα τακτικών γραμμών, χρησιμοποιώντας ειδικά πλοία τα "liners".

<sup>154</sup> Στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα, το πετρέλαιο αποτελούσε δευτερεύουσα πηγή ενέργειας, καθώς η βασική κινητήρια δύναμη ήταν ο άνθρακας. Η τελική επικράτηση του πετρελαίου μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο (την δεκαετία του '30 έγινε η σταδιακή αντικατάσταση του άνθρακα) ήταν καθοριστική, καθώς η παραγωγή του κόστιζε φθηνότερα, η κατανάλωσή του ήταν μικρότερη, η απόδοσή του ήταν μεγαλύτερη και οι δυνατότητες αποθήκευσής του ήταν σαφώς καλύτερες. Μέχρι τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο υπήρχαν πετρελαιοπηγές μόνο στις Η.Π.Α. και τη Σοβιετική Ένωση, οι διαδρομές ήταν περιορισμένες και αφορούσαν κυρίως τα ταξίδια από τις προαναφερόμενες χώρες. Λόγω, μάλιστα της ύπαρξης και δραστηριοποίησης των δυσκίνητων πετρελαιοφόρων πλοίων στο Δούναβη, αυξήθηκε ο αριθμός των ρυμουλκών που βοηθούσαν στις μετακινήσεις τους στον περίβολο των λιμανιών. Το 1930, δραστηριοποιούνταν 46.973 ρυμουλκά στο Δούναβη, από τα οποία 8.009, δηλαδή ποσοστό περίπου 18%, ανήκαν σε Έλληνες. Βλ. Φωκάς, (1975), ο.π., σελ.208-210.

<sup>155</sup> Οι χώρες που παρήγαν δημητριακά ήταν η Αργεντινή, οι Η.Π.Α., ο Καναδάς, η Αυστραλία καθώς και η Νότιος Αφρική.

<sup>156</sup> Μέχρι και στις παραποτάμιες μεταφορές του Καναδά δραστηριοποιούνταν τα ελληνικά πλοία. Το φορτηγό πλοίο «Ευεγνία Εμπειρικού» ήταν το πρώτο και για πρώτη φορά που εγκαινίασε την έναρξη της εαρινής ναυσιπλοΐας στον ποταμό του Αγίου Λαυρεντίου του Κεμπέκ το 1931. Βλ. Χουμανίδης – Ζώης, (1996), ο.π., 184.

παγκόσμιο στόλο, σε σχέση με την 9<sup>η</sup> θέση που κατείχε προπολεμικά (πριν τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο).

Σύμφωνα με τους στατιστικούς πίνακες του Lloyd's Register<sup>157</sup> (Παράρτημα Ι), κατά τη διάρκεια του Μεσοπολέμου, η χωρητικότητα των πλοίων υπό ελληνική σημαία έφτασε στο ανώτατο σημείο της το 1938 αγγίζοντας τους 1.780.666 κόρους. Την ανοδική πορεία του ελληνικού στόλου<sup>158</sup> δεν σταμάτησε ούτε η διεθνής κρίση του 1929<sup>159</sup>, παρόλα τα προβλήματα που συνάντησαν οι Έλληνες εφοπλιστές κατά τη δεκαετία του '30. Οι χρονιές που παρουσιάζεται μικρή πτώση της χωρητικότητας της ελληνικής σημαίας είναι το 1933 και το 1939, για τους λόγους που θα αναφερθούν παρακάτω, η οποία όμως δεν συνεπάγεται και πτώση του ελληνόκτητου στόλου, καθώς ο τελευταίος αναπτύσσεται σταθερά καθ' όλη τη διάρκεια του '30, και κατά τα αντίστοιχα έτη 1933 και 1939, λόγω της χρήσης των σημαιών ευκαιρίας<sup>160</sup> (Παράρτημα ΙΙ).

Οι αυξητικοί αυτοί ρυθμοί του ελληνικού στόλου ελάμβανε χώρα σε μία περίοδο που η χωρητικότητα του παγκόσμιου στόλου μειωνόταν<sup>161</sup>, γεγονός

<sup>157</sup> Τα στοιχεία του Lloyd's Register παρουσιάζουν μία μικρή απόκλιση προς τα κάτω με τα αντίστοιχα της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών και αυτών που παρουσιάζονται στα Ναυτικά Χρονικά στις 1.1.1965. Σε κάθε περίπτωση, η απόκλιση αυτή δεν αλλάζει το γεγονός της συνεχούς ανόδου της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας. Για σχετικά στατιστικά στοιχεία της χωρητικότητας του ελληνικού εμπορικού στόλου της χρονικής περιόδου αυτής, βλ. Χολέβας Ι., (1972), *Ναυτιλιακή Οικονομική και Ναυτιλιακή Πολιτική*, Καραμπελόπουλου, σελ. 85 και 315, Λως, (1987), ο.π., σελ. 96, Χαρλαύτη, (2001), ο.π., σελ. 333.

<sup>158</sup> Η ευημερία της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας δεν είναι αντιπροσωπευτική της οικονομικής κατάστασης της χώρας, δεδομένου ότι εξυπηρετεί μία μειοψηφία. Η διεθνής κρίση επηρεάζει βαθιά την οικονομία και τα δημοσιονομικά της Ελλάδας και τίποτα δεν κατόρθωσε να αναχαιτίσει την χρεοκοπία που κηρύχθηκε το 1932. Ας σημειωθεί ότι εξίσου γρήγορη επέκταση είχε και η βιομηχανία στην Ελλάδα, η οποία από 2.213 εργοστάσια και παραγωγή αξίας 200 εκατομμυρίων δραχμές το 1917 έφτασε στα 4.515 εργοστάσια και σε παραγωγή αξίας 13.565 εκατομμυρίων δραχμών το 1938 (βλ. Σβορώνος, (1972), ο.π., σελ. 130). Όμως και αυτή η ανάπτυξη δεν είναι αντιπροσωπευτική της γενικότερης οικονομικής κατάστασης της χώρας δεδομένου ότι βασίζεται κατά πρώτο λόγο σε ξένο κεφάλαιο που εισάγεται μαζικά με τη μορφή δανείων και ελέγχει την οικονομία της χώρας.

<sup>159</sup> Η κρίση στη διεθνή ναυλαγορά που ακολούθησε την δεκαετία του '30 οδήγησε στον παροπλισμό πολλών ελληνικών πλοίων. Το 1931, υπολογίζεται ότι το 22% των εμπορικών πλοίων ήταν σε αργία. Χουμανίδης – Ζώης, (1996), ο.π., σελ. 185.

<sup>160</sup> Για τη στρατηγική των Ελλήνων εφοπλιστών που οδήγησε στην ανάπτυξη αυτή βλ. Harlaftis G., "The Greek Shipping Enterprise: Investment Strategies, 1900-1939", που περιλαμβάνεται στο βιβλίο επιμέλειας των Dritsas M.– Gourvish T., (1997), *European Enterprise. Strategies of Adaptation and Renewal in the Twentieth Century*, Τραχαλία.

<sup>161</sup> Για περισσότερες λεπτομέρειες αναφορικά με την πορεία του παγκόσμιου στόλου και των μεγάλων στόλων της εποχής, βλ. Γεωργαντόπουλος Ε., (1974), *Ναυτιλιακή Οικονομική και Πολιτική*, Καραμπελόπουλου, σελ. 154 επ. Οι Έλληνες εφοπλιστές είχαν την πολιτική να αγοράζουν όταν η ναυλαγορά βρισκόταν πολύ χαμηλά και τα πλοία ήταν φτηνά.

που οδήγησε στην βελτίωση του ποσοστού συμμετοχής και της θέσης του ελληνικού στόλου στην παγκόσμια χωρητικότητα, όπως προαναφέρθηκε.

Τα βασικά προβλήματα που αντιμετώπισαν οι Έλληνες εφοπλιστές κατά τη διάρκεια της μεγάλης κρίσης ήταν αφενός ο ανταγωνισμός των Άγγλων και οι διακρίσεις που επέβαλαν στα ελληνικά πλοία οι ασφαλιστικές εταιρείες της Αγγλίας επιβάλλοντας υψηλότερα ασφάλιστρα και αφετέρου η διαρκώς αυξανόμενη αντίδραση των ελληνικών πληρωμάτων στους χαμηλούς μισθούς που ελάμβαναν.

Όπως προαναφέρθηκε, η δεκαετία του '30 ξεκίνησε με μία διεθνής κρίση στην ναυλαγορά, η οποία ακολούθησε την οικονομική πτώχευση, το 1929, της Νέας Υόρκης, επηρέασε αρνητικά την δραστηριότητα των Ελλήνων εφοπλιστών.

Στην ναυτιλιακή αυτή κρίση, προστέθηκαν και οι αλληπάλληλες απεργιακές κινητοποιήσεις των Ελλήνων ναυτικών<sup>162</sup> που ζητούσαν καλύτερες συνθήκες εργασίας και αυξήσεις στους μισθούς τους. Συνειδητοποιώντας, όμως, το αξεπέραστο της κρίσης στην οποία βρισκόταν η ναυτιλία, οι ναυτικοί συμβιβάστηκαν και συμφώνησαν στην κατά 40% μείωση των μισθών τους. Η ειδική αυτή συμφωνία στην οποία καθιερώθηκε το ενιαίο συμβατικό μισθολόγιο, υπογράφηκε το 1933 μεταξύ της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών (Ε.Ε.Ε.)<sup>163</sup> και της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας (Π.Ν.Ο.)<sup>164</sup>. Το μέτρο αυτό συνέβαλε στην ανάκαμψη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, καθώς μείωνε το επιχειρησιακό κόστος των ελληνικών πλοίων.

<sup>162</sup> Μετά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, η μείωση του αριθμού των πλοίων παγκοσμίως είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση ανεργίας στον κλάδο, οπότε και δημιουργήθηκε η ανάγκη σωματειακής οργάνωσής τους. Το 1920 ιδρύθηκε στην Ελλάδα η Π.Ν.Ο., η οποία μέχρι και σήμερα είναι το επίσημο πιο αντιπροσωπευτικό σωματείο των ναυτικών.

<sup>163</sup> Το 1918, οι Έλληνες εφοπλιστές οργανώθηκαν και ίδρυσαν την Ε.Ε.Ε., επιδιώκοντας να αντεπεξέρχονται στις δυσκολίες που τους παρουσιάζονταν σε εθνικό και διεθνές επίπεδο, καθώς από το ελληνικό κράτος δεν συναντούσαν καμία βοήθεια. Για το ιστορικό της ίδρυσης της Ε.Ε.Ε., βλ. Φουστάνος, (1991), ο.π., σελ. 15-18.

<sup>164</sup> Σε αυτό το σημείο πρέπει να σημειωθεί ότι η Ναυτεργατική Ένωση Ελλάδος (ΝΕΕ), ομοσπονδία που είχαν ιδρύσει οι αριστεροί ναυτικοί, δεν συναίεσε στο μισθολόγιο αυτό.

Το ελληνικό κράτος, έχοντας γενικότερα αρνητική στάση προς τον ελληνικό εφοπλισμό, δεν ενέκρινε αυτό το μέτρο λιτότητας, με αποτέλεσμα πολλοί Έλληνες εφοπλιστές να διαγράψουν τα πλοία τους από το ελληνικό νηολόγιο και να σηκώσουν σημαίες ευκαιρίας. Η στροφή αυτή προς άλλα νηολόγια έφτασε στο αποκορύφωμά της το 1939, χρονιά κατά την οποία το ποσοστό των ελληνόκτητων πλοίων που δεν έφεραν ελληνική σημαία, άγγιξε σχεδόν το 20%<sup>165</sup>.

Στο μεταξύ, ο ανταγωνισμός με τους Άγγλους, κυρίως για το σιτεμπόριο της Αργεντινής, γινόταν ολοένα πιο σκληρός. Η προσφορά ατμόπλοιων ήταν μεγαλύτερη από τη ζήτηση και αυτό οδήγησε στον παροπλισμό εμπορικών πλοίων. Παρ' όλες τις εκκλήσεις των Ελλήνων εφοπλιστών προς το Κράτος, αυτό αρνήθηκε να ακολουθήσει κάποια πολιτική ενίσχυσης της ελληνικής ναυτιλίας. Δεδομένων των κρατικών ενισχύσεων<sup>166</sup> που έτυχαν οι ναυτιλίες που ανταγωνίζονταν την ελληνική, ήταν πολύ δύσκολη η επιβίωση των Ελλήνων στο θαλάσσιο εμπόριο καθώς η παγκόσμια οικονομική κρίση συνεχιζόταν<sup>167</sup>.

Μη έχοντας άλλη λύση οι Έλληνες εφοπλιστές, μέσω της Ε.Ε.Ε., πήραν την πρωτοβουλία και επέτυχαν την σύναψη συμφωνίας με τους Άγγλους εφοπλιστές με αντικείμενο το ύψος των ναύλων που θα απαιτούν για τη ναύλωση των πλοίων τους. Η συμφωνία αυτή έμεινε γνωστή ως «Σχέδιο Ελάχιστης Τιμής Ναύλων»<sup>168</sup>. Σε λιγότερο από ένα μήνα, εντάχθηκαν στη συμφωνία και οι Νορβηγοί, οι Ολλανδοί, οι Γάλλοι και οι Ιταλοί. Η συμφωνία αυτή επέφερε τα προσδοκώμενα αποτελέσματα και σε σύντομο χρονικό διάστημα, τα παροπλισμένα πλοία επαναδραστηριοποιήθηκαν.

<sup>165</sup> Βλ. *Ναυτικά Χρονικά* της 1<sup>ης</sup> 1.1965.

<sup>166</sup> Τα ευρωπαϊκά κράτη είχαν υιοθετήσει (από το 1933) προστατευτικά μέτρα για τις ναυτιλίες τους: οι Η.Π.Α. και η Γαλλία με ποσό 5 εκατομμυρίων λιρών ετησίως, η Ιταλία με πάνω από 3 εκατομμύρια και η Αγγλία με 2,5 εκατομμύρια λίρες (1934) κ.α.

<sup>167</sup> Η κατάσταση ήταν τόσο κρίσιμη, που με πρωτοβουλία της BIMCO συγκλήθηκε διάσκεψη στο Αμβούργο, τον Μάρτιο του 1934, με αντικείμενο τον ρασιοναλισμό της διεθνούς ναυτιλίας με σχέδιο παροπλισμού πλοίων, με στόχο την βελτίωση της ναυλαγοράς, με μείωση της παγκόσμιας χωρητικότητας.

<sup>168</sup> Minimum Rate Scheme (MRS). Η συμφωνία μεταξύ Ελλήνων και Άγγλων επιτεύχθηκε στις 14.6.1935. Για το ιστορικό και το παρασκήνιο αυτής της συμφωνίας βλ. Φουστάνος, (1991), ο.π., σελ. 34-37.

#### (IV) Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Η ανοδική πορεία της ελληνική εμπορικής ναυτιλίας ανακόπηκε από τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, κατά τον οποίο τα ελληνικά πλοία<sup>169</sup> ήταν οι βασικοί συντελεστές του εφοδιασμού της Αγγλίας και των συμμαχικών δυνάμεων από την Αμερικανική Ήπειρο, η οποία κατέστη ο κύριος προμηθευτής ολόκληρης της Ευρώπης. Στην ανάγκη διεξαγωγής αυτών των μεταφορών οφείλεται η κατασκευή των φορτηγών πλοίων τύπου "liberty" στις Η.Π.Α., για τα οποία θα γίνει εκτενέστερη αναφορά παρακάτω. Το εμπόριο στη Μαύρη Θάλασσα και κατ' επέκταση οι θαλάσσιες μεταφορές στην περιοχή, λόγω της διεθνούς συρράξεως αδρανοποιήθηκαν.

Με το πέρας του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου, η ελληνική ναυτιλία είχε υποστεί μεγάλο πλήγμα, καθώς το 74,40% των φορτηγών πλοίων και το 73,64% της χωρητικότητας της είχε χαθεί<sup>170</sup>.

Οι Έλληνες εφοπλιστές, όμως, εκμεταλλευόμενοι τις εκάστοτε διεθνείς οικονομικές και πολιτικές συγκυρίες και αντιμετωπίζοντας με διορατικότητα τις κυκλικές διακυμάνσεις των ναύλων<sup>171</sup> και την εμφάνιση των συναφών με

<sup>169</sup> Θα ήταν παράλειψη να μην αναφερθεί η, κατά την περίοδο αυτή, διάσπαση Ελλήνων εφοπλιστών και ελληνικού κράτους, το οποίο αφενός συναίνεσε, το Μάιο του 1941, στην ναύλωση των ελληνικών πλοίων από την Αγγλία με εξαιρετικά χαμηλούς ναύλους (η γνωστή «αγγλοελληνική συμφωνία») και αφετέρου προσπάθησε να ιδιοποιηθεί τα κέρδη και τις πολεμικές αποζημιώσεις των εφοπλιστών, που είχαν δεσμευτεί σε τραπέζιους λογαριασμούς της Κεντρικής Τράπεζας της Αγγλίας. Για την περιφημη υπόθεση του εφοπλιστή Βεργωτή βλ. Χαρλαύτη, (2001), ο.π., σελ. 387-389.

<sup>170</sup> Βλ. *Ναυτικά Χρονικά*, «Ελληνική Ναυτιλία 60 χρόνια, 1931-1990», (1992), σελ. 73 –75, άρθρα Ντούνης Χ.: «Η Μάχη του Ατλαντικού», ειδικό αφιέρωμα, *Ναυτικά Χρονικά* της 1<sup>ης</sup>.9.1993, «Το εμπορικό ναυτικό στον ελληνο-ιταλικό πόλεμο, στην κατοχή, στον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο», *Ναυτικά Χρονικά* αρ. 88 - Ιούλιος 1996 και αρ. 89 - Αύγουστος 1996. Οι απώλειες από τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο αφορούσαν επίσης και το ανθρώπινο δυναμικό, Έλληνες δηλαδή ναυτικούς που υπηρέτησαν σε ελληνικά αλλά και σε ξένα πλοία. Για κατάλογο με τα πλήρη στοιχεία των απωλεσθέντων Ελλήνων ναυτικών βλ. σχετικά, Ντούνης Χ., «Οι ναυτικοί μας που χάθηκαν κατά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο», ειδικό αφιέρωμα, *Ναυτικά Χρονικά*, 15<sup>η</sup>.12.1992.

<sup>171</sup> Παρατηρήθηκε από ναυτλιακούς οικονομολόγους ότι στις οικονομικές διακυμάνσεις που επηρεάζουν την ναυτιλία υπάρχει περιοδικότητα ή ρυθμικότητα διότι παρατηρήθηκε το φαινόμενο της επανεμφάνισης τους κατά χρονικά διαστήματα λίγο – πολύ σταθερά και ότι για τον εντοπισμό των διακυμάνσεων αυτών παίζουν ρόλο, μεταξύ άλλων, η οικονομική κατάσταση του γεωργικού τομέα, η τεχνολογική πρόοδος, η επέκταση των οικονομιών και του εμπορίου σε νέες χώρες (αποικιακού χαρακτήρα), όπως επίσης και οι πόλεμοι. Ιδρυτής της θεωρίας της μεγάλης διάρκειας οικονομικών κύκλων υπήρξε ο Nikolai D. Kondratieff, ο



αυτές διεθνών ναυτιλιακών κρίσεων, κατάφεραν να δραστηριοποιηθούν σε όλον τον κόσμο (Ατλαντικό, Ειρηνικό, Μεσόγειο, Μαύρη Θάλασσα, Ινδικό) και να φτάσουν τον ελληνόκτητο στόλο στην κορυφή της παγκόσμιας ναυτιλίας το 1981 και να παραμένουν σε αυτήν τη θέση μέχρι σήμερα.

Τρεις ήταν οι σημαντικότεροι παράγοντες που μεταπολεμικά συντέλεσαν στην αύξηση της ελληνική εμπορικής ναυτιλίας και στην επικράτησή της στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές μέχρι σήμερα: η αγορά των Liberties, η ενασχόληση των Ελλήνων με τη μεταφορά πετρελαίου και η ευρεία χρήση των σημαιών ευκαιρίας.

#### (i) Ανορές των "liberties"

Όπως προαναφέρθηκε, ο Η.Π.Α., κατά τη διάρκεια του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου, επιδόθηκε σε έντονο ναυπηγικό έργο, προκειμένου να καλύψει τις ανάγκες μεταφοράς εφοδίων και προμηθειών προς την Ευρώπη. Από τον Σεπτέμβριο του 1941 μέχρι τον Σεπτέμβριο του 1945, είχαν ναυπηγηθεί 2.720 φορτηγά πλοία τύπου liberty<sup>172</sup>.

Το 1945, δημιουργήθηκε μεγάλη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές και η Ελλάδα, όπως προαναφέρθηκε είχε χάσει περίπου τα 2/3 της δύναμής της και όσα πλοία της είχαν μείνει ήταν παρήλικα και σε άθλια κατάσταση. Οπότε, οι Έλληνες εφοπλιστές στράφηκαν προς τις Η.Π.Α., οι οποίες με τη σειρά τους αναζητούσαν αγοραστές για τα ήδη κατασκευασμένα liberties. Η Ελλάδα απέκτησε συνολικά 100 liberties<sup>173</sup>, τα 15 από τα οποία της είχαν

---

οποίους προσπάθησε κατ' αρχήν να αποδείξει ότι υπάρχει επαναλαμβανόμενος κυκλικός χαρακτήρας στις οικονομικές διακυμάνσεις μακράς διάρκειας. Ένας νεότερος θεωρητικός, ο Storford ισχυρίστηκε ότι η τεχνολογική πρόοδος είναι βασικός παράγοντας αυτών των διακυμάνσεων και ότι η τεχνολογία στη ναυτιλία επέδρασε κατά 20ετή κύματα μεταβατικών εξελίξεων, όπως: ιστία – ατμός, ατμός – πετρέλαιο, βελτίωση καζανιών, κιβωτισποίηση, επανάσταση στα χύμα ξηρά φορτία (χειρισμός φορτίων, μεγέθη πλοίων). Για περισσότερες λεπτομέρειες αναφορικά με τους οικονομικούς κύκλους στη ναυτιλία, βλ. Λιανός Θ., (1992), *Θέματα Μακροοικονομικής Ανάλυσης*, Παπαζήση, σελ. 39 επ., Storford, (1997), ο.π., p. 45 επ., Γουλιέλμος Α., (1998), *Χρηματοδότηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων*, Σταμούλη, σελ. 124 επ.

<sup>172</sup> Τα πλοία αυτά είχαν σχεδιαστεί για να έχουν νεκρό βάρος 9.300 τόνους. Μερικά από αυτά χάθηκαν κατά τη διάρκεια του πολέμου.

<sup>173</sup> Στις 7.1.1947 υπογράφηκε η οριστική παραχώρηση στην Ελλάδα των 100 φορτηγών πλοίων τύπου liberty. Προς τούτο μετέβη στην Αμερική ο τότε Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Ν. Αβραάμ, προκειμένου να πιέσει για την υπογραφή της συμφωνίας. Αυτή ήταν η πρώτη μεταπολεμική κρατική βοήθεια προς τον ελληνικό εφοπλισμό. Για το ιστορικό της

παραχωρηθεί από την αμερικανική κυβέρνηση<sup>174</sup> πριν λήξει ο πόλεμος, μετά από διαπραγματεύσεις της Ε.Ε.Ε. Νέας Υόρκης με αυτήν. Στη συνέχεια, οι Έλληνες εφοπλιστές προχώρησαν στην ίδια περίοδο και σε άλλες αγορές αλλά τα περισσότερα, εάν όχι όλα από αυτά τα πλοία – σε αντίθεση με τα 100 Liberties – τέθηκαν υπό ξένη σημαία, όπως θα καταφανεί και παρακάτω.

Πρέπει να σχολιαστεί σε αυτό το σημείο ότι τα πλοία αυτά χρησιμοποιήθηκαν κυρίως για υπερατλαντικές μεταφορές και όχι για τις μεσογειακές συμπεριλαμβανομένων και των θαλάσσιων μεταφορών στην Μαύρη Θάλασσα, για τις οποίες χρησιμοποιούντα φορτηγά πλοία μικρότερης χωρητικότητας.

### (ii) Έναρξη ενασχόλησης των Ελλήνων πλοιοκτητών με τη μεταφορά πετρελαίου.

Παράλληλα με την κατασκευή φορτηγών πλοίων, οι Η.Π.Α. κατασκεύασαν και δεξαμενόπλοια. Κατά την περίοδο 1942-1945, ναυπηγήθηκαν σε ναυπηγεία των Η.Π.Α., 481 δεξαμενόπλοια τύπου T-2<sup>175</sup>, επτά από τα οποία παραχωρήθηκαν σε Έλληνες και σήκωσαν την ελληνική σημαία.

Στη συνέχεια, οι ισχυρότεροι από τους Έλληνες εφοπλιστές<sup>176</sup>, έχοντας διορατικότητα για την αλματώδη αύξηση που θα είχε το εμπόριο πετρελαίου, αφού αναδεικνυόταν σε βασική πηγή ενέργειας, ξεκίνησαν τις παραγγελίες για

υπογραφής της συμφωνίας αυτής και το ρόλο που έπαιξε το ελληνικό κράτος, βλ. Τζαμτζής Α.Ι., (2000), *Το ξεκίνημα της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας*, Finatec Α.Ε., σελ. 157 επ.

<sup>174</sup> Ύστερα από διαπραγματεύσεις, η ελληνική πλευρά πέτυχε την παραχώρηση 15 liberties σύμφωνα με το νόμο περί εκμισθώσεως και δανεισμού. Το 1<sup>ο</sup> Liberty, στο οποίο δόθηκε το όνομα 'Ελλάς' παραδόθηκε την άνοιξη του 1944 στο Bath της πολιτείας του Main. Τα υπόλοιπα παραδόθηκαν επίσης στην Αμερική και έφεραν τα ονόματα 'Θεμιστοκλής', 'Κέρκυρα', 'Λέσβος', 'Μισούλης', 'Μιχ. Ανάγνος', 'Ναύαρχος Κουντουριώτης', 'Νίκη', 'Σπέτσαι', 'Υδρα', 'Ψαρά', 'Ελευθερία', 'Δωδεκάνησος', 'Ρίσταρντ Δ. Λάιονς'. Το ένα χάθηκε κατά τη διάρκεια του πολέμου. Τα υπόλοιπα 14 συμπεριλήφθηκαν στα 100 που αγοράστηκαν από Έλληνες. Βλ. Τζαμτζής, (2000), ο.π., σελ. 71-72.

<sup>175</sup> Αυτά σχεδιάστηκαν να έχουν νεκρό βάρος 16.613 τόνους. Τα πρώτα αυτά δεξαμενόπλοια είχαν προβληματική κατασκευή, με αποτέλεσμα να προκληθούν σοβαρά ατυχήματα. Βλ. Τζαμτζής, (2000), ο.π., σελ. 234.

<sup>176</sup> Για παράδειγμα ο Αριστοτέλης Ωνάσης ναυπήγησε στις Η.Π.Α. έξι δεξαμενόπλοια διπλάσιου σχεδόν μεγέθους (28.000 τόνους νεκρού βάρους) από το αντίστοιχο των 7 που παραχωρήθηκαν σε Έλληνες. Ο εφοπλιστής αυτός προχώρησε και σε συναφείς εμπορικές συμφωνίες, υπογράφοντας το 1954 στην Τζέντα της Σαουδικής Αραβίας σύμβαση για μεταφορά των πετρελαίων της χώρας αυτής με δικά τους πλοία. Ο Σταύρος Νίάρχος κατασκεύασε το 1952 δύο δεξαμενόπλοια 44.000 και 45.400 τόνων νεκρού βάρους σε αγγλικά και αμερικάνικα ναυπηγεία κ.α. Βλ. *Ναυτικά Χρονικά* της 15<sup>ης</sup>.1.1971, σελ. 11-13.

την κατασκευή νέων δεξαμενόπλοιων σε ναυπηγεία. Τα περισσότερα από αυτά τα πλοία έφεραν σημαίες ευκαιρίας<sup>177</sup>.

Οι αγορές δεξαμενόπλοιων από τους Έλληνες συνεχίστηκαν, έτσι ώστε στο σύνολο του ελληνικού στόλου, τα δεξαμενόπλοια αποτελούσαν το 41,6% της συνολικής ελληνόκτητης χωρητικότητας το 1957, ενώ το ποσοστό αυτό ανήλθε σε 46,5% το 1973<sup>178</sup>.

Οι στενές σχέσεις των εφοπλιστών με τις Η.Π.Α. μεταπολεμικά, η σταδιακή αύξηση των αγορών δεξαμενόπλοιων και η αλματώδη χρήση των σημαίων ευκαιρίας, που θα σχολιαστεί αμέσως μετά, είχαν ως αποτέλεσμα να καταστεί η Νέα Υόρκη το δεύτερο κέντρο των επιχειρηματικών τους δραστηριοτήτων, μετά το Λονδίνο.

### (iii) Η εξέλιξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας μέσα από τη χρήση των σημαίων ευκαιρίας.

Η ελληνική εμπορική ναυτιλία, μετά το 1945, είχε πάρει ανοδική πορεία με στόλο που αριθμούσε το 1948 περίπου 531 πλοία, χωρητικότητας 2.311.295 τόνων<sup>179</sup>. Η άνοδος αυτή δεν συμβάδιζε όμως, με την αύξηση του εγγεγραμμένου στο ελληνικό νηολόγιο στόλου.

Η επιχειρηματική ανάπτυξη των Ελλήνων εφοπλιστών ήταν αδύνατη στον ελλαδικό χώρο, δεδομένων των ασύμφορων νόμων περί φορολογίας, του οξύτατου ναυτεργατικού θέματος και της έλλειψης εποικοδομητικής συνεργασίας με τις εκάστοτε κυβερνήσεις, οι οποίες, λόγω των συχνών αλλαγών<sup>180</sup>, προκαλούσαν μία δραματική πολιτική κατάσταση στη χώρα. Οι

<sup>177</sup> Η συντριπτική πλειοψηφία των δεξαμενόπλοιων εκείνης της εποχής που ανήκαν τόσο στις πετρελαϊκές εταιρείες όσο και σε ανεξάρτητους πλοιοκτήτες έφεραν σημαίες ευκαιρίας. Προς αυτήν την κατεύθυνση πίεζαν και οι Η.Π.Α., οι οποίες διέθεταν ναυπηγεία κατασκευής τους, προκειμένου να έχουν τον έλεγχο του στόλου, καθώς η αμερικανική νομοθεσία περί του μισθολογίου των ναυτικών επέβαλε υψηλούς μισθούς. Βλ. Rattcliffe M., (1985), *Liquid Gold Ships: A History of the Tanker*, p. 314.

<sup>178</sup> Βλ. *Ναυτικά Χρονικά* της 15<sup>ης</sup>.1.1958 και 15<sup>ης</sup>.1.1974.

<sup>179</sup> *Ναυτικά Χρονικά* της 15<sup>ης</sup>.1.1973, σελ. 110.

<sup>180</sup> Αρκεί να σημειωθεί ότι από τον Ιούνιο του 1946 μέχρι τον Ιούνιο του 1950, ανέβηκαν στην εξουσία 10 κυβερνήσεις: Δ. Μαξίμου (24.1.1947), Κ. Τσαλδάρη (29.8.1947), Θ. Σοφούλη

Έλληνες έπρεπε να στραφούν σε τόπο που τους ευνοούσε επιχειρηματικά, γι' αυτό στράφηκαν στις Η.Π.Α., στις οποίες επιτρεπόταν η εγκατάσταση ξένων εταιρειών, ίδρυσαν εταιρείες των κρατών που προσέφεραν σημαίες ευκαιρίας, τις οποίες σήκωσαν στα πλοία τους. Η ελεύθερη φορτηγός ναυτιλία, στην οποία εξειδικεύτηκαν οι Έλληνες εφοπλιστές, είναι ένας τομέας έντονου ανταγωνισμού, ο οποίος «επιβάλλει» την επιλογή της σημαίας που θα μειώνει το λειτουργικό κόστος του πλοίου ώστε αυτό να καταστεί περισσότερο ανταγωνιστικό. Αυτό το «επιχειρηματικό» δικαίωμα επιλογής εξάσκησαν οι Έλληνες προκειμένου να επιβιώσουν και να αναπτυχθούν μετά από τις απώλειες του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου. Αρκεί να σημειωθεί ότι το έτος 1948 μόλις 355 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 1.286.161 κόρων ήταν εγγεγραμμένα στο ελληνικό νηολόγιο<sup>181</sup>.

Η χρήση των ξένων σημαίων μεταπολεμικά δεν γινόταν μόνο για τα οικονομικά πλεονεκτήματα (φορολογικά, μισθολογικά κ.α.) που εξασφάλιζαν στους πλοιοκτήτες, αλλά ορισμένες φορές γινόταν αναγκαστικά είτε επειδή οι τράπεζες του εξωτερικού που έδωσαν τα δάνεια έθεταν ως βασικό όρο του δανεισμού την ύψωση της ξένης σημαίας, κυρίως του Παναμά και της Λιβερίας, είτε επειδή κράτη, όπως οι Η.Π.Α., ο Καναδάς και η Αγγλία, που προτίμησαν να παραχωρήσουν πλοία τους στους Έλληνες εφοπλιστές, έθεταν ως όρο της παραχώρησης την διατήρηση των εθνικών σημαίων τους<sup>182</sup>.

Στα πλαίσια αυτής της μελέτης, πρέπει να σημειωθεί ότι η χρήση των σημαίων ευκαιρίας δεν γινόταν μόνο για τα μεγάλα πλοία που διενεργούσαν υπερατλαντικές μεταφορές, αλλά και για τα μικρής χωρητικότητας που

---

(7.9.1947), Θ. Σοφούλη (18.11.1948), Θ. Σοφούλη (20.1.1949), Θ. Σοφούλη (14.4.1949), Α. Διομήδη (30.6.1949), Ι. Θεοτόκη (6.1.1950), Σ. Βενιζέλου (23.3.1950) και Ν. Πλαστήρα (15.4.1950).

<sup>181</sup> Lloyd's Register, Statistical Tables, 1990. Το 1951, η χωρητικότητα των ελληνόκτητων πλοίων υπό σημαίες ευκαιρίας (2.383.000 κ.ο.χ.) ήταν σχεδόν διπλάσια από αυτήν των πλοίων υπό ελληνική σημαία (1.259.000 κ.ο.χ.), ενώ το αποκορύφωμα της χρήσης των σημαίων ευκαιρίας από Έλληνες εφοπλιστές αποτέλεσε το έτος 1957, όπου η χωρητικότητα των πλοίων υπό σημαίες ευκαιρίας (8.980.000 κ.ο.χ.) ήταν 5,5 φορές πιο πάνω από ό,τι η αντίστοιχη των πλοίων υπό ελληνική σημαία (1.563.000 κ.ο.χ.): βλ. άρθρο Ματθαίου Λω με τίτλο «Μεταπολεμική Ελληνική Ναυτιλία: πορεία προς την κορυφή», που δημοσιεύτηκε σε ειδική έκδοση της εφημερίδας *Ναυτεμπορική* τον Ιούνιο του 1996.

<sup>182</sup> Βλ. Αντωνόπουλος, (1963), ο.π., σελ. 244.

δραστηριοποιούνταν στη Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα. Και αυτό διότι οι βασικοί λόγοι που τις επέβαλαν είχαν ως κοινό παρανομαστή την μείωση του λειτουργικού κόστους ενός πλοίου, η οποία ήταν θεμιτή ή και αναγκαία για την οποιαδήποτε ναυτιλιακή επιχείρηση, ανεξαρτήτως της γεωγραφικής περιοχής δραστηριοποίησης του πλοίου.

Η επιστροφή προς το ελληνικό νηολόγιο άρχισε από το 1967, επιταχύνθηκε με τους Α.Ν. 465/1968, όπως τροποποιήθηκε από τα Ν.Δ. 509/1970 και 800/1970, που αφορούσαν μία ευνοϊκή φορολόγηση των ελληνικών πλοίων<sup>183</sup>, καθώς και των Α.Ν. 89/1967 και 378/1968, που αφορούσαν την εγκατάσταση γραφείων ξένων εταιρειών στην Ελλάδα<sup>184</sup>. Το 1981, η ελληνική σημαία κατείχε την τρίτη θέση με ποσοστό συμμετοχής 9,40% (Βλ. Παράρτημα ΙΙΙ), μετά από την Λιβερία (19,1%) και την Ιαπωνία (9,75%).

Το ρεύμα εξόδου από την ελληνική σημαία σημειώθηκε ξανά την δεκαετία του '80 αλλά οι λόγοι πλέον πρέπει να αναζητηθούν στην προσπάθεια μείωσης του κόστους εργασίας μέσω της δυνατότητας αλλοδαπής απασχόλησης κάτω από τις σημαίες ευκαιρίας χωρίς ουσιαστικούς περιορισμούς, μέσα στα πλαίσια της διεθνούς κρίσης. Η έξοδος αυτή διήρκεσε περίπου οκτώ χρόνια, καθώς την δεκαετία του '90, σημειώθηκε και πάλι επιστροφή στο ελληνικό νηολόγιο.

Πιο συγκεκριμένα, την τελευταία δεκαετία (1991-2000), η χωρητικότητα του υπό ελληνική σημαία στόλου αυξήθηκε κατά 14% (3.648.797 GT<sup>185</sup>),

<sup>183</sup> Σύμφωνα με αυτόν τον νόμο, που ισχύει μέχρι σήμερα, ο φόρος επί των πλοίων με ελληνική σημαία υπολογίζεται με βάση την καθαρή χωρητικότητά τους σε συνάρτηση με την ηλικία τους: τα πλοία που είναι ηλικίας μικρότερης των 10 ετών απαλλάσσονται από την φορολόγηση, σε πλοία που είναι ηλικίας μεταξύ 11-20 ετών αναλογεί φόρος της τάξης των 0,20 \$ ανά κόρο καθαρής χωρητικότητας, ενώ ο αντίστοιχος για τα πλοία ηλικίας μεταξύ 21-25 ετών είναι 0,30 \$ ανά κόρο και για αυτά ηλικίας 25 ετών και άνω, 0,40 \$ ανά κόρο.

<sup>184</sup> Ο νόμος αυτός εξαιρεί μέχρι και σήμερα τις ξένες εταιρείες που είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα από οποιαδήποτε φορολόγηση εσόδων, τελών κ.λπ., υπό την προϋπόθεση ότι η δραστηριότητά τους διενεργείται εκτός της ελληνική επικράτειας. Βλ. Σπαρτιώτης Γ., (1990), *Ναυτιλιακές Εταιρείες Α.Ν. 89/67*. Σήμερα, η συντριπτική πλειοψηφία των ναυτιλιακών εταιρειών που διαχειρίζονται φορτηγά πλοία και δεξαμενόπλοια λειτουργούν υπό αυτό το καθεστώς.

<sup>185</sup> Ως προς την έννοια GT πρέπει να σημειωθεί ότι πρόκειται για μία μονάδα μέτρησης χωρητικότητας πλοίων που έχει εισαχθεί με τη «Διεθνή Σύμβαση για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων 1969». Δεδομένου ότι κατά την ενσωμάτωση της σύμβασης αυτής στο ελληνικό δίκαιο δεν έγινε ειδική μετάφραση στην ελληνική γλώσσα αυτής της μονάδας

αριθμώντας το έτος 2000, 1.529 πλοία χωρητικότητας 26.401.716 GT και κατέχοντας την 5<sup>η</sup> θέση παγκοσμίως<sup>186</sup>.

Εάν παρατηρήσει κάποιος την πορεία της ελληνικής σημαίας κατά την δεκαετία αυτή θα σημειώσει ότι το 1991 κατείχε την 6<sup>η</sup> θέση, ενώ το 1992 και για πέντε συναπτά έτη, ανέβηκε στην 3<sup>η</sup> θέση. Κατά τα έτη 1997-1998 κατέβηκε στην τέταρτη θέση και έκτοτε κατέχει την πέμπτη θέση.

Ωστόσο, καθ' όλη τη διάρκεια της δεκαετίας του '90, η ελληνόκτητη ναυτιλία κατείχε την 1<sup>η</sup> θέση, αυξάνοντας σταθερά την χωρητικότητά της καταλαμβάνοντας, το έτος 1991, το 8% της παγκόσμιας χωρητικότητας<sup>187</sup>. Σήμερα, η ελληνόκτητη ναυτιλία αριθμεί το 9,2% του παγκόσμιου αριθμού πλοίων και αποτελεί το 15,5% της παγκόσμιας χωρητικότητας<sup>188</sup>.

Ενώ η ελληνική σημαία από το έτος 1996 είχε αρχίσει να χάνει σε χωρητικότητα [ βλ. Παράρτημα IV ], η ελληνόκτητος ναυτιλία αύξανε σταθερά τις μονάδες της [ βλ. Παράρτημα V ], γεγονός που δείχνει ότι η ναυτιλία των Ελλήνων παρέμενε πάντοτε ανταγωνιστική, αύξανε το μερίδιό της στο παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο και κυριαρχούσε στις θαλάσσιες μεταφορές πλοίων χύδην φορτίου.

#### (iv) Ο επιχειρησιακός χαρακτήρας των ναυτιλιακών γραφείων του Πειραιά.

Αξιοσημείωτο είναι ότι κατά την δεκαετία του '80, πέραν του «εκπατρισμού» των ελληνόκτητων πλοίων, παρουσιάζεται το φαινόμενο του ριζικού «επαναπατρισμού» των ελληνικών εφοπλιστικών γραφείων από το εξωτερικό στην Ελλάδα, το οποίο είχε ξεκινήσει την δεκαετία του '70<sup>189</sup>. Το 1990, ο

---

μέτρησης ως «κόρος», είμαστε υποχρεωμένοι να την καταγράψουμε με τους λατινικούς χαρακτήρες "GT".

<sup>186</sup> Την πρώτη θέση κατείχε η σημαία του Παναμά με χωρητικότητα 114.382.270 GT, την δεύτερη η σημαία της Λιβερίας με 51.450.917 GT, την τρίτη η σημαία Μπαχάμας με 31.445.118 GT και την τέταρτη η σημαία της Μάλτας με 28.170.010 GT, σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία του παγκόσμιου στόλου του έτους 2000 του Lloyd's Register.

<sup>187</sup> Statistical Tables 1991 of Lloyd's Register.

<sup>188</sup> Όσον αφορά, δε το νεκρό βάρος (dead weight – DW), ο στόλος ελληνικών συμφερόντων κατέχει το 17,8% του παγκόσμιου στόλου, σύμφωνα με τα στοιχεία του Greek Shipping Co-operation Committee (Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασία του Λονδίνου).

<sup>189</sup> Σε αυτό συνετέλεσαν οι Α.Ν. 89/1967 και 378/1968, καθώς και τα διάφορα προβλήματα που προέκυψαν από τις αρχές των Η.Π.Α. και της Αγγλίας προς τους εκεί εγκατεστημένους

Πειραιάς διέθετε το 60% των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων<sup>190</sup> και μέχρι σήμερα συνεχίζει να αποτελεί το σημαντικότερο ελληνικό ναυτιλιακό κέντρο.

Οι ναυτιλιακές αυτές επιχειρήσεις είναι πολυάριθμες και δεν περιορίζονται στα γραφεία των παλιών εφοπλιστικών οικογενειών. Ήδη από την περίοδο του μεσοπολέμου, είχαν αρχίσει να εμφανίζονται οι μοναχοβάτορες εταιρείες. Μετά από τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, άρχισαν να εμφανίζονται πολλές νέες εταιρείες, οι ιδρυτές των οποίων δεν ανήκαν στις παραδοσιακές εφοπλιστικές οικογένειες, δηλαδή σε αυτές που ασχολούνταν με τον εφοπλισμό ως δεύτερη γενιά. Η σημασία των παραδοσιακών αυτών οικογενειών σταδιακά μειωνόταν, με αποτέλεσμα σήμερα να ελέγχουν μικρό – ποσοτικά – ποσοστό στο σύνολο του ελληνόκτητου στόλου. Την τελευταία εικοσαετία, νέοι εφοπλιστές εμφανίζονται, μερικοί από τους οποίους έχουν ιδρύσει σημαντικά ναυτιλιακά γραφεία που έχουν υπό τον έλεγχό τους πολλά πλοία<sup>191</sup>.

Το κοινό σημείο όλων των εφοπλιστών, ανεξαρτήτως οικογενειακής παράδοσης και μεγέθους της επιχείρησης είναι ο προσωποπαγής χαρακτήρας της λήψης των αποφάσεων. Οι εφοπλιστικές εταιρείες είναι τυπικά ανώνυμες αλλά ως προς το κέντρο των αποφάσεων είναι αυστηρά προσωπικές. Ο πλοιοκτήτης έχει προσωπική επαφή με τα πρόσωπα, τις

---

πλοιοκτήτες. Αρκεί να αναφερθεί ότι οι Η.Π.Α. επέβαλαν νόμο το 1963, σύμφωνα με τον οποίον οι ξένες εταιρείες, οι εγκατεστημένες στις Η.Π.Α., θα φορολογούντο με τον ίδιο τρόπο όπως και τα έσοδα των αμερικανικών εταιρειών. Βλ. *Seafrade*, June 1974. Επίσης, στην Αγγλία, το 1976, ψηφίστηκε νόμος, σύμφωνα με τον οποίον οι Έλληνες πλοιοκτήτες που κατοικούσαν εκεί, όφειλαν ως φόρο το 52% των εσόδων που είχαν από τα πλοία που εκπροσωπούσαν, ανεξάρτητα από το εάν αυτά τα έσοδα είχαν εισέλθει σε τραπεζικούς λογαριασμούς αγγλικών πιστωτικών ιδρυμάτων. Παρόλα αυτά, οι αγγλικές φορολογικές αρχές έγειραν απαιτήσεις εναντίον των Ελλήνων εφοπλιστών 14 χρόνια αργότερα, τον Νοέμβριο του 1988. Η διστακτικότητα των αγγλικών αρχών επί 14 έτη προφανώς οφειλόταν στις αρνητικές επιπτώσεις που θα είχε η εφαρμογή του νόμου στην επιχειρηματική ζωή του Λονδίνου. Βλ. *Newfront*, Vol. 5, No. 20, 15.11.1988.

<sup>190</sup> Βλ. διδακτορική διατριβή του Γιάννη Θεοτοκά με θέμα «Μέθοδοι και ιδιαιτερότητες στην οργάνωση και διοίκηση των ελληνόκτητων ναυτιλιακών επιχειρήσεων, 1969-1990», (1997), Πανεπιστήμιο Πειραιά.

<sup>191</sup> Στο Γ΄ Μέρος της παρούσας μελέτης έχουν ληφθεί συνεντεύξεις από μεγάλες εφοπλιστικές εταιρείες που ανήκουν τόσο σε παραδοσιακούς εφοπλιστές, όπως π.χ. Λιβανός, όσο και σε μη παραδοσιακούς, όπως π.χ. από τους αδελφούς Μαρτίνου, Τσάκο, Φράγκο, Αγγελικούση κ.α. Επίσης, έχουν ληφθεί συνεντεύξεις από μικρά εφοπλιστικά γραφεία που έχουν υπό τον έλεγχό τους 2 ή 3 πλοία.

εταιρείες και τους οργανισμούς που συναλλάσσεται, όπως ναυτικοί, τραπεζικές και ασφαλιστικές εταιρείες, ναυλωτές κ.α.

Ο προσωποπαγής αυτός τρόπος λειτουργίας των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών έχει ως βάση, πέρα από τον ατομικισμό που διέπει τους Έλληνες, το ότι στον τομέα της tramp ναυτιλίας, όπου ο πλοιοκτήτης πρέπει ανά πάσα στιγμή να προσαρμόζεται σε νέα δεδομένα (κυκλικές διακυμάνσεις της ναυλαγοράς), απαραίτητο στοιχείο για την επιτυχή δραστηριοποίηση είναι η έγκαιρη λήψη αποφάσεων. Καθίσταται, λοιπόν, σαφές ότι οι χρονοβόρες διαδικασίες της λήψης αποφάσεων στα Διοικητικά Συμβούλια και τις Γενικές Συνελεύσεις των ανωνύμων εταιρειών είναι τροχοπέδη στην επιχειρηματική πολιτική που έχουν χαράξει οι Έλληνες εφοπλιστές.



**ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄****B1. ΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΤΗΣ ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΜΕΤΑ ΤΟΝ Β΄ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΠΟΛΕΜΟ.***(1) Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΣΤΗ ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ*

Όπως κατέστη σαφές από τα παραπάνω, μετά από το πρώτο τρίτο του 20<sup>ου</sup> αιώνα, γίνεται ελάχιστη αναφορά στην ναυτιλιακή δραστηριότητα των Ελλήνων εφοπλιστών στη Μαύρη Θάλασσα. Ελάχιστη αναφορά γίνεται και στην ναυτιλιακή βιβλιογραφία.

Αυτό αιτιολογείται από το άνοιγμα νέων εμπορικών αγορών στη Δύση και στην Ανατολή και την συνεπαγόμενη μεταφορά των σημαντικότερων θαλάσσιων διαδρομών από τα στενά όρια της Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας προς τον Ατλαντικό, τον Ινδικό και τον Ειρηνικό. Επειδή οι Έλληνες εφοπλιστές, όπως έχει προαναφερθεί, ασχολούνται με την tramp ναυτιλία και δεν έχουν τακτικές γραμμές μεταφοράς φορτίων, δραστηριοποιούνται όπου υπάρχει ζήτηση, δηλαδή φορτία προς μεταφορά.

Οι εμπορικές δραστηριότητες λόγω των πολιτικών και οικονομικών συνθηκών που επικρατούσαν στα κράτη της Μαύρης Θάλασσας, είχαν μειωθεί μετά από το α΄ τρίτο του 20<sup>ου</sup> αιώνα. Λογικό επακόλουθο, λοιπόν, ήταν να έχουν μειωθεί οι θαλάσσιες μεταφορές και η παρουσία των ελληνικών πλοίων στην περιοχή.

Η επιτυχία των Ελλήνων εφοπλιστών έγκειται ακριβώς στην εξειδίκευσή τους στην ελεύθερη φορτηγό ναυτιλία (tramp), στην προσαρμοστικότητά τους στις εκάστοτε διεθνείς συγκυρίες και στον προσανατολισμό τους στις περιοχές που υπήρχαν ναύλοι. Είχαν την ευελιξία να μεταφέρουν φορτία οποιασδήποτε περιοχής χωρίς να εξαρτώνται από την οικονομική ευημερία συγκεκριμένου κράτους. Δεν είναι τυχαίο που στράφηκαν σε άλλες αγορές, όταν έκλεισαν τα Δαρδανέλια τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο.

Η ελληνική ναυτιλία, σε διεθνή κλίμακα, γεννήθηκε από τη μεταφορά σιτηρών από τη Μαύρη Θάλασσα στην Δυτική Ευρώπη τον 19<sup>ο</sup> αιώνα, στράφηκε προς τις μεταφορές του Ατλαντικού όταν έκλεισαν οι αγορές της Μαύρης Θάλασσας με το κλείσιμο των 'Στενών' το 1914 και μετά το πέρας του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου στράφηκαν στον Ινδικό και στον Ειρηνικό Ωκεανό, σύμφωνα με την τότε υπάρχουσα ζήτηση.

Εντούτοις, οι Έλληνες εφοπλιστές, ο στόλος των οποίων, όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, αυξήθηκε αλματωδώς μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, δραστηριοποιούνταν καθ' όλη τη διάρκεια του δεύτερου μισού του 20<sup>ου</sup> αιώνα, στην Μαύρη Θάλασσα στο μέτρο που τους επέτρεπε η εμπορική ανάπτυξη της περιοχής. Δεν είναι τυχαίες οι σχέσεις που διατηρούσαν οι Έλληνες με τις σοσιαλιστικές χώρες, οι οποίες διατηρούσαν γραφεία ναυλώσεων στον Πειραιά. Χαρακτηριστικά είναι τα γραφεία της εταιρείας Transmed συμφερόντων της Σοβιετικής Ένωσης, της εταιρείας Navolmar συμφερόντων της Ρουμανίας, της εταιρείας Polfracht συμφερόντων της Πολωνίας και τέλος της εταιρείας Bulfracht συμφερόντων της Βουλγαρίας<sup>192</sup>.

Την δεκαετία του '60, με την Επανάσταση του Fidel Castro στην Κούβα και το εμπάργκο που άσκησαν οι Η.Π.Α. στις εισαγωγές της κουβανέζικης ζάχαρης, συνάφθηκε συμφωνία μεταξύ της Κούβας και της Σοβιετικής Ένωση για εισαγωγές ζάχαρης στην τελευταία. Η ελληνική κυβέρνηση, μετά από πιέσεις, απαγόρευσε στα υπό ελληνική σημαία πλοία να εκτελούν μεταφορές προϊόντων της Κούβας<sup>193</sup>. Οι Έλληνες εφοπλιστές, προκειμένου να μην απέχουν από το θαλάσσιο αυτό εμπόριο, στράφηκαν προς την Κυπριακή σημαία<sup>194</sup> και εκτελούσαν κυκλικά ταξίδια μεταξύ Κούβας – Σοβιετική Ένωσης<sup>195</sup>.

<sup>192</sup> Βλ. Skoularikos Greek Shipping Directory 1970 - 1997, που είναι οδηγός, στον οποίον εμφανίζονται, μεταξύ άλλων, όλα τα εγκατεστημένα ναυτιλιακά γραφεία στον Πειραιά αλλά και τα ναυτιλιακά γραφεία ελληνικών συμφερόντων ανά τον κόσμο.

<sup>193</sup> Βλ. *Fairplay International Shipping Weekly*, 10.11.1965.

<sup>194</sup> Η χρήση της κυπριακής σημαίας, ως σημαίας ευκαιρίας ανακαλύφθηκε από τους Έλληνες εφοπλιστές για να σπάσουν το εμπάργκο των Η.Π.Α., την δεκαετία του '60, όχι μόνο εναντίον της Κούβας αλλά και εναντίον του Βιετνάμ και της Κίνας (εμπάργκο από το 1951), δραστηριότητα που τους πρόσφερε υπέρογκα κέρδη.

<sup>195</sup> Η μεταφορά ζάχαρης από Κούβα προς Μαύρη Θάλασσα με ελληνικά πλοία εμφανίζεται και από τις μηνιαίες αναφορές του *Fairplay International Shipping Weekly*, 1962-1975, οι οποίες

Παράλληλα, το 1963, ο Πρόεδρος των Η.Π.Α. Kennedy επέτρεψε την πώληση του αμερικανικού σιταριού στη Σοβιετική Ένωση. Μέρος των σχετικών θαλασσιών μεταφορών σιταριού διενεργούσαν και τα ελληνόκτητα πλοία, καθώς η χωρητικότητα των πλοίων με σημαία Η.Π.Α., στα οποία είχε δοθεί η προτεραιότητα των μεταφορών από την αμερικανική κυβέρνηση, δεν επαρκούσε για να υλοποιηθεί η συμφωνία μεταξύ Η.Π.Α. και Σοβιετικής Ένωσης.

Αποτέλεσμα ήταν ότι την δεκαετία του '60, τα ελληνόκτητα πλοία είχαν μεγάλο μερίδιο από τις σοβιετικές θαλάσσιες μεταφορές της Μαύρης Θάλασσας, το οποίο άγγιζε το 80%, σύμφωνα με σχετική δήλωση του Βακαϊεν, σοβιετικού υπουργού εμπορικής ναυτιλίας κατά την επίσκεψή του στην Ελλάδα τον Οκτώβριο του 1966<sup>196</sup>.

*(II) Η ΑΥΞΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ΣΤΗ ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΔΕΚΑΕΤΙΑ ΤΟΥ 20<sup>ΟΥ</sup> ΑΙΩΝΑ ΚΑΙ Η ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.*

Η αύξηση των θαλάσσιων μεταφορών από και προς την περιοχή της Μαύρης Θάλασσας αποδεικνύεται άλλωστε και από την αύξηση των διερχόμενων πλοίων από τα 'Στενά', τα οποία είναι η μοναδική θαλάσσια διέξοδος των κρατών της περιοχής προς τη Μεσόγειο και συνεπώς όλο το εισαγωγικό και εξαγωγικό εμπόριο τους διέρχεται από αυτά. Η αύξηση της θαλάσσιας εμπορικής κίνησης στην περιοχή παρατηρήθηκε ήδη από την δεκαετία του '70. Αρκεί να σημειωθεί ότι μέσα σε δέκα χρόνια, από το 1970 έως το 1980,

---

καταγράφουν ως μία από τις σημαντικότερες εμπορικές διαδρομές ξηρού φορτίο αυτήν της μεταφοράς ζάχαρης από την Κούβα στη Μαύρη Θάλασσα. Η κερδοφόρα πολιτική των Ελλήνων εφοπλιστών να σπάνε τα εμπόργκο δεν είναι καινούρια, καθώς έχει σημειωθεί ξανά τον 19<sup>ο</sup> αιώνα με τους Αγγλογαλλικούς πολέμους.

<sup>196</sup> Συγκεκριμένα δήλωσε ότι η Σοβιετική Ένωση συνεργαζόταν για πολλά χρόνια με τις ναυτιλιακές εταιρείες του Α. Ωνάση, Σ. Νιάρχου, Α. Φραγκίστα και Κ. Μαμιδάκη και ότι μόνο το 8% του σοβιετικού εξωτερικού εμπορίου μπορούσε να διενεργηθεί από το ρωσικό εμπορικό στόλο και ότι το 80% αυτού γινόταν από ελληνικά πλοία. Βλ. Αργώ, Νοέμβριος 1966.

σχεδόν διπλασιάστηκε η χωρητικότητα των διερχόμενων πλοίων από τα 'Στενά'<sup>197</sup>.

Σύμφωνα με το άρθρο 13 της Συνθήκης του Montreux, στην οποία γίνεται αναφορά στο Β' Μέρος της παρούσας μελέτης, η Τουρκία έχει υποχρέωση να κοινοποιεί ετησίως στα συμβαλλόμενα κράτη τον αριθμό των διερχόμενων πλοίων από τα 'Στενά', με βάση τη σημαία τους.

Σύμφωνα με τα στοιχεία που παρουσιάζονται στις ετήσιες αναφορές της Τουρκίας για τα έτη 1997-2000<sup>198</sup>, παρατηρούμε ότι κατά την τριετία 1997-1999 η θαλάσσια κίνηση στα Στενά του Βοσπόρου παρουσιάζει μία ελαφρά μείωση η οποία όμως κατά το μέγιστο ποσοστό της οφείλεται στη μείωση της δραστηριότητας των υπό τουρκική σημαία πλοίων, ο αριθμός των οποίων επίσης μειώνεται. Δεδομένου δε ότι η συντριπτική πλειοψηφία των υπό τουρκική σημαία πλοίων δραστηριοποιούνται εντός της περιοχής<sup>199</sup>, θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι η κίνηση στα Στενά που αφορά το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο παραμένει σταθερή.

Το έτος 2000 η συνολική θαλάσσια κίνηση στο Στενό του Βοσπόρου παρουσιάζει μία αύξηση της τάξης των 78 πλοίων, η οποία, δεδομένης της μείωσης του αριθμού των υπό τουρκική σημαία πλοίων κατά 908 πλοία, οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η αύξηση της θαλάσσιας κίνησης που αφορά το διεθνές εμπόριο είναι πέραν της αριθμητικά καταγεγραμμένης.

<sup>197</sup> Το 1970, διήρθαν από τα 'Στενά' πλοία συνολικής χωρητικότητας 63.630.897 κόρων, ενώ το 1980 η αντίστοιχη χωρητικότητα άγγιξε τους 128.085.698 κόρους (βλ. Παράρτημα Ι – Β' Μέρος).

<sup>198</sup> Βλ. Republique de Turquie, Ministère des Affaires Etrangères, "Rapport Annuel sur le mouvement des navires à travers les Detroits Turcs, 1997, 61ème année", Ankara Août – 1998, Republique de Turquie, Ministère des Affaires Etrangères, "Rapport Annuel sur le mouvement des navires à travers les Detroits Turcs, 1998, 62ème année", Ankara Octobre-1999, Republique de Turquie, Ministère des Affaires Etrangères, "Rapport Annuel sur le mouvement des navires à travers les Detroits Turcs, 1999, 63ème année", Ankara Octobre-2000 & Republique de Turquie, Ministère des Affaires Etrangères, "Rapport Annuel sur le mouvement des navires à travers les Detroits Turcs, 2000, 64ème année", Ankara Octobre-2001.

<sup>199</sup> Κατά το έτος 1997, από τα 19.937 πλοία υπό τουρκική σημαία που διήρθαν από το Στενό του Βοσπόρου, τα 16.747, ήτοι το 84% αυτών, δραστηριοποιήθηκαν εντός της περιοχής, σύμφωνα με την αντίστοιχη ετήσια τουρκική αναφορά. Τα αντίστοιχα ποσοστά για τα έτη 1998-2000 είναι 83%, 78% και 76%.

Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με τις αντίστοιχες τουρκικές αναφορές, κατά το έτος 1997 διήρθαν από τα Στενά του Βοσπόρου 50.942 πλοία (από τα οποία τα 19.937 ήταν υπό τουρκική σημαία), κατά το έτος 1998 διήρθαν 49.304 πλοία (από τα οποία τα 18.615 ήταν υπό τουρκική σημαία), κατά το έτος 1999 διήρθαν 47.999 πλοία (από τα οποία τα 16.219 ήταν υπό τουρκική σημαία) και κατά το έτος 2000 διήρθαν 48.077 πλοία (από τα οποία τα 15.311 ήταν υπό τουρκική σημαία).

Αναφορικά με τα Στενά των Δαρδανελίων, κατά την τετραετία 1997-2000, η θαλάσσια κίνηση παρουσιάζει μία σταθερή αύξηση, η οποία ανταποκρίνεται σε πραγματική άνοδο του αριθμού των διερχόμενων πλοίων που εκτελούν διεθνείς μεταφορές. Το συμπέρασμα αυτό προκύπτει από το γεγονός ότι η αύξηση αυτή δεν καλύπτεται από την αντίστοιχη αύξηση του αριθμού των υπό τουρκική σημαία πλοίων που διενεργούν κατά βάση τοπική δραστηριότητα.

Πιο συγκεκριμένα, κατά το έτος 1997 ο αριθμός των διερχόμενων πλοίων ήταν 36.453 (από τα οποία τα 8.057 ήταν υπό τουρκική σημαία), κατά το έτος 1998 ο αριθμός των διερχόμενων πλοίων έφτασε στα 38.776 (από τα οποία τα 9.279 ήταν υπό τουρκική σημαία), κατά το έτος 1999 ο αριθμός των διερχόμενων πλοίων ήταν 40.565 (από τα οποία τα 9.962 ήταν υπό τουρκική σημαία) και κατά το έτος 2000 ο αριθμός των διερχόμενων πλοίων ήταν 41.561 (από τα οποία τα 9.915 ήταν υπό τουρκική σημαία).

#### (i) Η ελληνική ναυτιλιακή δύναμη που διήλθε από τα Στενά κατά την τετραετία 1997-2000

Το ποσοστό συμμετοχής των πλοίων υπό ελληνική σημαία στα πλοία υπό ξένη (μη τουρκική) σημαία<sup>200</sup> που διήλθαν από τα Στενά του Βοσπόρου, κατά

<sup>200</sup> Ο λόγος που εξαιρώ τα υπό τουρκική σημαία πλοία από τους στατιστικούς υπολογισμούς είναι διότι η παρούσα μελέτη ενδιαφέρεται για τη διεθνή θαλάσσια κίνηση των 'Στενών'. Η συντριπτική πλειοψηφία των υπό τουρκική σημαία πλοίων αφορούν επιβατικά και τουριστικά πλοία που «κροσσάρουν» τα Στενά, δηλαδή δραστηριοποιούνται τοπικά, όπως σχολιάστηκε στην προηγούμενη υποσημείωση, ενώ οι προσεγγίσεις που διενεργούν τα υπό ξένη (μη τουρκική σημαία) πλοία σε λιμάνια της περιοχής αφορούν κυρίως λειτουργικούς λόγους (λήψη καυσίμων, τροφοφοδίων, αλληλογραφίες, αλλαγή πληρωμάτων), καθώς οι ακτοπλοϊκές δραστηριότητες επιφυλάσσονται μόνο για τα πλοία του τουρκικού νηολογίου.

το έτος 1997 άγγιξε το 2,9%, το έτος 1998 το ποσοστό αυτό μειώθηκε στο 2,7%, το έτος 1999 ανέβηκε ξανά στο 2,9%, ενώ το έτος 2000 αυξήθηκε ελαφρά σε 3,1%. [ Βλ. Παραρτήματα VIII, XVIII, XVIII και XXIII].

Για τα Στενά των Δαρδανελίων, το ποσοστό του αριθμού των πλοίων υπό ελληνική σημαία στο σύνολο των διερχομένων πλοίων υπό ξένη (μη τουρκική) σημαία, κατά το έτος 1997 άγγιξε το 4,8%, το έτος 1998 το ποσοστό αυτό μειώθηκε στο 4,6%, το έτος 1999 παρουσίασε περαιτέρω μείωση αγγίζοντας το 4,3%, ενώ το έτος 2000 αυξήθηκε ελαφρά σε 4,6%. [ Βλ. Παραρτήματα VIII, XVIII, XVIII και XXIII].

Οι διακυμάνσεις αυτές στην κίνηση της ελληνικής σημαίας στα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων ακολουθούν τις αντίστοιχες διακυμάνσεις που παρατηρούνται στο ελληνικό νηολόγιο. Όπως φαίνεται στο παράρτημα IV, ο αριθμός των πλοίων που ήταν εγγεγραμμένα στο ελληνικό νηολόγιο παρουσίασε σταθερή μείωση κατά την τριετία 1997-1999 (από 1.641 πλοία το 1997 σε 1.491 πλοία το 1999), ενώ αυξήθηκε ελαφρά το έτος 2000, κατά το οποίο αριθμούσε 1.529 πλοία.

Τα ποσοστά όμως της συμμετοχής της ελληνικής σημαίας στην θαλάσσια κίνηση του Βοσπόρου δεν ανταποκρίνονται στον πραγματικό αριθμό των πλοίων ελληνικών συμφερόντων που διέρχονται από την περιοχή, καθώς στις εν λόγω ετήσιες αναφορές καταγράφεται ο αριθμός και η σημαία των διερχόμενων πλοίων. Όπως, όμως προαναφέραμε ο ελληνόκτητος στόλος αποτελείται όχι μόνο από πλοία υπό ελληνική σημαία<sup>201</sup> αλλά και από πλοία που φέρουν ξένες σημαίες. Προκειμένου, λοιπόν, να καταγράψουμε τον αριθμό των πλοίων ελληνικών συμφερόντων που διέρχονται από τα Στενά και έτσι να διαπιστώσουμε την εμπορική σημασία που έχει η περιοχή της Μαύρης Θάλασσας για την ελληνική ναυτιλία, σκόπιμη είναι η εξέταση και ανάλυση του

<sup>201</sup> Σύμφωνα με στοιχεία της Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου, η ελληνική σημαία συμμετείχε στην ελληνόκτητη ναυτιλία κατά τα εξής ποσοστά: 30,8% το έτος 1997, 28,2% το έτος 1998, 27% το έτος 1999, το 26% το έτος 2000 και 27% τα έτη 2001 και 2002. Βλ. Greek Shipping Co-operation Committee, "Greek and Greek Controlled Shipping" - March 1998, "Greek Controlled Shipping" - March 1999, March 2000, March 2001 και March 2002.

αριθμού των πλοίων του ελληνόκτητου στόλου ανά σημαία που φέρουν, σε συνάρτηση με τον αριθμό των διερχόμενων από τα 'Στενά' πλοίων.

Οι ξένες σημαίες που χρησιμοποιούν οι Έλληνες στα πλοία τους, οι ονομαζόμενες «σημαίες ευκαιρίας», είναι κυρίως, κατά σειρά προτίμησης, η σημαία της Κύπρου, του Παναμά, της Μάλτας, της Λιβερίας, Μπαχάμας και του Αγίου Βικεντίου, σύμφωνα με σχετικές μελέτες της Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου κατά τα έτη 1997 έως 2002.

Ενδεικτικά αναφέρεται ότι κατά το έτος 1997, από τα 3.358 πλοία ελληνικών συμφερόντων, χωρητικότητας άνω των 1.000 GT, η ελληνική σημαία κατείχε μόνο το 30,8%, ενώ η κυπριακή σημαία κατείχε το 24%, η σημαία του Παναμά το 13,2%, η σημαία της Μάλτας 15%, η σημαία της Λιβερίας 5,6%, η σημαία Μπαχάμας 4,7% και η σημαία του Αγίου Βικεντίου το 2,7%. [ Βλ. Παράρτημα VI]. Τα αντίστοιχα ποσοστά για τα έτη 1998-2000 προκύπτουν από τα παραρτήματα XI, XVI και XXI.

Η σειρά αυτή προτίμησης των Ελλήνων πλοιοκτητών προς τις ξένες σημαίες διατηρείται μέχρι σήμερα στα ίδια περίπου ποσοστά, με την διαφοροποίηση ότι, κατά το έτος 2002, η σημαία της Μάλτας ανέβηκε στην δεύτερη θέση προτίμησης με ποσοστό 17% και η σημαία του Παναμά κατέβηκε στην τρίτη θέση με ποσοστό 16%<sup>202</sup>.

Στο Παράρτημα VII, εμφανίζεται το ποσοστό συμμετοχής των ελληνικών συμφερόντων στις ξένες σημαίες που οι Έλληνες πλοιοκτήτες χρησιμοποίησαν κατά το έτος 1997. Διαπιστώνουμε, ότι το 46,4% της Κυπριακής σημαίας χρησιμοποιείται από Έλληνες, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό για τις σημαίες του Παναμά, της Μάλτας, της Λιβερίας, Μπαχάμας και Αγίου Βικεντίου είναι 6,8%, 34,9%, 10,6%, 12,5%, 6,5%.

Θα μπορούσαμε, συνεπώς, να οδηγηθούμε στο στατιστικό συμπέρασμα ότι από τον συνολικό αριθμό των πλοίων υπό ξένες σημαίες (μη ελληνικές) που

<sup>202</sup> Σύμφωνα με τα στοιχεία της Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου: Greek Shipping Co-operation Committee, "Greek Controlled Shipping" - March 2002.

διέρχονται κάθε χρόνο από τα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων, κάποιο ποσοστό τους ανήκει σε Έλληνες.

Προκειμένου το προαναφερόμενο γενικό συμπέρασμα να τεκμηριωθεί κατά την καλύτερη δυνατή στατιστική προσέγγιση, κρίνεται σκόπιμο να μελετήσουμε την έκθεση του ίδιου έτους (1997) της Τουρκίας αναφορικά με τα διερχόμενα από τα 'Στενά' πλοία με βάση τη σημαία τους, ώστε να γίνουν οι απαραίτητοι υπολογισμοί και να εξαχθούν συγκεκριμένα συμπεράσματα.

Στο Παράρτημα VIII παρουσιάζεται ο αριθμός των διερχόμενων πλοίων από τα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων κατά το έτος 1997. Επιγραμματικά αναφέρουμε ότι από το Βόσπορο διήρθαν 1.054 πλοία σημαίας Κύπρου, 3.718 πλοία σημαίας Μάλτας, 1.050 πλοία σημαίας Παναμά, 411 πλοία σημαίας Λιβερίας, 293 πλοία σημαίας Μπαχάμες και 869 πλοία σημαίας Αγίου Βικεντίου. Για τα Δαρδανέλια, οι αντίστοιχοι αριθμοί είναι 1.045, 3.533, 1.560, 623, 584 και 1.016.

Δεδομένου ότι το 46,4% της Κυπριακής σημαίας χρησιμοποιείται από Έλληνες πλοιοκτήτες [ Βλ. Παράρτημα VII ], θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι από τα 1.054 πλοία κυπριακής σημαίας που διήρθαν από το Βόσπορο κατά το 1997, τα 489 είναι ελληνικών συμφερόντων [Βλ. Παράρτημα ΙΧ]. Αντίστοιχα, από τα 1.045 πλοία κυπριακής σημαίας που διήρθαν από τα Δαρδανέλια κατά το 1997, τα 485 είναι ελληνικών συμφερόντων [Βλ. Παράρτημα Χ].

Μελετώντας τα Παραρτήματα ΙΧ και Χ, διαπιστώνουμε ότι 2.958 πλοία ελληνικών συμφερόντων διήρθαν από τα Στενά του Βοσπόρου και 3.474 πλοία ελληνικών συμφερόντων από τα Στενά των Δαρδανελίων κατά το έτος 1997. Το ποσοστό συμμετοχής του ελληνόκτητου στόλου στα διερχόμενα πλοία υπό ξένη σημαία (μη τουρκική) για το έτος 1997 αγγίζει το 9,54 % για τα Στενά του Βοσπόρου και το 12,23 % για τα στενά των Δαρδανελίων.



Με την ίδια συλλογιστική και αναλύοντας τα αντίστοιχα στοιχεία των ετών 1998 [ Παραρτήματα XII - XV ], 1999 [ Παραρτήματα XVII - XX ] και 2000 [ Παραρτήματα XXII – XXV ], διαπιστώνουμε ότι:

- Κατά τη διάρκεια του έτους 1998, 3.386 πλοία ελληνικών συμφερόντων διήρθαν από τα Στενά του Βοσπόρου και 4.069 πλοία ελληνικών συμφερόντων από τα Στενά των Δαρδανελίων. Το ποσοστό των ελληνόκτητων πλοίων επί του συνόλου των διερχόμενων πλοίων υπό ξένη σημαία (μη τουρκική) για το ίδιο έτος αγγίζει το 11 % για τα Στενά του Βοσπόρου και το 13,8 % για τα στενά των Δαρδανελίων.

- Κατά τη διάρκεια του έτους 1999, 3.798 πλοία ελληνικών συμφερόντων διήρθαν από τα Στενά του Βοσπόρου και 4.384 πλοία ελληνικών συμφερόντων από τα Στενά των Δαρδανελίων. Το ποσοστό των ελληνόκτητων πλοίων επί του συνόλου των διερχόμενων πλοίων υπό ξένη σημαία (μη τουρκική) για το ίδιο έτος αγγίζει το 11,95 % για τα Στενά του Βοσπόρου και το 14,32% για τα στενά των Δαρδανελίων.

- Κατά τη διάρκεια του έτους 2000, 4.319 πλοία ελληνικών συμφερόντων διήρθαν από τα Στενά του Βοσπόρου και 5.101 πλοία ελληνικών συμφερόντων από τα Στενά των Δαρδανελίων. Το ποσοστό των ελληνόκτητων πλοίων επί του συνόλου των διερχόμενων πλοίων υπό ξένη σημαία (μη τουρκική) για το ίδιο έτος άγγιξε το 13,18 % για τα Στενά του Βοσπόρου και το 16,11% για τα στενά των Δαρδανελίων.

Συμπερασματικά, κατά την τετραετία 1997-2000, παρατηρείται μία συνεχώς αυξανόμενη συμμετοχή των ελληνόκτητων πλοίων στην κίνηση των Στενών του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων. Συνεπώς, για την τετραετία αυτή, μπορούμε να υποστηρίξουμε ότι κατά μέσο όρο το ποσοστό των ελληνόκτητων πλοίων στο σύνολο των υπό ξένη σημαία (μη τουρκική) πλοίων που διήρθαν από τα Στενά του Βοσπόρου είναι 11,57%. Το αντίστοιχο -κατά μέσο όρο- ποσοστό για τα Στενά των Δαρδανελίων είναι 14,11%. Τα ανωτέρω ποσοστά υπερβαίνουν κατά πολύ το ποσοστό της ελληνόκτητης ναυτιλίας στο παγκόσμιο στόλο (9,2%).

Εάν, δε, μελετήσουμε τους πίνακες των παραρτημάτων VIII, XIII, XVIII και XXIII και συγκρίνουμε την ναυτιλιακή κίνηση του ελληνόκτητου στόλου με την

αντίστοιχη των στόλων των παράκτιων κρατών της Μαύρης Θάλασσας στα 'Στενά' κατά την τετραετία 1997-2000, παρατηρούμε ότι:

- αναφορικά με την ναυτιλιακή δραστηριότητα στα Στενά του Βοσπόρου, η ελληνόκτητη δύναμη είναι σαφώς μεγαλύτερη από την αντίστοιχη της Βουλγαρίας, της Γεωργίας και της Ρουμανίας και μόνο ο ουκρανικός και ο ρωσικός στόλος προηγούνται.

- αναφορικά με τη ναυτιλιακή δραστηριότητα στα Στενά των Δαρδανελίων, η ελληνόκτητη δύναμη είναι μεγαλύτερη από την αντίστοιχη όλων των παράκτιων κρατών της Μαύρης Θάλασσας, με εξαίρεση το έτος 1997, όπου ο ρωσικός στόλος προηγείται μόνο με 749 πλοία.

Η υπεροχή αυτή αποκτά ακόμα μεγαλύτερη σπουδαιότητα, εάν λάβουμε υπόψη μας ότι ο στόλος των παράκτιων κρατών της Μαύρης Θάλασσας είναι αυτός που θαλασσοπλοεί πιο συχνά στην περιοχή του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων, σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία του Υπουργείου Εξωτερικών της Τουρκίας, προφανώς λόγω γεωγραφικής εγγύτητας.

Γίνεται αντιληπτό από τα προαναφερόμενα ότι ο ελληνόκτητος στόλος συμμετέχει στη διακίνηση του διεθνούς εμπορίου διαμέσου των Στενών σε ποσοστό μεγαλύτερο από οποιοδήποτε άλλο εθνικό στόλο.

#### (ii) Τα ελληνικά Προξενικά Λιμεναρχεία της Μαύρης Θάλασσας και η ελληνική ναυτιλιακή κίνησή στα οικεία λιμάνια.

Η έντονη ναυτιλιακή και επιχειρηματική δραστηριότητα των Ελλήνων στη Μαύρη Θάλασσα αποδεικνύεται έμμεσα και από την ύπαρξη των καλούμενων «προξενικών λιμεναρχείων» του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας σε τρία λιμάνια της περιοχής.

Η έντονη παρουσία και δραστηριοποίηση πλοίων ελληνικών συμφερόντων σε μεγάλα λιμάνια ανά την υφήλιο δημιούργησε την ανάγκη ύπαρξης «παραρτημάτων» του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας - των προξενικών λιμεναρχείων - που έχουν ως σκοπό, πέρα του διοικητικού ελέγχου τους, την

όσο το δυνατόν καλύτερη εξυπηρέτηση και διευκόλυνση της δραστηριότητάς τους. Το βασικό κριτήριο ίδρυσης προξενικού λιμεναρχείου σε κάποιο λιμάνι είναι το κατά πόσο το συγκεκριμένο λιμάνι παρουσιάζει μεγάλη ελληνική ναυτιλιακή κίνηση. Κατ' ακολουθία έχουν ιδρυθεί σε όλον τον κόσμο είκοσι προξενικά λιμεναρχεία, από τα οποία τα τρία στη Μαύρη Θάλασσα<sup>203</sup> και συγκεκριμένα στα λιμάνια της Οδησσού Ουκρανίας<sup>204</sup>, της Κοσταντζας Ρουμανίας<sup>205</sup> και του Νοβοροσίσκ Ρωσίας<sup>206</sup>.

Καθίσταται προφανές από τα προαναφερόμενα ότι η συγκεκριμένη θαλάσσια περιοχή αποτελεί σήμερα ένα από τα σημαντικότερα πεδία ναυτιλιακής δραστηριότητας των Ελλήνων, δεδομένου ότι συγκεντρώνει το 1/7 (3/20) των προξενικών λιμεναρχείων ανά τον κόσμο.

Ας σημειωθεί, δε, ότι το ποσοστό αυτό πρόκειται να μεγαλώσει στο 1/5 (4 στα 20), δεδομένου ότι το 1995 εκδόθηκε Υπουργική Απόφαση (4128/18/95, Β' 849/10.10.1995) για ίδρυση προξενικού λιμεναρχείου στο λιμάνι Μπούργκας της Βουλγαρίας, η εγκατάσταση και στελέχωση του οποίου βρίσκεται στο στάδιο διαπραγματεύσεων με την Βουλγαρία.

Εξάλλου, και τα τρία προξενικά λιμεναρχεία της περιοχής ιδρύθηκαν την τελευταία δεκαετία (του '90), γεγονός ενδεικτικό της αυξημένης ελληνικής ναυτιλιακής δραστηριότητας στην Μαύρη Θάλασσα τα τελευταία χρόνια. Η πτώση των κομμουνιστικών καθεστώτων στην περιοχή επέφερε την ραγδαία ανάπτυξη των εμπορικών συναλλαγών των κρατών αυτών με τον υπόλοιπο κόσμο με συνέπεια τη δημιουργία νέων επιχειρηματικών ευκαιριών, τις οποίες οι Έλληνες επιχειρηματίες έσπευσαν να εκμεταλλευτούν. Το ελληνικό κράτος, βλέποντας την έντονη ελληνική ναυτιλιακή παρουσία στην περιοχή και

<sup>203</sup> Τα υπόλοιπα 17 βρίσκονται στα εξής λιμάνια (στην παρένθεση αναγράφεται η χρονολογία ίδρυσής τους): Αμβέρσα Βελγίου (1947), Αμβούργο Γερμανίας (1957), Αμμοχώστου Κύπρου με έδρα τη Λεμεσό (1961), Βανκούβερ Καναδά (1970), Γένοβα Ιταλίας (1973), Λονδίνο Μεγάλης Βρετανίας (1952), Μασσαλία Γαλλίας (1969), Μπουένος Άιρες Αργεντινής (1969), Νέα Ορλεάνη Η.Π.Α. (1970), Νέα Υόρκη Η.Π.Α. (1952), Ντέρμπαν Νοτίου Αφρικής (1980), Ρότερνταμ Ολλανδίας (1961), Σάντος Βραζιλίας (1981), Σιγκαπούρη (1970), Σίδνεϋ Αυστραλίας (1969), Τόκιο Ιαπωνίας (1970), Πόρτ Σάιτ Αιγύπτου (1956).

<sup>204</sup> Ιδρύθηκε με την Υπουργική Απόφαση 4128/9/93 (Β' 590/9.8.1993) και επανδρώθηκε στα τέλη του 1994.

<sup>205</sup> Ιδρύθηκε με την Υπουργική Απόφαση 4128/19/95 (Β' 849/10.10.1995) και επανδρώθηκε στα τέλη του 1996.

<sup>206</sup> Ιδρύθηκε με την Υπουργική Απόφαση 4128/3/96 (Β' 175/19.3.1996) και επανδρώθηκε στα μέσα του 1997.

θέλοντας να συνδράμει στις προσπάθειες των Ελλήνων εφοπλιστών προχώρησε στην ίδρυση των προξενικών λιμεναρχείων, τα οποία εξυπηρετούν τα γενικότερα ελληνικά στρατηγικά οικονομικά συμφέροντα.

Δυστυχώς, τα αρχεία απόπλου και κατάπλου πλοίων των προξενικών λιμεναρχείων αφορούν μόνο στα πλοία υπό ελληνική σημαία και όχι όλα τα ελληνόκτητα διότι στα υπό ξένη σημαία πλοία (μη ελληνική) οι ελληνικές αρχές δεν έχουν διοικητική αρμοδιότητα καθώς αυτά λογίζονται ως επέκταση της εδαφικής επικράτειας της χώρας της οποίας τη σημαία φέρουν.

### *Οδησός*

Σύμφωνα με τα αρχεία του προξενικού λιμεναρχείου της Οδησού - από Ιανουάριος 1994 έως Ιούλιος 2002 - [ Βλ. Παράρτημα XXVI ], παρατηρείται ότι μέχρι και το τέλος του έτους 2001, τα υπό ελληνική σημαία πλοία ασχολούνταν περισσότερο με τη μεταφορά ξηρού φορτίου και λιγότερο με την μεταφορά πετρελαίου.

Ο αριθμός των πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου και των επιβατηγών – οχηματαγωγών πλοίων (Ε/Γ-Ο/Γ) που δραστηριοποιήθηκε στο συγκεκριμένο λιμάνι, σημείωσε κατά την περίοδο 1994-2000, αλματώδη αύξηση, καθώς μέσα σε 7 χρόνια υπερδιπλασιάστηκε (από 17 πλοία το 1994 έφτασε στα 41 πλοία το 2000. Ας σημειωθεί ότι το έτος 1998 ο αριθμός αυτός έφτασε στα ανώτερα επίπεδα φτάνοντας στα 58 πλοία (τριπλάσιος σε σχέση με αυτόν του 1994).

Το έτος, όμως, 2001 ο αριθμός των πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου και Ε/Γ-Ο/Γ παρουσίασε μεγάλη μείωση, της τάξης του 32% σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά (προσέγγισαν μόνο 28 πλοία), πορεία που φαίνεται ότι συνεχίζεται και το έτος 2002, καθώς μέχρι τον Ιούλιο του 2002 μόνο 16 πλοία αυτού του είδους προσέγγισαν το λιμάνι της Οδησού.

Από την άλλη πλευρά, η κίνηση των δεξαμενόπλοιων στο λιμάνι τα Οδησού κατά την εξαετία 1994 - 1999, σημείωσε αλματώδη αύξηση της τάξης του 71,8%, δεδομένου ότι το έτος 1994 δραστηριοποιήθηκαν στο συγκεκριμένο λιμάνι μόνο 9 δεξαμενόπλοια, ενώ το 1999 ο αριθμός αυτών έφτασε τα 32.

Η μείωση του αριθμού των δεξαμενόπλοιων που παρατηρείται κατά την τριετία 1999-2001 (1999: 32 πλοία, 2000 και 2001: 25 πλοία) δεν είναι ενδεικτική της μείωσης της ποσότητας του διακινηθέντος πετρελαίου, διότι μπορεί ο απόλυτος αριθμός των δεξαμενόπλοιων να μειώθηκε αλλά αυξήθηκε η ολική χωρητικότητά τους από 612.908 τόνους το 1999 σε 626.396 τόνους το 2000 και σε 634.313 τόνους το 2001<sup>207</sup>.

Παρατηρείται επίσης ότι καθ' όλη αυτή την περίοδο (1994-2001), μειώνεται αισθητά η αριθμητική υπεροχή των φορτηγών και των Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων έναντι των δεξαμενόπλοιων στο λιμάνι της Οδησού. Το έτος 2001 η διαφορά αυτή ήταν της τάξης των 3 πλοίων και όπως φαίνεται το έτος 2002 θα είναι η πρώτη χρονιά όπου τα ελληνικά δεξαμενόπλοια που θα δραστηριοποιηθούν στο λιμάνι της Οδησού θα είναι περισσότερα από τα άλλου τύπου πλοία. Το συμπέρασμα αυτό εξάγεται από το γεγονός ότι μέχρι τον Ιούλιο του 2002, 30 δεξαμενόπλοια δραστηριοποιήθηκαν στο συγκεκριμένο λιμάνι ενώ ο αντίστοιχος αριθμός των φορτηγών και Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων ήταν μόλις 16. Τα στοιχεία αυτά καταδεικνύουν ότι το συγκεκριμένο λιμάνι γίνεται σημαντικός κόμβος για την διακίνηση με ελληνικά πλοία των πετρελαίων στην Μαύρη Θάλασσα.

### *Κωσταντζα*

Η εντονότερη ενασχόληση των πλοίων υπό ελληνική σημαία με την μεταφορά ξηρού φορτίου, σε αντίθεση με την μεταφορά υγρού φορτίου, παρατηρείται και στο λιμάνι της Κωσταντζας, σύμφωνα με τα αρχεία του τοπικού προξενικού λιμεναρχείου της περιόδου Νοέμβριος 1996 – Ιούλιος 2002 [ Βλ. Παράρτημα XXVII ].

Με εξαίρεση το έτος 1997, όπου τα δεξαμενόπλοια που δραστηριοποιήθηκαν στο λιμάνι της Κωσταντζας ήταν διπλάσια από τα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου και από τα Ε/Γ-Ο/Γ πλοία (40 δεξαμενόπλοια έναντι 21 φορτηγών και

<sup>207</sup> Τα τελευταία χρόνια, στη ναυτιλία παρουσιάζεται μία τάση ναυπήγησης μεγαλύτερων πλοίων με αυξημένη μεταφορική ικανότητα. Την τάση αυτή ακολουθεί και η ελληνική ναυτιλία σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία για την δεκαετία 1990-2000, που διαθέτουν οι Lloyd's Lists.

Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων), όλες τις υπόλοιπες χρονιές ο αριθμός των δεξαμενόπλοιων ήταν 3 με 3,5 φορές χαμηλότερος των υπολοίπων ( 1998: 21 έναντι 57, 1999: 13 έναντι 48, 2000: 14 έναντι 45).

Αξιζει να σημειωθεί ότι κατά το έτος 2001, αυξήθηκε αλματωδώς η συνολική χωρητικότητα των δραστηριοποιούμενων στο λιμάνι της Κωσταντζας δεξαμενόπλοιων σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά. Η αύξηση αυτή άγγιξε το 71%, δεδομένου ότι από 166.967 τόνους το έτος 2000, η χωρητικότητα αυξήθηκε σε 584.489 τόνους το έτος 2001, χωρητικότητα μεγαλύτερη ακόμα και από αυτήν του έτους 1997 (413.727 τόνων).

Η αύξηση αυτή της συνολικής χωρητικότητας των δραστηριοποιούμενων δεξαμενόπλοιων στο λιμάνι της Κωσταντζας κατά το έτος 2001, χωρίς παράλληλη αύξηση του αριθμού τους, οδηγεί στο συμπέρασμα ότι στο λιμάνι αυτό προσέγγισαν δεξαμενόπλοια μεγαλύτερης μεταφορικής ικανότητας από ότι συνήθως και συνεπώς μεταφέρθηκε μεγαλύτερη ποσότητα πετρελαίου.

### *Νοβοροσίσκ*

Στο λιμάνι του Νοβοροσίσκ η πλειοψηφία των υπό ελληνική σημαία πλοίων ασχολείται με την μεταφορά του πετρελαίου, όπως προκύπτει από τα σχετικά αρχεία του τοπικού προξενικού λιμεναρχείου για την περίοδο Ιούλιος 1997 – Μάιος 2002 [ βλ. Παράρτημα XXVIII ].

Ο αριθμός των δεξαμενόπλοιων που δραστηριοποιήθηκαν στο λιμάνι του Νοβοροσίσκ για την περίοδο αυτή, είναι σχεδόν τετραπλάσιος από αυτόν των φορτηγών και των επιβατηγών – οχηματαγωγών πλοίων (78 έναντι 19 για το 1998, 88 έναντι 21 για το 1999, 89 έναντι 23 για το 2000, 91 έναντι 24 για το 2001 και 45 έναντι 8 για τους πρώτους πέντε μήνες του 2002).

Εξάλλου, παρατηρούμε ότι στο λιμάνι του Νοβοροσίσκ προσεγγίζουν μεγαλύτερης μεταφορικής ικανότητας δεξαμενόπλοια σε σύγκριση με αυτά που προσεγγίζουν τα λιμάνια της Οδησσού και της Κωσταντζας.

Ενδεικτικά, έχοντας ως βάση το έτος 2001, ο μέσος όρος χωρητικότητας των δεξαμενόπλοιων που προσέγγισαν στο λιμάνι του Νοβοροσίσκ ήταν 40.000 τόνοι (ο συνολικός αριθμός δεξαμενόπλοιων ήταν 91 και η συνολική χωρητικότητά τους 3.625.641 τόνοι), ενώ ο αντίστοιχος μέσος όρος για το

λιμάνι της Οδησσού ήταν 25.000 τόνοι (ο συνολικός αριθμός δεξαμενόπλοιων ήταν 25 και η συνολική χωρητικότητά τους 634.313 τόνοι) και για το λιμάνι της Κωσταντζας ήταν 18.000 τόνοι (ο συνολικός αριθμός δεξαμενόπλοιων ήταν 33 και η συνολική χωρητικότητά τους 584.489 τόνοι).

Το φαινόμενο αυτό εξηγείται από το γεγονός ότι το λιμάνι του Νοβοροσίσκ είναι το βασικό κέντρο της Μαύρης Θάλασσας για την εξαγωγή αργού πετρελαίου, το οποίο μεταφέρεται με μεγάλης χωρητικότητας δεξαμενόπλοια.

Η ετήσια ποσότητα πετρελαίου που μεταφέρεται από το λιμάνι του Νοβοροσίσκ με υπό ελληνική σημαία δεξαμενόπλοια είναι περίπου 10.000.000 τόνοι (9.522.030 τόνοι το 1998, 10.707.123 τόνοι το 1999, 10.079.915 τόνοι το 2000 και 10.763.857 τόνοι το 2001).

Καθίσταται προφανές ότι η ποσότητα πετρελαίου που μεταφέρεται από πλοία ελληνικών συμφερόντων είναι σαφώς μεγαλύτερη, δεδομένου ότι η ελληνική σημαία αντιπροσωπεύει μέρος μόνο της ελληνόκτητης ναυτιλίας, σύμφωνα με τα αναλυθέντα σε προηγούμενη ενότητα.

Σε αυτό το σημείο, αξίζει να επισημανθεί ότι κατά την περίοδο από 1.1.1997 έως 14.9.1999, 79.991.800 τόνοι πετρελαίου διακινήθηκαν από το λιμάνι του Νοβοροσίσκ με δεξαμενόπλοια που διαχειρίζονταν ελληνικές εταιρείες [ βλ. Παράρτημα XXIX ], δηλαδή από ελληνόκτητα πλοία. Η ποσότητα αυτή αντιστοιχεί σε ποσοστό 66% της συνολικής διακινήθειας ποσότητας (121.166.900 τόνοι) πετρελαίου με δεξαμενόπλοια, τη συγκεκριμένη περίοδο.

Πριν ολοκληρώσουμε την ανάλυσή μας για την ελληνική ναυτιλιακή κίνηση στο λιμάνι του Νοβοροσίσκ, πρέπει να παρατηρήσουμε ότι κατά την περίοδο 1998-2001 η ενασχόληση του υπό ελληνική σημαία στόλου με τη μεταφορά ξηρού φορτίου επίσης αυξάνεται σταθερά (19 πλοία το 1998, 21 πλοία το 1999, 23 πλοία το 2000 και 24 πλοία το 2001), γεγονός που καταδεικνύει ότι οι Έλληνες επιχειρηματίες, πέρα από την έντονη ενασχόλησή τους με τη μεταφορά πετρελαίου, αυξάνουν το μερίδιο συμμετοχής τους και στις μεταφορές ξηρού φορτίου της περιοχής.

Από τα προαναφερθέντα στοιχεία που αφορούν αφενός την ελληνική ναυτιλιακή κίνηση στα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων - τα οποία είναι η μοναδική θαλάσσια δίοδος για το εμπόριο της Μαύρης Θάλασσας - και αφετέρου την εμπορική δραστηριότητα των υπό ελληνική σημαία πλοίων στα λιμάνια της Οδησού, της Κωσταντζας και του Νοβοροσίσκ, καθίσταται πασιφανές το διαρκώς αυξανόμενο ναυτιλιακό ενδιαφέρον και συμφέρον που έχουν οι Έλληνες για το θαλάσσιο εμπόριο της ευρύτερης περιοχής της Μαύρης Θάλασσας, ειδικά κατά την τελευταία δεκαετία.

*(III) ΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΤΗΣ ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΔΕΚΑΕΤΙΑ ΤΟΥ 20<sup>ΟΥ</sup> ΑΙΩΝΑ.*

Είναι γεγονός ότι τα τελευταία χρόνια η περιοχή της Μαύρης Θάλασσας έχει αρχίσει να αποκτά ξανά την εμπορική και οικονομική σημασία της αφενός λόγω της πτώσης και των κομμουνιστικών καθεστώτων του Ανατολικού Μπλοκ και την έναρξης ευρύτερων εμπορικών συναλλαγών με τη Δύση και αφετέρου λόγω της μεταφοράς των πετρελαίων της Κασπίας μέσω αγωγών προς τη Μαύρη Θάλασσα και από εκεί με δεξαμενόπλοια, διασχίζοντας τα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων, προς τη Δύση.

Σήμερα τα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας έχουν μία σημαντική εμπορική κίνηση που στηρίζεται κυρίως στις εξαγωγές ποικίλων προϊόντων. Παράλληλα, γίνονται και εισαγωγές προϊόντων προς την περιοχή αυτή δια θαλάσσης, οι οποίες αφορούν κυρίως φορτία ζάχαρης προς την Ρωσία και την Ουκρανία και φορτία κάρβουνου προς την Βουλγαρία.

Τα βασικά φορτία που φορτώνονται από τα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας σε πλοία για μεταφορά προς όλον τον κόσμο είναι<sup>208</sup>:

- Μεταλλεύματα και χάλυβας (steel), κυρίως από τη Ρωσία, την Ουκρανία και τη Γεωργία,

<sup>208</sup> Οι πληροφορίες που αναφέρονται στη συνέχεια πηγάζουν από σχετικές συνεντεύξεις των ναυλομεσιτικών γραφείων των εταιρειών Carriers Chartering Corp S.A. και Meridian Brokerage Inc, που εδρεύουν στον Πειραιά (Ευπλοίας 4-6 και Φίλωνος 70 αντίστοιχα).



- λιπάσματα (fertilizer), από τη Ρουμανία, τη Βουλγαρία, τη Ρωσία και τη Ουκρανία,
- σιτηρά και πιο συγκεκριμένα σιτάρι (wheat), κριθάρι (barley) και σπόροι αραβοσίτου (sunflower seeds), κυρίως από Ουκρανία και Ρωσία<sup>209</sup> και δευτερευόντως από Ρουμανία και Βουλγαρία,
- τσιμέντο, κυρίως από Ρουμανία και δευτερευόντως από Βουλγαρία, ακολουθώντας τα λιμάνια της Ρωσίας και της Ουκρανίας. Σε αυτό το σημείο αξίζει να σημειωθεί ότι η Ρουμανία είναι ανταγωνίστρια χώρα με την Ελλάδα και την Τουρκία όσον αφορά στις εξαγωγές τσιμέντου. Η ποιότητα του ελληνικού και του τουρκικού τσιμέντου είναι καλύτερη από αυτήν του ρουμάνικου αλλά τα τελευταία χρόνια, λόγω αύξησης των τιμών αγοράς του τσιμέντου στην Ελλάδα και στην Τουρκία, έχει σημειωθεί προτίμηση αγοράς μεγαλύτερων ποσοτήτων ρουμάνικου τσιμέντου, το οποίο στη συνέχεια το ανακατεύουν με άσπρο τσιμέντο (από Ελλάδα και Τουρκία), ώστε να βελτιώσουν την ποιότητά του πριν αυτό διοχετευτεί στην αγορά προς μεταπώληση.
- Πετρέλαιο υπό τη μορφή αργού πετρελαίου (crude oil) το οποίο εξάγεται κατά συντριπτική πλειοψηφία από το λιμάνι του Νοβοροσίσκ, καύσιμης ύλης μηχανών μεγάλης υποδύναμης (fuel oil) το οποίο εξάγεται κυρίως από την Οδέσσα και καύσιμης ύλης μηχανών μικρής υποδύναμης, το γνωστό ντήζελ (gasoil), το οποίο εξάγεται κατά κύριο λόγο από τη Σούψα. Σε αυτό το σημείο αξίζει να σημειωθεί ότι η Βουλγαρία και η Ρουμανία εισάγουν περίπου 10,8 εκατομμύρια τόνους πετρέλαιο το χρόνο κυρίως από τη Ρωσία, ενώ περίπου 2,2 εκατομμύρια τόνους το χρόνο εισάγονται στη Μαύρη Θάλασσα από τη Μέση Ανατολή<sup>210</sup>.

Σκόπιμο κρίνεται, για την καλύτερη κατανόηση της εμπορικής αγοράς της Μαύρης Θάλασσας σε συνάρτηση με τον συγκεκριμένο γεωγραφικό χώρο, να γίνει μία εκτενής αναφορά στα λιμάνια της περιοχής που συναντάται εμπορική κίνηση. Τα παράκτια κράτη της θαλάσσιας αυτής περιοχής από δυτικά προς

<sup>209</sup> Ας σημειωθεί βέβαια ότι η γεωργική παραγωγή μετά από την διάλυση της Σοβιετικής Ένωσης αντιμετώπισε κρίση, βλ. σχετικά Tikhomirov Vladimir, (2000), *The Political Economy of Post – Soviet Russia*, Macmillan Press Ltd.

<sup>210</sup> Βλ. ομιλία του T.D. Adams, "The Realities of Caspian Oil Development and their Impact on the Black Sea Region", Halki International Seminar, August 31- September 05 2001.

ανατολικά είναι η Βουλγαρία, η Ρουμανία, η Ουκρανία, η Ρωσία, η Γεωργία και η Τουρκία.

Το ανατολικό τμήμα της Βουλγαρίας βρέχεται από τη Μαύρη Θάλασσα και σε αυτό υπάρχουν δύο λιμάνια που παρουσιάζουν έντονη εμπορική κίνηση: το Μπουργκάς (Bourgas) και η Βάρνα (Varna).

Στο λιμάνι του Μπουργκάς διεξάγονται εξαγωγές κυρίως γεωργικών προϊόντων, ξυλείας<sup>211</sup>, τσιμέντου και μεταλλευμάτων. Επίσης γίνονται εισαγωγές αργού πετρελαίου το οποίο στη συνέχεια επεξεργάζονται. Το λιμάνι της Βάρνας, όντας το βιομηχανικό κέντρο της χώρας, διαθέτει εργοστάσια παραγωγής χημικών προϊόντων, χυτήρια σιδήρου και ατσαλιού, καθώς και εργοστάσια κατεργασμένης ζάχαρης.

Το σημαντικότερο λιμάνι της Ρουμανίας στη Μαύρη Θάλασσα είναι η Κωσταντίτσα (Constantza), από το οποίο εξάγεται κυρίως τσιμέντο, αλλά και γεωργικά προϊόντα, μεταλλεύματα και χημικά προϊόντα. Όπως και στο Μπουργκάς, έτσι και η Κωσταντίτσα εισάγει αργό πετρέλαιο, καθώς δεν έχει η Ρουμανία δική της παραγωγή.

Η Οδησσός (Odessa) και η Μαριούπολη (Mariupol) στη θάλασσα της Αζοφικής είναι δύο από τα λιμάνια της Ουκρανίας που παρουσιάζουν το μεγαλύτερο εμπορικό ενδιαφέρον: Από την Οδησό εξάγονται κυρίως γεωργικά προϊόντα, προϊόντα βαριάς βιομηχανίας, προϊόντα σιδήρου και χάλυβα, τσιμέντο και πετρέλαιο (fuel oil). Τέλος, από το λιμάνι της Μαριούπολης εξάγονται σημαντικές ποσότητες πετρελαίου. Σημαντική εμπορική κίνηση παρουσιάζεται επίσης και στα λιμάνια του Ιλιτσεβσκ (Ilichevsk), του Νικολάγιεφ (Nikolayev), του Κέρσον (Kherson) και του Κερτς (Kerch) στη Θάλασσα της Αζοφικής.

Στη Ρωσία, ιδιαίτερη σημασία έχουν δύο λιμάνια: το Νοβοροσίσκ (Novorossiysk) και το Τουάπσε (Tuapse). Στην ευρύτερη περιοχή του

<sup>211</sup> Η μεταφορά ξυλείας από τη Μαύρη Θάλασσα ήταν σημαντική και πριν την κατάρρευση της Σοβιετικής Ένωσης και γι' αυτό για την θαλάσσια μεταφοράς της είχε συναφθεί ειδικός τύπος ναυλοσύμφωνου, ο Black Sea Timber Charter Party for Timber from U.S.S.R. and Romanian Black Sea and Danube Ports, γνωστός με τον κωδικό "BLACKSEAWOOD".

Νοβοροσίσκ υπάρχουν εργοστάσια μεταλλικών κατασκευών και εργοστάσια παραγωγής χημικών προϊόντων και συνεπώς από το λιμάνι του εξάγονται μαγγάνιο, μεταλλεύματα [ορυκτού χρωμίου (chrome ore) και ορυκτού μαγνησίου (manganese ore)] και χημικά. Από το Νοβοροσίσκ εξάγεται το 99% του αργού πετρελαίου από την ευρύτερη περιοχή της Μαύρης Θάλασσας. Παράλληλα, το λιμάνι της Σούπσα είναι γνωστό για τις εξαγωγές μεταλλευμάτων [σιδηρομεταλλεύματος (iron ore) και ορυκτού χρωμίου (chrome ore)], καθώς και πετρελαίου (τύπου gazoil).

Στη Γεωργία, τόσο από το λιμάνι του Μπατούμι (Batumi) όσο και από αυτό του Πότι (Poti) εξάγεται πετρέλαιο, που καταλήγει μέσω αγωγών από το εσωτερικό της Ρωσίας. Στο Πότι παρουσιάζεται και έντονη εξαγωγή μεταλλευμάτων [(ορυκτού χρωμίου (chrome ore) και ορυκτού μαγνησίου (manganese ore)]. Επίσης, η Σούπσα (Supsa), τα τελευταία χρόνια, έχει εξελιχθεί σε στρατηγικό λιμάνι της Γεωργίας, καθώς εκεί καταλήγει ένας από τους πετρελαϊκούς αγωγούς που μεταφέρει το πετρέλαιο της Κασπίας.

Τέλος, τα κυριότερα λιμάνια της Τουρκίας στη Μαύρη Θάλασσα είναι η Σαμσούντα (Samsun), από όπου εξάγεται κυρίως ξυλεία, σιτηρά και ζωοτροφές, η Τραπεζούντα (Trabzon), από όπου εξάγονται κυρίως καπνά και γεωργικά προϊόντα, καθώς και το Ερεγκλί (Eregli). Ας σημειωθεί ότι τα εμπορικά πλοία διεθνών μεταφορών δεν προσεγγίζουν συχνά για εμπορικούς λόγους τα τουρκικά λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας, δεδομένου ότι έχουν την οικονομικότερη και επιχειρηματικά πιο συμφέρουσα επιλογή να μεταφέρουν τα τουρκικά προϊόντα από τα αντίστοιχα λιμάνια της Μεσογείου και έτσι να αποφεύγουν την διέλευση από τα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων.

## **B2. Η ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΤΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΤΗΣ ΚΑΣΠΙΑΣ ΣΤΗ ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΚΑΙ Η ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΟΥ ΜΕ ΤΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΩΝ 'ΣΤΕΝΩΝ'.**

Σε αυτό το σημείο ανακύπτει το ερώτημα της εύρεσης των πραγματικών αιτιών, για τους οποίους η Τουρκία επέλεξε τη συγκεκριμένη χρονική στιγμή για να φέρει στο προσκήνιο το θέμα της ναυτικής ασφάλειας στα 'Στενά' και της αλλαγής του νομικού καθεστώτος ναυσιπλοΐας στα 'Στενά'.

Ένα πολύ σημαντικό είδος θαλασσίων μεταφορών, η μεταφορά του πετρελαίου, που είναι άμεσα συνδεδεμένη με αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις σε περίπτωση έλλειψης ναυτικής ασφάλειας, εμπλέκεται με οικονομικούς και πολιτικούς παράγοντες που καθορίζουν το μέλλον στα 'Στενά'. Πιο συγκεκριμένα, η μεταφορά των πετρελαίων της Κασπίας και η διακίνηση αυτών προς τη Δύση είναι ο πυρήνας του προβλήματος. Η διάκριση μεταξύ εμπορίου και πολιτικής στην περιοχή είναι πολύ δύσκολη, δεδομένων των οικονομικών δυναμικών των αγορών της νοτιοανατολική Ευρώπης και Ασίας και της στρατηγικής θέσης της Μαύρης Θάλασσας ως πύλης που οδηγεί στις ενεργειακές πηγές της Κεντρικής Ασίας.

Δεν είναι τυχαίο το γεγονός ότι ο 'προβληματισμός' της Τουρκίας για τη ναυσιπλοΐα στην περιοχή του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων ξεκίνησε στις αρχές της δεκαετίας του '90, αμέσως μετά από την κατάρρευση της Σοβιετικής Ένωσης.

Μέχρι το 1991, η Κασπία Θάλασσα ήταν πολιτικά αποκλεισμένη από την παγκόσμια πετρελαϊκή βιομηχανία. Ο κατακερματισμός της Σοβιετικής Ένωσης δημιούργησε έναν μεγάλο αριθμό νέων κρατών στην περιοχή του Καυκάσου και της Κασπίας Θάλασσα. Συγκεκριμένα, δημιουργήθηκαν τα εξής πέντε κράτη στα παράλια της Κασπίας: το Αζερμπαϊτζάν, το Ιράν, το Καζακστάν, η Ρωσία και το Τουρκμενιστάν. Τα κράτη αυτά διαθέτουν άφθονες πλουτοπαραγωγικές πηγές, κυρίως με τη μορφή ενεργειακών κοιτασμάτων (πετρέλαιο και φυσικό αέριο).

Οι επιστημονικές απόψεις για την ποσότητα των αποθεμάτων πετρελαίου στην Κασπία ποικίλλουν. Σύμφωνα με μελέτη της Υπηρεσίας Παροχής Πληροφοριών για την Ενέργεια των Η.Π.Α., η ποσότητα των με επιστημονικούς μεθόδους αποδεδειγμένων και υπολογισμένων κοιτασμάτων πετρελαίου στην Κασπία είναι 18 – 35 δισεκατομμύρια βαρέλια<sup>212</sup>.

Άλλη μελέτη υποστηρίζει ότι τα αποδεδειγμένα αποθέματα αγγίζουν τα 68 δισεκατομμύρια βαρέλια πετρελαίου, ενώ τα συνολικά πιθανά αποθέματα φτάνουν τα 200 δισεκατομμύρια βαρέλια πετρελαίου<sup>213</sup>.

Η ποσότητα των πετρελαϊκών αποθεμάτων στο Καζακιστάν και το Αζερμπαϊζάν, σύμφωνα με τον ετήσιο οδηγό της BP-Amoco<sup>214</sup>, ανέρχεται σε 15,4 δισεκατομμύρια βαρέλια (8,1 δισεκατομμύρια για το Καζακιστάν και 7,3 δισεκατομμύρια βαρέλια για το Αζερμπαϊζάν). Για σύγκριση, ας σημειωθεί ότι η αντίστοιχη ποσότητα στις Η.Π.Α. είναι 22 δισεκατομμύρια βαρέλια, στη Βόρεια Θάλασσα είναι 17 δισεκατομμύρια βαρέλια, στη Ρωσία είναι 49,1 δισεκατομμύρια βαρέλια, στη Νορβηγία 10,3 δισεκατομμύρια βαρέλια και στο Ηνωμένο Βασίλειο 5,1 δισεκατομμύρια βαρέλια.

Η πραγματική ποσότητα των πετρελαϊκών αποθεμάτων θα εξακριβωθεί μέσα στα επόμενα χρόνια μέσα από τις έρευνες των εμπλεκόμενων κοινοπραξιών.

Η κατάρρευση, λοιπόν, της Σοβιετικής Ένωσης και η δημιουργία νέων κρατών είχε ως συνέπεια μία σημαντική γεωπολιτική συνέπεια, την αποδέσμευση σημαντικών πηγών ενέργειας από τον κυρίαρχο έλεγχο της Μόσχας. Αυτό που μέχρι τότε αποτελούσε μεταφορά πετρελαίου ή αερίου εντός μίας και μοναδικής χώρας, δηλαδή της Ε.Σ.Σ.Δ., ξαφνικά μετατράπηκε σε διέλευση διαμέσου διαφόρων κρατών (σε αυτό το σημείο, πρέπει να αναφερθούν και τα κράτη της Γεωργίας και της Αρμενίας), με παραπαιούσες οικονομίες και εμβρυϊκά νομοθετικά καθεστώτα.

<sup>212</sup> Σύμφωνα με την αναφορά του Ιουνίου του 2000 της Υπηρεσίας Παροχής Πληροφοριών για την Ενέργεια των Η.Π.Α. (United States Energy Information Administration), βλ. ηλεκτρονική διεύθυνση internet [www.eia.doe.gov](http://www.eia.doe.gov). Οι ίδιες ποσότητες εντοπισμένων αποθεμάτων πετρελαίου αναφέρονται και στην στρατηγική μελέτη Strategic Survey 1997/1998, "Caspian Oil Not the Great Game Revisited", The International Institute for Strategic Studies 1998, pp. 22-29.

<sup>213</sup> Βλ. Huge Pope, "Great Game, Awful Risks", *The Economist*, February 15, 1997, p. 63.

<sup>214</sup> BP – AMOCO statistical review of world energy 6/2000.

Τα νεοσύστατα κράτη, όμως, δεν είναι σε θέση να εκμεταλλευθούν αυτές τις πηγές ενέργειας στο μέγιστο βαθμό, καθώς έχουν εμπλακεί σε έναν φαύλο κύκλο οικονομικής δυσπραγίας και αδυναμίας πραγματοποίησης παραγωγικών επενδύσεων. Απαραίτητες είναι οι ιδιωτικές επενδύσεις από εταιρείες πετρελαίων, η τεχνολογία και η ανάπτυξη νέων διαδρόμων εξόδου προς τις δυτικές αγορές.

Οι δυτικές πετρελαϊκές εταιρείες θεώρησαν ότι η διάλυση της Σοβιετικής Ένωσης είναι μία μοναδική ευκαιρία να αναλάβουν τα μεγάλα αποθέματα πετρελαίου της Κασπίας με μικρό τεχνικό κίνδυνο, ενώ τα νεοσύστατα κράτη αντιμετώπισαν τους δυτικούς επενδυτές ως μία βάση πάνω στην οποία θα μπορούσαν να στηρίξουν την ανεξαρτητοποίησή τους από τη Ρωσία.

Τα τελευταία χρόνια έχουν υπογραφεί συμφωνίες<sup>215</sup> δισεκατομμυρίων μεταξύ των παράκτιων κρατών και μεγάλων δυτικών εταιρειών πετρελαίου για την εξόρυξη και επεξεργασία των αποθεμάτων πετρελαίου της Κασπίας καθώς και για μελλοντικές γεωτρήσεις σε περιοχές που ακόμα παραμένουν ανεξερεύνητες.

Ωστόσο, η υλοποίηση των συμφωνιών αυτών εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την επίλυση του νομικού καθεστώτος της Κασπίας<sup>216</sup>. Εάν αυτή χαρακτηριστεί ως «θάλασσα»<sup>217</sup>, τότε τα κράτη έχουν αποκλειστικά δικές τους εθνικές οικονομικές ζώνες, σύμφωνα με τη Διεθνή Συνθήκη για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982. Εάν αυτή χαρακτηριστεί ως «λίμνη»<sup>218</sup>, τότες δεν είναι δυνατόν να διαχωριστεί σε ζώνες, αλλά τα πέντε παράκτια κράτη δικαιούνται

<sup>215</sup> Η πρώτη και η πιο σημαντική συμφωνία ήταν η καλούμενη «συμφωνία του αιώνα», που υπογράφηκε στις 20.9.1994 στο Μπακού μεταξύ μίας κοινοπραξίας εταιρειών πετρελαίου με επικεφαλής την αγγλική εταιρεία BP και της κρατικής εταιρείας πετρελαίου του Αζερμπαϊτζάν SOCAR. Πρόκειται για ένα συμβόλαιο διάρκειας 30 ετών, προβλέπει την παραγωγή 80.000 βαρελιών πετρελαίου ανά ημέρα και προβλέπει έναρξη εφαρμογής τις αρχές του 21<sup>ου</sup> αιώνα. Η συμφωνία αυτή σηματοδοτεί την έναρξη του ανταγωνισμού μεταξύ της Ρωσίας και της Τουρκίας, λόγω των διαφορετικών προταθέντων – από αυτές - αγώνων για την εξαγωγή του πετρελαίου.

<sup>216</sup> Για μεγαλύτερη ανάλυση του νομικού καθεστώτος της Κασπίας βλ. Aybak Tunç, (2000), *Politics of the Black Sea – Dynamics of Cooperation and Conflict*, I.B. Tauris Publishers, pp. 23-25.

<sup>217</sup> Την ερμηνεία αυτή υιοθετούν τα κράτη του Αζερμπαϊτζάν και του Καζακστάν, τα οποία επιθυμούν τον διαχωρισμό της θάλασσας, ώστε το κάθε ένα από αυτά να εκμεταλλεύεται τους δικούς του υποθαλάσσιους πόρους.

<sup>218</sup> Με αυτήν την ερμηνεία συνάδουν και οι συμφωνίες του 1921 και του 1940 που είχαν συναφθεί μεταξύ ΕΣΣΔ και Ιράν. Την νομική ερμηνεία αυτή συνεχίζει να υποστηρίζει η Ρωσία, ώστε να έχει αποφασιστικό λόγο στις μελλοντικές ενεργειακές εξελίξεις.

από κοινού να εκμεταλλεύονται τους φυσικούς της πόρους, μετά από ειδική συμφωνία.

Συνεχείς διαπραγματεύσεις λαμβάνουν χώρα μεταξύ των παράκτιων κρατών, οι οποίες όμως έχουν αποβεί άκαρπες, καθώς μέχρι σήμερα δεν έχει επέλθει κάποια συναίνεση για τον τρόπο που θα γίνει ο διαχωρισμός της θαλάσσιας αυτής περιοχής<sup>219</sup>.

### (1) ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΕΞΑΓΩΓΗΣ ΤΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΤΗΣ ΚΑΣΠΙΑΣ

Η επιλογή των διαδρόμων μεταφοράς των ενεργειακών αποθεμάτων της Κασπίας στις αγορές της κεντρικής και δυτικής Ευρώπης είναι το κλειδί της ιστορίας, καθώς οι χώρες της λεκάνης της Κασπίας είναι γεώκλειστες και δεν έχουν έξοδο στους ωκεανούς, που είναι οι φυσικές αρτηρίες του πετρελαιοικού παγκόσμιου εμπορίου. Ο καθορισμός των οδών μεταφοράς του πετρελαίου έχει έντονα πολιτική επιρροή, καθώς οι χώρες, τις οποίες θα διασχίσουν οι πετρελαιοαγωγοί, θα εξασφαλίσουν μία δεδομένη πηγή ενέργειας και άρα οικονομική και πολιτική δύναμη. Παράλληλα, καθίσταται σαφές ότι η πώληση των ενεργειακών προϊόντων τους εξαρτάται από την ασφαλή και οικονομική διέλευση του πετρελαίου από το έδαφος γειτονικών χωρών, χωρών με διαφορετικά ιστορικά και θρησκευτικά στοιχεία καθώς και διαφορετικά οικονομικά και πολιτικά συμφέροντα, που κατά τον ρου της ιστορίας πολλές φορές ήρθαν σε σύγκρουση.

Ας σημειωθεί ότι η παγκόσμια προσοχή εστιάζεται περισσότερο στα κοιτάσματα του Κασαγκάν (Kashagan) στο Καζακστάν και του Σαχ Ντενίζ (Shah Deniz) στο Αζερμπαϊτζάν, καθώς στις δύο αυτές χώρες επικεντρώθηκαν το 1991 οι έρευνες για πετρέλαιο μετά τη διάλυση της ΕΣΣΔ, αφήνοντας σε δεύτερη μοίρα τις άλλες παράκτιες χώρες<sup>220</sup>.

<sup>219</sup> Για τις προσπάθειες που γίνονται μεταξύ των παράκτιων κρατών για τον διαχωρισμό της Κασπίας και την εκμετάλλευση των πετρελαίων της, βλ. άρθρο του Δ. Σεϊτανίδη με τίτλο «Οι πέντε μνηστήρες της Κασπίας», που δημοσιεύτηκε στην *Ελευθεροτυπία*, την 28<sup>η</sup>.4.2002.

<sup>220</sup> Η μεγαλύτερη ποσότητα πετρελαίου της Κασπίας φαίνεται να συγκεντρώνεται στο βόρειο τμήμα της. Υπολογίζεται ότι το 2010 η Κασπία θα εξάγει περίπου τρία εκατομμύρια βαρέλια πετρελαίου την ημέρα, από τα οποία τα 2/3 θα προέρχονται από εξορύξεις στη βόρεια Κασπία και 1/3 από εξορύξεις στη νότια Κασπία. Βλ. ομιλία Adams, (2001), ο.π.

Οι εναλλακτικές διαδρομές που έχουν οι χώρες αυτές για την εξαγωγή του πετρελαίου τους είναι οι εξής: Για το Καζακστάν προς την Κίνα ή/ και προς την Ευρώπη και για το Αζερμπαϊτζάν προς τον Περσικό Κόλπο ή /και την Ευρώπη. Για το Καζακστάν, η λύση της Κίνας για την ώρα πρέπει να θεωρείται ως μη ρεαλιστική καθώς απαιτείται η κατασκευή υπέρογκα μεγάλων αγωγών μέχρι το Ξινγιάνγκ, την πετρελαιοπαραγωγό περιοχή της Κίνας και ακόμη πιο μεγάλων μέχρι τα κέντρα κατανάλωσης της χώρας αυτής και άρα είναι οικονομικά ασύμφορη.

Για το Αζερμπαϊτζάν, η λύση του Ιράν (Περσικού Κόλπου) θα ήταν η πλέον συμφέρουσα, καθώς θα ήταν ο πιο σύντομος δρόμος, είτε με την κατασκευή αγωγού είτε σε πρώτη φάση με την τροφοδοσία του Ιράν στις βόρειες ακτές του στην Κασπία με αζερικό πετρέλαιο και την τροφοδοσία των αγοραστών του αζερικού με ιρανικό πετρέλαιο (ανταλλαγή) από τα τέρμιναλ του Νότου. Παρόλα αυτά, η λύση αυτή αποκλείστηκε λόγω των αρνητικών σχέσεων του καθεστώτος της χώρας αυτής με τη Δύση<sup>221</sup>.

Κατά συνέπεια, ο μόνος ρεαλιστικός τρόπος εξαγωγής των πετρελαίων της Κασπίας είναι προς την Ευρώπη και οι λύσεις που έχουν τεθεί σε εφαρμογή για την εξαγωγή του πρώιμου πετρελαίου θέτουν ως προτεραιότητα την έξοδο των πετρελαίων στη Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα<sup>222</sup>.

Τα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας που αποτελούν τους βασικούς εξαγωγικούς διαδρόμους είναι το Νοβοροσίσκ της Ρωσίας και η Σούπσα της Γεωργίας.

<sup>221</sup> Σε αυτό το σημείο αξίζει να αναφερθούν οι προσπάθειες του Ιράν να αναγάγει το θέμα της διαχείρισης των πλουτοπαραγωγικών πηγών της περιοχής σε μουσουλμανικό ζήτημα. Βλ. δημοσίευμα με τίτλο «Ιράν: Μουσουλμανικό ζήτημα ο αγωγός» στην *Ελευθεροτυπία* την 29<sup>η</sup>.12.1998.

<sup>222</sup> Βλ. άρθρο το Κων/νου Αρβανιτόπουλου, καθηγητή στο Πάντειο Πανεπιστήμιο, «Πού σκοτώνει ο μαύρος χρυσός», που δημοσιεύτηκε σε αφιέρωμα της *Ελευθεροτυπίας* την 20<sup>η</sup>.3.1999, άρθρο του Πέτρου Ζαρούνα, ερευνητή συνεργαζόμενου με το ΕΛΙΑΜΕΠ, «Ο πόλεμος του πετρελαίου», που δημοσιεύτηκε στην *Ελευθεροτυπία*, την 12<sup>η</sup>.12.1999 και άρθρο του Κών/νου Τσαπόγα, «Αλλάζει ο 'χάρτης' παραγωγής, αγωνία Η.Π.Α. για τον έλεγχο μεταφοράς», που δημοσιεύτηκε στην ίδια εφημερίδα την 25<sup>η</sup>.8.2001.



Η κοινοπραξία των πετρελαίων του Καζακστάν, Caspian Pipeline Consortium (CPC)<sup>223</sup> έχει επιλέξει τον αγωγό Tengiz – Νοβοροσίσκ, προκειμένου να μεταφέρει το πετρέλαιο του Καζακστάν στις διεθνείς αγορές. Ο αγωγός αυτός στηρίχθηκε σε προϋπάρχουσα υποδομή και συγκεκριμένα στον αγωγό από το Tengiz στην περιοχή του Astrakan, ο οποίος εκσυγχρονίστηκε και προεκτάθηκε από το Astrakan ως το Νοβοροσίσκ. Η όλη κατασκευή του αγωγού αυτού ολοκληρώθηκε το Νοέμβριο του 2000<sup>224</sup> με συνολικό μήκος περίπου 988 μίλια και κόστισε 2,5 δις δολάρια Η.Π.Α. Εκτιμάται ότι θα μεταφέρει αρχικά 600.000 βαρέλια την ημέρα με προοπτικές αύξησης της μεταφορικής του ικανότητας στα 1,34 εκατομμύρια βαρέλια την ημέρα.

Η λειτουργία του αγωγού αυτού, η οποία ξεκίνησε στα τέλη του 2001, σηματοδοτεί την πρώτη μεγάλη έξοδο του πετρελαίου από τη λεκάνη της Κασπίας. Ας σημειωθεί ότι ο αγωγός αυτός θέτει την πετρελαϊκή βιομηχανία του Καζακστάν υπό το ρωσικό έλεγχο και επίσης αυξάνει τις πιθανότητες κατασκευής ενός Βαλκανικού αγωγού και δη αυτού που θα ξεκινά από το Μπουργκάς της Βουλγαρίας και θα καταλήγει στην Αλεξανδρούπολη, στον οποίο γίνεται αναφορά κατωτέρω.

Το λιμάνι της Σούψα είναι η κατάληξη της δυτικής διαδρομής μεταφοράς του πετρελαίου της Κασπίας, καθώς επιλέχθηκε από την κοινοπραξία των πετρελαίων του Αζερμπαϊτζάν, Azerbaijan International Operating Consortium (AIOC)<sup>225</sup> ως «πρώιμος» εξαγωγικός διάδρομος για τα πετρέλαιά της. Ο

<sup>223</sup> Ας σημειωθεί ότι η CPC έχει επικεφαλής την αμερικανική πετρελαϊκή εταιρεία Chevron και περιλαμβάνει ως μέλη την Ρωσία (24%), το Καζακστάν (19%), το Ομάν (7%), τη Chevron (15%), την Lukarco (12,5%, Ρωσία και Η.Π.Α.), την Mobil (7,5%), την Rosneft-Shell (7,5%, Ρωσία- Αγγλία/Ολλανδία), την BG (2%, Αγγλία), την Agip (2% Ιταλία), την κοινοπραξία αγωγών του Καζακστάν, Kazakhstan Pipeline Ventures (1,75%, Καζακστάν) και την Oryx (1,75%, Η.Π.Α.).

<sup>224</sup> Η CPC πήρε την τελική έγκριση από τη ρωσική κυβέρνηση για την κατασκευή αυτού του αγωγού το Νοέμβριο του 1998 και η επίσημη ανακοίνωσή έναρξης των σχετικών εργασιών έγινε στις 2.11.1999. Η αρχική εκτίμηση του κόστους κατασκευής του αγωγού αυτού ήταν 2,3 δις δολάρια Η.Π.Α. Βλ. άρθρα του Μιχάλη Κάιταντζίδη, «Ο πρόεδρος της Chevron ήρθε για τον αγωγό» και «Ετοιμος ο πετρελαιοαγωγός Τεγκίζ – Νοβοροσίσκ», που δημοσιεύτηκα στην *Ελευθεροτυπία* την 20<sup>η</sup>.4.1999, σελ. 22 και την 25<sup>η</sup>.11.2000, σελ. 24 αντίστοιχα.

<sup>225</sup> Ας σημειωθεί ότι η AIOC έχει επικεφαλής την πετρελαϊκή εταιρεία BP Amoco, η οποία προέκυψε από τη συγχώνευση των εταιριών BP (17%, Αγγλία) και Amoco (17%, ΗΠΑ), την 1.1.1999. Τα υπόλοιπα μέλη-εταιρείες, που απαρτίζουν την κοινοπραξία με τα αντίστοιχα ποσοστά συμμετοχής είναι: Unocal (10%, ΗΠΑ), SOCAR (10%, Αζερμπαϊτζάν), Lukoil (10%, Ρωσία), Statoil (8,6%, Νορβηγία), Exxon (8%, ΗΠΑ), ΤΡΑΟ (6,8%, Τουρκία), Pennzoil (4,8%, ΗΠΑ), ΙΤΟΧΟΥ (3,9%, Ιαπωνία), Ramco (2,1%, Αγγλία), Delta-Hess (1,6%, Σαουδική

σχετικός αγωγός, που ξεκινά από το λιμάνι Μπακού του Αζερμπαϊτζάν, έχει μήκος 550 μίλια και η κατασκευή του κόστισε 500 εκατομμύρια δολάρια Η.Π.Α., η δε μεταφορική του ικανότητα αγγίζει τα 100.000 βαρέλια πετρελαίου ανά ημέρα. Η λειτουργία του εγκαινιάστηκε το Απρίλιο του 1999.

Τα δύο αυτά λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας αποτελούν σήμερα τους βασικούς εξαγωγικούς διαδρόμους του πρώιμου πετρελαίου της Κασπίας. Από εκεί μεταφέρονται στις διεθνείς αγορές με πετρελαιοφόρα διαμέσου των 'Στενών'.

Στις αρχές της δεκαετίας του '90, όταν άρχισαν οι διαπραγματεύσεις αναφορικά με την επιλογή των εξαγωγικών μεταφορικών διαδρόμων των πετρελαίων της Κασπίας, το σενάριο της μεταφοράς του πετρελαίου προς τη Μαύρη Θάλασσα άφηνε εκτός παιχνιδιού την Τουρκία, καθώς οι σχετικοί αγωγοί θα βρίσκονταν υπό τον έλεγχο της Ρωσίας.

Η μεγαλύτερη μάχη έπρεπε να δοθεί όχι τόσο στην επιλογή των διαδρομών μεταφοράς του πρώιμου πετρελαίου, η οποία λόγω της ύπαρξης έτοιμων αγωγών από την πρώην Ε.Σ.Σ.Δ. ήταν προαποφασισμένη, αλλά στην τελική επιλογή μεταφοράς της κυρίως παραγωγής πετρελαίου στην Κασπία, που θα ξεκινούσε στις αρχές του 21<sup>ου</sup> αιώνα.

## *(II) ΤΟΥΡΚΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΠΡΟΩΘΗΣΗΣ ΤΟΥ ΑΓΩΓΟΥ ΜΠΑΚΟΥ – ΤΣΕΪΧΑΝ.*

Η Τουρκία είχε σχεδόν μία δεκαετία μπροστά της, προκειμένου να μεθοδεύσει τις ενέργειές της, δεδομένου ότι η μεταφορά του πετρελαίου προς τη Μαύρη Θάλασσα ερχόταν σε αντίθεση με τα συμφέροντα της, καθώς επιθυμούσε να προωθήσει την κατασκευή πετρελαιοαγωγού που θα περνά μέσα από τα εδάφη της και θα μεταφέρει τα πετρέλαια του Αζερμπαϊτζάν (ΑΙΟΚ) στη Μεσόγειο διαμέσου αγωγού που θα ξεκινούσε από το λιμάνι Μπακού και θα κατέληγε στο λιμάνι Τσεϊχάν της Τουρκίας. Επιζητούσε, με αυτόν τον τρόπο,

να αποκτήσει την ενεργειακή της αυτονομία και να μετασχηματιστεί στο κύριο διαμετακομιστικό κέντρο του ενεργειακού πλούτου της Κασπίας προς τις αγορές της Δύσης και έτσι να καταστεί περιφερειακή υπερδύναμη<sup>226</sup>.

(i) Εφαρμογή των 'Τουρκικών Κανονισμών' στα 'Στενά' ως μέτρο πίεσης λήψης απόφασης για την μεταφορά των πετρελαίων.

Στις αρχές του 1993, υπογράφηκε μεταξύ της Τουρκίας και του Αζερμπαϊτζάν συμφωνία συνεργασίας για την κατασκευή πετρελαιοαγωγού. Πριν όμως αυτή η συμφωνία να υλοποιηθεί, ο ευνοϊκά προσκείμενος προς την Τουρκία Αζέρος πρόεδρος καθαιρέθηκε και τη θέση του πήρε ένας προσφιλής προς την Ρωσία πολιτικός<sup>227</sup>. Δύο μήνες αργότερα η Τουρκία εξήγγειλε την υιοθέτηση των 'Τουρκικών Κανονισμών', δηλώνοντας ότι η ναυσιπλοΐα των πετρελαιοφόρων στα 'Στενά' πρέπει να μειωθεί, προκειμένου να προστατευτούν οι άνθρωποι της Κωνσταντινούπολης από τους σχετικούς περιβαλλοντικούς και ναυτικούς κινδύνους.

Στη συνέχεια, η Τουρκία ξεκίνησε, χωρίς καμία καθυστέρηση, μία εκστρατεία σε πολιτικό και οικονομικό επίπεδο που στόχο είχε αφενός τον αποκλεισμό κατασκευής πετρελαιοαγωγών που θα καταλήγουν σε λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας (αποκλείοντας τα 'Στενά' ως πετρελαϊκή διέξοδο), και αφετέρου την προώθηση κατασκευής του πετρελαιοαγωγού Μπακού - Τσεϊχάν, που θα καταλήγει στη Μεσόγειο και θα περνά μέσα από τα εδάφη της.

Ο αγωγός αυτός θα έχει μήκος 1.700 χιλιόμετρα, θα διασχίζει υψηλά υψόμετρα, θα περνά από περιοχές με πολιτική αστάθεια (Γεωργία και Κουρδιστάν) και το κόστος κατασκευής του διαμορφώνεται σε πολύ υψηλά επίπεδα αφού εκτιμάται ότι θα αγγίξει τα 3,7 δις δολάρια Η.Π.Α. Παρόλα αυτά τα μειονεκτήματα, το σχέδιο κατασκευής του αγωγού αυτού από την αρχή είχε

<sup>226</sup> Για τις προσπάθειες της Τουρκίας να αναλάβει ηγετικό ρόλο στην περιοχή βλ. άρθρο της Κατερίνας Χατζηναντωνίου, «Το 'γεωπολιτικό παίγνιο' στην Κασπία και η τουρκική διπλωματία των αγωγών», *Ενημερωτικό Έντυπο του Ινστιτούτου Αμυντικών Αναλύσεων*, τεύχος 45 (Ενότητα Ρωσία), 3.6.1999, σελ. 9-15.

<sup>227</sup> Βλ. σχετικό δημοσίευμα του B. Newman με τίτλο "Dire Straits: Oil, Water and Politics Make a Volatile Mix in Crowded Bosphorus" στην *Wall Street Journal*, 24<sup>th</sup> August 1994, p. A1.

ένα σημαντικό πλεονέκτημα<sup>228</sup>, την υποστήριξη των Η.Π.Α., οι οποίες για πολιτικούς λόγους επιθυμούν ο αγωγός αυτός να είναι ο βασικός εξαγωγικός διάδρομος των πετρελαίων της Κασπίας, έτσι ώστε να αποκλείσουν τη Ρωσία από το παιχνίδι ελέγχου της πετρελαϊκής μεταφοράς και της συνεπαγόμενης απόκτησης πολιτικής δύναμης και επιρροής στην περιοχή.

Η Τουρκία, γνωρίζοντας αφενός ότι αδυνατεί να συνεισφέρει στη χρηματοδότηση της κατασκευής του αγωγού Μπακού – Τσεϊχάν και βλέποντας αφετέρου την ΑΙΟΚ να έχει επιλέξει ως πρώιμο εξαγωγικό δρόμο τον αγωγό Μπακού – Σούπσα και να δηλώνει ότι ο αγωγός που περνά από τα τουρκικά εδάφη δεν είναι οικονομικά βιώσιμος, άρχισε να προωθεί ως επιχείρημα επιλογής του αγωγού της, την επικινδυνότητα που υποκρύπτει η μεταφορά του πετρελαίου από τα ‘Στενά’ λόγω της μεγάλης θαλάσσιας κίνησης που θα σημειωθεί εάν όλα τα πετρέλαια της Κασπίας μεταφέρονταν με αγωγούς σε λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας και έπειτα με πετρελαιοφόρα πλοία διαμέσου των ‘Στενών’ στη διεθνή αγορά<sup>229</sup>. Έχοντας ως πρόσχημα την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος και την ασφάλεια της ζωής στην θάλασσα, άρχισε να απειλεί ότι θα «κλείσει» τα ‘Στενά’ για τα μεγάλα πετρελαιοφόρα και ότι θα επιβάλλει ρυθμίσεις στη ναυσιπλοΐα των πλοίων και τέλη στη διέλευση τους, ώστε η διακίνηση του πετρελαίου μέσα από τη Μαύρη Θάλασσα και τα ‘Στενά’ να καταστεί – σε σχέση με τον αγωγό Μπακού – Τσεϊχάν – οικονομικά ασύμφορη<sup>230</sup>.

<sup>228</sup> Ένα ακόμα πλεονέκτημα είναι ότι το λιμάνι του Τσεϊχάν είναι ο καλύτερος τερματικός σταθμός φόρτωσης πετρελαίου ικανός να φιλοξενήσει, λόγω του μεγάλου βάθους της θάλασσας στην περιοχή, μεγάλα πετρελαιοφόρα τύπου VLCC (Very Large Crude Carriers μεταφορικής ικανότητας 200.000-350.000 τόνων) και ULCC (Ultra Large Crude Carriers μεταφορικής ικανότητας 350.000-560.000 τόνων), που έχουν μικρότερους περιβαλλοντικούς κινδύνους λόγω της κατασκευής τους.

<sup>229</sup> Χαρακτηριστική είναι η 6<sup>η</sup> παράγραφος της Διακήρυξης της Άνκαρα της 29<sup>ης</sup>.10.1998 μεταξύ των προέδρων του Αζερμπαϊτζάν, της Γεωργίας, του Καζακστάν και της Τουρκίας για την κατασκευή του αγωγού Μπακού – Τσεϊχάν: «Οι πρόεδροι δήλωσαν για μία φορά ακόμα το πόσο σημαντική είναι η διατήρηση των προσπάθειών για την προστασία των ακτών της Μαύρης Θάλασσας, της Μεσογείου και των Τουρκικών Στενών. Γι’ αυτό, οι πρόεδροι τόνισαν ότι η μεταφορά του πετρελαίου και του φυσικού αερίου στις διεθνείς αγορές μέσω αγωγών είναι η μοναδική λύση, προκειμένου να αποφευχθούν οι κίνδυνοι και οι απειλές αναφορικά με το περιβάλλον, τη ζωή, την περιουσία και την ναυτική ασφάλεια εξαιτίας της πιθανής αύξησης των κυκλοφοριών των πετρελαιοφόρων, ειδικά μέσα στα Τουρκικά Στενά.»

<sup>230</sup> Χαρακτηριστική είναι η δήλωση του Τούρκου υπουργού εξωτερικών Ισμαήλ Τζέμ, τον Οκτώβριο του 1998, μερικές ημέρες πριν την οριστική απόφαση των πετρελαϊκών εταιρειών αναφορικά με την οδό που θα ακολουθεί η μεταφορά του αργού πετρελαίου από την Κασπία προς την Ευρώπη: «Προκειμένου να περιοριστεί η πολύ επικίνδυνη ρύπανση των στενών, η

Το επιχείρημα βέβαια της Τουρκίας περί κυκλοφοριακής συμφόρησης στα 'Στενά' και συνεπαγόμενης αύξησης των πιθανοτήτων επέλευσης ναυτικού ατυχήματος δεν στηρίζονται σε καμία επιστημονική τεκμηρίωση και στατιστικές μελέτες. Εξάλλου, η αύξηση της κίνησης στα 'Στενά' μπορεί να αντιμετωπιστεί με την εγκατάσταση ενός σύγχρονου συστήματος παρακολούθησης της θαλάσσιας κυκλοφορίας, έτσι ώστε αυτά να ναυσιπλοούν με ασφάλεια και ταχύτητα, όπως θα αναλυθεί στην επόμενη ενότητα (Α.2).

Παράλληλα, η μέγιστη παραγωγή πετρελαίου στο Μπακού που μπορεί να μεταφέρεται με αγωγή στη Μαύρη Θάλασσα εκτιμάται ότι θα είναι 800 χιλιάδες βαρέλια ανά ημέρα, ποσότητα που μπορεί να φορτωθεί σε ένα μεγάλο supertanker, προκειμένου να διασχίσει τα 'Στενά'. Τέτοια πετρελαιοφόρα, σαφώς λίγο μικρότερα σε μέγεθος, μεταφέρουν ήδη το πετρέλαιο που φτάνει στο λιμάνι του Νοβοροσίσκ διαμέσου των 'Στενών' στις διεθνείς αγορές<sup>231</sup>.

Στα πλαίσια ενίσχυσης των επιχειρημάτων της, η Τουρκία ισχυρίζεται ότι η όλο αυξανόμενη διέλευση πετρελαιοφόρων στα 'Στενά' θα καθυστερήσει υπερβολικά την θαλάσσια κίνηση της περιοχής. Συγκεκριμένα αναφέρει σε σχετικό έγγραφο της<sup>232</sup> ότι:

«Σήμερα, 50 εκατομμύρια τόνοι πετρελαίου φορτώνεται σε λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας και μεταφέρεται διαμέσου των 'Στενών'. Το 2010, ποσότητα αυτή υπολογίζεται ότι θα έχει αυξηθεί στους 110-120 εκατομμύρια τόνους ανά έτος, θεωρώντας ότι το Καζακιστάν, η Ρωσία και το Αζερμπαϊτζάν εξάγουν 40-45 εκατομμύρια τόνους, 10 εκατομμύρια τόνους και 20 εκατομμύρια τόνους αργού πετρελαίου, αντίστοιχα<sup>233</sup>.

---

Τουρκία θα περιορίσει την επιτρεπόμενη διέλευση ακατέργαστου πετρελαίου από τη Μαύρη Θάλασσα», βλ. δημοσίευμα στην *Ελευθεροτυπία*, την 26<sup>η</sup>.10.1998. Βλ. επίσης δημοσίευμα με τίτλο "Turkey in threat to lift tanker fees fivefold" στην *Lloyd's List* την 9<sup>η</sup>.11.1998.

<sup>231</sup> Βλ. και Andrianopoulos A., "Shattered Dreams: The Politics of the Caspian Sea Oil" και "The Politics of Caspian Oil: Rival Pipeline routes or rival national strategies?", ομιλία της 12<sup>ης</sup>.11.1998 σε συνέδριο που οργανώθηκε από το Woodrow Wilson International Center for Scholars: βλ. Ηλεκτρονική διεύθυνση [www.ics.si.edu](http://www.ics.si.edu).

<sup>232</sup> Βλ. Environmental Foundation of Turkey – Oil Transportation and its Environmental Impacts on the Turkish Straits (August 1999).

<sup>233</sup> Για μία επιστημονικά τεκμηριωμένη ανάλυση για τη διακίνηση των πετρελαίων στη Μαύρη

Η μεταφορά της σύγχρονης παραγωγής διαμέσου των 'Στενών' σχετίζεται με ένα μόνο πετρελαιοφόρο χωρητικότητας 100.000 τόνων που περνά το στενό της Ίνστανμπούλ κάθε μέρα ( $100.000 \times 365 = 36,5$  εκατομμύρια τόνους/ χρόνο). Σύμφωνα με τις προαναφερόμενες προβλέψεις, το 2010 τρία πετρελαιοφόρα ισάξια με την παραπάνω χωρητικότητας πρέπει να διέρχονται από τα 'Στενά' κάθε ημέρα ( $300.000 \times 365 = 109,5$  εκατομμύρια τόνους / χρόνο).»

Αντίλογο σε αυτό το επιχείρημα έχει προβάλλει η INTERTANKO, η οποία υποστηρίζει<sup>234</sup> ότι, παρόλο που σύμφωνα με το σχετικό δημοσίευμα, οι Τουρκικές Αρχές υπολογίζουν ότι αυτά τα πετρελαιοφόρα (3 φορτωμένα και 3 με έρμα την ημέρα) θα καθυστερούν την κίνηση, αυτό δεν είναι σωστό, δεδομένου ότι ένα πετρελαιοφόρο χωρητικότητας 100.000 τόνων έχει μήκος μικρότερο από 250 μέτρα και συνεπώς μικρότερο από το μέγεθος που έχει κριθεί ότι κλείνει την κίνηση στα 'Στενά' για τα υπόλοιπα πλοία.

Καθίσταται σαφές από τα ανωτέρω ότι το τουρκικό επιχείρημα περί κυκλοφοριακής συμφόρησης στα 'Στενά' δεν ευσταθεί και ότι η υπερπροβολή των περιβαλλοντικών κινδύνων της περιοχής σχετίζεται περισσότερο με τον έλεγχο και τα γενικότερα οφέλη που επιδιώκει η Τουρκία με τη διέλευση του πετρελαιοαγωγού από τα εδάφη της.

#### (ii) Εναλλακτικοί αγωγοί μεταφοράς του πετρελαίου

Σε συνάρτηση με τα ανωτέρω, αξίζει να σημειωθεί ότι έχουν γίνει σχέδια για τη δημιουργία βοηθητικών αγωγών, που θα μεταφέρουν το πετρέλαιο στις διεθνείς αγορές, παρακάμπτοντας τα 'Στενά', σχέδια που ως εκ τούτου συνάδουν με την οικολογική ευαισθησία της Τουρκίας για την θαλάσσια

---

Θάλασσα και τα 'Στενά', βλ. ομιλία Adams, (2001), ο.π.

<sup>234</sup> Βλ. το Έγγραφο Στρατηγικής (Strategy Paper) της INTERTANKO, που περιλήφθηκε στην θεματολογία (agenda) της 10<sup>ης</sup> Συνάντησης της INTERTANKO Hellenic Forum, που έλαβε χώρα στις 19.9.2001. Στα πλαίσια αυτής της επιχειρηματολογίας, η INTERTANKO προσπαθεί να πείσει την Τουρκία να αναζητήσει ποιο θα ήταν το κατάλληλο "Bosphoros Max" μέγεθος για ένα πετρελαιοφόρο, το οποίο θα ανταποκρινόταν τόσο στις εμπορικές απαιτήσεις όσο και στις απαιτήσεις ασφάλειας διέλευσης των 'Στενών'.

περιοχή του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων<sup>235</sup>. Οι βασικοί<sup>236</sup> βοηθητικοί αγωγοί είναι οι εξής:

1. Μπουργκάς Βουλγαρίας – Αλεξανδρούπολη
2. Μπουργκάς Βουλγαρίας – Βλόρε Αλβανίας (διαμέσου της Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας)<sup>237</sup>.
3. Οδησός Ουκρανίας – Κεντρική Ευρώπη (που θα χρησιμοποιηθεί τα σύστημα πετρελαϊκών αγωγών της Ντρούζμπα Ρωσίας, μέσω του οποίου τροφοδοτούνται με ρωσικό πετρέλαιο η Πολωνία, η Ουγγαρία και η Τσεχία).
4. Κωνσταντζα Ρουμανίας – Τεργέστη Ιταλίας (διαμέσου Σερβίας, Κροατίας και Σλοβενίας).

Στα λιμάνια του Μπουργκάς, της Οδησού και της Κωνσταντζα, θα μεταφέρεται το πετρέλαιο από το Νοβοροσίσκ ή από τη Σούψα με πετρελαιοφόρα, τα οποία έτσι δεν θα διέρχονται μέσα από τα 'Στενά'.

<sup>235</sup> Η αποσυμφόρηση της θαλάσσιας κίνησης στην περιοχή των 'Στενών' έχει γίνει συνείδηση στη διεθνή κοινότητα και είναι βασικό κριτήριο στο σχεδιασμό της πολιτικής μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η τελευταία, στην προσπάθειά της να προωθήσει πιο οικονομικά και αποδοτικά συστήματα μεταφορών στη Κεντρική Ευρώπη προχωρεί σε σχέδια χρήσης του Δούναβη ως διαδρόμου για τις μεταφορικές ανάγκες και τη σύνδεση της Βόρειας Θάλασσας με τη Μαύρη Θάλασσα. Στα πλαίσια των μελετών αυτών και αναγνωρίζοντας την ανάγκη αποσυμφόρησης της θαλάσσια μεταφορικής δραστηριότητας της περιοχής των 'Στενών', σχεδιάζει την κατασκευή του καναλιού Αξιού – Βαρδάρη, που θα συνδέσει τον Δούναβη με το Αιγαίο αποφεύγοντας έτσι τη διέλευση των εμπορικών πλοίων από την περιοχή του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων. Σχετική είναι η κοινή διακήρυξη της 5<sup>ης</sup> Συνόδου της Μικτής Συμβουλευτικής Επιτροπής της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ρουμανίας, που έλαβε χώρα στο Βουκουρέστι. Καθίσταται σαφές ότι η προώθηση αυτού του σχεδίου θα προσέδιδε στη χώρα μας στρατηγικό ναυτιλιακό και εμπορικό ρόλο. Βλ. σχετικό άρθρο της Λ. Κυριακοπούλου «Κοινοτικό Σχέδιο για την 'ένωση' του Αιγαίου με τη Βόρειο Θάλασσα», που δημοσιεύτηκε στην *Οικονομική Ναυτιλιακή*, την 2<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου 2002.

<sup>236</sup> Δύο επίσης εναλλακτικοί αγωγοί που θα απέτρεπαν τη διέλευση από τα 'Στενά', ο σχεδιασμός των οποίων όμως απορρίφθηκε για πολιτικούς λόγους ήταν: α) από το λιμάνι Κγίκου της Ευρωπαϊκής Τουρκίας στη Μαύρη Θάλασσα στο επίσης τουρκικό λιμάνι Ibrikhaba του Αιγαίου πελάγους, ο οποίος θα είχε μήκος περίπου 200 χιλιόμετρα και μεταφορική ικανότητα 75 εκατομμύρια τόνους το χρόνο. Ο σχεδιασμός του αγωγού αυτού, ο οποίος θα βρισκόταν εξολοκλήρου εντός της Τουρκίας, εγκαταλείφθηκε διότι υποτιμούσε την λειτουργικότητα του βασικού αγωγού Μπακού – Τσεϊχάν και β) από τη Μαύρη Θάλασσα στα διυλιστήρια TURPAS του Izmit στη θάλασσα του Μαρμαρά, η υλοποίηση του οποίου επίσης απορρίφθηκε λόγω της μικρής μεταφορικής του ικανότητας, η οποία θα ήταν της τάξης των 9-12,5 εκατομμύρια τόνων το χρόνο.

<sup>237</sup> Υπολογίζεται ότι ο αγωγός αυτός θα έχει μήκος 920 χιλιόμετρα και κόστος πάνω από 1 δισεκατομμύριο δολάρια ΗΠΑ. Η μεταφορική του ικανότητα σχεδιάζεται να είναι 37,5 εκατομμύρια τόνους το χρόνο. Ο αγωγός αυτός έχει το πλεονέκτημα ότι καταλήγει στις ακτές της Αδριατικής που χαρακτηρίζεται από μεγάλα βάθη, αλλά και το μειονέκτημα ότι θα διέρχεται από τρεις Βαλκανικές χώρες, στις οποίες ο κίνδυνος στρατιωτικών συγκρούσεων είναι υψηλός.

Από τις παραπάνω προτάσεις, η κατασκευή του αγωγού Μπουργκάς – Αλεξανδρούπολη εντάσσεται στα μελλοντικά σχέδια επέκτασης του προγράμματος της κοινοπραξίας CPC προς τη Δύση.

Η επιλογή του συγκεκριμένου αγωγού από την CPC προφανώς οφείλεται στα συγκριτικά πλεονεκτήματά του σε σχέση με τους άλλους αγωγούς υπό σχεδίαση. Συγκεκριμένα, ο αγωγός αυτός θα διέρχεται από δύο χώρες με πολιτική και οικονομική σταθερότητα, στοιχεία που δημιουργούν ασφάλεια στους επενδυτές, θα έχει συνολικό μήκος μόνο 290 χιλιόμετρα (με διέλευση από χαμηλά υψόμετρα μέχρι 300 μέτρα) και το κόστος κατασκευής του θα είναι χαμηλό (υπολογίζεται στα 750 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ), με περαιτέρω συνέπεια την επίσης χαμηλή οικονομική επιβάρυνση του μεταφερόμενου πετρελαίου<sup>238</sup>. Το επιπλέον κόστος – λόγω της διέλευσης από τρίτα κράτη / κόστος διαμετακόμισης - ανά βαρέλι υπολογίζεται σε λιγότερο από 1 δολάριο Η.Π.Α. (0,46 - 0,79 σέντς), σε αντίθεση με τον αγωγό Μπουργκάς – Βλόρε, που ανέρχεται σε 2-2,5 δολάρια και του Σαμσούς – Τσειχάν που ανέρχεται σε 1,7 – 2 δολάρια<sup>239</sup>. Τέλος, η μεταφορική ικανότητα του αγωγού αυτού θα ανέρχεται στα 32-50 εκατομμύρια τόνους το χρόνο.

Η κατάληξη ενός πετρελαϊκού αγωγού στο λιμάνι της Αλεξανδρούπολης θα δημιουργήσει έναν πετρελαϊκό κόμβο με έξοδο στο Αιγαίο αλλά και στις αναπτυσσόμενες αγορές των Βαλκανίων και της Κεντρικής Ευρώπης, δίνοντας νέα διάσταση στην ενεργειακή αναβάθμιση της ευρύτερης βαλκανικής περιοχής και αποφεύγοντας τις τουρκικές απειλές για «κλείσιμο» των 'Στενών'<sup>240</sup>.

<sup>238</sup> Τα στοιχεία αυτά παρουσιάστηκαν στην Διακρατική Σύσκεψη που έλαβε χώρα στη Σόφια της Βουλγαρίας την 19<sup>η</sup> Μαρτίου 2002, στα πλαίσια συνεργασίας Ελλάδας – Βουλγαρίας στον αναπτυξιακό και ενεργειακό τομέα, με επίκεντρο την προώθηση συμφωνίας για τους όρους κατασκευής και λειτουργίας του αγωγού Μπουργκάς – Αλεξανδρούπολη, αλλά και τον τομέα της αγοράς ηλεκτρικής ενέργειας. Στη σύσκεψη αυτή συμμετείχε ο Υπουργός Ανάπτυξης κ. Τσοχατζόπουλος. Η λειτουργία τους θα υποστηρίζεται από συγκροτήματα δεξαμενών και λιμενικές εγκαταστάσεις και το κόστος κατασκευής εκτιμάται στα 630 εκατομμύρια ευρώ. Παράλληλα με τη σχεδίαση του αγωγού συνεχίζονται οι συζητήσεις που διεξάγονται σε υψηλό επίπεδο για την ίδρυση της διεθνούς εταιρείας TRANSBALKAN OIL PIPELINE COMPANY, η οποία θα κατασκευάσει και λειτουργήσει τον αγωγό. Βλ. επίσης άρθρο του Μιχάλη Καϊταντζή, «Τα πετρέλαια της Κασπίας. Το μεγάλο σείχημα», που δημοσιεύτηκε στο ένθετο αφιέρωμα για το 'πετρέλαιο' στην *Ελευθεροτυπία* της 7<sup>ης</sup> 10.2000.

<sup>239</sup> Βλ. ομιλία Adams, (2001), ο.π.

<sup>240</sup> Βλ. άρθρα του Μιχάλη Καϊταντζή «Φεβρουάριο έτοιμη η μελέτη για Μπουργκάς-



Η Τουρκία εσκεμμένα «αγνοεί» τα παραπάνω σχέδια, διότι επιθυμεί να παρουσιάσει τη διέλευση του αγωγού από τα εδάφη της ως τη μοναδική εφικτή λύση, αποκλειόμενης της διέλευσης πετρελαιοφόρων μέσα από τα 'Στενά' για περιβαλλοντικούς λόγους. Επιπρόσθετα, η Τουρκία υποστηρίζει ότι οι εναλλακτικές αυτοί οδοί για τα πετρέλαια στηρίζονται σε λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας και ως εκ τούτου η επιλογή τους θα επιβάρυνε οικολογικά το θαλάσσιο περιβάλλον της<sup>241</sup>.

(iii) Υπογραφή συμφωνίας για κατασκευή του αγωγού Μπακού – Τσεϊχάν.

Μέχρι το Νοέμβριο του 1999, η ΑΙΟΚ επέμενε να απορρίπτει την πρόταση επιλογής του αγωγού Μπακού – Τσεϊχάν λόγω του μεγάλου κόστους κατασκευής του, το οποίο σύμφωνα με εκτιμήσεις στελεχών της BP Amoco, δεν θα αντισταθμιζόταν ούτε το 2007, όταν η άντληση του πετρελαίου θα φθάσει τα 80.000 βαρέλια την ημέρα. Ως εναλλακτική λύση για τη μεταφορά των πετρελαίων του Αζερμπαϊτζάν είχαν την επιλογή του αγωγού Μπακού – Σούπσα, η οποία βέβαια έβρισκε εμπόδιο τις τουρκικές απειλές για «κλείσιμο» των 'Στενών'. Τελικά, το Νοέμβριο του 1999 η ΑΙΟΚ ήρε τις αμφιβολίες της για τον τουρκικό αγωγό, ο οποίος χαρακτηρίστηκε ως «οδός στρατηγικής σημασίας». Τελικά, την 18<sup>η</sup>.11.1999, κατά τη διάρκεια της Διάσκεψης του Οργανισμού για την Ασφάλεια και τη Συνεργασία στην Ευρώπη (ΟΑΣΕ) στην Τουρκία, παρουσία του τότε αμερικανού προέδρου Μπιλ Κλίντον<sup>242</sup>, υπογράφηκε η σχετική συμφωνία μεταξύ της Τουρκίας, του Αζερμπαϊτζάν, του Καζακστάν και της Γεωργίας για την κατασκευή του αγωγού Μπακού –

Αλεξανδρούπολη» και «Πετρελαιαγωγός Μπουργκάς – Αλεξανδρούπολης: Μοιράζουμ ποσοστά Ελλάδα, Ρωσία και Βουλγαρία», που δημοσιεύτηκαν στην *Ελευθεροτυπία* την 21<sup>η</sup>.10.1998 και την 19<sup>η</sup>.11.1999 αντίστοιχα, καθώς και δημοσίευμα με τίτλο "Bulgarian Study", που δημοσιεύτηκε στην *Lloyd's List* την 14<sup>η</sup>.12.1998.

<sup>241</sup> Βλ. έγγραφο που υπέβαλε ο Tune Aybak στο σεμινάριο της Χάλης που έλαβε χώρα στις 4.9.2001.

<sup>242</sup> Οι αμερικανικές εταιρείες προσβλέπουν στην μεταφορά του πετρελαίου στις αγορές μέσω Τουρκίας, ενώ υποστηρίζουν τα συμφέροντα τους επενδύοντας περισσότερα από 2 δισεκατομμύρια δολάρια Η.Π.Α. σε τρία κράτη της Κασπίας και συγκεκριμένα στο Αζερμπαϊτζάν, στο Καζακστάν και στο Τουρκμενιστάν. Με τις επενδύσεις αυτές οι αμερικανικές εταιρείες πετρελαίου προσβλέπουν στην ανάκαμψη των οικονομιών των κρατών αυτών και έτσι στην απεξάρτησή τους από την Ρωσία. Βλ. "Caspian Region Energy Development Report", U.S. Department of State, 1997, pp. 77-78 και άρθρο των D. Morgan & B.O. Haway, "Azerbaijan Riches Alter the Chessboard", που δημοσιεύτηκε στην *Washington Post Staff Writers*, October 11, 1998, p. A01.

Τσειχάν με ενδιάμεσο σταθμό την Τιφλίδα της Γεωργίας<sup>243</sup>. Η προετοιμασία για την κατασκευή του ξεκίνησε τον Ιούνιο του 2002 και αναμένεται να έχει ολοκληρωθεί το 2005<sup>244</sup>.

Καθίσταται προφανές από τα προαναφερόμενα ότι η επιλογή του αγωγού Μπακού – Τσειχάν έγινε με γεωπολιτικά κριτήρια που επιβλήθηκαν από τις Η.Π.Α. Η υπογραφή της συμφωνίας αυτής είναι δεδομένη αλλά η μεταφορά του πετρελαίου δεν έχει κριθεί τελεσίδικα, δεδομένου ότι δεν έχουν εξασφαλιστεί τα απαραίτητα κεφάλαια για την κατασκευή του αγωγού αυτού.

Ο αγωγός υστερεί από πλευράς ανταγωνιστικότητας λόγω του κόστους μεταφοράς του πετρελαίου. Υπολογίζεται ότι η τιμή ανά τόνο στο Τσειχάν θα κυμαίνεται μεταξύ 40-44 δολάρια το βαρέλι έναντι 31-34 δολάρια στην Αλεξανδρούπολη<sup>245</sup>. Σε αυτό το σημείο πρέπει να αναφερθεί ότι ο αγωγός Μπακού – Τσειχάν, όπως και όλοι οι υπό συζήτηση αγωγοί, έχει να αντιμετωπίσει το ακόμα χαμηλότερο κόστος που προσφέρει η θαλάσσια μεταφορά του πετρελαίου διαμέσου των 'Στενών'.

Εξάλλου, πέρα από τις πετρελαϊκές πηγές του Αζερμπαϊτζάν, υπάρχουν και οι αντίστοιχες του Καζακστάν, για τις οποίες η κοινοπραξία CPC έχει επιλέξει – προς το παρόν τουλάχιστον - τη διοχέτευση του πετρελαίου του μέσα από τον αγωγό Τεγκίζ – Νοβοροσίσκ. Πίεσεις ασκούνται για μεταφορά μέρους των πετρελαίων αυτών μέσα από τον αγωγό Μπακού – Τσειχάν, καθώς απαιτούνται πρόσθετες ποσότητες πετρελαίου προκειμένου να εξασφαλιστεί η οικονομική βιωσιμότητα του αγωγού.

Παράλληλα, επίσημα στελέχη της BP – Αμοσο, που είναι η βασική πετρελαϊκή εταιρεία στην Κασπία, υποστηρίζουν ότι οι αρχικές εκτιμήσεις για τα

<sup>243</sup> Βλ. άρθρο Χρήστου Α. Φραγκονικολόπουλου, «Το 'σίριαλ' της Κασπίας» στον *Επενδυτή*, την 6<sup>η</sup>-7<sup>η</sup>.11.1999, δημοσίευμα με τίτλο «'Πάσα' στην Αγκυρα» στην *Ελευθεροτυπία* την 7<sup>η</sup>.11.1999 και άρθρο του Γεωργίου Αποστολίδη, «Εφιάλτης το πετρέλαιο», που δημοσιεύτηκε στο *Έθνος* την 28<sup>η</sup>.11.1999.

<sup>244</sup> Βλ. άρθρο της δημοσιογράφου Ελένης Κοχαιμίδου, «Τουρκικό ματ στα πετρέλαια», που δημοσιεύτηκε στην *Ελευθεροτυπία*, την 19<sup>η</sup>.5.2002.

<sup>245</sup> Βλ. άρθρο της Γάλλου Γ., «Οι πλουτοπαραγωγικοί πόροι της Κασπίας αφορμή για γεωπολιτικούς ανταγωνισμούς», *Ενημερωτικό Έντυπο Ινστιτούτου Αμυντικών Αναλύσεων*, Τεύχος 16 (Ενότητα Κεντρική Ασία), 12.1.1999, σελ. 12.

αποθέματα πετρελαίου στην περιοχή πιθανόν να έχουν υπερεκτιμηθεί. Το Αζερμπαϊτζάν σήμερα παράγει περίπου 100 χιλιάδες βαρέλια την ημέρα, δηλαδή το 1/10 από το ένα εκατομμύριο βαρέλια ανά ημέρα που απαιτούνται για να καταστεί το σχέδιο βιώσιμο<sup>246</sup>. Οι ενδοιασμοί αυτοί ενισχύθηκαν και από τις μη επιτυχείς προσπάθειες ανεύρεσης πετρελαίου σε ορισμένες περιοχές της Κασπίας.

Από τα προαναφερόμενα φαίνεται ότι η πολιτική νίκη που είχε η Τουρκία με την υπογραφή της συμφωνίας για την κατασκευή του αγωγού Μπακού – Τσεϊχάν, πιθανόν να είναι απλώς ένας επιτυχημένος διπλωματικός ελιγμός, ο οποίος ωστόσο να έχει μικρή πρακτική εφαρμογή<sup>247</sup>.

Δεδομένων των προαναφερόμενων προβληματισμών, η Τουρκία δεν πρόκειται να εγκαταλείψει τις «ανησυχίες» της για την περιβαλλοντική προστασία των 'Στενών', μέχρις ότου κριθεί τελεσίδικα η μεταφορά του πετρελαίου όλης της Κασπίας<sup>248</sup>.

(iv) Ανάνηκη ύπαρξης πολλαπλών εξαγωγικών διαδρομών μεταφοράς του πετρελαίου.

Αναμφισβήτητα, με δεδομένο ότι το πετρέλαιο εξακολουθεί να αποτελεί την κινητήρια δύναμη της παγκόσμιας οικονομίας, ο έλεγχος επί των πηγών και επί των δρόμων μεταφοράς του συνιστά ένα σημαντικό δείκτη ισχύος στις διεθνείς σχέσεις.

Πέραν, όμως, των πολιτικών παιχνιδιών και οικονομικών συμφερόντων των εμπλεκόμενων κρατών για επικράτηση στην περιοχή και εκμετάλλευση των πετρελαϊκών διαδρομών, υπάρχει η ανάγκη χρήσης όλων των αγωγών –

<sup>246</sup> Βλ. Aybak, (2000), ο.π., p. 27.

<sup>247</sup> Για τις δυσκολίες ευόδωσης του σχεδίου βλ. άρθρο του Αλ. Παπαχελά με τίτλο «Ναυαγεί ο αγωγός Μπακού – Τσεϊχάν: Εκθέσεις αναλυτών της Ουάσιγκτον και των εταιρειών πετρελαίου εκφράζουν προβληματισμούς για την εκτέλεση του έργου» που δημοσιεύτηκε στο ΒΗΜΑ την 14<sup>η</sup> 6.1998.

<sup>248</sup> Σε κάθε περίπτωση το «κλείσιμο» το 'Στενών' αντιμετωπίζεται από τη Ρωσία ως μία απόμακρη απόφαση και απίθανη εξέλιξη, δεδομένου ότι η τελευταία έχει εκτοξεύσει απειλές στα μέσα μαζικής ενημέρωσης ότι πρόκειται να σταματήσει τον εφοδιασμό γκαζού στη Τουρκία σε περίπτωση αδυναμίας διέλευσης των πετρελαιοφόρων από τα 'Στενά'.

διεξόδων εξαγωγής του πετρελαίου της Κασπίας, καθώς τίθεται το ερώτημα εάν η Μεσόγειος είναι το σωστό μέρος για να διοχετευθεί όλο το πετρέλαιο της Κασπίας, δεδομένου ότι οι ενεργειακές ανάγκες της Ευρώπης σε πετρέλαιο αυξάνονται αλματωδώς χρόνο με το χρόνο. Τα επόμενα 10-15 χρόνια, η εισαγωγή πετρελαίου στην Ευρώπη αναμένεται να αυξηθεί λίγο περισσότερο από 1 εκατομμύριο βαρέλια ανά ημέρα<sup>249</sup>.

Εξάλλου, ο γεωπολιτικός χαρακτήρας της περιοχής είναι τέτοιος ώστε ο έλεγχος του αγωγού από μία και μόνο χώρα ή από μία μόνο ομάδα συμφερόντων<sup>250</sup> θα οδηγούσε αναπόφευκτα σε αποσταθεροποίηση και πιθανόν σε εμπόλεμες συγκρούσεις.

Λόγοι, λοιπόν, πολιτικής σταθερότητας και ασφάλειας επιβάλλουν τους πολλαπλούς εξαγωγικούς διαδρόμους, δεδομένου ότι η ειρήνη και η οικονομική ισορροπία εξασφαλίζεται μόνο όταν υπάρχει η εναλλακτική λύση ή άλλως το «αντίπαλο δέος».

Στα πλαίσια αυτά και προς επίτευξη των προαναφερομένων στόχων κινείται και η συμφωνία INOGATE<sup>251</sup> περί θεσμικού πλαισίου για τη δημιουργία συστημάτων μεταφοράς πετρελαίου και αερίου<sup>252</sup>, που υπογράφηκε στο Κίεβο την 22<sup>α</sup>.7.1999 μεταξύ της Προεδρίας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τα κράτη – μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, την Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και των εξής κρατών: Αρμενία, Αζερμπαϊτζάν, Λευκορωσία, Βουλγαρία, Γεωργία, Καζακστάν, Κιργιζία, Μολδαβία, Ρουμανία, Τατζικιστάν, Τουρκμενιστάν, Ουκρανία και Ουζμπεκιστάν.

<sup>249</sup> Η θεμελιώδη σημασία που προσδίδει η Ευρώπη στην ύπαρξη φυσικών διαθεσίμων φαίνεται και σε κείμενο που συνέταξαν 27 κράτη σχετικά με την Ευρωπαϊκή Ασφάλεια, στο οποίο δηλώνουν ότι η «ροή του πετρελαίου και του φυσικού αερίου στις ευρωπαϊκές αγορές έχει μεγάλη πολιτική και στρατηγική σημασία». Βλ. Assembly of Western European Union, "The situation in Central Asia and the Caucasus & European Security", Document 1568, 19.11.1997, p. 5.

<sup>250</sup> Για τους γεωπολιτικούς ανταγωνισμούς της περιοχής βλ. Γάλλου, (1999), ο.π., σελ. 4-6 και Χατζηαντωνίου, (1999), ο.π., σελ. 4-6.

<sup>251</sup> Interstate Oil and Gas Transport to Europe. Για περισσότερες λεπτομέρειες βλ. άρθρο του δικηγόρου Θωμά Λαμνίδη με τίτλο «Μήπως η προσέγγιση είναι, ήδη, πολύ κοντά;», που δημοσιεύτηκε στο ένθετο «Τα Τετράδια της Οικονομίας» της Ημερησίας των 23-24.10.1999.

<sup>252</sup> INOGATE Umbrella Agreement on the Institutional Framework for the Establishment of Oil and Gas Transportation Systems.

Η υπογραφή αυτής της συμφωνίας ήταν αποτέλεσμα της προσπάθειας της Ευρώπης να διασφαλίσει την ενεργειακή της επάρκεια για τα επόμενα 25 χρόνια μέσω των πετρελαίων της Κασπίας, δεδομένης της εξάντλησης των ενεργειακών αποθεμάτων της Βόρειας Θάλασσας.

Το πρόγραμμα INOGATE σκοπό έχει τη δημιουργία και ανάπτυξη ενός περιφερειακού forum στο οποίο θα συζητούνται τα θέματα που σχετίζονται με την κατασκευή διασυνδέσεων μεταξύ δικτύων πετρελαίου και αερίου στον Καύκασο, τη Κεντρική Ασία και την Ευρώπη, διαμέσου της Μαύρης Θάλασσας και της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης. Στα πλαίσια αυτά, το πρόγραμμα καταγράφει τις τεχνικές, οικονομικές και νομικές παραμέτρους της περιοχής και επιδιώκει την ουσιαστική προσέγγιση των κρατών της περιοχής σε θεσμικό επίπεδο, ώστε να δημιουργηθεί η πολιτική βούληση για συντονισμένη δράση στον ενεργειακό τομέα.

Όλα αυτά βέβαια επιτυγχάνονται με την κατασκευή πολλαπλών αγωγών, η οποία, στο κείμενο της διακήρυξης του Κιέβου, θεωρείται «λογική και θεμιτή, λαμβάνοντας υπόψιν ότι οι αποφάσεις για τις συγκεκριμένες επιλεγείσες οδούς, καθώς και ο χρόνος αυτών των αποφάσεων έχουν κυρίως εμπορικό χαρακτήρα για τις εμπλεκόμενες εταιρείες.»

Χαρακτηριστική εξάλλου είναι η επιλογή του γεωγραφικού χώρου προώθησης κατασκευής των σχετικών αγωγών: Στο κείμενο της διακήρυξης του Κιέβου αναφέρεται ότι τα συμβαλλόμενα μέρη θεωρούν πως «... οι ασφαλείς και αδιάλειπτοι οδοί εξαγωγών πετρελαίου και αερίου από την Κεντρική Ασία, τη λεκάνη της Κασπίας και τη Ρωσία θα αναδειχθούν ως υψίστης σημασίας για τη μελλοντική ευμάρεια και πολιτική σταθερότητα των χωρών μας.....».

Μέσα στα παραπάνω πλαίσια πολιτικών ελιγμών, οικονομικών συμφερόντων και στρατηγικών σχεδίων αναφορικά με τον τρόπο εξαγωγής των πετρελαίων της Κασπίας προς τη Δύση, η Τουρκία καθ' όλη τη διάρκεια της δεκαετίας του '90 διενεργούσε εκστρατεία προώθησης του πετρελαιαγωγού Μπακού - Τσειχάν με το να αποκλείει τα 'Στενά' ως πετρελαιϊκή διέξοδο. Πιο συγκεκριμένα:

- μεθόδευσε τη δημιουργία ενός κλίματος «οικολογικής ευαισθησίας» για την περιοχή του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων εκμεταλλευόμενη το ναυτικό ατύχημα του 1994,
- ξεκίνησε να καταστρατηγεί τις διατάξεις της συνθήκης του Montreux, εκδίδοντας και εφαρμόζοντας μονομερώς τους 'Τουρκικούς Κανονισμούς'<sup>253</sup>,
- εκτόξευε επανειλημμένως απειλές ότι θα κλείσει τα 'Στενά' για τη διέλευση των πετρελαιοφόρων όποτε διαφαινόνταν στον πολιτικό και οικονομικό ορίζοντα ότι κερδίζει έδαφος η κατασκευή των πετρελαιοαγωγών που καταλήγουν στην Μαύρη Θάλασσα ή πιο εύστοχα ότι χάνει έδαφος η κατασκευή του αγωγού που θα περνά από τα εδάφη της και τέλος
- εισήγαγε το θέμα, σε τεχνικό βέβαια επίπεδο, στον ΔΝΟ, προκειμένου αφενός να πετύχει μία επιφανειακή νομιμοποίηση για τις πράξεις της και αφετέρου να δώσει διεθνή διάσταση στο θέμα της προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος στην περιοχή των 'Στενών'.
- συνεχίζει, ακόμα και μετά τη λήξη της συζήτησης του θέματος στα πλαίσια του ΔΝΟ, να εφαρμόζει νέους περιοριστικούς κανονισμούς σε πετρελαιοφόρα πλοία μήκους άνω των 200 μέτρων που διέρχονται τα 'Στενά', χωρίς όχι μόνο να μην τους φέρει προς συζήτηση στον αρμόδιο Οργανισμό, αλλά και να μην τους δημοσιεύσει και να τους κοινοποιήσει επίσημα στα ενδιαφερόμενα μέρη / χρήστες των 'Στενών'.

Η καταγραφή και ο σχολιασμός των ενεργειών της Τουρκίας στα πλαίσια του ΔΝΟ, η εξέταση, ερμηνεία και σύγκριση των Τουρκικών Κανονισμών με τους Κανόνες και Συστάσεις του ΔΝΟ και το Διεθνές Δίκαιο είναι το αντικείμενο του Β' Μέρους της παρούσας μελέτης.

Στα πλαίσια του προαναφερόμενου πολιτικού παιχνιδιού, η ελληνική παρουσία τόσο στις επίσημες όσο και στις παρασκηνακές διαπραγματεύσεις

<sup>253</sup> Σύμφωνα με καταγγελίες διαφόρων κρατών, κυρίως της Ρωσίας και της Ελλάδας, οι Κανονισμοί αυτοί παραβιάζουν το διεθνές δίκαιο, όπως άλλωστε θα αναλυθεί και στο Β' Μέρος της παρούσας μελέτης. Βλ. Gokay B., "Caspian Uncertainties: Regional Rivalties and Pipelines", *Perceptions, Journal of International Relations*, March – May 1998, Vol. 3, No.1, pp. 59-61.

για τη λήψη αποφάσεων για τον καθορισμό του νομικού καθεστώτος ναυσιπλοΐας στα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων είναι όχι απλά θεμιτή αλλά και επιβεβλημένη.

Κανείς δεν μπορεί να αμφισβητήσει το έντονο ελληνικό ενδιαφέρον για την ελευθεροπλοΐα στον θαλάσσιο χώρο του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων, καθώς, όπως προαναφέρθηκε, είναι η μόνη θαλάσσια διέξοδος μεταφοράς των προϊόντων της Μαύρης Θάλασσας. Το ενδιαφέρον αυτό είναι ανάλογο με το μέγεθος της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και των ευκαιριών εμπορικού κέρδους που προκύπτουν από τις νέες αγορές των παράκτιων κρατών της Μαύρης Θάλασσας και τα πετρέλαια της Κασπίας.

Εξάλλου, η απρόσκοπτη διέλευση του ελληνόκτητου στόλου από τα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων είναι απαραίτητη προϋπόθεση για την ανάπτυξη του εμπορίου με τις νέες δημοκρατίες της πρώην Σοβιετικής Ένωσης, που βρίσκουν στην ελληνική εμπορική ναυτιλία ένα σημαντικό μέσο προώθησης των προϊόντων τους στην παγκόσμια αγορά.

**ΜΕΡΟΣ Β΄**

**ΠΕΡΙ ΤΟΥ ΝΟΜΙΚΟΥ ΚΑΘΕΣΤΩΤΟΣ ΤΩΝ «ΣΤΕΝΩΝ»**



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄

### Α1. ΓΕΓΟΝΟΤΑ ΠΟΥ ΟΔΗΓΗΣΑΝ ΣΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ‘ΤΟΥΡΚΙΚΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ’

Το μικρό πλάτος των ‘Στενών’ - και κυρίως του στενού του Βοσπόρου<sup>1</sup> - και τα μεγάλα ρεύματα που υπάρχουν στην περιοχή<sup>2</sup> καθιστούν τη ναυσιπλοΐα δύσκολη. Τα τελευταία χρόνια, ατυχήματα προκαλούμενα από συγκρούσεις πλοίων έχουν απειλήσει την περιβαλλοντική ασφάλεια της περιοχής και έχουν επιφέρει σοβαρά οικονομικά προβλήματα<sup>3</sup>.

Στις 13 Μαρτίου 1994, το υπό κυπριακής σημαίας πετρελαιοφόρο NASSIA τυλίχτηκε στις φλόγες και προσάραξε στο Βόσπορο μετά από σύγκρουση του με το υπό κυπριακής σημαίας φορτηγό πλοίο μεταφοράς χύδην φορτίου SHIPBROKER, το οποίο, επίσης, έπιασε φωτιά και προσάραξε<sup>4</sup>. Όπως ανακοίνωσε και η περιβαλλοντική οργάνωση Greenpeace, η σύγκρουση ήταν «ένα ατύχημα αναμενόμενο» λόγω της αυξημένης κίνησης στο Βόσπορο και της έλλειψης απαραίτητων μέτρων ρύθμισης της θαλάσσιας κίνησης στα ‘Στενά’. Αυτό το ατύχημα<sup>5</sup> αποτέλεσε την αφορμή της τουρκικής κυβέρνησης για την εφαρμογή των νέου συστήματος διαχωρισμού θαλάσσιας

<sup>1</sup> Για τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του Βοσπόρου και την επικινδυνότητα διέλευσης από τα στενά αυτά βλ. Κορομηλά Μ., (2001), *Οι Έλληνες στη Μαύρη Θάλασσα*, Πανόραμα, σελ. 68-70.

<sup>2</sup> Βλ. ομιλία των Latif M.A., Ozsoy E., “Exchange flows through the Bosphorous & the Dardanelles Straits” που έλαβε χώρα στο International Conference on the ‘Oceanography of the Eastern Mediterranean and Bosphorous Strait’ που οργανώθηκε από το Institute of Oceanography σε συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Ένωση και την Intergovernmental Oceanographic Commission (IOC) της UNESCO στην Αθήνα 23-26 Φεβρουαρίου 1999: Report of International Conference “Oceanography of the Eastern Mediterranean and Bosphorous Strait – Similarities and Differences of two Interconnected Basins”, European Commission – Energy, Environment & Sustainable Development, EUR19302, p. 186.

<sup>3</sup> Τα προβλήματα επεκτείνονται και σε θέματα ασφάλισης ακινήτων. Χαρακτηριστική είναι η ανακοίνωση μερικών σημαντικών τουρκικών εταιρειών ασφάλισης, τον Απρίλιο του 1994, ότι δεν θα ασφαλίζουν πλέον τις βίλες και τα διαμερίσματα που είναι κείμενα στη θάλασσα του Βοσπόρου. Αυτή η απόφαση λήφθηκε μετά την εν λόγω σύγκρουση του πετρελαιοφόρου με το φορτηγό μεταφοράς χύδην φορτίου, στο οποίο πάνω από 20 άτομα - πλήρωμα έχασαν τη ζωή τους (βλ. Lloyd’s List της 13<sup>ης</sup> Απριλίου 1994, σελ. 4).

<sup>4</sup> Και τα δύο αυτά πλοία ήταν ελληνικών συμφερόντων.

<sup>5</sup> Αυτό το ατύχημα είναι το δεύτερο σημαντικό ατύχημα που έλαβε χώρα στο Βόσπορο. Το 1979, το πετρελαιοφόρο INDEPENDENTA, το οποίο μετέφερε 100.000 τόνους πετρέλαιο, βυθίστηκε στο Βόσπορο. Αυτό το ατύχημα ήταν το τέταρτο σοβαρό ατύχημα πετρελαιοφόρου, που συνέβη παγκοσμίως, σύμφωνα με την Greenpeace (βλ. την αναφορά

κυκλοφορίας καθώς και για την επιβολή κανόνων για τη ναυσιπλοΐα στα 'Στενά' και στα υπό ξένη σημαία πλοία.

Η Τουρκική πλευρά άφησε έντεχνα να διαφανεί ότι το θέμα ξεκίνησε λόγω της προαναφερόμενης σύγκρουσης. Άδραξε την ευκαιρία του «ατυχήματος», το προέβαλε σε διεθνές επίπεδο και έτσι, ξεκινώντας τη διαδικασία συζήτησης του θέματος στον ΔΝΟ, πέτυχε να κερδίσει – αρχικά τουλάχιστον – τις εντυπώσεις καθώς προέβαλε την περιβαλλοντική της ευαισθησία και το ενδιαφέρον της για την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα.

Μία σειρά από γεγονότα, όμως, καταδεικνύουν αφενός ότι η έναρξη συζήτησης του θέματος στον ΔΝΟ τον Μάρτιο του 1994 και η μονομερής επιβολή των 'Τουρκικών Κανονισμών' ήταν συμπτωματική και δεν προκλήθηκε λόγω του ατυχήματος της 13<sup>ης</sup> Μαρτίου, αφετέρου δε, ότι η 'ανησυχία' της Τουρκίας για το καθεστώς ναυσιπλοΐας στα 'Στενά' δεν στηρίζεται στην 'περιβαλλοντική' της ευαισθησία αλλά σε οικονομικά, πολιτικά και στρατηγικά συμφέροντα.

Κατ' αρχήν, η συζήτηση της τουρκικής πρότασης για την επιβολή συστήματος διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας στην περιοχή των 'Στενών', το οποίο είναι ο πυρήνας των 'Τουρκικών Κανονισμών', έγινε στην 39<sup>η</sup> σύνοδο της ΥΑΝ, που έλαβε χώρα το Σεπτέμβριο του 1993 (6-10/9/1993), έξι μήνες δηλαδή πριν από το σχετικό ατύχημα.

Επίσης, οι 'Τουρκοί Κανονισμοί' εμπεριέχονται στον με αριθμό 93/5061 κανονισμό, που δημοσιεύτηκε στην τουρκική εφημερίδα της Κυβέρνησης τον Ιανουάριο του 1994 (Αρ. ΦΕΚ 21815/11.1.1994)<sup>6</sup>, δύο μήνες δηλαδή πριν από το σχετικό ατύχημα.

Τέλος, η συζήτηση για τη σύνταξη συγκεκριμένων κανόνων και συστάσεων για τη ναυσιπλοΐα στα 'Στενά' και η τελική έκδοση τους στα πλαίσια της 63<sup>ης</sup>

του ελληνικού γραφείου της Greenpeace της 15<sup>ης</sup> Μαρτίου 1994).

<sup>6</sup> Bogazlar ve Marmara Bolgesi Deniz Traffik Duzeni Hak Kinda Tuzuk Karar Sayisi 93/5061, k.t. 23.11.1993, Resmi Gazete, 11 Ocak 1994, Sayil 21815.

συνόδου της ΕΝΑ, ένα μήνα μετά από το εν λόγω ατύχημα, βασίστηκε σε συγκεκριμένες προτάσεις που υπέβαλε η Τουρκία με έγγραφο της<sup>7</sup>, που υπέβαλε στον Οργανισμό την 26<sup>η</sup> Ιανουαρίου 1994, σχεδόν δύο μήνες, δηλαδή, πριν από την επέλευση του περιβόητου ατυχήματος.

Καθίσταται, λοιπόν, καταφανές από τα προαναφερόμενα ότι η ανησυχία της Τουρκίας για την ασφάλεια ναυσιπλοΐας στα 'Στενά' δεν προκλήθηκε λόγω του σχετικού ατυχήματος. Εξάλλου, ανάλογης - εάν όχι μεγαλύτερης - σοβαρότητας ατύχημα είχε ξανασυμβεί στην περιοχή με το πετρελαιοφόρο INDEPENDENTA το 1979 χωρίς κανένα ιδιαίτερο ενδιαφέρον από την τουρκική πλευρά για δημοσιοποίησης του γεγονότος στα διεθνή fora και έναρξη συζήτησης για το καθεστώς ναυσιπλοΐας στην περιοχή<sup>8</sup>.

Επιπρόσθετα, η Τουρκία επιχειρηματολογεί ότι είναι απαραίτητοι οι περιορισμοί στην ελευθερία ναυσιπλοΐας στα 'Στενά' υπό τη μορφή συγκεκριμένων κανόνων διότι αυξήθηκε η κίνηση των πλοίων και συγκεκριμένα των πετρελαιοφόρων στην περιοχή. Χαρακτηριστικά αναφέρουν ότι όταν υπογράφηκε η Συνθήκη του Montreux, ο αριθμός των διερχόμενων πλοίων από τα 'Στενά' ήταν 2.000 το χρόνο ή 4-5 την ημέρα. Σήμερα, ο αριθμός αυτός έχει αυξηθεί αγγίζοντας περίπου τα 150 πλοία την ημέρα.

Δεδομένο είναι ότι η αύξηση της ναυτιλιακής κίνησης είναι μία πραγματικότητα. Αρκεί να σημειωθεί ότι το 1960 ο συνολικός αριθμός των πλοίων, που διήρθαν από τα 'Στενά' ήταν 9.144 με αντίστοιχη ολική χωρητικότητα 28.735.726 κόρους, ενώ το 1993 ο αντίστοιχος συνολικός αριθμός των πλοίων ήταν 23.414 με αντίστοιχη ολική χωρητικότητα 117.626.723 κόρους.

Παρόλα αυτά, η αύξηση αυτή της ναυτιλιακής κίνησης δεν εξηγεί το γεγονός της λήψης των μονομερών τουρκικών μέτρων τη συγκεκριμένη χρονική

<sup>7</sup> Έγγραφο IMO, MSC 63/7/2.

<sup>8</sup> Για τα ατυχήματα που έχουν λάβει χώρα στα Στενά του Βοσπόρου κατά την τελευταία 20ετία και για τα αίτια αυτών, βλ. Ζαχαριουδάκης Π. -Κάντζος Κ., (2001), *Στατιστική Ανάλυση Ατυχημάτων στην Περιοχή του Βοσπόρου. Ανάλυση Δεδομένων με Λογιστική Παλλινδρόμηση*, Αδημοσίευτη Εργασία Πανεπιστημίου Αιγαίου.

στιγμή (Ιανουάριος 1994), καθώς αυτή η αύξηση δεν ξεκίνησε τότε (1994) αλλά πολύ πιο πριν, από τη δεκαετία του '70 (Βλ. Παράρτημα XXX). Αρκεί να αναφερθεί ότι ο αριθμός των διερχόμενων πλοίων από τα 'Στενά' κατά τη διάρκεια του έτους 1994 (19.734 πλοία) είναι σχεδόν ίδιος με τον αντίστοιχο αριθμό των ετών 1972, 1976 και 1977 (19.106, 19.639 και 19.801 αντίστοιχα) και σαφώς μικρότερος των ετών 1981, 1984 και 1988 (21.352, 21.191 και 22.332 αντίστοιχα).

Παράλληλα, οι μονομερείς 'Τουρκικοί Κανονισμοί' έχουν ως «στόχο» τα πετρελαιοφόρα, παρόλο που δεν είναι αυτά που δημιουργούν την κυκλοφοριακή συμφόρηση στην περιοχή. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με στοιχεία του Περιβαλλοντικού Ιδρύματος της Τουρκίας<sup>9</sup>, από τα 45.369 πλοία που διέσχισαν τον Βόσπορο το 1998, ο συνολικός αριθμός των πετρελαιοφόρων, ανεξαρτήτου μεγέθους ήταν ως εξής: 3.337 πετρελαιοφόρα (oil tankers) ή 8,2%, 416 γκαζάδικα (chemical tankers) ή 0,9% και 542 χημικά (chemical tankers) ή 1,2%. Δηλαδή, συνολικά μόνο το 10,3 % του συνολικού αριθμού των διερχομένων πλοίων ήταν πετρελαιοφόρα. Συνεπώς, δεν έχει λόγο η Τουρκία να θέτει, μέσω των Κανονισμών της, περισσότερους περιορισμούς σε αυτόν τον τύπο των πλοίων.

---

<sup>9</sup> Βλ. Environmental Foundation of Turkey – Oil Transportation and its Environmental Impacts on the Turkish Straits (August 1999).

## Α2. ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΟ ΘΕΜΑ ΤΩΝ 'ΣΤΕΝΩΝ' ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΟΥ ΔΝΟ ΑΠΟ ΤΟ 1993 ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΑ

Πριν από την καταγραφή των σχετικών εξελίξεων στα πλαίσια του ΔΝΟ, πρέπει να γίνει μία αναφορά για το πώς ο Οργανισμός αυτός συμβάλλει στην προώθηση της ναυτικής ασφάλειας και της περιβαλλοντικής προστασίας<sup>10</sup>.

Σύμφωνα με τη 'Σύμβαση του 1982', ο ΔΝΟ έχει τριών ειδών αρμοδιότητες<sup>11</sup>:

α. είναι μία κοινότητα μέσα από την οποία επιτυγχάνεται η διεθνή συνεργασία, η ανταλλαγή πληροφοριών και η διαπραγμάτευση των διεθνών στερεοτύπων κ.λπ. (forum role)

β. έχει νομοθετική εξουσία<sup>12</sup>, δηλαδή τη δικαιοδοσία να εκδίδει κανόνες με διεθνή νομική ισχύ (standard-setting role).

γ. έχει αρμοδιότητα να επανεξετάζει και εάν συμφωνεί να εγκρίνει συγκεκριμένες κανονιστικές προτάσεις συγκεκριμένων κρατών (approval role).

Με το να απαιτείται από ένα κράτος συμμόρφωση με τα δεδομένα του ΔΝΟ αναφορικά με τους κανονισμούς που θα εφαρμόζει στα πλοία που φέρουν τη σημαία του, εξυπηρετείται ο σκοπός της προώθησης της ναυτικής ασφάλειας και της προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος.

Με το να απαιτείται συμμόρφωση με τα δεδομένα του ΔΝΟ ή με το να απαιτείται έγκρισή από αυτόν εθνικών κανονισμών του παράκτιου κράτους που ρυθμίζουν τη ναυσιπλοΐα ξένων πλοίων, εξυπηρετείται ο σκοπός της προστασίας της ελευθεροπλοΐας και της εξασφάλισης ότι οι εθνικοί κανονισμοί

<sup>10</sup> Για την εσωτερική οργάνωση και λειτουργία του ΔΝΟ, βλ. *Basic Documents, Volume I*, IMO London 1986.

<sup>11</sup> Βλ. Oxman B.H., (1995), "Environmental Protection in Archipelagic Waters and International Straits – The Role of the International Maritime Organisation", *International Journal of Marine and Coastal Law*, Vol 10, p. 467, 468.

<sup>12</sup> Για τη νομοθετική δικαιοδοσία του ΔΝΟ, γενικά βλ. Dehaussy J., (1987), "Les actes unilatéraux et l' action normative des organisations internationales", *Juris – Classeur de Droit International*, Vol. 14, pp. 21-22.

συνάδουν με τους γενικούς περιβαλλοντικούς όρους και πρακτικές ασφαλείας.

Στην παρούσα μελέτη, σχετική είναι η τρίτη αρμοδιότητα του ΔΝΟ (approval role), καθώς το άρθρο 41 της 'Σύμβασης του 1982' εξουσιοδοτεί τον Οργανισμό αυτόν, σε συνεργασία με το οικείο παράκτιο κράτος, να υιοθετεί συστήματα διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας σε στενά υπό τη μορφή μίας νομοθετικής συναρμοδιότητας: η αρμοδιότητα ασκείται από το παράκτιο κράτος, αλλά το κράτος αυτό μπορεί να ενεργήσει μόνο μετά από έγκριση του ΔΝΟ.

Πιο συγκεκριμένα, ο ΔΝΟ μπορεί να υιοθετήσει μόνο τα συστήματα αυτά με τα οποία συμφωνεί και το παράκτιο κράτος. Παράλληλα, το παράκτιο κράτος μπορεί να καθορίζει σχετικές ζώνες διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας και άλλα συναφή μέτρα και να τα εφαρμόζει μόνο μετά από την έγκριση τους από το ΔΝΟ. Σε περιπτώσεις που ο ΔΝΟ δίνει την συγκατάθεσή του και το παράκτιο κράτος εφαρμόζει τους σχετικούς κανονισμούς, όλα τα πλοία ανεξαρτήτως σημαίας οφείλουν να συμμορφώνονται με αυτούς, σύμφωνα με τη 'Σύμβαση του 1982'.

Αυτού του είδους η συναρμοδιότητα υπάρχει και στην περίπτωση του καθορισμού της θαλάσσιας κυκλοφορίας στα 'Στενά'. Η Τουρκία, ως παράκτιο κράτος και ο ΔΝΟ, ως ο αρμόδιος διεθνής οργανισμός οφείλουν να συνεργαστούν και ασκήσουν τη συναρμοδιότητά τους, προκειμένου να καθορίσουν την ναυσιπλοΐα στην περιοχή και να λάβουν τα απαραίτητα μέτρα για την αποτροπή της θαλάσσιας ρύπανσης.

Παρακάτω παρατίθεται η εξέλιξη της σύνθετης τεχνικής, νομικής και προφανώς πολιτικής διαφοράς αναφορικά με τα 'Στενά' στα πλαίσια του ΔΝΟ, καθώς και κάποιοι προσωπικοί σχολιασμοί.

Η Τουρκία, θέλοντας να προετοιμάσει το κλίμα για την εισαγωγή κανονισμών ρύθμισης της ναυτιλιακής κίνησης στην περιοχή, υπέβαλε στην 62<sup>η</sup> σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας<sup>13</sup> (ENA) (24-28/5/1993) ένα ενημερωτικό έγγραφο<sup>14</sup>, που αφορούσε την ασφάλεια ναυσιπλοΐας στα 'Στενά'.

### *39η Σύνοδος Υποεπιτροπής Ασφάλειας ναυσιπλοΐας (6-10/9/1993)*

Το 1993, η Τουρκία υπέβαλε το σύστημα διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας για τα 'Στενά' στον ΔΝΟ<sup>15</sup>. Κατά τη διάρκεια των συζητήσεων της 39ης συνόδου της Υποεπιτροπής Ασφάλειας ναυσιπλοΐας<sup>16</sup> (YAN) (6-10/9/1993), προέκυψε το θέμα εισαγωγής κανόνων ναυσιπλοΐας για τα μεγάλα πλοία, τα οποία, λόγω του μεγέθους τους, έχουν περιορισμένη ικανότητα να κινηθούν στις αντίστοιχες λωρίδες του συστήματος διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας και κατά συνέπεια, η YAN, μετά από εξέταση της τουρκικής πρότασης, ενέκρινε την καθιέρωση του συστήματος αυτού υπό την προϋπόθεση υιοθέτησης σχετικών κανόνων για τη ναυσιπλοΐα στα ' Στενά' από τις αρμόδιες επιτροπές του ΔΝΟ<sup>17</sup>.

### *63η Σύνοδος της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (16-25/5/1994)*

Η τουρκική αντιπροσωπεία υπέβαλε, την 26<sup>η</sup> Ιανουαρίου 1994, στην 63<sup>η</sup> σύνοδο της ENA (16-25/5/1994), σχετικό έγγραφο<sup>18</sup>, με το οποίο πρότεινε την

<sup>13</sup> Maritime Safety Committee (MSC).

<sup>14</sup> Έγγραφο IMO, MSC 62/INF.10. Όλα τα έγγραφα του ΔΝΟ, στα οποία γίνεται αναφορά στην παρούσα μελέτη, βρίσκονται στη βιβλιοθήκη και το Αρχείο του Οργανισμού στο Λονδίνο ( 4 Albert Embankment, London SE1 7SR).

<sup>15</sup> Έγγραφο IMO, NAV 39/3/9.

<sup>16</sup> Navigation Sub - Committee (NAV).

<sup>17</sup> Ας σημειωθεί ότι η διαδικασία, σύμφωνα με τον εσωτερικό κανονισμό του ΔΝΟ, υιοθέτησης ενός συστήματος διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας (και γενικότερα λήψης μίας απόφασης), επιβάλλει η απόφαση της YAN να εγκριθεί από την επόμενη σύνοδο της ENA και στη συνέχεια να γίνει οριστικά αποδεκτή από την αμέσως επόμενη σύνοδο της Συνέλευσης του Οργανισμού.

<sup>18</sup> Έγγραφο IMO, MSC 63/7/2.

υιοθέτηση από τον ΔΝΟ συγκεκριμένων κανόνων ναυσιπλοΐας στα 'Στενά'<sup>19</sup> ανάλογων, εάν όχι πανομοιότυπων με τους 'Τουρκικούς Κανονισμούς', που είχαν δημοσιευθεί λίγους μήνες πριν, στην Τουρκία<sup>20</sup>.

Η Ρωσική αντιπροσωπεία αντιδρώντας σε αυτήν την πρόταση, υπέβαλε στις 24 Μαρτίου 1994, στην ίδια σύνοδο, έγγραφο<sup>21</sup> μέσα από το οποίο κατήγγειλε τους προτεινόμενους κανόνες ως αντίθετους με τη διεθνή έννομη τάξη και πρότεινε να μην ληφθεί μία βεβιασμένη απόφαση αλλά να γίνει έρευνα για την "υιοθέτηση από τον ΔΝΟ ενός συστήματος ασφαλούς διαχείρισης, που θα περιλαμβάνει και διαδικασίες αντιμετώπισης των ήδη γνωστών και των προβλέψιμων ατυχημάτων".

Σχετική με την ρωσική πρόταση ήταν και η επιστολή της Κύπρου<sup>22</sup> προς τον ΔΝΟ, σύμφωνα με την οποία ζητήθηκε να γίνει μία ενδελεχής έρευνα του ατυχήματος της σύγκρουσης των πετρελαιοφόρων Nassia και Shipbroker και των αιτιών αυτού στα πλαίσια του Οργανισμού. Το αίτημα αυτό στηριζόταν νομικά στην απόφαση της 16ης Γενικής Συνέλευσης του ΔΝΟ Α.637 (16) περί διεθνούς συνεργασίας των κρατών μελών του οργανισμού στην μελέτη και εύρεση των αιτιών των ναυτικών ατυχημάτων. Η τουρκική αντιπροσωπεία αρνήθηκε<sup>23</sup> την πραγματοποίηση μίας τέτοιας έρευνας, με την αιτιολογία ότι αυτή είναι περιττή καθώς υπερκαλύπτεται από την επίσημη έρευνα που πραγματοποίησαν οι τουρκικές αρχές<sup>24</sup>.

<sup>19</sup> Ας σημειωθεί ότι κατά το χρονικό διάστημα που μεσολάβησε μεταξύ της υποβολής της τουρκικής πρότασης στην 63η σύνοδο της ΕΝΑ (26.1.1994) και της πραγματοποίησης της συνόδου αυτής (16-25.5.1994), είχε λάβει χώρα το ατύχημα των NASSIA και SHIPBROKER, οπότε η ψυχολογία των συμμετεχόντων στη σύνοδο ήταν αρκετά φορτισμένη υπό το βάρος της περιβαλλοντικής καταστροφής που είχε προκληθεί, ώστε να υιοθετηθούν κανονισμοί ναυσιπλοΐας που θα συντελούσαν μεν στην ασφάλεια ναυσιπλοΐας και στην προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος, ακόμα και εάν αυτοί ήταν περιοριστικοί της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας.

<sup>20</sup> Βλ. υποσ. 5.

<sup>21</sup> Έγγραφο IMO, MSC 63/7/15.

<sup>22</sup> Βλ. SN/Circ.165.

<sup>23</sup> Βλ. SN/Circ.168.

<sup>24</sup> Ας σημειωθεί ότι τα αποτελέσματα της τουρκικής αυτής έρευνας δόθηκαν στον ΔΝΟ στις 25 Απριλίου 1994 και κυκλοφόρησαν με το έγγραφο του IMO, SN/Circ.164. Χαρακτηριστική είναι η τουρκική προσπάθεια εκμετάλλευσης του ατυχήματος προκειμένου να στηρίξει τους 'Τουρκικούς Κανονισμούς'. Στην τουρκική αναφορά για το ατύχημα αναφέρεται: «...Οι εκτιμήσεις των συνθηκών κάτω από τις οποίες έλαβε χώρα το ατύχημα καταδεικνύουν ότι εάν η διερεύνηση του Nassia είχε γίνει σύμφωνα με τους ισχύοντες Κανονισμούς, το ατύχημα θα μπορούσε να αποφευχθεί.»



Προκειμένου να μελετηθούν οι προαναφερόμενες προτάσεις της Τουρκίας και της Ρωσίας που υποβλήθηκαν στην 63η σύνοδο της ΕΝΑ, συγκροτήθηκε ομάδα εργασίας στα πλαίσια της συνόδου αυτής, στην οποία συμμετείχαν οι αντιπροσωπείες όλων των ενδιαφερομένων κρατών με σκοπό τη δημιουργία κανόνων σχετικών με τη ναυσιπλοΐα στα 'Στενά', που θα ήταν κοινής αποδοχής. Η 63<sup>η</sup> σύνοδος της ΕΝΑ υιοθέτησε την αναφορά<sup>25</sup> αυτής της ομάδας εργασίας, υπό την επιφύλαξη κύρωσης της από την 19<sup>η</sup> σύνοδο της Συνέλευση του ΔΝΟ. Η ΕΝΑ ουσιαστικά αφενός επικύρωσε το σχετικό σύστημα διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας<sup>26</sup>, που είχε καθιερώσει η Τουρκία και αφετέρου κατέληξε στη δημιουργία συγκεκριμένων κανόνων ναυσιπλοΐας στην περιοχή<sup>27</sup>, στους «Κανόνες και Συστάσεις του ΔΝΟ περί της ναυσιπλοΐας στα Στενά της Ίστανμπούλ (Βόσπορος), στα Στενά του Τσανάκκαλε (Δαρδανέλια) και τη θάλασσα του Μαρμαρά»<sup>28</sup> ("Κανόνες και Συστάσεις του ΔΝΟ"), που σκοπό είχαν, σύμφωνα με τα αναγραφόμενα στην αναφορά, να εξασφαλιστεί η ασφάλεια ναυσιπλοΐας για όλα τα πλοία που περνούν μέσα από τα 'Στενά'.

Στην επίσημη αναφορά της<sup>29</sup>, η 63<sup>η</sup> σύνοδος της ΕΝΑ, επισημαίνει στην παράγραφο 7.23 ότι οι εθνικοί κανονισμοί της Τουρκίας πρέπει να βρίσκονται σε πλήρη συμμόρφωση με τους 'Κανόνες και Συστάσεις του ΔΝΟ'. Η επισήμανση αυτή έγινε μετά από παρέμβαση της Ρωσίας, της Ελλάδας, της Κύπρου, της Ουκρανίας, της Ρουμανίας και της Βουλγαρίας<sup>30</sup> διότι η Τουρκία είχε ανακοινώσει ότι θα έθετε τους 'Τουρκικούς Κανονισμούς' σε ισχύ την 1η Ιουλίου 1994, δίχως να καθιστά σαφές εάν αυτοί θα είχαν εφαρμογή και στα υπό ξένη σημαία (μη τουρκική) πλοία.

<sup>25</sup> Έγγραφο ΙΜΟ, ΜSC63/WP.5/Add.1

<sup>26</sup> Τα ακριβή στίγματα καθορισμού των εξωτερικών ορίων του Συστήματος Διαχωρισμού Θαλάσσιας Κυκλοφορίας εμφανίζονται στο έγγραφο ΙΜΟ, ΜSC 63/23/Add.1, Annex 10, p.2-6.

<sup>27</sup> Έγγραφο ΙΜΟ, ΜSC 63/23/Add.1, Annex 9.

<sup>28</sup> Αυτοί οι κανόνες κυκλοφόρησαν στον Οργανισμό με το έγγραφο SN/Circ.166/1.6.1994.

<sup>29</sup> Έγγραφο ΙΜΟ, ΜSC 63/23.

<sup>30</sup> Βλ. Έγγραφο ΙΜΟ, ΜSC 63/23/Add.1, Annex 28-29 και έγγραφο ΙΜΟ, ΜSC 63/23, par. 7.15, 7.19, 7.20.

Πράγματι, οι 'Τουρκικοί Κανονισμοί' άρχισαν να εφαρμόζονται στα πλοία υπό τουρκική σημαία από την 1<sup>η</sup> Ιουλίου 1994, δίχως να τροποποιηθούν, όπως θα έπρεπε προκειμένου αυτοί να μην έρχονται σε αντίθεση με τους 'Κανόνες και Συστάσεις του ΔΝΟ'. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι οι 'Τουρκικοί Κανονισμοί' περιλαμβάνουν σύστημα διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας, σύστημα αναφοράς, δηλαδή υποχρέωση παροχής ναυτιλιακών πληροφοριών από τα διερχόμενα πλοία στο Τουρκικό κέντρο συλλογής πληροφοριών (TUBRAP), το οποίο επιβάλλει σοβαρούς περιορισμούς για τη διέλευση των μεγάλων πλοίων (ολικού μήκους άνω των 150 μέτρων) και των πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία, διατάξεις που προβλέπουν αναστολή της κυκλοφορίας στα 'Στενά' καθώς και τη δυνατότητα των τουρκικών αρχών να καθιερώσουν υποχρεωτική πλοήγηση<sup>31</sup>.

#### *71η Σύνοδος Νομικής Επιτροπής (10-14/10/1994)*

Η Ρωσία, αντιδρώντας σε αυτήν την καταχρηστική εφαρμογή των 'Τουρκικών Κανονισμών', υπέβαλε έγγραφο<sup>32</sup> στην 71<sup>η</sup> σύνοδο της Νομικής Επιτροπής<sup>33</sup> (10-14/10/1994), ζητώντας να παρέμβει προκειμένου να αποκατασταθεί η διεθνής νομιμότητα. Αξιοσημείωτο είναι ότι η Ρωσία είχε δώσει οδηγίες στους ρώσους καπετάνιους να συμμορφώνονται μόνο με τους 'Κανόνες και Συστάσεις του ΔΝΟ' και να αγνοούν όλες τις διατάξεις των 'Τουρκικών Κανονισμών', που δεν συμμορφώνονται με τις διεθνείς συμβάσεις, κανονισμούς και γενικότερα με τη διεθνή έννομη τάξη<sup>34</sup>.

<sup>31</sup> Η Τουρκία υποστηρίζει ότι τα ατυχήματα στην περιοχή των 'Στενών' οφείλονται κατά μεγάλο ποσοστό στη μη χρήση από την πλευρά των διερχόμενων πλοίων τοπικών πλοηγών. Είχε, δε καταγγελθεί ότι από τα 296 πλοία που είχαν ατύχημα στο στενό της Κωνσταντινούπολης κατά την περίοδο από Μάιο 1982 έως Απρίλιο 1995, μόνο τα 40 είχαν προσλάβει πιλότο. Βλ. σχετικό δημοσίευμα με τίτλο "Narrow Margin for Fatal Error" στην εφημερίδα Lloyd's List την 15.2.1995.

<sup>32</sup> Έγγραφο IMO, LEG 71/12.

<sup>33</sup> Legal Committee (LEG).

<sup>34</sup> Βλ. άρθρο του Isayev Maksim, "We cannot Consider it Lawful", που δημοσιεύτηκε στην Current Digest of the Post – Soviet Press, την 27.7.1994, σελ. 23. Βλ. επίσης άρθρο του Hugh Pope με τίτλο "New Shipping Rules bring Turkey into Conflict with Russia, Neighbors", που δημοσιεύτηκε στην εφημερίδα Los Angeles Times, την 2<sup>η</sup> 7.1994, σελ. A17.

Η Τουρκία αρνήθηκε<sup>35</sup> τις κατηγορίες της Ρωσικής αντιπροσωπείας, εμμένοντας στη θέση ότι οι 'Τουρκικοί Κανονισμοί' βρίσκονται σε πλήρη συμμόρφωση τόσο με το Διεθνές Δίκαιο όσο και με τους 'Κανόνες και Συστάσεις του ΔΝΟ', οι οποίοι δίνουν επιπλέον περιθώρια πρωτοβουλιών στις τοπικές αρχές. Αντίθετος με αυτήν την άποψη ήταν ένας σημαντικός αριθμός κρατών μελών του ΔΝΟ, όπως η Βουλγαρία, η Γαλλία, η Γερμανία, η Ελλάδα, το Μεξικό, το Ομάν, η Πολωνία, η Ρουμανία, η Ιταλία, η Αγγλία και οι Η.Π.Α. Παρόλα ταύτα, εκφράστηκε<sup>36</sup> και η άποψη (από το Μεξικό, του οποίου η στάση υπήρξε αμφιλεγόμενη) ότι η Νομική Επιτροπή του ΔΝΟ δεν έχει αρμοδιότητα να προβεί σε διαιτησία ή σε δικαστική κρίση αναφορικά με τη νομιμότητα ή μη των 'Τουρκικών Κανονισμών' και ότι οποιοδήποτε κράτος που έχει έννομο συμφέρον έχει δικαίωμα να εγείρει το ζήτημα στο Διεθνές Δικαστήριο.

Στα πλαίσια αυτού του κλίματος, και αδράζοντας την ευκαιρία που της έδωσε η παρέμβαση του Μεξικού, η Νομική Επιτροπή απέφυγε να υπεισέλθει σε λεπτομέρειες και απλώς επανέλαβε<sup>37</sup> ό,τι είχε ήδη δηλωθεί και από άλλες Επιτροπές του ΔΝΟ, δηλαδή την άποψη ότι η οποιαδήποτε δυσκολία, που μπορεί να προκύψει αναφορικά με την εφαρμογή των 'Κανόνων και των Συστάσεων του ΔΝΟ', πρέπει να αντιμετωπιστεί και να επιλυθεί μόνο στα πλαίσια του Οργανισμού και ότι οι εθνικοί κανονισμοί, οι οποίοι προήλθαν από το παράκτιο κράτος, *δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να επηρεάσουν ή να καταστρατηγήσουν τα δικαιώματα των πλοίων που περνούν μέσα από τα 'Στενά' και τα οποία απορρέουν από το διεθνές δίκαιο.*

Κατέληξε δε στο συμπέρασμα ότι δεν έχει αρμοδιότητα για την επίλυση αυτού του προβλήματος, το οποίο πρέπει να εγερθεί στα πλαίσια της ΕΝΑ και να συζητηθεί και αναλυθεί από κάποια σχετική ομάδα εργασίας της.

64<sup>η</sup> Σύνοδος της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (5-9/12/1994)

<sup>35</sup> Έγγραφο IMO, LEG 71/12/1.

<sup>36</sup> Έγγραφο IMO, LEG 71/13, par. 140.

<sup>37</sup> Έγγραφο IMO, LEG71/13, par. 142-143.

Τα αποτελέσματα της Νομικής Επιτροπής υποβλήθηκαν<sup>38</sup> στην 64η σύνοδο της ΕΝΑ, η οποία έλαβε χώρα δύο μήνες αργότερα (Δεκέμβριος του 1994), αφού είχαν ήδη αρχίσει να ισχύουν οι 'Κανόνες και Συστάσεις του ΔΝΟ' (24 Νοεμβρίου 1994), και αφού η Τουρκία είχε ήδη αρχίσει να εφαρμόζει τους 'Τουρκικούς Κανονισμούς' στα υπό ξένη (μη τουρκική) σημαία πλοία (24 Νοεμβρίου 1994).

Σε αυτήν τη σύνοδο, υπήρξε αντίδραση από πολλές χώρες διότι η Τουρκία καταχρηστικά και αγνοώντας τα αποτελέσματα της Νομικής Επιτροπής αποφάσισε να εφαρμόσει τους μονομερείς κανονισμούς της και στα υπό ξένη (μη τουρκική) σημαία πλοία. Η μόνη χώρα που άλλαξε στάση<sup>39</sup> ήταν οι Η.Π.Α., οι οποίες, παρόλο που στη Νομική Επιτροπή, δύο μήνες πριν, συμπορευόταν με την πλειοψηφία των κρατών μελών, ξαφνικά και ανεξήγητα άρχισε να στηρίζει τις τουρκικές ενέργειες και πολιτική.

Αναλυτικότερα:

Η Τουρκία, σύμφωνα με την πάγια πολιτική της να κερδίζει χρόνο και με σκοπό να μη ληφθούν αποφάσεις στη συγκεκριμένη σύνοδο της ΕΝΑ αναφορικά με την επιβολή των Τουρκικών Κανονισμών στα υπό ξένη σημαία πλοία, αντί να ανακαλέσει ή να τροποποιήσει τους 'Τουρκικούς Κανονισμούς' σύμφωνα με την επιταγή του ΔΝΟ και συγκεκριμένα της Νομικής Επιτροπής, εξέδωσε Οδηγίες που απευθυνόντουσαν στις τοπικές λιμενικές αρχές, ερμήνευαν τους 'Τουρκικούς Κανονισμούς' και περιείχαν αρχές, κανόνες και πρακτικές εφαρμογής τους.

Σύμφωνα πάντα με την Τουρκία, η έκδοση των Οδηγιών αυτών είχε ως σκοπό την εναρμόνιση των 'Τουρκικών Κανονισμών' με τους 'Κανόνες και Συστάσεις του ΔΝΟ'. Η πραγματικότητα, όμως, είναι ότι οι οδηγίες αυτές μάλλον σύγχυση δημιούργησαν.

<sup>38</sup> Έγγραφο IMO, MSC 64/2/2.

<sup>39</sup> Πρέπει να σημειωθεί ότι και το Ομάν απέσυρε τις αντιρρήσεις του σχετικά με τη νομιμότητα των 'Τουρκικών Κανονισμών'. Η αλλαγή όμως αυτή δεν κρίνεται σημαντική, δεδομένου ότι η διπλωματική και διαπραγματευτική δύναμη του συγκεκριμένου κράτους δεν είναι μεγάλη στα πλαίσια του ΔΝΟ.

Πιο συγκεκριμένα, υπάρχει μία αβεβαιότητα ως προς τη νομική μορφή και τυπική ισχύ των τουρκικών Οδηγιών και ειδικότερα αναφορικά με τους 'Τουρκικούς Κανονισμούς': οι τελευταίοι ψηφίστηκαν στην εθνική Βουλή και δημοσιεύτηκαν στην εφημερίδα της κυβέρνησης<sup>40</sup>, σε αντιδιαστολή με τις Οδηγίες, οι οποίες εκδόθηκαν από την Διοίκηση υπό τη μορφή εγκυκλίου και κατά συνέπεια δεν υπερισχύουν των 'Τουρκικών Κανονισμών' στην έκταση που τους τροποποιούν.

Επιπλέον, επί του ουσιαστικού περιεχομένου τους, οι Οδηγίες αυτές δεν καταργούν τις διατάξεις των 'Τουρκικών Κανονισμών', που δεν συμμορφώνονται με τις αποφάσεις του ΔΝΟ αλλά αντιθέτως περιπλέκουν την κατάσταση δεδομένου ότι (οι Οδηγίες) προτείνουν οι 'Τουρκικοί Κανονισμοί' και οι 'Κανόνες και Συστάσεις του ΔΝΟ' να εφαρμόζονται παράλληλα και συμπληρωματικά. Η παράλληλη εφαρμογή όμως των διατάξεων αυτών κρίνεται αδύνατη, καθώς α. τα δύο νομικά κείμενα αντικρούονται μεταξύ τους, β. η παράλληλη εφαρμογή τους ισοδυναμεί με τροποποίηση των 'Τουρκικών Κανονισμών', γεγονός νομικά αβάσιμο και απαράδεκτο, δεδομένου ότι οι Οδηγίες είναι μειωμένης νομικής ισχύς, όπως προαναφέρθηκε<sup>41</sup> και γ. η παράλληλη αυτή εφαρμογή είναι αντίθετη με την απόφαση της 63η συνόδου της ΕΝΑ και τους 'Κανόνες και Συστάσεις του ΔΝΟ', οι οποίες προστάζουν τη συμμόρφωση των όποιων εθνικών κανονισμών με αυτές και όχι την συνεφαρμογή τους.

Η προκαλούμενη από τις Οδηγίες σύγχυση είναι προφανής και από τις ενδεικτικά παρακάτω αναλυόμενες διατάξεις τους:

- αναφέρεται ότι τα άρθρα 42 και 52 των 'Τουρκικών Κανονισμών' πρέπει να εφαρμόζονται υπό το πρίσμα των παραγράφων 1.2 και 1.3 των 'Κανόνων και Συστάσεων του ΔΝΟ', όπου ορίζεται ότι όταν ένα πλοίο δεν

<sup>40</sup> Το θέμα της δημοσίευσης και των προβλημάτων που δημιουργούνται από αυτήν, έθιξε και η Ελληνική αντιπροσωπεία στην 65η σύνοδο της ΕΝΑ. Βλ. MSC 65/19/4 και MSC 65/25/Add.2 Annex 35.

<sup>41</sup> Εξάλλου, στον «Οδηγό Καθορισμού Πορείας Ν 9000» που αφορά τα 'Στενά', που εκδόθηκε από την - αντίστοιχη με την Ελληνική - Υδρογραφική Υπηρεσία της Τουρκίας και τον οποίο συστήνεται στους ναυτικούς να ακολουθούν, αναφέρονται οδηγίες εφαρμογής των 'Τουρκικών Κανονισμών' και των 'Κανόνων και Συστάσεων του ΔΝΟ', ενώ καμία αναφορά δεν γίνεται στις σχετικές Οδηγίες της 28<sup>ης</sup>.11.1994, γεγονός που συνηγορεί στην άποψη ότι αυτές εκδόθηκαν

μπορεί να ακολουθήσει το Σύστημα Διαχωρισμού Θαλάσσιας Κυκλοφορίας, η αρμόδια Αρχή μπορεί είτε να αναστείλει τη λειτουργία του και να εφαρμόσει το άρθρο 9 των Διεθνών Κανονισμών Αποφυγής Σύγκρουσης είτε να αναστείλει προσωρινά τη διπλή κυκλοφορία. Η διάταξη αυτή εκ πρώτης όψεως φαίνεται καλόπιστη αλλά στην ουσία είναι άνευ αντικειμένου, δεδομένου ότι δεν υπάρχουν περιθώρια εφαρμογής της στα οικεία άρθρα των 'Τουρκικών Κανονισμών': για παράδειγμα, το άρθρο 42 ορίζει ότι όταν ένα μεγάλο πλοίο με επικίνδυνο φορτίο εισέρχεται στα 'Στενά', ένα παρόμοιο πλοίο δεν πρέπει να εισέλθει στα 'Στενά' μέχρις ότου το πρώτο να εξέλθει. Καθίσταται σαφές ότι καμία σχετική ερμηνεία δεν μπορεί να λάβει χώρα στην περίπτωση αυτή, καθώς το άρθρο 42 καταργεί εκ των προτέρων το Σύστημα Διαχωρισμού Θαλάσσιας Κυκλοφορίας.

- αναφέρεται ότι η κυκλοφορία αναστέλλεται για μικρές χρονικές περιόδους σε άκρως εξαιρετικές περιπτώσεις, που αναφέρονται στο άρθρο 24 των 'Τουρκικών Κανονισμών'. Οι περιπτώσεις όμως του άρθρου αυτού, όπως αθλητικά γεγονότα, επιστημονικές και ερευνητικές δραστηριότητες, καταδίωξη εγκληματιών κ.α., κάθε άλλο παρά άκρως εξαιρετικές μπορούν να χαρακτηριστούν.

- αναφέρεται ότι η ρυμούλκηση μπορεί να γίνεται από οποιοδήποτε πλοίο ικανό προς την εργασία αυτή, ενώ το άρθρο 21 των 'Τουρκικών Κανονισμών' ορίζει ότι την εργασία αυτή εκτελούν μόνο ρυμουλκά εφοδιασμένα με άδεια. Επίσης, οι οδηγίες δεν αναφέρουν τίποτα για τις διατάξεις 32, 38 και 50 των 'Τουρκικών Κανονισμών' που επιβάλλουν υποχρεωτική ρυμούλκηση (σε αντίθεση με τους 'Κανόνες και Συστάσεις του ΔΝΟ' και με τη 'Συνθήκη του Montreux' που την καθιστούν προαιρετική), αφήνοντας έτσι το θέμα αυτό ασαφές.

- αναφέρεται ότι ο έλεγχος επί των πλοίων για λόγους ασφαλείας και για τελωνειακούς σκοπούς (άρθρα 44 και 54 των 'Τουρκικών Κανονισμών') δεν θα εφαρμόζονται στα διερχόμενα πλοία (transit ships). Παρόλο που αυτή η πρόβλεψη της Οδηγίας είναι μία θετική κίνηση βελτίωσης των 'Τουρκικών Κανονισμών' (με την επιφύλαξη της νομικής ισχύς των Οδηγιών που προαναφέρθηκε), εντούτοις αφήνει έξω μία σειρά από διατάξεις τους (άρθρα

2(ζ), 5, 6-8, 10, 57 κ.α.), που σύμφωνα με το Διεθνές Δίκαιο δεν πρέπει να εφαρμόζονται στα διερχόμενα πλοία.

- άλλη μια επίσης καλή κίνηση (με την επιφύλαξη βέβαια της νομικής ισχύς των Οδηγιών που προαναφέρθηκε), είναι η διάταξη που ορίζει ότι το άρθρο 25 των 'Τουρκικών Κανονισμών', που προβλέπει κυρώσεις για τα πλοία που παραβιάζουν το Σύστημα Διαχωρισμού Θαλάσσιας Κυκλοφορίας, δεν εφαρμόζεται στα πλοία που εκ των πραγμάτων (π.χ. λόγω του μεγέθους τους) δεν είναι δυνατόν να συμμορφωθούν με τις απαιτήσεις του Συστήματος αυτού.

- στο μόνο σημείο όπου οι Οδηγίες είναι σαφείς είναι σε αυτό που αφορά τα πολεμικά πλοία, στα οποία δεν εφαρμόζονται μία σειρά από διατάξεις των 'Τουρκικών Κανονισμών', (όπως αυτές που αφορούν τον έλεγχο, τις κυρώσεις, τις προηγούμενες κοινοποιήσεις, την κατάθεση σχεδίου ταξιδιού, την πρόσληψη πιλότου κ.α. - άρθρα 5-7, 13-16, 19, 25, 29-31, 35, 44, 54, 55, 57). Όπως δήλωσε, όμως, και η Ελληνική αντιπροσωπεία<sup>42</sup>, η Τουρκία ήθελε να δημιουργήσει την εντύπωση ότι συμβιβάστηκε και ότι υποχώρησε με το να εξαιρέσει από την εφαρμογή των κανονισμών της τα πολεμικά και κάποια κυβερνητικά πλοία. Αυτό όμως δεν αποτελεί υποχώρηση δεδομένου ότι, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο και τη διεθνή πρακτική, αυτού του είδους τα πλοία υπάγονται στο δίκαιο του κράτους της σημαίας τους και στις διατάξεις της συνθήκης του Μοντρέυξ όταν περνούν από τα στενά των Δαρδανελίων και του Βοσπόρου και τη θάλασσα του Μαρμαρά.

Με τη ρηματική διακοίνωση UKDH/II-1495 της 28.11.1994 η Τουρκία ενημέρωσε τα Κράτη - Μέλη του ΔΝΟ για τις οδηγίες αυτές. Πρακτικά, όμως, τα ενδιαφερόμενα κράτη έλαβαν γνώση των Οδηγιών αυτών την πρώτη ημέρα της 64ης συνόδου της ΕΝΑ (5/12/1994), καθώς η Τουρκία το κατέθεσε στον ΔΝΟ και μοιράστηκε στις αντιπροσωπείες των Κρατών - Μελών του.

Παρόλη την αντίδραση των ενδιαφερομένων Κρατών - Μελών, η παρέμβαση των Η.Π.Α. υπήρξε καθοριστική, καθώς "πριμοδότησε" την κίνηση της Τουρκίας. Συγκεκριμένα, οι Η.Π.Α. τόνισαν ότι η 71η σύνοδος της Νομικής

<sup>42</sup> Έγγραφο IMO, MSC 64/22/Add.1, Annex 28.

Επιτροπής αναγνώρισε την καλή θέληση της Τουρκίας στην έκδοση των 'Τουρκικών Κανονισμών', αρκέστηκε στις εγγυήσεις της Τουρκίας ότι οι σχετικές Οδηγίες θα εναρμόνιζαν τους εθνικούς της κανονισμούς με τους 'Κανόνες και Συστάσεις του ΔΝΟ' και εξέφρασε την πεποίθηση ότι η εφαρμογή των Οδηγιών αυτών θα απέσυρε τις επιφυλάξεις των Η.Π.Α. που εκδηλώθηκαν στην σύνοδο της Νομικής Επιτροπής δύο μήνες πριν. Κατόπιν των ανωτέρω, οι Η.Π.Α. παρότρυναν τα υπόλοιπα Κράτη - Μέλη να μελετήσουν τις Οδηγίες και να περιμένουν τα αποτελέσματα που θα είχε η εφαρμογή αυτών, σε συνδυασμό με την πρόσφατη έναρξη ισχύος των 'Κανόνων και Συστάσεων του ΔΝΟ' (24.11.1994) και να υποβάλλουν τυχόν παρατηρήσεις τους σε μελλοντικές συνόδους του ΔΝΟ.

Μία πρώτη άποψη και σύμφωνα με τα όσα αναλύθηκαν παραπάνω, μας καθιστά φανερό ότι οι Οδηγίες αυτές δεν θα άλλαζαν την κατάσταση που είχε καταγγελθεί από πολλά Κράτη - Μέλη στην 71η σύνοδο της Νομικής Επιτροπής, ότι δηλαδή οι 'Τουρκικοί Κανονισμοί' παραβίαζαν το Διεθνές Δίκαιο και τους 'Κανόνες και Συστάσεις' του ΔΝΟ. Όμως, όλοι ήταν υποχρεωμένοι να ακολουθήσουν τη διπλωματική λογική που υπαγόρευε την εξέταση αυτών των Οδηγιών και την αναμονή προκειμένου να διαπιστωθούν τα - εκ των προτέρων γνωστά - αποτελέσματα στην πράξη.

Αυτός, όμως, ο Τουρκικός πολιτικός ελιγμός, ενώ ήταν επιτυχής στο να μη ληφθεί καμία απόφαση στο θέμα των 'Στενών' στη συγκεκριμένη σύνοδο της ΕΝΑ, απέτυχε στο να μη δοθεί συγκεκριμένη συνέχεια στα πλαίσια της ΕΝΑ στο μέλλον.

Η Τουρκία με το να καταθέσει τις σχετικές Οδηγίες στον ΔΝΟ και να διανεμηθούν αυτές στα Κράτη - Μέλη του, πρόσφερε την αφορμή, ώστε αυτές να θεωρηθούν έγγραφο του ΔΝΟ και να αποτελέσουν - μαζί με τους 'Τουρκικούς Κανονισμούς' στους οποίους αναφέρονται - βάση για μελέτη, σχολιασμό και περαιτέρω συζήτηση και επεξεργασία. Η Τουρκία βέβαια με δήλωση της<sup>43</sup>, όταν συνειδητοποίησε το διπλωματικό της σφάλμα, υποστήριξε ότι οι Οδηγίες αυτές αποτελούν εθνικό εσωτερικό έγγραφο και δεν έπρεπε να

<sup>43</sup> Έγγραφο IMO, MSC 64/22/Add.1, Annex 24.



διανεμηθούν στα πλαίσια του ΔΝΟ, καθώς δεν υπήρχε τουρκικό αίτημα για αυτήν τη διανομή από τη Γενική Γραμματεία του ΔΝΟ.

Κατόπιν των ανωτέρω, η τελική διαμάχη ήταν εάν το θέμα των 'Στενών' θα εντασσόταν στην ημερησία διάταξη της 65ης συνόδου της ΕΝΑ, το Μάιο του 1994, ως μεμονωμένο θέμα, οπότε και θα γινόταν μεγαλύτερης έκτασης μελέτη και συζήτηση ή εάν τα υποβληθέντα σχετικά έγγραφα θα εντάσσονταν στην ημερησία διάταξη υπό τον τίτλο "διάφορα θέματα" (Agenda Item: Any other business), οπότε και θα είχαν περισσότερο "ενημερωτικό" και λιγότερο "διαπραγματευτικό" χαρακτήρα. Υπέρ της πρώτης άποψης τάχθηκαν<sup>44</sup> η Ελλάδα, η Ρωσία, η Βουλγαρία, η Ρουμανία, η Ιταλία, η Γαλλία, η Ουρουγουάη, η Κύπρος κ.α. Υπέρ της δεύτερης άποψης τάχθηκαν<sup>45</sup> οι Η.Π.Α., ενώ η Τουρκία επέμενε ότι το θέμα της ναυσιπλοΐας στα 'Στενά' δεν έπρεπε να συζητηθεί πλέον στα πλαίσια του ΔΝΟ, καθώς αποτελούσε Τουρκικό εσωτερικό θέμα, το οποίο η Τουρκία οικειοθελώς έθεσε στο ΔΝΟ, προκειμένου αυτός να εγκρίνει τις ζώνες διαχωρισμού θαλάσσια κυκλοφορίας. Η αρμοδιότητα του ΔΝΟ περιοριζόταν στην κύρωση των σχετικών ζωνών και των 'Κανόνων και Συστάσεων του ΔΝΟ', από την 19η Συνέλευση του Οργανισμού, που θα ελάμβανε χώρα τον Νοέμβριο του 1995.

Λόγω της έντονης πολιτικής πίεσης των Η.Π.Α., η 64η σύνοδος της ΕΝΑ δεν αποφάσισε ρητώς εάν το θέμα της ναυσιπλοΐας στα 'Στενά' θα εντασσόταν ως μεμονωμένο θέμα στην ημερησία διάταξη της 65ης συνόδου της. Τελικά, μετά από πρόταση της Ελλάδας<sup>46</sup>, υποστηριζόμενης από τις Βουλγαρία, Κύπρο, Μάλτα, Πολωνία, Ρωσία, Ουκρανία και Ουρουγουάη, εντάχθηκε - στην ουσία μόνο του - υπό τον 19ο τίτλο "Εφαρμογή Νομικών Κειμένων και Σχετικά Ζητήματα" (Implementation of Instruments and Related Matters).

Ενδεικτική της έλλειψης συνεννόησης στο θέμα της ναυσιπλοΐας στα 'Στενά' είναι η διάσταση των αριθμητικών στοιχείων που παρουσιάστηκαν στην 64η σύνοδο της ΕΝΑ αναφορικά με τα διαπλέοντα πλοία από τα 'Στενά': Η

<sup>44</sup> Έγγραφο IMO, MSC 64/22/Add.1, Annexes 25, 27-30.

<sup>45</sup> Έγγραφο IMO, MSC 64/22/Add.1, Annex 26.

<sup>46</sup> Έγγραφο IMO, MSC 64/22/Add.1, Annex 31.

αντιπροσωπεία της Βουλγαρίας<sup>47</sup> καταγγέλλει ότι, σύμφωνα με πληροφορίες της Βουλγαρικής Ναυτιλιακής Ένωσης, κατά τη διάρκεια του εξαμήνου από την 1<sup>η</sup> Ιουλίου 1994 μέχρι την 30η Νοεμβρίου 1994, 227 πλοία υπό σημαία Βουλγαρίας άσκησαν το δικαίωμα ελεύθερης διέλευσης μέσα από τα 'Στενά', από τα οποία τα 90 πλοία κρατήθηκαν από τις τουρκικές αρχές, πιθανότατα βασιζόμενοι στο άρθρο 29 των 'Τουρκικών Κανονισμών' [βλ. κεφάλαιο Β.2 (IV)], και υπέστησαν συνολική καθυστέρηση 361 ωρών<sup>48</sup>. Αναλόγως, η αντιπροσωπεία της Ρωσίας<sup>49</sup>, καταγγέλλοντας τις ίδιες καταστάσεις, αναφέρει ότι μόνο μία ρωσική ναυτιλιακή εταιρεία υπέστη καθυστέρηση 300 ωρών από την 1η Ιουλίου μέχρι τότε. Παράλληλα, όμως, η Τουρκική αντιπροσωπεία δήλωσε<sup>50</sup> ότι κατά το ίδιο διάστημα, διέσχισαν τα 'Στενά της Ίστανμπούλ' 16.536 πλοία από τα οποία τα 10.378 ήταν υπό ξένη σημαία. Από αυτές τις περιπτώσεις, μόνο τέσσερις επίσημες αναφορές σημειώθηκαν για αδικαιολόγητη καθυστέρηση, για τις οποίες δόθηκε επαρκής αιτιολογία της αιτίας της καθυστέρησης.

Την 12<sup>η</sup> Ιανουαρίου 1995, η Τουρκία, επικαλούμενη τους αντιφατικούς κανόνες ασφάλειας της 1<sup>ης</sup> Ιουλίου 1994, ανέστειλε τη διπλή κυκλοφορία μέσα από τα 'Στενά' για εννέα ώρες προκειμένου να επιτρέψει σε τρία πετρελαιοφόρα να διέλθουν με ασφάλεια, προφασιζόμενη ότι κίνητρο της ήταν η μείωση στο ελάχιστο της δυνατότητας επέλευσης ατυχημάτων λόγω της αυξημένης κίνησης των 'Στενών'.

<sup>47</sup> Έγγραφο IMO, MSC 64/22/Add.1 - Annex 27.

<sup>48</sup> Σε μεταγενέστερη σύνοδο, η Βουλγαρία κατήγγειλε (MSC 65/25/ADD.2, Annex 37) ότι κατά το χρονικό διάστημα από 1.7.1994 έως 25 Απριλίου 1995, έλαβαν χώρα 194 περιπτώσεις καθυστερήσεων πλοίων υπό Βουλγαρική σημαία, συνολικά 860 ωρών.

<sup>49</sup> Έγγραφο IMO, MSC 64/22/Add.1, Annex 25. Επίσης, σε μεταγενέστερη αναφορά της (MSC 65/19/2, para. 20), η Ρωσία καταγγέλλει ότι κατά το χρονικό διάστημα από 1.7.1994 έως 31.12.1994, ογδόντα (80) πλοία υπό ρωσική σημαία καθυστέρησαν ανατιολόγητα στα 'Στενά' με συνολική καθυστέρηση 477 ωρών συνολικά, ενώ οι πλοιοκτήτες τους υπέστησαν επιπρόσθετα έξοδα, ύψους περίπου 300.000 δολάρια Η.Π.Α. Βλ. Επίσης και MSC 65/25/Add.2 Annex 34 και NAV 43/3/1, Annex 2, όπου δίνεται κατάλογος με τα ονόματα 349 πλοίων υπό ρωσική σημαία που κρατήθηκαν στην είσοδο των 'Στενών' ανατιολόγητα κατά τη χρονική περίοδο από 1.7.1994 έως 31.12.1996, την ημερομηνία και το χρόνο της καθυστέρησης και τον τόπο αναμονής. Η συνολική καθυστέρηση των πλοίων αυτών ήταν 1887 ώρες και υπολογίζεται ότι οι πλοιοκτήτες υποβλήθηκαν λόγω της καθυστέρησης αυτής σε επιπρόσθετα έξοδα του ύψους των δολαρίων Η.Π.Α. Περίπου 926.000. Στον κατάλογο αυτό δεν καταγράφηκαν οι καθυστερήσεις λόγω άσχημης ορατότητας ή/και καιρού.

<sup>50</sup> Έγγραφο IMO, MSC 64/22/Add.1, Annex 24.

65η Σύνοδος της ΕΝΑ (9-17/5/1995)

Σε συνέχεια των αποφάσεων της 64η συνόδου της ΕΝΑ, το θέμα των 'Τουρκικών Κανονισμών' εξετάστηκε ξανά στη 65η σύνοδο της (9-17/5/1995). Η Ρωσία κατέθεσε δύο έγγραφα<sup>51</sup> στα οποία εξέθεσε και ανέλυσε τα σημεία των 'Τουρκικών Κανονισμών' όπου παρατηρείται έλλειψη νομιμότητας, καθώς και αυτά των τουρκικών οδηγιών, όπου παρατηρείται ασάφεια, καταλήγοντας ότι η συμμόρφωση των 'Τουρκικών Κανονισμών' με τις αποφάσεις του ΔΝΟ και γενικότερα με το Διεθνές Δίκαιο είναι θέμα αρχής και ζητώντας από τον Οργανισμό να συστήσει στους ναυτικούς να εφαρμόζει μόνο τους 'Κανόνες και Συστάσεις του ΔΝΟ' και την επιβαλλόμενη από το Διεθνές Δίκαιο πρακτική, κατά τη διέλευση των πλοίων από τα 'Στενά'. Τη Ρωσική πρόταση στήριξε και η Ελληνική αντιπροσωπεία<sup>52</sup>, ενώ ανάλογη θέση κράτησαν και η Ουκρανία, η Κύπρος, η Ρουμανία και η Βουλγαρία<sup>53</sup>, η οποία μάλιστα προχώρησε ακόμα περαιτέρω ζητώντας κατάργηση σε ορισμένα σημεία του σχετικού Συστήματος Διαχωρισμού Θαλάσσιας Κυκλοφορίας και πρότεινε να δημιουργηθεί στα πλαίσια αυτής της συνόδου μία ομάδα εργασίας που να καταγράψει τα κεντρικά σημεία αναφοράς πάνω στα οποία θα εργαστεί η Υποεπιτροπή Ασφάλειας ναυσιπλοΐας στην επόμενη σύνοδο της το Σεπτέμβριο του 1995.

Η Τουρκία, κράτησε την ίδια θέση που είχε κρατήσει και στην προηγούμενη σύνοδο της ΕΝΑ, αρνούμενη να συζητήσει επί της ουσίας το θέμα<sup>54</sup>. Θεώρησε ότι τα έγγραφα της Ρωσίας και της Ελλάδας που υποβλήθηκαν στη σύνοδο ήταν άσχετα με τη θεματική ενότητα 19 με τίτλο "Εφαρμογή Νομικών Κειμένων και Σχετικά Ζητήματα" (Implementation of Instruments and Related Matters), καθώς οι 'Κανόνες και Συστάσεις του ΔΝΟ' δεν μπορούν να θεωρηθούν "νομικά κείμενα", όπως είναι οι συμβάσεις, οι συνθήκες κ.α. Εξάλλου, σύμφωνα πάντα με την Τουρκική άποψη, ακόμα και εάν οι 'Κανόνες

<sup>51</sup> Έγγραφο IMO, MSC 65/19/2 και MSC 65/19/3. Βλ. Επίσης έγγραφο IMO, MSC 65/25/Add.2, Annex 34.

<sup>52</sup> Έγγραφο IMO, MSC 65/25/Add.2, Annex 35.

<sup>53</sup> Έγγραφο IMO, MSC 65/25 para. 19.9, MSC 65/25/Add.2, Annexes 36, 39 και 37.

<sup>54</sup> Έγγραφο IMO, MSC 65/25 para. 19.12 και MSC 65/25/Add.2, Annex 38.

και Συστάσεις του ΔΝΟ' μπορούσαν να θεωρηθούν ως "νομικά κείμενα", τα υποβληθέντα έγγραφα είναι εκτός θέματος δεδομένου ότι σχολιάζουν τους 'Τουρκικούς Κανονισμούς' και τις τουρκικές οδηγίες. Το επιχείρημα αυτό της Τουρκικής αντιπροσωπείας είναι λανθασμένο, διότι στο κείμενο των 'Κανόνων και Συστάσεων του ΔΝΟ' υπάρχει διάταξη η οποία ορίζει ότι οι όποιοι εθνικοί κανονισμοί, που εκδίδονται από το παράκτιο κράτος (δηλαδή οι 'Τουρκικοί Κανονισμοί' και οι ερμηνευτικές αυτών οδηγίες) πρέπει να συμμορφώνονται με τους 'Κανόνες και Συστάσεις του ΔΝΟ' και άρα το θέμα της εφαρμογής ή όχι των τελευταίων είναι άμεσα συνδεδεμένο με την ύπαρξη ή έλλειψη νομιμότητας στους 'Τουρκικούς Κανονισμούς' και στις ερμηνευτικές οδηγίες τους.

Οι Η.Π.Α. για ακόμα μία φορά έλαβε μία στάση που διευκόλυνε την Τουρκία και αλλοίωσε την ομόφωνη διαμαρτυρία των υπολοίπων ενδιαφερόμενων κρατών. Υποστήριξε<sup>55</sup> ότι είναι πολύ νωρίς για να εξαχθούν συμπεράσματα αναφορικά με την σωστή ή όχι εφαρμογή των 'Κανόνων και Συστάσεων του ΔΝΟ', καθώς αυτοί άρχισαν να ισχύουν μόλις πριν από πέντε μήνες. Τόνισε το γεγονός της αύξησης του μεγέθους των πλοίων και της θαλάσσιας κίνησης στην περιοχή και κάλεσε ως "αντικειμενικός κριτής" τα κράτη - χρήστες και το παράκτιο κράτος να συνεργαστούν προκειμένου να εξασφαλιστεί η ναυτική ασφάλεια στην περιοχή.

Δεδομένης της αντίδρασης της Τουρκίας και της παρέμβασης των Η.Π.Α., η Επιτροπή δεν έλαβε σημαντικές αποφάσεις<sup>56</sup>, επέμεινε για ακόμα μία φορά στην εφαρμογή των 'Κανόνων και Συστάσεων του ΔΝΟ' και επανέλαβε την ανάγκη συμμόρφωσης των 'Τουρκικών Κανονισμών' με αυτούς και με το διεθνές δίκαιο, συμπληρώνοντας ότι εάν στην πορεία κάποιο ενδιαφερόμενο Κράτος - Μέλος έχει προτάσεις για βελτίωση των κανόνων αυτών σε καθαρά τεχνικό επίπεδο, έχει δικαίωμα να υποβάλλει τις προτάσεις του στα πλαίσια της ΥΑΝ.

<sup>55</sup> Έγγραφο IMO, MSC 65/25 para. 19.14 και MSC 65/25/Add.2, Annex 40.

<sup>56</sup> Έγγραφο IMO, MSC 65/25 para. 19.15 - 19.17.

Αξίζει να σημειωθεί ότι αναφορικά με την πρόταση της Ρωσίας προς την Επιτροπή να παροτρύνει τους ναυτικούς να μην εφαρμόζουν τους 'Τουρκικούς Κανονισμούς' αλλά μόνο τους 'Κανόνες και Συστάσεις του ΔΝΟ', η Επιτροπή περιορίστηκε στο να δηλώσει ότι τα πλοία που διασχίζουν τα 'Στενά' πρέπει να έχουν υπόψη τους 'Κανόνες και Συστάσεις του ΔΝΟ' και τους ισχύοντες διεθνείς κανόνες. Η έλλειψη δυναμικότητας σε αυτήν την δήλωση οφείλεται στην ψυχολογική πίεση που προκάλεσε η "απειλή"<sup>57</sup> της Τουρκίας ότι μία τέτοια παρότρυνση ή η δημιουργία αμφιβολιών στους ναυτικούς αναφορικά με το ποιοι κανόνες εφαρμόζονται στην περιοχή, θα μπορούσε να οδηγήσει σε ναυτικό ατύχημα: ο Οργανισμός δεν θα μπορούσε σε καμία περίπτωση να σηκώσει το βάρος της ευθύνης ενός μελλοντικού ατυχήματος στην περιοχή.

#### *19η Συνέλευση του ΔΝΟ (Νοέμβριος 1995)*

Το Νοέμβριο του 1995, η 19η Συνέλευση του ΔΝΟ ενέκρινε με την Α.827(19) απόφαση της<sup>58</sup> την υιοθέτηση από τον Οργανισμό αφενός του Συστήματος Διαχωρισμού Θαλάσσιας Κυκλοφορίας στα 'Στενά' και αφετέρου των 'Κανόνων και Συστάσεων του ΔΝΟ'<sup>59</sup>, οι οποίοι είχαν αρχίσει πρακτικά να ισχύουν από τις 24.11.1994. Η απόφαση Α.827(19) επικύρωσε επίσης τις κατά καιρούς εκδιδόμενες αποφάσεις της ΕΝΑ και της Νομικής Επιτροπής για τους 'Κανόνες και Συστάσεις του ΔΝΟ', ότι δηλαδή "αυτοί καθιερώθηκαν αποκλειστικά για λόγους ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος και με κανένα τρόπο δεν προτίθενται να επηρεάσουν ή να καταστρατηγήσουν τα δικαιώματα των πλοίων που χρησιμοποιούν τα 'Στενά' και τα οποία απορρέουν από το διεθνές δίκαιο, συμπεριλαμβανομένων της 'Σύμβασης του 1982' και της συνθήκης του Montreux". Επιπρόσθετα, η απόφαση ορίζει ότι "οι εθνικοί κανονισμοί που εκδίδονται από το παράκτιο κράτος πρέπει να βρίσκονται σε πλήρη συμμόρφωση με τους σχετικούς κανόνες και συστάσεις" του ΔΝΟ.

<sup>57</sup> Έγγραφο IMO, MSC 65/25/Add.2, Annex 38, page 3.

<sup>58</sup> Resolution A.827(19), adopted on 23rd November 1995 with the title "Ship's Routeing".

<sup>59</sup> Resolution A.827(19), para.2, Annex 2.

Με αυτήν την απόφαση της Συνέλευσης, υιοθετήθηκε επίσημα από τον Οργανισμό το Σύστημα Διαχωρισμού Θαλάσσιας Κυκλοφορίας στα 'Στενά', το οποίο παρανόμως είχε αρχίσει να εφαρμόζει η Τουρκία, την 1.7.1994 για όλα τα διερχόμενα πλοία ανεξαρτήτως σημαίας, δηλαδή πέντε μήνες πριν από την τελική υιοθέτησή του από τη Συνέλευση του ΔΝΟ (23.11.1994).

Με αυτήν την κίνηση η Τουρκία παραβίασε την παράγραφο 3.5 των 'Γενικών Διατάξεων για την πορειογράφηση των πλοίων'<sup>60</sup>, σύμφωνα με την οποία «οποιοδήποτε νέο σύστημα καθορισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας ή οποιαδήποτε τροποποίηση του θα αρχίσει να ισχύει το νωρίτερο έξι μήνες μετά από την ημερομηνία υιοθέτησής του από τον ΔΝΟ». Σύμφωνα με την διάταξη αυτή, η Τουρκία έπρεπε να αρχίσει να εφαρμόζει το σχετικό σύστημα και τους συναφείς κανονισμούς στις 23.5.1995. Η κίνηση αυτή της Τουρκίας ενίσχυσε τις επιφυλάξεις των ενδιαφερομένων κρατών αναφορικά με τα κίνητρα και τη νομιμότητα των Τουρκικών νομοθετικών πρωτοβουλιών<sup>61</sup>.

Πέραν τούτου, η νομιμότητα των 'Τουρκικών Κανονισμών' είναι αμφίβολη, καθώς δεν βρίσκονται σε πλήρη συμμόρφωση με τις αποφάσεις του ΔΝΟ και με το Διεθνές Δίκαιο.

Οι 'Τουρκοί Κανονισμοί' - όπως επικαλείται η τουρκική κυβέρνηση - βρίσκονται στα πλαίσια των συμφερόντων της ναυτικής ασφάλειας και του περιβαλλοντικού ενδιαφέροντος: ο μεγάλος αριθμός ατυχημάτων, που έχουν λάβει χώρα στα 'Στενά' καταδεικνύουν την ανάγκη εφαρμογής νέων κανονισμών ναυσιπλοΐας, προκειμένου να αντιμετωπιστεί ο κίνδυνος

<sup>60</sup> Βλ. General Provisions on Ship' Routing, Resolution A.572(14), της 14ης Συνέλευσης του ΔΝΟ, την 20η Νοεμβρίου 1985.

<sup>61</sup> Βλ. και σχετικές καταγγελίες της Βουλγαρίας, έγγραφο IMO, MSC 63/23, para. 7.6 και MSC 63/23/Add.1, Annex 30. Ας σημειωθεί ότι τον Ιούνιο του 1994, η Ρωσία απέστειλε διαμαρτυρία, διαμέσου της διπλωματικής οδού στην τουρκική κυβέρνηση κατηγορώντας την ότι ενήργησε μονομερώς και παραβίασε τη Συνθήκη του Montreux. Βλ. σχετικά "Opposition to Turkish Regulations on Strait Passage Cited", International Intelligence Report, 14.7.1994. Στο σημείο αυτό πρέπει να αναφερθεί και η άποψη της Τουρκίας, όπως θα αναλυθεί και θα σχολιαστεί στο κεφάλαιο Β.2 (II), ότι δεν έλαβε χώρα καμία παρανομία, καθώς δεν είχε υποχρέωση να υποβάλλει το σύστημα διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας στο ΔΝΟ για έγκριση, καθώς τα 'Στενά' είναι τουρκικά χωρικά ύδατα, βλ. σχετικά, έγγραφο IMO, MSC 64/22/Add.1, Annex 24.

επέλευσης ατυχημάτων καθώς η θαλάσσια κίνηση στα 'Στενά' αυξάνεται<sup>62</sup> μέρα με την μέρα.

Από την άλλη πλευρά, αυτές οι απαιτήσεις και οι περιορισμοί, που επιβάλλουν οι 'Τουρκικοί Κανονισμοί' δεν βρίσκονται - σύμφωνα με την άποψη ορισμένων ενδιαφερόμενων χωρών, π.χ. Ρωσία, Βουλγαρία, Ελλάδα κλπ.<sup>63</sup> - σε συμμόρφωση με τους 'Κανόνες και Συστάσεις του ΔΝΟ'. Επιπλέον, είναι σαφώς αντίθετοι με τη γλώσσα και το πνεύμα της Συνθήκης του Μοντρέυ του 1936, η οποία εξασφαλίζει την ελευθερία διέλευσης μέσα από τα στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων. Σύμφωνα με τις διατάξεις αυτής της συνθήκης, τα 'Στενά' θεωρούνται διεθνή ύδατα. Οι 'Τουρκικοί Κανονισμοί' αποτελούν μία σημαντική παράμετρο για το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο της κρατών της Μαύρης Θάλασσας καθώς τα 'Στενά' αποτελούν τη μόνη διέξοδος του στόλου τους και γενικότερα μία ζωτική διέξοδος για το εξωτερικό εμπόριο τους.

Δεδομένης αυτής της διαμάχης μεταξύ της Τουρκίας, ως παράκτιου κράτους και των κρατών / χρηστών των 'Στενών' αναφορικά με τη νομιμότητα και βιωσιμότητα των 'Τουρκικών Κανονισμών' και κάτω από την πολιτική πίεση των ενδιαφερόμενων κρατών, η 19η Συνέλευση του ΔΝΟ μέσα από την απόφαση Α.827(19) έδωσε εντολή<sup>64</sup> στην ΕΝΑ να ερευνήσει, στα πλαίσια των προτάσεων των ενδιαφερομένων κρατών, τη λειτουργία των 'Κανόνων και Συστάσεων του ΔΝΟ' και τις συνθήκες, που επικρατούν στα 'Στενά', να προτείνει αναλόγως τυχόν τροποποιήσεις στους Κανόνες αυτούς και να δώσει σχετική αναφορά στην επόμενη Συνέλευση του Οργανισμού (20η), το Νοέμβριο του 1997.

Στο μεταξύ, το θέμα των 'Στενών' απασχόλησε και τη Συνέλευση του ΟΣΕΠ (Οικονομική Συνεργασία Ευξείνου Πόντου (Black Sea Economic

<sup>62</sup> Σύμφωνα με τις επίσημες αναφορές της Greenpeace (βλ. την αναφορά της 14<sup>ης</sup> Μαρτίου 1994 του γραφείου της Greenpeace στην Ελλάδα), 45.000 πλοία διέρχονταν από τα 'Στενά' κάθε χρόνο, 60% των οποίων μετέφεραν επικίνδυνο φορτίο, δηλαδή, πετρέλαιο, πυρηνικές ουσίες και τοξικά απόβλητα. Υπολογίζεται ότι 75-80 εκατομμύρια τόνοι επικίνδυνου φορτίου περνούσαν μέσα από τα 'Στενά' κάθε χρόνο.

<sup>63</sup> Βλ. έγγραφο IMO, MSC 64/22/Add.1, Annexes 25-31.

Cooperation)), η οποία, έπειτα από πρόταση της Επιτροπής Οικονομικών, υιοθέτησε μία σύσταση<sup>65</sup> που προτρέπει όλα τα κράτη μέλη της να αναζητήσουν λύσεις στο πρόβλημα που έχει ανακύψει στα 'Στενά' στα πλαίσια του πνεύματος και των διατάξεων της Συνθήκης του Montreux.

#### *67η Σύνοδος της ENA (2-6/12/1996)*

Στηριζόμενη στην εντολή της 19<sup>ης</sup> Συνέλευσης του ΔΝΟ, η Ρωσική Ομοσπονδία, με έγγραφο της<sup>66</sup>, πρότεινε στην 67η σύνοδο της ENA (2-6/12/1996), να σταλεί στην περιοχή των 'Στενών' μία αποστολή πραγματογνωμόνων, που θα συγκροτείται από αντιπροσώπους των παράκτιων κρατών της Μαύρης Θάλασσας και της Μεσογείου και άλλων κρατών / χρηστών των 'Στενών' υπό τον συντονισμό του Γενικού Γραμματέα του Οργανισμού. Έργο αυτής της αποστολής θα ήταν η μελέτη της λειτουργίας των 'Κανόνων και Συστάσεων του ΔΝΟ', οι συνθήκες ναυσιπλοΐας και η γενικότερη υδρογραφική κατάσταση της περιοχής.

Παράλληλα, το Διεθνές Ναυτιλιακό forum Πετρελαϊκών Εταιρειών (Oil Companies International Marine Forum - OCIMF) υπέβαλε ένα έγγραφο<sup>67</sup> στο οποίο πρότεινε τροποποιήσεις στους 'Κανόνες και Συστάσεις του ΔΝΟ', που σε συνδυασμό με ανάλογες αλλαγές στους 'Τουρκικούς Κανονισμούς' από την πλευρά της Τουρκίας, θα οδηγούσαν στην εξασφάλιση της αδιάλειπτης και ασφαλούς διακίνησης των πλοίων από τα 'Στενά'. Σκοπός του OCIMF ήταν η επίτευξη ομοιομορφίας μεταξύ των κανόνων του ΔΝΟ και της Τουρκίας, έτσι ώστε να μη δημιουργείται σύγχυση στους ναυτικούς αναφορικά με το νομικό καθεστώς που ισχύει στα 'Στενά'.

Η Τουρκία, βλέποντας ότι υπήρχαν μεγάλες πιθανότητες να μετατραπεί η ισχύουσα και συμφέρουσα για αυτήν κατάσταση, κατήγγειλε τα δύο έγγραφα

<sup>64</sup> Resolution A.827(19), para. 5.

<sup>65</sup> PABSEC doc. EC 1777/96, Recommendation 13.1996

<sup>66</sup> Έγγραφο IMO, MSC 67/7/8.

<sup>67</sup> Έγγραφο IMO, MSC 67/7/12.



ως έχοντα πολιτική χροιά και ζήτησε με δήλωση της<sup>68</sup> να μη συζητηθούν στα πλαίσια της ΕΝΑ, δεδομένου του χαρακτήρα του ΔΝΟ ως ενός οργανισμού, που ασχολείται με θέματα καθαρά τεχνικής φύσης. Οι καταγγελίες της στηρίχθηκαν στο ότι αποτελεί παραβίαση της εθνικής της κυριαρχίας το να οργανώνεται διεθνής επιτροπή εμπειρογνομόνων για μελέτη στα εδάφη της χωρίς δική της πρωτοβουλία, καθώς και το να προτείνονται τροποποιήσεις σε εθνικά της νομοθετικά κείμενα από έναν Οργανισμό, αρμοδιότητα που την έχει μόνο η Τουρκική Κυβέρνηση. Παράλληλα, απείλησε ότι εάν τυχόν επιτραπεί να παρουσιαστούν αυτές οι δύο προτάσεις, τότε θα αποχωρούσε από την αίθουσα σύσκεψη και δεν θα συμμετείχε στην οικεία συζήτηση.

Καθίσταται σαφές από μία απλή ανάγνωση των υποβληθέντων (από τη Ρωσία και τον ΟCΙΜF) εγγράφων ότι τα επιχειρήματα της Τουρκίας κάθε άλλο παρά ορθά μπορούν να χαρακτηριστούν. Η διεθνής επιτροπή των εμπειρογνομόνων που πρότεινε η Ρωσία, θα οργανωνόταν στα πλαίσια του ΔΝΟ και θα εποπτευόταν από τη Γραμματεία του, δεν θα εμπλεκόταν σε εσωτερικά πολιτικά θέματα της Τουρκίας αλλά απλώς θα μελετούσε θέματα τεχνικής φύσης που σχετίζονται με την ασφάλεια ναυσιπλοΐας (αρμοδιότητας του ΔΝΟ), όπως την υδρογραφική κατάσταση στην περιοχή, τυχόν ανάγκη για βελτίωση της τεχνικής υποδομής (ραντάρ, VTS κ.α.) και του εκπαιδευτικού επιπέδου του προσωπικού των σταθμών ελέγχου κυκλοφορίας.

Παράλληλα, το έγγραφο του ΟCΙΜF ως αντικείμενο είχε αφενός την πρόταση προς την Επιτροπή για τροποποίηση των 'Κανόνων και Συστάσεων του ΔΝΟ' και αφετέρου την προτροπή προς την Τουρκία για αλλαγή των εθνικών της Κανονισμών. Σε κανένα σημείο στο έγγραφο του, το ΟCΙΜF δεν αναφέρεται σε τροποποίηση μονομερώς από πλευράς του ΔΝΟ των 'Τουρκικών Κανονισμών'.

Δεδομένου ότι η πλειοψηφία<sup>69</sup> των κρατών – μελών ήταν υπέρ της άποψης ότι οι προτάσεις της Ρωσίας και του ΟCΙΜF πρέπει να συζητηθούν στη

<sup>68</sup> Έγγραφο ΙΜΟ, ΜSС 67/22 para 7.43, 7.48 και ΜSС 67/22/Add.2, Annex 29.

<sup>69</sup> Μεταξύ των κρατών που υποστήριξαν την συζήτηση των προτάσεων αυτών ήταν η Ελλάδα, η Νιγηρία, η Βουλγαρία, η Γκάνα, ο Παναμάς, η Ινδία, η Ουκρανία, ο Άγιος Βικέντιος,

συγκεκριμένη σύνοδο, ο Πρόεδρος της Επιτροπής αποφάσισε την εισαγωγή των δύο εγγράφων με την παραίτηση να μη τραπεί η συζήτηση σε πολιτική διαμάχη. Παρ' όλες τις επισημάνσεις αυτές, η τουρκική αντιπροσωπεία αποχώρησε από την αίθουσα.

Η πλειοψηφία των κρατών μελών ήταν υπέρ της ρωσικής πρότασης αλλά δεδομένου ότι δεν ήταν δυνατόν να αποφασιστεί η αποστολή ομάδας εμπειρογνομόνων στην Τουρκία χωρίς τη δική της συναίνεση και μετά από εκτεταμένες συζητήσεις, η 67η σύνοδος της ΕΝΑ ανέβαλε τη λήψη απόφασης για αυτό το θέμα και απλά δήλωσε ότι είναι «... καλοδεχούμενες οποιεσδήποτε ανεπίσημες διαβουλεύσεις σχετικές με την πρόταση της Ρωσικής Ομοσπονδίας.».

Όσον αφορά στις προτάσεις του ΟCΙΜF, πέραν του ότι υπήρξαν επιφυλάξεις από ορισμένες χώρες για το κατά πόσο η υιοθέτησή κάποιων από αυτές παραβιάζουν την ελεύθερη διέλευση, η 67<sup>η</sup> σύνοδος της ΕΝΑ ανέβαλε τη λήψη απόφασης, λόγω της απουσίας της Τουρκικής αντιπροσωπείας, έδωσε εντολή<sup>70</sup> στην 43η σύνοδο της ΥΑΝ να μελετήσει τόσο τις προτάσεις του ΟCΙΜF όσο και άλλων προτάσεων που τυχόν υποβληθούν σε αυτήν σχετικών με την αναθεώρηση των 'Κανόνων και Συστάσεων του ΔΝΟ' και την εξουσιοδότησε να αναφέρει τα συμπεράσματα της απ' ευθείας στην 20η Συνέλευση του ΔΝΟ.

#### *43<sup>η</sup> Σύνοδος της ΥΑΝ (14-18 / 7 / 1997)*

Λόγω του φόρτου εργασίας της 43<sup>ης</sup> συνόδου της ΥΑΝ και προκειμένου να εξοικονομηθεί χρόνος, αποφασίστηκε να συγκροτηθεί σχετική ομάδα

---

οι Γρεναδίνες, η Κύπρος, η Ιταλία, η Μάλτα, η Γαλλία, η Αγγλία, η Λιβερία, η Πολωνία, η Κίνα και η Χιλή. Μόνο δύο χώρες υποστήριξαν την Τουρκία: το Μεξικό και το Πακιστάν, το οποίο παραδοσιακά υποστηρίζει τη συγκεκριμένη χώρα. Χαρακτηριστικό είναι ότι το Πακιστάν είναι η μόνη χώρα που έχει αναγνωρίσει το ψευδοκράτος του Ντεκτάς στην Κύπρο. Βλ. Έγγραφο ΙΜΟ, ΜSС 67/22/Add.2, Annex 29.

<sup>70</sup> Έγγραφο ΙΜΟ, ΜSС 67/22, par. 7.54.

εργασίας στα πλαίσια των εργασιών της 68<sup>ης</sup> συνόδου της ΕΝΑ (28/5-6/6/1997).

Η τουρκική αντιπροσωπεία, αρνούμενη να συμμετέχει σε αυτήν την ομάδα εργασίας, παρόλη και την επίσημη πρόσκληση του προέδρου της Captain J. Lameijer), κατέθεσε απλώς δύο πληροφοριακά έντυπα<sup>71</sup>, μέσα από τα οποία προσπαθούσε, μεταξύ άλλων, να αποδείξει ότι την αναστολή της κυκλοφορίας στα 'Στενά' την προκαλούσαν μόνο πλοία, που δεν έφεραν τουρκική σημαία και ότι ο αριθμός των ατυχημάτων έχει μειωθεί από τότε που εφαρμόστηκαν οι 'Τουρκικοί Κανονισμοί'.

Πιο συγκεκριμένα, η Τουρκία παρουσίασε στην Υποεπιτροπή στοιχεία αναφορικά με τον αριθμό των πλοίων συγκεκριμένων κρατών – μελών τα οποία "προκάλεσαν" κατά το έτος 1996 προσωρινή αναστολή της κυκλοφορίας στα στενά της Κωνσταντινούπολης, καθώς και το χρόνο της καθυστέρησης (βλ. Παράρτημα XXXI), κατηγορώντας με αυτόν τον τρόπο τα συγκεκριμένα κράτη – μέλη ως υπαίτια των προβλημάτων που δημιουργούνται στην περιοχή. Γίνεται αντιληπτό, βέβαια, ότι οι ισχυρισμοί της Τουρκίας χαρακτηρίζονται από έλλειψη αξιοπιστίας, διότι αφενός δεν δίνονται συγκεκριμένα ονόματα πλοίων και ημερομηνίες των συμβάντων, ώστε να γίνει επαλήθευση και αφετέρου δεν υπάρχει νομική βάση κατοχύρωσης αυτών των στατιστικών στοιχείων<sup>72</sup>.

Εξάλλου, η απόδοση ευθυνών στα κράτη της σημαίας των πλοίων στερείται λογικής, καθώς δεν είναι δυνατόν να τα κατηγορήσεις επειδή τα πλοία τους, λόγω των τεχνικών ή άλλων χαρακτηριστικών τους, εμπίπτουν στις οικείες

---

<sup>71</sup> Έγγραφο του IMO, NAV 43/INF.5 και NAV 43/INF.6.

<sup>72</sup> Βλ. και διαμαρτυρία της Μάλτας, έγγραφο IMO, NAV 43/15, Annex 13. Περί της έλλειψης αξιοπιστίας των Τουρκικών ισχυρισμών, χαρακτηριστικό είναι το συμβάν της προσάραξης του πετρελαιοφόρου Orange Star, Νορβηγικής σημαίας, στο στενό της Κωνσταντινούπολης στις 17.12.1997: η Τουρκία υπέβαλε σχετικό ενημερωτικό έγγραφο (MSC 69/INF.27) στην 69η σύνοδο της ΕΝΑ, σύμφωνα με το οποίο το ατύχημα έλαβε χώρα, μεταξύ άλλων λόγω του ότι είχε βλάβη ο μηχανισμός λειτουργίας του πηδαλίου, καθώς και το ατύχημα θα είχε αποφευχθεί εάν υπήρχε πιλότος επί του πλοίου. Η Νορβηγία διαμαρτυρήθηκε, καταγγέλλοντας ότι τα στοιχεία αυτά είναι εσφαλμένα και ανακριβή, και παρουσίασε στοιχεία που αποδείκνυαν ότι υπήρχε πιλότος επί του πλοίου κατά την ώρα του ατυχήματος και ότι δεν υπήρχε πρόβλημα με το μηχανισμό λειτουργίας του πηδαλίου, σύμφωνα με έρευνα του νηογνώμονα του πλοίου Germanischer Lloyd αμέσως μετά από το ατύχημα. Βλ. Έγγραφο IMO, MSC 69/22, para.5.36-5.37.

διατάξεις των παρανόμως ισχυόντων 'Τουρκικών Κανονισμών', διατάξεις που επιβάλλουν αναστολή της θαλάσσιας κυκλοφορίας στην περιοχή. Εάν πρέπει να αποδοθούν ευθύνες σε κάποιους, αυτοί είναι οι συντάκτες των Κανονισμών αυτών<sup>73</sup>.

Στο Παράρτημα XXXII παρουσιάζεται πίνακας με τον αριθμό των συγκρούσεων από το 1990 έως το 1996, σύμφωνα με τα στοιχεία που υπέβαλε η Τουρκία στην Υποεπιτροπή. Αναμφισβήτητος είναι ο μειωμένος αριθμός των συγκρούσεων το 1995 και 1996. Παρόλα ταύτα, πέραν του ότι δεν υπάρχουν εχέγγυα για την αξιοπιστία των στοιχείων αυτών, πρέπει να ληφθεί υπόψη και ο εκσυγχρονισμός των πλοίων σε εξοπλισμό και ανθρώπινο δυναμικό, ως παράγοντας βελτίωσης της ναυτικής ασφάλειας. Σε κάθε περίπτωση, όμως, τα ίδια αποτελέσματα ναυτικής ασφάλειας θα μπορούσαν να παρουσιαστούν με τη λήψη και άλλων νομοθετικών μέτρων, τα οποία δεν παραβιάζουν την ελευθερία διέλευσης των πλοίων στην περιοχή, όπως για παράδειγμα η εγκατάσταση ενός σύγχρονου συστήματος παρακολούθησης θαλάσσιας κυκλοφορίας.

Η απουσία της τουρκικής αντιπροσωπείας στην ομάδα εργασίας της 43<sup>ης</sup> συνόδου της YAN «καλύφθηκε» από τις Η.Π.Α., των οποίων οι απόψεις ήταν ουσιαστικά αυτές που θα εξέφραζε και η Τουρκία εάν συμμετείχε στις σχετικές συσκέψεις.

Τρεις ήταν οι άξονες αποφάσεων αυτής της ομάδας εργασίας:

A. Διαπιστώθηκε ότι η εφαρμογή του μέτρου της αναστολής της κυκλοφορίας των πλοίων αποτελεί κίνδυνο για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, καθώς έχει σαν αποτέλεσμα τη συγκέντρωση μεγάλου αριθμού πλοίων στις εισόδους των 'Στενών'<sup>74</sup>.

<sup>73</sup> Βλ. και διαμαρτυρία της Ελλάδας, Ρωσίας και Βουλγαρίας, έγγραφο IMO, NAV 43/15, Annex 5 of Annex 10.

<sup>74</sup> Χαρακτηριστική είναι η σύγκρουση στις 16.1.1995 του υπό σημαία Μάλτας πλοίου Patria, το οποίο έκανε χειρισμούς στην βόρεια είσοδο του Βοσπόρου, με το υπό Ρωσική σημαία πλοίο Torik, το οποίο αγκυροβολούσε. Πρέπει να σημειωθεί ότι από τις 14-17.1.1995, πάνω

Προκειμένου να εξαλειφθεί αυτός ο κίνδυνος, προτάθηκε να ανασταλούν τα συστήματα διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας σε δύο περιοχές των 'Στενών', όπου λόγω της γεωγραφικής τους διαμόρφωσης (μικρό πλάτος ή αναγκαστικές μεγάλες αλλαγές πορείας) τα πλοία μεγάλου μήκους και βυθίσματος αδυνατούν να παραμείνουν στη λωρίδα κυκλοφορίας τους, και να χαρακτηριστούν ως "περιοχές εντός των οποίων τα πλοία πρέπει να ναυσιπλοούν με εξαιρετική προσοχή"<sup>75</sup> (στο εξής 'περιοχές προφύλαξης')<sup>76</sup>. Το κριτήριο για την οριοθέτηση των 'περιοχών προφύλαξης' ήταν το εξής: να χαρακτηρίσουν ως τέτοιες τα σημεία των 'Στενών' στα οποία αναστέλλεται πιο συχνά η θαλάσσια κυκλοφορία.

Διαμάχη υπήρξε στην οριοθέτηση της νότιας οριογραμμής της 'περιοχής προφύλαξης' στο στενό του Βοσπόρου: Βάσει του προαναφερομένου κριτηρίου έπρεπε να περιληφθούν σε αυτήν αφενός δύο ναυάγια, που υπάρχουν στην περιοχή, η ύπαρξη των οποίων παρεμποδίζει τα πλοία να παραμείνουν εντός της λωρίδας κυκλοφορίας τους επειδή ο περιορισμός βυθίσματος είναι του ύψους των 19,8 και 17,1 μέτρων, αφετέρου δε μία περιοχή αγκυροβολίου τουρκικών πολεμικών πλοίων νότια των ναυαγίων, η οποία δημιουργούσε επίσης προβλήματα στη ναυσιπλοΐα, άποψη που ενστερνίστηκαν όλες οι χώρες της Μαύρης Θάλασσας και η Ελλάδα (βλ. τον χάρτη του Παραρτήματος ΧΧΧΙΙβ). Ενώ αρχικά ο Πρόεδρος της ομάδας εργασίας είχε συμφωνήσει με αυτήν την οριοθέτηση, στη συνέχεια μετά από παρασκηνακές πιέσεις των Η.Π.Α., της Ολλανδίας και της Γερμανίας, προσπάθησε να επιβάλλει ως νότιο όριο την οριογραμμή που ήταν κοντά στη γέφυρα της Κωνσταντινούπολης. Το επιχείρημα ήταν ότι εάν στην 'περιοχή προφύλαξης' στο Βόσπορο περιλαμβάνονταν και τα δύο ναυάγια και το

---

από 50 πλοία αγκυροβολούσαν στην περιοχή, γεγονός που αποκλείει την ασφαλή αγκυροβολία, δεδομένου ότι η απόσταση μεταξύ των πλοίων ήταν απλώς αυτή ενός καλωδίου. Βλ. Έγγραφο IMO, MSC 65/19/2, para. 17.

<sup>75</sup> Οι περιοχές αυτές ονομάζονται στην αγγλική γλώσσα 'precautionary areas' και ο ακριβής ορισμός τους δίνεται στην απόφαση της 20 Νοεμβρίου 1985 της Συνέλευσης: IMO Resolution A.572(14).

<sup>76</sup> Ανάλογη πρόταση για αναστολή του συστήματος διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας σε ορισμένες περιοχές των 'Στενών' είχε υποβάλλει για πρώτη φορά η Βουλγαρία στην 63<sup>η</sup> σύνοδο της ΕΝΑ, βλ. έγγραφα IMO, MSC 63/7/15, p. 2, MSC 63/23/Add.1, Annex 30, p.1, MSC 64/22/Add.1, Annex 27 και MSC 65/25/Add.2, Annex 37, p.2.

αγκυροβόλιο, τότε πάνω από το 50% της περιοχής των 'Στενών' θα καλυπτόταν από 'περιοχές προφύλαξης' και όσο περισσότερο ελάμβανε χώρα τροποποίηση των τουρκικών σχεδίων τόσο μικρότερες πιθανότητες υπήρχαν τα αποτελέσματα της ομάδας εργασίας να γίνουν αποδεκτά από την Τουρκία. Τελικά, μετά από εντονότερες συζητήσεις αποφασίστηκε η 'περιοχή προφύλαξης' στο Βόσπορο να περικλείει και τα δύο ναυάγια και το αγκυροβόλιο και εάν στο μέλλον η Τουρκία αποφάσιζε να ανεκκύσει τα δύο αυτά ναυάγια και να μεταφέρει αλλού το αγκυροβόλιο, τότε θα επανερχόταν σε ισχύ το σύστημα διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας που είχε σχεδιάσει το παράκτιο κράτος (βλ. τους χάρτες των Παραρτημάτων XXXIII α και γ)<sup>77</sup>.

B. Η ομάδα εργασίας τροποποίησε τους 'Κανόνες και Συστάσεις του ΔΝΟ', προκειμένου να εναρμονιστούν με την καθιέρωση των 'περιοχών προφύλαξης'.

Πιο συγκεκριμένα, ορίζεται ότι οι Κανονισμοί Αποφυγής Σύγκρουσης στη Θάλασσα του 1972 θα εφαρμόζονται στα 'Στενά' και ειδικότερα ο κανόνας 10 στις περιοχές όπου έχει καθιερωθεί το σύστημα διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας και ο κανόνας 9 στους στενούς διαύλους<sup>78</sup> όπου έχουν καθιερωθεί οι 'περιοχές προφύλαξης' (παράγραφος 1.2).

<sup>77</sup> Τα ακριβή στίγματα καθορισμού των εξωτερικών ορίων του Συστήματος Διαχωρισμού Θαλάσσιας Κυκλοφορίας και των 'Περιοχών Προφύλαξης' παρουσιάζονται στο έγγραφο του IMO: W.G. NAV 43/15, Annex 10 p.7.

<sup>78</sup> Ο Κανόνας 9 αναφέρεται στην υποχρέωση του πλοίου που πλέει κατά μήκος στενού διαύλου ή θαλάσσιου διαδρόμου, να τηρεί την δεξιά πλευρά του. Για περισσότερη ανάλυση του κανόνα 9, βλ. Δημαράκη Αν. -Ντούνη Χρ., (1995), *Αποφυγή Συγκρούσεων στη Θάλασσα*, σελ. 22-27 και Cockcroft and Lameijer, (1990), *A Guide to the Collision Avoidance Rules*, pp. 76-83. Η Τουρκία υποστηρίζει ότι η εφαρμογή του κανόνα αυτού στα 'Στενά' θα οδηγήσει σε συγκρούσεις και ατυχήματα, καθώς η εμπειρία τους δείχνει ότι σε περιοχές με απότομες στροφές και μη προβλέψιμα ρεύματα, οι πλοίαρχοι προτιμούν να ναυσιπλοούν όσο το δυνατόν περισσότερο στο κέντρο του διαύλου. Βλ. έγγραφο IMO, NAV 43/15, Annex 11, p. 3. Η αλήθεια είναι ότι πράγματι σε κάποια σημεία των 'Στενών', λόγω του πλάτους τους, η ναυσιπλοία στο κέντρο του διαύλου είναι ο μόνος ασφαλής τρόπος ναυσιπλοίας. Το γεγονός αυτό, όμως, δεν αλλάζει το επιχείρημα ότι η χρυσή τομή είναι η εφαρμογή του κανόνα 9, υπό την προϋπόθεση βέβαια της καθιέρωσης ενός σύγχρονου και ακριβούς Συστήματος Παρακολούθησης της Θαλάσσιας Κυκλοφορίας (VTS). Αναφορικά με την επικινδυνότητα που προκαλεί το υπάρχον σύστημα, δηλαδή η εφαρμογή του κανόνα 10 σε συνδυασμό με τις διατάξεις των 'Τουρκικών Κανονισμών', βλέπε παρέμβαση της Βουλγαρίας στην 43<sup>η</sup> σύνοδο της YAN, έγγραφο IMO, NAV 43/INF.8, para.6.

Αναστολή της διπλής κυκλοφορίας επιτρέπεται μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις, συμπεριλαμβανομένων και των περιπτώσεων όπου η ορατότητα είναι μικρότερη του ενός μιλίου και επιβάλλεται σε περιπτώσεις ανωτέρας βίας (*force majeure*) ή/ και κατεπείγουσες, καθώς και όταν η ορατότητα έχει μειωθεί σε μισό μίλι (παράγραφοι 1.3.1 και 1.3.2).

Γ. Επίσης, η ίδια ομάδα εργασίας πρότεινε να δοθούν οι εξής συστάσεις προς την Τουρκία:

α. να λειτουργήσει σύστημα αναφοράς των πλοίων (TUBRAP) ακολουθώντας τις οδηγίες και τα κριτήρια και τις γενικές αρχές που αναπτύχθηκαν στα πλαίσια του ΔΝΟ<sup>79</sup>. Αυτή η σύσταση είναι άμεσα συνδεδεμένη με τις κατηγορίες, που απευθύνει η Τουρκία στα κράτη / χρήστες, ότι η πλειονότητα των πλοίων τους δεν ακολουθεί το ισχύον σύστημα αναφοράς, το οποίο λειτουργεί σε εθελοντική βάση, και το οποίο συμβάλλει στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Η Τουρκία, όμως, μπορεί να καταστήσει αυτό το σύστημα υποχρεωτικό εάν το τροποποιήσει, προκειμένου να είναι συμβατό με τις οδηγίες και τα κριτήρια του ΔΝΟ και εάν το υποβάλλει στο Οργανισμό για έγκριση, σύμφωνα με τον κανονισμό V/8-1 της ΠΑΑΖΕΘ [βλ. Κεφάλαιο Β.2 (I)].

β. να εγκαταστήσει στο άμεσο μέλλον ένα σύγχρονο σύστημα καθορισμού της θαλάσσιας κυκλοφορίας (VTS)<sup>80</sup>, το οποίο θα λειτουργεί σύμφωνα με τις

<sup>79</sup> Πρόκειται περί αποφάσεων της Συνέλευσης του ΔΝΟ: resolution MSC.43 (64) που ορίζει τις οδηγίες και κριτήρια καθιέρωσής του συστήματος αυτού και resolution A.[67/22/Add.1, annex 14] (20) που ορίζει τις γενικές αρχές λειτουργίας του.

<sup>80</sup> Στο παρελθόν, η 14<sup>η</sup> Συνέλευση του ΔΝΟ υιοθέτησε μία απόφαση την 20η Νοεμβρίου 1985 (IMO Resolution A. 578 (14)) σχετική με οδηγίες για το 'Σύστημα Καθορισμού Θαλάσσιας Κυκλοφορίας' (Vessel Traffic System - VTS). Αυτή η απόφαση προέβλεπε ότι, εντός των ορίων των χωρικών υδάτων, το σύστημα αυτό θα λειτουργεί σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο, χωρίς όμως καμία καταστράτηγηση του δικαιώματος αβλαβούς διέλευσης, και εκτός των ορίων των χωρικών υδάτων (αποκλειστική οικονομική ζώνη και ανοιχτή θάλασσα) ή σε στενά, τα οποία υπόκεινται στο καθεστώς της ελεύθερης διέλευσης (*transit passage*), ήτοι σε στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα, αυτό θα λειτουργεί μόνο σε εθελοντική βάση. Η 20η Συνέλευση του ΔΝΟ υιοθέτησε την A.[MSC 67/22/Add.2, Annex 20](20) απόφαση, το περιεχόμενο της οποίας έχει ως εξής:

1. υιοθετεί οδηγίες για το σύστημα παρακολούθησης της θαλάσσιας κυκλοφορίας (VTS) και οδηγίες για την εγγραφή, τα προσόντα και την εκπαίδευση των λειτουργών αυτού του συστήματος και οι οποίες καταγράφονται στα παραρτήματα I και II της απόφασης.
2. καλεί όλες τις κυβερνήσεις των κρατών μελών, τα οποία αναπτύσσουν, εφαρμόζουν και λειτουργούν σύστημα παρακολούθησης θαλάσσιας κυκλοφορίας να λαμβάνουν υπ' όψη τους τις οδηγίες, που καταγράφονται στα παραρτήματα I και II της απόφασης.
3. κάνει σύσταση στις κυβερνήσεις των κρατών μελών να ενθαρρύνουν τους πλοίαρχους των

οδηγίες του ΔΝΟ και θα είναι επανδρωμένο με προσωπικό εξειδικευμένο σύμφωνα με τις αποφάσεις του ΔΝΟ<sup>81</sup>. Σε αυτό το σημείο πρέπει να αναφερθεί ότι η ανάγκη εγκατάστασης ενός τέτοιου συστήματος δεν πρέπει να υποβιβάζεται από το γεγονός ότι έχει καθιερωθεί η πρόσληψη πλοηγού διότι, αφενός στην πράξη οι πλοηγοί επιβιβάζονται καθυστερημένα και αποβιβάζονται πρόωρα και αφετέρου τα τυχόν λάθη του πλοηγού δεν καλύπτονται από ιδιαίτερη ασφάλιση και σύμφωνα με το ναυτικό δίκαιο την ευθύνη πιθανού ατυχήματος, παρά την παρουσία πλοηγού στο πλοίο, την φέρει ο πλοίαρχος, ο οποίος οφείλει να επιδεικνύει αυξημένη προσοχή προς έλεγχο και διόρθωση τυχόν αβλεψίας αυτού.

γ. να μεταφέρει την εγκατάσταση των πιλότων σε περιοχή εκτός των λωριδών κυκλοφορίας του συστήματος διαχωρισμού κυκλοφορίας, ώστε να μη δημιουργείται συμφόρηση σε αυτές τις περιοχές.

δ. να δημιουργήσει μία νέα περιοχή αγκυροβολίου νότια της Κωνσταντινούπολης (στην περιοχή Κινάλιαδα), καθώς τα πλοία είναι υποχρεωμένα να διασχίζουν τη λωρίδα κυκλοφορίας με αντίθετη κατεύθυνση, προκειμένου να χρησιμοποιήσουν το ήδη υπάρχον αγκυροβόλιο<sup>82</sup>.

---

πλοίων που ναυσιπλοούν σε περιοχές, στις οποίες έχει καθιερωθεί ένα τέτοιο σύστημα, να κάνουν χρήση των υπηρεσιών του.

4. ανακαλεί την απόφαση Α. 578 (14) της 20ης Νοεμβρίου 1985.

Αυτές οι οδηγίες είναι άμεσα συνδεδεμένες με τον κανονισμό V/8-2 της ΠΑΑΖΕΘ και με τις οδηγίες και κριτήρια του συστήματος αναφοράς των πλοίων (resolution MSC.43(64)) και το IALA VTS Manual. Η Τουρκία, προκειμένου να καθιερώσει ένα τέτοιο σύστημα οφείλει να λάβει υπ' όψη της τις οδηγίες αυτές, οι οποίες περιλαμβάνονται στο έγγραφο του IMO, MSC 67/22/Add.2, Annex 20.

Βλ. Σχετικά Plant G., (1997) "The Relationship between International Navigation Rights and Environmental Protection: A Legal Analysis of Mandatory Ship Traffic Systems", *Competing Norms in the Law of Marine Environmental Protection*, Kluwer Law International, pp. 11-30, Gold E., (1983), "Vessel Traffic Regulation: The Interface of Maritime Safety and Operational Freedom", *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 14, p. 1, Plant G., (1990), "International Legal Aspects of Vessel Traffic Services", *Marine Policy*, Vol. 14, p. 71. Αναφορικά με διάφορες εφαρμογές συστημάτων αναφοράς πλοίων σε διάφορες γεωγραφικές περιοχές ανά τον κόσμο, βλ. Gold E., (1985), "International Traffic Separation Schemes in the New Law of the Sea", *Marine Policy*, Vol. 9, p. 6-12.

<sup>81</sup> Ενδεικτικό του κινδύνου που ενυπάρχει στην έλλειψη ενός ακριβούς συστήματος παρακολούθησης θαλάσσιας κυκλοφορίας είναι το περιστατικό που έλαβε χώρα στις 11.8.1994, στις 6.35, όταν το υπό τουρκική σημαία πλοίο Gakona-1, το οποίο καθοδηγούσε ο οικείος Σταθμός Παρακολούθησης στην νότια είσοδο του Βοσπόρου προσπέρασε επικίνδυνα το υπό ρωσικής σημαίας πετρελαιοφόρο Pobeda, έπειτα ξαφνικά σταμάτησε δίπλα στο πετρελαιοφόρο και έκλεισε την είσοδο του στενού. Βλ. καταγγελία της Ρωσίας: έγγραφο IMO, MSC 65/19/2, para 17.

<sup>82</sup> Η Τουρκία υποστηρίζει ότι η συγκεκριμένη περιοχή είναι ανοιχτή σε δυνατούς ανέμους, έχει ρεύματα και το βάθος των νερών δεν είναι κατάλληλο για αγκυροβολία. Εξάλλου, θεωρεί ότι τα δύο αγκυροβόλια που ήδη υπάρχουν στις περιοχές Ahirkari και Yesilkoy καλύπτουν τις



ε. να μετακινήσει ή να ανελκύσει τα δύο ναυάγια που υπάρχουν στο νότιο μέρος του στενού του Βοσπόρου, προκειμένου να διευκολύνει τη ναυσιπλοΐα των πλοίων με μεγάλο βύθισμα και να περιοριστεί η εκεί χρήση σηματοδύρων πρόσδεσης στην περιοχή αγκυροβολίας των επιβατηγών πλοίων βόρεια των ναυαγίων, προκειμένου να μην δυσχεραίνεται η πορεία των πλοίων στις οικείες ζώνες διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας.

στ. να γίνει μελέτη και ανάλυση σχετικά με την κίνηση των πλοίων μέσα από τα 'Στενά' από μία διεθνή ομάδα εμπειρογνομόνων κάνοντας χρήση ενός προσομοιωτή – εξομοιωτή.

Είναι σαφές από τα προαναφερόμενα ότι τα αποτελέσματα αυτής της ομάδας εργασίας ήταν θετικά για τα κράτη / χρήστες των 'Στενών'<sup>83</sup> καθώς με την κατάργηση του συστήματος διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας και την καθιέρωση 'περιοχών προφύλαξης' διευκολυνόταν περισσότερο η διέλευση των πλοίων μεγαλύτερο μήκους και βυθίσματος, διαφυλάττοντας κατ' αυτόν τον τρόπο το δικαίωμα ελεύθερης διέλευσης στα 'Στενά' σύμφωνα με τις επιταγές της συνθήκης του Montreux. Επίσης, έγιναν θετικά βήματα προς την ασφαλή και συνεχή διέλευση των πλοίων στα 'Στενά' καθώς δίνονταν συστάσεις προς την Τουρκία να εφοδιαστεί με τον απαραίτητο εξοπλισμό για την παρακολούθηση της θαλάσσιας κυκλοφορίας και την ανέλκυση ναυαγίων, που αποτελούσαν κίνδυνο για τη ναυσιπλοΐα. Παράλληλα, η δημιουργία μίας τόσο ολοκληρωμένης αναφοράς και μελέτης για το καθεστώς ναυσιπλοΐας στα 'Στενά' από τον ΔΝΟ περιθωριοποιούσε έμμεσα τα μονομερή και αυθαίρετα μέτρα της Τουρκίας.

Θα μπορούσε να υποστηρίξει κάποιος ότι η Τουρκία με την αδιάλλακτη στάση της, δηλαδή με το να αρνείται να συμμετέχει στις συζητήσεις των Επιτροπών του ΔΝΟ αναφορικά με τα 'Στενά' είχε αρχίσει να απομονώνεται πολιτικά. Τα γεγονότα όμως αποδεικνύουν το αντίθετο. Κατά τη διάρκεια των συσκέψεων

---

σχετικές ανάγκες. Έγγραφο IMO, NAV 43/15, Annex 11, p. 4.

<sup>83</sup> Τα αποτελέσματα αυτής της ομάδας εργασίας ήταν θετικά και για την Ελλάδα, δεδομένης της μεγάλης ναυτιλιακής δύναμης της. Αξιοσημείωτο είναι ότι για πρώτη φορά ζητήσαμε από τους Ευρωπαίους εταίρους μας, στα πλαίσια της συντονιστικής Επιτροπής της YAN στις Βρυξέλλες, να υποστηρίξουν την αναφορά αυτής της ομάδας εργασίας, γεγονός που αποφασίστηκε θετικά.

της ομάδας εργασίας, τα δύο πληροφοριακά έντυπα που υποβλήθηκαν από την Τουρκία<sup>84</sup> λήφθηκαν υπόψη για τη σύνταξη της σχετικής αναφοράς, παρόλη την αντίδραση κάποιων κρατών - μελών και παρόλο που η τουρκική αντιπροσωπεία είχε αρνηθεί να συμμετέχει σε αυτήν και κατά συνέπεια και τα υποβληθέντα από αυτήν έγγραφα δεν θα έπρεπε να παρουσιαστούν. Χαρακτηριστική, εξάλλου, είναι η κίνηση του Γραμματέα του ΔΝΟ Ο' Neil, ο οποίος με την από 6.6.1997 επιστολή του κάλεσε την Τουρκία να συνεργαστεί με τα υπόλοιπα κράτη – μέλη του Οργανισμού για την προώθηση της ασφάλειας της περιοχής και της απέστειλε την αναφορά της ομάδας εργασίας για τα 'Στενά'. Επίσης, την ενημέρωνε ότι θα έστελνε στην Κωνσταντινούπολη τον Captain J.N.F. Lameijer (Ολλανδός), πρόεδρο της ομάδας εργασίας, μαζί με τον Captain G.S. Singhota (Ινδός), εμπειρογνώμονα του Τμήματος Ναυσιπλοΐας του ΔΝΟ, προκειμένου να δώσουν διευκρινίσεις για τα αποτελέσματα της αναφοράς της ομάδας εργασίας και έτσι να είναι έτοιμη η Τουρκική αντιπροσωπεία να συμμετέχει στις εργασίες της 43<sup>ης</sup> συνόδου της YAN. Καθίσταται πασιφανές ότι οι κινήσεις αυτές κάθε άλλο παρά πολιτική απομόνωση συνεπάγονται.

Η 43η σύνοδος της YAN (14-18/7/1997) υιοθέτησε την αναφορά αυτής της ομάδας εργασίας. Βέβαια σε αυτό το σημείο πρέπει να αναφερθεί ότι η υιοθέτηση αυτή ήταν άνευ πρακτικής και ουσιαστικής σημασίας λόγω της άρνησης της Τουρκίας να την αποδεχτεί<sup>85</sup>, δεδομένου ότι για οποιαδήποτε

<sup>84</sup> Έγγραφο του IMO, NAV 43/INF.5 και NAV 43/INF.6.

<sup>85</sup> Έγγραφο IMO, NAV 43/15, para. 3.44 και NAV 43/15, Annex 11, p.5. Σχετικό με την τουρκική αυτή άρνηση και με τα προβλήματα που αυτή δημιούργησε στο ΔΝΟ είναι το δημοσίευμα της Lloyd's List, της 18<sup>ης</sup>.7.1997 με τίτλο "Turks halt IMO safety proposals". Η Τουρκία προσπάθησε να εμφανίσει το θέμα της λήψης μέτρων για την ασφαλή ναυσιπλοΐα της περιοχής σαν αποκλειστικό της δικαίωμα ως παράκτια χώρας, παραβλέποντας το διεθνή χαρακτήρα των 'Στενών'. Πέραν τούτου, επικαλέστηκε ότι δεν συμμετείχε στην ομάδα εργασίας και ως εκ τούτου η αναφορά της τελευταίας στερείται ορθότητας και αντικειμενικότητας. Στην προσπάθειά της, δε, να πείσει την Υποεπιτροπή να απορρίψει την αναφορά αυτή, δήλωσε ότι μελετά το όλο σύστημα καθορισμού της ναυσιπλοΐας στην περιοχή και ότι θα αναλάβει τις αναγκαίες πρωτοβουλίες στα πλαίσια του ΔΝΟ, πιθανότατα πριν από την 69<sup>η</sup> σύνοδο της ENA, τον Μάιο του 1998 (έγγραφο IMO, NAV 43/15, para. 3.47). Δεδομένων των δηλώσεων αυτών, η Ρωσία πρότεινε να δημιουργηθεί μία ομάδα εργασίας στα πλαίσια του ΔΝΟ για μελέτη εκ νέου των συνθηκών ναυσιπλοΐας στην περιοχή, τα αποτελέσματα της οποίας θα παρουσιάζοντουσαν στην 69<sup>η</sup> σύνοδο της ENA [βλ. έγγραφο IMO, NAV 43/15, Annex 12 και 14 (συναφή παρέμβαση Ουκρανίας)], πρόταση που απορρίφθηκε από την Τουρκία. Η άρνηση αυτή είναι ενδεικτική του ότι η συγκεκριμένη χώρα δεν είχε διάθεση συνεργασίας με τα υπόλοιπα ενδιαφερόμενα κράτη στα πλαίσια του ΔΝΟ.

υιοθέτηση ή τροποποίηση συστημάτων θαλάσσιας κυκλοφορίας (συστήματα διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας, περιοχές προφύλαξης κ.α.) από τον ΔΝΟ απαραίτητη είναι η σύμφωνη γνώμη του παράκτιου κράτους, σύμφωνα με την παράγραφο 3.4 των 'Γενικών Διατάξεων για την ποραιογράφηση των πλοίων'.

### *20<sup>η</sup> Συνέλευση του ΔΝΟ (Νοέμβριος 1997)*

Δυστυχώς, η 20η Συνέλευση του ΔΝΟ, το Νοέμβριο του 1997 δεν υιοθέτησε την αναφορά της 43ης συνόδου της ΥΑΝ, καθώς η τουρκική αντιπροσωπεία ισχυρίστηκε ότι δε συμμετείχε στη δημιουργία αυτής της αναφοράς και ο υφυπουργός για θέματα Ναυτιλίας της Τουρκίας, καθηγητής J. R. Ozkan, που συμμετείχε στην τουρκική αντιπροσωπεία, δήλωσε ότι η χώρα του είναι πρόθυμη να συνεργαστεί με όλες τις ενδιαφερόμενες χώρες για τη βελτίωση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας στα 'Στενά' και την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος, καθώς και ότι η τουρκική κυβέρνηση βρίσκεται στο στάδιο εξέτασης αναθεώρησης των 'Τουρκικών Κανονισμών' και εγκατάστασης ενός σύγχρονου συστήματος παρακολούθησης πλοίων (VTS) στα 'Στενά'.

Το αποτέλεσμα αυτών των υποσχέσεων και των παρασκηνιακών διαβουλεύσεων, που έλαβαν χώρα κατά τη διάρκεια της 20ης Συνέλευσης, ήταν να εκδοθεί μία ουδέτερη απόφαση<sup>86</sup> την 27η Νοεμβρίου 1997, στην οποία αναφέρεται ότι η Συνέλευση λαμβάνει υπ' όψη της την αναφορά της 43ης συνόδου της ΥΑΝ και τα σχόλια που έγιναν από την τουρκική αντιπροσωπεία και "εύχεται να συνεργαστούν όλοι αναφορικά με αυτό το θέμα".

### *69η Σύνοδος της ΕΝΑ (11-20/5/1998)*

Η 69η σύνοδος της ΕΝΑ (11-20/5/1998) ανέβαλε και αυτή τη συζήτηση της

<sup>86</sup> IMO, Resolution A. 859(20).

αναφοράς της 43ης συνόδου της YAN για τα 'Στενά'<sup>87</sup>, δεδομένου ότι η τουρκική αντιπροσωπεία δήλωσε<sup>88</sup>, σύμφωνα με την πάγια πολιτική της να καθυστερεί τις σχετικές συζητήσεις στο ΔΝΟ, ότι αναθεωρημένοι τουρκικοί κανονισμοί υποβλήθηκαν στην κυβέρνηση για έγκριση στις 24 Απριλίου 1998 (σχεδόν πριν από ένα μήνα)<sup>89</sup>, ότι πρόκειται να εγκαταστήσει σύντομα σύστημα παρακολούθησης των πλοίων (VTS)<sup>90</sup> και ότι θα συνεργαστεί στο μέλλον με τα άλλα κράτη μέλη του Οργανισμού, για την έκδοση νέας αναφοράς σχετικής με την ασφάλεια ναυσιπλοΐας στα 'Στενά'. Η δέσμευση αυτή της Τουρκίας και η παρουσίαση μελλοντικών σχεδίων έπεισε πολλές χώρες, όπως τη Γαλλία, τις Μπαχάμες, τις Η.Π.Α., τη Μάλτα, την Αγγλία, μέχρι και τη Ρωσία<sup>91</sup>.

Κατ' ακολουθία, η 69η σύνοδος της ENA αποφάσισε ότι η 44η σύνοδος της YAN πρέπει να ξεκινήσει, με τη συνεργασία της Τουρκίας, τη μελέτη νέας αναφοράς, που θα καλύπτει όλες τις πλευρές της ασφάλειας ναυσιπλοΐας και της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος στα 'Στενά', συμπεριλαμβανομένης και της αναθεώρησης των 'Κανόνων και Συστάσεων του ΔΝΟ'.

#### *44η σύνοδος της YAN (20-24/7/1998)*

Η 44η σύνοδος της YAN (20-24/7/1998) δεν μπόρεσε να ολοκληρώσει την αναφορά της σχετικά με τα 'Στενά' - η οποία περιορίστηκε<sup>92</sup> στο να καταγράψει, και αυτό ελλιπώς, τις συνθήκες που επικρατούν στην περιοχή<sup>93</sup>

<sup>87</sup> Βλ. έγγραφο του IMO, MSC 69/22, par. 5.49.

<sup>88</sup> Βλ. έγγραφο του IMO, MSC 69/22, par. 5.39.

<sup>89</sup> Βλ. έγγραφο του IMO, MSC 69/INF.26.

<sup>90</sup> Βλ. έγγραφο του IMO, MSC 69/INF.25.

<sup>91</sup> Βλ. έγγραφο του IMO, MSC 69/22, para. 5.43-5.48. Η Ρωσία συμφώνησε μόνο μετά τη ρητή δέσμευση της Τουρκίας ότι αντικείμενο των μελλοντικών συζητήσεων θα είναι και η λειτουργία και αναθεώρηση των 'Κανόνων και Συστάσεων του ΔΝΟ'. Βλ. επίσης δηλώσεις Ρωσίας, Τουρκίας και Ελλάδας: έγγραφο IMO, MSC 69/22/Add.2 Annex 24.

<sup>92</sup> Βλ. έγγραφο του IMO, NAV 44/14, par. 3.9 – 3.16 & annex 5.

<sup>93</sup> Η καταγραφή αυτή στηρίχθηκε κυρίως σε δηλώσεις και αναφορές της Τουρκίας (βλ. έγγραφο IMO, NAV 44/14, Annex 3). Η Ρωσία διαμαρτυρήθηκε για την καθυστέρηση προόδου της αναφοράς, επιρρίπτοντας έμμεσα ευθύνες στην Τουρκία, καθώς τις πληροφορίες αυτές η Τουρκία τις είχε κοινοποιήσει επανειλημμένως σε διάφορες συνόδους επιτροπών του ΔΝΟ και προέτρεψε τα κράτη - μέλη να επιτιχύνουν τους ρυθμούς τους προκειμένου να ολοκληρωθεί η αναφορά (βλ. έγγραφο IMO, NAV 44/14, Annex 4).

καθώς και κάποιες πληροφορίες για το σύστημα αναφοράς και τη ναυσιπλοΐα<sup>94</sup> - και απλώς αποφάσισε να δημιουργηθεί μία ομάδα εργασίας στα πλαίσια της 70ης συνόδου της ΕΝΑ, το Δεκέμβριο του 1998, προκειμένου να συνεχίσει το έργο της.

Σημαντική εξέλιξη κρίνεται η υιοθέτηση από τη σύνοδο της πρότασης του Διεθνούς Ναυτιλιακού Επιμελητηρίου (International Chamber of Shipping - ICS)<sup>95</sup> για τροποποίηση της παραγράφου 6 των 'Γενικών Διατάξεων για την Πορειογράφηση των Πλοίων', προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι οποιοδήποτε σύστημα διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας είναι έτσι σχεδιασμένο, ώστε να επιτρέπει στα πλοία που το χρησιμοποιούν να συμμορφώνονται με τους Κανονισμούς Αποφυγής Σύγκρουσης στη Θάλασσα 1972 και συγκεκριμένα με τον κανόνα 10 αυτών. Επίσης, αποφασίστηκε ότι όλα τα υπάρχοντα συστήματα διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας που δεν συμμορφώνονται με τη διάταξη αυτή πρέπει να τροποποιηθούν. Η απόφαση ψηφίστηκε θετικά από όλους εκτός από την Τουρκία, η οποία αρνήθηκε<sup>96</sup> να την υιοθετήσει ισχυριζόμενη στην πεποίθηση ότι η τροποποίηση αυτή είχε ως αποκλειστικό σκοπό την κατάργηση του συστήματος διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας που είχε καθιερωθεί στα 'Στενά'.

<sup>94</sup> Οι πληροφορίες αυτές αντλήθηκαν κυρίως από ένα πληροφοριακό έντυπο, που είχε καταθέσει η Τουρκία στην 69η σύνοδο της ΕΝΑ (βλ. έγγραφο IMO, MSC 69/INF.28).

<sup>95</sup> Βλ. έγγραφα του IMO, NAV 44/3/4, NAV 44/14 para 3.17-3.19 και NAV 44/14, Annex 6. Στην απόφαση A.572(14) του IMO, στην παράγραφο 6, προστέθηκε υποπάραγραφος 6.8, το περιεχόμενο της οποίας έχει ως εξής: "Τα Συστήματα Διαχωρισμού Θαλάσσιας Κυκλοφορίας θα σχεδιάζονται κατά τέτοιο τρόπο, ώστε τα πλοία που χρησιμοποιούν αυτά να είναι ικανά να συμμορφώνονται όλες τις ώρες με τους Διεθνείς Κανονισμούς Αποφυγής Σύγκρουσης στην Θάλασσα, 1972, όπως ισχύουν κάθε φορά". Η τροποποίηση αυτή επικυρώθηκε και από την 70η σύνοδο της ΕΝΑ (έγγραφο IMO, MSC 70/23/Add.2, Annex 15) και κυκλοφόρησε στον Οργανισμό με την εγκύκλιο SN/Circ.204. Η κίνηση αυτή του ICS ήταν αναμενόμενη, δεδομένης και της παρέμβασής του στην 69η σύνοδο της ΕΝΑ (έγγραφο IMO, MSC 69/5/12), με την οποία καλούσε τα κράτη - μέλη να υιοθετήσουν την αναφορά της ομάδας εργασίας της 43<sup>ης</sup> συνόδου της ΥΑΝ, που προέβλεπε σε ορισμένα σημεία των 'Στενών' καθιέρωση 'περιοχών προφύλαξης', προκειμένου τα μεγάλα πλοία να είναι ικανά να συμμορφώνονται με τον κανόνα 10 των 'Κανονισμών Αποφυγής Σύγκρουσης στη Θάλασσα'. Συνειδητοποιώντας ότι δεν επρόκειτο να γίνει δεκτή αυτή η αναφορά από την Τουρκία και προφανώς παρακινούμενο και από τα ενδιαφερόμενα κράτη, υπέβαλε αυτήν την πρόταση τροποποίησης των 'Γενικών Διατάξεων για την πορειογράφηση των Πλοίων', πιέζοντας έτσι την Τουρκία να τροποποιήσει το σύστημα διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας στα 'Στενά'.

<sup>96</sup> Βλ. έγγραφα του IMO, NAV 44/14, para. 3.20 και NAV 44/14, Annex 7.

### 70η σύνοδος της ΕΝΑ (7-11/12/1998)

Το Νοέμβριο του 1998 και ένα μήνα πριν από την 70η σύνοδο της ΕΝΑ, δημοσιεύτηκαν οι 'νέοι Τουρκικοί Κανονισμοί'<sup>97</sup>, οι οποίοι στην ουσία περιλαμβάνουν στο μεγαλύτερο μέρος τους τις ίδιες διατάξεις με αυτές που ισχύουν σήμερα και σε όσα σημεία διαφοροποιούνται<sup>98</sup>, η διαφοροποίηση αυτή έχει τα ίδια, εάν όχι πιο περιοριστικά αποτελέσματα αναφορικά με τη ναυσιπλοΐα στην περιοχή<sup>99</sup>.

Οι νέοι αυτοί κανονισμοί δεν έχουν κοινοποιηθεί ακόμα στους ναυτιλλόμενους, που έχουν υποχρέωση να τηρούν τους ήδη υπάρχοντες, οι οποίοι και αναλύονται στην παρούσα μελέτη.

Η ομάδα εργασίας στην 70η σύνοδο της ΕΝΑ (7-11/12/1998) δυστυχώς δεν επέφερε καμία ουσιαστική πρόοδο στο θέμα της ναυσιπλοΐας στα 'Στενά'.

<sup>97</sup> Οι 'νέοι Τουρκικοί Κανονισμοί' δημοσιεύτηκαν στην επίσημη τουρκική εφημερίδα της κυβερνήσεως υπό τον τίτλο 'Κανονισμός Περί της Τάξεως της Θαλάσσιας Κυκλοφορίας ΣΤα Στενά της Τουρκίας'. Αρ. Αποφάσεως 98/11860, Αριθμός ΦΕΚ 23515 ΤΗΣ 6<sup>ης</sup> Νοεμβρίου 1998.

<sup>98</sup> Κάποια σημεία των νέων κανονισμών, που αξίζει να αναφερθούν, είναι τα εξής:

α. Σε όλο το κείμενο των κανονισμών, τα στενά αποκαλούνται πλέον 'τουρκικά στενά', προφανώς για να τονιστεί η τουρκική κυριαρχία σε αυτά.

β. Οι νέοι κανονισμοί ναυσιπλοΐας, και ειδικότερα οι διατάξεις που αφορούν στην κοινοποίηση των σχεδίων πλεύσης (άρθρο 5) των πλοίων που προωθούνται με πυρηνική ενέργεια (άρθρο 26), εφαρμόζονται και στα στρατιωτικά πλοία, σε αντίθεση με τους παλαιούς κανονισμούς, οι οποίοι τα εξαιρούσαν ρητώς.

γ. Άλλαξαν οι τοποθεσίες εγκατάστασης των πιλότων, οι οποίες όμως παραμένουν εντός των ορίων των λωρίδων διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας.

δ. Στους ορισμούς του 'πλοίου με βαθύ εκτόπισμα νερού' (άρθρο 2κ) και του 'μεγάλου πλοίου' (άρθρο 2λ) αυξάνεται το μέγεθος από 10 σε 15 μέτρα και από 100 σε 200 μέτρα αντίστοιχα, αλλαγή, που φαίνεται κατ' αρχάς, ευνοϊκή για τα κράτη – χρήστες από τη στιγμή που μειώνεται ο αριθμός των πλοίων στα οποία θα ισχύουν οι απαγορευτικές για τα αντίστοιχα πλοία διατάξεις. Παράλληλα, όμως, εισάγεται η έννοια του 'πλοίου που έχει δυσκολίες πλεύσης μέσα στη λωρίδα διαχωρισμού της κυκλοφορίας' (πλοία με πλήρες μήκος από 150 μέτρα και άνω ή πλοία με εκτόπισμα νερού 10 μέτρα και άνω και πλοία που έχουν δυσκολία πλεύσης λόγω τεχνικών καταστάσεων - άρθρο 2δ), στα οποία πλοία εφαρμόζεται το άρθρο 25 των νέων κανονισμών, το οποίο απαιτεί κοινοποίηση του σχεδίου πλεύσης 148 ώρες πριν την είσοδο τους, για τα πλοία ολικού μήκους από 200 μέχρι 300 μέτρα, και 72 ώρες πριν την είσοδο τους για τα πλοία ολικού μήκους άνω των 300 μέτρων. Σχετικά δε με τα ανωτέρω πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνο φορτίο, όταν αυτά εισέρχονται στα 'Στενά' και μέχρι να αποχωρήσουν από αυτά, απαγορεύεται η είσοδος παρόμοιου πλοίου. Επιπρόσθετα, δίνεται το δικαίωμα στη διοίκηση να λαμβάνει όλα τα απαραίτητα μέτρα για την ασφαλή διέλευση τους χωρίς αυτά (τα μέτρα) να προσδιορίζονται, με αποτέλεσμα να δίνεται στην τουρκική διοίκηση άλλη μία βάση αυθαιρεσίας και καταστρατήγησης της ελευθερίας ναυσιπλοΐας στην περιοχή (άρθρο 21β).

<sup>99</sup> Βλ. και δημοσίευμα με τίτλο «Αλλάζουν τον Κανονισμό στον Βόσπορο», στην εφημερίδα

Τόσο η ελληνική όσο και η ρωσική και η βουλγαρική αντιπροσωπεία υπέβαλαν προτάσεις<sup>100</sup> προκειμένου να βελτιωθούν οι 'Κανόνες και Συστάσεις του ΔΝΟ', καταγγέλλοντας την αδυναμία εφαρμογής των 'Τουρκικών Κανονισμών' και προτείνοντας μεταξύ άλλων να καταργηθούν σε ορισμένα σημεία οι λωρίδες διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας και να εισαχθούν περιοχές με συγκεκριμένα όρια εντός των οποίων τα πλοία πρέπει να χειρίζονται με εξαιρετική προσοχή. Η τουρκική αντιπροσωπεία υπέβαλε τρία έγγραφα, με τα οποία προσπαθούσε ανεπιτυχώς να απορρίψει τις προτάσεις της ελληνικής, ρωσικής και βουλγαρικής αντιπροσωπείας<sup>101</sup>, καθώς και τέσσερα πληροφοριακά έντυπα<sup>102</sup> τα οποία αφορούσαν στην περιγραφή των κινδύνων ναυσιπλοΐας στην περιοχή, στην άμση, κατά τη γνώμη τους, λειτουργία των λωρίδων διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας, στην προκήρυξη διαγωνισμού για την προμήθεια συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας (VTS) και στην προσχώρηση της Τουρκίας στη διεθνή σύμβαση περί αστικής ευθύνης συνεπεία ζημιών εκ ρυπάνσεως από πετρέλαιο (Civil Liability Convention – CLC) και στην αντίστοιχη σύμβαση ίδρυσης διεθνούς κεφαλαίου αποζημίωσης για τέτοιες ζημιές (Fund Convention).

Σύμφωνα με την πάγια τακτική της, η τουρκική αντιπροσωπεία προσπάθησε – και τελικά επέτυχε - να εμποδίσει την πρόοδο της ομάδας εργασίας, η οποία απλώς εμπλούτισε την αναφορά της<sup>103</sup> με περισσότερες πληροφορίες αναφορικά με τις συνθήκες ναυσιπλοΐας στην περιοχή. Παράλληλα, εξουσιοδοτήθηκε, παρόλη την αντίδραση της Τουρκίας, η 71η σύνοδος της ΕΝΑ να συνεχίσει τις εργασίες αναφορικά με την ασφάλεια ναυσιπλοΐας στα 'Στενά'.

---

«Ελευθεροτυπία» της 10<sup>ης</sup> 11.1998, στη σελ. 12.

<sup>100</sup> Βλ. έγγραφα του IMO, MSC 70/11/12, 70/11/11 και 70/11/13 αντίστοιχα. Η πρόταση της ρωσικής αντιπροσωπείας είχε περισσότερο πολιτική χρεία σε αντίθεση με αυτές της ελληνικής και της βουλγαρικής αντιπροσωπείας που ήταν καθαρά τεχνικής φύσης.

<sup>101</sup> Βλ. έγγραφα του IMO, MSC 70/11/17, 70/11/15 και 70/11/16 αντίστοιχα.

<sup>102</sup> Βλ. έγγραφα του IMO, MSC 70/INF.19, 70/INF.20, 70/INF.21 και 70/INF.22.

<sup>103</sup> Βλ. έγγραφα του IMO, MSC 70/WP.9/Add.1, MSC 70/WP.14/Add.1 par. 11.2-11.8, MSC 70/WP.14/Add.3 par. 5, 1-18 και MSC 70/23/Add.2, Annex 12.

### 71η σύνοδος της ΕΝΑ (19-28/5/1999)

Αυτή ήταν η τελευταία σύνοδος Επιτροπής του ΔΝΟ, που συζήτησε το θέμα της ασφάλειας ναυσιπλοίας στα 'Στενά' και στην ουσία οδήγησε στην παγίωση των θέσεων της Τουρκίας. Αυτό ήταν αποτέλεσμα προσεκτικής μεθόδευσης της Τουρκίας, πλήρως υποστηριζόμενης από τις Η.Π.Α.<sup>104</sup>

Πιο συγκεκριμένα:

Οι Διεθνής Ομοσπονδία Ενώσεων Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού (International Federation of Shipasters' Associations - IFSMA), Διεθνής Οργάνωση Ναυτικών Ινστιτούτων (International Association of Institutes of Navigation - IAIN) και Διεθνής Οργάνωση Πλοηγών (International Maritime Pilots' Association - IMPA)<sup>105</sup> κατέθεσαν μία πρόταση για επανεξέταση των συστημάτων διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας, για υιοθέτηση υποχρεωτικού συστήματος αναφοράς των διαπλέοντων πλοίων και για ενίσχυση της σύστασης προς τους ναυτιλομένους για χρήση πλοηγών<sup>106</sup>.

Η Τουρκία υπέβαλλε ένα έγγραφο σχολιασμού της παραπάνω πρότασης, καθώς και δύο πληροφοριακά έντυπα για τις οικολογικές συνθήκες και την πανίδα της περιοχής<sup>107</sup>.

Οι Ρωσία, Βουλγαρία και Ελλάδα δεν υπέβαλαν κανένα έγγραφο διότι οι υποβληθείσες στην προηγούμενη (70η) σύνοδο προτάσεις τους δεν είχαν προλάβει να εξεταστούν και άρα θα εξεταζόντουσαν σε αυτήν την σύνοδο<sup>108</sup>. Δυστυχώς, όλος ο χρόνος αναλώθηκε στην σύνταξη πίνακα με τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα της πρότασης των IFSMA, IAIN και

<sup>104</sup> Δεν είναι τυχαίο ότι έξι μήνες αργότερα, το Νοέμβριο του 1999, υπογράφηκε η συμφωνία για την κατασκευή του αγωγού πετρελαίου Μπακού – Τσεϊχάν μετά από μεγάλες πιέσεις του τότε Προέδρου των Η.Π.Α. Μπιλ Κλίντον προς τις πετρελαϊκές εταιρείες ώστε αυτές να δεχτούν την ορθότητα της επιλογής μεταφοράς του πετρελαίου της Κασπίας μέσω του τουρκικού αγωγού.

<sup>105</sup> Βλ. έγγραφο IMO, MSC 71/22/8.

<sup>106</sup> Βλ. και άρθρο της Γκ. Χριστοφιλοπούλου με τίτλο «Τουρκικά Εμπόδια στη Διέλευση Πλοίων», που δημοσιεύτηκε στην εφημερίδα «Εξπρές», την 28.2.1999, στη σελ. 19, σύμφωνα με το οποίο έχουν γίνει πολλές καταγγελίες στο Διεθνές Ναυτικό Ινστιτούτο ότι τα πλοία που διέρχονται από τα 'Στενά' παρενοχλούνται εάν δεν χρησιμοποιήσουν Τούρκο πλοηγό.

<sup>107</sup> Βλ. έγγραφα IMO, MSC 71/22/9, MSC 71/INF.10-11.

<sup>108</sup> Βλ. έγγραφα του IMO, MSC 70/11/17, 70/11/15 και 70/11/16.



IMPA, τα έγγραφα της Ρωσίας, Βουλγαρίας και Ελλάδας δεν συζητήθηκαν και έτσι η αναφορά της 70ης συνόδου παρέμεινε ως είχε.

Επιπρόσθετα, η Επιτροπή στηριζόμενη στις δηλώσεις της Τουρκίας για επικείμενη λήψη μέτρων στήριξης του υπάρχοντος συστήματος διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας, συμπεριλαμβανομένης και της προσπάθειας για καθιέρωση ενός Συστήματος Διαχείρισης της Θαλάσσιας Κυκλοφορίας (VTS)<sup>109</sup> και διαπιστώνοντας ότι δεν υπήρχε ομοφωνία αναφορικά με την αναθεώρηση ή μη των 'Κανόνων και Συστάσεων του ΔΝΟ' και λαμβάνοντας υπόψη της ότι για την τροποποίηση του υπάρχοντος συστήματος διαχωρισμού της θαλάσσιας κυκλοφορίας απαιτείτο η σύμφωνη γνώμη του παράκτιου κράτους<sup>110</sup>, αποφάσισε<sup>111</sup> - μετά από πρόταση των Η.Π.Α.<sup>112</sup> υποστηριζόμενη από την πλειοψηφία των κρατών μελών του ΔΝΟ και παρά τις αντιδράσεις της Ελλάδας, της Κύπρου, της Ρωσίας και των άλλων Παρευξείνιων κρατών - να διακόψει τη συζήτηση του θέματος στα πλαίσια του ΔΝΟ, δηλώνοντας παράλληλα ότι τα κράτη - μέλη του ΔΝΟ πρέπει να επικεντρώσουν τις προσπάθειές τους στο να χρησιμοποιούν το σύστημα αναφοράς (TUBRAP) και τις υπηρεσίες πλοήγησης στα 'Στενά', καθώς και

<sup>109</sup> Ας σημειωθεί ότι οι δηλώσεις αυτές ήταν απλές υποσχέσεις που αποκλειστικό σκοπό είχαν την καθυστέρηση λήψεως αποφάσεων στα πλαίσια του ΔΝΟ, καθώς μέχρι σήμερα, ουδεμία πρόοδος έχει γίνει για την εγκατάσταση ενός τέτοιου συστήματος στην περιοχή των 'Στενών'. Βλ. σχετικό άρθρο της Γκρ. Χριστοφιλοπούλου με τίτλο «Νέο 'όχι' στην Τουρκία για τον έλεγχο της ναυσιπλοΐας στα Στενά του Βοσπόρου – Ουδεμία πρόοδος έχει γίνει στην εγκατάσταση συστήματος VTS», που δημοσιεύτηκε στην εφημερίδα «Εξπρές», την 26<sup>η</sup>.8.1999, στη σελ. 15. Αξίζει να σημειωθεί επίσης ότι η Τουρκία, προκειμένου να καθυστερήσει την πρόοδο των εργασιών του ΔΝΟ, είχε σκεφτεί να παρουσιάσει πρόταση για διάνοιξη διώρυγας από τα 'Στενά' προς τη Μαύρη Θάλασσα, σύμφωνα με τα πρακτικά της «3<sup>ης</sup> Ελληνοκυπριακής Συνάντησης Εμπειρογνομόνων για το Δίκαιο της Θάλασσας και το Ναυτικό Δίκαιο», που πραγματοποιήθηκε στην Κύπρο κατά το χρονικό διάστημα 21-23.11.1997. Τέτοια πρόταση δεν παρουσιάστηκε ποτέ στον ΔΝΟ, προφανώς διότι η Τουρκία πέτυχε το στόχο της, δηλαδή τη λήξη των συζητήσεων στον Οργανισμό, με τις προαναφερόμενες πιο ρεαλιστικές προτάσεις και υποσχέσεις.

<sup>110</sup> Βλ. έγγραφο του IMO, MSC 71/23, para. 22.30 - 22.31

<sup>111</sup> Βλ. έγγραφο του IMO, MSC 71/23, para. 22.14 – 22.39.

<sup>112</sup> Είναι άξια απορίας η πρωτοβουλία των Η.Π.Α. να διακοπεί η συζήτηση στα πλαίσια του ΔΝΟ, δεδομένου ότι η αντιπροσωπεία του κράτους αυτού συμμετείχε στην Ομάδα Εργασίας της 43<sup>ης</sup> συνόδου της YAN το Μάιο του 1997, που συνέταξε νέους κανονισμούς για τα 'Στενά'. Σύμφωνα με την άποψη του Ρώσου διπλωμάτη Vladimir Kotliar, υπάρχει μόνο μία εξήγηση: ότι το Μάιο του 1999, εκκρεμούσης της σύραξης του NATO στη Γιουγκοσλαβία, οι Η.Π.Α. επέλεξαν να «θυσιάσουν» τις νομικές αρχές στο βωμό των πολιτικών επιδιώξεών τους στα πλαίσια του NATO, δηλαδή την εξασφάλιση της Τουρκικής αλληλεγγύης στα αμερικανικά σχέδια: βλ. πρακτικά του διεθνούς συνεδρίου με τίτλο "The Passage of Ships through Straits", που οργάνωσε το Ινστιτούτο Αμυντικών Αναλύσεων στην Αθήνα στις 23 Οκτωβρίου 1999.

στην καθιέρωση ενός σύγχρονου Συστήματος Παρακολούθησης της Θαλάσσιας Κυκλοφορίας στην περιοχή.

Ο απώτερος σκοπός της Τουρκίας επιτεύχθηκε: η συζήτηση για την ναυτική ασφάλεια στα 'Στενά' διεκόπη στα πλαίσια του ΔΝΟ<sup>113</sup>. Επίσης, το κράτος αυτό πέτυχε στην τελευταία σύνοδο της ΕΝΑ να ενισχύσει τις διατάξεις που αφορούν τη χρήση του συστήματος αναφοράς και των πλοηγικών υπηρεσιών, θέματα για τα οποία διαφωνούσαν τα κύρια κράτη-χρήστες των 'Στενών'.

Το θέμα έχει παγιωθεί πλέον και μέχρι σήμερα δεν έχει γίνει καμία συζήτηση στα πλαίσια του ΔΝΟ. Αυτό δε σημαίνει ότι δεν παρουσιάζονται προβλήματα κατά τη διέλευση πλοίων και συγκεκριμένα πετρελαιοφόρων στα 'Στενά'.

Σε τεχνικό επίπεδο, η INTERTANKO (International Tanker Ownership Organization), η διεθνής ένωση που εκπροσωπεί τα συμφέροντα των πλοιοκτητών πετρελαιοφόρων, είναι η μόνη που αναλαμβάνει πλέον πρωτοβουλίες, σε συνεργασία με το OCIMF, προκειμένου να επιλύσει πρακτικά προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα μέλη της κατά τη διέλευση των πλοίων τους στα 'Στενά', όπως το κρατικό μονοπώλιο στην πλοήγηση και ρυμούλκηση με εξωφρενικές αμοιβές, υπερβολικές καθυστερήσεις των μεγάλων πετρελαιοφόρων παρόλο που δίνουν προηγούμενη αναφορά για την αναμενόμενη ώρα άφιξης, η πρακτική των πιλότων να επιβιβάζονται ή να αποβιβάζονται σε ακατάλληλα σημεία με αποτέλεσμα να θέτουν σε κίνδυνο τόσο το πλοίο όσο και την τοπική κυκλοφορία κ.α.<sup>114</sup>

Η INTERTANKO πιστεύει ότι οι πρακτικές που εφαρμόζονται σήμερα έχουν κάποια αβέβαια σημεία τα οποία οφείλονται στην έλλειψη σαφήνειας των

<sup>113</sup> Βλ. και άρθρο του James Brewer, "Turkey dashes hopes over Straits", που δημοσιεύτηκε στην αγγλική εφημερίδα Lloyd's List την 31.5.1999, στη σελ. 1. Ας σημειωθεί ότι η Ρωσία στην 82<sup>η</sup> σύνοδο του Συμβουλίου του ΔΝΟ, τον Ιούνιο του 1999, επιφυλάχθηκε διατηρώντας το δικαίωμά της να γεμίσει ξανά στο μέλλον το θέμα των 'Στενών', προφανώς για να μην θεωρηθεί η σιωπή της ως έμμεση αποδοχή των 'Τουρκικών Κανονισμών'.

<sup>114</sup> Βλ. το Έγγραφο Στρατηγικής (Strategy Paper) της INTERTANKO, που περιλήφθηκε στην θεματολογία (agenda) της 10<sup>ης</sup> Συνάντησης της INTERTANKO Hellenic Forum, που έλαβε χώρα στις 19.9.2001.

ισχυόντων κανόνων, στην έλλειψη εξοπλισμού και πλοηγών και στην ελλιπή λειτουργική οργάνωση των Τουρκικών Αρχών.

Οι προσπάθειες αυτές, όμως, δεν έχουν επιφέρει τα επιθυμητά αποτελέσματα και αυτό ενδεχομένως διότι δίνεται εκ των πραγμάτων, πολιτική διάσταση από την Τουρκική πλευρά, διάσταση που την διακρίνει και η ίδια η INTERTANKO και προσπαθεί να την υπερβεί προκειμένου να επιλύσει τα προβλήματα των μελών της.

Καθίσταται σαφές από τα ανωτέρω ότι υπάρχει ένα πραγματικό πρόβλημα<sup>115</sup> στα 'Στενά': μονομερείς εθνικοί κανονισμοί, συστάσεις του ΔΝΟ, αντιδράσεις από τη διεθνή κοινότητα σχετικά με θέματα νομιμότητας λειτουργίας του συστήματος κυκλοφορίας, έλλειψη συνεργασίας της Τουρκίας με τα υπόλοιπα κράτη, παρασκηνακές διαβουλεύσεις και όλα αυτά έχουν ως αποτέλεσμα την καθυστέρηση υιοθέτησης κανόνων ναυσιπλοΐας, η εφαρμογή των οποίων πραγματικά θα συμβάλλει στη μείωση των ατυχημάτων προστατεύοντας παράλληλα την ελεύθερη ναυσιπλοΐα και την ανεμπόδιστη διεξαγωγή του παγκόσμιου θαλασσιού εμπορίου.

Σε αυτό το σημείο αξίζει να σημειωθεί ότι στο παιχνίδι της διαμόρφωσης του καθεστώτος διέλευσης των 'Στενών' έχουν εμπλακεί άμεσα και οι πετρελαϊκές εταιρείες, κάποιες από τις οποίες εμφανίζονται ως αρωγοί της Τουρκίας για την επικράτηση των μονομερών 'Τουρκικών Κανονισμών'.

Οι εταιρείες Chevron και BP, στα ναυλοσύμφωνα ανά ταξίδι που συνάπτουν με τους πλοιοκτήτες για τη μεταφορά των πετρελαίων τους, έχουν εισαγάγει ειδική ρήτρα<sup>116</sup>, η οποία, πέραν του ότι αναφέρεται στα 'Στενά' ως 'Τουρκικά Στενά', υποχρεώνει τα υπό ναύλωση πλοία να συμμορφώνονται με τους 'Τουρκικούς Κανονισμούς' και όχι με τους 'Κανόνες και Συστάσεις του ΔΝΟ',

<sup>115</sup>Βλ. επίσης, Plant G., (1996), "Navigation Regime in the Turkish Straits for Merchant Ships in Peacetime", *Marine Policy*, Vol. 20, σελ. 15-27, Scovazzi Tullio, (1995), "Management Regimes and Responsibility for International Straits with Special Reference to the Mediterranean Straits", *Marine Policy*, p. 137, Scharfenberg, (1996), "Regulating Traffic Flow in the Turkish Straits: A Test for Modern International Law", *Emory International Law Review*, p. 333, Dyoulgerov, (1999), "Navigating the Bosphorus and the Dardanelles: A Test for the International Community", *International Journal of Marine and Coastal Law*, p. 57.

<sup>116</sup> BP Voyage Charterparty, Clause 19: "Turkish Straits Clause" και Chevron Voyage

ενέργεια αμφιβόλου νομιμότητας. Επιπλέον, εμπεριέχει ειδική πρόβλεψη για υποχρέωση πρόσληψης πλοηγού τόσο στο Βόσπορο όσο και στα Δαρδανέλια (Βλ. Παραρτήματα XXXIV α – β).

Έχει καταστεί σαφές από τα ανωτέρω ότι η διαμάχη αυτή περί της ρύθμισης της ναυτιλιακής κίνησης στα 'Στενά' είναι μία σύνθετη τεχνική, νομική και προφανώς οικονομική διαμάχη που εμπεριέχει κάτι περισσότερο από απλά τεχνικά προβλήματα περί της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας. Επίσης, καθίσταται σαφές ότι η επίλυση του διεθνούς νομοθετικού καθεστώτος που ισχύει στα 'Στενά' είναι προαπαιτούμενη των συζητήσεων και της εύρεσης λύσεων περί τεχνικών θεμάτων στα πλαίσια του ΔΝΟ.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β

### Β1. ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΩΝ 'ΣΤΕΝΩΝ'

#### (I) ΓΕΝΙΚΑ ΓΙΑ ΤΑ ΣΤΕΝΑ

Μία θεώρηση του νομικού καθεστώτος για τα στενά διεθνούς ναυσιπλοΐας είναι απαραίτητη για την κατανόηση των νομικών θεμάτων που επηρεάζουν τα 'Στενά', όπως αυτά αναπτύσσονται στην παρούσα μελέτη.

Προβλήματα συγκεκριμένης και σοβαρής διάστασης σχετικά με τη διέλευση πλοίων μέσα από τα στενά, προκύπτουν εάν αυτή η διέλευση αναγκαστικά γίνεται μόνο μέσα από τα χωρικά ύδατα του παράκτιου κράτους ή κρατών (π.χ. τα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων) ή εάν, παρόλο που τα στενά είναι μεγάλου πλάτους, ώστε να περικλείουν τμήμα ανοιχτής θάλασσας, το βάθος των νερών αναγκάζουν τα μεγάλα πλοία να διέρχονται μέσα από τα χωρικά ύδατα των παράκτιων κρατών<sup>117</sup>.

Η βαθμιαία επέκταση της δικαιοδοσίας του παράκτιου κράτους στα νερά που συνέχονται με την ακτογραμμή του, κατέστησαν το δικαίωμα διέλευσης των πλοίων μέσα από τα στενά ένα σημαντικό και καίριο θέμα. Δύο αντιτιθέμενα συμφέροντα είχαν παρουσιαστεί: α. αυτό των ναυτιλιακών κρατών, τα οποία επικαλούνται ότι τα εμπορικά τους πλοία μπορούν ελεύθερα να δραστηριοποιούνται χωρίς περιορισμούς ναυσιπλοΐας, έτσι ώστε να κερδίζουν ασφαλή και ταχεία διέλευση μέσα από σημαντικές ναυτικές διόδους. Τα ναυτιλιακά κράτη έχουν ένα νόμιμο και αναγκαίο συμφέρον να μπορούν να χρησιμοποιούν τις θάλασσες για φυσιολογική επικοινωνία<sup>118</sup> και β. αυτό των παράκτιων κρατών, τα οποία διαμαρτύρονται ότι έχουν δικαίωμα να έχουν κυριαρχία νομοθετική, διοικητική και πραγματική στα ύδατα, που συνέχονται στις ακτές τους. Εάν τα παράκτια κράτη είχαν το δικαίωμα να ασκήσουν πλήρη δικαιοδοσία στα στενά, θα υπήρχε ένας σοβαρότατος περιορισμός στα ναυτιλιακά κράτη σε νομικό, οικονομικό και πολιτικό επίπεδο.

<sup>117</sup> Βλ. Greig I., (1982), *International Law* σελ. 302-305.

<sup>118</sup> Βλ. Smith, (1959), *Law and Custom of the Sea*, p. 46.κ

Η προσπάθεια σύγκλισης των προαναφερομένων συμφερόντων και η φύση της θάλασσας ως μία κοινή λεωφόρος όλου του κόσμου απαιτούσε μία πρακτική τροποποίηση της γενικής αρχής της απόλυτης κυριαρχίας<sup>119</sup>. Έπρεπε να αναγνωριστεί ένα γενικό δικαίωμα διέλευσης μέσα από τα χωρικά ύδατα, ένα δικαίωμα το οποίο βέβαια να υπόκειται σε κάποιες λογικές κανονιστικές διατάξεις από την πλευρά των παράκτιων κρατών. Το γνωστό σε όλους δικαίωμα της «αβλαβούς διέλευσης» των πλοίων μέσα από τα χωρικά ύδατα των παράκτιων κρατών ξεκίνησε να αναπτύσσεται εθιμικά<sup>120</sup>: αυτό το δικαίωμα δεν ήταν ποτέ απόλυτο και πρέπει να περιορίζεται με βάση το σκοπό για το οποίο αναπτύχθηκε.

Κατά συνέπεια, μπορεί να υποστηριχθεί ότι η «διέλευση» θα μπορούσε να παρεμποδιστεί λόγω άσχημου καιρού ή κάποιας παράνομης ενέργειας σχετικής με διαδικαστικά θέματα περί του πλοίου, όπως αγκυροβόλιο ή προσθαλάσσωση. Τέτοιες διακοπές στο ταξίδι του πλοίου είναι απόλυτα σύμφωνες με την έννοια της "διέλευσης", στην έκταση που είναι επιτρεπτές τέτοιες διακοπές στα πλαίσια της σωστής διαχείρισης ενός πλοίου. Επιπρόσθετα, μία τέτοια διέλευση είναι απόλυτα επιτρεπτή στην έκταση που αυτή είναι "αβλαβής". Η τελευταία λέξη πρέπει να ερμηνεύεται σε συνάρτηση με τα συμφέροντα του παράκτιου κράτους. Ακολούθως, αυτό το κράτος έχει τη νομοθετική ικανότητα να επιβάλει κανονισμούς για τον τρόπο ναυσιπλοΐας έτσι ώστε να αποφεύγεται η επέλευση ατυχημάτων ή να προστατεύεται η περιβαλλοντική ισορροπία. Παρόλα αυτά, δεν πρέπει σε καμία περίπτωση τέτοιοι κανονισμοί να ερμηνεύονται και να εφαρμόζονται κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να καταστρατηγείται το δικαίωμα διέλευσης.

Το 1949, το Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης, στην υπόθεση των 'Στενών της Κέρκυρας'<sup>121</sup>, ερεύνησε το διεθνές εθιμικό δίκαιο σχετικά με τη διέλευση των

<sup>119</sup> Σχετικά με την ανάπτυξη της κυριαρχίας στα χωρικά ύδατα, βλ. Jessup, (1970), *The Law of the Territorial Waters and Maritime Jurisdiction*, p. 115-118.

<sup>120</sup> Βλ. Smith, (1959), ο.π., p. 45-48.

<sup>121</sup> U.K. v. Albania, 1949 I.C.J.4. Βλ. σχετικά Churchill R. & Nordquist M., (1975), *New Directions in the Law of the Sea*, pp. 286 – 319, Wright Q., (1949), "The Corfu Channel Case", *American Journal of International Law*, Vol 43, p. 491. Bing Bing Jia, (1998), *The*

πλοίων μέσα από στενά. Το δικαστήριο συζήτησε τις γενικές αρχές που εφαρμόζονταν σχετικά με τη διέλευση των πλοίων μέσα από τα στενά, επ' ευκαιρία του ερωτήματος που του τέθηκε εάν τα βρετανικά πολεμικά πλοία είχαν δικαίωμα "αβλαβούς διέλευσης" μέσα από το βόρειο κανάλι της Κέρκυρας, το οποίο ελεγχόταν από την Αλβανία. Το 1946, η Μεγάλη Βρετανία έστειλε 2 πολεμικά πλοία να διέλθουν μέσα από το στενό της Κέρκυρας, χωρίς να εναρμονιστούν με τους Αλβανικούς κανονισμούς, που απαιτούσαν πρότερη ειδοποίηση και λήψη άδειας, προκειμένου να επιβεβαιώσει την αρχή της αβλαβούς διέλευσης<sup>122</sup>. Η Αλβανία επικαλέστηκε ότι : α. η εθνική της κυριαρχία παραβιάστηκε και β. παρόλο που το στενό της Κέρκυρας, το οποίο βρίσκεται πλήρως εντός των χωρικών υδάτων της Αλβανίας και της Ελλάδας, ήταν στενό με την γεωγραφική έννοια, δεν ήταν στενό χρησιμοποιούμενο για τη διεθνή ναυσιπλοΐα, καθώς αποτελούσε απλώς μια εναλλακτική δίοδο μεταξύ της Αδριατικής θάλασσας και του Αιγαίου και εξυπηρετούσε μόνο τοπική ναυσιπλοΐα μεταξύ της Κέρκυρας (Ελλάδας) και των Αγ. Σαράντα (Αλβανίας). Το Δικαστήριο, ενώ συζητούσε το πρώτο επιχείρημα, εκφάνθηκε ότι: "Κατά την άποψη του Δικαστηρίου, είναι γενικώς αποδεκτό και σύμφωνο με το διεθνές έθιμο, ότι σε περίοδο ειρήνης, τα Κράτη έχουν δικαίωμα να αποστέλλουν πολεμικά πλοία να διέρχονται μέσα από στενά που χρησιμοποιούνται για διεθνή ναυσιπλοΐα και τα οποία ενώνουν δύο τμήματα ανοιχτής θάλασσας, χωρίς την προηγούμενη άδεια του παράκτιου κράτους, υπό τη προϋπόθεση ότι η διέλευση είναι *αβλαβής*"<sup>123</sup>. Επιπρόσθετα, το Δικαστήριο, αποκρούοντας το δεύτερο επιχείρημα της Αλβανίας, κατέληξε στο ότι η απάντηση στο ερώτημα "εάν ένα στενό ανήκει στην κατηγορία των διεθνών διόδων, στις οποίες υπάρχει το δικαίωμα διέλευσης, θα βρεθεί στο μέγεθος της κίνησης των πλοίων που διέρχονται μέσα από τα στενά ή στο κατά πόσο είναι σημαντικό το συγκεκριμένο στενό για τη διεθνή ναυσιπλοΐα ..... το καταλυτικό κριτήριο είναι μάλλον η *γεωγραφική του θέση ως σημείο σύνδεσης δύο τμημάτων της ανοιχτής θάλασσας και το γεγονός ότι*

---

*Regime of the Straits in International Law*, pp. 36-47. Jones J.M., (1949), "The Corfu Channel Case: Merit's", *British Year Book of International Law*, Vol 26, p. 447. Chung I.Y., (1959), *Legal Problems Involved in the Corfu Channel Incident*.

<sup>122</sup> Βλ. Ρούκουνας Εμμ., (1982), *Διεθνές Δίκαιο II (το κράτος και το έδαφος - Δίκαιο της θάλασσας)*, Σάκκουλας, σελ. 160-161.

<sup>123</sup> U.K. v. Albania, 1949 I.C.J.4., p. 4

χρησιμοποιείται για διεθνή ναυσιπλοΐα. Δεν μπορεί να είναι καθοριστικό στοιχείο ότι αυτό το στενό δεν είναι ο αποκλειστικός δρόμος μεταξύ δύο τμημάτων της ανοιχτής θάλασσας αλλά απλώς μία εναλλακτική δίοδος μεταξύ της Αδριατικής και του Αιγαίου. Αρκεί ότι έχει καταστεί, παρόλα αυτά, μία *χρήσιμη οδός για τη διεθνή ναυτιλιακή διακίνηση*.<sup>124</sup> Το Δικαστήριο επέμεινε και υποστήριξε ότι η χρήση δεν έπρεπε να κριθεί με βάση το μέγεθος της κίνησης, τη συχνότητα της κίνησης, ή άλλα παρόμοια κριτήρια, αλλά μάλλον στο συγκρίσιμο αντικειμενικό κριτήριο της 'χρησιμότητας' των στενών για τις ανάγκες της διεθνούς ναυσιπλοΐας<sup>125</sup>. Κρίσιμα θέματα ανάλυσης ήταν το γεγονός ότι το στενό της Κέρκυρας ήταν στα σύνορα της Αλβανίας και της Ελλάδας, ότι εμπίπτει αποκλειστικά στα χωρικά ύδατα αυτών των δύο κρατών καθώς και το γεγονός ότι ήταν σημαντική δίοδος για την Ελλάδα ως δρόμος για το λιμάνι της Κέρκυρας. Η απόφαση διευκρίνισε το τότε ισχύον διεθνές εθνικό δίκαιο σχετικά με τη διέλευση πλοίων μέσα από στενά. Πολεμικά και κατά συνέπεια, κατά το έλασσον, εμπορικά πλοία είχαν το δικαίωμα αβλαβούς διέλευσης μέσα από τα διεθνή στενά, διέλευσης που δεν θα μπορούσε, σε καμία περίπτωση, να ανασταλεί από το παράκτιο Κράτος<sup>126</sup>. Συμπερασματικά, η υπόθεση του 'Στενού της Κέρκυρας' διακήρυξε και εδραίωσε, για όλα τα πλοία ανεξαρτήτως σημαίας, το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης μέσα από τα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα.

Η συνδιάσκεψη της Γενεύης για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1958<sup>127</sup> θεώρησε και τελικά υιοθέτησε έναν κανόνα για τα στενά, ο οποίος αποτέλεσε μέρος του τελικού σχεδίου της Σύμβασης για τα χωρικά ύδατα και τη συνεχόμενη ζώνη<sup>128</sup>. Το άρθρο 16 παρ. 4 προβλέπει: "Δεν είναι δυνατή η

<sup>124</sup> ο.π., σελ.28

<sup>125</sup> Για την εμπορική χρήση ενός στενού, ως κριτήριο για τον χαρακτηρισμό του ως στενό διεθνούς ναυσιπλοΐας, βλ. Bing Bing Jia, (1998), ο.π., pp. 34-35.

<sup>126</sup> Βλ., Churchill & Lowe, (1992), *The Law of the Sea*, σελ. 87-88.

<sup>127</sup> Για τις εξελίξεις στο δίκαιο που αφορούν στη διέλευση μέσα από τα στενά κατά το χρονικό διάστημα από την απόφαση του 'Στενού της Κέρκυρας' μέχρι και το 1958, βλ. Mangone, (1987), *Straits used for International Navigation*, σελ. 400 - 404.

<sup>128</sup> Σχετικά βλ. Slonim S., (1966), "The Right of Innocent Passage and the 1958 Geneva Conference on the Law of the Sea", *Columbia Journal of Transnational Law*, 5, pp. 96-127. Jessup Ph.C., (1959), "The United Nations Conference on the Law of the Sea", *Columbia Law Review*, 59, pp.234-268. Dean A.H., (1958), "The Geneva Conference on the Law of the Sea: What was Accomplished", *American Journal of International Law*, t. 52, pp. 607-628.



αναστολή της αβλαβούς διέλευσης των αλλοδαπών πλοίων μέσα από τα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα και τα οποία συνδέουν ένα τμήμα της ανοιχτής θάλασσας με ένα άλλο τμήμα της ανοιχτής θάλασσας ή με τα χωρικά ύδατα ενός ξένου κράτους.” Αυτή η διάταξη βασίζεται στις αρχές που αναπτύχθηκαν και εκφράστηκαν από το Διεθνές Δικαστήριο στην υπόθεση του ‘Στενού της Κέρκυρας’. Η ένταξη του άρθρου 16 στο κεφάλαιο III (Δικαίωμα αβλαβούς διέλευσης) και στο υποκεφάλαιο A (Κανόνες που εφαρμόζονται σε όλα τα πλοία) δείχνει ότι η Σύμβαση του 1958 διέπει αυτά τα τμήματα των διεθνών στενών τα οποία βρίσκονται εντός των ορίων των χωρικών υδάτων κάποιου κράτους<sup>129</sup>. Παρόλο που ο ορισμός της ‘αβλαβούς διέλευσης’ δίνεται στο άρθρο 14 αυτής της Σύμβασης, ακολουθώντας τα κριτήρια που είχαν θεσπιστεί από το εθνικό δίκαιο, ο ορισμός του ‘διεθνούς στενού’ δεν δίνεται. Η μόνη αναφορά στην Σύμβαση είναι ότι “υπάρχει διέλευση των πλοίων από τη μία ναυτική ζώνη στην άλλη”. Δεν είναι σαφές<sup>130</sup>, σε κάθε περίπτωση, το κατά πόσο η αναφορά αυτή υπονοεί μία ανάλογη εφαρμογή της αρχής που επιβεβαιώθηκε στην υπόθεση του ‘Στενού της Κέρκυρας’, ή σημαίνει ότι είναι αναγκαίο να υπολογίζεται το κατά πόσο η διεθνής ναυτιλία χρησιμοποιεί σε σταθερή βάση το στενό ως δίοδο.

Ασάφειες σχετικές με το καθεστώς που διέπει τα στενά και άλλες ανεπάρκειες της Σύμβασης του 1958, όπως η έλλειψη κάποιας διάταξης που να ορίζει το πλάτος των χωρικών υδάτων και να προσδιορίζει τα όρια μιας αποκλειστικής ζώνης αλιείας για τα παράκτια κράτη, είχαν ως αποτέλεσμα την ανάπτυξη διεθνούς εθιμικού δικαίου. Τελικά, η Γενική Συνέλευση των Ηνωμένων Εθνών όρισε μία νέα συνδιάσκεψη για το Δίκαιο της Θάλασσας το 1973 προκειμένου να καθορίσει ένα ισότιμο καθεστώς για τη θάλασσα και η οποία τελικά κατέληξε στη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας

<sup>129</sup>Παρόλα αυτά, το καθεστώς, που εφαρμόζεται στα χωρικά ύδατα ενός παράκτιου κράτους διαφοροποιείται σημαντικά από αυτό που εφαρμόζεται στα διεθνή στενά, καθώς ένα κράτος μπορεί “χωρίς καμία διάκριση, να αναστείλει προσωρινά σε συγκεκριμένες περιοχές των χωρικών του υδάτων την αβλαβή διέλευση των αλλοδαπών πλοίων εάν μία τέτοια αναστολή επιβάλλεται για την προστασία της ασφάλειας του”, σύμφωνα με το άρθρο 16 παρ. 3 της Σύμβασης του 1958.

<sup>130</sup>Για περαιτέρω ανάλυση αυτών των θεμάτων, βλ. Rozakis and Stagos, (1987), ο.π., p. 60-67.

του 1982<sup>131</sup>. Αναφορά σε αυτή τη σύμβαση, η οποία άρχισε να ισχύει στις 16.11.1994<sup>132</sup>, θα γίνει στο κεφάλαιο Β.3(II). Σε αυτό το σημείο, πρέπει μόνο να αναφερθεί ότι αυτή η σύμβαση εισαγάγει ένα διπλό καθεστώς για τα στενά, δηλαδή, το καθεστώς της "ελεύθερης διέλευσης" και το καθεστώς της "αβλαβούς διέλευσης", το οποίο ήταν μία προσπάθεια ισορροπίας μεταξύ των αντιτιθέμενων συμφερόντων των ναυτιλιακών δυνάμεων και των παράκτιων - των στενών - κρατών<sup>133</sup>.

## (II) ΤΑ ΣΤΕΝΑ ΤΟΥ ΒΟΣΠΟΡΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΔΑΡΔΑΝΕΛΙΩΝ

### (i) Ιστορικά

Παρόλο που η σοβαρή ανάπτυξη του διεθνούς εθιμικού δικαίου για τα στενά ξεκίνησε το 19ο αιώνα και επιβεβαιώθηκε με τη δικαστική απόφαση στην υπόθεση του 'Στενού της Κέρκυρας' το 1949, το διεθνές ενδιαφέρον για την ανάπτυξη του εμπορίου στην Ευρώπη καθώς και στρατηγικοί προβληματισμοί οδήγησαν μερικά κράτη στη σύναψη συμφωνιών που προέβλεπαν το νομικό καθεστώς για τα μεγάλης σημασίας στενά της Ηπείρου. Το καθεστώς των Στενών του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων υπήρξε το αντικείμενο τέτοιων νομικών συμφωνιών, οι οποίες αποτέλεσαν συνέπεια της πίεσης των κρατών που ενδιαφέρονταν για την ελεύθερη διέλευση μέσα από το ζωτικό σύνδεσμο της Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας.

<sup>131</sup> Σχετικά με τους διάφορους συμβιβασμούς που έλαβαν χώρα σε αυτή τη Συνδιάσκεψη, βλ. Moore John Norton, (1980), "The regime of Straits and the Third United Nations conference on the Law of the Sea", *American Journal of International Law*, p. 77 και Center for Oceans Law & Policy, University of Virginia, *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 – A Commentary*, pp. 282-293. Koers A.W. & Oxman B.H., (1984), *The 1982 Convention on the Law of the Sea*, Law of the Sea Institute, Bardonnnet D. & Virally M., (1983), *Le nouveau Droit International de la Mer*, pp.1-34.

<sup>132</sup> Queneudec J.P., (1994), "Le nouveau droit de la mer est arrive", *Revue Generale de Droit International Public*, Vol 98, pp. 865-870. Stevenson J.R. & Oxman B.H., (1994), "The Future of the United Nations Convention on the Law of the Sea", *American Journal of International Law*, Vol. 88, pp. 488-499.

<sup>133</sup> Schachte W.L., (1993), *The value of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea – Preserving Our Freedoms and Protecting the Environment*, Law of the Sea

Η νομική ιστορία των 'Στενών', γενικά, ξεκινά με την κατάληψη της Κωνσταντινούπολης από τους Τούρκους το 1453<sup>134</sup>. Συνέπεια αυτής της κατάληψης ήταν ότι τα 'Στενά' περιήλθαν υπό τον απόλυτο έλεγχο της Τουρκίας και η Μαύρη Θάλασσα έγινε τουρκικά εσωτερικά ύδατα. Κατά συνέπεια, η ελευθερία διέλευσης των πλοίων μέσα από τα 'Στενά' ήταν απλώς μία άλλη όψη της άδειας, που έπρεπε να λάβουν τα αλλοδαπά εμπορικά πλοία, προκειμένου να εισέλθουν στα τουρκικά λιμάνια για εμπορικούς καθαρά λόγους. Σε αυτό ακριβώς το χρονικό σημείο ήταν που η Τουρκία επικαλέστηκε και επιβεβαίωσε αυτό που έγινε γνωστό ως 'αρχαίος κανόνας της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας'<sup>135</sup>, σύμφωνα με τον οποίο, σε περίοδο ειρήνης, κανένα αλλοδαπό πολεμικό πλοίο δεν επιτρέπεται να διέρχεται μέσα από τα 'Στενά' και τα αλλοδαπά εμπορικά πλοία θα μπορούσαν να διέλθουν μέσα από τα 'Στενά' μόνο κατά τη διακριτική ευχέρεια της Πύλης<sup>136</sup>.

Το πρόβλημα της διέλευσης των πλοίων μέσα από τα 'Στενά', στη σύγχρονη του μορφή, έκανε την εμφάνιση του όταν η Ρωσία απέκτησε κυριαρχία στη Μαύρη Θάλασσα (κατάληψη της Κριμαίας τον 18ο αιώνα) καθώς η Μαύρη Θάλασσα σταμάτησε να αποτελεί εσωτερικά τουρκικά ύδατα. Τότε, η Τουρκία αναγκάστηκε να συνάψει τη συμφωνία του Kutchuk - Kainardji το 1774. Σύμφωνα με αυτή τη συμφωνία, η Ρωσία πέτυχε εμπορικά πλεονεκτήματα και απέκτησε το δικαίωμα της ελευθερίας ναυσιπλοΐας στη Μαύρη Θάλασσα και διέλευσης μέσα από τα 'Στενά' τόσο των εμπορικών όσο και των πολεμικών της πλοίων, σε αντίθεση με τα υπόλοιπα κράτη, στα οποία χορηγήθηκε το σχετικό δικαίωμα μόνο για τα εμπορικά τους πλοία. Αυτή η συμφωνία ήταν αποτέλεσμα της επίσημης αναγνώρισης της Ρωσίας ως παράκτια δύναμη

---

Institute, p. 93.

<sup>134</sup> Σχετικά με τους κανονισμούς για τη διέλευση των πλοίων μέσα από τα 'Στενά' πριν το 1453, βλ. Rozakis and Stagos, (1987), ο.π., p. 81. Για το νομοθετικό καθεστώς των 'Στενών' μετά το 1453, βλ. Gurkan Y., (1995), *The Turkish Straits Regime in Historical Perspective (1453-1936)*, *The Turkish Straits*, p. 165 επ. και Lapidoth R., (1971), *Les Detroits en Droit International*, pp. 61-113. Βλ. γενικά, Shotwell J.T. & Deak F., (1940), *Turkey at the Straits: A Short History*, Bing Bing Jia, (1998), ο.π. pp. 110-114.

<sup>135</sup> Για πιο λεπτομερή ανάλυση του 'Οθωμανικού Κανόνα', βλ. Rozakis and Stagos, (1987), ο.π., pp. 82-83.

<sup>136</sup> Για ποικίλες συμφωνίες που επέτρεπαν σε αλλοδαπά πλοία να εισέρχονται στα Τουρκικά λιμάνια, βλ. *British Digest of International Law*, 2b Phase One - Part III Territory - Internal Waterway, Rights in Foreign Territory (1967), σελ. 13.

στον Εύξεινο Πόντο<sup>137</sup>. Παρόλα αυτά, ο 'Οθωμανικός Κανόνας' συνεχίστηκε να ισχύει καθώς υπήρχε ακόμα απαγόρευση διέλευσης από τα 'Στενά' για τα πολεμικά πλοία. Παράλληλα, με τη συμφωνία του Kutchuk - Kainardji η Ρωσία απλώς κατέστη ένας ακόμα νόμιμος χρήστης των 'Στενών' και καμία γενική ελευθερία διέλευσης μέσα από τα 'Στενά' δεν αναγνωρίστηκε. Μετά από αυτή τη συμφωνία, πολλές άλλες<sup>138</sup> συνάφθηκαν, οι οποίες έδιναν παρόμοια δικαιώματα σε διάφορα κράτη.

Η συμφωνία των Παρισίων του 1856 - η οποία επιβεβαίωσε<sup>139</sup> για μία ακόμα φορά το παλαιό 'Οθωμανικό Κανόνα' - ήταν η πρώτη συμφωνία η οποία, παρόλο που δεν αναγνώριζε και δεν ρύθμιζε ευθέως το καθεστώς της αλλοδαπής εμπορικής ναυτιλίας, περιλάμβανε μία σειρά τυχαίων αναφορών για μία παγκόσμια ελευθερία της εμπορικής ναυσιπλοΐας. Το άρθρο XI προέβλεπε μία ουδετεροποίηση της Μαύρης Θάλασσας και των λιμανιών της, η οποία περιοριζόταν μόνο από κάποιους κανονισμούς υγιεινής, τελών και αστυνόμευσης 'διασκευασμένοι σε ένα πνεύμα που βοηθούσε στην ανάπτυξη των εμπορικών συναλλαγών.'

Το άρθρο III της Σύμβασης του Λονδίνου του 1871 επιβεβαίωσε ξανά την ελευθερία του εμπορίου προβλέποντας ότι "Η Μαύρη Θάλασσα παραμένει ανοιχτή .... στο ναυτικό εμπόριο όλων των εθνών".

Το «κλείσιμο» των 'Στενών' κατά τη διάρκεια τόσο των Βαλκανικών πολέμων όσο και του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου κατέστησε αναγκαία την ρύθμιση με συνθήκη του νομικού καθεστώτος της περιοχής.

Μετά το τέλος του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου, οι συμμαχικές δυνάμεις, οι οποίες είχαν κερδίσει τον πόλεμο, προσπάθησαν να δώσουν στα 'Στενά' ένα διεθνοποιημένο χαρακτήρα με τη Συνθήκη των Σεβρών του 1920, η οποία

<sup>137</sup> Βλ. A.L. Macfie, (1993), "The Straits Question 1908-1936", Institute of Balkan Studies, pp. 19-20.

<sup>138</sup> Βλ. *British Digest of International Law*, 2b Phase One - Part III Territory - Internal Waterway, Rights in Foreign Territory (1967), σελ. 14-23.

<sup>139</sup> Παρόλα αυτά, δύο εξαιρέσεις προβλέφθηκαν: (α) κάθε κράτος το οποίο έχει διπλωματικό εκπρόσωπο στην Κωνσταντινούπολη θα μπορούσε να έχει ένα πολεμικό πλοίο στη διάθεση του και (β) το στόμιο του ποταμού Δούναβη τέθηκε υπό την εποπτεία μίας Ευρωπαϊκής Επιτροπής και κάθε κράτος - μέλος της Επιτροπής θα μπορούσε να στείλει δύο ελαφρά πολεμικά πλοία να εποπτεύουν τις εκεί εργασίες. Παρόλα αυτά, η Τουρκία έσπασε αυτή τη συμφωνία αρκετές φορές: βλ. Columbus, (1967), *The International Law of the Sea*, p. 217.

όμως, τελικά δεν εφαρμόστηκε για λόγους που αφορούσαν τις πολιτικές σκοπιμότητες των υπογραφόντων.

Το θέμα των 'Στενών' αποτέλεσε αντικείμενο της Συνθήκης της Λοζάννης το 1923 και της συνθήκης για τα 'Στενά' που την συνόδευε. Αυτή ήταν η πρώτη αποτελεσματική συμφωνία, η οποία ευθαρσώς αναγνώριζε την αρχή της ελευθερίας διέλευσης και ναυσιπλοΐας στα 'Στενά'.

Επιγραμματικά, στη Συνθήκη προβλεπόταν η σύσταση μίας Επιτροπής των 'Στενών', η οποία θα είχε τον έλεγχο σε αυτά και θα επέβλεπε την ορθή εφαρμογή των διατάξεων της Συνθήκης. Αξίζει να σημειωθεί ότι η εφαρμογή της συνθήκης βρισκόταν υπό την εγγύηση των Υψηλών Συμβαλλομένων Μελών της Σύμβασης.

Οι περιορισμοί αυτοί σε σχέση με τη σταθεροποίηση της τουρκικής κυβέρνησης οδήγησαν στη σύναψη της Συνθήκης του Montreux του 1936<sup>140</sup> μεταξύ των ίδιων δυνάμεων με την προσθήκη της Σοβιετικής Ένωσης και τον αποκλεισμό της Ιταλίας<sup>141</sup>. Αυτή η Συνθήκη παραμένει μέχρι και σήμερα το ισχύον νομικό καθεστώς των 'Στενών'.

#### (ii) Η Συνθήκη του Montreux του 1936

Η γενική αρχή της ελευθερίας διέλευσης μέσα από τα 'Στενά', που καθιερώθηκε με τη Συνθήκη της Λοζάννης ρητώς διατηρήθηκε και

<sup>140</sup> Η συνθήκη υπογράφηκε στις 20.7.1936 στο Montreux της Ελβετίας, ως αποτέλεσμα της διεθνούς συνδιάσκεψης που έλαβε χώρα στις 22.6.1936 και άρχισε να ισχύει στις 9.11.1936. Βλ. Macfie A.I., (1972), *The Straits Question: The Conference of Montreux 1936*, Balkan Studies, 13/2. Blondel A., (1938), *La Conference de Montreux et le nouveau regime des detroits*. Colliard Cl., (1936), "La Convention de Montreux, nouvelle solution du probleme des detroits", *Revue de Droit International*, V.18, pp. 121-152. Fenwick C.G., (1936), "The New Status of the Dardanelles", *American Journal of International Law*, t. 30, pp.701-706. Fitzmaurice G., (1937), "The Straits Convention of Montreux", *British Year Book of International Law*, t. 18, pp.186-191. Ruth D.A., (1936), *The Montreux Convention regarding the regime of the Black Sea Straits. Survey of International Affairs*. Savidis, (1951) *Le Regime des Detroits: Bospore et Dardanelles*. Deluca A.R., (1981), "Great Power Rivalry at the Turkish Straits: The Montreux Conference and Convention of 1936", *Bouldewr Colo., East European Quarterly*.

<sup>141</sup> Σχετικά με τα νομικά προβλήματα που δημιουργήθηκαν από την απουσία στην Συνδιάσκεψη ενός από τα μέλη της Συνθήκης της Λοζάννης, την Ιταλία, βλ. *The British Year Book of International Law XVIII* (1937), σελ. 186: *The Straits Convention of Montreux, 1936*, σελ. 189-191.

επιβεβαιώθηκε για μία ακόμα φορά στη νέα συνθήκη. Το άρθρο 1 προβλέπει: "Τα Υψηλά Συμβαλλόμενα Μέρη αναγνωρίζουν και βεβαιώνουν την αρχή της ελευθερίας διέλευσης και ναυσιπλοΐας στην θάλασσα των 'Στενών'. Η χρήση αυτής της ελευθερίας ρυθμίζεται, από σήμερα, από τις διατάξεις της παρούσας Συνθήκης". Επιπρόσθετα, το άρθρο 28 δίνει μία απεριόριστη χρονική διάρκεια σε αυτήν την αρχή. Παρόλο που όλες οι διατάξεις της μπορούν να αναθεωρηθούν μετά από είκοσι έτη, σύμφωνα με το άρθρο 28 αυτής, το άρθρο 1 που διακηρύσσει την αρχή της ελευθερίας διέλευσης και ναυσιπλοΐας αποτελεί μία μη αναθεωρήσιμη διάταξη.

Α. Αναφορικά με τα εμπορικά πλοία: **σε περίοδο ειρήνης**, το άρθρο 2 προβλέπει ότι "αυτά θα απολαμβάνουν *πλήρους* ελευθερίας διέλευσης και ναυσιπλοΐας στα 'Στενά', *κατά τη διάρκεια* της ημέρας και *της νύχτας, ανεξαρτήτως* της σημαίας που φέρουν και *του είδους του φορτίου που μεταφέρουν, χωρίς καμία τυπική διαδικασία*". Η διάταξη του άρθρου 2 τελεί υπό την επιφύλαξη του άρθρου 3 το οποίο απλώς επιβάλλει υγειονομικό έλεγχο των πλοίων από τις τουρκικές αρχές. Αξιοσημείωτο είναι ότι η πλοήγηση είναι *προαιρετική*, σύμφωνα με το άρθρο 2.

**Σε περίοδο πολέμου**, το άρθρο 4 αναγνωρίζει τις ίδιες αρχές και δικαιώματα, που προβλέπονται στο άρθρο 2, για τα εμπορικά πλοία, υπό την προϋπόθεση ότι η Τουρκία είναι ουδέτερο κράτος. Αντιθέτως, εάν η Τουρκία είναι εμπόλεμη, το άρθρο 5 ορίζει ότι τα εμπορικά πλοία που ανήκουν σε κράτη που δεν βρίσκονται σε εμπόλεμη κατάσταση με την Τουρκία μπορούν να απολαμβάνουν την ελευθερία διέλευσης μέσα από τα 'Στενά' μόνο *κατά τη διάρκεια της ημέρας* και μόνο από τη διαδρομή που θα *τους υποδείξουν οι τουρκικές αρχές*. Απαραίτητη προϋπόθεση για την χρήση αυτής της ελευθερίας είναι να μη βοηθούν τα κράτη των σημαίων των διερχόμενων πλοίων τον εχθρό της Τουρκίας, με οποιονδήποτε τρόπο. Οι ίδιοι περιορισμοί στην αρχή της ελευθερίας ναυσιπλοΐας επιβλήθηκαν επίσης στα εμπορικά πλοία, ανεξαρτήτως εθνικότητας, εάν 'η Τουρκία θεωρήσει ότι απειλείται από "επικείμενο κίνδυνο πολέμου", σύμφωνα με το άρθρο 6. Σε τέτοια περίπτωση, η πλοήγηση μπορεί να καταστεί υποχρεωτική.

Β. Αναφορικά με τα πολεμικά πλοία: η Συνθήκη του Montreux περιλαμβάνει λεπτομερείς διατάξεις (άρθρα 8 - 23), οι οποίες καθιερώνουν την ελευθερία διέλευσης, **σε περίοδο ειρήνης**, υποκείμενης μόνο στον περιορισμό κάποιας συνολικής χωρητικότητας των πολεμικών πλοίων - που εισέρχονται στα 'Στενά' - όταν αυτά δεν ανήκουν σε χώρες παράκτιες της Μαύρης Θάλασσας. Πρέπει να σημειωθεί ότι η διέλευση πρέπει να ξεκινήσει *κατά τη διάρκεια της ημέρας και ότι αναγκαία είναι η προηγούμενη κοινοποίηση* της άφιξης τους στην τουρκική κυβέρνηση διαμέσου της διπλωματικής οδού. **Σε περίοδο πολέμου**, εάν η Τουρκία είναι εμπόλεμη ή θεωρήσει ότι απειλείται από επικείμενο κίνδυνο πολέμου, τα πολεμικά πλοία απολαμβάνουν το δικαίωμα διέλευσης μέσα από τα 'Στενά' μόνο με την άδεια των τουρκικών αρχών.

Η Συνθήκη του Montreux θεωρήθηκε μεγάλη νίκη της Τουρκίας<sup>142</sup> καθώς ο διεθνής χαρακτήρας της Συνθήκης της Λοζάννης αντικαταστάθηκε από ένα καθεστώς που έδινε στην Τουρκία το δικαίωμα να ασκήσει τα κυριαρχικά της δικαιώματα στα 'Στενά' και παράλληλα αναγνώρισε περιορισμένα μόνο δικαιώματα στην διεθνή κοινότητα: καταργήθηκε ο αφοπλισμός των 'Στενών'<sup>143</sup>, ενώ παράλληλα ο έλεγχος της λειτουργικότητας των 'Στενών' μεταφέρθηκε από τη Διεθνή Επιτροπή των 'Στενών' στην τουρκική κυβέρνηση και η διεθνής εγγύηση τήρησης της νομιμότητας στην περιοχή καταργήθηκε. Η Τουρκία αποκατέστησε την κυριαρχία της στην περιοχή και τα άλλα κράτη - μέλη της Συνθήκης του Montreux δεν μπορούσαν να αποτρέψουν την παραβίαση της άμεσα, όπως υπό το καθεστώς της Συνθήκης της Λοζάννης, παρά μόνο στηριζόμενοι στη βάση της διεθνούς ευθύνης<sup>144</sup>.

<sup>142</sup> Βλ. σχετικά, Gunduz A. & Nilufer O., (1998), "Turkey's Authority to Regulate Passage of Vessels through the Turkish Straits", *Perceptions*, June - August, pp. 92-94.

<sup>143</sup> Η κατάργηση αυτή δεν αναφέρεται στο κείμενο της Συνθήκης. Σε ειδικό πρωτόκολλο, τα συμβαλλόμενα κράτη αποδέχτηκαν τη δυνατότητα της Τουρκίας να εξοπλίσει ξανά την περιοχή των 'Στενών'. Ως πολιτικό επακόλουθο, συμφωνήθηκε και η απαλλαγή από το καθεστώς της αποστρατιωτικοποίησης των νησιών της Λήμνου και της Σαμοθράκης.

<sup>144</sup> Για το πώς η Τουρκία εφάρμοσε στην πράξη την Συνθήκη του Montreux κατά τις επόμενες δεκαετίες ('40, '50 και '60), βλ. Lapidoth, (1971), ο.π., pp. 86-90. Howard H.N., (1970), *The Turkish Straits after World War II: Problems and Prospects*, II Balkan Studies.

Παρόλα, όμως, τα πλεονεκτήματα που αποκτήθηκαν από την Τουρκία, η αξία της αρχής της ελευθερίας διέλευσης και ναυσιπλοΐας, που τονίζεται στο άρθρο 1 της Συνθήκης, δεν πρέπει ούτε να εκτιμηθεί λανθασμένα ούτε να αγνοηθεί. Αυτή η αρχή είναι απόλυτη: όπως σημειώθηκε ανωτέρω, σε περίοδο ειρήνης, τα εμπορικά πλοία έχουν το δικαίωμα να απολαμβάνουν την ελευθερία διέλευσης χωρίς κανένα περιορισμό, εκτός από αυτόν του υγειονομικού ελέγχου. Μπορούν να εισέρχονται στα 'Στενά' κατά τη διάρκεια της ημέρας καθώς και της νύχτας χωρίς καμία υποχρέωση κοινοποίησης στις τουρκικές αρχές. Κοινοποίηση απαιτείται μόνο για τη διέλευση των πολεμικών πλοίων. Έχουν δικαίωμα να μεταφέρουν οποιοδήποτε είδος φορτίου, χωρίς καμία υποχρέωση προηγούμενης αναφοράς αυτού: δηλαδή ακόμα και επικίνδυνο φορτίο, όπως πετρέλαιο ή χημικές ουσίες.

Αξίζει να σημειωθεί ότι, εάν και η Συνθήκη του Montreux περιλαμβάνει ένα λεπτομερές νομικό καθεστώς αναφορικά με τη διέλευση μέσα από τα 'Στενά', δεν περιλαμβάνει καμία διάταξη για την αποτροπή θαλάσσιας ρύπανσης, η οποία μπορεί να επέλθει από τη σύγκρουση διερχόμενων πλοίων, ειδικά όταν αυτά μεταφέρουν επικίνδυνο φορτίο. Η ασφαλής διέλευση των εμπορικών πλοίων μέσα από τα 'Στενά' και η προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος δεν ρυθμίζονται στη Συνθήκη. Πράγματι, η Συνθήκη του Montreux αδυνατεί και είναι ανεπαρκής για να αντιμετωπίσει τέτοια προβλήματα.

Θα μπορούσε κάποιος να επιχειρηματολογήσει λέγοντας ότι αυτό το πρόβλημα θα μπορούσε εύκολα να λυθεί με την εφαρμογή των διεθνών συνθηκών των σχετικών με την αποφυγή της θαλάσσιας ρύπανσης και την αστική ευθύνη για τέτοια ρύπανση<sup>145</sup>. Εντούτοις, αυτή η λύση είναι εφικτή μόνο όταν όλα τα εμπλεκόμενα μέρη είναι μέλη αυτών των συνθηκών.

Το προαναφερόμενο και αναλυθέν κενό της Συνθήκης του Montreux και η επακόλουθη ανάγκη αναθεώρησης της είναι αντικείμενο μεγίστου διεθνούς ενδιαφέροντος και προβληματισμού, που θα σχολιαστεί στο κεφάλαιο Β.3 (I).

---

<sup>145</sup>Βλ. Διεθνή Συνθήκη για την αστική ευθύνη για θαλάσσια ρύπανση από πετρέλαιο 1969 (CLC), Διεθνή Συνθήκη για την αποφυγή θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία, 1973 και Διεθνή Συνθήκη για την καθιέρωση ενός διεθνούς κεφαλαίου για τη θαλάσσια ρύπανση από πετρέλαιο, 1971.



## **B2. ΕΙΝΑΙ ΟΙ ΤΟΥΡΚΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑΣ ΣΥΜΦΩΝΟΙ ΜΕ ΤΟΥΣ ΚΑΝΟΝΕΣ ΚΑΙ ΤΙΣ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΔΝΟ;**

Όπως αναφέρθηκε και στην εισαγωγή αυτής της μελέτης, η ΕΝΑ του ΔΝΟ, στην 63η σύνοδο της, το 1994, υιοθέτησε τους 'Κανόνες και Συστάσεις του ΔΝΟ', οι οποίοι και εγκρίθηκαν από την 19η Συνέλευση, για όλα τα πλοία που χρησιμοποιούν το σύστημα διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας, που προτάθηκε από την τουρκική κυβέρνηση.

Παράλληλα, οι 'Τουρκικοί Κανονισμοί'<sup>146</sup> προβλέπουν για ένα σύστημα αναφοράς των πλοίων, σύμφωνα με το οποίο, πλοία που πρόκειται να εισέρθουν στα 'Στενά', είναι υποχρεωμένα να αναφέρουν κάποιες πληροφορίες σε δύο στάδια (Σχέδιο Πορείας I και II) στο τουρκικό κέντρο ελέγχου της κυκλοφορίας<sup>147</sup>.

Θα ήταν χρήσιμο για την καλύτερη κατανόηση των 'Κανόνων και Συστάσεων του ΔΝΟ' και των 'Τουρκικών Κανονισμών', να εξεταστεί η λειτουργία των συστημάτων αναφοράς πλοίων και διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας, όπως αυτή ορίζεται σε διεθνείς διατάξεις.

### **(I) ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΠΛΟΙΩΝ**

Το σύστημα αναφοράς πλοίων υπήρξε αρχικά αντικείμενο μονομερών ενεργειών. Μετά την προσάραξη του πετρελαιοφόρου Amoco Cadiz το 1978,

<sup>146</sup> Αρ. Αποφάσεως Κανονισμού 93/5061, Αριθμός ΦΕΚ 21815 της 11ης Ιανουαρίου 1994. Το κείμενο των Κανονισμών αυτών δημοσιεύτηκε μεταφρασμένο στην αγγλική γλώσσα στο νομικό περιοδικό *International Journal of Marine and Coastal Law*, 1995, p. 570. Βλ. επίσης, "The Strait of Istanbul, Sea of Marmara and the Strait of Chanakkale Routeing Guide" (1994), που εκδόθηκε από την Υπηρεσία Ναυσιπλοίας, Υδρογραφίας και Ωκεανογραφίας της Κωνσταντινούπολης.

<sup>147</sup> Σύμφωνα με το άρθρο 11 των 'Τουρκικών Κανονισμών', το κέντρο ελέγχου κυκλοφορίας είναι η αρμόδια αρχή για την εφαρμογή και τον έλεγχο των ζωνών διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας και για τη λειτουργία του συστήματος αναφοράς. Το κέντρο ελέγχου κυκλοφορίας καθώς και κάποιοι σταθμοί ελέγχου της κυκλοφορίας θα οργανωθούν και θα εγκατασταθούν από την τουρκική διοίκηση.

η Γαλλική κυβέρνηση εισήγαγε κανονισμούς οι οποίοι, μεταξύ άλλων, επέβαλαν σε όλα τα πλοία που μετέφεραν πετρέλαιο και άλλες επικίνδυνες ουσίες την υποχρέωση κοινοποίησης και αναφοράς, πριν εισέλθουν στα χωρικά ύδατα της Γαλλίας<sup>148</sup>. Στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η οδηγία του Συμβουλίου της 21ης Δεκεμβρίου 1978 πρέπει να αναφερθεί<sup>149</sup>: εφαρμόζεται σε πλοία που μεταφέρουν πετρέλαιο, γκάζι και χημικά τα οποία, βάσει των στοιχείων νηολόγησης τους, είναι ολικής χωρητικότητας άνω των 1600 κόρων, και τα οποία εισέρχονται ή εξέρχονται από λιμάνια της Ένωσης. Σε αυτά τα πλοία επιβάλλεται η υποχρέωση, πριν εισέλθουν ή εξέλθουν στα χωρικά ύδατα του κράτους του λιμένα, που πρόκειται να προσεγγίσουν ή από το οποίο απομακρύνονται, να επικοινωνούν και να παρέχουν στις αρμόδιες αρχές του οικείου λιμένα, κάποιες πληροφορίες, όπως το όνομα του πλοίου, την εθνικότητα του, το λιμάνι προορισμού κ.λ.π. Το 1993, αυτή η Οδηγία αντικαταστάθηκε από μία καινούργια<sup>150</sup>, η οποία εφαρμόζεται σε όλα τα πλοία τα οποία μεταφέρουν επικίνδυνες ουσίες και η οποία αύξησε τον αριθμό των πληροφοριών, που υποχρεώνονται τα πλοία να παρέχουν στις οικείες αρχές.

Πέραν αυτών των μονομερών κινήσεων και περιφερειακών ρυθμίσεων, η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας στην 63η σύνοδο της, τον Μάιο του 1994, υιοθέτησε με την απόφαση MSC.31(63) τον νέο κανονισμό V/8-1 της Διεθνούς Συνθήκης για την Προστασία της Ασφάλειας της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα του 1974<sup>151</sup> (ΠΑΑΖΕΘ), ο οποίος έχει ως αντικείμενο το "σύστημα αναφοράς των πλοίων" (Ship Reporting System).

Σύμφωνα με τις διατάξεις αυτού του κανονισμού:

Το σύστημα αναφοράς των πλοίων θα συμβάλλει στην ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα, στην ασφάλεια και στην αποτελεσματικότητα της ναυσιπλοΐας και στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος (παρ. α).

<sup>148</sup> Βλ., Queneudec J. - P., (1985), "Chronique du droit de la mer: la réglementation du passage des navires étrangers dans les eaux territoriales françaises", *Annuaire Francaise de Droit International*, V. 31, p. 783.

<sup>149</sup> 79/116/EEC της 21ης Δεκεμβρίου 1978, OJL 33/33 της 8ης Φεβρουαρίου 1979.

<sup>150</sup> 93/75/EEC της 13ης Σεπτεμβρίου 1993, OJL 247/19 της 5ης Οκτωβρίου 1993.

<sup>151</sup> Safety of Life at Sea Convention 1974 (SOLAS).

Η συμμετοχή στο σύστημα αναφοράς, που έχει υιοθετηθεί από τον ΔΝΟ, είναι υποχρεωτική για όλα τα πλοία ή για συγκεκριμένες κατηγορίες πλοίων ή για πλοία που μεταφέρουν συγκεκριμένες κατηγορίες φορτίων, ανάλογα με τις προβλέψεις του κάθε συστήματος, μόνο εάν έχει εγκριθεί από τον ΔΝΟ (παρ. α), μετά από αίτηση του ενδιαφερόμενου ή ενδιαφερόμενων κρατών, οι οποίοι έχουν και την πρωτοβουλία υποβολής ή μη ενός τέτοιου συστήματος (παρ. δ). Ειδικότερα, ο πλοίαρχος των πλοίων, που εισέρχονται σε περιοχές που καλύπτονται από σύστημα αναφοράς είναι υποχρεωμένος να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του συστήματος και να κοινοποιεί στην αρμόδια αρχή όλες τις πληροφορίες που απαιτούνται (παρ. η). Η συμμετοχή των πλοίων στο σύστημα αυτό γίνεται χωρίς καμία οικονομική επιβάρυνση (παρ. ια).

Αξίζει να σημειωθεί ότι το εγκριθέν σύστημα αναφοράς και όλες οι διατάξεις περί της εφαρμογής του πρέπει να βρίσκονται σε πλήρη συμμόρφωση με το διεθνές δίκαιο, συμπεριλαμβανομένης και της 'Σύμβασης του 1982' (παρ. θ). Επιπρόσθετα, ο κανονισμός V/8-1 και οι σχετικές οδηγίες και κριτήρια δε πρέπει να καταστρατηγούν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των κυβερνήσεων, που απορρέουν από το διεθνές δίκαιο ή το νομικό καθεστώς των στενών που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα (παρ. ι).

Το ενδιαφερόμενο ή ενδιαφερόμενα κράτη, που αναπτύσσουν ένα σύστημα αναφοράς και το υποβάλλουν στον ΔΝΟ για έγκριση, βάσει του κανονισμού V/8-1 της ΠΑΑΖΕΘ καθώς και σε κάθε τροποποίηση του, πρέπει να λαμβάνουν υπ' όψη τις οδηγίες και τα κριτήρια, που έχουν αναπτυχθεί από τον Οργανισμό (παρ. α,δ,ιβ). *Σε περίπτωση που δεν έχει υποβληθεί ένα σύστημα αναφοράς για έγκριση στο ΔΝΟ, δίνεται ενθάρρυνση στο κράτος που το ανέπτυξε να ακολουθήσει αυτές τις οδηγίες και τα κριτήρια* (παρ. ε).

Η δημιουργία απαραίτητων οδηγιών και κριτηρίων για την ερμηνεία των νέων κανόνων κατέστη αναγκαία, προκειμένου αυτοί να γίνονται κατανοητοί από τα συμβαλλόμενα κράτη και τις διοικήσεις τους, οι οποίες οφείλουν να συμμορφώνονται με αυτό<sup>152</sup>. Αυτές οι οδηγίες και κριτήρια αποτελούν το

<sup>152</sup>Βλ. Plumridge M.J.M., (1994), "Revision of SOLAS Chapter V (Navigation)", *Seaways*,

αντικείμενο της MSC.43(64) απόφασης<sup>153</sup>, που υιοθετήθηκε από την Συνέλευση του ΔΝΟ την 9η Δεκεμβρίου 1994.

Τα πιο σημαντικά σημεία αυτής της απόφασης είναι:

- \* Ένα σύστημα αναφοράς των πλοίων, πρέπει να υιοθετείται από τον ΔΝΟ, μόνο εάν αποδεικνύεται πλήρως ότι εξυπηρετεί έναν από τους ακόλουθους σκοπούς: τη βελτίωση της ασφάλειας της ζωής στη θάλασσα, την ασφάλεια και την αποτελεσματικότητα της ναυσιπλοΐας και /ή την βελτίωση της προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. (Annex, par. 2.1).
- \* Η επικοινωνία μεταξύ της παράκτιας αρχής και ενός πλοίου που συμμετέχει σε ένα τέτοιο σύστημα πρέπει να περιοριστεί σε *πληροφορίες αναγκαίες* και ουσιώδεις, που να ανταποκρίνονται στους σκοπούς, που εξυπηρετεί το συγκεκριμένο σύστημα, εκτός εάν υπάρχει επείγουσα ανάγκη σχετική με την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα ή κίνδυνο για θαλάσσια ρύπανση (Annex, par. 2.2.1.1) και πρέπει να είναι *σαφείς και απλές* και να αποφεύγεται η επιβολή υπέρογκης εργασίας στους πλοιάρχους, στους αξιωματικούς γέφυρας και στους πιλότους (Annex, par. 2.2.1.2).
- \* Η αρχική αναφορά που απαιτείται από ένα πλοίο που εισέρχεται σε ένα τέτοιο σύστημα πρέπει γενικά να περιορίζεται σε πληροφορίες που αφορούν στο όνομα του πλοίου, στο διεθνές διακριτικό σήμα (Δ.Δ.Σ.), στον αριθμό ταυτότητας του ΔΝΟ, εάν υπάρχει, και στη θέση του (Annex, par. 2.2.1.3). Παρόλα αυτά, μπορεί να ζητηθούν περαιτέρω *συμπληρωματικές πληροφορίες*, όπως οι κινήσεις που πρόκειται να κάνει το πλοίο στη σχετική περιοχή που καλύπτεται από το σύστημα, λειτουργικά προβλήματα που επηρεάζουν το πλοίο ή οι γενικές κατηγορίες τυχόν επικίνδυνου φορτίου που μεταφέρεται, *εάν αιτιολογείται, στην πρόταση για έγκριση του συστήματος προς τον ΔΝΟ, η αναγκαιότητα παροχής αυτών των πληροφοριών, προκειμένου να εξασφαλιστεί η αποτελεσματικότητα της λειτουργίας του συστήματος* (Annex, par. 2.2.1.4).
- \* Το επίπεδο της επάνδρωσης των προαναφερόμενων παράκτιων αρχών και των αναγκαίων προσόντων και επιπέδων εμπειρίας των

---

November σελ. 16.

<sup>153</sup> Βλ. έγγραφο IMO, MSC 64/22/Add.1, Annex 11.

λειτουργιών υποδεικνύονται από τους σκοπούς που εξυπηρετεί το σύστημα, την περιοχή κάλυψης και την ιδιομορφία του (Annex, par. 2.3.1).

\* Τα πλοία πρέπει να αναφέρουν τις ζητούμενες πληροφορίες στην παράκτια αρχή χωρίς καθυστέρηση αμέσως μόλις εισέλθουν στην περιοχή που καλύπτεται από το σύστημα και, *εάν κρίνεται αναγκαίο, όταν εξέρχονται* από αυτήν. Επίσης, μπορεί να απαιτηθεί από ένα πλοίο να δώσει επιπρόσθετες πληροφορίες προκειμένου να ανανεώσει ή να τροποποιήσει μία προηγούμενη αναφορά (Annex, par. 2.4.1).

\* Τα συμβαλλόμενα μέρη πρέπει να καθορίσουν πότε και υπό ποιες προϋποθέσεις η αποτυχία συμμόρφωσης με το σύστημα θα αποτελεί *αδίκημα που θα αντιμετωπίζεται με κατάλληλα μέτρα σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο του παράκτιου κράτους και σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού V/8-1 της ΠΑΑΖΕΘ*. Σε κάθε περίπτωση, *μία τεχνική βλάβη του μηχανήματος ράδιο - επικοινωνίας* της παράκτιας αρχής ή του πλοίου πρέπει να θεωρείται ότι αποτελεί *άμυνα /ένσταση σε αυτά τα μέτρα /ποινές* (Annex, par. 2.4.2)..

\* Έγκειται στην *ευθύνη του συμβαλλόμενου κράτους ή κρατών* να σχεδιάσουν, να προτείνουν στον Οργανισμό (ΔΝΟ) και να εφαρμόσουν τέτοιου είδους σύστημα ή τροποποιήσεις σε αυτό (Annex, par. 3.1). Ερμηνευτικά, θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι η πρωτοβουλία πρότασης τέτοιων συστημάτων μπορεί να ληφθεί από τις κυβερνήσεις των παράκτιων κρατών της περιοχής, όπου το σύστημα πρόκειται να εφαρμοστεί καθώς και από άλλες συμβαλλόμενες κυβερνήσεις. Το κρίσιμο σημείο είναι η ύπαρξη ανάγκης βελτίωσης της ασφάλειας της ζωής στη θάλασσα, της ασφάλειας και της αποτελεσματικότητας της ναυσιπλοΐας και / ή της αυξημένης προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος.

\* Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δίνεται στη μορφή και στον τύπο του μηνύματος καθώς και στον τρόπο μετάδοσης του. Η επικοινωνία πρέπει να πραγματοποιείται σύμφωνα με την Α.648(16) απόφαση του ΔΝΟ, η οποία είναι σχετική με την αναφορά των πλοίων, λαμβάνοντας υπ' όψη και όλες τις σχετικές οδηγίες, κανονισμούς ή έγγραφα, που έχουν εκδοθεί από τον ΔΝΟ (Annex, par. 2.2.2.2).

Η απόφαση Α.648(16)<sup>154</sup> έχει ως αντικείμενο γενικές αρχές για τα συστήματα αναφοράς και για τις απαιτήσεις αυτών των αναφορών, συμπεριλαμβανομένων και των αναφορών γεγονότων σχετικά με επικίνδυνα φορτία, επιβλαβείς ουσίες και /ή θαλάσσιες ρυπάνσεις.

Τα συστήματα αναφοράς των πλοίων και οι αναφορές, που δίνονται στα πλαίσια αυτών των συστημάτων, χρησιμοποιούνται προκειμένου να συλλέγονται, να χορηγούνται και να ανταλλάσσονται πληροφορίες, μέσω των ράδιο - αναφορών, οι οποίες θα εξυπηρετούν εργασίες έρευνας και διάσωσης, συστήματα παρακολούθησης των πλοίων, προβλέψεις καιρικών συνθηκών και ενέργειες για την αποφυγή θαλάσσιας ρύπανσης<sup>155</sup> (Annex, par. 1.1). Επίσης ο σκοπός αυτών των αναφορών έγκειται στο να βοηθήσουν τα παράκτια κράτη και άλλα ενδιαφερόμενα μέρη να ενημερώνονται χωρίς καθυστέρηση για κάθε γεγονός που έχει σχέση με την απώλεια συσκευασμένων επικίνδυνων αγαθών στη θάλασσα (Annex, par. 2.1) και για κάθε γεγονός που προκαλεί ρύπανση ή κίνδυνο ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος καθώς και για μέτρα βοήθειας και ναυαγιάιρεσης, έτσι ώστε να λαμβάνονται τα κατάλληλα μέτρα (Annex, par. 3.1).

Ο κανονισμός V/8-1 της ΠΑΑΖΕΘ και οι οδηγίες /αρχές και τα κριτήρια του ΔΝΟ (MSC.43(64)) τέθηκαν σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 1996. Κατά συνέπεια, το καθεστώς το οποίο ρυθμίζει το σύστημα αναφοράς των πλοίων όταν οι 'Τουρικοί Κανονισμοί' προτάθηκαν και εφαρμόστηκαν δεν ήταν αυτό που αναλύθηκε ανωτέρω. Εκείνη την περίοδο, υπήρχαν μόνο μερικές γενικές αρχές ως συστάσεις από τον ΔΝΟ. Ο Οργανισμός δεν είχε δικαιοδοσία να επιβάλλει τέτοια συστήματα παρά μόνο να κάνει συστάσεις. Κατ' συνέπεια, όπως θα εξεταστεί στην επόμενη ενότητα, σε όποιο σημείο οι 'Κανόνες και Συστάσεις του ΔΝΟ' ρυθμίζουν το σύστημα αναφοράς των πλοίων, απλώς κάνουν συστάσεις και δεν δημιουργούν καμία υποχρέωση, στα πλοία που εισέρχονται στα 'Στενά', για να το ακολουθήσουν.

<sup>154</sup> Βλ. έγγραφο IMO, MSC 67/22/Add.1, annex 14.

<sup>155</sup> Για περαιτέρω λεπτομέρειες βλ. Franckx E., (1995), "Coastal State Jurisdiction with respect to Marine Pollution - Some Recent Developments and Future Challenges", *The International Journal of Marine and Coastal Law*, V. 10, Number 2, May.

Σήμερα, η Τουρκία μπορεί να υποβάλει ένα σύστημα αναφοράς στο ΔΝΟ για έγκριση, προκειμένου αυτό να καταστεί υποχρεωτικό, σε διεθνή νόμιμη βάση. Σε κάθε περίπτωση, σύμφωνα με την παράγραφο ε' του κανονισμού V/8-1 της ΠΑΑΖΕΘ, η Τουρκία, ένα υπεύθυνο κράτος μέλος του ΔΝΟ, όπως επικαλείται ότι είναι, οφείλει να λάβει υπ' όψη της τις οδηγίες και τα κριτήρια του ΔΝΟ, όπως αναφέρονται ανωτέρω.

## (II) ΖΩΝΕΣ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

Η προσπάθεια δημιουργίας συστημάτων διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας έχει βασικά δύο αλληλοσυνδεόμενους στόχους<sup>156</sup>:

- α. την αποσυμφόρηση της ναυτιλιακής κίνησης σε περιοχές, που συμβαίνει κάτι τέτοιο, είτε επειδή υπάρχει εκεί περιορισμένος χώρος πλεύσης, όπως τα στενά, δίαυλοι κλπ, είτε επειδή, αυτή η περιοχή αποτελεί σημείο συμβολής διαφόρων πορειών από διάφορες κατευθύνσεις και
- β. τον περιορισμό, εάν όχι την εξάλειψη, των πιθανοτήτων επέλευσης ναυτικών ατυχημάτων: συγκρούσεων, προσκρούσεων ή προσαράξεων.

Το σύστημα διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας βασίζεται σε πρόσφατες εξελίξεις. Η αναθεώρηση των κανονισμών για την αποφυγή σύγκρουσης στη θάλασσα το 1960 ήταν μειωμένης σημασίας. Αμέσως μόλις μπήκαν σε εφαρμογή οι τροποποιημένοι κανονισμοί το 1965, έγινε εμφανής η ανάγκη μίας ριζικής αναθεώρησης, η οποία θα αντιμετώπιζε εξελίξεις όπως, η τεράστια έκταση αποδοχή και χρήση του ραντάρ, η εισαγωγή διαχωριστικών λωρίδων στη θαλάσσια κυκλοφορία και η αύξηση του μεγέθους και της ταχύτητας των πλοίων. Κατά συνέπεια, ο ΔΝΟ συγκάλεσε μία διεθνή συνδιάσκεψη τον Οκτώβριο του 1972, στην οποία έλαβαν χώρα βασικές τροποποιήσεις στους κανονισμούς αποφυγής σύγκρουσης στη θάλασσα του 1960 και η οποία υιοθέτησε τους κανονισμούς του 1972. Αυτοί

<sup>156</sup> Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με το διαχωρισμό της θαλάσσιας κυκλοφορίας, βλ. Μητρόπουλος Ευθ., (1978), *Αποφυγή Συγκρούσεων εν θαλάσση*, σελ. 171-194. Plant G., (1985), "International Traffic Separation Schemes in the New Law of the Sea", *Marine Policy*, Vol. 9, p. 134.

οι κανονισμοί μπήκαν σε ισχύ το 1977. Ο κανόνας 10 αναφέρεται στο σύστημα διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας και τροποποιήθηκε το 1987 και το 1989.

Το σύστημα διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας, πριν από την ρύθμιση και εισαγωγή του στους κανονισμούς αποφυγής σύγκρουσης στη θάλασσα του 1972, αποτελούσε απλή σύσταση χωρίς να δημιουργεί καμία υποχρέωση στα πλοία. Με τον κανόνα 10<sup>157</sup> δόθηκε η δυνατότητα αυτό το σύστημα να καταστεί υποχρεωτικό, εάν υποβληθεί και υιοθετηθεί από τον ΔΝΟ<sup>158</sup>.

Οι κυβερνήσεις έχουν δικαίωμα να υιοθετήσουν, *εντός των χωρικών τους υδάτων*, σύστημα διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας με αρχές και κωδικοποιήσεις *διαφορετικές από αυτές που επίσημα έχουν υιοθετηθεί από τον ΔΝΟ*<sup>159</sup>. Οι ναυτιλλόμενοι μπορούν να συμβουλευτούν ναυτιλιακές εκδόσεις, προκειμένου να διαπιστώσουν εάν υπάρχουν σημαντικές διαφοροποιήσεις μεταξύ των τοπικών υιοθετημένων συστημάτων και αυτών του ΔΝΟ, έτσι ώστε να καταστούν ενήμεροι. Αναφορικά με το σύστημα διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας, *στα διεθνή ύδατα*, οι κυβερνήσεις των παράκτιων κρατών μπορούν απλώς να κάνουν σύσταση για τη χρήση του, εάν δεν υποβάλλουν πρόταση προς υιοθέτηση του στον ΔΝΟ<sup>160</sup>. Απλή

<sup>157</sup> Ο κανόνας 10(α) προβλέπει: " Ο παρών κανόνας εφαρμόζεται στο σύστημα διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας που υιοθετήθηκε από τον Οργανισμό και δεν αταλλάσσουν κανένα πλοίο από υποχρεώσεις που προβλέπονται σε άλλον κανόνα". Βλ. επίσης και τον Κανόνα 1 (δ), ο οποίος αναφέρει ότι: "Από τον Οργανισμό δύναται να υιοθετούνται συστήματα διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας σύμφωνα με τους σκοπούς των παρόντων κανόνων. "

<sup>158</sup> Βλ. επίσης και την Διεθνή Σύμβαση ΠΑΑΖΕΘ, Κεφάλαιο V, Κανονισμός 8(β), ο οποίος προβλέπει ότι: "Ο Οργανισμός (ΔΝΟ) αναγνωρίζεται ως ο μόνος διεθνής οργανισμός που έχει τη δικαιοδοσία να εφαρμόζει και να εγκρίνει μέτρα σε διεθνές επίπεδο, σχετικά με πορειογράφηση πλοίων, περιοχές που πρέπει να αποφεύγονται από τα πλοία ή από συγκεκριμένες κατηγορίες πλοίων. Θα συλλέγει, αντιπαραβάλλει και θα διανείμει στα συμβαλλόμενα μέρη όλες τις σχετικές πληροφορίες." Ας σημειωθούν επίσης οι τροποποιήσεις στον κανονισμό V/8 της ΠΑΑΖΕΘ σχετικά με τις πορείες των πλοίων, οι οποίες μπήκαν σε εφαρμογή στην 1η Ιανουαρίου 1996: βλ. Plumridge M. J. M., (1994), "Revision of SOLAS chapter V", *Seaways*, November.

<sup>159</sup> Σύμφωνα με το άρθρο 22(3)(α) της 'Σύμβασης του 1982', σε περιοχές όπου εφαρμόζεται το δικαίωμα αβλαβούς διέλευσης, το παράκτιο κράτος οφείλει απλώς να λαμβάνει υπ' όψη του και δεν υποχρεούται να ακολουθεί τις συστάσεις του ΔΝΟ. Η υποχρέωση, όμως, τήρησης αυτών των συστάσεων του Οργανισμού πηγάζει από τη βούληση του παράκτιου κράτους να τηρεί τη διεθνή νομιμότητα. Όπως, άλλωστε, σημειώνει και ο καθηγητής Oxman, "όταν το παράκτιο κράτος αγνοεί τις συστάσεις του ΔΝΟ, αυξάνει τις πιθανότητες να προβεί σε παραβίαση της υποχρέωσής του να μην παρεμποδίζει την αβλαβή διέλευση: βλ. Oxman, (1995), ο.π., p. 476.

<sup>160</sup> Βλ. επίσης και την Διεθνή Σύμβαση ΠΑΑΖΕΘ, Κεφάλαιο V, Κανονισμός 8(γ), ο οποίος προβλέπει ότι: "Η επιλογή της πορείας και η εισαγωγή ενεργειών σχετικά με αυτές ....



γνώση της ύπαρξης κάποιου συστήματος διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας πλοίων, το οποίο δεν εγκρίθηκε από τον ΔΝΟ, δεν δημιουργεί καμία νομική υποχρέωση στο πλοίο για να το τηρήσει. Σε τέτοια περίπτωση, εάν ένα πλοίο π.χ. προχωρήσει σε λάθος κατεύθυνση σε μία λωρίδα κυκλοφορίας, θα θεωρηθεί υπεύθυνο μόνο (α) εάν το συγκεκριμένο σύστημα έχει καταστεί καθεστώς εθίμου ή (β) εάν η μη συμμόρφωση με αυτό το σύστημα προήλθε από ενέργεια που κρίνεται ως παραβίαση των κανόνων σωστής διαχείρισης του πλοίου (*The Atlantic Hope*<sup>161</sup>).

Σε αυτό το σημείο πρέπει να εξεταστεί το επιχείρημα της Τουρκίας ότι δεν είχε καμία υποχρέωση να υποβάλλει το σύστημα διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας στον ΔΝΟ για υιοθέτηση.

Σύμφωνα με τα επιχειρήματα της τουρκικής αντιπροσωπείας στην 64η σύνοδο της ΕΝΑ<sup>162</sup>: το σύστημα διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας καθιερώθηκε σε θαλάσσιες περιοχές οι οποίες βρίσκονται υπό την τουρκική κυριαρχία και επομένως εφαρμόζονται σε περιοχές που δεν αποτελούν διεθνή ύδατα<sup>163</sup>. Εξάλλου, σύμφωνα πάντα με τα τουρκικά επιχειρήματα, η Συνθήκη του Montreux έδωσε στην Τουρκία πλήρη κυριαρχία στα 'Στενά', αφού σύμφωνα με το άρθρο 24 αυτής, μεταφέρθηκαν όλες οι λειτουργίες της Διεθνούς Επιτροπής εγγύησης των 'Στενών' που προέβλεπε η Συνθήκη της

---

αποτελεί πρωταρχικώς ευθύνη των ενδιαφερόμενων κυβερνήσεων. Στην ανάπτυξη των σχεδιασμών πορείας οι οποίοι θα εμπίπτουν σε διεθνή ύδατα ... θα μελετούν προσεχτικά τις σχετικές πληροφορίες που δημοσιεύονται από τον Οργανισμό".

<sup>161</sup> 1980 AMC, 2530: Το 1973, μία σύγκρουση έλαβε χώρα σε μία λωρίδα κυκλοφορίας του συστήματος διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας, εκτός των ακτών της Ιαπωνίας, η συμμόρφωση με το οποίο αποτελούσε σύσταση από την Ένωση των πλοιάρχων της Ιαπωνίας αλλά δεν είχε εγκριθεί από τον IMCO. Το Εφετείο των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής αποφάσισε ότι το πλοίο 'American Aquarius' ήταν υπεύθυνο για τη σύγκρουση σύμφωνα με τον κανόνα 29 των Κανονισμών Αποφυγής Σύγκρουσης στη Θάλασσα, καθώς δεν συμμορφώθηκε με τους κανόνες καλής διαχείρισης του πλοίου και όχι σύμφωνα με τον κανόνα 10 αυτών. Ο πλοίαρχος του ήταν γνώστης του συγκεκριμένου συστήματος, ανεξάρτητα από την ύπαρξη ή μη έγκρισης του από τον IMCO, και κατά συνέπεια ήταν γνώστης της πιθανότητας κίνησης κάποιου πλοίου με δυτική κατεύθυνση στη λωρίδα, στην οποία οδήγησε το πλοίο 'American Aquarius' με ανατολική κατεύθυνση.

<sup>162</sup> Βλ. έγγραφο IMO, MSC 64/22, Παράρτημα 24

<sup>163</sup> Βλ. σχετικά και άρθρο των Gunduz & Nilufer, (1998), ο.π., pp. 88-92 και 100-102, όπου μεταξύ άλλων αναπτύσσεται η θεωρία ότι η θάλασσα του Μαρμαρά συνιστά τουρκικά εσωτερικά ύδατα και κατά συνέπεια και τα γεινιάζοντα στενά αποτελούν τουρκικά ύδατα και υπόκεινται στην τουρκική κυριαρχία. Σχετική είναι και η επιστολή του Gunduz Aybay προς τον εκδότη της εφημερίδας *Lloyd's List*, που δημοσιεύτηκε την 7<sup>η</sup>.8.1997 με τίτλο "Turkey Role

Λωζάννης<sup>164</sup>. Συνεπώς, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο και τις 'Γενικές Διατάξεις για την πορειογράφηση των πλοίων'<sup>165</sup>, η Τουρκία δεν ήταν υποχρεωμένη να υποβάλει το σύστημα διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας στον ΔΝΟ για υιοθέτηση, από τη στιγμή που καλύπτει περιοχές, που βρίσκονται εντός της εθνικής της δικαιοδοσίας (Resolution A.572(14), Annex par. 3.8). Παρόλα αυτά, σύμφωνα, πάντα, με τα λεγόμενα της τουρκικής αντιπροσωπίας, η Τουρκία το έπραξε διότι είναι ένα υπεύθυνο κράτος μέλος του Οργανισμού.

Η εγκυρότητα των τουρκικών ισχυρισμών εξαρτάται από το κατά πόσο τα 'Στενά' θεωρούνται διεθνή ύδατα. Το καταλυτικό κριτήριο για τον χαρακτηρισμό της θαλάσσιας περιοχής ως διεθνή ύδατα δεν είναι το πλάτος των 'Στενών'<sup>166</sup> αλλά η λειτουργική χρήση αυτών από τα εμπορικά πλοία. Σύμφωνα με το επιχείρημα της ελληνικής αντιπροσωπείας στην 64η σύνοδο της ΕΝΑ<sup>167</sup>, οι θαλάσσιες περιοχές των 'Στενών' θεωρούνται διεθνή ύδατα ακριβώς λόγω του χαρακτήρα τους ως στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα<sup>168</sup>, λόγω της στρατηγικής τους θέσης και του πνεύματος της Συνθήκης του Montreux.

---

Over Straits Precautions".

<sup>164</sup> Βλ. και ομιλία του Τούρκου καθηγητή Yuksel Inan (Bilkent University – Ankara) στο διεθνές συνέδριο με τίτλο "The Passage of Ships through Straits", που οργάνωσε το Ινστιτούτο Αμυντικών Αναλύσεων στην Αθήνα στις 23 Οκτωβρίου 1999.

<sup>165</sup> Βλ. General Provisions on Ship' Routing, Resolution A.572(14), της 14ης Συνέλευσης του ΔΝΟ, την 20η Νοεμβρίου 1985.

<sup>166</sup> Εάν δεν επρόκειτο για τα συγκεκριμένα 'Στενά', θα μπορούσε να υποστηρίξει κάποιος ότι στο μεγαλύτερο μέρος τους το πλάτος τους (βλ. και υποσημείωση 1) συνηγορεί στο ότι πρόκειται για τουρκικά χωρικά ύδατα. Το άρθρο 2 της Διεθνούς Συνθήκης για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982 προβλέπει ότι: "Κάθε κράτος έχει το δικαίωμα να καθιερώσει την έκταση των χωρικών της υδάτων μέχρι του ορίου των 12 ναυτικών μιλίων...". Η Τουρκία δεν έχει κυρώσει ακόμα τη Συνθήκη αυτή, κυρίως λόγω αυτής της επέκτασης του ορίου επειδή δεν αποδέχεται και θέλει να εμποδίσει τυχόν επέκταση των ελληνικών χωρικών υδάτων στο Αιγαίο, δεδομένης της ύπαρξης πολλών ελληνικών νησιών εκεί. Με βάση το όριο των τριών μιλίων από το κατώτατο θαλάσσιο σημείο, το οποίο έχει αποδεχτεί και η Τουρκία και χωρίς κανένα άλλο κριτήριο (π.χ. ότι τα 'Στενά' αποτελούν διεθνή στενά), θα μπορούσε – λανθασμένα βέβαια- να υποστηριχθεί ότι οι θαλάσσιες περιοχές στα 'Στενά' αποτελούν χωρικά της ύδατα. Από την άλλη πλευρά, όμως, το πιο φαρδύ σημείο της θάλασσας του Μαρμαρά - όπου το σύστημα διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας, επίσης, εφαρμόζεται - είναι σχεδόν 50 μίλια, γεγονός που βεβαιώνει ότι η εν λόγω περιοχή χαρακτηρίζεται ως διεθνή ύδατα.

<sup>167</sup> Βλ. έγγραφο IMO, MSC 64/22, Annex 28.

<sup>168</sup> Βλ. και την δικαστική υπόθεση του στενού της Κέρκυρας, όπως αναλύθηκε στο κεφάλαιο Β.1 (I): U.K. v. Albania, 1949 I.C.J. Report, 4. Τα 'Στενά' πληρούν και τα δύο κριτήρια που αναπτύχθηκαν από το Διεθνές Δικαστήριο: το γεωγραφικό, καθώς τα 'Στενά', θεωρώντας τα ως ένα εννιαίο γεωγραφικό σύστημα και αναγνωρίζοντας τη λειτουργική ενότητά τους ως ένας

Η κατάργηση από τη Συνθήκη του Montreux της Διεθνούς Επιτροπής των Στενών (που προέβλεπε η Συνθήκη της Λωζάννης) δεν συνεπάγεται πλήρη, απόλυτη και αποκλειστική κυριαρχία της Τουρκίας στην περιοχή και κυρίως δεν συνεπάγεται νομιμοποίηση για τη λήψη μονομερών μέτρων καθορισμού της θαλάσσια κυκλοφορίας<sup>169</sup>.

Το άρθρο 24 της Συνθήκης του Montreux και το τελικό Πρωτόκολλο καθορίζουν το ποιος θα επιτηρεί την εφαρμογή της Συνθήκης και θα ελέγχει την ναυτιλιακή κίνηση στα 'Στενά'. Το άρθρο 24 ευθαρσώς επεκτείνει αλλά συνάμα και περιορίζει τα τουρκικά δικαιώματα και υποχρεώσεις -αναφορικά με την επιτήρηση της εφαρμογής της Συνθήκης- στη ναυσιπλοία των πολεμικών πλοίων<sup>170</sup>. Ο έλεγχος των εμπορικών πλοίων σιωπηρά παραλείπεται από τα τουρκικά δικαιώματα επιτήρησης, καθώς το άρθρο 24 επιβάλλει στην τουρκική κυβέρνηση την υποχρέωση να παρέχει απλώς «πληροφορίες για το εμπόριο, τη ναυσιπλοία ..., όπως προβλέπονται από την παρούσα συνθήκη», δηλαδή από τα άρθρα 2 – 7 αυτής. Παράλληλα, το τελικό Πρωτόκολλο ευθαρσώς επαναπροσδιορίζει τα τουρκικά κυριαρχικά δικαιώματα στα 'Στενά', μόνο στον τομέα της στρατιωτικής άμυνας. Καθίσταται σαφές, λοιπόν, από τα άρθρα 2-7 και 24 ότι η Τουρκία ουδέποτε είχε ούτε προοριζόταν να έχει πλήρη κυριαρχία στην εμπορική ναυτιλία σε

---

εννιάσιος θαλάσσιος διάδρομος, συνδέουν δύο τμήματα ανοιχτής θάλασσας (Μαύρη Θάλασσα και Αιγαίο Πέλαγος) και το λειτουργικό, καθώς χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυτιλιακή κίνηση. Το ότι τα 'Στενά' αποτελούν την αποκλειστική δίοδο επικοινωνίας της Μαύρης Θάλασσας με τη Μεσόγειο είναι ένα ακόμα επιχείρημα, μέσα στο πνεύμα που κινήθηκε το Διεθνές Δικαστήριο, που συνηγορεί στην άποψη ότι πρόκειται για διεθνή στενά. Ας σημειωθεί ότι η λειτουργική ενότητα των 'Στενών' αναγνωρίζεται τόσο από τη Συνθήκη του Montreux όσο και από τη σύγχρονη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα: Στην δεύτερη παράγραφο του προλόγου της Συνθήκης του Montreux καθιερώνεται ο όρος τα 'Στενά', ως ο αποδεκτός τρόπος αναφοράς στο κείμενο της Συνθήκης του θαλάσσιου διαδρόμου του στενού του Βοσπόρου, του στενού των Δαρδανελλίων και της θάλασσας του Μαρμαρά. Επίσης, ο ΔΝΟ έχει αναγνωρίσει επίσημα και χρησιμοποιεί στα πλαίσια των εργασιών του ένα εννιάσιό όνομα («το στενό της Ινστανμπούλ, το στενό του Τσανάκκαλε και η θάλασσα του Μαρμαρά»), προκειμένου να χαρακτηρίσει τον θαλάσσιο αυτό διάδρομο.

<sup>169</sup> Βλ. και ομιλία του Ρώσου διπλωμάτη Vladimir S. Kotliar στο διεθνές συνέδριο με τίτλο "The Passage of Ships through Straits", που οργάνωσε το Ινστιτούτο Αμυντικών Αναλύσεων στην Αθήνα στις 23 Οκτωβρίου 1999.

<sup>170</sup> Βλ. Dyoulgerov M., (1999), "Navigating the Bosphorus and the Dardanelles: A Test for the International Community", *International Journal of Marine and Coastal Law*, Vol. 14, p. 57, 75-76.

περίοδο ειρήνης στην περιοχή των 'Στενών', όπως θα ίσχυε εάν η Συνθήκη του Montreux ήθελε να τα χαρακτηρίσει ως τουρκικά εσωτερικά ύδατα.

Αδιαμφισβήτητο από τα προαναφερόμενα είναι ότι τόσο το γράμμα όσο και το πνεύμα της Συνθήκης του Montreux εξαιρεί από την κανονιστική και διοικητική εξουσία της τουρκικής κυβέρνησης τα διερχόμενα εμπορικά πλοία, καθώς και ότι τίποτα δεν περιορίζει ή καταργεί την ελευθερία διέλευσης, όπως αυτή καθιερώνεται στα άρθρα 1 και 2 αυτής.

Επιπρόσθετα, το άρθρο 1 της Συνθήκης του Montreux ορίζει ότι «η άσκηση της ελευθερίας διέλευσης και ναυσιπλίας» καθορίζεται από τις διατάξεις αυτής της Συνθήκης». Αυτή η αρχή «θα ισχύει χωρίς περιορισμό χρόνου», σύμφωνα με το άρθρο 28 και μπορεί να αναθεωρηθεί μόνο με ομόφωνη απόφαση των κρατών μελών, όπως συνάγεται από το άρθρο 29.

Η καθιέρωση του συστήματος διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας επιφέρει περιορισμούς στη διέλευση και ναυσιπλοία των πλοίων στα 'Στενά' και συνεπώς αποτελεί μία τροποποίηση της αρχής της ελευθερίας διέλευσης του άρθρου 1 της Συνθήκης του Montreux, που απαιτεί, σύμφωνα με τα αναλυόμενα παραπάνω, τη συναίνεση όλων των κρατών μελών αυτής της Συνθήκης. Η συναίνεση αυτή μπορεί να είναι είτε ρητή (με απευθείας συζητήσεις των ενδιαφερόμενων κρατών) είτε έμμεση μέσω αποφάσεων του ΔΝΟ, στον οποίο όλα τα ενδιαφερόμενα κράτη είναι μέλη.

Καθίσταται σαφές λοιπόν, ότι χωρίς να αμφισβητείται η τουρκική κυριαρχία στα χωρικά της ύδατα και δεδομένης της αρχής της ελεύθερης διέλευσης από τα 'Στενά' που εξαγγέλεται στη Συνθήκη του Montreux απαιτείται η υιοθέτηση από τον ΔΝΟ του συστήματος διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας που καθιερώθηκε σε αυτήν την περιοχή, σύμφωνα με τον κανόνα 10 των Κανονισμών Αποφυγής Σύγκρουσης στη Θάλασσα<sup>171</sup>.

<sup>171</sup> Βλ. και σχετικά επιχειρήματα της Βουλγαρικής αντιπροσωπείας στην 43<sup>η</sup> σύνοδο της YAN, έγγραφο IMO, NAV 43/15, Annex 15.

Τα πιο σημαντικά σημεία του κανόνα αυτού είναι τα εξής<sup>172</sup>:

1. Κάθε πλοίο, που χρησιμοποιεί σύστημα διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας, οφείλει να πλέει εντός της αντίστοιχης λωρίδας κυκλοφορίας, στη γενική κατεύθυνση της κυκλοφοριακής ροής για αυτήν τη λωρίδα (κανόνας 10(β)(i)).
2. Κάθε πλοίο, που χρησιμοποιεί σύστημα διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας, οφείλει να βρίσκεται, όσο είναι δυνατόν πρακτικά, μακριά από τη γραμμή διαχωρισμού της κυκλοφορίας ή της ζώνης διαχωρισμού (κανόνας 10(β)(ii)).
3. Κάθε πλοίο οφείλει να αποφεύγει, όσο αυτό είναι δυνατόν πρακτικά, να διασχίζει λωρίδα κυκλοφορίας, αλλά εάν υποχρεούται να το πράξει, θα τις διασχίζει, όσο είναι δυνατόν πρακτικά, κατά ορθές γωνίες, στη γενική κατεύθυνση της κυκλοφοριακής ροής (κανόνας 10(γ)).
4. Κάθε πλοίο, όσο είναι δυνατόν πρακτικά, οφείλει να αποφεύγει να αγκυροβολεί εντός του συστήματος διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας ή εντός των περιοχών που βρίσκονται κοντά στις άκρες του (κανόνας 10(ζ)).

Οι όροι που χρησιμοποιούνται στον κανόνα 10, προσδιορίζονται στην παρ. 2 του Παραρτήματος των 'Γενικών Διατάξεων για την πορειογράφηση των πλοίων' του ΔΝΟ, ως ακολούθως<sup>173</sup>:

*Σύστημα Διαχωρισμού Θαλάσσιας Κυκλοφορίας(traffic separation scheme):*

Σύστημα, το οποίο διαχωρίζει την βαίνουσα εξ' αντιθέτων ή σχεδόν αντιθέτων κατευθύνσεων κυκλοφορία, με τη χρησιμοποίηση ζώνης ή γραμμής διαχωρισμού, λωρίδων κυκλοφορίας ή άλλων μέσων .

*Λωρίδα Κυκλοφορίας (traffic lane):* περιοχή με σαφώς καθορισμένα όρια, εντός των οποίων θεσπίζεται κυκλοφορία προς μία μόνο κατεύθυνση. Φυσικά εμπόδια, συμπεριλαμβανομένων αυτών, που σχηματίζουν διαχωριστικές ζώνες, μπορεί να αποτελούν όριο /σύνορο.

*Ζώνη ή Γραμμή Διαχωρισμού (separation zone or line):* Ζώνη ή γραμμή, η οποία διαχωρίζει την προς μία κατεύθυνση βαίνουσα κυκλοφορία από την

<sup>172</sup> Για περαιτέρω ανάλυση του κανόνα 10, βλ. Cockcroft and Lameijer, (1990), *A Guide to the Collision Avoidance Rules*, pp. 84-100 και Δημαράκης Αν – Ντούνης Χρ., (1995), *Αποφυγή Συγκρούσεων στη Θάλασσα*, σελ. 28-35.

<sup>173</sup> Βλ. Cockcroft and Lameijer, (1990), ο.π., p. 87 και Δημαράκης Αν – Ντούνης Χρ., (1995), ο.π., σελ. 149 επ.

άλλη βαίνουσα προς άλλη κατεύθυνση ή που διαχωρίζει μία κατεύθυνση κυκλοφορίας από την συνεχόμενη θαλάσσια περιοχή ή που διαχωρίζει κατευθύνσεις κυκλοφορίας, που δημιουργήθηκαν για συγκεκριμένης κατηγορίας πλοία, που κινούνται προς την ίδια κατεύθυνση.

Το σύστημα διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας στα 'Στενά', που υποβλήθηκε από την τουρκική κυβέρνηση, έγινε αποδεκτό από την 39η σύνοδο της YAN και επικυρώθηκε από την 63<sup>η</sup> σύνοδο της ENA και την 19<sup>η</sup> Συνέλευση του ΔΝΟ. Κατά τη διάρκεια της συζήτησης στην υποεπιτροπή, ανέκυψε το θέμα έκδοσης συγκεκριμένων κανονισμών που θα εφαρμόζονται στα μεγάλα πλοία που αδυνατούν, λόγω του μεγέθους τους, να παραμείνουν στις λωρίδες των σχετικών ζωνών διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας. Ο Κανόνας 10 αναφέρεται μόνο στο υποχρεωτικό χαρακτήρα του συστήματος διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας, που έχει υιοθετηθεί από τον ΔΝΟ και δεν ρυθμίζει το καθεστώς που διέπει ένα πλοίο, το οποίο, λόγω του μεγέθους του, δεν μπορεί να συμμορφωθεί με το συγκεκριμένο σύστημα. Οι μόνες εξαιρέσεις από τη συμμόρφωση με τον Κανόνα 10 βρίσκονται στις παραγράφους (ια) και (ιβ) και πρόκειται για πλοία, που είναι μειωμένης ικανότητας κινήσεων, όταν ενασχολούνται με εργασίες για τη διατήρηση της ασφάλειας ναυσιπλοΐας καθώς και για την τοποθέτηση, διατήρηση ή ανέλκυση υποβρυχίου καλωδίου, εντός των ορίων των ζωνών διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας. Δεν υπάρχει καμία διάταξη που να ρυθμίζει τη δυσκολία πλεύσης ενός πλοίου εντός των σχετικών λωρίδων κυκλοφορίας λόγω του μεγέθους του. Αυτό ήταν και το κίνητρο και ο λόγος έκδοσης των 'Κανόνων και Συστάσεων του ΔΝΟ'<sup>174</sup>. Η καθιέρωση του συστήματος διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας στα 'Στενά' - λαμβανομένου υπ' όψη του μικρού πλάτους τους – δικαιολογούσε την ύπαρξη ενός αριθμού κανόνων ναυσιπλοΐας προκειμένου να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση των μεγάλων πλοίων με αυτές και να αποφευχθούν συγκρούσεις<sup>175</sup>.

<sup>174</sup> Το OCIMF από τότε (39<sup>η</sup> σύνοδο της YAN) είχε εκφράσει τις επιφυλάξεις του αναφορικά με τη λειτουργικότητα του συστήματος διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας για τα μεγάλα πλοία (NAV 39/3/10).

<sup>175</sup> Τα δεδομένα βέβαια δεν είναι τα ίδια μετά την υιοθέτηση από την 44<sup>η</sup> σύνοδο της YAN (και επικύρωσή από την 70<sup>η</sup> σύνοδο της ENA) της πρότασης του ICS για τροποποίησης της παραγράφου 6 των 'Γενικών Διατάξεων για την Πορειογράφηση των Πλοίων', σύμφωνα με

### (III) ΚΑΝΟΝΕΣ ΚΑΙ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΔΝΟ.

Σύμφωνα με το κείμενο της απόφασης της 19<sup>ης</sup> Συνέλευσης του ΔΝΟ, οι κανόνες και συστάσεις εκδόθηκαν με αποκλειστικό σκοπό την ασφάλεια ναυσιπλοΐας όλων των πλοίων που διέρχονται από τα 'Στενά' και χρησιμοποιούν το Σύστημα Διαχωρισμού Θαλάσσιας Κυκλοφορίας, που καθιερώθηκε στην περιοχή και υιοθετήθηκε από τον Οργανισμό καθώς και για την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος.

Περιλαμβάνουν υποχρεωτικές διατάξεις όσον αφορά στην πλεύση των πλοίων και την ρυμούλκηση και συστάσεις σχετικά με το σύστημα αναφοράς των πλοίων και τις πληροφορίες ναυσιπλοΐας, την πλοήγηση, την διέλευση κατά τη διάρκεια της ημέρας και το αγκυροβόλιο.

**Χρήση του συστήματος καθορισμού πορείας των πλοίων:** Ο ΔΝΟ υπογραμμίζει την υποχρέωση των πλοίων που πλέουν στα 'Στενά' να συμμορφώνονται και να παρακολουθούν το σύστημα διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας με πλήρη επιμέλεια και συνέπεια.

Ο Οργανισμός δημιουργεί ένα βάρος απόδειξης (υποχρέωση) σε όποιο πλοίο αδυνατεί να συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις του συστήματος διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας, να ενημερώνει το σταθμό ελέγχου κυκλοφορίας εκ των προτέρων για αυτήν την αδυναμία του. Σε τέτοια περίπτωση, η αρμόδια αρχή έχει δύο εναλλακτικές λύσεις:

(α) να *αναστείλει* προσωρινά τη συγκεκριμένη ζώνη διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας ( ή μέρος αυτής), να ενημερώσει τα πλοία που πλέουν σε αυτήν την περιοχή και να τα συμβουλευτεί ότι πρέπει να συμμορφώνονται στο εξής

---

την οποία τα συστήματα διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας πρέπει να είναι διαμορφωμένα κατά τέτοιον τρόπο ώστε τα πλοία που τα χρησιμοποιούν να μπορούν να συμμορφώνονται με τους Διεθνείς Κανόνες Αποφυγής Σύγκρουσης στη Θάλασσα του 1972. Καθίσταται σαφές ότι εάν η Τουρκία συμμορφωθεί με αυτήν την επιταγή του νόμου και τροποποιήσει αναλόγως το σύστημα διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας που καθιέρωσε στα 'Στενά', τότε δεν θα έχει λόγο ύπαρξης το μεγαλύτερο μέρος των 'Κανόνων και Συστάσεων του ΔΝΟ'.

με τον κανόνα 9 των Διεθνών Κανονισμών Αποφυγής Συγκρούσεων στη Θάλασσα του 1972<sup>176</sup>.

(β) να αναστείλει προσωρινά την διπλή κατεύθυνση ναυσιπλοΐας και να ρυθμίσει την κυκλοφορία με μία μόνο κατεύθυνση έτσι ώστε να διατηρήσει μία ασφαλή απόσταση μεταξύ των πλοίων.

Σε αυτό το σημείο, η έννοια της φράσης "... αδυνατεί να συμμορφωθεί με ..." πρέπει να εξεταστεί. Μία αυστηρή ερμηνεία θα μπορούσε να είναι ότι ο ΔΝΟ αναφέρεται στα πλοία που αδυνατούν να συμμορφωθούν με το σύστημα διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας απλώς και μόνο λόγω του μεγέθους τους. Ευρέως ερμηνεύοντας, θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι αυτή η διάταξη αναφέρεται στην αδυναμία ενός πλοίου να παρακολουθήσει το σύστημα αυτό, λόγω διαφόρων τεχνικών ελλείψεων, όπως η έλλειψη βοηθητικών μηχανών, βοηθητικού τιμονιού, συστήματος επικοινωνίας εντός του πλοίου και άλλων εξοπλισμών, που είναι απαραίτητοι για ένα πλοίο προκειμένου να αντιμετωπίσει απρόσμενες και έκτακτες καταστάσεις ενώ πλέει σε περιοχή, που καλύπτεται από το σύστημα διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας. Η έμφαση που έδωσε ο ΔΝΟ στην σκοπιμότητα έκδοσης αυτών των κανόνων και συστάσεων, δηλαδή ότι αυτοί αποσκοπούν στην ασφάλεια ναυσιπλοΐας, είναι ένα επιχείρημα υπέρ της δεύτερης πιο διευρυμένης ερμηνείας. Κατ' αποτέλεσμα, μία σειρά από πληροφορίες, που μπορεί να απαιτηθεί να δοθούν στον σταθμό ελέγχου κυκλοφορίας, ανάλογα με τις συνθήκες της συγκεκριμένης περίπτωσης, μπορούν να οδηγήσουν στην αναστολή του συστήματος διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας.

**Σύστημα αναφοράς του πλοίου και πληροφορίες ναυσιπλοΐας:** Ο ΔΝΟ κάνει σύσταση (strongly recommend) στα πλοία που εισέρχονται στα 'Στενά' να συμμετέχουν στο σύστημα αναφοράς πλοίων (TUBRAP) που θα καθιερωθεί από την αρμόδια αρχή. Επιπλέον, γίνεται σύσταση στα πλοία να κάνουν χρήση των προβλέψεων καιρού και να παρακολουθούν το VHF αναλόγως, βάσει των οδηγιών που θέτονται στο σύστημα TUBRAP. Οι απαραίτητες πληροφορίες σε σχέση με το σύστημα TUBRAP πρέπει να προμηθεύονται στους ναυτιλλόμενους με ναυτικές οδηγίες ή άλλον τρόπο.

<sup>176</sup> Βλ. υποσημ. 76.



Επίσης, γίνεται σύσταση στα πλοία που πρόκειται να εισέλθουν στα στενά να δίνουν, εκ των προτέρων, κάποιες πληροφορίες στις αρχές, με σκοπό την αποτελεσματική και ταχεία διαρρύθμιση της κίνησης και χάριν της ασφάλειας ναυσιπλοΐας και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Οι πληροφορίες αυτές είναι: (α) το μέγεθος του πλοίου, (β) εάν είναι αυτό φορτωμένο ή άδειο και (γ) εάν μεταφέρει επικίνδυνο και τοξικό φορτίο, όπως αυτό καθορίζεται στις σχετικές διεθνείς συμβάσεις. Σε αυτό το σημείο, οι ορισμοί των επικίνδυνων φορτίων, που δίνονται στην απόφαση MSC.43(64) για τις 'Οδηγίες και στα Κριτήρια για το σύστημα αναφοράς των πλοίων' του ΔΝΟ πρέπει να αναφερθούν. Αυτοί είναι:

\* τα αγαθά που ταξινομούνται στον Διεθνή Ναυτικό Κώδικα Επικινδύνων Φορτίων (IMDG Code).

\* οι ουσίες, που ταξινομούνται στο κεφάλαιο 17 του Διεθνούς Κώδικα για την Κατασκευή και τον Εξοπλισμό των Πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα χημικά χύμα (IBC Code) και στο κεφάλαιο 19 του Διεθνούς Κώδικα για την Κατασκευή και τον Εξοπλισμό των Πλοίων που μεταφέρουν υγροποιημένο γκαζί χύμα (IGC Code).

\* πετρέλαιο, τοξικές υγρές ουσίες και επικίνδυνες ουσίες, όπως αυτές ορίζονται στην MARPOL, στα παραρτήματα I, II και III αντίστοιχα, και

\* ραδιενεργά υλικά, όπως αυτά συγκεκριμενοποιούνται στον Κώδικα για την Ασφαλή μεταφορά ραδιενεργού πυρηνικού πετρελαίου, Πλουτωνίου και Μεγάλου επιπέδου ραδιενεργών καταλοίπων σε σακιά στο πλοίο (INF Code).

**Πλοήγηση:** Η πλοήγηση είναι *εθελοντική*. Οι πλοίαρχοι των πλοίων που διέρχονται από τα 'Στενά' μπορούν να προσλάβουν έναν πιλότο της επιλογής τους υπό την προϋπόθεση ότι τα προσόντα του ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις για ασφαλή ναυσιπλοΐα. Αυτή η προϋπόθεση υπονοεί την ύπαρξη ενός επίσημου πιστοποιητικού<sup>177</sup> που δίνεται στους πιλότους από τις τοπικές

<sup>177</sup> Για την έκδοση αυτού του πιστοποιητικού, πρέπει να δημιουργηθεί μία επιτροπή όπως η Επιτροπή Πλοήγησης της Βόρειας Θάλασσας, η οποία είναι ένα συμβουλευτικό όργανο σε θέματα πλοήγησης κοινού ενδιαφέροντος των οκτώ κρατών που βρέχονται από τη Βόρεια Θάλασσα. (Οδηγία 79/115, ΟΥ 1979 L 33/32, η οποία εκδόθηκε σύμφωνα με το άρθρο 84(2) της ΕΟΚ.): βλ. Woodliffe J.C., (1986), "The impact of European Community Law on United Kingdom Marine Pilotage Law and Practice", *The International Journal of Estuarine and Coastal Law*, Vol. 1, Number 2, June, σελ. 13-15.

αρχές και της δημοσίευσης ενός καταλόγου προσοντούχων πιλότων, που θα εφοδιάζεται στους ναυτιλλόμενους με ναυτικές οδηγίες ή άλλον τρόπο.

**Διέλευση κατά την διάρκεια της ημέρας:** Ο ΔΝΟ *κάνει σύσταση* στα πλοία που έχουν μέγιστο βύθισμα άνω των 15 μέτρων και στα πλοία που έχουν ολικό μήκος άνω των 200 μέτρων, να διέρχονται τα 'Στενά' κατά τη διάρκεια της ημέρας. Ο περιορισμός αναφέρεται μόνο στο μέγεθος των πλοίων και όχι στο φορτίο που μεταφέρεται με αυτά.

**Ρυμούλκηση:** *Επιτρέπεται να λαμβάνουν χώρα* ρυμουλκικές εργασίες μόνο εάν το ρυμουλκόμενο είναι άρτια εξοπλισμένο για την συγκεκριμένη ρυμούλκηση, προκειμένου να εξασφαλιστεί ασφαλή ναυσιπλοΐα. Προς αυτό το σκοπό, απαραίτητος είναι ένας κατάλογος κατάλληλων ρυμουλκών, ανάλογος με αυτόν που απαιτείται και στην πλοήγηση.

**Αγκυροβόλιο:** Όποτε κρίνεται απαραίτητο, τα πλοία μπορούν να χρησιμοποιούν τα αγκυροβόλια που έχουν καθοριστεί για αυτό το σκοπό. Αυτή η σύσταση του ΔΝΟ είναι σε συμφωνία με τον Κανόνα 10(ζ) των Διεθνών Κανονισμών για την Αποφυγή Συγκρούσεων στη Θάλασσα του 1972, ο οποίος δηλώνει ότι 'ένα πλοίο θα αποφεύγει, όσο αυτό είναι δυνατό, το αγκυροβόλιο εντός των ορίων των ζωνών διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας ή σε περιοχές κοντά στα όρια αυτών'.

Όπως αναφέρθηκε και στην εισαγωγή αυτής της μελέτης, η 19η Συνέλευση του ΔΝΟ επιβεβαιώνει ότι οι 'Κανόνες και Συστάσεις' "καθιερώθηκαν αποκλειστικά για λόγους ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος και με κανένα τρόπο δεν προτίθενται να επηρεάσουν ή να καταστρατηγήσουν τα δικαιώματα των πλοίων που χρησιμοποιούν τα 'Στενά' σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, συμπεριλαμβανομένων της 'Σύμβασης του 1982' και της συνθήκης του Montreux. Οι οποιοδήποτε εθνικοί κανονισμοί που εκδίδονται και εφαρμόζονται από το παράκτιο κράτος πρέπει να είναι σε πλήρη συμμόρφωση με αυτούς τους Κανόνες και τις Συστάσεις." Καμία διαμαρτυρία

δεν έγινε από τις ενδιαφερόμενες κυβερνήσεις, αναφορικά με τη μη συμμόρφωση των 'Κανόνων και Συστάσεων του ΔΝΟ' με το διεθνές δίκαιο. Υπάρχουν, όμως, καταγγελίες και επιχειρήματα ότι οι 'Τουρκικοί Κανονισμοί' δεν είναι σύμφωνοι με το διεθνές δίκαιο και τους 'Κανόνες και Συστάσεις του ΔΝΟ', επιχειρήματα που θα εξεταστούν παρακάτω.

#### (IV) ΤΟΥΡΚΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΚΑΙ Η ΣΧΕΣΗ ΤΟΥΣ ΜΕ ΤΟΥΣ ΚΑΝΟΝΕΣ ΚΑΙ ΤΙΣ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΔΝΟ.

Οι 'Τουρκικοί Κανονισμοί', που καταρτίστηκαν και καθιερώθηκαν από την τουρκική κυβέρνηση αποτελούνται από επτά μέρη: Μέρος I: σκοπό, πεδίο εφαρμογής και ορισμοί, Μέρος II: γενικές διατάξεις, Μέρος III: διέλευση μέσα από τα 'Στενά', Μέρος IV: κοινές διατάξεις για τα 'Στενά' και τη θάλασσα του Μαρμαρά, Μέρος V: κανονισμοί που αφορούν στα όρια των ζωνών διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας στην περιοχή του στενού του Βοσπόρου, Μέρος VI: κανονισμοί που αφορούν στις ζώνες διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας στο στενό των Δαρδανελίων, Μέρος VII: διατάξεις που αφορούν στην έναρξη ισχύος και την εφαρμογή των κανονισμών. Οι κανονισμοί αποτελούνται από 59 άρθρα, τα οποία καθορίζουν ένα λεπτομερές νομικό καθεστώς για τη ναυσιπλοΐα των πλοίων που εισέρχονται και πλέουν στα 'Στενά'. Ενδεικτικά αναφέρονται τα εξής σημεία:

\* Ο σκοπός αυτών των Κανονισμών είναι η ρύθμιση του συστήματος θαλάσσιας κυκλοφορίας έτσι ώστε να εξασφαλιστεί η *ασφάλεια της ναυσιπλοΐας*, της ζωής και της περιουσίας και η *προστασία του περιβάλλοντος* στην περιοχή (άρθρο 1).

\* Οι Κανονισμοί εφαρμόζονται σε όλα τα πλοία<sup>178</sup>, ακόμα και στα πολεμικά. Δεν υπάρχει καμία διάταξη που να το αναφέρει αυτό ρητά αλλά συνάγεται λογικά από το συνδυασμό των άρθρων 1 και 6(B). Σύμφωνα με το άρθρο 1, οι Κανονισμοί εφαρμόζονται 'σε όλα τα πλοία που πλέουν στα

<sup>178</sup> Ας σημειωθεί ότι οι 'Τουρκικοί Κανονισμοί' δεν κάνουν διαχωρισμό στο πεδίο εφαρμογής τους ούτε καν ανάμεσα σε πλοία που απλώς διέρχονται από τα 'Στενά' και σε πλοία που πρόκειται να επισκεφτούν τα λιμάνια της περιοχής, δεδομένου ότι στα τελευταία θα εδικαιολογείτο η επιβολή των περιοριστικών διατάξεων τους.

‘Στενά’...’, ενώ εξαίρεση για τα πολεμικά εισάγεται ρητώς στο άρθρο 6(B), το οποίο εξαιρεί τους πλοιάρχους των πολεμικών πλοίων από το βάρος διαμόρφωσης των τεχνικών προδιαγραφών των πλοίων τους έτσι ώστε να συμμορφώνονται με τις τεχνικές προδιαγραφές που αναφέρονται στο ίδιο άρθρο και από το βάρος ενημέρωσης του Κέντρου Ελέγχου Κυκλοφορίας σχετικά με τυχόν μη σχετική συμμόρφωση. Άρα συνάγεται ότι όλες οι άλλες υποχρεώσεις που επιβάλλουν οι ‘Τουρκικοί Κανονισμοί’ εφαρμόζονται και στα πολεμικά πλοία.

\* Χαρακτηριστικός είναι ο ορισμός του «διερχόμενου πλοίου» (*vessel in transit*) στο άρθρο 2e, ο οποίος φιλοδοξεί να εισαγάγει την έννοια της «αβλαβούς διέλευσης» σε ακόμα πιο αυστηρή μορφή. Συγκεκριμένα, ορίζει ότι «η διέλευση πρέπει να είναι αβλαβής, συνεχής, ταχύς και χωρίς καθυστέρηση». Στο άρθρο αυτό δηλαδή, χρησιμοποιείται η φρασεολογία του ορισμού της «αβλαβούς διέλευσης» του II Μέρους της ‘Σύμβασης του 1982’, (που αναφέρεται στα χωρικά ύδατα και στην συνορεύουσα ζώνη) και όχι αυτή (η φρασεολογία) του III Μέρους αυτής, που αναφέρεται στα «στενά που χρησιμοποιούνται για διεθνή ναυσιπλοία». Το προαναφερόμενο επιχείρημα ισχυροποιείται από την παραπομπή που γίνεται από το άρθρο 2e στο άρθρο 2 g (“πλοία των οποίων η διέλευση διακόπηκε) στη δυνατότητα διενέργειας «ερευνών, νομικών διαδικασιών και ανακρίσεων από την τουρκική διοίκηση ή τις δικαστικές αρχές». Με αυτόν τον τρόπο, η Τουρκία προσπαθεί να υποβαθμίσει την αρχή της ελευθερίας διέλευσης της Συνθήκης του Montreux, εξισώνοντας την με την αρχή της «αβλαβούς διέλευσης» του II Μέρους της ‘Σύμβασης του 1982’<sup>179</sup>.

\* Καθορίζουν τα όρια των ζωνών διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας και δηλώνουν την υποχρέωση των πλοίων να συμμορφώνονται με τους κανόνες ναυσιπλοΐας που έχουν τεθεί ή που πρόκειται να τεθούν από τη Διοίκηση καθώς και με τις προειδοποιήσεις αυτής (άρθρα 3-5, 20, 25, 36-46).

<sup>179</sup> Σχετικές είναι και οι απόψεις του Τούρκου καθηγητή Yuksel Inan ότι το καθεστώς της Συνθήκης του Montreux, το σχετικό με τη διέλευση και τη ναυσιπλοία των πλοίων στα ‘Στενά’ είναι ... «μία *suī generis* μορφή αβλαβούς διέλευσης καθώς η Συνθήκη ρητά λαμβάνει υπόψη της, την ασφάλεια της Τουρκία καθώς και την ασφάλεια των κρατών της Μαύρης Θάλασσας, όπως καταγράφεται στο προοίμιο της.» Βλ. πρακτικά του διεθνούς συνεδρίου με τίτλο “The Passage of Ships through Straits”, που οργάνωσε το Ινστιτούτο Αμυντικών Αναλύσεων στην Αθήνα στις 23 Οκτωβρίου 1999.

Η υποχρέωση των πλοίων να συμμορφώνονται ακόμα και με τις προειδοποιήσεις (warnings) της Διοίκησης είναι καταχρηστική και μη νόμιμη διότι αφήνει τα περιθώρια για ακόμα πιο περιοριστικό έλεγχο, από την πλευρά της Τουρκίας, για θέματα που δεν αναφέρονται στους 'Τουρκικούς Κανονισμούς'.

\* Δημιουργούν την υποχρέωση των πλοιαρχών όλων των εμπορικών πλοίων, που διατίθενται να διέλθουν από τα 'Στενά', να εξασφαλίσουν την τεχνική συμβατότητα των πλοίων τους με τους όρους που θέτει το άρθρο 6 και που σχετίζονται με τις ηλεκτρικές γεννήτριες έκτακτης ανάγκης, με τα φώτα πορείας, με το σύστημα εσωτερική επικοινωνίας και συναγερμού, με το σύστημα πυρόσβεσης εκτάκτου ανάγκης και κλπ. Πέραν αυτών, κάθε μη συμμόρφωση με αυτούς τους όρους, πρέπει να κοινοποιηθεί στο Κέντρο Ελέγχου Κυκλοφορίας. Σε τέτοια περίπτωση, η αρμόδια Λιμενική Αρχή θα υποδείξει τον τόπο που πρέπει να λάβουν χώρα οι επισκευές (άρθρο 6).

\* Αναφορικά με τα πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία και των οποίων η χωρητικότητα είναι άνω των 500 τόνων, οι Κανονισμοί επιβάλλουν στους πλοιαρχούς τους, στους πλοιοκτήτες ή στους πράκτορες τους ένα σύστημα αναφοράς δύο σταδίων:

(α) 24 ώρες πριν την είσοδο τους στα 'Στενά', πρέπει να δώσουν στο Κέντρο Ελέγχου Κυκλοφορίας το Σχέδιο Πορείας I, το οποίο πρέπει να περιλαμβάνει το όνομα του πλοίου, τη σημαία του, το διεθνές διακριτικό του σήμα (Δ.Δ.Σ.) και τη χωρητικότητά του, τα λιμάνια αφετηρίας του και τελικής άφιξης, το είδος του φορτίου που μεταφέρεται, εάν ζητήθηκε πιλότος και τις ελλείψεις του πλοίου, οι οποίες μπορούν να επηρεάσουν αρνητικά τη ναυσιπλοΐα (άρθρο 7).

Σε αυτό το σημείο, καταγγέλλεται ότι οι πληροφορίες αναφορικά με τα λιμάνια αφετηρίας και τελικής άφιξης του πλοίου είναι μάλλον άσχετες με τον σκοπό εφαρμογής αυτών των κανονισμών, ο οποίος είναι η ασφάλεια ναυσιπλοΐας. Αυτή η απαίτηση κατακρίθηκε από αρκετές κυβερνήσεις καθώς δίνει τη δύναμη στην τουρκική κυβέρνηση να εκμεταλλευτεί πολιτικά αυτούς τους Κανονισμούς και να ελέγξει τις διεθνείς εμπορικές συναλλαγές.

(β) δύο ώρες πριν από την άφιξη στην είσοδο των 'Στενών', ή σε απόσταση 20 ναυτικών μιλίων από την είσοδο τους, το πρόσωπο που έδωσε το Σχέδιο

Πορείας I και εξασφάλισε την συμμόρφωση του πλοίου του με τις απαιτήσεις του άρθρου 6, οφείλει να δώσει το Σχέδιο Πορείας II. Οι επιπλέον πληροφορίες που πρέπει να περιλαμβάνονται σε αυτό είναι: η θέση του πλοίου και η αναμενόμενη ώρα άφιξης στην είσοδο των 'Στενών' (άρθρο 8).

\* Αναφορικά με τα *πλοία ολικού μήκους άνω των 20 μέτρων*: όταν βρίσκονται σε απόσταση 5 ναυτικών μιλίων, ο πλοίαρχος τους οφείλει να μεταδώσει, μέσω του VHF, στο Κέντρο Ελέγχου Κυκλοφορίας την αναφορά θέσης, όπως αυτή καθορίζεται από την Διοίκηση, η οποία πρέπει να περιλαμβάνει και τις αναγκαίες πληροφορίες για την αναγνώριση του πλοίου (άρθρο 9).

\* Αναφορικά με την *πλοήγηση*, καθιερώνεται η υποχρέωση των πλοίων υπό τουρκική σημαία ολικού μήκους άνω των 150 μέτρων, να προσλαμβάνουν πιλότο. Όσον αφορά στα πλοία υπό ξένη σημαία, η πλοήγηση είναι εθελοντική αλλά δίνεται εξουσιοδότηση στην Διοίκηση να επιβάλλει με πράξη της την υποχρεωτική πλοήγηση σε συγκεκριμένες περιοχές στα 'Στενά' και στην περιοχή του Μαρμαρά για τα πλοία που δεν διέρχονται transit (άρθρο 31). Επιπλέον, το άρθρο 43 προβλέπει τις συνθήκες κάτω από τις οποίες θα παρέχονται οι πλοηγικές υπηρεσίες στα 'Στενά' για τα πλοία που διέρχονται transit και για τα πλοία που εισέρχονται ή εξέρχονται από το λιμάνι.

\* Αναφορικά με τις *ρυμουλικές εργασίες*, το άρθρο 21 περιλαμβάνει λεπτομερείς διατάξεις, η πιο σημαντική από τις οποίες είναι η δυνατότητα της διοίκησης να μειώνει το μήκος της ρυμούλκησης πριν εισέρθουν το ρυμουλκό και το ρυμουλκούμενο πλοίο στα 'Στενά' και να λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα, προκειμένου να εξασφαλίσει ότι το πλοίο και το ρυμουλκούμενο, τα οποία μαζί δεν πρέπει να ξεπερνούν τα 150 μέτρα, θα διατηρούν σταθερά την πορεία τους, καθόσον διάστημα θα διέρχονται από τα 'Στενά'.

\* Αναφορικά με το *δικαίωμα των πλοίων για αγκυροβόλιο* ενώ διέρχονται από τα 'Στενά' και την περιοχή του Μαρμαρά, καθορίζονται συγκεκριμένες τοποθεσίες για αγκυροβόλιο στο άρθρο 27. Τα πλοία πρέπει να ανακοινώνουν την πρόθεση τους να αγκυροβολήσουν και μπορούν να παραμένουν αγκυροβολημένα σε αυτές τις περιοχές για 48 ώρες προκειμένου να προμηθευτούν τα απαραίτητα εφόδια κ.α. (άρθρο 14). Σε περίπτωση

παράνομου αγκυροβολίου (έλλειψη πρότερης κοινοποίησης και άδειας), η Λιμενική Αρχή δικαιούται να μετακινήσει τα πλοία με πιλότους ή με ρυμουλκά και τα έξοδα για αυτήν την επιχείρηση απομάκρυνσης των πλοίων θα βαρύνουν τον πλοιοκτήτη, τον διαχειριστή ή τον πράκτορα του πλοίου (άρθρο 32).

Πριν προχωρήσουμε στην ανάλυση της έλλειψης συμβατότητας των 'Τουρκικών Κανονισμών' με τους 'Κανόνες και Συστάσεις του ΔΝΟ', πρέπει να αναφερθεί ότι, σύμφωνα με καταγγελίες μελών της INTERTANKO, οι Τουρκικές Αρχές έχουν αρχίσει να εφαρμόζουν νέους περιοριστικούς κανόνες στα πετρελαιοφόρα, κανόνες που δεν έχουν δημοσιευτεί ούτε έχουν επίσημα ανακοινωθεί. Ενδεικτικά<sup>180</sup>, αναφέρεται ότι από την 1<sup>η</sup> Μαρτίου 2000, τα πλοία που πρόκειται να αγκυροβολήσουν στην καθοριζόμενη περιοχή στη Κωνσταντινούπολη, οφείλουν να λαμβάνουν υποχρεωτικά πιλότο που θα παρακολουθεί το «πόντισμα» και το «βιράρισμα» της άγκυρας. Και αυτή η υποχρέωση επιβάλλεται όχι μόνο στα πλοία που αγκυροβολούν σκόπιμα για να εφοδιαστούν με καύσιμα ή να αλλάξουν πλήρωμα, αλλά ακόμα και σε αυτά που αναγκαστικά αγκυροβολούν διότι έχουν λάβει σχετική εντολή από τις Τουρκικές Αρχές να περιμένουν επειδή η διέλευσή τους είναι αδύνατη λόγω αυξημένης κυκλοφοριακής κίνησης στα 'Στενά'. Επίσης, από την 9<sup>η</sup>.5.2001 το Τουρκικό Κέντρο Ελέγχου απαιτεί από τα πετρελαιοφόρα με μήκος άνω των 200 μέτρων να προσλάβουν ρυμουλκά για τη διέλευσή τους από τον Βόσπορο με την «απειλή» ότι σε περίπτωση άρνησής τους θα καθυστερήσουν πάρα πολύ να διέλθουν από το στενό.

Αναφορικά με τις διατάξεις των 'Τουρκικών Κανονισμών', οι ενστάσεις και αντιδράσεις της Ρωσικής Ομοσπονδίας και των άλλων ενδιαφερόμενων κυβερνήσεων επικεντρώνονται κυρίως σε τέσσερα συγκεκριμένα άρθρα τους, τα οποία αναλύονται παρακάτω<sup>181</sup>:

<sup>180</sup> Για περισσότερες λεπτομέρειες βλ. το Έγγραφο Στρατηγικής (Strategy Paper) της INTERTANKO, που περιλήφθηκε στην θεματολογία (agenda) της 10<sup>ης</sup> Συνάντησης της INTERTANKO Hellenic Forum, που έλαβε χώρα στις 19.9.2001.

<sup>181</sup> Η επιχειρηματολογία που δίνεται κατωτέρω έχει ληφθεί από τις επίσημες αναφορές που υποβλήθηκαν από την Ρωσική Ομοσπονδία και την Τουρκία στην Νομική Επιτροπή του ΔΝΟ στις 5/8/1994 (έγγραφο IMO, LEG 71/12) και στις 8/9/1994 (έγγραφο IMO, LEG 71/12/1)

\* Το άρθρο 29 αναφέρει ότι ο πλοιοκτήτης ή ο διαχειριστής των μεγάλων πλοίων, τα οποία είναι αυτά ολικού μήκους άνω των 150 μέτρων (άρθρο 2(j)), τα οποία πρόκειται να διέρθουν από τα 'Στενά', "θα δίνει στην διοίκηση πληροφορίες αναφορικά με το πλοίο και το φορτίου του κατά τη διαδικασία σχεδιασμού του ταξιδιού. Η διοίκηση, λαμβάνοντας υπ' όψη τα μορφολογικά και φυσικά χαρακτηριστικά των 'Στενών', τις διαστάσεις του πλοίου και την ικανότητα του για ελιγμούς, την ασφάλεια της ζωής, της περιουσίας και του περιβάλλοντος και τις συνθήκες της θαλάσσιας κυκλοφορίας, αξιοποιώντας την κατάσταση συνολικά, θα ενημερώνει τους αιτούντες για το αποτέλεσμα της έρευνας τους."

Σύμφωνα με τα επιχειρήματα της Ρωσικής Ομοσπονδίας, αυτή η διάταξη υποχρεώνει τα μεγάλα πλοία να επιτυγχάνουν εκ των προτέρων άδεια για τη διέλευση από την παράκτια διοίκηση ενώ οι 'Κανόνες και οι Συστάσεις του ΔΝΟ' απλώς συμβουλεύουν τα πλοία ανώτατου βυθίσματος άνω των 15 μέτρων και ολικού μήκους άνω των 200 μέτρων να ναυσιπλοούν στα 'Στενά' κατά τη διάρκεια της ημέρας.

Αντιθέτως, η τουρκική αντιπροσωπεία επικαλείται ότι αυτή η διάταξη είναι σε πλήρη συμμόρφωση με τις παραγράφους 1.2 και 1.3 των 'Κανόνων και Συστάσεων του ΔΝΟ', οι οποίοι επιτρέπουν την προσωρινή αναστολή των ζωνών διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας ή την προσωρινή αναστολή της διπλής κυκλοφορίας και την ρύθμιση κίνησης μιας κατευθύνσεως, εάν το πλοίο δεν μπορεί να συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις των ζωνών διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας, λόγω των διαστάσεων του ή λόγω κάποιων τεχνικών ελλείψεων του (σύμφωνα με την ερμηνεία που δόθηκε στο κεφάλαιο [B.2 (III)]. Σύμφωνα με τους ισχυρισμούς της Τουρκίας, το άρθρο 29 αφορά "στην παροχή πληροφοριών, οι οποίες είναι αναγκαίες για το σχεδιασμό της διέλευσης μεγάλων πλοίων" και "οι κανόνες του ΔΝΟ, που αφορούν στη διέλευση των μεγάλων πλοίων κατά τη διάρκεια της ημέρας, δεν έχουν καμία

---

αντίστοιχα. Επίσης βλ. και έγγραφα IMO, LEG 71/13, para. 130-135 και MSC 65/19/3. Επίσης, τίθενται και κάποια προσωπικά σχόλια.



σχέση με τις διατάξεις των τουρκικών κανονισμών, που απαιτούν την παροχή πληροφοριών”.

Οι παράγραφοι 1.2 και 1.3 των ‘Κανόνων και Συστάσεων του ΔΝΟ’, προβλέπουν την υποχρέωση των μεγάλων πλοίων να ενημερώνουν την παράκτια αρχή για οποιαδήποτε αδυναμία συμμόρφωσης με τις συγκεκριμένες ζώνες. Πράγματι, υπάρχει κάποια ανάγκη θέσπισης κανόνων που να καθορίζουν ποιες είναι οι πληροφορίες οι αναγκαίες για την διαπίστωση τυχόν τέτοιας αδυναμίας. Έτσι, το άρθρο 29 μπορεί να θεωρηθεί σύμφωνο με τους ‘Κανόνες και Συστάσεις του ΔΝΟ’, όσον αφορά στην διάταξη που προβλέπει την παροχή πληροφοριών αλλά μάλλον ευρύ όσον αφορά στις πληροφορίες που απαιτείται να κοινοποιηθούν, οι οποίες έπρεπε να περιορίζονται στο όνομα και τη σημαία του πλοίου (αναγνώριση), στο μέγεθος του και σε κάποιους τεχνικούς όρους. Οποιαδήποτε επιπλέον πληροφορία, που αφορά στο πλοίο και στο φορτίο του θεωρείται μη συμβατή με τους γενικά αποδεκτούς κανόνες ασφαλούς ναυσιπλοΐας και η επιβολή κοινοποίησης της, μέσω των ‘Τουρκικών Κανονισμών’ είναι αντίθετη με τις παραγράφους 1.2 και 1.3 των ‘Κανόνων και Συστάσεων του ΔΝΟ’.

\* Σύμφωνα με το άρθρο 30, τα πλοία, που κινούνται με πυρηνική ενέργεια ή τα πλοία που μεταφέρουν πυρηνικά, επικίνδυνα και επιβλαβή φορτία ή κατάλοιπα, σύμφωνα με τους σχετικούς κανονισμούς, οφείλουν να ζητούν, κατά το σχεδιασμό του ταξιδιού τους, άδεια για διέλευση από τη Διοίκηση. Επιπλέον, οφείλουν, κατά τη διάρκεια της ημέρας, να υψώνουν μία κόκκινη σημαία (B)<sup>182</sup> και κατά τη διάρκεια της νύκτας, να ανάβουν ένα περίβλεπτο κόκκινο φως ( δηλαδή να είναι ορατό σε ακτίνα 360 μοιρών).

<sup>182</sup> Το κάθε γράμμα της αγγλικής αλφαβήτου έχει μία συγκεκριμένη ολοκληρωμένη έννοια, η οποία ορίζεται στο κεφάλαιο XI του Διεθνούς Κώδικα Σημάτων του IMO (International Code of Signals, chapter XI: Single-Letter Signals). Το γράμμα (B) έχει την εξής έννοια: «φορτώνω ή ξεφορτώνω ή μεταφέρω επικίνδυνο φορτίο». Ο Κώδικας αυτός υιοθετήθηκε από την 4<sup>η</sup> Γενική Συνέλευση του ΔΝΟ, το 1965 και από τότε έχει υποστεί ποικίλλες τροποποιήσεις στα πλαίσια των συνόδων της ΕΝΑ. Για μία σύντομη ιστορική αναδρομή σχετικά με τη δημιουργία των κωδικών σημάτων για τους ναυτικούς, βλ. International Code of Signals, IMO (1987), Preface.

Σύμφωνα με τα επιχειρήματα της Ρωσικής Ομοσπονδίας, αυτή η διάταξη βρίσκεται σε αντίθεση με την παράγραφο 2.2 των 'Κανόνων και Συστάσεων του ΔΝΟ', η οποία απλώς συμβουλεύει ισχυρά - και δεν υποχρεώνει - τα πλοία να δίνουν εκ των προτέρων πληροφορίες, μεταξύ άλλων, για το εάν μεταφέρουν επικίνδυνο και τοξικό φορτίο.

Από την άλλη πλευρά, η Τουρκία επιμένει ότι ο Ρωσικός ισχυρισμός είναι μία "κακή παρουσίαση των γεγονότων και των συγκυριών" καθώς το άρθρο 30 και η παράγραφος 2.2 δεν έχουν καμία σχέση μεταξύ τους. Σύμφωνα με την επίσημη αναφορά, που υποβλήθηκε από την Τουρκία, η παράγραφος 2.2 "αφορά στην παροχή πληροφοριών, από όλα τα πλοία, πληροφοριών αναφορικά με το φορτίο τους ενώ το άρθρο 30 καλύπτει συγκεκριμένα επικίνδυνα ή τοξικά κατάλοιπα, όπως αυτά ορίζονται στην 'Σύμβαση της Βασιλίας για τον έλεγχο της διασυνοριακής μεταφοράς επικινδύνων καταλοίπων και τη διάθεση τους' του 1989"<sup>183</sup> (καλούμενη στο εξής 'Σύμβαση του 1989'). Οι 'Τουρκικοί Κανονισμοί' απαιτούν προηγούμενη άδεια για την διασυνοριακή μετακίνηση *τέτοιου είδους φορτίου (π.χ. καταλοίπων)* στην περιοχή που εμπίπτει στην εθνική δικαιοδοσία της Τουρκίας, σύμφωνα με τα σχετικά άρθρα της προαναφερόμενης 'Σύμβασης του 1989', η οποία απαιτεί τη συναίνεση του κράτους, από το οποίο διέρχεται το πλοίο".

Η ανωτέρω 'σύμβαση του 1989' έχει κυρωθεί από την Τουρκία, την Κύπρο, την Ελλάδα, την Ιταλία, την ΕΣΣΔ, το Ηνωμένο Βασίλειο και κάποιες άλλες χώρες και τέθηκε σε ισχύ στις 5 Μαΐου 1992. Ρυθμίζει τις συνθήκες κάτω από τις οποίες κατάλοιπα μπορούν να εισαχθούν, να εξαχθούν ή να διέρθουν από μία περιοχή, σύμφωνα με την εθνική δικαιοδοσία ενός κράτους. Σύμφωνα με το άρθρο 6 αυτής της Συνθήκης, το κράτος εξαγωγής<sup>184</sup> έχει την υποχρέωση να κοινοποιήσει<sup>185</sup> εγγράφως κάθε προτεινόμενη διασυνοριακή μετακίνηση

<sup>183</sup>1989 Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and Their Disposal.

<sup>184</sup> «Κράτος Εξαγωγής» νοείται το κράτος από το οποίο η μετακίνηση πέραν των συνόρων του επικινδύνων καταλοίπων ή άλλων καταλοίπων πρόκειται να λάβει χώρα ή ήδη λαμβάνει χώρα (άρθρο 2(10)).

<sup>185</sup> Σχετικά με τις πληροφορίες που πρέπει να κοινοποιηθούν, βλ. Παράρτημα V, Α της Συνθήκης.

των επικίνδυνων καταλοίπων ή άλλων καταλοίπων<sup>186</sup>. Το κράτος από το οποίο διέρχεται<sup>187</sup>, το οποίο είναι συμβεβλημένο μέλος (στη συγκεκριμένη περίπτωση η Τουρκία), οφείλει να γνωρίσει εγκαίρως στο κοινοποιούν κράτος απόδειξη λήψης της κοινοποίησης και μπορεί επομένως να ανταποκριθεί στο κοινοποιούν κράτος εγγράφως, εντός 60 ημερών, *συμφωνώντας στην μετακίνηση με ή άνευ όρων, αρνούμενο την άδεια για μετακίνηση, ή απαιτώντας περαιτέρω, επιπλέον πληροφορίες.*

Σχετικά με το επιχείρημα της Τουρκίας, πρέπει να σημειωθεί ότι η σύμβαση του 1989 ρυθμίζει μόνο τα κατάλοιπα και όχι γενικά το φορτίο. Η τουρκική επίσημη αναφορά δημιουργεί μία σύγχυση σχετικά με το εννοιολογικό περιεχόμενο των λέξεων 'κατάλοιπα' και 'φορτίο', το οποίο παντελώς διαφορετικό. Το άρθρο 2(1) της 'σύμβασης του 1989', δίνοντας τον ορισμό της λέξης «κατάλοιπα», αναφέρει ότι "κατάλοιπα είναι ουσίες ή αντικείμενα τα οποία απορρίπτονται ή πρόκειται να απορριφθούν ή απαιτείται να απορριφθούν κατά τις διατάξεις του εθνικού δικαίου". Η λέξη 'φορτίο', στο γενικά αποδεκτή εμπορική ορολογία, δεν εμπεριέχει καμία έννοια απόρριψης. Κατ' ακολουθία, το άρθρο 30 των 'Τουρκικών Κανονισμών', το οποίο απαιτεί προηγούμενη άδεια για τη διέλευση πλοίων που μετακινούνται με πυρηνική ενέργεια ή πλοίων που μεταφέρουν πυρηνικά φορτία ή κατάλοιπα, βρίσκεται σε αντίθεση με την παράγραφο 2.2 των 'Κανόνων και Συστάσεων του ΔΝΟ', η οποία κάνει απλώς σύσταση στα πλοία να δίνουν εκ των προτέρων πληροφορίες για το εάν μεταφέρουν επικίνδυνο ή τοξικό φορτίο. Στα πλαίσια αυτής της ανάλυσης, είναι πασιφανές ότι η 'Σύμβαση του 1989' δεν συνδέεται με κανέναν τρόπο με τη συγκεκριμένη ρύθμιση και ότι το άρθρο 30 είναι ασαφές και ευρύ αναφορικά με την έννοια των "πυρηνικών επικίνδυνων και επιβλαβών φορτίων ή καταλοίπων", η οποία δεν ορίζεται ρητώς στους 'Τουρκικούς Κανονισμούς'.

<sup>186</sup> Σχετικά με τα κατάλοιπα που ρυθμίζονται από τη Συνθήκη, βλ. Παράρτημα I της Συνθήκης.

<sup>187</sup> «Κράτος από το οποίο διέρχεται» εννοείται το Κράτος, άλλο από αυτό της εξαγωγής ή της εισαγωγής, διαμέσου του οποίου η μετακίνηση επικινδύνων καταλοίπων ή άλλων καταλοίπων πρόκειται να λάβει χώρα ή λαμβάνει χώρα.

Πέραν των ανωτέρω, αξίζει να σημειωθεί ότι το άρθρο 4 παρ. 12 της 'Σύμβασης του 1989' ορίζει ότι οι διατάξεις της δεν θα εμποδίσουν την άσκηση των δικαιωμάτων ναυσιπλοΐας και ελευθεροπλοΐας, που απορρέουν από το διεθνές δίκαιο. Η Τουρκία, λοιπόν, σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να χρησιμοποιεί τη σύμβαση αυτή, προκειμένου να νομιμοποιήσει τους όποιους αμφιλεγόμενους εθνικούς της κανονισμούς.

\* Το άρθρο 24 εξουσιοδοτεί τη Διοίκηση να αναστείλει προσωρινά την κυκλοφορία στα 'Στενά' λόγω επιθαλάσσιων και υποθαλάσσιων κατασκευαστικών εργασιών, εργασιών γεώτρησης, εργασιών πυρόσβεσης, επιστημονικών και αθλητικών δραστηριοτήτων, εργασιών ναυαγίαίρεσης και διάσωσης, εργασιών για την αποτροπή και μείωση θαλάσσιας ρύπανσης, ενεργειών καταδίωξης εγκληματιών, ατυχημάτων και *παρόμοιων περιπτώσεων*.

Η Ρωσική Ομοσπονδία ισχυρίζεται ότι οι αναφερόμενες περιπτώσεις που μπορούν να δικαιολογήσουν την προσωρινή αναστολή της κυκλοφορίας δύσκολα μπορούν να γίνουν αποδεκτές και ότι δεν υπάρχει καμία λογική και θεμιτή βάση, που να οδηγεί στην προσωρινή αναστολή, πλην της περίπτωσης που συντρέχει λόγος *ανωτέρας βίας (force majeure)*<sup>188</sup>. Η αναστολή της ναυσιπλοΐας στα 'Στενά' για λόγους άλλους, πέραν της αδυναμίας του πλοίου να συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις των ζωνών διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας, είναι εκτός του σκοπού των 'Κανόνων και των Συστάσεων του ΔΝΟ'.

Από την άλλη πλευρά, η Τουρκία επιμένει ότι πρόκειται για μικρής χρονικής διάρκειας αναστολή της κυκλοφορίας, η οποία στηρίζεται σε συγκεκριμένους και λογικούς λόγους. Για παράδειγμα, η πρακτική των τελευταίων ετών καταδεικνύει ότι στην περιοχή της Κωνσταντινούπολης έχει λάβει χώρα αναστολή της κυκλοφορίας μόνο σε περιορισμένο χώρο, για μικρά χρονικά διαστήματα, για την τοποθέτηση υποβρυχίων αγωγών προς χρήση του Δήμου, και οι εργασίες επηρέασαν ανεπαίσθητα την κυκλοφορία. Οι 'Κανόνες

<sup>188</sup> Βλ. επίσης έγγραφο IMO, MSC 63/23, Add.1, Annex 2B.

και οι Συστάσεις του ΔΝΟ', σύμφωνα, πάντα, με την Τουρκία, σχετίζονται με πρακτικές ρυθμίσεις εφαρμογής των ζωνών διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας, και δεν θα μπορούσαν να προβλέψουν τέτοιες καταστάσεις.

Πράγματι, είναι δύσκολο ο ΔΝΟ να απευθύνει ρυθμίσεις, που σχετίζονται με τις τοπικές ιδιαιτερότητες. Παρόλα αυτά, οι λόγοι που οδηγούν στην αναστολή και προσδιορίζονται στο άρθρο 24, είναι υπερβολικά ευρείς και η φράση "... και παρομοίων περιπτώσεων" δίνει στην Διοίκηση μία ασυνήθιστη και εν δυνάμει επικίνδυνη εξουσία και δύναμη. Καθίσταται σαφές, από τα παραπάνω, ότι η διάταξη του άρθρου 24 δεν είναι συμβατή με τους 'Κανόνες και Συστάσεις του ΔΝΟ'.

\* Το άρθρο 52 αναφέρει ότι «όταν ένα μεγάλο πλοίο, που μεταφέρει επικίνδυνο φορτίο εισέρχεται στα Στενά των Δαρδανελίων, ένα παρόμοιο πλοίο που πλησιάζει από την αντίθετη κατεύθυνση μπορεί (κατ' επιλογήν της Αρχής) να μην εισέρθει στα Στενά μέχρι το προηγούμενο πλοίο να εξέλθει ....».

Σύμφωνα με την Ρωσική Ομοσπονδία, η διάταξη είναι υπερβολικά περιοριστική και δεν ανταποκρίνεται στους 'Κανόνες και Συστάσεις του ΔΝΟ'. Η Τουρκία ισχυρίζεται ότι το άρθρο 52 αφορά στην προσωρινή αναστολή της διπλής κυκλοφορίας και στη ρύθμιση μονής κυκλοφορίας για την ασφαλή διέλευση των μεγάλων πλοίων, τα οποία μεταφέρουν επικίνδυνο φορτίο και αδυνατούν να συμμορφωθούν με τις ζώνες διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας. Κατά συνέπεια, σύμφωνα με τα τουρκικά επιχειρήματα, αυτή η διάταξη βρίσκεται σε αρμονία με την παράγραφο 1.3 των 'Κανόνων και Συστάσεων του ΔΝΟ', η οποία προβλέπει την αναστολή της διπλής κυκλοφορίας, εάν τα διερχόμενα πλοία αδυνατούν να συμμορφώνονται με τις σχετικές ζώνες.

Θα μπορούσε να ισχυριστεί κανείς, κατ' αρχήν, ότι το άρθρο 52 βρίσκεται σε αρμονία με την παράγραφο 1.3, η οποία προχωρεί παραπέρα, καθώς αναφέρεται σε όλα τα πλοία που αδυνατούν να συμμορφωθούν με τις ζώνες

διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας, ανεξαρτήτως μεταφοράς επικίνδυνου φορτίου. Πέραν όμως αυτού, χρειάζεται να γίνει μία διευκρίνηση. Όταν οι 'Τουρκικοί Κανονισμοί' αναφέρονται σε μεγάλα πλοία, εννοούν πλοία ολικού μήκους άνω των 150 μέτρων (άρθρο 2(j)). Πλοία, όμως, αυτού του μεγέθους δεν είναι απαραίτητο ότι θα αδυνατούν να συμμορφώνονται με τις σχετικές ζώνες, λαμβανομένης υπ' όψη της εκσυγχρονισμένης τεχνικής και ηλεκτρονικής κατασκευής των νέων πλοίων, που τους δίνει τα περιθώρια για ποικίλους ελιγμούς. Κατά συνέπεια, η διάταξη του άρθρου 52, δεδομένου ότι αναφέρεται σε πλοία ολικού μήκους άνω των 150 μέτρων, δεν βρίσκεται σε πλήρη συμμόρφωση με την παράγραφο 1.3 των 'Κανόνων και Συστάσεων του ΔΝΟ'.

Πέραν των αντιδράσεων των ενδιαφερομένων κυβερνήσεων για την έλλειψη νομιμότητας και τη μη συμμόρφωση των 'Τουρκικών Κανονισμών' με τους 'Κανόνες και τις Συστάσεις του ΔΝΟ', υπάρχουν επίσης ισχυρισμοί ότι αυτοί οι κανονισμοί παραβιάζουν το διεθνές δίκαιο και τη Συνθήκη του Montreux. Αυτοί οι ισχυρισμοί θα αναλυθούν παρακάτω.

### **Β3. ΒΡΙΣΚΟΝΤΑΙ ΟΙ ΤΟΥΡΚΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑΣ ΣΕ ΑΡΜΟΝΙΑ ΜΕ ΤΗ ΣΥΝΘΗΚΗ ΤΟΥ ΜΟΝΤΡΕΥΧ ΤΟΥ 1936 ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΟΤΕΡΑ ΜΕ ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ;**

Τόσο η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας όσο και η Νομική Επιτροπή αλλά και η Συνέλευση του ΔΝΟ, όταν έκαναν αναφορά στον σκοπό των 'Κανόνων και Συστάσεων του ΔΝΟ', τόνισε ότι αυτοί "με κανένα τρόπο δεν προτίθενται να επηρεάσουν ή να καταστρατηγήσουν τα δικαιώματα των πλοίων που χρησιμοποιούν τα 'Στενά' και που απορρέουν από το διεθνές δίκαιο, συμπεριλαμβανομένων της 'Σύμβασης του 1982' και της Συνθήκης του Montreux". Ακόμα και αν γίνει δεκτό ότι οι τουρκικοί κανονισμοί βρίσκονται σε πλήρη αρμονία με τους Κανόνες και τις Συστάσεις του ΔΝΟ, πράγμα που δεν συμβαίνει, δεν εξυπακούεται ότι συμμορφώνονται με το διεθνές δίκαιο, το οποίο υπερισχύει των αποφάσεων του ΔΝΟ. Ο Οργανισμός δεν έχει τη νομική εξουσία και δικαιοδοσία να αποδέχεται, έστω και σιωπηρά, την εφαρμογή κανονισμών, οι οποίοι ακυρώνουν ή με οποιονδήποτε τρόπο καταστρατηγούν το ισχύον διεθνές δίκαιο.

#### **(I) ΥΠΑΡΧΕΙ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΣΥΝΘΗΚΗ ΤΟΥ ΜΟΝΤΡΕΥΧ ΤΟΥ 1936;**

Το Υπουργείο Εξωτερικών της Τουρκίας ανακοίνωσε στις 20 Απριλίου του 1994 ότι: «Οι νέοι κανόνες δεν έρχονται σε αντίθεση με τη Συνθήκη του Montreux καθώς αποτελούν τροποποιήσεις υπαρχόντων κανονισμών λιμένα». Σύμφωνα με τα επιχειρήματα της Τουρκίας, η συνθήκη αυτή δίνει απλώς το νομικό πλαίσιο ενώ η μακροπρόθεσμη πρακτική, η οποία αποτυπώθηκε στους κανονισμούς της το 1994, προσφέρει τις λεπτομέρειες του νομικού καθεστώτος στα 'Στενά'<sup>189</sup>.

<sup>189</sup> Βλ. σχετικά, Gunduz & Nilufer, (1998), ο.π., pp. 97-100.

Όπως έχει ήδη προαναφερθεί, κάποιες χώρες (Ρωσία, Βουλγαρία, Ελλάδα, Κύπρος κλπ)<sup>190</sup> έχουν ισχυριστεί ότι οι 'Τουρκικοί Κανονισμοί' έρχονται σε αντίθεση με τη Συνθήκη του Montreux του 1936 καθώς αρνούνται, εμποδίζουν ή καταστρατηγούν τα δικαιώματα της ελευθερίας διέλευσης μέσα από τα στενά της Βοσπόρου και των Δαρδανελίων και προβλέπουν την αναστολή της διέλευσης μέσα από αυτά τα στενά.

Η ανεμπόδιστη ελευθερία διέλευσης και ναυσιπλοΐας στα 'Στενά' ρυθμίζεται από τη Συνθήκη του Montreux, στην οποία η Τουρκία είναι συμβαλλόμενο μέρος. Σύμφωνα με τις διατάξεις αυτής της Συνθήκης, τα 'Στενά' θεωρούνται διεθνή ύδατα. Υπό αυτήν την ιδιότητα τους, η Τουρκία, ως παράκτιο κράτος δικαιούται να ελέγχει τα πλοία, που διέρχονται μέσα από τα 'Στενά' μόνο προκειμένου να διαπιστωθεί εάν αυτά συμμορφώνονται με τους διεθνείς κανονισμούς υγιεινής (άρθρο 3). Τα άρθρα 1 και 2 προβλέπουν για ολοκληρωτική ελευθερία διέλευσης και ναυσιπλοΐας των εμπορικών πλοίων στα 'Στενά' χωρίς καμία τυπική διαδικασία και ανεξάρτητα από το είδος του μεταφερόμενου φορτίου ή εάν η ναυσιπλοΐα λαμβάνει χώρα κατά τη διάρκεια της ημέρας ή της νύκτας. Ο μόνος γενικός περιορισμός είναι αυτός του υγειονομικού ελέγχου. Περιορισμοί σχετικοί με τη ναυσιπλοΐα μόνο κατά τη διάρκεια της ημέρας ή απαιτήσεις προηγούμενης κοινοποίησης επιβάλλονται μόνο για τα πολεμικά πλοία ή για περιόδους πολέμου, υπό την προϋπόθεση ότι η Τουρκία είναι εμπόλεμη.

Υπάρχει ένας αριθμός διατάξεων στους τουρκικούς κανονισμούς, οι οποίες βρίσκονται καθαρά σε αντίθεση με τη γλώσσα και το πνεύμα της Συνθήκης του Montreux. Μερικές από αυτές είναι οι εξής:

\* Στα άρθρα 7 και 8 προβλέπεται ότι οι πλοίαρχοι των πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνο φορτίο και των οποίων η χωρητικότητα είναι άνω των 500 κόρων, έχουν την υποχρέωση να συμμετέχουν σε ένα σύστημα αναφοράς δύο σταδίων.

\* Στο άρθρο 24 προβλέπεται προσωρινή αναστολή της κυκλοφορίας στα 'Στενά' λόγω ενός ευρύ καταλόγου αιτιών.

<sup>190</sup> Βλ. έγγραφο IMO, MSC 64/22/Add. 1, Annexes 25, 27-29.



\* Στο άρθρο 29 προβλέπεται επίσης η συμμετοχή σε ένα σύστημα αναφοράς των μεγάλων πλοίων (ολικού μήκους άνω των 150 μέτρων).

\* Στο άρθρο 30 καθιερώνεται η υποχρέωση λήψης άδειας διέλευσης για τα πλοία που κινούνται με πυρηνική ενέργεια ή για τα πλοία που μεταφέρουν πυρηνικό φορτίο ή κατάλοιπα.

\* Στο άρθρο 52, προβλέπεται η απαγόρευση εσόδου ενός μεγάλου πλοίου (ολικού μήκους άνω των 150 μέτρων) στα στενά των Δαρδανελίων, εάν ένα παρόμοιο μεγέθους πλοίο ήδη ναυσιπλοεί εκεί. Το ίδιο ισχύει και για τα στενά του Βοσπόρου, σύμφωνα με το άρθρο 42.

\* Στα άρθρα 40 και 50, τίθενται περιορισμοί και απαγορεύσεις στη διέλευση ορισμένων κατηγοριών πλοίων, όταν υπάρχουν ισχυρά ρεύματα.

Τέτοιου είδους απαιτήσεις και περιορισμοί βρίσκονται εκτός της γλώσσας και του πνεύματος της Συνθήκης του Montreux, η οποία βρίσκεται ακόμα σε ισχύ και αποτελεί το ισχύον νομικό καθεστώς, που ρυθμίζει τη διέλευση των πλοίων μέσα από τα 'Στενά'.

Παρόλα αυτά, το ατύχημα του κυπριακού πετρελαιοφόρου NASSIA και άλλα παρόμοια υποδεικνύουν την ανάγκη ύπαρξης κάποιων κανονισμών ναυσιπλοΐας. Αναμφισβήτητα, οι καιροί έχουν αλλάξει. Όταν η Συνθήκη του Montreux υπογράφηκε, το μεγαλύτερο πλοίο που διερχόταν από τα 'Στενά' ήταν χωρητικότητας 5.000 τόνων. Η κίνηση έχει αυξηθεί σημαντικά και τα ατυχήματα που έχουν συμβεί στα 'Στενά' και η συνεπεία αυτών θαλάσσια και ατμοσφαιρική ρύπανση δείχνουν ότι η Συνθήκη του Montreux έχει αφήσει εκτός του πεδίου εφαρμογής της σημαντικά θέματα. Δεν ρυθμίζει ζητήματα ρύπανσης ή ασφαλούς ναυσιπλοΐας στα 'Στενά' απλά επειδή δεν είχε δημιουργηθεί τέτοια ανάγκη, ώστε να καλυφθεί, την περίοδο που το κείμενο της Συνθήκης συντάχθηκε. Αυτά τα κενά δικαίου και πρακτικής και τα τελευταία ατυχήματα που έλαβαν χώρα υπογραμμίζουν την ανάγκη αναθεώρησης της Συνθήκης του Montreux, για την οποία δεν υπάρχει καμία προοπτική, και μπορούν να σηματοδοτούν την πρακτική αχρηστία κάποιων από τους περιορισμούς, που επιβάλλονται από αυτήν τη Συνθήκη.

(II) ΘΑ ΜΠΟΡΟΥΣΕ Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΩΝ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΕΘΝΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΤΟΥ 1982 ΝΑ ΔΩΣΕΙ ΛΥΣΕΙΣ;

Σε αυτό το σημείο, ένα βασικό ερώτημα ανακύπτει: θα μπορούσαν αυτά τα κενά να καλυφθούν από τη 'Σύμβαση του 1982'; Το ΙΙΙ Μέρος (άρθρα 34-45) αυτής της Συνθήκης περιλαμβάνουν διατάξεις για τα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα<sup>191</sup> και αναγνωρίζει τέσσερις τύπους διέλευσης μέσα από τα στενά διεθνούς ναυσιπλοΐας<sup>192</sup>:

(α) το δικαίωμα της 'ελεύθερης διέλευσης'<sup>193</sup> μέσα από τα στενά που χρησιμοποιούνται για τη 'διεθνή ναυσιπλοΐα' και που συνδέουν τμήμα ανοιχτής θάλασσας ή μιας αποκλειστικής οικονομικής ζώνης με άλλο τμήμα ανοιχτής θάλασσας ή αποκλειστικής οικονομικής ζώνης (άρθρα 37-38).

(β) το δικαίωμα της 'αβλαβούς διέλευσης' α. μέσα από τα στενά που χρησιμοποιούνται για τη 'διεθνή ναυσιπλοΐα' και που σχηματίζονται από το ηπειρωτικό έδαφος ενός κράτους και νήσου κυριαρχίας του ίδιου κράτους εφόσον ανοιχτά της νήσου υπάρχει μία δίοδος, μέσω ανοιχτής θάλασσας ή αποκλειστικής οικονομικής ζώνης, παρόμοιας καταλληλότητας, ως προς τα ναυτιλιακά και υδρογραφικά χαρακτηριστικά και β. μέσα από τα στενά που

<sup>191</sup> Για το εννοιολογικό περιεχόμενο του όρου «που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα», βλ. Nandan and Anderson, (1989), "Straits used for International Navigation: A Commentary on Part III of the United Nations Convention on the Law of the Sea 1982", *British Year Book of International Law*, Vol. 60, pp. 167-169.

<sup>192</sup> Για τη μελέτη των πιο σημαντικών στενών ανά τον κόσμο από στρατηγικής και εμπορικής πλευράς, βλ. Larson, (1987), «Innocent, Transit and Archipelagic Sea Lanes Passage», *Ocean Development and International Law*, V. 18, pp. 424-426.

<sup>193</sup> Για περαιτέρω ανάλυση του καθεστώτος ελεύθερης διέλευσης που προβλέπεται στη 'Σύμβαση του 1982', βλ. Bordunov, (1988), "The right of Transit Passage under the 1982 Convention", *Marine Policy*, Vol. 12, pp. 219-226. Madura, (1980), "Passage through International Straits The Prospects Emerging from the Third United Nations Conference on the Law of the Sea", *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 12. Nandan and Anderson, (1989), ο.π., pp. 159-204. Center for Oceans Law & Policy, University of Virginia, United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 – A Commentary, pp. 294-396. Dupuy R.J.– Vignes D., (1991), *A Handbook on the New Law of the Sea*, pp. 945-956. Symonides J., (1988), "Freedom of Passage in International Straits", *Pol. Yearbook of International Law*, Vol. 17, p 211. Colloque de Rouen, (1984), *Perspectives du droit de la mer a l' issue de la 3eme Conference des Nations Unies*, pp. 100-116. Rowny K., (1982), "The Right of Passage through Straits used for International Navigation and the United Nations Convention on the Law of the Sea", *Pol. Yearbook of International Law*, p. 57. Schachte W.L., (1993), "International Straits and Navigational Freedom", *Ocean Development and International Law*, Vol. 24, p. 179. Labrouse H., (1984), *Les Detroits après la Convention*, Societe Francaise de droit International, Colloque de Rouen, p. 100.

ενώνουν τα χωρικά ύδατα ενός κράτους με τμήμα ανοιχτής θάλασσας ή αποκλειστικής οικονομικής ζώνης άλλου κράτους (άρθρα 38(1) και 45).

(γ) τα κλασσικά δικαιώματα της ελευθερίας ναυσιπλοΐας και υπερπτήσεως, όπως αυτά περιγράφονται στην 'Σύμβαση του 1982', στα στενά που χρησιμοποιούνται για τη 'διεθνή ναυσιπλοΐα' και στα οποία υπάρχει άλλη δίοδος, μέσω ανοιχτής θάλασσας ή αποκλειστικής οικονομικής ζώνης, παρόμοιας καταλληλότητας ως προς τα ναυτιλιακά και υδρογραφικά χαρακτηριστικά (άρθρο 36) και

(δ) το νομικό καθεστώς των στενών, όπου η διέλευση ρυθμίζεται εν όλω ή εν μέρει από ισχύουσες μακροχρόνιες διεθνείς συνθήκες /συμβάσεις, που ειδικά αφορούν τέτοια στενά<sup>194</sup>. Σε αυτήν την περίπτωση, το νομικό τους καθεστώς δεν επηρεάζεται από το Μέρος III (άρθρα 35(c)).

Εάν η Συνθήκη του Montreux δεν είχε συναφθεί, είναι σίγουρο ότι στα 'Στενά' θα είχαν εφαρμογή τα άρθρα 37 - 38 της 'Σύμβασης του 1982', που καθιερώνουν το δικαίωμα της ελεύθερης διέλευσης καθώς αυτά αποτελούν στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα και συνδέουν δύο τμήματα ανοιχτής θάλασσας, δεδομένου ότι αυτά εντάσσονται σε ένα εννιαίο γεωγραφικό και λειτουργικό σύστημα.

Ωστόσο, η Συνθήκη του Montreux συνάφθηκε το 1936 και είναι, χωρίς καμία αμφιβολία, το πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα μακροχρόνιας διεθνούς συνθήκης, οπότε τα 'Στενά' εμπίπτουν στο άρθρο 35 (c) και κατ' ακολουθία, το μέρος III της 'Σύμβασης του 1982' δεν μπορεί να αντικαταστήσει το ισχύον νομικό καθεστώς των 'Στενών'. Το κείμενο της Συνθήκης του Montreux έχει όλα τα στοιχεία για να χαρακτηριστεί ένα 'ολοκληρωμένο νομικό καθεστώς', το οποίο από μόνο του ρυθμίζει νομικά τη διέλευση των ξένων πλοίων μέσα από τα 'Στενά'<sup>195</sup>.

<sup>194</sup> Πέρα από τα 'Στενά', άλλα στενά για τα οποία έχει συναφθεί ειδικά συνθήκη είναι τα εξής: α) τα στενά του Μαγγελάνου μεταξύ Αργεντινής και Χιλής (1981), β) τα στενά της Δανίας (1857) και γ) τα στενά των νήσων Aaland μεταξύ της Σουηδίας και της Φιλανδίας (1921).

<sup>195</sup> Βλ. D. Hutchinson, (1995), "The Turkish Straits", *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, pp. 400-401. Πέραν των 'Στενών', περιπτώσεις στενών, το νομικό καθεστώς των οποίων καθορίζεται από διμερείς ή πολυμερείς συνθήκες και συνεπώς εμπίπτουν στο άρθρο 35 (c) της 'Σύμβασης του 1982' είναι τα στενά του Μαγγελάνου στην περιοχή Αργεντινής &

Κατά συνέπεια, τα εμπορικά πλοία απολαμβάνουν 'απόλυτη ελευθερία διέλευσης και ναυσιπλοΐας' στα 'Στενά' σε περίοδο ειρήνης σύμφωνα με το άρθρο 2, και οι μόνοι περιορισμοί<sup>196</sup> σε αυτήν την ελευθερία ευθαρσώς αναγράφονται σε αυτό το άρθρο. Καμία αναφορά δεν γίνεται στην ύπαρξη άλλων περιορισμών, ειδικά στις διατάξεις του γενικού διεθνούς δικαίου και κατά συνέπεια είναι δύσκολο να δεχτούμε ότι κάποια τέτοια αναφορά μπορεί να υπονοηθεί.

Παρόλα αυτά, μπορεί να υποστηριχθεί<sup>197</sup> ότι οι λεπτομερείς διατάξεις της Συνθήκης του Montreux θα μπορούσαν να συνυπάρξουν με αυτές της 'Σύμβασης του 1982' αναφορικά με θέματα που βρίσκονται έξω από το σκοπό της Συνθήκης του Montreux. Έτσι, οι διατάξεις της 'Σύμβασης του 1982', που ρυθμίζουν την νομική δικαιοδοσία στις ακτές και την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος θα μπορούσε να εφαρμοστεί στα 'Στενά', καθώς η Συνθήκη του Montreux δεν ρυθμίζει αυτό το θέμα.

Το πρόβλημα που ανακύπτει στην παρούσα φάση είναι ότι η Τουρκία δεν έχει ακόμα επικυρώσει τη 'Σύμβαση του 1982' και για αυτό το λόγο αυτή η χώρα δεν δεσμεύεται από τις διατάξεις της. Κάτω από αυτές τις συνθήκες, το ερώτημα είναι εάν η 'Σύμβαση του 1982' ανταποκρίνεται στο ισχύον διεθνές εθιμικό δίκαιο. Εάν η απάντηση είναι καταφατική, τότε η Συνθήκη του Montreux πρέπει να ερμηνεύεται κάτω από το πρίσμα των σχετικών κανόνων του διεθνούς εθιμικού δικαίου, όπως κάθε άλλη σύμβαση<sup>198</sup> και κατά

---

Χιλής, τα στενά Belts της Δανίας, τα στενά Aaland στην περιοχή Σουηδίας και Φιλανδίας κ.α. Βλ. σχετικά Center for Oceans Law & Policy, University of Virginia, United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 – A Commentary, p. 308 και Lapidoth, (1971), ο.π., pp. 61-113. Churchill & Lowe, (1999), *The Law of the Sea*, pp. 114-115.

<sup>196</sup> Οι περιορισμοί είναι: α. αυτός του υγειονομικού ελέγχου και β. η απαίτηση προηγούμενης κοινοποίησης μόνο για σκοπούς διευκόλυνσης συλλογής των φόρων.

<sup>197</sup> Βλ. Churchill & Low, (1992), ο.π., σελ. 94-96. Dyoιlgerov, (1999), ο.π., p. 69.

<sup>198</sup> Βλ. άρθρο 31(3)(c) της Vienna Convention on the Law of Treaties 1969 και την απόφαση του Permanent Court στην υπόθεση River Order Commission (1929). Βλ. Επίσης, Rozakis and Stagos, (1987), ο.π., σελ. 59, όπου αναφέρεται ότι το διεθνές εθιμικό δίκαιο συμπληρώνει τα θέματα που δεν ρυθμίζονται από τη Συνθήκη του Montreux είτε για λόγους απλής παράλειψης είτε γιατί από τότε που συνάφθηκε έλαβαν χώρα αλλαγές που τότε δεν μπορούσαν να προβλεφθούν. «Όπου δεν υπάρχουν ξεκάθαρες απαντήσεις, μόνο το διεθνές εθιμικό δίκαιο μπορεί αυθεντικά να προσφέρει συμπληρωματικά στους νομικούς κανόνες της συνθήκης, όχι μόνο για τα κράτη μέλη, αλλά επίσης και για τρίτα κράτη».

συνέπεια, η 'Σύμβαση του 1982' θα μπορούσε να 'ολοκληρώσει' ή να 'συμπληρώσει' το καθεστώς που εισάγει η Συνθήκη του Montreux και να έχει ισχύ έναντι όλων των κρατών – μελών της τελευταίας (του Montreux), ανεξάρτητα από το εάν αυτά την έχουν (τη 'Σύμβαση του 1982') επικυρώσει.

Είναι γεγονός ότι το καθεστώς της ελεύθερης διέλευσης που εισάγει η 'Σύμβαση του 1982' περιλαμβάνει νέες διατάξεις, οι οποίες έχουν ακόμα δρόμο για να επιβεβαιωθούν ως διεθνές εθιμικό δίκαιο<sup>199</sup>. Το καθεστώς της έχει επεκταθεί σημαντικά, έχει ξεφύγει από τα πλαίσια ενός απλού κανόνα του διεθνούς εθιμικού δικαίου και αποτελείται πλέον από μία λεπτομερή σειρά κανόνων που εφαρμόζονται με βάση διαφορετικές γεωγραφικές συνθήκες που επηρεάζουν τα διεθνή στενά. Είναι πολύ δύσκολο να υποστηριχθεί ότι το καινούριο καθεστώς της ελεύθερης διέλευσης, που εισάγει η 'Σύμβαση του 1982' αποτελεί μία κωδικοποίηση του ισχύοντος διεθνούς εθιμικού δικαίου. Είναι μάλλον μία προοδευτική ανάπτυξη του δικαίου της θάλασσας σχεδιασμένη να ανταποκριθεί στις συνέπειες της εξάπλωσης των χωρικών υδάτων στα 12 μίλια<sup>200</sup>.

Παράλληλα, υποστηρίζεται και η αντίθετη άποψη, καθώς εκτιμάται από ορισμένους ότι η πλειοψηφία των διατάξεων της 'Σύμβασης του 1982' αποτελούν εθιμικό διεθνές δίκαιο<sup>201</sup>, παρόλο που ορισμένες από αυτές είτε στερούνται μία σαφή και ορισμένη ιστορική εφαρμογή είτε περιλάμβανε τροποποιήσεις ισχυόντων τότε εθίμων. Χαρακτηριστική είναι η δήλωση των Η.Π.Α., το 1982 - όταν ανακοίνωναν ότι δεν θα υπέγραφαν τη 'Σύμβαση του 1982' - ότι θεωρούν ότι οι διατάξεις που αφορούν τη ναυσιπλοΐα και

<sup>199</sup> Σύμφωνα με τον Οικονομίδη, το Μέρος III της 'Σύμβασης του 1982' έχει καθαρά συμβατικό χαρακτήρα, βλ. Οικονομίδης Κ., (1993), *Θέματα Διεθνούς Δικαίου & Ελληνικής Εξωτερικής Πολιτικής*, Σάκκουλα, σελ 29. Η ίδια άποψη εκφράζεται και από τον Ροζάκη, βλ. Ροζάκης Χ., (1986), «Το διεθνές νομικό καθεστώς των στενών – ένα παράδειγμα εξισορρόπησης συμφερόντων στο Δίκαιο της Θάλασσας», *Ελληνική Επιθεώρηση Ευρωπαϊκού Δικαίου*, τ. 2-3, σελ. 499.

<sup>200</sup> Σύμφωνα με τους Nandan & Anderson, «το Μέρος III [της 'Σύμβασης του 1982'] αποτελεί κωδικοποίηση και σταδιακή ανάπτυξη του εθιμικού δικαίου...»: βλ. Nandan and Anderson, (1989), ο.π., p. 170.

<sup>201</sup> Για περαιτέρω ανάλυση του εθιμικού χαρακτήρα του καθεστώτος της 'Σύμβασης του 1982', βλ. Scovazzi T., (1995), "Management regimes and responsibility for international straits", *Marine Policy*, Vol. 19, No 2, pp. 144-146. Churchill & Lowe, (1999), ο.π., pp. 110-113. Treves T., (1986), "Notes on Transit Passage through Straits and Customary Law", *Realism*

αεροπλοΐα (συμπεριλαμβανομένης και της νέας έννοιας της 'ελεύθερης διέλευσης') αποτελούν μέρος του εθιμικού διεθνούς δικαίου<sup>202</sup>.

Σε κάθε περίπτωση, η έρευνα για το εάν η 'Σύμβαση του 1982' μπορεί να δώσει λύσεις στο πρόβλημα του νομικού καθεστώτος στα 'Στενά' είναι χρήσιμη δεδομένου ότι ο αριθμός των Κρατών που επικυρώνουν ή προσχωρούν στην σύμβαση αυτή ολοένα και αυξάνεται. Και αυτό γιατί εάν η 'Σύμβαση του 1982' καταφέρει και κερδίσει ευρεία συμμετοχή, τότε ο εθιμικός της χαρακτήρας θα είναι μη αμφισβητήσιμος.

Ο πυρήνας του νέου καθεστώτος είναι η σύλληψη της έννοιας της 'ελεύθερης διέλευσης', η οποία ήταν το αποτέλεσμα ενός προσεχτικά διαπραγματευόμενου συμβιβασμού μεταξύ της ελευθερίας ναυσιπλοΐας και της ελευθερίας διέλευσης και της κυριαρχίας του παράκτιου κράτους στα χωρικά του ύδατα<sup>203</sup>. Η επέκταση των χωρικών υδάτων στα 12 μίλια έγινε υπό την προϋπόθεση ότι η ελευθερία κίνησης τόσο για εμπορικούς όσο και για στρατιωτικούς λόγους δεν πρόκειται να καταστρατηγηθεί. Το νέο καθεστώς της ελεύθερης διέλευσης είναι προτιμότερο για τα συμφέροντα των χρηστών των στενών καθώς όχι μόνο δεν μπορεί να ανασταλεί αλλά επίσης δεν μπορεί να παρεμποδιστεί από τα παράκτια κράτη (άρθρο 44). Κατ' ακολουθία, καμία αναστολή, ακόμα και προσωρινή, της κυκλοφορίας (όπως η αναστολή που προβλέπεται από το άρθρο 24 των 'Τουρκικών Κανονισμών') δεν είναι δυνατή και νόμιμη.

Όσον αφορά στην ασφάλεια ναυσιπλοΐας και στην προστασία του περιβάλλοντος, μερικές μόνο διαστάσεις αξίζει να σημειωθούν<sup>204</sup>.

A. Αναφορικά με τη νομοθετική εξουσία των παράκτιων κρατών:

*in Law Making*, p. 246.

<sup>202</sup> Βλ. σχετικά Dyoulgerov, (1999), ο.π., p. 57, 78, note 52.

<sup>203</sup> Βλ. Yturriaga Jose de, (1991), *Straits used for International Navigation*, p. 307. Anand R.P., (1986), "Transit Passage and Overflight in International Straits", *Indian Journal of International Law*, Vol. 26, p. 72, 98.

<sup>204</sup> Βλ. Scovazzi, (1995), ο.π., σελ. 140-142.

\* Σύμφωνα με το άρθρο 39, τα πλοία που διέρχονται μέσα από στενά “ οφείλουν να συμμορφώνονται με τους γενικά αποδεκτούς διεθνείς κανονισμούς, διαδικασίες και πρακτική για την ασφάλεια στη θάλασσα’ (άρθρο 39(2)(α)) και ‘για την αποφυγή, μείωση και έλεγχο της ρύπανσης από πλοία’ (άρθρο 39(2)(β)).

\* Σύμφωνα με το άρθρο 41, τα πλοία που διέρχονται μέσα από στενά “πρέπει να τηρούν τις θαλάσσιες λωρίδες και τις ζώνες διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας, που καθορίστηκαν σύμφωνα με αυτό το άρθρο”(άρθρο 41 παρ. 7), δηλαδή, σύμφωνα με “τους γενικά αποδεκτούς διεθνείς κανονισμούς”(άρθρο 41 παρ. 3) και “που υιοθετήθηκαν από τον αρμόδιο διεθνή οργανισμό”(άρθρο 41 παρ. 4), ο οποίος είναι ο ΔΝΟ<sup>205</sup>. Το σύστημα διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας για τα ‘Στενά’ υιοθετήθηκε από τον ΔΝΟ και κατά συνέπεια, εάν θεωρήσουμε ότι η ‘Σύμβαση του 1982’ εφαρμόζεται, τα πλοία που διέρχονται από τα ‘Στενά’ οφείλουν να τις σέβονται.

\* Το άρθρο 42 δίνει τη νομοθετική εξουσιοδότηση στο παράκτιο κράτος να υιοθετήσει νόμους και κανονισμούς σχετικούς με την ελεύθερη διέλευση μέσα από τα στενά αναφορικά με την ασφάλεια ναυσιπλοΐας και τη ρύθμιση της θαλάσσιας κυκλοφορίας (όπως προβλέπονται στο άρθρο 41), την αποφυγή, μείωση και έλεγχο της ρύπανσης, “έχοντας ως βάση τους σχετικούς διεθνείς κανονισμούς, που αφορούν στην απόρριψη πετρελαίου, καταλοίπων πετρελαιοειδών και άλλων βλαβερών ουσιών στα στενά”.

Τα νομοθετικά αυτά μέτρα, όμως, πρέπει να σέβονται τους γενικά αποδεκτούς διεθνείς κανονισμούς (άρθρο 41 παρ. 3), όπως είναι η Συνθήκη το Montreux και οι συστάσεις και κανονισμοί του ΔΝΟ.

<sup>205</sup> Σχετικά με τη διαδικασία κατάθεσης των προτάσεων, που πρέπει να τηρηθεί από τα ενδιαφερόμενα κράτη, προκειμένου αυτές να γίνουν αποδεκτές από τον ΔΝΟ, βλ. Caminos H., (1987), “The Legal Regime of Straits in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea”, *Recueil des Cours de l' Academie de Droit International*, Vol. 205, p. 126, 166.

Πέραν τούτων, δεδομένης της σχέσης μεταξύ της Συνθήκης του Montreux και της 'Σύμβασης του 1982', όπως αυτή καθιερώνεται από το άρθρο 35 (c) της τελευταίας, αυτά τα νομοθετικά μέτρα δεν πρέπει με κανέναν τρόπο να καταργούν ή ακόμα και να περιορίζουν το δικαίωμα πλήρους ελευθερίας διέλευσης των εμπορικών πλοίων που περνούν από τα 'Στενά', όπως αυτό καθιερώνεται στα άρθρα 1 και 2 της Συνθήκης του Montreux.

Σε αυτό το σημείο, αξίζει να σημειωθεί η προσπάθεια της Τουρκίας να δείξει ότι σέβεται τη διεθνή έννομη τάξη, σύμφωνα με τα προαναφερόμενα, με το να επικαλείται τη 'Σύμβαση της Βασιλίας για τον έλεγχο της διασυνοριακής μεταφοράς επικινδύνων καταλοίπων και τη διάθεση τους' του 1989, προκειμένου να στηρίξει τη νομιμότητα του άρθρου 30 των 'Τουρκικών Κανονισμών', το οποίο απαιτεί από τα πλοία, που κινούνται με πυρηνική ενέργεια και από αυτά που μεταφέρουν πυρηνικό φορτίο ή κατάλοιπα, να λάβουν άδεια για τη διέλευση από τη τουρκική διοίκηση, παραγνωρίζοντας ότι η παράγραφος 2 του άρθρου 42 της 'Σύμβασης του 1982' ορίζει ότι η εφαρμογή των εθνικών κανονισμών και της εν γένει νομοθεσίας δεν πρέπει να παρεμποδίζει ή να καταργεί το δικαίωμα ελεύθερης διέλευσης των ξένων πλοίων<sup>206</sup>.

Είναι εμφανές ότι η 'Σύμβαση του 1982' ακολουθεί μία 'διεθνή προσέγγιση' επίλυσης των ρυθμιζόμενων θεμάτων και δείχνει ότι τα μέτρα για τη ναυτιλία είναι προτιμότερο να λαμβάνονται σε διεθνές επίπεδο από όχι μονομερώς από τα παράκτια κράτη.

Β. Αναφορικά με την διοικητική εξουσία των παράκτιων κρατών, αυτή είναι περιορισμένη σε περιπτώσεις ζημιάς μεγίστης έκτασης στο θαλάσσιο περιβάλλον, η οποία είτε προκαλείται από τα πλοία είτε απειλείται να λάβει χώρα λόγω παραβίασης των νόμων και των κανονισμών που αναφέρονται στο άρθρο 42: τα παράκτια κράτη μπορούν να λάβουν ανάλογα μέτρα εφαρμογής (άρθρο 233). Δυστυχώς, οι φράσεις "ζημιά μεγίστης έκτασης" και "ανάλογα μέτρα" είναι ευρείες και δεν συγκεκριμενοποιούνται στη 'Σύμβαση

---

<sup>206</sup> Σχετική αναφορά για την έλλειψη ορθότητας του τουρκικού αυτού ισχυρισμού έγινε στο



του 1982'. Σίγουρο είναι, όμως, ότι δε θα μπορούσαν να ερμηνευτούν κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να επιτρέπεται στα παράκτια κράτη να απαγορεύουν ή να καθιστούν δυσχερή τη διέλευση τέτοιων πλοίων.

Ακόμα ένα ερώτημα το οποίο ανακύπτει είναι εάν η 'Σύμβαση του 1982' επιτρέπει<sup>207</sup> στα παράκτια κράτη να επιβάλλουν κάποιο σύστημα αναφοράς, όπως αυτό που καθορίζεται στους 'Τουρκικούς Κανονισμούς'. Οι απαιτήσεις της προηγούμενης έγκρισης (όπως η άδεια την οποία τα πλοία, που κινούνται με πυρηνική ενέργεια, πρέπει να λάβουν από τη τουρκική διοίκηση - άρθρο 30) ή κοινοποίησης (όπως οι πληροφορίες τις οποίες τα μεγάλα πλοία οφείλουν να παρέχουν στη διοίκηση αναφορικά με το φορτίο που μεταφέρουν, πριν εισέλθουν στα 'Στενά') μάλλον δεν είναι συμβατές με την έννοια της ελευθερίας διέλευσης, την βασική αρχή των στενών που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα.

Σχετικά με την απαίτηση έγκρισης, αυτή είναι σίγουρα αντίθετη με την ελευθερία διέλευσης καθώς εμπεριέχει το δικαίωμα του παράκτιου κράτους να αρνηθεί στο πλοίο τη σχετική διέλευση.

Από την άλλη πλευρά, μία απλή κοινοποίηση με την οποία απλώς ενημερώνεται το παράκτιο κράτος χωρίς να δίνεται σε αυτό το κράτος το δικαίωμα να εμποδίζει την διέλευση, θα μπορούσε να γίνει αποδεκτή και σύμφωνα με τις διατάξεις της 'Σύμβασης του 1982'.

Αξίζει να σημειωθεί ότι μολονότι και το άρθρο 43 αναφέρεται σε συνεργασία των παράκτιων κρατών και των κρατών - χρηστών προκειμένου να αποτραπεί, να μειωθεί και να ελεγχθεί η ρύπανση από τα πλοία, η Συνθήκη δεν επιβάλλει καμία υποχρέωση στα πλοία να ενημερώνουν αναφορικά με το φορτίο που μεταφέρουν.

Συμπερασματικά, η 'Σύμβαση του 1982' δεν περιλαμβάνει συγκεκριμένες διατάξεις αναφορικά με την ασφαλή διέλευση των πλοίων μέσα από τα στενά,

---

κεφάλαιο Β.2 (IV).

<sup>207</sup> Ας σημειωθεί ο νέος κανονισμός V/8-1 της ΠΑΑΖΕΘ (που συζητήθηκε στο κεφάλαιο 2(Ι)) σχετικά με το σύστημα αναφοράς των πλοίων, ο οποίος άρχισε να ισχύει την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 1996. Εάν το σύστημα αναφοράς υποβληθεί από το παράκτιο κράτος και εγκριθεί από τον ΔΝΟ, θα βρίσκεται σε πλήρη συμμόρφωση με την 'Σύμβαση του 1982', σύμφωνα με το άρθρο 42(1)( α) και (β).

που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα. Περαιτέρω, αναφορικά με την προστασία του περιβάλλοντος, τα παράκτια κράτη έχουν μόνο δικαίωμα αποζημίωσης εναντίον των 'υπεύθυνων πλοίων', σύμφωνα με το άρθρο 233. Κανένα μέτρο για την αποφυγή ρύπανσης του περιβάλλοντος δεν αναφέρεται σε αυτήν τη σύμβαση. Η 'Σύμβαση του 1982' είναι λιγότερο προστατευτική όσον αφορά στα στενά από ότι είναι για περιοχές που εμπίπτουν στο συνηθισμένο καθεστώς των χωρικών υδάτων.

Όπως έγινε εμφανές από την παραπάνω ανάλυση, η Συνθήκη έχει μία 'διεθνή προσέγγιση' όσον αφορά στην νομοθετική εξουσία των παράκτιων κρατών για την ασφάλεια ναυσιπλοΐας και την προστασία του περιβάλλοντος. Οποιαδήποτε σχετική ρύθμιση βασίζεται σε ενέργειες που λαμβάνουν χώρα σε διεθνές επίπεδο, είτε σύμφωνα με κάποια ισχύουσα συνθήκη είτε στα πλαίσια του ΔΝΟ. Η αιτία πίσω από αυτή τη προσέγγιση είναι η προσπάθεια αποφυγής λήψης μονομερών μέτρων από κάποια κράτη.

Η διέλευση μέσα από τα στενά είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με πολιτικές και στρατιωτικές πιέσεις. Αυτό είναι το πιο βασικό επιχείρημα υπέρ της άποψης ότι τα διάφορα μέτρα αναφορικά με τη διέλευση των πλοίων μέσα από τα στενά (όπως το σύστημα διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας, ο καθορισμός συγκεκριμένων διόδων, ο καθορισμός περιοχών που πρέπει να αποφεύγονται, η υποχρεωτική πλοήγηση ή το σύστημα αναφοράς) πρέπει να υιοθετούνται σε διεθνές επίπεδο και όχι μονομερώς από τα παράκτια κράτη.

Θεωρώντας ότι η 'Σύμβαση του 1982' έχει τη δυνατότητα να 'συμπληρώσει' τη Συνθήκη του Montreux, τα ακόλουθα σημεία πρέπει να σημειωθούν αναφορικά με τους 'Τουρκικούς Κανονισμούς':

\* Η Τουρκία πρέπει να συνεργάζεται με όλα τα ενδιαφερόμενα Κράτη - Μέλη της Συνθήκης του Montreux, προκειμένου να εξασφαλίσει την ασφαλή διέλευση των πλοίων μέσα από τα 'Στενά' και να προστατεύσει το θαλάσσιο περιβάλλον (άρθρο 43). Τα ακριβή όρια της υποχρέωσης για «συνεργασία» προσδιορίζονται από τις ειδικές περιστάσεις της κάθε περίπτωσης και

κρίνονται in concreto. Σε γενικές γραμμές, η υποχρέωση αυτή επιβάλλει την «καλόπιστη λειτουργία» προς την επίτευξη του επιδιωκόμενου στόχου και τη και την ανταλλαγή απόψεων ώστε να «λαμβάνονται υπόψη οι απαιτήσεις όλων των ενδιαφερόμενων κρατών»<sup>208</sup>.

\* Τα πλοία που διέρχονται μέσα από τα 'Στενά' δεν είναι υποχρεωμένα να συμμορφώνονται με τους 'Τουρκικούς Κανονισμούς' στο επίπεδο, που αυτοί δεν ανταποκρίνονται στους γενικά αναγνωρισμένους διεθνείς κανονισμούς, διαδικασίες και πρακτικές (άρθρο 39(2)).

\* Τα πλοία οφείλουν να συμμορφώνονται με το σύστημα διαχωρισμού της θαλάσσιας κυκλοφορίας, που καθιερώθηκε στα 'Στενά', από τη στιγμή που έχει επικυρωθεί από τον ΔΝΟ. (άρθρο 41). Σήμερα, το ισχύον στα 'Στενά' σύστημα διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας δεν είναι σύννομο διότι, μετά την έγκρισή του από την 19<sup>η</sup> Συνέλευση του ΔΝΟ, τροποποιήθηκαν οι 'Γενικές Διατάξεις για την πορειογράφηση των πλοίων' και πλέον απαιτείται οποιοδήποτε σύστημα διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας να είναι έτσι σχεδιασμένο, ώστε να επιτρέπει στα πλοία που το χρησιμοποιούν να συμμορφώνονται με τους Κανονισμούς Αποφυγής Σύγκρουσης στη Θάλασσα 1972 και συγκεκριμένα με τον κανόνα 10 αυτών. Όπως όμως αναλύσαμε σε προηγούμενο κεφάλαιο, αυτό δεν συμβαίνει στην περίπτωση του συστήματος που καθιερώθηκε στα 'Στενά' και κατά συνέπεια η Τουρκία υποχρεούται να υποβάλλει εκ νέου στον ΔΝΟ για έγκριση, σύστημα διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας που να συνάδει με τις 'Γενικές Διατάξεις για την πορειογράφηση των πλοίων', όπως αυτές ισχύουν σήμερα.

\* Αναφορικά με το σύστημα αναφοράς /προηγούμενης κοινοποίησης από τα πλοία, που πρόκειται να διέρθουν μέσα από τα 'Στενά', αυτό δεν είναι υποχρεωτικό στο επίπεδο που αυτή η κοινοποίηση μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως μέσο παρεμπόδισης ή /και καθυστέρησης της ελεύθερης διέλευσης.

<sup>208</sup> Βλ. σχετικά την απόφαση της 20.2.1969 του Διεθνούς Δικαστηρίου στην υπόθεση "North Sea Continental Shelf" (International Court of Justice, Reports, 1969, p. 47, καθώς και την απόφαση Διαιτησίας που εκδόθηκε στις 16.11.1957 στην υπόθεση "Lake Lanoux" (International Law Reports. 1957, p. 128.

Παρόλα αυτά, από την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 1996<sup>209</sup>, η Τουρκία έχει δικαίωμα να υποβάλλει το σύστημα αναφοράς στον ΔΝΟ για έγκριση, υπό την προϋπόθεση ότι θα λάβει υπ' όψη της τις οδηγίες και τα κριτήρια του ΔΝΟ, κίνηση στην οποία δεν έχει ακόμα προβεί. Μόνο εάν εγκριθεί αυτό το σύστημα από τον ΔΝΟ, τα πλοία που διέρχονται μέσα από τα 'Στενά', θα είναι υποχρεωμένα να συμμορφώνονται με αυτό (άρθρο 39(2)).

\* Το άρθρο 24 των 'Τουρκικών Κανονισμών', το οποίο προβλέπει την αναστολή της κυκλοφορίας στα 'Στενά', είναι παντελώς αντίθετο με τη 'Σύμβαση του 1982', η οποία τονίζει ότι η ελεύθερη διέλευση δεν θα παρεμποδίζεται με οποιονδήποτε τρόπο και για οποιονδήποτε λόγο (άρθρα 38 και 44).

---

<sup>209</sup> Βλ. το νέο κανονισμό V/8-1 της ΠΑΑΖΕΘ (στο κεφάλαιο 2 (I)).

**ΜΕΡΟΣ Γ΄**

**ΑΠΟΦΕΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ  
ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ  
ΣΤΑ ΣΤΕΝΑ ΤΟΥ ΒΟΣΠΟΡΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΔΑΡΔΑΝΕΛΙΩΝ**

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Έχει καταστεί αναμφισβήτητο από τα αναγραφόμενα στα δύο πρώτα μέρη της παρούσας μελέτης αφενός ότι η ελεύθερη διέλευση από τα Στενά είναι άμεσα συνδεδεμένη με τα ελληνικά ναυτιλιακά συμφέροντα στην ευρύτερη περιοχή της Μαύρης Θάλασσας και αφετέρου ότι το καθεστώς διέλευσης των πλοίων από τα 'Στενά', όπως αυτό έχει πρακτικά διαμορφωθεί σήμερα, απέχει κατά πολύ από το καθεστώς ελεύθερης διέλευσης που κατοχυρώνει η Συνθήκη του Montreux.

Στα πλαίσια αυτής της μελέτης, κρίθηκε αναγκαία η διενέργεια έρευνας μέσω ερωτηματολογίου προκειμένου να συλλεχθούν πρωτογενή στοιχεία αναφορικά με το αντίκτυπο που έχει η πρακτική ναυσιπλοΐας στα 'Στενά' στην ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα. Η συλλογή των στοιχείων αυτών κρίθηκε απαραίτητη για την ολοκληρωμένη προβολή συμπερασμάτων και προτάσεων στο συγκεκριμένο θέμα που μελετάται.

Κατά συνέπεια, προκειμένου να διαπιστωθούν οι απόψεις της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας αναφορικά με το καθεστώς διέλευσης των πλοίων από τα 'Στενά', διενεργήθηκαν συνεντεύξεις με μέλη αυτής της κοινότητας βάσει τυποποιημένου ερωτηματολογίου.

Κατ' ακολουθία, στο παρόν μέρος της μελέτης παρουσιάζεται η μεθοδολογία σχεδιασμού και εκτέλεσης της έρευνας, το ερωτηματολόγιο στο οποίο στηρίχθηκε αυτή, η μεθοδολογία ανάλυσης των αποτελεσμάτων της, οι τρόποι εξασφάλισης της ποιότητας της διαδικασίας της έρευνας, καθώς και τα αποτελέσματα αυτής.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄

### ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

#### A1. Εισαγωγή

Έχει υποστηριχθεί<sup>1</sup> ότι δεν υπάρχουν συγκεκριμένοι κωδικοποιημένοι κανόνες μεθοδολογίας κοινωνικής έρευνας διότι η μεθοδολογία διαφοροποιείται με βάση το πλαίσιο της έρευνας, τους σκοπούς του ερευνητή και το είδος της έρευνας. Εντούτοις, υπάρχουν δύο βασικά στοιχεία που πρέπει να αντιμετωπίζονται σε όλες τις εμπειρικές έρευνες: ο τρόπος αντίληψης της συνθετότητας του υπό έρευνα φαινομένου και ο τρόπος ανάλυσης των συλλεχθέντων στοιχείων.

Σε αυτό το κεφάλαιο παρουσιάζεται αρχικά η επεξεργασία των μεθοδολογικών προτάσεων στις οποίες στηρίχθηκε ο σχεδιασμός της έρευνας<sup>2</sup>, ήτοι η διατύπωση του σκοπού της και η επιλογή του είδους της έρευνας που κρίνεται κατάλληλη για την ευόδωση του σκοπού αυτού.

Παράλληλα, παρουσιάζεται η διαδικασία της έρευνας που πραγματοποιήθηκε και οι τεχνικές που ακολουθήθηκαν, ήτοι η επιλογή του ερωτηματολογίου συνέντευξης, ως μεθόδου συλλογής επιστημονικών δεδομένων, ο τρόπος επιλογής του πληθυσμού της έρευνας και του δείγματος αυτού, ο τρόπος σύνταξης του ερωτηματολογίου και οι μορφές των ερωτήσεων.

Στη συνέχεια παρουσιάζεται η μεθοδολογία και οι τεχνικές ανάλυσης των αποτελεσμάτων αυτής της έρευνας και τέλος οι τρόποι με τους οποίους εξασφαλίστηκε η εγκυρότητα και αξιοπιστία της έρευνας, έτσι ώστε να εξαχθούν τα απαραίτητα επιστημονικά συμπεράσματα.

---

<sup>1</sup> Strauss A., (1987), *Qualitative Analysis for Social Scientists*, Cambridge University Press.

<sup>2</sup> Στην ουσία εξετάζεται η λογική που συνδέει τις πληροφορίες που πρέπει να συλλεχθούν και τα συνεπαγόμενα συμπεράσματα με τα αρχικά ερωτήματα της έρευνας σύμφωνα με τον σκοπό της. Βλ. Yin R.K., (1989), *Case Study Research: Design and Methods*, Sage , p. 27.

## Α2. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΕΚΤΕΛΕΣΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

Σκοπός της έρευνας ήταν να συλλεχθούν όσο το δυνατόν περισσότερες αλλά και αντικειμενικά «έγκυρες» και «ρεαλιστικές» απόψεις ανθρώπων που γνωρίζουν τις παραμέτρους της ναυτιλιακής δραστηριότητας στην περιοχή της Μαύρης Θάλασσας και επομένως έχουν βαρύνουσα άποψη επί θεμάτων που αφορούν στις συνέπειες που έχουν οι κανονισμοί διέλευσης πλοίων από τα συγκεκριμένα στενά διεθνούς ναυσιπλοΐας.

Οι απόψεις αυτές, δεδομένου ότι αφορούν ένα συγκεκριμένο και σχετικά πρόσφατο ζήτημα, το οποίο μέχρι σήμερα δεν έχει τύχει προηγούμενης διερεύνησης, δεν θα μπορούσαν να συγκεντρωθούν παρά μόνο με την αναζήτηση των απαντήσεων των προαναφερομένων προσώπων πάνω σε συγκεκριμένες ερωτήσεις.

Παράλληλα, κρίνεται απαραίτητη και η διενέργεια ποιοτικής έρευνας, καθώς αυτή έχει ως αντικείμενο περισσότερο την κατανόηση της έννοιας και της συνθετότητας κάποιων συγκεκριμένων θεμάτων παρά την καταμέτρηση προαποφασιζόμενων και προεπιλεχθέντων μεταβλητών<sup>3</sup>.

Η ποιοτική έρευνα επιτρέπει την πιο σφαιρική και ευρεία εξέταση προβλημάτων και την εξαγωγή «φυσικών» λύσεων σε αυτά, δηλαδή λύσεων που επινοούν οι άνθρωποι που βιώνουν εμπειρικά τα προβλήματα αυτά<sup>4</sup>. Επίσης, το είδος της έρευνας αυτής επιτρέπει την εξήγηση της νοοτροπίας, των κινήτρων και της συμπεριφοράς των εμπλεκόμενων με το υπό εξέταση πρόβλημα προσώπων<sup>5</sup>.

<sup>3</sup> Βλ. Denzin N. and Lincoln Y., (1994), *Handbook for Qualitative Research*, Sage .

<sup>4</sup> Βλ. Marshall C. and Rossman G.B., (1989), *Designing Qualitative Research*, Sage . Η διενέργεια ποιοτικής έρευνας επιτρέπει την εύρεση ευρύτερων αποδείξεων και συνεπώς αποτελεί τον πιο ικανό και επαρκή τρόπο αντιμετώπισης των δυσκολιών έρευνας μίας εμπειρικής κατάστασης και την εξέταση μίας ευρείας κατηγορίας προβλημάτων. Βλ. επίσης, Yin R.K., (1993), *Applications of Case Study Research*, Sage, Glasser B.G. and Strauss A.L., (1967), *The Discovery of Grounded Theory*, Aldine και Miller D. and Friesen P.H., (1984), *Organisations: a Quantum View*, Prentice Hall.

<sup>5</sup> Βλ. σχετικά Kirk J. and Miller M.L., (1986), *Reliability and Validity in Qualitative Research*, Sage, Taylor S.J. and Bogdan R., (1984), *Introduction to Qualitative Research Methods: The Search for Meanings*, Wiley και Hakim K., (1987), *Research Design: Strategies and Choices in the Design of Social Research*, Allen and Unwin.



Σύμφωνα με τα προαναφερόμενα και με δεδομένο ότι σκοπός της παρούσας έρευνας ήταν να συλλεχθούν και να εξεταστούν οι κοινωνικές τοποθετήσεις των μελών της ναυτιλιακής κοινότητας, κρίθηκε απαραίτητος ο συνδυασμός ποσοτικής και ποιοτικής μεθόδου έρευνας. Με αυτόν τον τρόπο, εξήχθησαν κάποια στατιστικά στοιχεία και ακολούθως έγινε προσπάθεια ερμηνείας τους με την εξέταση των υποκειμενικών απόψεων των μελών της ναυτιλιακής κοινότητας<sup>6</sup>.

Η έρευνα αυτή ήταν «*διερευνητική*»<sup>7</sup>, καθώς είχε ως αντικείμενό της την ακριβέστερη εξέταση των συνεπειών που προκαλεί η πρακτική διέλευσης πλοίων μέσα από τα 'Στενά' στη ελληνική ναυτιλιακή δραστηριότητα.

Κατά συνέπεια, στο προκαταρκτικό στάδιο αυτής έπρεπε να εντοπιστούν:

- το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται η έρευνα,
- οι παράμετροι του προβλήματος της διέλευσης των πλοίων από τα 'Στενά',
- ο επιστημονικός τρόπος συλλογής των απαραίτητων πληροφοριακών στοιχείων και
- ο προσδιορισμός του πληθυσμού της έρευνας.

Η έρευνα είχε άμεση σχέση με τη *ναυτιλιακή δραστηριότητα* στην ευρύτερη περιοχή των 'Στενών' και της Μαύρης Θάλασσας και ειδικότερα με την ελληνική ναυτιλιακή δραστηριότητα στην εν λόγω γεωγραφική περιοχή. Η γνώση αυτού του πλαισίου στο οποίο εντάχθηκε η έρευνα εξασφαλίστηκε μέσα από τη συγγραφή του Α' Μέρους της παρούσας μελέτης.

Οι *επιμέρους παράμετροι* του προβλήματος διέλευσης των πλοίων από τα 'Στενά', καθώς και μία πρώτη γενική προσέγγιση των επιπτώσεων των 'Τουρκικών Κανονισμών' στη ναυτιλιακή δραστηριότητα παρουσιάστηκε στο

<sup>6</sup> Βλ. Devine F., (1995), *Qualitative Methods in Marsh D. and Stoke G. (eds), Theory and Methods in Political Science*, pp. 137-153, Macmillan, p. 138.

<sup>7</sup> Για περισσότερες λεπτομέρειες αναφορικά με τις διερευνητικές έρευνες, βλ. Φίλιας Β., (1996), *Εισαγωγή στη Μεθοδολογία και τις Τεχνικές των Κοινωνικών Ερευνών*, Gutenberg, σελ. 27-31.

Β' Μέρος της παρούσας μελέτης, όπου και αναλύθηκαν διάφορα έγγραφα και προτάσεις των κρατών μελών του ΔΝΟ στις σχετικές συσκέψεις που έλαβαν χώρα για το θέμα αυτό.

Εντούτοις, πολλοί άνθρωποι, μέλη της ναυτιλιακής κοινότητας, σαν αποτέλεσμα των καθημερινών τους εμπειριών, είναι σε θέση να παρατηρήσουν τα αποτελέσματα εναλλακτικών αποφάσεων και μέτρων σχετικά με το συγκεκριμένο πρόβλημα που εξετάζεται στην παρούσα μελέτη. Αυτή η εμπειρία δεν είχε καταγραφεί μέχρι σήμερα. Κατά συνέπεια, κατέστη αναγκαίο να εξευρεθούν οι άνθρωποι αυτοί, οι οποίοι στα πλαίσια της παρούσας έρευνας αντιμετωπίζονται ως «εμπειρογνώμονες», και να τους τεθούν οι κατάλληλες ερωτήσεις<sup>8</sup> ώστε να ληφθούν τα απαραίτητα για την έρευνα πρωτογενή στοιχεία.

Η επιλογή αυτής της επιστημονικής μεθόδου συλλογής πληροφοριών έκρινε αναγκαία την σύνταξη *τυποποιημένου ερωτηματολογίου* που σκοπό είχε την διαφώτιση των συγκεκριμένων θεμάτων – προβλημάτων που ανακύπτουν από το καθεστώς διέλευσης των πλοίων από τα 'Στενά'.

Ήδη με τα προαναφερόμενα, έχει ήδη προσδιοριστεί ο πληθυσμός τον οποίον αφορούν τα συμπεράσματα της έρευνας και άρα τα τμήματα αυτού (πληθυσμού) από τα οποία ζητήθηκε απάντηση στα ερωτήματα του ερωτηματολογίου.

Γενικότερα, η επιλογή του πληθυσμού της έρευνας είναι αλληλένδετη με τον σκοπό της (έρευνας). Στη συγκεκριμένη περίπτωση η επιλογή έγινε με τέτοιον τρόπο, ώστε να συμπεριληφθούν όλοι οι ιδιωτικοί φορείς που σχετίζονται με την ναυτιλία. Επιλέχθηκαν ιδιωτικοί φορείς της ναυτιλίας και όχι κρατικοί, δεδομένου ότι οι απόψεις των τελευταίων και συγκεκριμένα του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και του Υπουργείου Εξωτερικών είναι ήδη γνωστές

<sup>8</sup> Το να τίθενται από τον ερευνητή ερωτήματα στους ανθρώπους είναι μία από τις τρεις μεθόδους συλλογής πληροφοριών, επιστημονικών δεδομένων στις κοινωνικές έρευνες. Οι άλλες δύο είναι η συμμετοχική παρατήρηση και η χρήση δευτερογενών πηγών. Βλ. Φίλιας, (1996), ο.π., σελ. 96.

μέσω των παρεμβάσεων τους στον ΔΝΟ, όπως αυτές παρουσιάστηκαν στο δεύτερο μέρος της παρούσας μελέτης.

*Η επιλογή του δείγματος της έρευνας*<sup>9</sup> έγινε με βασικό κριτήριο τον συσχετισμό των δραστηριοτήτων των ερωτώμενων με την ευρύτερη περιοχή της Μαύρης Θάλασσας.

Η δειγματοληψία δεν ήταν τυχαία. Επιλέχθηκαν οι φορείς αυτοί της ναυτιλίας, οι οποίοι συνδέονται οικονομικά - επιχειρηματικά με πλοία που διέρχονται μέσα από τα 'Στενά' με μεγαλύτερη συχνότητα σε σχέση με άλλους. Έγινε, δηλαδή, μία «σκόπιμη δειγματοληψία» (purposive sample), καθώς επιλέχθηκαν περιπτώσεις που κρίθηκαν ως χαρακτηριστικές σχετικά με το υπό έρευνα θέμα<sup>10</sup>. Η μορφή αυτή δειγματοληψίας κατέστη αναγκαία διότι καθίσταται πασιφανές ότι δεν θα βοηθούσε την παρούσα έρευνα η επιλογή ως ερωτώμενου, ενός για παράδειγμα εφοπλιστή του οποίου τα πλοία δραστηριοποιούνται στη Μέση Ανατολή και ουδεμία εμπειρία έχει με την πρακτική διέλευσης πλοίων από τα 'Στενά'. Εξάλλου, σε διερευνητικές έρευνες, όπως είναι η παρούσα, οι ερωτώμενοι πρέπει να επιλέγονται προσεκτικά και το δείγμα κατ' ανάγκη πρέπει να είναι δείγμα «κρίσης» και όχι «αντιπροσωπευτικό»<sup>11</sup>.

Παράλληλα, όμως, ο τρόπος επιλογής του δείγματος ήταν τέτοιος ώστε να εξασφαλίζεται η εκπροσώπηση διαφόρων τύπων εμπειρίας, για να υπάρξουν «εκπρόσωποι» όλων των πλευρών και να καταστεί σίγουρο ότι θα εκφραστούν πλουραλιστικές απόψεις ώστε να εξαχθούν αξιόπιστα συμπεράσματα.

Κατ' ακολουθία, το ερωτηματολόγιο απευθύνθηκε σε τρεις κατηγορίες επαγγελματιών της ναυτιλιακής κοινότητας:

<sup>9</sup> Για τη διαμόρφωση του δειγματοληπτικού πλαισίου, βλ. Κυριαζή Ν., (2001), Η Κοινωνιολογική Έρευνα – Κριτική Επισκόπηση των Μεθόδων και των Τεχνικών, Ελληνικά Γράμματα, σελ. 109 επ.

<sup>10</sup> Για περισσότερα αναφορικά με τη σκόπιμη δειγματοληψία, βλ. Κυριαζή, (2001), ο.π., σελ. 118.

<sup>11</sup> Βλ. Φίλιας, (1996), ο.π., σελ. 29.

- σε πλοιοκτήτες / εφοπλιστές / ναυλωτές / διαχειριστές πλοίων ελληνικών συμφερόντων και σε επίσημες ενώσεις αυτών.
- σε ναυλομεσίτες / ναυτιλιακούς πράκτορες και
- σε ναυτικούς.

Αναφορικά με την πρώτη κατηγορία: αυτή περιλαμβάνει στην ουσία τους «χρήστες» των ‘Στενών’. Επιλέχθηκαν τόσο μονοβάπορες εταιρείες ή εταιρείες με δύο ή τρία πλοία, όσο και εταιρείες που διαχειρίζονται μεγάλο στόλο πλοίων διότι έχει διαπιστωθεί – όχι μόνο στο χώρο της ναυτιλίας – διαφοροποίηση μεταξύ των εμπειριών και των απόψεων των μεγαλοεπιχειρηματιών και των μικροεπιχειρηματιών, καθώς και διαφορετική αντιμετώπιση τους από την κοινωνία.

Επίσης, επιλέχθηκαν εταιρείες που διαχειρίζονται πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου και εταιρείες που διαχειρίζονται δεξαμενόπλοια διότι, όπως διαπιστώθηκε και στο Β΄ Μέρος της παρούσας μελέτης, η νομική και πρακτική αντιμετώπιση των εν λόγω κατηγοριών πλοίων διαφοροποιείται μέσα από τους ‘Τουρκικούς Κανονισμούς’ καθώς και από την εφαρμογή αυτών από τις Τουρκικές Αρχές.

Παράλληλα, έγινε μία προσπάθεια να εξασφαλιστεί ισορροπία μεταξύ των ερωτώμενων που διαχειρίζονται πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου και αυτών που διαχειρίζονται δεξαμενόπλοια, ώστε τα συμπεράσματα της έρευνας να είναι όσο το δυνατόν πιο αντικειμενικά. Λόγω της φύσης του αντικειμένου της έρευνας, η ισορροπία αυτή εξασφαλίζεται όχι με βάση τους απόλυτους αριθμούς των ερωτώμενων αλλά με βάση τους αριθμούς των πλοίων που αυτοί διαχειρίζονται διότι η εμπειρία των ερωτώμενων βρίσκεται σε άμεση συνάρτηση με τη συχνότητα διέλευσης των πλοίων αυτών από τα ‘Στενά’, τα οποία (πλοία) αποτελούν τις κρίσιμες μονάδες εκτίμησης της αναζητούμενης εμπειρίας.

Τέλος, η συμμετοχή των δύο ενώσεων πλοιοκτητών στην έρευνα κρίθηκε αναγκαία διότι αυτές διαθέτουν ειδικούς εμπειρογνώμονες που

απασχολούνται με όποιο πρόβλημα αφορά τα μέλη τους, με αποτέλεσμα να έχουν μία πιο σφαιρική άποψη επί των τιθέμενων στην έρευνα ζητημάτων.

Αναφορικά με την δεύτερη κατηγορία: αυτή περιλαμβάνει τους επαγγελματίες που μεσολαβούν μεταξύ των «χρηστών» των 'Στενών' και των επιθυμούντων να μεταφέρουν προς ή από τη Μαύρη Θάλασσα εμπορικά αγαθά. Έγινε και πάλι μία προσπάθεια εξασφάλισης της ισορροπίας μεταξύ των ερωτώμενων που μεσολαβούν για ναυλώσεις πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου και των αντιστοίχων που μεσολαβούν για ναυλώσεις δεξαμενόπλοιων.

Αναφορικά με την τρίτη κατηγορία: αυτή περιλαμβάνει τους κυβερνώντες τα πλοία που διέρχονται από τα 'Στενά', οι οποίοι είναι νομικά και πρακτικά οι εκπρόσωποι των προσώπων της πρώτης κατηγορίας επί του πλοίου. Επιλέχθηκαν για συμμετοχή στην έρευνα αξιωματικοί του Εμπορικού Ναυτικού με ειδικότητα πλοίαρχου σε αντιδιαστολή με την ειδικότητα του μηχανικού, διότι με την διακυβέρνηση ενός πλοίου και με τη λήψη αποφάσεων έχουν περισσότερη σχέση οι πλοίαρχοι (Α', Β' και Γ' τάξης), παρά οι μηχανικοί. Γι' αυτό, εξάλλου το λόγο, οι αξιωματικοί του Ε.Ν. που εργάζονται στα γραφεία μίας ναυτιλιακής εταιρείας, στο "operation department" (τμήμα εκμετάλλευσης) είναι κατά κύριο λόγο πλοίαρχοι<sup>12</sup>.

Συχνά, μερικές κατηγορίες ατόμων, όπως στην περίπτωση μας οι αξιωματικοί του Εμπορικού Ναυτικού με ειδικότητα μηχανικού, προσθέτουν δυσανάλογο βάρος στην έρευνα σε σχέση με το κέρδος που προσκομίζει η περίληψή τους, με αποτέλεσμα να εξαίρούνται<sup>13</sup>.

Κατ' αναλογία του προαναφερόμενου κοινωνιολογικού αξιώματος, συμμετείχαν στην έρευνα περισσότεροι ερωτώμενοι της πρώτης κατηγορίας (εφοπλιστές, πλοιοκτήτες κ.λπ.), καθώς κατά την πραγματοποίηση της (έρευνας), διαπιστώθηκε ότι αυτή είναι η κατηγορία που επηρεάζεται περισσότερο από τους 'Τουρκικούς Κανονισμούς' και γι' αυτό το λόγο οι ερωτώμενοι που εντάσσονται σε αυτήν δύνανται να καταθέσουν περισσότερα

<sup>12</sup> Όπως θα διαπιστωθεί και στο κεφάλαιο Β1 του παρόντος Μέρους που αναφέρεται στα αποτελέσματα της έρευνας, οι 12 στους 13 ερωτώμενους από εφοπλιστικές εταιρείες, που είναι αξιωματικοί του Ε.Ν. έχουν ειδικότητα πλοίαρχου.

<sup>13</sup> Βλ. Φίλιας, (1996), ο.π., σελ. 51-52.

και πιο επαρκή σχόλια που αφορούν την παρούσα έρευνα. Κατά συνέπεια, με γνώμονα την διεξαγωγή αρτιότερων συμπερασμάτων, κρίθηκε αναγκαία η μεγαλύτερη συμμετοχή ανθρώπων της πρώτης κατηγορίας στην έρευνα.

Με τον προαναφερόμενο τρόπο επιλογής του δείγματος της έρευνας, εξασφαλίστηκε η όσο το δυνατόν μεγαλύτερη αντικειμενικότητα, αμεσότητα και αρτιότητα των αποτελεσμάτων της.

Αναφορικά με τη *σύνταξη του ερωτηματολογίου*, έγινε μία προσπάθεια μετατροπής του σκοπού που επιδιώκει η έρευνα σε επιμέρους ερωτήσεις. Δηλαδή, από τη μία πλευρά τέθηκαν τα επιμέρους θέματα που έπρεπε να μελετηθούν και από την άλλη καθορίστηκε ο χαρακτήρας των δεδομένων που έπρεπε να συγκεντρωθούν, δηλαδή οι πληροφορίες που έπρεπε να περιέχουν οι απαντήσεις των ερωτώμενων. Οι ερωτήσεις είχαν σαν μοναδικό σκοπό την προβολή των σημείων που η έρευνα έπρεπε να φωτίσει.

Η *διατύπωση των ερωτήσεων* έγινε κατά τρόπο ώστε να διευκολυνθεί η κατανόησή τους από τον ερωτώμενο, ώστε να δοθούν ακριβείς απαντήσεις<sup>14</sup>. Πιο συγκεκριμένα, η διατύπωση των ερωτήσεων είχε ως βάση τη χρήση απλού, συγκεκριμένου και κατανοητού λεξιλογίου.

Οι ερωτήσεις ήταν, κατά την πλειοψηφία τους<sup>15</sup>, μονοδιάστατες υπό την έννοια ότι αναφέρονταν σε ένα μόνο θέμα και όσο τον δυνατόν πιο ουδέτερες, ώστε να μην κατευθύνεται ο ερωτώμενος προς μία συγκεκριμένη απάντηση.

Τέλος, έγινε μία προσπάθεια οι ερωτήσεις να είναι όσο το δυνατόν πιο σύντομες, προκειμένου να μην κουράσουν τους ερωτώμενους<sup>16</sup>.

<sup>14</sup> Αναφορικά με τις γενικές αρχές που πρέπει να ακολουθούνται κατά την κατάρτιση ενός ερωτηματολογίου, βλ. Sudman S. & Bradburn N., (1982), *Asking Questions: A Practical Guide to Questionnaire Design*, Jossey – Bass, Fowler F.J., (1995), *Improving Survey Questions: Design and Evaluation*, Sage .

<sup>15</sup> Μόνο οι ερωτήσεις 4, 5, 6 και 16 έθεται περισσότερα του ενός θέματος, γεγονός όμως αναπόφευκτο δεδομένης της άμεσης σχέσης των θεμάτων αυτών και της ανάγκης συσχετισμού των αντιστοίχων απαντήσεων κατά το μεταγενέστερο στάδιο επεξεργασίας τους.

<sup>16</sup> Σχετικά με ειδική έρευνα που έγινε αναφορικά με την ανάγκη συντομίας των ερωτήσεων στα πλαίσια έρευνας μέσω ερωτηματολογίου, βλ. Warwick D.P. & Lininger C.A., (1975), *The Sample Survey: Theory and Practice*, McGraw – Hill, p. 148.

Δεδομένης της σκοπιμότητας λήψης απόψεων των «εμπειρογνωμόνων – ερωτώμενων», οι ερωτήσεις του ερωτηματολογίου, εκτός από την πρώτη<sup>17</sup>, είχαν «ανοιχτή μορφή», ώστε να δοθεί η δυνατότητα ελεύθερης διατύπωσης της απάντησης από τους συμμετέχοντες στην έρευνα και να καταστεί δυνατή η ποιοτική ανάλυση και ερμηνεία τους. Οι ερωτώμενοι, με αυτόν τον τρόπο είχαν τη δυνατότητα να επεκταθούν με τους δικούς τους όρους στα σύνθετα θέματα που άπτονται του καθεστώτος διέλευσης από τα 'Στενά', να προβάλλουν τις απόψεις τους και να δώσουν τις λεπτομερείς πληροφορίες που χρειάστηκαν για την αξιόπιστη εξαγωγή συμπερασμάτων στα πλαίσια της παρούσας έρευνας.

Εξάλλου, οι κλειστού τύπου ερωτήσεις δεν είναι γενικώς κατάλληλες για την ανάδειξη προσωπικών στάσεων και απόψεων, ειδικά όταν πρόκειται για σύνθετα ζητήματα όπως τα υπό έρευνα θέματα, για τα οποία επιδιώκεται η ανάδειξη του πλαισίου μέσα στο οποίο έχουν αναπτυχθεί οι στάσεις και οι απόψεις των ερωτώμενων.

Καθίσταται σαφές από τα ανωτέρω ότι η επιλογή των «ανοιχτών ερωτήσεων» επέτρεψε την εξεύρεση πιο ουσιαστικών στοιχείων και την πιο πλούσια και σε βάθος διερεύνηση των υπό εξέταση θεμάτων.

Λόγω του ότι στην έρευνα συμμετείχαν τρεις βασικές κατηγορίες προσώπων, μερικές από τις ερωτήσεις του ερωτηματολογίου διαμορφώθηκαν με τρεις διαφορετικούς τρόπους έτσι ώστε να προσαρμοστούν στα ιδιαίτερα επαγγελματικά χαρακτηριστικά των κατηγοριών αυτών και να γίνει καλύτερη κατανόηση του περιεχομένου τους.

*Το περιεχόμενο των ερωτήσεων* βασίστηκε στα γενικά χαρακτηριστικά που παρουσιάζει η ελληνόκτητη ναυτιλία και στις παρατηρήσεις - καταγγελίες που έγιναν στα πλαίσια του ΔΝΟ αναφορικά με την πρακτική διέλευσης των πλοίων από τα 'Στενά', όπως αυτές καταγράφηκαν στο Β΄ Μέρος της παρούσας μελέτης.

---

<sup>17</sup> Η πρώτη ερώτηση αφορούσε την ένταξη του ερωτώμενου σε μία από τρεις επαγγελματικές κατηγορίες ερωτώμενων που κρίθηκε ότι έπρεπε να συμμετέχουν στην παρούσα έρευνα.

Το ερωτηματολόγιο περιελάμβανε 16 ερωτήσεις. Οι μισές από αυτές<sup>18</sup> ήταν πραγματικές ερωτήσεις, δηλαδή με αυτές επιζητήθηκε η κατάσταση πραγματικών γεγονότων και πληροφοριών ανεπίδεκτων υποκειμενικής εκτίμησης. Οι υπόλοιπες<sup>19</sup> ήταν «ερωτήσεις γνώμης ή πίστης», δηλαδή με αυτές επιδιώχθηκε να γίνει γνωστή η γνώμη των ερωτώμενων πάνω σε ό,τι ξέρουν ή στο τι νομίζουν ότι ξέρουν αναφορικά με το αντικείμενο της συγκεκριμένης ερώτησης.

*Η δομή του ερωτηματολογίου*<sup>20</sup> βασίστηκε σε τέσσερα βασικά μέρη:

Στο πρώτο μέρος (ερωτήσεις 1-5), οι ερωτήσεις αφορούσαν σε επαγγελματικά, εκπαιδευτικά, οικονομικά και κοινωνικά στοιχεία των ερωτώμενων. Τα στοιχεία αυτά βοήθησαν στην ένταση της μελέτης του ατόμου που επιλέχτηκε για συμμετοχή στην έρευνα, απαραίτητο χαρακτηριστικό της διερευνητικής έρευνας. Επιπρόσθετα, τα στοιχεία αυτά συντέλεσαν στην ορθότερη κατανόηση και ερμηνεία των απαντήσεων των συμμετεχόντων στην έρευνα.

Στο δεύτερο μέρος (ερωτήσεις 6-7) περιλήφθηκαν ερωτήσεις, η απάντηση των οποίων αποδεικνύει την σχέση των ερωτώμενων με το αντικείμενο της έρευνας.

Με το τρίτο μέρος των ερωτήσεων (ερωτήσεις 8-12) αναζητήθηκαν οι οικονομικές, ηθικές και επαγγελματικές επιπτώσεις που έχουν οι 'Τουρκικοί Κανονισμοί' και η πρακτική που ακολουθείται κατά τη διέλευση των πλοίων από τα 'Στενά', στην ελληνική ναυτιλιακή δραστηριότητα.

Τέλος, με τις ερωτήσεις του τέταρτου μέρους (ερωτήσεις 13-16) αναζητήθηκαν οι πολιτικές απόψεις και κρίσεις της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας αναφορικά με το καθεστώς διέλευσης των πλοίων από τα 'Στενά', οι οποίες

<sup>18</sup> Ερωτήσεις 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 και 13.

<sup>19</sup> Ερωτήσεις 8, 9, 10, 11, 12, 14, 15 και 16.

<sup>20</sup> Γενικά για την οργάνωση ενός ερωτηματολογίου, βλ. Κυριαζή, (2001), ο.π., σελ. 138-140.



συντέλεσαν στην βαθύτερη κατανόηση του πώς αντιμετωπίζει η κοινωνική αυτή ομάδα το “status quo” των ‘Στενών’.

Όπως προαναφέρθηκε το ερωτηματολόγιο περιελάμβανε ερωτήσεις ανοιχτών απαντήσεων. Επειδή έχει παρατηρηθεί ότι οι ερωτήσεις αυτής της μορφής μένουν συνήθως κενές όταν πρόκειται για αυτο-συμπληρούμενο ερωτηματολόγιο<sup>21</sup>, επιλέχθηκε η συλλογή απαντήσεων μέσω *προσωπικής συνέντευξης (interview)*<sup>22</sup> με κάθε ερωτώμενο ξεχωριστά<sup>23</sup>.

Η συνέντευξη είναι η τεχνική που έχει ως σκοπό να οργανώσει μία σχέση προφορικής επικοινωνίας ανάμεσα σε δύο πρόσωπα, το συνεντευκτή και τον ερωτώμενο, έτσι ώστε να επιτρέψει στον πρώτο τη συλλογή ορισμένων πληροφοριών από τον δεύτερο πάνω σε ένα συγκεκριμένο αντικείμενο. Αυτή η τεχνική επιτρέπει στον συνεντευκτή να κατανοήσει τι είναι σημαντικό για τον ερωτώμενο από το σύνολο των εννοιών, των υποθέσεων και των προοπτικών που του παρουσιάζονται, πώς ο ερωτώμενος αντιμετωπίζει, κατηγοριοποιεί και βιώνει τις εμπειρίες που σχετίζονται με την έρευνα<sup>24</sup>.

Η διενέργεια συνέντευξης κρίθηκε απαραίτητη προκειμένου να αυξηθεί η πιθανότητα θετικής ανταπόκρισης των ερωτώμενων, δηλαδή προκειμένου να μην μείνουν αναπάντητα ερωτήματα, καθώς έχει διαπιστωθεί ότι η παρουσία του συνεντευκτή που διατυπώνει την ερώτηση, προκαλεί το ενδιαφέρον και τη διάθεση στον ερωτώμενο να συγκροτήσει και να οργανώσει τη σκέψη του για το θέμα που ερωτάται.

<sup>21</sup> Βλ. Κυριαζή, (2001), ο.π., σελ. 127.

<sup>22</sup> Η συνέντευξη αποτελεί μία από τις τεχνικές συλλογής πληροφοριακών στοιχείων στην ποιοτική έρευνα, η οποία κρίνεται ιδιαίτερα αποτελεσματική όταν ο ερευνητής ενδιαφέρεται να κατανοήσει τις αντιλήψεις των συμμετεχόντων στην έρευνα. Βλ. Berg B.L., (1989), *Qualitative Research Methods*, Allyn and Bacon. Οι άλλες τρεις σημαντικές τεχνικές συλλογής πληροφοριών είναι η συμμετοχή στα δρώμενα, η άμεση παρατήρηση και η μελέτη εγγράφων, βλ. Marshall – Rossman, (1989), ο.π.

<sup>23</sup> Πρόκειται, δηλαδή για ερωτηματολόγιο συνέντευξης. Οι Αγγλοσάξωνες διέκριναν για πρώτη φορά τα ερωτηματολόγια σε ερωτηματολόγια που αποστέλλονται ταχυδρομικώς, σε ερωτηματολόγια συνέντευξης (*interview schedule*) και τέλος σε οδηγό συνέντευξης (*interview guide*), που είναι λιγότερο δομημένος από ένα ερωτηματολόγιο. Η διάκριση αυτή δεν αφορά την τεχνική καθαρά πλευρά κατασκευής ενός ερωτηματολογίου αλλά τον τρόπο πραγματοποίησής του. Για τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα της μίας ή της άλλης τεχνικής και για τον τρόπο που δίνει τα καλύτερα αποτελέσματα βλ. Φίλιας, (1996), ο.π., σελ. 146 επ.

<sup>24</sup> Βλ. Taylor – Bogdan, (1984), ο.π., p.88

Επιπρόσθετα, η προσωπική συνέντευξη εξασφάλισε μεγαλύτερο ποσοστό συμμετοχής διότι, πέραν των προαναφερομένων, η προσωπική επαφή προσφέρει τη δυνατότητα να δίνονται προφορικές και άμεσες διευκρινήσεις για τον σκοπό της έρευνας και για τη σημασία της συμμετοχής του ερωτώμενου σε αυτήν.

Παράλληλα, με την προσωπική συνέντευξη εξασφαλίστηκε ο αυθορμητισμός των ερωτώμενων καθώς και η ειλικρίνεια των απαντήσεων, στοιχείο απαραίτητο για την επιστημονική διενέργεια της έρευνας και την εξαγωγή ορθών συμπερασμάτων. Σε κάποιες πολύπλοκες ή ακόμα και ενοχλητικές ερωτήσεις, στις οποίες πιθανόν ο ερωτώμενος να απαντούσε συγκεχυμένα ή αντιφατικά, η προσωπική συνέντευξη τον διευκόλυνε να ξαναδιατυπώσει την απάντησή του, ύστερα από τις απαραίτητες διευκρινίσεις του συνεντευκτή.

Εντούτοις, πρέπει να σημειωθεί ότι κατά τη διενέργεια της έρευνας, πολλοί από τους συμμετέχοντες σε αυτήν<sup>25</sup>, φάνηκαν φειδωλοί στις απαντήσεις τους είτε καθόλη τη διάρκεια της συνέντευξης είτε σε ορισμένες μόνο ερωτήσεις. Η στάση τους αυτή<sup>26</sup> βασίστηκε είτε στον συνεσταλμένο χαρακτήρα τους<sup>27</sup> είτε στην επιφυλακτικότητα που είχαν απέναντι στο σκοπό της έρευνας, είτε στην σκοπιμότητα να περιορίσουν την διαθεσιμότητα των πληροφοριών λόγω της γενικότερης αντίληψής τους να προστατεύουν τα προσωπικά δεδομένα τους<sup>28</sup>. Η στάση τους αυτή δεν ανατράπηκε ούτε από τις συνεχείς προσπάθειες ενθάρρυνσής τους, ούτε από τις επανειλημμένες διευκρινήσεις που δόθηκαν για το σκοπό της έρευνας, για το αντικείμενο αυτής και για το

<sup>25</sup> Οι πιο χαρακτηριστικές περιπτώσεις εμφανίζονται στα ερωτηματολόγια 9, 15, 16 και 31.

<sup>26</sup> Ο όρος που έχει επικρατήσει στην αγγλοσαξωνική βιβλιογραφία για τον χαρακτηρισμό των ερωτώμενων που έχουν αυτού του είδους τη συμπεριφορά είναι "informal gatekeepers", βλ. Taylor – Bogdan, (1984), ο.π. και Whyte W.F., (1984), *Learning from the field: A guide from Experience*, Sage .

<sup>27</sup> Βλ. Kirk – Miller, (1986), ο.π.

<sup>28</sup> Βλ. Burgess R.G., (1982), *Approaches to field research in idem* (ed), *Field Research*, pp. 1-11, Allen and Unwin. Ο όρος που έχει επικρατήσει στην αγγλοσαξωνική βιβλιογραφία για τον χαρακτηρισμό των ερωτώμενων που έχουν αυτού του είδους τη συμπεριφορά είναι "informal gatekeepers", βλ. Taylor – Bogdan, (1984), ο.π. και Whyte W.F., (1984), *Learning from the field: A guide from Experience*, Sage .

περιεχόμενο των ερωτήσεων, ούτε από τις συνεχείς διαβεβαιώσεις που έλαβαν ότι τα προσωπικά στοιχεία τους θα διατηρηθούν απόρρητα<sup>29</sup>.

Οι συνεντεύξεις που πραγματοποιήθηκαν ήταν «άμεσες»<sup>30</sup>, υπό την έννοια ότι οι ερωτήσεις τέθηκαν με τέτοιο τρόπο ώστε να επιτρέψουν στους ερωτώμενους να εκφράσουν αυτό που θέλουν, να πουν με ακρίβεια και χωρίς υπονοούμενα αυτά που πιστεύουν, έτσι ώστε κατά το μεταγενέστερο στάδιο επεξεργασίας των απαντήσεών τους, αυτές να ερμηνευτούν με τον ίδιο τρόπο, δηλαδή με βάση το καθαρό περιεχόμενό τους, θεωρώντας ότι δε θέλουν τίποτα άλλο να εκφράσουν από αυτό που πράγματι είπαν.

Επίσης, οι συνεντεύξεις που πραγματοποιήθηκαν, εκτός από μία<sup>31</sup>, ήταν «δομημένες», υπό την έννοια ότι οι ερωτώμενοι όφειλαν να απαντήσουν στις συγκεκριμένες ερωτήσεις του ερωτηματολογίου που συντάχθηκε, χωρίς αυτό να τους αποκλείει τη δυνατότητα να μιλήσουν για προσωπικές τους εμπειρίες στα ευρύτερα πλαίσια αυτών των ερωτήσεων.

Πολλοί από τους ερωτώμενους επιθυμούσαν να έχουν το ερωτηματολόγιο πριν την πραγματοποίηση της συνέντευξης ώστε να μπορούν να προετοιμαστούν, γεγονός που έγινε.

Ο μέσος όρος διάρκειας των συνεντεύξεων ήταν 45 λεπτά. Η πρόθεση του ερευνητή ήταν να μαγνητοφωνηθούν όλες οι συνεντεύξεις. Εντούτοις, κάποιοι από τους ερωτώμενους αρνήθηκαν να μαγνητοφωνηθεί η φωνή τους και επέτρεψαν μόνο την καταγραφή σημειώσεων. Όλες οι μαγνητοφωνημένες

<sup>29</sup> Για τις δυσκολίες που μπορεί να έχει μία συνέντευξη, τους αρνητικούς και τους θετικούς παράγοντες αυτής, τη στάση που πρέπει να κρατήσει ο συνεντευκτής και τους διάφορους τύπους των ερωτώμενων, βλ. Φίλιας, (1996), ο.π., σελ. 139-145.

<sup>30</sup> Για περισσότερες λεπτομέρειες αναφορικά με τα χαρακτηριστικά των «άμεσων» συνεντεύξεων και για τα πλεονεκτήματά τους, βλ. Φίλιας, (1996), ο.π., σελ. 135-136.

<sup>31</sup> Μόνο η με αριθμό 11 συνέντευξη που παρουσιάζεται στο Παράρτημα XXXV του παρόντος Μέρους ήταν «μη δομημένη», καθώς σε αυτήν ζητήθηκε από τον ερωτώμενο να περιγράψει, αναλύσει και σχολιάσει μία προσωπική εμπειρία συμμετοχής του σε κάποια συνάντηση εμπειρογνομόνων αναφορικά με τις συνθήκες διέλευσης πλοίων από τα 'Στενά'. Υπό την έννοια αυτή, του ότι δηλαδή ο ερωτώμενος ήταν επικεντρωμένος σε μία συγκεκριμένη εμπειρία, η οποία έθετε και τα όρια ελευθερίας της συζήτησης, η συνέντευξη ήταν «μη δομημένη – εντοπισμένη». Για περισσότερες λεπτομέρειες αναφορικά με το διαχωρισμό των συνεντεύξεων σε «δομημένες» ή «μη δομημένες», «ελεύθερες» ή «εντοπισμένες», βλ. Φίλιας, (1996), ο.π., σελ. 132-135.

συνεντεύξεις απομαγνητοφωνήθηκαν πλήρως<sup>32</sup> και συλλέχθηκαν στο προσαρτώμενο Παράρτημα XXXV, ώστε να είναι δυνατός ο έλεγχος της ερμηνείας τους στην τελική ανάλυση των αποτελεσμάτων της έρευνας<sup>33</sup>.

As σημειωθεί ότι η *υλική πραγματοποίηση της έρευνας* έγινε κατά το χρονικό διάστημα Ιανουάριος 2002 – Αύγουστος 2002.

Τα ερωτηματολόγια που τελικά συλλέχθηκαν ανέρχονται σε 38. Ο αριθμός αυτός κρίθηκε επαρκής δεδομένου του περιορισμένου αριθμού των μελών της ναυτιλιακής κοινότητας, που χαρακτηρίζονται ως «εμπειρογνώμονες» λόγω της εμπειρίας τους αναφορικά με την πρακτική που ακολουθείται κατά τη διέλευση των πλοίων από τα 'Στενά'.

Από το σύνολο των εμπειρογνομώνων, η επιλογή των 38 ερωτώμενων έγινε με βασικό κριτήριο την όσο το δυνατόν μεγαλύτερη εμπειρία τους αναφορικά με το υπό έρευνα θέμα, η οποία βρίσκεται σε άμεση συνάρτηση με τη συχνότητα διέλευσης των πλοίων, που σχετίζονται επαγγελματικά, από τα 'Στενά'.

Παρακάτω εμφανίζεται το ερωτηματολόγιο, όπως ακριβώς διακινήθηκε και παρουσιάστηκε στα πλαίσια των συνεντεύξεων στους ερωτώμενους:

<sup>32</sup> Η απομαγνητοφώνηση είναι μία εργασία που απαιτεί σημαντικό χρόνο και ενέργεια. Παρόλο που υποστηρίζεται από διάφορους συγγραφείς [βλ. Strauss A. and Corbin J., (1990), *Basics of Qualitative Research: Grounded Theory Procedures and Techniques*, Sage] ότι η απομαγνητοφώνηση πρέπει να περιορίζεται στις βασικές πληροφορίες που περιέχουν οι συνεντεύξεις και όχι στο σύνολό τους, εντούτοις η τελική απόφαση ήταν να απομαγνητοφωνηθούν πλήρως διότι είναι καλύτερο να υπάρχουν περισσότερα στοιχεία από τις ουσιαστικές πληροφορίες παρά λιγότερα. Εξάλλου, αυτό είχε ως αποτέλεσμα να αποφευχθεί η χρονοβόρα διαδικασία επανεξέτασης των μαγνητοταινιών για μελέτη εκ παραδρομής παραλειπόμενων προτάσεων ή παραγράφων που σχετιζόνταν με τα αναλυόμενα αποτελέσματα ή προτάσεις. Όλες οι μαγνητοφωνήσεις είναι διαθέσιμες από τον συγγραφέα σε περίπτωση σχετικής ζήτησης.

<sup>33</sup> Yin, (1989), ο.π. και Hakim, (1987), ο.π.

### Α3. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ

Όνομα και επώνυμο ερωτώμενου:

Επωνυμία εταιρείας:

Διεύθυνση:

Τηλέφωνα επικοινωνίας:

1. Σε ποια από τις παρακάτω κατηγορίες ανήκετε εσείς ή η εταιρεία στην οποία εργάζεστε;

α. Πλοιοκτήτες / εφοπλιστές / διαχειριστές πλοίων/ ναυλωτές.

β. Ναυλομεσίτες / Πράκτορες.

γ. Ναυτικοί.

2. α-β: Εάν είστε στέλεχος εταιρείας, τι θέση έχετε σε αυτήν;

γ: ποια η ειδικότητά σας στο πλοίο;

3. Ποια είναι η εκπαίδευση και η εξειδίκευσή σας;

4. α: Ποιος είναι ο αριθμός και το είδος των πλοίων που σας (εσάς ή της εταιρείας σας) ανήκουν / εκμεταλλεύεστε / ναυλώνετε / διαχειρίζεστε; Τι σημαία έχουν αυτά;

β: Ποια είναι η κατηγορία των πλοίων που ναυλώνονται μέσω του γραφείου σας και τι σημαία έχουν συνήθως αυτά ;

γ: Σε τι κατηγορία πλοίων έχετε ναυτολογηθεί και τι σημαία είχαν συνήθως αυτά;

5. α: Πόσα χρόνια ασχολείστε (εσείς ή/ και η εταιρεία στην οποία εργάζεστε) με την πλοιοκτησία /εφοπλισμό/ ναύλωση/ διαχείριση πλοίων; Από πού είναι η καταγωγή σας; Έχετε οικογενειακή ναυτική παράδοση;

β: Πόσα χρόνια ασχολείστε (εσείς ή/ και η εταιρεία στην οποία εργάζεστε) με τις ναυλώσεις πλοίων; Από πού είναι η καταγωγή σας; Έχετε οικογενειακή ναυτική παράδοση;

γ: Πόσα χρόνια προϋπηρεσίας έχετε ως πλοίαρχος/ μηχανικός κ.λπ.; Από πού είναι η καταγωγή σας; Έχετε οικογενειακή ναυτική παράδοση;

6. α: Σε ποιες περιοχές δραστηριοποιούνται συνήθως τα πλοία σας; Έχουν δραστηριοποιηθεί ποτέ στη Μαύρη Θάλασσα; Σε ποια λιμάνια και με τι φορτίο;

β: Σε ποια γεωγραφική περιοχή δραστηριοποιούνται συνήθως τα πλοία που ναυλώνονται μέσω του γραφείου σας; Έχει τύχει να ναυλωθεί μέσω του γραφείου σας πλοίο για διενέργεια θαλάσσιας μεταφοράς στην περιοχή της Μαύρης Θάλασσας και να έχει διέλθει αυτό από τα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων ( στο εξής θα τα αποκαλούμε «Στενά»); Σε ποια λιμάνια και με τι φορτίο;

γ: Ως πλοίαρχος, μηχανικός κ.λπ., σε ποιες θαλάσσιες περιοχές έχετε κυρίως ταξιδέψει; Έχει τύχει να επισκεφτεί το πλοίο σας την περιοχή των «Στενών» και της Μαύρης Θάλασσας και πόσο συχνά; Σε ποια λιμάνια και με τι φορτίο;

7. Γνωρίζετε ότι έχουν επιβληθεί ειδικοί Κανονισμοί («Τουρκικοί Κανονισμοί») από το 1994 στα «Στενά»;

8. Ποια είναι σε γενικές γραμμές η εμπειρία σας από την περιοχή των «Στενών» σε επαγγελματικό επίπεδο και ειδικότερα:

α: Τι οικονομικές/ επαγγελματικές επιπτώσεις έχετε από τους «Τουρκικούς Κανονισμούς» όταν τα πλοία που σας (εσάς ή της εταιρείας σας) ανήκουν / εκμεταλλεύεστε / ναυλώνετε / διαχειρίζεστε διέρχονται μέσα από τα «Στενά»;

β: Κατά τις διαπραγματεύσεις για να «κλείσετε» ένα πλοίο για την περιοχή της Μαύρης Θάλασσας, αντιμετωπίζετε προβλήματα; Θεωρείται επιβαρυντικός παράγοντας το νομικό καθεστώς της περιοχής των «Στενών»; Έχετε σχετικές οικονομικές επιβαρύνσεις;

γ: Το νομικό καθεστώς που επικρατεί στην περιοχή των «Στενών» επιφέρει οικονομικές/ επαγγελματικές επιπτώσεις στο επάγγελμά σας;

9. Πέρα από οικονομικές, ηθικές ή άλλου είδους συνέπειες που μπορεί να υφίστασθε, θεωρείτε ότι τα μέτρα αυτά επηρεάζουν έμμεσα την ασφάλεια ναυσιπλοΐας; (π.χ. συγκέντρωση - συμφόρηση πλοίων στις εισόδους των «Στενών» εν αναμονή διέλευσης)

**10.** Από την προσωπική σας εμπειρία, παρατηρήσατε εάν η σημαία του πλοίου επηρεάζει θετικά ή αρνητικά τις Τουρκικές Αρχές κατά την εφαρμογή των «Τουρκικών Κανονισμών»;

**11.** Θεωρείτε ότι η άρση του Συστήματος Διαχωρισμού Θαλάσσιας Κυκλοφορίας (TSS) [δεδομένου ότι η εφαρμογή του επιφέρει την αναστολή κυκλοφορίας στα «Στενά» σε περίπτωση διέλευσης μεγάλων πλοίων] και η εγκατάσταση ενός εκσυγχρονισμένου Συστήματος Διαχείρισης της Θαλάσσιας Κυκλοφορίας (VTMIS), [το οποίο θα εξασφάλιζε τη συνεχή και ασφαλή διέλευση των πλοίων μέσω παρακολούθησής και ελέγχου τους] θα βελτιώνει την κατάσταση;

**12.** Ενδεχόμενη πολιτική / στρατιωτική κρίση, η οποία θα είχε ως αποτέλεσμα το «κλείσιμο των Στενών» (όπως στον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο), κατά πόσο θα επηρέαζε την επαγγελματική σας δραστηριότητα και με ποιο τρόπο;

**13.** Γνωρίζετε ότι πολλές από τις διατάξεις των «Τουρκικών Κανονισμών» αντικρούουν στους διεθνώς συμφωνημένους κανόνες του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) και στην ελευθερία διέλευσης που καθιερώνει η συνθήκη του Montreux και το Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας; [για παράδειγμα: α) οι Τουρκικές αρχές έχουν θεσμοθετήσει εκτεταμένο σύστημα αναφοράς που στόχο έχει τον έλεγχο των διεθνών εμπορικών συναλλαγών δεδομένου ότι υποχρεώνει τα πλοία να δίνουν πληροφορίες που αφορούν όχι μόνο την ασφαλή διέλευση του πλοίου αλλά και εμπορικά δεδομένα, όπως το λιμάνι αφετηρίας και τελικής άφιξης, το είδος του φορτίου κ.λπ., β) οι Τουρκικές αρχές έχουν τη δυνατότητα να αναστείλουν τη θαλάσσια κυκλοφορία για επιστημονικές και ερευνητικές δραστηριότητες, για διενέργεια αθλητικών δραστηριοτήτων κ.λπ.]

**14.** Σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο δεν είστε υποχρεωμένοι να συμμορφωθείτε με τους «Τουρκικούς Κανονισμούς». Με βάση αυτό το δεδομένο, θα τους αγνοούσατε με κίνδυνο να εμπλακείτε με τις Τουρκικές Αρχές, να σας επιβληθεί σχετικό πρόστιμο από αυτές και να καθυστερήσει το πλοίο;

**15.** Πιστεύετε ότι οι «Τουρκικοί Κανονισμοί» θεσπίστηκαν για τη ναυτική ασφάλεια ή για λόγους πολιτικής σκοπιμότητας;

**16.** Ποια νομίζετε ότι πρέπει να είναι η επίσημη ελληνική πολιτική στο θέμα αυτό; Θα είσασταν θετικός στη δημιουργία μίας Διεθνούς Επιτροπής, στην οποία θα συμμετείχαν εκπρόσωποι από όλα τα ενδιαφερόμενα κράτη, και η οποία θα έλεγχε τη διέλευση μέσα από τα 'Στενά';



#### **A4. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΤΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ**

##### *(1) ΓΕΝΙΚΑ ΠΕΡΙ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ*

Μία έρευνα διαχωρίζεται σε δύο μέρη. Το πρώτο αφορά στις διάφορες τεχνικές και διαδικασίες που εξασφαλίζουν πρόσβαση σε πληροφορίες αναφορικά με κάποια φαινόμενα ή κάποιες δραστηριότητες που παρατηρούνται και το δεύτερο αφορά στην ανάλυση η οποία είναι η εκλογίκευση αυτών των πληροφοριών που αποκτήθηκαν κατά το προαναφερόμενο στάδιο<sup>34</sup>.

Έχει υποστηριχθεί ότι η ανάλυση των πληροφοριών που συλλέχθηκαν κατά τη διάρκεια μίας έρευνας εξαρτάται από την προσωπική τεχνοτροπία του κάθε ερευνητή<sup>35</sup>.

Οι πληροφορίες που συλλέγονται δεν είναι δυνατόν να ερμηνευτούν από μόνες τους, συνεπώς όλοι οι ερευνητές προβάλλουν τις θεωρητικές υποθέσεις τους και τις γενικότερες γνώσεις τους προκειμένου να τις ερμηνεύσουν<sup>36</sup>.

Ο απώτερος στόχος μίας ανάλυσης είναι η ορθή μεταχείριση των πληροφοριών και η εξαγωγή υποχρεωτικών αναλυτικών αποτελεσμάτων και εναλλακτικών ερμηνειών<sup>37</sup>.

Μία από τις μεθόδους ανάλυσης γραπτού ή προφορικού λόγου είναι η ανάλυση περιεχομένου, η οποία παρότι έχει συνδεθεί κυρίως με την ανάλυση του γραπτού ή προφορικού λόγου στο πλαίσιο των μέσων μαζικής επικοινωνίας - όπως άρθρα στον ημερήσιο τύπο ή τηλεοπτικά / ραδιοφωνικά προγράμματα κ.α. -, ωστόσο μπορεί να εφαρμοστεί σε οποιονδήποτε

<sup>34</sup> Βλ. Berg, (1989), ο.π., pp. 13-14.

<sup>35</sup> Βλ. Taylor – Bogdan, (1984), ο.π..

<sup>36</sup> Βλ. ο.π.

<sup>37</sup> Βλ. Yin, (1989), ο.π., p.14.

επικοινωνιακό λόγο ή μήνυμα, σε όποια μορφή και εάν εμφανίζεται (συνεντεύξεις, προσωπικές επιστολές κ.α.)<sup>38</sup>.

Σύμφωνα με τον Berelson, «η ανάλυση περιεχομένου είναι μία τεχνική της έρευνας που χρησιμοποιείται για την αντικειμενική, συστηματική και ποσοτική περιγραφή του περιεχομένου στη γραπτή ή προφορική επικοινωνία»<sup>39</sup>.

Σε αντίθεση, λοιπόν με την απλή ανάγνωση του κειμένου, η ανάλυση περιεχομένου επιτρέπει τη συστηματική διερεύνηση της ολότητας του κειμένου και οδηγεί στη συστηματική κωδικοποίηση του προφορικού λόγου των ερωτώμενων και συνεπώς αντιστοιχεί στην ποσοτικοποίηση των απαντήσεων στις ανοιχτές ερωτήσεις των ερωτηματολογίων και του περιεχομένου των συνεντεύξεων.

Τρία από τα βασικά βήματα ανάλυσης πληροφοριών είναι η εύρεση των κρίσιμων στοιχείων, η κωδικοποίησή τους και η επιλογή των σημείων αυτών που σύμφωνα με την κωδικοποίηση θα οδηγήσουν στα τελικά συμπεράσματα<sup>40</sup>.

Για να γίνει κατανοητό το προαναφερόμενο σχήμα, όταν οι πληροφορίες πηγάζουν από συνεντεύξεις, τότε τα βήματα που πρέπει να ακολουθηθούν είναι τα εξής:

Κατ' αρχήν μέσα από την ανάγνωση μιας απομαγνητοφωνημένης συνέντευξης πρέπει να αναγνωριστούν οι βασικές φράσεις ή δηλώσεις που αφορούν το ερευνηόμενο ζήτημα και να διασταυρωθούν με τα αντίστοιχα στοιχεία που προσφέρουν οι υπόλοιπες συνεντεύξεις.

<sup>38</sup> Βλ. Κυριαζή, (2001), ο.π., σελ. 283.

<sup>39</sup> Βλ. Berelson B., (1952), *Content Analysis in Communication Research*, The Free Press, p. 18.

<sup>40</sup> Σύμφωνα με τους Taylor και Bogdan τα βήματα αυτά χαρακτηρίζονται ως "discovering", "coding" και "discounting", βλ. Taylor – Bogdan, (1984), ο.π.. Οι Miles και Huberman υιοθετούν μία ανάλογη κατηγοριοποίηση περιγράφοντας αυτά τα βήματα ως "data reduction", "data display" και "articulation drawing/verification", βλ. Miles M.B. and Huberman A.M., (1994), *Qualitative Data Analysis: An expanded sourcebook*, Sage, pp. 19-25.

Στη συνέχεια, πρέπει να επέλθει η κωδικοποίηση αυτών, δηλαδή να επιλεγούν κάποια ή κάποιες προτάσεις / δηλώσεις οι οποίες αναφέρονται σε ένα συγκεκριμένο θέμα του υπό έρευνα ζητήματος.

Τέλος, πρέπει μέσα από την συνολική θεώρηση των δηλώσεων αυτών να εξαχθούν κάποια αρχικά συμπεράσματα, τα οποία, μετά από την πιστοποίηση τους από τα στοιχεία που προσφέρονται από το σύνολο των συνεντεύξεων, θα οδηγήσουν στα τελικά συμπεράσματα της έρευνας.

## (II) ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΤΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΩΝ

Ο προφορικός λόγος των ερωτώμενων, στα πλαίσια των συνεντεύξεων όπως αυτές απομαγνητοφωνήθηκαν και παρουσιάζονται στο Παράρτημα XXXV, εκλήφθηκε ως ένας επικοινωνιακός λόγος ποιοτικής φύσης και επιχειρήθηκε η ανάλυσή του περιεχομένου του μετατρέποντας τον σε μορφή ποσοτικών δεδομένων<sup>41</sup>.

Από την ανάλυση των συνεντεύξεων αυτών εξήχθηκαν συμπεράσματα που αφορούν στα χαρακτηριστικά αυτού καθεαυτού του περιεχομένου τους καθώς και στα χαρακτηριστικά των ερωτώμενων και στις αιτίες που οδήγησαν στην έκφραση των συγκεκριμένων απόψεών τους<sup>42</sup>.

Αφού εντοπίστηκαν οι φράσεις αυτές που αφορούσαν στο υπό έρευνα ζήτημα, επήλθε η κωδικοποίηση τους με βάση τις ερωτήσεις του ερωτηματολογίου (στο οποίο στηρίχθηκαν οι συνεντεύξεις) και άρχισαν να εξάγονται τα αρχικά συμπεράσματα / υποθέσεις.

Κατά τη διάρκεια της κωδικοποίησης των κρίσιμων φράσεων των υπολοίπων συνεντεύξεων, γινόταν πιστοποίηση αυτών των αρχικών συμπερασμάτων / υποθέσεων, ώστε με την ολοκλήρωση της κωδικοποίησης των

<sup>41</sup> Για περισσότερες λεπτομέρειες αναφορικά με τη διαδικασία ανάλυσης περιεχομένου, βλ. Κυριαζή, (2001), ο.π., σελ. 289-299.

<sup>42</sup> Αναφορικά με τους κανόνες που πρέπει να ακολουθούνται στη διαδικασία ανάλυσης περιεχομένου, βλ. Weber R.P., (1990), *Basic Content Analysis*, Sage, p. 9

πληροφοριακών στοιχείων όλων των συνεντεύξεων, επήλθαν τα τελικά συμπεράσματα, τα οποία παρουσιάζονται στο επόμενο κεφάλαιο.

Κατ' ακολουθία, η ανάλυση του περιεχομένου των συνεντεύξεων διαχωρίστηκε σε τέσσερα μέρη.

Τα πρώτο μέρος αναφέρεται στα επαγγελματικά, εκπαιδευτικά, οικονομικά και κοινωνικά στοιχεία των ερωτώμενων.

Ως βάση για την ανάλυσή τους λήφθηκαν οι απαντήσεις τους στις πρώτες 5 ερωτήσεις του ερωτηματολογίου.

Το δεύτερο μέρος αναφέρεται στο συσχετισμό των ερωτώμενων με την ευρύτερη περιοχή της Μαύρης Θάλασσας και στην εξοικείωσή τους με το περιεχόμενο των 'Τουρκικών Κανονισμών'.

Πιο συγκεκριμένα, καταγράφονται συμπεράσματα σχετικά: (α) με το γεωγραφικό πεδίο της επαγγελματικής τους δραστηριότητας, (β) με το είδος των μεταφερόμενων φορτίων και με τα λιμάνια προσέγγισης στην Μαύρη Θάλασσα, (γ) με τη συχνότητα διέλευσης από τα 'Στενά' και (δ) με το κατά πόσο και σε ποια έκταση γνωρίζουν οι ερωτώμενοι τους 'Τουρκικούς Κανονισμούς'.

Ως βάση για την εξαγωγή των συμπερασμάτων αυτών λήφθηκαν οι απαντήσεις των ερωτώμενων στις ερωτήσεις 6 - 7 του ερωτηματολογίου.

Το τρίτο μέρος αναφέρεται στις επιπτώσεις που επιφέρουν οι 'Τουρκικοί Κανονισμοί' και η πρακτική που ακολουθείται κατά τη διέλευση των πλοίων από τα 'Στενά' στην ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα.

Πιο συγκεκριμένα, καταγράφονται και αναλύονται οι απόψεις των ερωτώμενων και εξάγονται τα σχετικά συμπεράσματα σχετικά (α) με τις επαγγελματικές επιπτώσεις που υφίστανται από την εφαρμογή των 'Τουρκικών Κανονισμών', (β) με τις επιπτώσεις που επιφέρει η αναστολή της κυκλοφορίας στα 'Στενά' στην ασφάλεια ναυσιπλοίας, (γ) με την επιρροή που μπορεί να έχει η σημαία των διερχόμενων πλοίων στην εφαρμογή των 'Τουρκικών Κανονισμών', (δ) με την αναγκαιότητα εγκατάστασης ενός συστήματος διαχείρισης της θαλάσσιας κυκλοφορίας (VTMIS) και (ε) με τις

επαγγελματικές επιπτώσεις που μπορεί να υποστεί η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα λόγω ενδεχόμενου «κλεισίματος» των 'Στενών'.

Ως βάση για την ανάλυση και την εξαγωγή των σχετικών συμπερασμάτων λήφθηκαν οι απαντήσεις των ερωτώμενων στις ερωτήσεις 8 - 12 του ερωτηματολογίου.

Το τέταρτο μέρος αναφέρεται στις πολιτικές απόψεις και κρίσεις των ερωτώμενων αναφορικά με το "status quo" των 'Στενών'.

Πιο συγκεκριμένα, αρχικά γίνεται μία καταγραφή του κατά πόσο οι ερωτώμενοι γνώριζαν την έλλειψη νομιμότητας των 'Τουρκικών Κανονισμών' και γίνεται μία προσπάθεια ανάλυσης των λόγων που οδήγησαν σε αυτήν την γνώση ή άγνοια. Στη συνέχεια, καταγράφονται οι απόψεις των ερωτώμενων και εξάγονται συμπεράσματα σχετικά (α) με το εάν επιθυμούν να αντιδράσουν στην έλλειψη νομιμότητας των 'Τουρκικών Κανονισμών' , (β) με το εάν πιστεύουν ότι πίσω από την έκδοση και εφαρμογή των 'Τουρκικών Κανονισμών' κρύβεται πολιτική σκοπιμότητα και (γ) με τη διαμόρφωση της ελληνικής πολιτικής στο θέμα των 'Στενών' και με την πιθανή διεθνοποίηση αυτών.

Ως βάση για την καταγραφή των απόψεων αυτών και των σχετικών συμπερασμάτων, λήφθηκαν οι απαντήσεις των ερωτώμενων στις ερωτήσεις 13 - 16 του ερωτηματολογίου.

Τέλος, ας σημειωθεί ότι επειδή η κάθε μία από τις τρεις κατηγορίες των ερωτώμενων έχει διαφορετικό επαγγελματικό αντικείμενο, με συνέπεια οι ερωτώμενοι – που ανήκουν σε κάθε μία από αυτές – να κρίνουν συχνά τις καταστάσεις υπό διαφορετικό πρίσμα, οι δηλώσεις και απόψεις τους εξετάστηκαν και αναλύθηκαν, μέσα στα πλαίσια του προαναφερόμενου διαχωρισμού της ανάλυσης, σε διαφορετικές ενότητες, όπου αυτό θεωρήθηκε σκόπιμο.

## A5. Δικλείδες εξασφάλισης της επιστημονικής ποιότητας της έρευνας

Επειδή οι τακτικές διενέργειας μίας ποιοτικής έρευνας και οι ερμηνευτικές μέθοδοι ανάλυσης των αποτελεσμάτων της δίνουν μεγάλο περιθώριο ευελιξίας στον ερευνητή, υπάρχει συχνά ο κίνδυνος τα συμπεράσματα της να έχουν εύθραυστη βάση και να στερούνται αντικειμενικότητας.

Η ποιοτική έρευνα παρουσιάζει την πραγματικότητα, όπως την προσλαμβάνουν τα άτομα που συμμετέχουν σε αυτήν με βάση τις πεποιθήσεις και αξίες τους.

Ο ερευνητής της ποιοτικής έρευνας προσπαθεί να δια φωτίσει τις υποκειμενικές ανθρώπινες εμπειρίες και να τις εντάξει σε γενικούς κανόνες της κοινωνικής πραγματικότητας. Οι άνθρωποι στους οποίους στηρίζεται η ποιοτική έρευνα δεν αντιμετωπίζονται ως παθητικά στοιχεία αλλά καλούνται να εκτιμήσουν αυτήν την πραγματικότητα. Πρόκειται δηλαδή για μία «κοινωνικά κατασκευασμένη πραγματικότητα»<sup>43</sup>. Επειδή ακριβώς, η παρουσιαζόμενη από τον ερευνητή πραγματικότητα στηρίζεται σε υποκειμενικά στοιχεία, απαιτείται μεγάλη προσπάθεια εξακρίβωσης της ορθότητάς της.

Τα αποτελέσματα οποιασδήποτε έρευνας οφείλουν να χαρακτηρίζονται από αξιοπιστία και εγκυρότητα. Αξιοπιστία υπάρχει όταν οι απαντήσεις που δίνει μία έρευνα θα ήταν οι ίδιες ακόμα και εάν αυτή διενεργείτο με διαφορετικό τρόπο από αυτόν που διενεργήθηκε και εγκυρότητα υπάρχει όταν η έρευνα δίνει σωστές απαντήσεις<sup>44</sup>.

Αναφορικά με τις έρευνες που χρησιμοποιούν ως μέσο συλλογής πληροφοριών τις συνεντεύξεις, η αξιοπιστία εξασφαλίζεται κατά ένα μεγάλο ποσοστό με την συστηματοποίηση των σχετικών σημειώσεων ή των

<sup>43</sup> "socially constructed reality", βλ. Devine, (1995), ο.π., π. 64.

<sup>44</sup> Βλ. Kirk – Miller, (1986), ο.π., π. 19. Η αξιοπιστία επικεντρώνεται στην σημασία και στην σημαντικότητα του συλλεχθέντος υλικού και η εγκυρότητα επικεντρώνεται στην συνέπεια, στη σταθερότητα των αποτελεσμάτων της έρευνας.

απομαγνητοφωνήσεων ώστε αυτές να είναι προσβάσιμες σε άλλους αναλυτές.

Η δε εγκυρότητα στις έρευνες μέσω συνεντεύξεων ταυτίζεται με την «αυθεντικότητα», που δεν είναι τίποτα άλλο παρά η παρουσίαση της αυθεντικής κατανόησης των εμπειριών και των πεποιθήσεων των ερωτώμενων<sup>45</sup>.

Οι προαναφερόμενες δύο απαιτήσεις στοχεύουν στο να μειώσουν τις τυχόν προκαταλήψεις του ερευνητή και τα συνεπαγόμενα λάθη του κατά τη διενέργεια της ερευνητικής διαδικασίας.

Η παρούσα έρευνα επικεντρώθηκε στο να κατανοήσει και να εξηγήσει τα κίνητρα, τις εμπειρίες και τις υποκειμενικές ερμηνείες των ερωτώμενων, ως απαραίτητες συνιστώσες μίας συγκεκριμένης κοινωνικοπολιτικής διαδικασίας. Οι ερωτώμενοι, μέλη της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας κλήθηκαν να κρίνουν τις καταστάσεις που βιώνουν στα πλαίσια της επαγγελματικής τους δραστηριότητας και έτσι να παρουσιαστεί μέσα από την ερμηνεία της κριτικής τους η «κοινωνική πραγματικότητα» του καθεστώτος διέλευσης των πλοίων μέσα από τα 'Στενά' και ό,τι αυτή συνεπάγεται.

Η διατήρηση των μαγνητοταινιών των συνεντεύξεων και η παρουσίαση των απομαγνητοφωνήσεων τους στο Παράρτημα XXXV συνεισφέρουν στην εξασφάλιση της αξιοπιστίας της παρούσας έρευνας, καθώς με αυτόν τον τρόπο τα πληροφοριακά στοιχεία στα οποία στηρίχθηκε η έρευνα είναι προσβάσιμα σε οποιονδήποτε ερευνητή για διασταύρωση των στοιχείων και πιστοποίηση των συμπερασμάτων.

Παράλληλα, η αρίθμηση των συνεντεύξεων<sup>46</sup> και η αναφορά των συγκεκριμένων αριθμών συνεντεύξεων σε παραπομπές καθόλη την παρουσίαση των αποτελεσμάτων αποτελεί μία βάση διευκόλυνσης

<sup>45</sup> Βλ. Silverman D., (1993), *Interpreting Qualitative Data; Methods for Analysing Talk, Text and Interaction*, Sage , p. 10.

<sup>46</sup> Η αρίθμηση των συνεντεύξεων έγινε με βάση τη χρονολογική σειρά διενέργειας των συνεντεύξεων.

οποιοδήποτε θελήσει να ανατρέξει στις πηγές ώστε να διασταυρώσει τα αναφερθέντα σε αυτή.

Επίσης, έγινε προσπάθεια αυθεντικής παρουσίασης των απόψεων και των πεποιθήσεων των ερωτώμενων<sup>47</sup>, παραβάλλοντας, όπου αυτό κρινόταν αναγκαίο, αυτούσιες τις δηλώσεις τους ώστε να κριθεί η εγκυρότητα των συμπερασμάτων της έρευνας.

---

<sup>47</sup> Οι ποιοτικές έρευνες δέχονται ότι η γνώση προσδιορίζεται σε συγκεκριμένο πλαίσιο και ότι εξαρτάται από την ικανότητα του ερευνητή να προβεί σε ανάλυση των πληροφοριών και στην διεξαγωγή συμπερασμάτων. Βλ. Taylor – Bogdan, (1984), ο.π., p. 11.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄

### ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

#### **B1. Επαγγελματικά, εκπαιδευτικά, οικονομικά και κοινωνικά στοιχεία των ερωτώμενων.**

Στην πρώτη ερώτηση «κλειστού τύπου» προσδιορίζεται η ιδιότητα των ερωτώμενων.

Στην πρώτη κατηγορία εντάσσονται οι ασχολούμενοι με την πλοιοκτησία, εφοπλισμό, διαχείριση και ναύλωση πλοίων. Νομικά οι τέσσερις αυτές δραστηριότητες είναι διαφορετικές καθώς:

- Πλοιοκτήτης είναι αυτός που έχει στην κυριότητά του και εκμεταλλεύεται για λογαριασμό του ένα πλοίο.
- Εφοπλιστής είναι αυτός που εκμεταλλεύεται για λογαριασμό του ένα πλοίο που ανήκει σε τρίτο.
- Διαχειριστής είναι αυτός που διαχειρίζεται ξένο πλοίο για λογαριασμό του κυρίου αυτού.
- Ναυλωτής είναι αυτός που ναυλώνει (μισθώνει) είτε για κάποιο συγκεκριμένο ταξίδι (ναύλωση κατά ταξίδι) είτε για κάποιο συγκεκριμένο χρονικό διάστημα (χρονοναύλωση) πλοίο που ανήκει σε τρίτο για τη διενέργεια μεταφορών.

Στην πράξη, όμως, οι τρεις πρώτες ιδιότητες χρησιμοποιούνται με τον ίδιο τρόπο και στη ναυτιλιακή κοινότητα ο «εφοπλιστής», «πλοιοκτήτης», «διαχειριστής» πλοίων είναι στην ουσία το ίδιο πρόσωπο και μόνο για νομικούς και φορολογικούς λόγους γίνεται ο σχετικός διαχωρισμός. Για τους ίδιους, εξάλλου, λόγους η πλοιοκτησία, ο εφοπλισμός και η διαχείριση ενός πλοίου διενεργείται μέσω εταιρικών πέπλων<sup>48</sup>.

<sup>48</sup> Όταν αποκαλούμε κάποιο φυσικό πρόσωπο «εφοπλιστή» (είναι η πιο προσφιλή λέξη), αυτός στην πραγματικότητα δεν εμφανίζεται πουθενά σε έγγραφα ή εάν εμφανίζεται τότε είναι ένα από τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου της εταιρείας που διαχειρίζεται τα πλοία του. Εάν

Στην δεύτερη κατηγορία εντάσσονται οι ναυλομεσίτες και οι ναυτιλιακοί πράκτορες. Οι μεν πρώτοι μεσολαβούν για τη ναύλωση ενός πλοίου και οι δεύτεροι για τον εφοδιασμό ή την παροχή υπηρεσιών προς ένα πλοίο.

Στην τρίτη κατηγορία εντάσσονται οι ναυτικοί. Στην έννοια των ναυτικών εντάσσονται τόσο τα απλά μέλη του πληρώματος όσο και οι αξιωματικοί του εμπορικού ναυτικού.

Από τους 38 που απάντησαν στα ερωτηματολόγια:

- οι 25 είναι εφοπλιστές, πλοιοκτήτες κ.λπ.<sup>49</sup> και οι 2<sup>50</sup> ανήκαν σε ενώσεις εφοπλιστών, οι οποίες για προφανείς λόγους συσχετισμού, εντάχθηκαν στην πρώτη κατηγορία. Δηλαδή το 71% των ερωτώμενων εντάσσονται στην πρώτη κατηγορία.
- οι 3 είναι ναυλομεσίτες<sup>51</sup>, δηλαδή το 8% των ερωτώμενων εντάσσονται στην δεύτερη κατηγορία και
- οι 8 είναι ναυτικοί<sup>52</sup>, δηλαδή το 21% των ερωτώμενων εντάσσονται στην τρίτη κατηγορία.

*(1) ΠΡΩΤΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ – (Πλοιοκτήτες / Εφοπλιστές / Ναυλωτές / Διαχειριστές Πλοίων)*

(1) Επανγγελματική ιδιότητα ερωτώμενων (ερώτηση 2)

---

αυτός έχει για παράδειγμα 5 πλοία, τότε η εκμετάλλευση αυτών στηρίζεται στο εξής νομικό σχήμα: το κάθε πλοίο ανήκει τυπικά σε μία εταιρεία (άρα θα έχουμε πέντε ξεχωριστές πλοιοκτήτριες εταιρείες) και υπάρχει και μία έκτη εταιρεία (διαχειρίστρια), η οποία θα διαχειρίζεται τα πέντε αυτά πλοία. Δεν είναι σπάνιο, δε, το φαινόμενο να μην υπάρχει μόνο μία διαχειρίστρια εταιρεία αλλά δύο ή περισσότερες οι οποίες θα έχουν υπό τον έλεγχό τους έναν συγκεκριμένο αριθμό πλοίων. Η πρακτική αυτή ακολουθείται αφενός για να μην ευθύνεται ο ίδιος ο εφοπλιστής με την παρουσία του για χρέη των πλοίων του (αλλά μόνο η πλοιοκτήτρια εταιρεία) και αφετέρου για να μην ευθύνονται τα «αδελφά» πλοία για απαιτήσεις που δημιουργούνται σε ένα πλοίο. Έτσι ο επιχειρηματικός κίνδυνος ενός εφοπλιστή μειώνεται.

<sup>49</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 1-4, 6, 8-13, 17-22, 24, 26-28, 31, 33, 37-38.

<sup>50</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 25 και 32.

<sup>51</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 29, 30, 36.

<sup>52</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 5, 7, 14-16, 23, 34-35.

Η συντριπτική πλειοψηφία των ερωτώμενων της πρώτης κατηγορίας είναι διευθυντικά στελέχη και ο τομέας ενασχόλησής τους είναι το “operation” (διαχείριση – διεκπεραίωση - εκμετάλλευσης) της εταιρείας. Από τους υπόλοιπους, ένας<sup>53</sup> δήλωσε ότι είναι αρχιπλοίαρχος στο “operation department” (τμήμα εκμετάλλευσης), που θεωρείται υψηλόβαθμο στέλεχος μίας επιχείρησης, ενώ μόλις 3 ερωτώμενοι δήλωσαν<sup>54</sup> ότι είναι απλά στελέχη της εταιρείας που εργάζονταν επίσης στο “operation department”.

Από τους δύο ερωτώμενους των Ενώσεων Εφοπλιστών που συμμετείχαν στην έρευνα, ο ένας δήλωσε ότι είναι αντιπρόεδρος και διευθυντής σχεδιασμού<sup>55</sup> της οικείας Ένωσης, ενώ ο άλλος δήλωσε ότι είναι τεχνικός σύμβουλος αυτής<sup>56</sup>.

Σε αυτό το σημείο αξίζει να σημειωθεί ότι ακόμα και στις περιπτώσεις που ο ερωτώμενος ήταν ο ίδιος ο εφοπλιστής, αυτός δήλωσε ότι κατέχει διευθυντική θέση στην επιχείρηση<sup>57</sup>. Η ενέργεια αυτή δείχνει τη γενικότερη τάση εσωστρέφειας και καχυποψίας που διακατέχει την συγκεκριμένη κοινωνική ομάδα.

### (ii) Εκπαίδευση ερωτώμενων (ερώτηση 3)

Από τους 27 (ποσοστό 100%) ερωτώμενους της πρώτης κατηγορίας:

- οί 13 (ποσοστό 48,15%) είναι αξιωματικοί του Εμπορικού Ναυτικού (Ε.Ν.)<sup>58</sup>, οι οποίοι δεν ταξιδεύουν αλλά εργάζονται στα γραφεία της εταιρείας. Εκτός από έναν που έχει ειδικότητα μηχανικού, οι υπόλοιποι έχουν ειδικότητα πλοίαρχου.

<sup>53</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 19.

<sup>54</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 10 13, 20.

<sup>55</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 25.

<sup>56</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 32.

<sup>57</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 1-4, 9, 26, 27, 31, 37, 38. Χρησιμοποιήθηκαν εκφράσεις όπως «είμαι διευθυντικό στέλεχος της εταιρείας», «είμαι διευθυντής της εταιρείας», «είμαι διευθύνων σύμβουλος της εταιρείας», «είμαι πρόεδρος της εταιρείας και διευθύνων σύμβουλος», «είμαι ο γενικός διευθυντής της εταιρείας». Ο λόγος που δεν δήλωσαν την ιδιότητά τους αυτή έχει σχέση και με αυτό που προαναφέρθηκε περί αποφυγής αστικών ευθυνών που προκύπτουν από τη δραστηριότητα των πλοίων τους.

<sup>58</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 6, 8, 10, 12, 13, 17, 19, 20, 22, 28, 32, 33, 38.

- οι 10 (ποσοστό 37,04%) είναι απόφοιτοι Α.Ε.Ι.<sup>59</sup>. Αναφορικά με τις ειδικότητες, κυριαρχούν οι οικονομολόγοι, ακολουθούν οι μηχανικοί – ναυπηγοί και τέλος οι νομικοί.
- οι 4 (ποσοστό 14,81%) ξεκίνησαν από αξιωματικοί του Ε.Ν. (ειδικότητα πλοίαρχου) και στη συνέχεια απέκτησαν και πτυχίο Α.Ε.Ι.<sup>60</sup> με ειδικότητα στις πολιτικές επιστήμες, στα ναυτιλιακά και στα νομικά.

Τρεις από τους ερωτώμενους της κατηγορίας αυτής είναι απόστρατοι αξιωματικοί του Λιμενικού Σώματος (Λ.Σ.).

Αξίζει, εξάλλου να σημειωθεί ότι 5 από τους ερωτώμενους είναι κάτοχοι μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών<sup>61</sup> και 3 από αυτούς κάτοχοι διδακτορικού διπλώματος<sup>62</sup>.

#### (iii) Είδος Πλοίων που εκμεταλλεύονται οι εταιρείες (ερώτηση 4)

Από τις 25 εταιρείες (ποσοστό 100%) από όπου λήφθηκαν συνεντεύξεις:

- οι 15 εταιρείες (ποσοστό 60%) ασχολούνται με φορτηγά πλοία<sup>63</sup> (bulk carrier, containers, Ro-Ro).
- οι 6 εταιρείες (ποσοστό 24%) ασχολούνται με δεξαμενόπλοια<sup>64</sup> (oil & chemical tankers) και
- οι 4 εταιρείες (ποσοστό 16%) ασχολούνται τόσο με φορτηγά πλοία όσο και με δεξαμενόπλοια<sup>65</sup>.

Το ποσοστό συμμετοχής στην έρευνα εταιρειών που διαχειρίζονται φορτηγά πλοία είναι σχεδόν τριπλάσιο σε σύγκριση με αυτό των εταιρειών που διαχειρίζονται δεξαμενόπλοια. Η διαφορά αυτή, όμως δεν επηρεάζει ουσιαδώς το αποτέλεσμα της έρευνας μας δεδομένου ότι, μετά από σύγκριση των στοιχείων των συνεντεύξεων, διαπιστώνεται ότι η συντριπτική πλειοψηφία

<sup>59</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 1, 3, 4, 9, 11, 25-27, 31, 37.

<sup>60</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 2, 18, 21, 24.

<sup>61</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 3, 4, 11, 18, 27.

<sup>62</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 1, 25, 37.

<sup>63</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 1-3, 6, 8, 9, 12, 21, 22, 24, 26-28, 31, 37, 25.

<sup>64</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 4, 11, 13, 20, 33, 38.

<sup>65</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 10, 17-19, 32.

των εταιρειών διαχείρισης φορτηγών πλοίων, που συμμετείχαν στην έρευνα, έχουν μικρότερο στόλο (από 1 έως 10 πλοία) σε σχέση με τις εταιρείες διαχείρισης δεξαμενόπλοιων που έχουν μεγαλύτερο στόλο (από 15 έως 45 πλοία).

Ας σημειωθεί, τέλος ότι από τις δύο ενώσεις εφοπλιστών από όπου λήφθηκαν συνεντεύξεις, η μία δέχεται ως μέλη της μόνο έλληνες εφοπλιστές φορτηγών πλοίων, ενώ η δεύτερη δέχεται ως μέλη της έλληνες εφοπλιστές ανεξαρτήτως του είδους των πλοίων που διαχειρίζονται.

#### (iv) Αριθμός Πλοίων που εκμεταλλεύονται οι εταιρείες (ερώτηση 4)

Από τις 25 εταιρείες (ποσοστό 100%) από όπου λήφθηκαν συνεντεύξεις:

- 8 εταιρείες<sup>66</sup> (ποσοστό 32%) διαχειρίζονται έως 5 πλοία.
- 8 εταιρείες<sup>67</sup> (ποσοστό 32%) διαχειρίζονται από 6-10 πλοία.
- 2 εταιρείες<sup>68</sup> (ποσοστό 8%) διαχειρίζονται από 11-15 πλοία.
- 1 εταιρεία<sup>69</sup> (ποσοστό 4%) διαχειρίζεται από 16-20 πλοία.
- 1 εταιρεία<sup>70</sup> (ποσοστό 4%) διαχειρίζεται από 26-30 πλοία.
- 2 εταιρείες<sup>71</sup> (ποσοστό 8%) διαχειρίζονται από 31-35 πλοία.
- 1 εταιρεία<sup>72</sup> (ποσοστό 4%) διαχειρίζεται από 36-40 πλοία.
- 2 εταιρείες<sup>73</sup> (ποσοστό 8%) διαχειρίζονται από 41-45 πλοία.

Ας σημειωθεί, εξάλλου ότι οι δύο ενώσεις εφοπλιστών από τις οποίες λήφθηκαν συνεντεύξεις, έχουν εγγεγραμμένα στα μητρώα τους, η μία 64 μέλη<sup>74</sup> και η άλλη 700 μέλη<sup>75</sup>.

<sup>66</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 1-3, 12, 17, 18, 27, 28.

<sup>67</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 4, 8, 9, 24, 26, 31, 37, 38.

<sup>68</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 12 και 21.

<sup>69</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 20.

<sup>70</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 6.

<sup>71</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 19 και 22.

<sup>72</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 33.

<sup>73</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 10, 11.

<sup>74</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 25.

<sup>75</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 32.

(v) Σημαία των υπό διαχείριση πλοίων (ερώτηση 4)

Από τις 25 εταιρείες από όπου λήφθηκαν συνεντεύξεις:

- μόλις οι 5 εταιρείες<sup>76</sup> (ποσοστό 20%) χρησιμοποιούν αποκλειστικά την ελληνική σημαία στα πλοία τους.
- οι 13 εταιρείες<sup>77</sup> (ποσοστό 52%) χρησιμοποιούν αποκλειστικά ξένη σημαία στα πλοία τους.
- οι 7 εταιρείες<sup>78</sup> (ποσοστό 28%) χρησιμοποιούν τόσο την ελληνική όσο και ξένες σημαίες στα πλοία τους.

Αξίζει να σημειωθεί ότι οι ιδρυτές των 4 από τις 5 εταιρείες που χρησιμοποιούν αποκλειστικά στην ελληνική σημαία κατάγονται από τη Χίο και έχουν μεγάλη ναυτική παράδοση.

Οι ξένες σημαίες που οι ερωτώμενοι έχουν επιλέξει να σηκώσουν στα πλοία τους είναι αυτές του Παναμά, της Μάλτας και της Κύπρου.

Ας σημειωθεί ότι και οι δύο ενώσεις από τις οποίες λήφθηκαν συνεντεύξεις δέχονται ως μέλη τους έλληνες εφοπλιστές ανεξάρτητα από το εάν χρησιμοποιούν ελληνική ή ξένη σημαία. Αυτό, εξάλλου υπαγορεύεται από την ελληνική πραγματικότητα, η οποία, όπως αναλύθηκε στο πρώτο μέρος της παρούσας μελέτης, παρουσιάζει τα περισσότερα ελληνόκτητα πλοία να φέρουν ξένη σημαία.

(vi) Έτη επιχειρηματικής δραστηριότητας εταιρειών – Ναυτική παράδοση (ερώτηση 5)

Από τις 25 εταιρείες (ποσοστό 100%) από όπου λήφθηκαν συνεντεύξεις:

- 7 εταιρείες<sup>79</sup> (ποσοστό 28%) έχουν επιχειρηματική ζωή από 1 έως 10 έτη.

<sup>76</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 6, 13, 18, 24, 37.

<sup>77</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 1-4, 8, 9, 12, 21, 22, 26-28, 38.

<sup>78</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 10, 11, 17, 19, 20, 31, 40.

<sup>79</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 1-3, 12, 20, 24, 26.

- 7 εταιρείες<sup>80</sup> (ποσοστό 28%) έχουν επιχειρηματική ζωή από 11 έως 20 έτη.
- 1 εταιρεία<sup>81</sup> (ποσοστό 4%) έχει επιχειρηματική ζωή από 21 έως 30 έτη.
- 7 εταιρείες<sup>82</sup> (ποσοστό 28%) έχουν επιχειρηματική ζωή από 31 έως 40 έτη και
- 3 εταιρείες<sup>83</sup> (ποσοστό 12%) έχουν επιχειρηματική ζωή άνω των 40 ετών.

Ας σημειωθεί εξάλλου ότι οι ιδρυτές μόνο τεσσάρων<sup>84</sup> από τις 25 εταιρείες δεν είχαν προηγούμενη οικογενειακή ναυτική παράδοση, ενώ από τους ιδρυτές των υπολοίπων 21 εταιρειών, οι δεκατέσσερις (ποσοστό 56%) είχαν παράδοση στον εφοπλισμό<sup>85</sup>, αφού ανατρέχουν δύο με τρεις γενεές πίσω για να βρουν την έναρξη δραστηριοποίησης της οικογένειάς τους στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών. Χαρακτηριστική είναι η κατάθεση ενός από τους ερωτώμενους: «Έχουμε ναυτική παράδοση τεσσάρων γενεών πίσω. Το έτος 1856 ξεκίνησε ο προ – προ πάππος μου με το ιστιοφόρο που ονομαζόταν «Προφήτης Ηλίας». Ήταν караβοκύρης, κυβερνούσε το ιστιοφόρο και είχε και το γιο του μαζί. Μάλιστα πέθανε μέσα στο σκάφος και ανέλαβε ο γιός του 16 ετών την κυβέρνησή του.»<sup>86</sup>.

Τέλος, από τις δύο ενώσεις εφοπλιστών, η μία ιδρύθηκε το 1940<sup>87</sup> και η άλλη το 1916<sup>88</sup>.

#### (vii) Καταγωγή Ιδρυτών Εταιρειών (ερώτηση 5)

Από τους ιδρυτές των 25 εταιρειών (ποσοστό 100%) από όπου λήφθηκαν συνεντεύξεις:

<sup>80</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 4, 8, 19, 21, 27, 28, 38.

<sup>81</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 22.

<sup>82</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 6, 10, 11, 13, 17, 18, 33.

<sup>83</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 9, 31, 37.

<sup>84</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 2, 28, 33, 38.

<sup>85</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 8-11, 17-22, 24, 26, 27, 37.

<sup>86</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 37.

<sup>87</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 25.

<sup>88</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 32.

- 12 ιδρυτές εταιρειών<sup>89</sup> (ποσοστό 48%) κατάγονται από τον νησί της Χίου (Καρδάμυλα και Βροντάδος) και των Οινουσσών.
- 3 ιδρυτές εταιρειών<sup>90</sup> (ποσοστό 12%) κατάγονται από την Αρκαδία.
- 2 ιδρυτές εταιρειών<sup>91</sup> (ποσοστό 8%) κατάγονται από τις Κυκλάδες.
- 2 ιδρυτές εταιρειών<sup>92</sup> (ποσοστό 8%) κατάγονται από τον Πόρο.
- 2 ιδρυτές εταιρειών<sup>93</sup> (ποσοστό 8%) κατάγονται από την Κρήτη.
- 1 ιδρυτής εταιρείας<sup>94</sup> (ποσοστό 4%) κατάγεται από την Κύπρο.
- 1 ιδρυτής εταιρείας<sup>95</sup> (ποσοστό 4%) κατάγεται από τον Βόλο.
- 1 ιδρυτής εταιρείας<sup>96</sup> (ποσοστό 4%) κατάγεται από την Ορεινή Κορινθία.

Όπως προαναφέρθηκε, οι ιδρυτές των 14 εταιρειών (από τις 25 εταιρείες που λήφθηκαν συνεντεύξεις), είχαν οικογενειακή παράδοση στον εφοπλισμό. Από τη σύγκριση των στοιχείων προκύπτει ότι τα 2/3 αυτών (10 εφοπλιστές)<sup>97</sup> έχουν καταγωγή από τη Χίο και τις Οινούσσες.

#### (viii) Κατανωνή ερωτώμενων – Οικογενειακή Ναυτική Παράδοση ( ερώτηση 5)

Από τους 27 (ποσοστό 100%) ερωτώμενους της πρώτης κατηγορίας:

- 9 (ποσοστό 33,3%) έχουν καταγωγή από τη Χίο (Καρδάμυλα και Βροντάδος) και από τις Οινούσσες<sup>98</sup>.
- 4 (ποσοστό 14,8%) έχουν καταγωγή από την Αρκαδία<sup>99</sup>.
- 3 (ποσοστό 11,1%) έχουν καταγωγή από Κυκλάδες<sup>100</sup>.
- 4 (ποσοστό 14,8%) έχουν καταγωγή από Αθήνα – Πειραιά<sup>101</sup>.
- οι υπόλοιποι 7 (ποσοστό 26%) έχουν καταγωγή από Κρήτη, Κύπρο, Κέρκυρα, Σαμοθράκη, Εύβοια, Πάτρα, Ορεινή Κορινθία<sup>102</sup>.

<sup>89</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 4, 6, 8, 9, 13, 17, 21, 22, 24, 26, 27, 37

<sup>90</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 19, 20, 38.

<sup>91</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 1, 18.

<sup>92</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 10, 11.

<sup>93</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 3, 33.

<sup>94</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 2.

<sup>95</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 28.

<sup>96</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 31.

<sup>97</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 8, 9, 17, 18, 21, 22, 24, 26, 27, 37.

<sup>98</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 4, 8, 9, 17, 22, 26, 27, 28, 37.

<sup>99</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 6, 19, 20, 38.

<sup>100</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 1, 12, 18.

<sup>101</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 10, 11, 23, 25.



Όπως έχει προαναφερθεί από τους 27 ερωτώμενους της πρώτης κατηγορίας, οι 25 αποτελούν δυναμικό εταιρειών (οι δύο ερωτώμενοι εργάζονται σε ενώσεις εφοπλιστών). Από αυτούς τους 25 ερωτώμενους, μόνο οι 15 είναι πράγματι στελέχη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων<sup>103</sup>, καθώς οι 10 είναι οι ίδιοι οι εφοπλιστές. Εάν συγκρίνουμε τα στοιχεία των 15 αυτών συνεντεύξεων, παρατηρούμε ότι μόνο οι 6 από τους ερωτώμενους<sup>104</sup> (ποσοστό 40%) έχουν κοινή καταγωγή με τους εφοπλιστές – ιδρυτές των εταιρειών.

Δεδομένου ότι οι ερωτώμενοι αποτελούν υψηλόβαθμα στελέχη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, μπορούμε να συμπεράνουμε ότι έχει αρχίσει να αλλάζει η παλαιότερη νοοτροπία που επικρατούσε στη ναυτιλία, σύμφωνα με την οποία οι εφοπλιστές εμπιστευόντουσαν τις καίριες θέσεις της επιχείρησης τους μόνο σε συμπατριώτες τους.

Επίσης, από τους 15 ερωτώμενους της πρώτης κατηγορίας, που είναι στελέχη ναυτιλιακών επιχειρήσεων και όχι οι ίδιοι οι εφοπλιστές, μόνο οι 9 (ποσοστό 60%) έχουν οικογενειακή ναυτική παράδοση<sup>105</sup>. Ένας, δε από αυτούς με καταγωγή από τη Χίο, έχει οικογενειακή ναυτική παράδοση που συνδέεται άμεσα με το εμπόριο της Μαύρης Θάλασσας. Αναφέρει χαρακτηριστικά στη συνέντευξη του: «Ο πατέρας μου ήταν έμπορος στα Καρδάμυλα, καταγόμενος από τη Μικρά Ασία και προπολεμικά ασχολιόταν με εμπόριο ξυλείας και τροφίμων από τη Μαύρη Θάλασσα (Γαλάτσι και Κωσταντζα Ρουμανίας), μεταφερόμενα με καϊκια....»<sup>106</sup>

## *(II) ΔΕΥΤΕΡΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ (Ναυλομεσίτες / Πράκτορες)*

### (i) Επαγγελματική Ιδιότητα ερωτώμενων (ερώτηση 2)

<sup>102</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 2, 3, 13, 21, 31, 32, 33.

<sup>103</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 6, 8, 10-13, 17-23, 28, 33.

<sup>104</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 8, 17, 18, 19, 20, 22.

<sup>105</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 6, 8, 10, 12, 17, 20-22, 28.

<sup>106</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 8.

Από τους τρεις ερωτώμενους που εντάσσονται στη δεύτερη κατηγορία, οι δύο δήλωσαν ότι είναι διευθυντικά στελέχη<sup>107</sup>, ενώ ο ένας δήλωσε ότι είναι απλό στέλεχος αυτής<sup>108</sup>.

(ii) Εκπαίδευση ερωτώμενων (ερώτηση 3)

Και οι τρεις είναι απόφοιτοι Α.Ε.Ι., ενώ οι δύο από αυτούς κατέχουν και μεταπτυχιακό τίτλο σπουδών<sup>109</sup>.

Οι κάτοχοι μεταπτυχιακού είναι οικονομολόγοι, ενώ ο τρίτος - ο οποίος ασχολείται με ναυλώσεις δεξαμενόπλοιων - είναι μηχανολόγος.

(iii) Είδος και σημαία Πλοίων που ναυλώνονται από τις εταιρείες (ερώτηση 4)

Από τις τρεις ναυλομεσιτικές εταιρείες που συμμετείχαν στην έρευνα, οι δύο ασχολούνται με ναυλώσεις φορτηγών πλοίων<sup>110</sup> και η τρίτη με ναυλώσεις δεξαμενόπλοιων<sup>111</sup>. Οι δε σημαίες που φέρουν τα πλοία αυτά είναι τόσο ελληνική όσο και ξένες.

(iv) Έτη επιχειρηματικής δραστηριότητας εταιρειών – Ναυτική παράδοση – Καταγωγή (ερώτηση 5)

Οι δύο από τις ναυλομεσιτικές εταιρείες που συμμετείχαν στην έρευνα ιδρύθηκαν την τελευταία δεκαετία<sup>112</sup>, ενώ η τρίτη ιδρύθηκε πριν από 22 χρόνια<sup>113</sup>.

Μόνο η μία από τις τρεις ναυλομεσιτικές εταιρείες, της οποίας οι ιδρυτές κατάγονται από την Κύπρο και τον Πειραιά, δεν χαρακτηρίζεται από καμία οικογενειακή ναυτική παράδοση<sup>114</sup>.

<sup>107</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 30, 36. Ας σημειωθεί ότι και ο ένας από αυτούς είναι ο ιδρυτής της εταιρείας κατά δήλωσή του.

<sup>108</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 29.

<sup>109</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 29, 30.

<sup>110</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 29, 30.

<sup>111</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 36.

<sup>112</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 30, 36.

<sup>113</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 29.

<sup>114</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 29.

Τέλος, η οικογένεια που ίδρυσε μία από τις ναυλομεσιτικές εταιρείες που συμμετείχε στην έρευνα και που η καταγωγή της είναι από την Κωνσταντινούπολη, είχε ασχοληθεί με τον εφοπλισμό από τις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα<sup>115</sup>.

### (III) ΤΡΙΤΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ( Ναυτικοί)

#### (i) Επαγγελματική ειδικότητα ερωτώμενων (ερώτηση 2-3)

Από τους 8 ναυτικούς (ποσοστό 100%), που συμμετείχαν στην έρευνα:

- 5 (ποσοστό 62,5%) είναι πλοίαρχοι Α΄ τάξης του Ε.Ν., δηλαδή καπετάνιοι<sup>116</sup>.
- 1 (ποσοστό 12,5%) είναι πλοίαρχος Β΄ τάξης του Ε.Ν., δηλαδή υποπλοίαρχος<sup>117</sup>.
- 2 (ποσοστό 25%) είναι πλοίαρχοι Γ΄ τάξης του Ε.Ν., δηλαδή ανθυποπλοίαρχοι<sup>118</sup>.

#### (ii) Είδος και σημαία Πλοίων που ναυτολογήθηκαν οι ερωτώμενοι (ερώτηση 4)

Από τους 8 ναυτικούς (ποσοστό 100%), που συμμετείχαν στην έρευνα:

- 3 ναυτικοί (ποσοστό 37,5%)<sup>119</sup> έχουν ναυτολογηθεί μόνο σε φορητά πλοία.
- 3 ναυτικοί (ποσοστό 37,5%)<sup>120</sup> έχουν ναυτολογηθεί μόνο σε δεξαμενόπλοια.
- 2 ναυτικοί (ποσοστό 25 %)<sup>121</sup> έχουν ναυτολογηθεί τόσο σε φορητά πλοία όσο και σε δεξαμενόπλοια.

<sup>115</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 36.

<sup>116</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 5, 7, 23, 34, 35.

<sup>117</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 16.

<sup>118</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 14, 15.

<sup>119</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 5, 34, 35.

<sup>120</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 15, 16, 23.

<sup>121</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 7, 14.

Κατά την πραγματοποίηση της έρευνας έγινε προσπάθεια να λάβουμε την άποψη ναυτικών που έχουν ταξιδέψει τόσο σε φορητά πλοία όσο και σε δεξαμενόπλοια, δεδομένης της διαφοροποίησης των προβλημάτων που προκύπτουν σε αυτά τα δύο είδη πλοίων.

Με αυτόν γνώμονα, επιλέχθηκαν να συμμετέχουν στην έρευνα ίδιος αριθμός ναυτικών με ειδικευση στα φορητά πλοία και στα δεξαμενόπλοια.

Επίσης, επιλέχθηκαν και δύο ναυτικοί που έχουν ναυτολογηθεί και στα δύο είδη πλοίων, προκειμένου να έχουμε και δείγμα ικανό να συγκρίνει τις ιδιαιτερότητες της διακυβέρνησής τους.

Τέλος, αξ σημειωθεί ότι όλοι οι ναυτικοί έχουν ταξιδέψει σε πλοία τόσο υπό ελληνική όσο και υπό ξένη σημαία.

#### (iii) Κατανωγή – Ναυτική Παράδοση ερωτώμενων (ερώτηση 5)

Από τους 8 ναυτικούς (ποσοστό 100%), που συμμετείχαν στην έρευνα:

- 3 (ποσοστό 37,5%) έχουν καταγωγή από τη Χίο με ναυτική οικογενειακή παράδοση<sup>122</sup>.
- 2 (ποσοστό 25%) έχουν καταγωγή από την Πελοπόννησο<sup>123</sup> (Μάνη και Πύργο Ηλείας), από τους οποίους μόνο ο ένας έχει ναυτική οικογενειακή παράδοση.
- οι υπόλοιποι 3 (ποσοστό 37,5%) έχουν καταγωγή από την Κρήτη, το Γαλαξίδι και τη Φωκίδα χωρίς καμία οικογενειακή ναυτική παράδοση<sup>124</sup>.

<sup>122</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 7, 34, 35.

<sup>123</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 5 και 23.

<sup>124</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 14-16.

## **B2. Συσχετισμός με την ευρύτερη περιοχή της Μαύρης Θάλασσας – Γνώση των ‘Τουρκικών Κανονισμών’.**

*(I) ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟ ΠΕΔΙΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΕΡΩΤΩΜΕΝΩΝ (ερώτηση 6)*

### (i) Πρώτη Κατηγορία

Αναφορικά με το γεωγραφικό πεδίο επαγγελματικής δραστηριοποίησης των εφοπλιστών/ πλοιοκτητών κ.λπ., πρέπει να σημειωθεί ότι, όπως αναλύθηκε και στο Α΄ μέρος της παρούσας μελέτης, οι Έλληνες εφοπλιστές έχουν εξειδικευτεί στην ελεύθερη φορτηγό ναυτιλία (tramp shipping). Διαχειρίζονται, δηλαδή, πλοία που αναζητούν τους ναύλους χωρίς κανένα προγραμματισμό εκεί που προσφέρονται φορτία, απασχολούμενοι κυρίως στις χύδην μεταφορές κατά περίπου 95%. Ο χώρος της ελεύθερης φορτηγού ναυτιλίας είναι ανοιχτός και ελεύθερος υπό την έννοια ότι δεν μπορεί να γίνει καμία ακριβή πρόβλεψη αναφορικά με τον τόπο και το χρόνο όπου θα υπάρχει επάρκεια φορτίων προς μεταφορά ή προσφερόμενων πλοίων.

Κατά συνέπεια, η συντριπτική πλειοψηφία των ερωτώμενων, που διαχειρίζονται φορτηγά πλοία και συγκεκριμένα πλοία μεταφοράς ξηρού χύδην φορτίου (bulk carrier), τύπου Ro – Ro, διπλού καταστρώματος (twin deckers) κ.λπ., δήλωσαν ότι δραστηριοποιούνται σε όλον τον κόσμο, ανάλογα με το πού υπάρχει ζήτηση για μεταφορά φορτίων.

Μόνο ένας ερωτώμενος<sup>125</sup> του οποίου η εταιρεία διαχειρίζεται φορτηγά πλοία (δραστηριοποιείται δηλαδή στην ελεύθερο φορτηγό ναυτιλία), έδωσε συγκεκριμένη περιοχή δραστηριοποίησης και συγκεκριμένα την περιοχή της Άπω Ανατολής. Η διαφοροποίηση αυτή οφείλεται στο ότι τα πλοία αυτά είναι εφοδιασμένα με δικούς τους γεραμούς φορτίων με συνέπεια να κάνουν εμπόριο στην περιοχή της Ινδονησίας, Ινδίων όπου είτε δεν έχουν λιμενικές εγκαταστάσεις φορτοεκφόρτωσης είτε παρουσιάζουν έντονο το φαινόμενο της

<sup>125</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 8.

παλίρροιας και έτσι τα πλοία που προσεγγίζουν αναγκάζονται να μένουν στο αγκυροβόλιο και να μεταφορτώνουν το φορτίο σε μικρότερα πλοία ώστε να μεταφερθεί τελικά στη ξηρά.

Δύο μόνο από τους ερωτώμενους που διαχειρίζονται πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (container ships) και έχουν τακτικές γραμμές μεταφοράς φορτίων, δήλωσαν εκ των πραγμάτων συγκεκριμένο γεωγραφικό χώρο δραστηριοποίησης, ο ένας την περιοχή Άπω Ανατολής και ο άλλος στο χώρο της Μεσογείου<sup>126</sup>.

Μετά από τη μελέτη των απαντήσεων των σχετικών ερωτηματολογίων, παρατηρείται ότι οι γεωγραφικοί χώροι δραστηριοποίησης των δεξαμενόπλοιων είναι πιο συγκεκριμένοι σε σχέση με αυτούς των φορτηγών πλοίων. Ο περιορισμός αυτός οφείλεται στην ύπαρξη περιορισμένων ειδών φορτίων που αυτά μεταφέρουν, που είναι είτε πετρέλαιο και παράγωγα αυτού είτε χημικά. Επίσης, οφείλεται στις επαγγελματικές σχέσεις που οι εφοπλιστές έχουν αναπτύξει με συγκεκριμένες πετρελαϊκές εταιρείες ή πετρελαιοπαραγωγούς, καθώς στην συγκεκριμένη αγορά ο κύκλος είναι στενός και απαιτείται μακροχρόνια επαφή και συνεργασία για να δημιουργηθούν σχέσεις εμπιστοσύνης φορτωτή - μεταφορέα.

Επιγραμματικά μπορεί να αναφερθούν ως περιοχές δραστηριοποίησης των δεξαμενόπλοιων των ερωτώμενων, η Μεσόγειος (που περιλαμβάνεται και η Μαύρη Θάλασσα), η Ευρώπη και η Άπω Ανατολή, ο Περσικός Κόλπος και η Αμερική (συμπεριλαμβανομένης και της Καραϊβικής).

Πέραν των προαναφερομένων, όλοι οι ερωτώμενοι της πρώτης κατηγορίας έχουν εμπειρία από τη διέλευση πλοίων από τα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων καθώς τα πλοία που διαχειρίζονται, δραστηριοποιούνται και στην περιοχή της Μαύρης Θάλασσας.

---

<sup>126</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 26 και 31.

Ακόμα και οι δύο ερωτώμενοι που ασχολούνται με τακτικές γραμμές μεταφοράς φορτίων σε άλλες περιοχές, πέραν της Μαύρης Θάλασσας, έχουν σχετική εμπειρία, καθώς ο πρώτος διαχειρίζεται και φορτηγά πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου (πέρα από πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων) που δραστηριοποιούνται στην περιοχή της Μαύρης Θάλασσας<sup>127</sup> και ο δεύτερος πριν από τρία χρόνια είχε ως σταθερό (επί 2-3 χρόνια) γεωγραφικό πεδίο δραστηριοποίησης ενός από τα πλοία του την περιοχή του Εύξεινου Πόντου και συγκεκριμένα το Πότι της Γεωργίας<sup>128</sup>.

Σε αυτό το σημείο πρέπει να αναφερθεί ότι η δραστηριοποίηση των δεξαμενόπλοιων στην περιοχή της Μαύρης Θάλασσας εξαρτάται - πέραν των εμπορικών σχέσεων με τους πετρελαιοπαραγωγούς και τις πετρελαϊκές εταιρείες - και από το μέγεθος τους.

Μία από τις εταιρείες που συμμετείχαν στην έρευνα<sup>129</sup> δήλωσε ότι διαθέτει κυρίως δεξαμενόπλοια μαμούθ, τα λεγόμενα VLCC (Very Large Crude Carrier) (ποσοστό 80% του στόλου της), με αποτέλεσμα να μην είναι δυνατόν να δραστηριοποιηθούν στην περιοχή της Μαύρης Θάλασσας λόγω αντικειμενικής αδυναμίας διέλευσης από τα 'Στενά'.

Το ίδιο απάντησε και μία άλλη εταιρεία<sup>130</sup> που διαχειρίζεται τόσο φορτηγά πλοία όσο και δεξαμενόπλοια: μόνο τα φορτηγά πλοία της έχουν ναυλωθεί για λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας διότι τα δεξαμενόπλοιά της (συγκεκριμένα γκαζάδικα) έχουν χωρητικότητα 350.000 και 270.000 τόνους, μέγεθος απαγορευτικό για τη διέλευση από το Βόσπορο.

Αναφορικά με τις δύο ενώσεις εφοπλιστών, που συμμετείχαν στην έρευνα, το γεωγραφικό πεδίο δραστηριοποίησης των μελών τους προσδιορίζεται μέσα από τον τίτλο τους.

Η Ένωση Πλοιοκτητών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων, έχει ως μέλη της πλοιοκτήτες τόσο φορτηγών πλοίων όσο και δεξαμενόπλοιων, χωρητικότητας από 2.000 έως 10.000 τόνων, που δραστηριοποιούνται στον ευρύτερο χώρο

<sup>127</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 26.

<sup>128</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 31.

<sup>129</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 13.

<sup>130</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 17.

της Μεσογείου, συμπεριλαμβανόμενης και της Μαύρης Θάλασσας. Συγκεκριμένα, ο ερωτώμενος δήλωσε ότι «Υπάρχουν μέλη που κάνουν διελεύσεις μέσα από τα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων, άλλοι επί τακτικής βάσης, όπως ..... και άλλοι όποτε τύχει, είτε έχουν φορτηγά είτε δεξαμενόπλοια. Εάν θα μπορούσα να μιλήσω με ποσοστό, θα έλεγα για τον τελευταίο χρόνο ότι πάνω από 50% των μελών μας πέρασαν από τα Στενά»<sup>131</sup>.

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (Ε.Ε.Ε.) έχει ως μέλη της πλοιοκτήτες τόσο φορτηγών πλοίων όσο και δεξαμενόπλοιων, ανεξαρτήτως χωρητικότητας, που δραστηριοποιούνται ανά τον κόσμο. Ο ερωτώμενος δήλωσε συγκεκριμένα: «Τα πλοία των μελών μας δραστηριοποιούνται σε όλον τον κόσμο και στη Μαύρη Θάλασσα χωρίς να είμαι σε θέση να σας πω κάποιο ποσοστό ή να αναφερθώ σε κάποια συχνότητα»<sup>132</sup>.

### (ii) Δεύτερη Κατηγορία

Οι ναυλομεσίτες που συμμετείχαν στην έρευνα, μεσολαβούν σε ναυλώσεις πλοίων για μεταφορές αγαθών σε όλον τον κόσμο (Μεσόγειο, Ευρώπη, Αμερική, Άπω Ανατολή κ.λπ.). Είναι γνώστες της εμπορικής αγοράς, της εκάστοτε προσφοράς και τη ζήτησης των μεταφερόμενων φορτίων και αναλόγως βρίσκουν τα κατάλληλα πλοία για τη μεταφορά τους. Στο γεωγραφικό πεδίο της δραστηριοποίησής τους εντάσσεται και η αγορά της Μαύρης Θάλασσας.

### (iii) Τρίτη Κατηγορία

Γενικά, οι ναυτικοί, δεδομένης της ιδιομορφίας του επαγγέλματός τους, δεν επιλέγουν το γεωγραφικό χώρο όπου εργάζονται, καθώς αυτός είναι θέμα επιλογής του πλοιοκτήτη του πλοίου όπου είναι ναυτολογημένοι.

<sup>131</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 25

<sup>132</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 32.



Οι συγκεκριμένοι ναυτικοί που συμμετείχαν στην έρευνα, έχουν ταξιδέψει προσφάτως στην περιοχή της Μαύρης Θάλασσας είτε εργαζόμενοι σε φορτηγά πλοία είτε σε δεξαμενόπλοια.

*(II) ΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΦΟΡΤΙΑ ΚΑΙ ΛΙΜΑΝΙΑ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ ΣΤΗ ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ (ερώτηση 6)*

Οι περισσότεροι ερωτώμενοι ήταν φειδωλοί στις απαντήσεις τους αναφορικά με το είδος των μεταφερόμενων φορτίων και τα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης. Από τη συλλογή των στοιχείων των απαντήσεων, μπορούμε να καταγράψουμε τα εξής σημαντικότερα φορτία που μεταφέρονται από την περιοχή της Μαύρης Θάλασσας:

- Σίδηρος. Το εμπόριο σιδήρου αναπτύχθηκε στην περιοχή την τελευταία δεκαετία όπου « ... διαλύθηκε η Σοβιετική Ένωση, σταμάτησε η παραγωγή όπλων, οπότε χρειάστηκε να εξάγει τα σίδερά της...»<sup>133</sup>. «...Μετά από την πτώση του πολιτικού καθεστώτος της Σοβιετικής Ένωσης, οι χώρες εκεί έχουν αναπτύξει το εμπόριο σιδήρου, είτε σε χαλύβδινα φύλλα είτε σε δοκούς είτε σε ρολά, ο οποίος προορίζεται για διάφορες χρήσεις.»<sup>134</sup>

Ο σίδηρος φορτώνεται, υπό διάφορες μορφές (φύλλα, δοκοί, ρολά, ράγες κ.λπ)<sup>135</sup> από τα λιμάνια της Οδησσού, του Νοβοροσίσκ, του Ίλισεφσκ, της Μαριούπολης στην Αζοφική Θάλασσα<sup>136</sup>. Τα λιμάνια της Ρουμανίας και της Βουλγαρίας έχουν λιγότερη παραγωγή. Εξάγονται σε όλο τον κόσμο από τον Περσικό έως την Αμερική. Πριν από 3-4 χρόνια εισήγαγε πολύ σίδηρο η Κίνα και η Κορέα. Σήμερα οι Η.Π.Α. είναι αυτή που εισάγει σίδηρο από την περιοχή διότι είναι και καλής ποιότητας και πιο οικονομικό σε σχέση με το σίδηρο που παράγεται στις Η.Π.Α.<sup>137</sup>

<sup>133</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 37.

<sup>134</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 8. Βλ. επίσης ερωτηματολόγια 5 και 7.

<sup>135</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 1,6, 21,22, 26,27, 28.

<sup>136</sup> Προφανώς στα λιμάνια αυτά θα υπάρχουν υψικάμνοι, που μετατρέπουν το σιδηρομετάλλευμα σε καθαρό σίδηρο οποιασδήποτε μορφής. Τα σιδηρομεταλλεύματα (mineralli) εισάγονται στα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας όπου και μεταφέρονται σε χύδην μορφή με πλοία.Βλ. ερωτηματολόγια 7, 28, 34, 37.

<sup>137</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 29. Σύμφωνα με τον συγκεκριμένο ερωτώμενο, για να αντιμετωπιστεί το φαινόμενο αυτό, ο Μπους, τους τελευταίους 6 μήνες (η συνέντευξη λήφθηκε στις 17.6.2002), έχει επιβάλλει φορολογία στο εισαγόμενο στην Αμερική σίδηρο, μέτρο που όμως

- Λιπάσματα (fertilizer). Το φορτίο αυτό εξάγεται από τα λιμάνια της Οδησσού, της Κωσταντζας, του Νοβοροσίσκ, του Νικολάγιεφ, καθώς και από τουρκικά λιμάνια και εισάγεται από κράτη της Νοτίου Αμερικής (κυρίως Βραζιλία)<sup>138</sup> και της Άπω Ανατολής (κυρίως Κίνα)<sup>139</sup>.

Σύμφωνα με τους υπολογισμούς ενός ερωτώμενου – ναυλομεσίτη «η Μαύρη Θάλασσα σαν αγορά εξάγει το χρόνο το λιγότερο 2 – 2,5 εκατομμύρια τόνους σιδήρου και 1 εκατομμύριο τόνους λιπάσματα, λιπάσματα δηλαδή και σίδηρος πρέπει να πλησιάζουν γύρω στα 3 – 3,5 εκατομμύρια τόνους, γεγονός που σημαίνει, εάν υπολογίσει κανείς και τα μικρά φορτία τα οποία είναι ανεξέλεγκτα ... ότι το μήνα εξάγονται 100 – 120 τόνους ξηρού φορτίου από τη Μαύρη Θάλασσα.»<sup>140</sup>

- Υγρά χύδην φορτία. Τα δεξαμενόπλοια μεταφέρουν από τη Μαύρη Θάλασσα αργό πετρέλαιο ή παράγωγά του, αλλά και φυτικά προϊόντα (palm oil), αιθανόλη, καυστική σόδα κ.λπ.

Αναφορικά με τα προϊόντα πετρελαίου πρέπει να σημειωθεί ότι τα μεγάλα δεξαμενόπλοια μεταφέρουν αργό πετρέλαιο, ενώ τα μικρότερα μεταφέρουν παράγωγα αυτού. Το πετρέλαιο εξάγεται κυρίως από τα λιμάνια του Νοβοροσίσκ, του Τουάπσε, της Σούπσα, της Οδησσού, του Μπακού και εισάγεται από διάφορα μέρη του κόσμου, κυρίως από κράτη της Μεσογείου, όπως Γαλλία, Ιταλία, Ισραήλ κ.λπ.<sup>141</sup>

Σε αυτό το σημείο αξίζει να αναφερθεί ότι στην περιοχή της Μαύρης Θάλασσας τα δεξαμενόπλοια χρησιμοποιούνται όχι μόνο για μεταφορά πετρελαίου αλλά και ως αποθήκες αυτού (storage tanker)<sup>142</sup>.

---

δεν επηρέασε το μέγεθος των εισαγωγών αυτού του προϊόντος.

<sup>138</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 29.

<sup>139</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 30. Βλ. επίσης ερωτηματολόγια 1, 5, 7, 12, 21, 22, 26, 27, 35.

<sup>140</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 29.

<sup>141</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 4, 10, 13, 14, 15, 18, 19, 20, 23, 33, 36, 38.

<sup>142</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 38. Τα πετρελαιοφόρα – αποθήκες χρησιμοποιούνται στην περιοχή της Αζοφικής Θάλασσας, στο Κέρτς της Ουκρανία, πιο πάνω από το Νοβοροσίσκ, στην μπούκα της Αζοφικής Θάλασσας. Στην περιοχή αυτή η δραστηριότητα είναι εποχική. «Όταν ξεπαγώνουν τα ποτάμια και γίνονται πλεύσιμα, οι Ρώσοι έχουν καμιά 40αριά μικρά πετρελαιοφόρα 3.000 – 4.000 τόνους έκαστο, ποταμόπλοια και εκμεταλλεζόμενοι την πλευσιμότητα των ποταμών κατεβάζουν πετρέλαιο στη Μαύρη Θάλασσα και τα εναποθέτουν σε πετρελαιοφόρα μεγάλης χωρητικότητας... (π.χ. 150.000 τόνων), ... τα οποία χρονοναυλώνουν και τα χρησιμοποιούν ως αποθήκες. Τα μικρά αυτά πετρελαιοφόρα μεταφέρουν καθημερινώς (2-3 φορές την ημέρα) πετρέλαιο και όταν μαζευτούν 60.000 – 80.000 τόνοι, ναυλώνουν ένα άλλο πετρελαιοφόρο, στο οποίο μεταφορτώνεται το πετρέλαιο και μεταφέρεται σε όλον τον κόσμο ανάλογα με τα συμβόλαιά τους.» Οι συμβάσεις αυτές με

Προϊόντα που εισάγονται από τα κράτη της Μαύρης Θάλασσας και μεταφέρονται δια θαλάσσης, σύμφωνα με τα στοιχεία της έρευνας, είναι σιτηρά<sup>143</sup>, τσιμέντα<sup>144</sup>, κάρβουνο<sup>145</sup>, ορυκτά<sup>146</sup>, ζάχαρη<sup>147</sup> και σιδηρομεταλλεύματα<sup>148</sup>.

Πριν ολοκληρωθεί η συγκεκριμένη ενότητα, αξίζει να αναφερθεί ότι στο λιμάνι της Κωνσταντίας παρέχονται διευκολύνσεις για εργασίες – επιθεωρήσεις των πλοίων, όπως ο δεξαμενισμός (dry docking)<sup>149</sup> και η γενική επιθεώρηση που επιβάλλεται στα πλοία ανά πενταετία (special survey)<sup>150</sup>.

### *(III) ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΑΠΟ ΤΑ 'ΣΤΕΝΑ' (ερώτηση 6)*

Όλοι οι ερωτώμενοι, ο καθένας από τη δική του σκοπιά, δήλωσαν ότι δεν υπάρχει σταθερή συχνότητα δραστηριοποίησης στη Μαύρη Θάλασσα και συνεπώς διέλευσης από τα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων, καθώς αυτή εξαρτάται από τις διακυμάνσεις της ναυλαγοράς και τις διεθνείς εμπορικές συγκυρίες. Ωστόσο, προσπάθησαν και έδωσαν κατά προσέγγιση μία συχνότητα διέλευσης από τα 'Στενά' των πλοίων που είτε διαχειρίζονται, είτε ναυλώνουν είτε εργάζονται.

#### (i) Πρώτη Κατηγορία

---

τα πετρελαιοφόρα – αποθήκες λήγουν κάθε χειμώνα όπου παγώνουν τα ποτάμια και είναι αδύνατη η μεταφορά του πετρελαίου.

<sup>143</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 1, 6, 17, 22, 26, 28. Εισάγονται από την Τουρκία, Ρωσία και Ρουμανία. Η Ρωσία που την ονομάζαμε κάποτε σιποβολώνα της Ευρώπης, εισάγει πλέον σιτηρά καθώς μετά από την αλλαγή του πολιτικού καθεστώτος σταμάτησε η σχετική γεωργική παραγωγή.

<sup>144</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 26.

<sup>145</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 1, 7, 17

<sup>146</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 1. Ορυκτά εισάγονται κυρίως από την Ουκρανία.

<sup>147</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 10, 28, 35. Η ζάχαρη μεταφέρεται κυρίως από την Κούβα και εισάγεται κυρίως από την Ρωσία (Τουάπσε) και δευτερευόντως από την Ουκρανία (Οδησσός).

<sup>148</sup> Βλ. υποσημείωση 81.

<sup>149</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 9.

<sup>150</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 6.

Από την έρευνα, διαπιστώνουμε ότι η συχνότητα διέλευσης των πλοίων των εταιρειών (των ερωτώμενων) από τα 'Στενά' είναι μεγαλύτερη για τα δεξαμενόπλοια (κυμαίνεται από 5 διελεύσεις ανά έτος<sup>151</sup> έως και 1 διέλευση ανά ημέρα<sup>152</sup>) από ότι για τα φορτηγά πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου (κυμαίνεται από 1 διέλευση ανά έτος<sup>153</sup> έως και 6 διελεύσεις ανά έτος<sup>154</sup>).

### (ii) Δεύτερη Κατηγορία

Από τις τρεις ναυλομεσιτικές εταιρείες που συμμετείχαν στην έρευνα, οι δύο που ασχολούνται με ναυλώσεις φορτηγών πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου δήλωσαν ότι για την περιοχή της Μαύρης Θάλασσας ναυλώνουν 5-10 πλοία ανά μήνα.

Ο ερωτώμενος που ασχολείται με ναυλώσεις δεξαμενόπλοιων δήλωσε ότι η εταιρεία του έχει σταθερούς πελάτες από τη Ρωσία με αποτέλεσμα να ναυλώνουν κατά μέσο όρο 8 πλοία το μήνα.

### (iii) Τρίτη Κατηγορία

Οι ναυτικοί ήταν η μόνη κατηγορία ερωτώμενων που δεν απάντησαν συγκεκριμένα για το πόσο συχνά έχουν «διέλθει» από τα 'Στενά'.

Η αδυναμία αυτή οφείλεται στο ότι δεν ταξιδεύουν καθ' όλη τη διάρκεια του έτους αλλά ναυτολογούνται μόνο για συγκεκριμένα χρονικά διαστήματα, με αποτέλεσμα να είναι αδύνατος ο προσδιορισμός κάποιας σχετικής συχνότητας διέλευσης π.χ. ανά έτος, μήνα κ.λπ.

Κάποιος<sup>155</sup> από αυτούς ταξίδεψε τελευταία φορά προς τη Μαύρη Θάλασσα το 2001, κάποιος άλλος<sup>156</sup> δήλωσε ότι έχει διέλθει από τα 'Στενά' 10 φορές τα τελευταία 5 χρόνια, ενώ υπήρχε και ναυτικός που δήλωσε ότι στην τελευταία

<sup>151</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 38.

<sup>152</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 10 και 11.

<sup>153</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 1.

<sup>154</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 28.

<sup>155</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 35.

<sup>156</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 23.

του ναυτολόγηση που διήρκεσε 9 μήνες, περνούσε «... σχεδόν κάθε είκοσι ημέρες από τα Στενά»<sup>157</sup>.

#### (IV) ΓΝΩΣΗ ΤΩΝ 'ΤΟΥΡΚΙΚΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ' (ερώτηση 7)

Όλοι ανεξαιρέτως οι ερωτώμενοι γνώριζαν την ύπαρξη και την εφαρμογή των 'Τουρκικών Κανονισμών'. Πιο συγκεκριμένα, οι βασικότερες ρυθμίσεις αυτών, που οι ερωτώμενοι τόνισαν, είναι η λειτουργία των ζωνών διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας, η πρόσληψη πλοηγών και το δικαίωμα της τουρκικής διοίκησης να αναστείλει την κυκλοφορία των πλοίων σε περίπτωση ομίχλης ή διέλευσης μεγάλων δεξαμενόπλοιων.

Ορισμένες από τις ρυθμίσεις των 'Τουρκικών Κανονισμών', όπως ο καθορισμός κάποιων ζωνών διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας, εφαρμοζόντουσαν και πριν από το 1994<sup>158</sup>. Ένας από τους ερωτώμενους, δήλωσε χαρακτηριστικά: «... πάντοτε υπήρχαν τουρκικοί κανονισμοί διέλευσης των πλοίων μέσα από τα στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων, οι οποίοι έπαιρναν αυστηρότερη ή επιεικέστερη μορφή ανάλογα με τις πολιτικές συγκυρίες. Για παράδειγμα, την τελευταία δεκαετία, οι κανονισμοί αυτοί έχουν γίνει πολύ πιο αυστηροί...»<sup>159</sup>

#### (i) Πρώτη Κατηγορία

Δεδομένου ότι όλοι οι συμμετέχοντες στην έρευνα της πρώτης κατηγορίας δραστηριοποιούνται στην περιοχή της Μαύρης Θάλασσας και άρα τα πλοία τους διέρχονται από τα 'Στενά', γνώριζαν τους 'Τουρκικούς Κανονισμούς'.

<sup>157</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 34.

<sup>158</sup> Σε αυτό το σημείο πρέπει να τονιστεί το γεγονός ότι Τουρκία υπέβαλε το σύστημα διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας στο ΔΝΟ για έγκριση μόλις το 1994, παρόλο που, σύμφωνα με τις διεθνείς συνθήκες όφειλε να το υποβάλλει από την πρώτη στιγμή εφαρμογής του [Βλ. Μέρος Β΄ της παρούσας, κεφάλαιο Β2 (II)]. Το γεγονός αυτό συνεπάγεται την παράνομη εφαρμογή του συστήματος αυτού για το πριν από το 1994 χρονικό διάστημα.

<sup>159</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 13.

Τρεις από τους ερωτώμενους της πρώτης κατηγορίας<sup>160</sup> δήλωσαν ότι η πηγή ενημέρωσής τους για το τι ισχύει στα 'Στενά' είναι ο πράκτορας (shipping agent) που διορίζει η πλοιοκτήτρια εταιρεία όταν πρόκειται να περάσει ένα πλοίο από την περιοχή αυτή. Ο τελευταίος ενημερώνει τους πλοιοκτήτες για όλα τα απαραίτητα έγγραφα και πιστοποιητικά που απαιτείται να έχει το πλοίο για να περάσει από εκεί καθώς και όλες τις διαδικασίες που χρειάζονται για να γίνει η διέλευση του πλοίου [τήρηση των λωρίδων κυκλοφορίας, πρόσληψη πλοηγού, καταβολή τελών διέλευσης (transit fees) και υγειονομικών τελών (sanitary fees) κ.λπ.].

Ένας ερωτώμενος<sup>161</sup> της πρώτης κατηγορίας γνώριζε τους 'Τουρκικούς Κανονισμούς' και λόγω της ιδιότητάς του ως μέλους του Συμβουλίου του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (N.E.E.), καθώς το τελευταίο σε διάφορες συνεδριάσεις του είχε ως θέμα συζήτησης τη σύγκρουση των κανονισμών αυτών με τους «Κανόνες και τις Συστάσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού».

Αξιοσημείωτο είναι ότι ένας από τους ερωτώμενους όχι μόνο γνωρίζει τους 'Τουρκικούς Κανονισμούς' αλλά συμμετείχε και σε σχετικό συνέδριο της οργάνωσης CERA (Cambridge Energy Research Associates) τον Ιούνιο του 2001, όπου συζητήθηκε μεταξύ των άλλων τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα δεξαμενόπλοια από τους υπερβολικούς περιορισμούς που θέτει η τουρκική διοίκηση<sup>162</sup>.

Τέλος, πρέπει να σημειωθεί ότι η E.E.E. γνωρίζει τους 'Τουρκικούς Κανονισμούς' πριν ακόμα αρχίσει η εφαρμογή τους, καθώς συμμετείχε ως μέλος της ελληνικής αντιπροσωπείας, υπό την ιδιότητα του συμβούλου, στις διασκέψεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού όπου συζητήθηκε το θέμα.

---

<sup>160</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 2, 4, 17.

<sup>161</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 8.

<sup>162</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 11. Η συμμετοχή του κρίθηκε αναγκαία από τους οργανωτές του συνεδρίου διότι η εταιρεία την οποία διευθύνει είναι ένας από τους μεγαλύτερους χρήστες των 'Στενών', δεδομένου ότι τα πλοία της διέρχονται από τα 'Στενά' τουλάχιστον 1 φορά την ημέρα.

### (ii) Δεύτερη Κατηγορία

Οι ναυλομεσίτες που συμμετείχαν στην έρευνα, λόγω ακριβώς του αντικειμένου της εργασίας τους, γνώριζαν τους 'Τουρκικούς Κανονισμούς'. Όπως χαρακτηριστικά δήλωσε ένας από αυτούς: «... πάντοτε υπολογίζουμε ότι όταν πρόκειται το βαπόρι να περάσει από τα Στενά θα χάσει και μία ημέρα λόγω καθυστερήσεων κ.λπ.»<sup>163</sup>

### (iii) Τρίτη Κατηγορία

Αναφορικά με την τρίτη κατηγορία, η γνώση των 'Τουρκικών Κανονισμών' ήταν δεδομένη καθώς όλοι οι ερωτώμενοι έχουν ειδικότητα πλοίαρχου και «όποιος καπετάνιος έχει περάσει από τα Στενά είναι αδύνατον να μην τους γνωρίζει»<sup>164</sup>. Όπως χαρακτηριστικά δήλωσε ένας ναυτικός: «Ένας πλοίαρχος είναι υποχρεωμένος να γνωρίζει τους κανονισμούς ναυσιπλοΐας των στενών και διαύλων που πρόκειται να περάσει»<sup>165</sup>.

---

<sup>163</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 29.

<sup>164</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 23.

<sup>165</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 34.

**B3. Επιπτώσεις που επιφέρουν οι 'Τουρκικοί Κανονισμοί' και η πρακτική που ακολουθείται κατά τη διέλευση των πλοίων από τα 'Στενά', στην ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα.**

*(I) ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΩΝ 'ΤΟΥΡΚΙΚΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ' ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ (ερώτηση 8)*

Μετά από τη μελέτη των απαντήσεων των συμμετεχόντων στην έρευνα, διαπιστώθηκε ότι η κατηγορία των ερωτώμενων που υφίσταται οικονομικές και εν γένει επαγγελματικές συνέπειες εξαιτίας της εφαρμογής των 'Τουρκικών Κανονισμών' είναι η πρώτη κατηγορίας, ήτοι οι πλοιοκτήτες/ εφοπλιστές/ διαχειριστές / ναυλωτές.

Η δεύτερη κατηγορία, αυτή των ναυλομεσιτών, δεν υφίσταται καμία οικονομική επιβάρυνση και δεν δυσχεραίνεται η εκτέλεση των επαγγελματικών τους υποχρεώσεων λόγω των 'Τουρκικών Κανονισμών', καθώς η εφαρμογή τους δεν αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα για τη ναυτιλιακή δραστηριότητα στην ευρύτερη περιοχή της Μαύρης Θάλασσας<sup>166</sup>.

Οι ναυτικοί, επίσης, που ανήκουν στην τρίτη κατηγορία, δήλωσαν ότι η εφαρμογή των 'Τουρκικών Κανονισμών' δεν επιφέρει καμία οικονομική επίπτωση σε αυτούς τους ίδιους αλλά μόνο στους πλοιοκτήτες ή τους ναυλωτές των πλοίων που είναι ναυτολογημένοι. Το μόνο αρνητικό στοιχείο που σημειώθηκε είναι το αίσθημα άγχους που ενδεχομένως να έχει ένας ναυτικός όταν το πλοίο του περνά από μία δύσκολη περιοχή<sup>167</sup>, όπως είναι αυτή των 'Στενών'. Σημειώθηκε, δε, ότι οι Τούρκοι επαγγελματίες, με τους οποίους έρχονται σε επαφή κατά τη διέλευσης από την περιοχή, είναι ιδιαίτερα φιλικό με τους Έλληνες<sup>168</sup>.

Τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι ερωτώμενοι της πρώτης κατηγορίας (πλοιοκτήτες/ εφοπλιστές / ναυλωτές κ.λπ.), που άπτονται του οικονομικού

<sup>166</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 29, 30 και 36.

<sup>167</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 16, 34, 35.

<sup>168</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 7, 14.



παράγοντα, σχετίζονται κυρίως με την πρόσληψη πλοηγού και με τις καθυστερήσεις που προκαλούνται κατά τη διέλευση των πλοίων λόγω αναστολής της κυκλοφορίας.

### (i) Πλοήγηση

Αναφορικά με την πρόσληψη πλοηγού, σημειώθηκε μία σύγκυση για το εάν η πρόσληψη πλοηγού στα 'Στενά' είναι υποχρεωτική ή εθελοντική.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της έρευνας, από τους 25 ερωτώμενους της πρώτης κατηγορίας που διαχειρίζονται πλοία<sup>169</sup> (ποσοστό 100%):

- μόνο οι 17 (ποσοστό 68%)<sup>170</sup> έχουν σωστή αντίληψη αναφορικά με το ισχύον δίκαιο για την πλοήγηση, ότι δηλαδή αυτή είναι εθελοντική σύμφωνα με τους 'Τουρκικούς Κανονισμούς' και με τους 'Κανόνες και Συστάσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού'<sup>171</sup>.
- οι 6 (ποσοστό 24%)<sup>172</sup> πιστεύουν λανθασμένα ότι η πλοήγηση είναι υποχρεωτική στα στενά του Βοσπόρου και
- 2 (ποσοστό 8%)<sup>173</sup> πιστεύουν λανθασμένα ότι η πλοήγηση είναι υποχρεωτική στα στενά τόσο του Βοσπόρου όσο και των Δαρδανελίων.

Αξιοσημείωτο είναι ότι από τους 17 που γνωρίζουν ότι η πλοήγηση δεν είναι υποχρεωτική στα 'Στενά', όλοι πλην ενός<sup>174</sup> προσλαμβάνουν πλοηγό στο Βόσπορο και τρεις από αυτούς<sup>175</sup> προσλαμβάνουν πλοηγό και στα Δαρδανέλια. Η πρακτική αυτή, όπως χαρακτηριστικά αναφέρει και ο ερωτώμενος από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, είναι «... αποτέλεσμα της ανασφάλειας που δημιουργείται στους πλοιάρχους λόγω της ιδιομορφίας και της επικινδυνότητας της περιοχής, γίνεται δηλαδή για προληπτικούς λόγους»<sup>176</sup>.

<sup>169</sup> Εξαιρούμε τις δύο ενώσεις πλοιοκτητών (ερωτηματολόγια 25 και 32) για ευνόητους λόγους.

<sup>170</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 1, 4, 8, 10, 11, 12, 17, 18, 19, 20, 24, 26, 27, 28, 31, 37, 38.

<sup>171</sup> Βλ. Β' Μέρος της παρούσας μελέτης, στο κεφάλαιο Β.2 (III) και (IV).

<sup>172</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 2, 3, 6, 9, 13, 22.

<sup>173</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 21, 33.

<sup>174</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 31.

<sup>175</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 20, 26, 37.

<sup>176</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 32. Βλ. επίσης ερωτηματολόγια 12, 18, 24, 28, 37.

Ένας ερωτώμενος που προσλαμβάνει πλοηγό για τη διέλευση και από το Βόσπορο και από τα Δαρδανέλια, δήλωσε ότι η αιτία αυτής της πρακτικής του είναι η αποφυγή «του κινδύνου να πέσει σε σαμποτάζ»<sup>177</sup>.

Σε αυτό συνηγορούν και δύο άλλοι ερωτώμενοι που διαχειρίζονται πετρελαιοφόρα, οι οποίοι υποστήριξαν ότι ασκείται εκβιασμός από την πλευρά των Τουρκικών Αρχών, υπό την έννοια ότι εάν ένα πλοίο δεν προσλάβει πλοηγό, θα καθυστερήσει και θα διέρθει από τα 'Στενά' την επόμενη ημέρα<sup>178</sup>.

Συναφής είναι και η μαρτυρία ενός ακόμα ερωτώμενου που διαχειρίζεται πετρελαιοφόρα: «Η πρόσληψη πλοηγού στα Δαρδανέλια συχνά, στο παρελθόν, συνεπαγόταν κάποιες καθυστερήσεις και προστριβές διότι χωρίς να το επιβάλλει κάποιος νόμος, σιωπηρά προηγούνται τα πλοία που προσλαμβάνουν πλοηγό. Το έχω αντιμετωπίσει αυτό το πρόβλημα και εγώ ως πλοίαρχος. Τα τελευταία δύο χρόνια, επειδή πλέον γνωρίζουν την εταιρεία μας, δεν αντιμετωπίζουμε τέτοια προβλήματα»<sup>179</sup>.

Καθίσταται σαφές ότι υπάρχει κάποια αυθαιρεσία από την τουρκική πλευρά αναφορικά με την πλοήγηση κατά τη διέλευση από τα 'Στενά', η οποία αφήνει τα περιθώρια να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι ο τρόπος εφαρμογής των 'Τουρκικών Κανονισμών' έχει ως στόχο τη δημιουργία πηγής κρατικών εσόδων και όχι τη ναυτική ασφάλεια. Την άποψη αυτή ενισχύει και η μαρτυρία ενός ακόμα ερωτώμενου που διαχειρίζεται πετρελαιοφόρα τύπου Suezmax, σύμφωνα με την οποία: μόνο ένα πλοίο αυτού του τύπου έχει δικαίωμα να διέρθει από τον Βόσπορο χωρίς ρυμουλκά συνοδείας. Εάν ήδη έχει διέρθει ένα και βιάζεται κάποιο άλλο πλοίο αυτού του τύπου να διέρθει από τα στενά, πρέπει ο πλοιοκτήτης του να καταβάλλει στις Τουρκικές Αρχές έξτρα ποσό (prim) του ύψους των 3.200 δολαρίων Η.Π.Α.<sup>180</sup>. Με άλλα λόγια, οι Τουρκικές Αρχές θεωρούν επικίνδυνο να περάσουν ταυτόχρονα δύο πετρελαιοφόρα τύπου Suezmax από τα στενά, αλλά εάν τους καταβληθεί το προαναφερόμενο

<sup>177</sup> Όπως συμβαίνει και στην περιοχή του River Plates της Αργεντινής. Βλ. ερωτηματολόγιο 3.

<sup>178</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 33, 38.

<sup>179</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 10.

<sup>180</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 20.

ποσό, τότε αυτομάτως όλα τα προβλήματα «εξαφανίζονται» και όλοι οι κανόνες ασφάλειας «τηρούνται».

Παράλληλα, οι πλοίαρχοι, ως άμεσα υπεύθυνοι για τη διακυβέρνηση του πλοίου, δεν διακινδυνεύουν να μην πάρουν πλοηγό στο Βόσπορο διότι πιστεύουν ότι εάν συμβεί κάποιο ατύχημα, οι Τουρκικές Αρχές θα θεωρήσουν δεδομένο ότι αιτία του ατυχήματος είναι η μη παρουσία πλοηγού στο πλοίο, με αποτέλεσμα να τους ταλαιπωρήσουν και ίσως να τους φυλακίσουν<sup>181</sup>.

Από τα προαναφερόμενα, κατέστη σαφές ότι οι περισσότεροι πλοιοκτήτες και πλοίαρχοι πιστεύουν ότι πρέπει να προσλαμβάνεται πλοηγός κατά τη διέλευση από τα 'Στενά' είτε για λόγους επικινδυνότητας της περιοχής είτε για λόγους προληπτικούς. Κάποιες, όμως εταιρείες προσπαθούν να δημιουργήσουν κίνητρα στους πλοίαρχους τους ώστε να μην προσλάβουν πλοηγό, καταβάλλοντάς τους ως δώρο ένα μέρος του ποσού που θα κατέληγε στον τούρκο πλοηγό. Χαρακτηριστική είναι η μαρτυρία ενός ερωτώμενου: «Εγώ την τελευταία φορά που πήγα με πλοίο χωρητικότητας 35.000 τόνων, μήκους 175 μέτρων και πλάτους 27 μέτρων, ανεβαίνοντας πήρα πλοηγό μόνο στο Βόσπορο, ενώ στο κατέβασμα δεν πήρα ούτε εκεί. Μάλιστα, η εταιρεία μου έδωσε δώρο 1.000 δολάρια Η.Π.Α. ακριβώς γι' αυτό το λόγο»<sup>182</sup>.

Τα κίνητρα ή οι πιέσεις προς τους πλοίαρχους για την αποφυγή πρόσληψης πλοηγού ασκούνται και από τους ναυλωτές, στην περίπτωση που οι τελευταίοι επιβαρύνονται με τα σχετικά έξοδα, ανεξάρτητα από την εθνικότητα αυτών. Σύμφωνα με τη μαρτυρία ενός ναυτικού: «... στο τελευταίο μου ταξίδι ήμασταν ναυλωμένοι από κάτι Τούρκους, οι οποίοι με πίεζαν και προσπαθούσαν με κάθε τρόπο να με αποτρέψουν από το να πάρω πλοηγό στα Δαρδανέλια διότι, όπως υποστήριζαν, δεν υπάρχει πρόβλημα. Εγώ τελικά πήρα πλοηγό ...»<sup>183</sup>.

<sup>181</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 29, 33, 34 και 38.

<sup>182</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 35.

<sup>183</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 34.

Γεγονός, πάντως, είναι από τα στοιχεία της έρευνας ότι η συντριπτική πλειοψηφία των πλοίων που διέρχονται από την περιοχή προσλαμβάνουν πλοηγό κατά τη διέλευσή τους από τα Στενά του Βοσπόρου<sup>184</sup> είτε επειδή πιστεύουν ότι αυτό επιβάλλεται από τους 'Τουρκικούς Κανονισμούς' είτε προληπτικά λόγω επικινδυνότητας της περιοχής<sup>185</sup>.

Το κόστος πρόσληψης πλοηγού εξαρτάται από την χωρητικότητα του διερχόμενου πλοίου και κυμαίνεται από 2.000 έως 10.000 δολάρια Η.Π.Α.. Στο κόστος αυτό προστίθενται και τέλη διέλευσης, διάφορα άλλα έξοδα πρακτόρευσης, καθώς και υγειονομικά τέλη<sup>186</sup>, με αποτέλεσμα τα έξοδα διέλευσης ενός πλοίου να αυξάνονται κατά 5.000 – 10.000 δολάρια Η.Π.Α.<sup>187</sup> Το κόστος που αφορά την αμοιβή του πλοηγού καλύπτει και την επιστροφή του πλοίου, δηλαδή την διέλευσή του από τα 'Στενά' κατά την έξοδο του από τη Μαύρη Θάλασσα (round-trip), εάν αυτή λάβει χώρα εντός 6 μηνών από την αρχική είσοδο του στην περιοχή<sup>188</sup>.

Οι ερωτώμενοι της πρώτης κατηγορίας, που είναι όλοι πλοιοκτήτες πέραν ενός που είναι συγχρόνως και πλοιοκτήτης και ναυλωτής<sup>189</sup>, θεωρούν ότι το κόστος πρόσληψης πλοηγού είναι ένα σημαντικό έξοδο, αλλά δεν τους ενοχλεί ιδιαίτερα γιατί συχνά δεν το επιβαρύνονται οι ίδιοι.

Πιο συγκεκριμένα:

α. όταν το πλοίο είναι χρονοναυλωμένο (time chartered) και η πλοήγηση είναι υποχρεωτική σύμφωνα με τους κανονισμούς διέλευσης της περιοχής, το κόστος πρόσληψης πιλότου το επιβαρύνεται ο ναυλωτής. Όταν η πλοήγηση

<sup>184</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 1,2,3, 4, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 24, 26, 27, 28, 33, 37, 38. Ας σημειωθεί ότι οι Ρώσοι, στηριζόμενοι στη μεγάλη διπλωματική δύναμή τους και στην εμπειρία τους λόγω συχνής διέλευσης από την περιοχή, δεν προσλαμβάνουν πλοηγό στο Βόσπορο. Βλ. ερωτηματολόγια 4 και 14.

<sup>185</sup> Σύμφωνα με τους ερωτώμενους, η περιοχή του Βοσπόρου είναι η πιο επικίνδυνη και η τήρηση των ζωνών διαχωρισμού θαλάσσια κυκλοφορία είναι δύσκολη λόγω της παράλληλης κυκλοφορίας των τοπικών επιβατηγών πλοίων (ferries). Βλ. ερωτηματολόγια 7, 12, 21, 25.

<sup>186</sup> Ειδικά για τα υγειονομικά τέλη (sanitary fees), ένας ερωτώμενος κατήγγειλε ότι «... δεν ανεβαίνει κανένας στο πλοίο για να ελέγξει. Περνάει το καράβι, κατεβάζεις τη σκάλα, κατεβαίνει ένας αξιωματικός με τα χαρτιά του βαποριού, σφραγίζουν ένα χαρτί και τελείωσε. Όταν το πλοίο ξανακατέβει τα Στενά, αυτό το χαρτί το επιστρέφεις» Βλ. ερωτηματολόγιο 28.

<sup>187</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 3, 4, 6, 8, 12, 20, 21, 26, 27, 28, 29, 31, 33, 35, 37, 38.

<sup>188</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 38.

<sup>189</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 3.

είναι εθελοντική σε κάποια θαλάσσια περιοχή, τότε είναι θέμα διαπραγματεύσεων κατά τη σύνταξη του ναυλοσύμφωνου, το εάν θα το επιβαρυνθεί ο πλοιοκτήτης ή ο ναυλωτής.

Σε αυτό το σημείο, πρέπει να αναφερθεί το πρόβλημα που προκύπτει στον Βόσπορο: σύμφωνα τόσο με τους 'Τουρκικούς Κανονισμούς' όσο και με τους 'Κανόνες και Συστάσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού' η πρόσληψη πλοηγού είναι εθελοντική. Στην πράξη όμως οι Τουρκικές Αρχές «επιβάλλουν» την πρόσληψη πλοηγού, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται διαφωνίες κατά τη σύναψη ενός ναυλοσύμφωνου. Και οι τρεις ερωτώμενοι της δεύτερης κατηγορίας (ναυλομεσίτες), οι οποίοι είναι οι βασικοί αρμόδιοι για τη διαπραγμάτευση των όρων των ναυλοσύμφωνων, τόνισαν το συγκεκριμένο πρόβλημα και δήλωσαν ότι μία από τις σημαντικότερες μέριμνες που έχουν κατά τη διαπραγμάτευση ενός χρονοναυλοσυμφώνου είναι να ενταχθεί όρος σύμφωνα με τον οποίο τα έξοδα της πλοήγησης τα επιβαρύνεται ο ναυλωτής<sup>190</sup>.

β. όταν το πλοίο είναι ναυλωμένο για ένα ταξίδι (voyage chartered), τότε τα έξοδα πρόσληψης πλοηγού επιβαρύνουν τον πλοιοκτήτη. Όμως, και σε αυτήν την περίπτωση το κόστος αυτό δεν αποτελεί ζημιά για τον πλοιοκτήτη διότι ο τελευταίος προκειμένου να καθορίσει το ναύλο (αμοιβή για την συγκεκριμένη μεταφορά) προϋπολογίζει στα έξοδά του και την αμοιβή του πλοηγού, καθώς και όλα τα άλλα έξοδα διέλευσης, ώστε το καθαρό κέρδος που του αναλογεί να είναι προκαθορισμένο. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει και ένας ερωτώμενος ναυλομεσίτης «...από τη στιγμή που αποφάσισε ένας πλοιοκτήτης να εκτελέσει μεταφορά από τη Μαύρη Θάλασσα, παίρνει απόφαση ότι θα περάσει από τα Στενά και ότι θα υποστεί κάποια επιπλέον έξοδα λόγω των τοπικών κανονισμών ..., έξοδα που έχει υπολογίσει πριν λάβει τη σχετική απόφαση»<sup>191</sup>.

Πέραν του κόστους πλοήγησης, διατυπώθηκαν καταγγελίες από κάποιους ερωτώμενους για την ακαταλληλότητα των τόπων επιβίβασης – αποβίβασης των πλοηγών καθώς και για την πρόωρη αποβίβασή τους, καταστάσεις που όχι μόνο δεν εξυπηρετούν την ναυτική ασφάλεια αλλά αναιρούν από μόνες

<sup>190</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 29, 30, 36. Βλ. επίσης, ερωτηματολόγια 1, 8, 17, 26, 27, 33, 38.

<sup>191</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 36.

τους την σκοπιμότητα πρόσληψης πλοηγού, ενώ συγχρόνως αποτελούν οι ίδιες κίνδυνο πρόκλησης ατυχημάτων<sup>192</sup>. Αξίζει σε αυτό το σημείο να αναφερθεί ότι μία από τις εκδοχές για τις αιτίες σύγκρουσης του πετρελαιοφόρου "Nassia" και του φορτηγού πλοίου "Shipbroker" το 1994, είναι και ότι ο πλοηγός που επέβαινε στο "Shipbroker" αποβιβάστηκε πριν εξέλθει το πλοίο από το Βόσπορο και ότι προκειμένου να επιβιβαστεί στο "Nassia", πίεσε τον πλοίαρχο του "Shipbroker" να πλησιάσει κοντά σε αυτό<sup>193</sup>.

#### (ii) Καθυστερήσεις που προκαλούνται λόγω αναστολής της κυκλοφορίας

Αναφορικά με τις καθυστερήσεις που προκαλούνται στη διέλευση των πλοίων από τα 'Στενά' λόγω της εφαρμογής των 'Τουρκικών Κανονισμών', στους 25 ερωτώμενους της πρώτης κατηγορίας που διαχειρίζονται πλοία:

- οι 20<sup>194</sup> (ποσοστό 80%) υποστήριξαν ότι έχουν υποστεί καθυστερήσεις και
- οι 5<sup>195</sup> (ποσοστό 20%) υποστήριξαν ότι δεν έχουν υποστεί καθυστερήσεις. Ένας ερωτώμενος από αυτούς δήλωσε ότι το γεγονός της έλλειψης καθυστερήσεων οφείλεται όχι στην σωστή λειτουργία των «Τουρκικών Κανονισμών» και στην καλή οργάνωση των Τουρκικών Αρχών, αλλά στον καλό προγραμματισμό του ταξιδιού του πλοίου: «... Το να ξέρει κανείς 15 ημέρες πριν ότι πρόκειται να περάσει το βαπόρι του από τα στενά και να έρθει σε επαφή με ανθρώπους που ξέρει ότι είναι κατάλληλοι να αναλάβουν αυτήν τη διέλευση και που έχει μαζί τους κάποιες σχέσεις διαχρονικά, βοηθά στο να λύνονται γρήγορα όλα τα προβλήματα...»<sup>196</sup>.

Υποστηρίχθηκε από έναν ερωτώμενο της πρώτης κατηγορίας<sup>197</sup> ότι οι καθυστερήσεις άρχισαν να παρατηρούνται μετά από τη σύγκρουση του πετρελαιοφόρου "Nassia" και του φορτηγού πλοίου "Shipbroker", το 1994, από τότε δηλαδή που άρχισαν να εφαρμόζονται οι 'Τουρκικοί Κανονισμοί'.

<sup>192</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 33, 35, 37.

<sup>193</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 22, 38.

<sup>194</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 4, 6, 8, 10, 11, 12, 13, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 24, 26, 27, 28, 31, 33, 38.

<sup>195</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 1, 2, 3, 9, 37.

<sup>196</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 3.

<sup>197</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 4.

Οι αιτίες της καθυστέρησης που αναφέρθηκαν από τους ερωτώμενους αφορούν κυρίως την ύπαρξη ομίχλης και την αναστολή της διπλής κυκλοφορίας λόγω διέλευσης μεγάλου δεξαμενόπλοιου.

Ειδικά από τους πλοιοκτήτες δεξαμενόπλοιων, αναφέρθηκαν και δύο άλλες αιτίες καθυστέρησης: η αναμονή για την επόμενη νηοπομπή σε περίπτωση που το πλοίο δεν πρόλαβε την προηγούμενη καθώς και η αναμονή μέχρι να ξημερώσει εάν δεν πρόλαβε να φτάσει έγκαιρα στην περιοχή και νύχτωσε, δεδομένου ότι η διέλευση μεγάλων δεξαμενόπλοιων επιτρέπεται μόνο κατά τη διάρκεια της ημέρας<sup>198</sup>.

Ας σημειωθεί, βέβαια, ότι ένας ερωτώμενος κατήγγειλε ότι οι Τουρκικές Αρχές σκόπιμα καθυστερούν τα δεξαμενόπλοια για πολιτικούς λόγους παραθέτοντας την προσωπική του εμπειρία: «... μία φορά σταμάτησαν ένα δεξαμενόπλοιο μας και άφησαν να περάσει ένα bulk carrier (πλοίο μεταφοράς χύδην φορτίου). Σε σχετική διαμαρτυρία του πλοιάρχου μας, οι τουρκικές αρχές βρήκαν αστήρικτες δικαιολογίες και μετά από σχετικές πιέσεις του υποσχέθηκαν ότι θα περάσει πρώτο την επόμενη ημέρα το πρωί»<sup>199</sup>. Ο ίδιος ερωτώμενος δήλωσε, επίσης ότι κάποιο από τα πλοία του υπέστη καθυστέρηση λόγω διενέργειας αθλητικών αγώνων.

Εάν εξαιρέσει κανείς τις τελευταίες δύο περιπτώσεις, οι υπόλοιπες αιτίες καθυστέρησης κρίθηκαν από τους ερωτώμενους ως δικαιολογημένες. Ειδικότερα για την αναμονή ένταξης σε νηοπομπή, υποστηρίχθηκε<sup>200</sup> ότι κάτι αντίστοιχο συμβαίνει και κατά τη διέλευση από τις διώρυγες του Παναμά και του Σουέζ.

Επιπλέον, το πρόβλημα της αναμονής λόγω μη έγκαιρης άφιξης του δεξαμενόπλοιου κατά τη διάρκεια της ημέρας, υποστηρίχθηκε ότι αντιμετωπίζεται με «... χρονικούς υπολογισμούς που κάνει ο καπετάνιος του

<sup>198</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 38. Βλ. επίσης ερωτηματολόγια 4, 34 και 36.

<sup>199</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 33.

<sup>200</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 18.

πλοίου κατά τον σχεδιασμό του ταξιδιού προς τα Στενά, ώστε είτε να αυξάνει την ταχύτητά του για να φτάσει έγκαιρα εκεί ή να την μειώνει προκειμένου να μην περιμένει αγκυροβολημένος στις εισόδους των Στενών περιμένοντας το «ξημέρωμα»<sup>201</sup>.

Η χρονική διάρκεια της καθυστέρησης εξαρτάται από την αιτία αυτής:

Εάν η καθυστέρηση οφείλεται σε υπερβολική κίνηση, τότε αυτή κυμαίνεται από 4 έως 24 ώρες<sup>202</sup>, ενώ όταν οφείλεται σε αναστολή της κυκλοφορίας στα 'Στενά' λόγω ομίχλης, τότε η καθυστέρηση που μπορεί να υποστεί ένα πλοίο δύναται να αγγίξει και τις 5 ημέρες<sup>203</sup>.

Όλοι οι ερωτώμενοι δήλωσαν ότι η καθυστέρηση αυτή συνεπάγεται κάποιον οικονομικό κόστος, το οποίο εξαρτάται από το ύψος της ναυλαγοράς (charter rate). Για παράδειγμα, για ένα βατφόρι όπου ο ημερήσιος ναύλος είναι 7.000 δολάρια Η.Π.Α., για μία καθυστέρηση 12 ωρών, η ζημιά ενός πλοιοκτήτη είναι 3.500 δολάρια Η.Π.Α.<sup>204</sup>.

Και πάλι, όμως, όπως και στην περίπτωση των εξόδων της πλοήγησης, οι ερωτώμενοι πλοιοκτήτες δεν έδειξαν να ενοχλούνται ιδιαίτερα δεδομένου ότι δεν είναι αυτοί που το επιβαρύνονται πάντα.

α. όταν το πλοίο είναι χρονοναυλωμένο (time chartered), τότε το κόστος της καθυστέρησης το επιβαρύνεται ο ναυλωτής<sup>205</sup> εκτός εάν κριθεί ότι συντρέχει περίπτωση αναστολής της καταβολής του ναύλου (off-hire)<sup>206</sup> ή εάν η καθυστέρηση υπερβεί τις τυχόν προβλεπόμενες από το ναυλοσύμφωνο ώρες<sup>207</sup>.

β. όταν το πλοίο είναι ναυλωμένο για ένα ταξίδι (voyage chartered), τότε το κόστος της καθυστέρησης το επιβαρύνεται ο πλοιοκτήτης, αλλά όπως

<sup>201</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 36.

<sup>202</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 4, 10, 11, 12, 26, 28, 31, 33, 38.

<sup>203</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 27, 28.

<sup>204</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 4. Βλ. επίσης ερωτηματολόγια 10, 11, 12.

<sup>205</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 24, 26, 28. Χαρακτηριστική είναι η φράση ενός ερωτώμενου πλοιοκτήτη: «Καθυστερήσεις γενικά για τη διέλευση στα Στενά δεν έχουμε υποστεί αλλά σε κάθε περίπτωση όταν είμαστε χρονοναυλωμένοι, παρακαλάμε να καθυστερούμε.». Βλ. ερωτηματολόγιο 37.

<sup>206</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 24.

<sup>207</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 19.



προαναφέρθηκε, ο τελευταίος για να λάβει την απόφαση να ναυλώσει το πλοίο του για ένα ταξίδι στην και από τη Μαύρη Θάλασσα, έχει συνυπολογίσει στα έξοδά του το επιπλέον κόστος που συνεπάγεται η διέλευση από τα 'Στενά', με αποτέλεσμα το κόστος της καθυστέρησης να μην αποτελεί στην πραγματικότητα ζημιά γι' αυτόν.

Πέρα από το οικονομικό κόστος, οι καθυστερήσεις των πλοίων κατά τη διέλευση στα 'Στενά' επιφέρουν και άλλες δύσκολες καταστάσεις για τον πλοιοκτήτη, σύμφωνα με τρεις ερωτώμενους<sup>208</sup> που διαχειρίζονται δεξαμενόπλοια, όπως:

- α. την αλλαγή του προγραμματισμού για τη φόρτωση ή την εκφόρτωση όταν φτάσει στο λιμάνι έπειτα από καθυστέρηση<sup>209</sup>,
- β. την πιθανή ακύρωση του χρονοναυλοσύμφωνου σε περίπτωση καθυστέρησης της παράδοσης του πλοίου<sup>210</sup>.
- γ. τη δημιουργία δυσκολιών διεκπεραίωσης του ταξιδιού στο πρόσωπο του πλοίαρχου του πλοίου, αφού αυτός αναγκάζεται, λόγω της αναστολής της κυκλοφορίας, να αγκυροβολήσει κ.λπ.<sup>211</sup>

## (II) ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΑΝΑΣΤΟΛΗΣ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΤΑ 'ΣΤΕΝΑ' ΣΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ<sup>212</sup> (ερώτηση 9)

Η αναστολή κυκλοφορίας στα 'Στενά' και η συνεπαγόμενη συγκέντρωση πολλών πλοίων στις εισόδους τους είναι ένα θέμα που έγινε αντικείμενο καταγγελιών στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό λόγω της πιθανότητας σύγκρουσης των πλοίων εν αναμονή διελεύσεως .

<sup>208</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 4, 20 και 33.

<sup>209</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 4.

<sup>210</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 4, 20, 33. Ας σημειωθεί ότι η περίπτωση αυτή στην πράξη σπανίζει για χρονοναυλώσεις που ορίζουν ως τόπο παράδοσης κάποιο λιμάνι της Μαύρης Θάλασσας διότι οι ναυλωτές, δεδομένου ότι είναι γνωστές των συνθηκών διέλευσης από τα 'Στενά', δείχνουν κατανόηση. Βλ. ερωτηματολόγιο 20.

<sup>211</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 33.

<sup>212</sup> Ας σημειωθεί ότι στη σχετική ερώτηση (9), οι ερωτώμενοι της δεύτερης κατηγορίας (ναυλομεσίτες) δεν απάντησαν ως μη σχετικοί με το θέμα.

Κανένας από τους ερωτώμενους δεν είχε εμπειρία κινδύνου σύγκρουσης κατά την αναμονή των πλοίων τους στις εισόδους των 'Στενών' και κάποιιοι από αυτούς δεν είχαν καν την εμπειρία να περιμένουν λόγω αναστολής της κυκλοφορίας<sup>213</sup>. Οι περισσότεροι<sup>214</sup> όμως δήλωσαν ότι θεωρητικά η αναστολή κυκλοφορίας στα 'Στενά' δημιουργεί πρόβλημα στην ασφάλεια ναυσιπλοΐας.

Πολλοί από τους ερωτώμενους<sup>215</sup> αντιμετώπισαν το θέμα ως ένα αναγκαίο κακό. Πιο συγκεκριμένα, όλοι αναγνώρισαν τον κίνδυνο που δημιουργείται από τη συγκέντρωση πλοίων σε ένα συγκεκριμένο χώρο αλλά παράλληλα δήλωσαν ότι δεν υπάρχει άλλη επιλογή.

Η αναστολή της κυκλοφορίας επιβάλλεται είτε για λόγους άσχημων καιρικών συνθηκών οπότε, σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έρευνας, είναι προτιμότερο να περιμένουν τα πλοία στις εισόδους των 'Στενών' παρά να διέρθουν μέσα από αυτά, είτε λόγω διέλευσης μεγάλων πετρελαιοφόρων οπότε και πάλι είναι ασφαλέστερο να περιμένουν τα πλοία στο χώρο αγκυροβολίας που έχουν ορίσει οι Τουρκικές Αρχές παρά να διακινδυνέψουν παράλληλη διέλευση με σοβαρότατες πιθανότητες σύγκρουσης.

Κάποιοι από τους ερωτώμενους εξέφρασαν ευθέως ότι η ρύθμιση της αναστολής λειτουργεί υπέρ της ναυσιπλοΐας, παραβλέποντας τον κίνδυνο που προκαλείται λόγω της συμφόρησης στους χώρους αγκυροβολίας<sup>216</sup>. Αυτοί ήταν κυρίως πλοιοκτήτες φορτηγών πλοίων<sup>217</sup> και ένας ναυτικός<sup>218</sup>.

Υποστήριξαν ότι «βλέποντας μόνο κανείς από τη ξηρά πόσο στενό είναι το μέρος και τι είδους πλοία περνάνε, καταλαβαίνει ότι θα πρέπει να τηρούνται ορισμένες προφυλάξεις ακόμα και εις βάρος της ταχύτητας πλεύσεως.»<sup>219</sup>. «Η αναστολή εξασφαλίζει τη σωστή ροή της κίνησης και έτσι αποφεύγεται η

<sup>213</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 1.

<sup>214</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 2, 4, 7-10, 12-16, 19-23, 25, 26, 28, 32-36, 38.

<sup>215</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 3-5, 7, 8, 10, 16, 18, 21, 24, 25.

<sup>216</sup> «Το κόστος μίας πιθανής σύγκρουσης με τις συνέπειες που προανέφερα [φωτιά, απώλεια ανθρώπινων ζωών, ρύπανση ...] είναι σαφώς μεγαλύτερο από το κόστος της αναμονής των πλοίων στις εισόδους των στενών.» Βλ. ερωτηματολόγιο 17.

<sup>217</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 3, 6, 8, 24, 26, 37, 17.

<sup>218</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 5.

<sup>219</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 3.

περίπτωση να βρεθούν δύο αντιπαρερχόμενα πλοία στα στενά και έτσι να δημιουργηθεί κίνδυνος σύγκρουσης. Με άλλα λόγια η αναστολή είναι επιβεβλημένη όσο και εάν προκύπτει πρόβλημα στους χώρους αναμονής»<sup>220</sup>, στους οποίους «θα προκύψει κίνδυνος μόνο όταν έχει ομίχλη ή θαλασσοταραχή»<sup>221</sup> ή «με τον παράγοντα ανθρώπινου λάθους»<sup>222</sup>. «Εξάλλου, το ίδιο συμβαίνει και σε όλες τις προσεγγίσεις μεγάλων λιμένων της Βορειοδυτικής Ευρώπης»<sup>223</sup>.

Βέβαια, κάποιος<sup>224</sup> έθεσε θέμα σωστής πλοήγησης, υπό την έννοια, ότι ο κίνδυνος σύγκρουσης των πλοίων που έχουν συγκεντρωθεί στις εισόδους των 'Στενών' αίρεται εάν υπάρχει μία καλά οργανωμένη πλοήγηση, η οποία προϋποθέτει πραγματικά επαγγελματίες πλοηγούς<sup>225</sup>.

Άλλες λύσεις αντιμετώπισης του προβλήματος, πέραν της οργανωμένης πλοήγησης, που προτάθηκαν από τους ερωτώμενους είναι η επέκταση του χώρου αναμονής, η απαγόρευση αγκυροβολίας πολλών πλοίων ειδικά στη νότια είσοδο του Βοσπόρου και η εγκατάσταση ενός σύγχρονου Συστήματος Διαχείρισης της Θαλάσσιας Κυκλοφορίας<sup>226</sup>.

Αξίζει να επισημανθεί ότι οι Ρώσοι και τα άλλα παρευξείνια κράτη είχαν προτείνει κάποιο άλλο μέρος αγκυροβολίας - αναμονής των πλοίων, πρόταση που δεν εισακούστηκε από τις Τουρκικές Αρχές<sup>227</sup>.

<sup>220</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 8.

<sup>221</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 26.

<sup>222</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 4, 33.

<sup>223</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 24.

<sup>224</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 37.

<sup>225</sup> Βλ. επίσης ερωτηματολόγιο 10.

<sup>226</sup> Ο.π.

<sup>227</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 32. Βλ. επίσης τις εξελίξεις στην 43<sup>η</sup> Σύνοδο της Υποεπιτροπής Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (14-18/7/1997), όπως παρουσιάζονται στο Β' Μέρος της παρούσας μελέτης στο κεφάλαιο Α2.

(III) ΕΠΙΡΡΟΗ ΤΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΣΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ  
 'ΤΟΥΡΚΙΚΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ' (ερώτηση 10)

Από την έρευνα διαπιστώθηκε ότι η σημαία που φέρει το πλοίο δεν είναι κριτήριο βάσει του οποίου οι τουρκικές αρχές ασκούν διακριτική μεταχείριση στα διερχόμενα πλοία.

Η μόνη διαφοροποίηση που υπάρχει είναι στην επιβολή φόρου φορτίου (tax on freight) σε πλοία που φορτώνουν προϊόντα εξαγωγής από τουρκικό λιμάνι. Το ύψος του φόρου αυτού είναι μικρότερο για ορισμένες σημαίες, όπως η αγγλική, η δανική, η γερμανική κ.α. βάσει ειδικών διμερών διακρατικών συμφωνιών<sup>228</sup>. Πρέπει να διευκρινιστεί όμως, ότι η διαφοροποίηση αυτή αφενός αφορά σε πλοία που προσεγγίζουν τουρκικά λιμάνια και όχι σε αυτά που απλά διέρχονται από τα 'Στενά' (transit) και αφετέρου η τουρκική αυτή τακτική στηρίζεται σε διακρατικές συμφωνίες, που είναι πάγια τακτική πολλών κρατών συμπεριλαμβανομένων και αυτών της Μαύρης Θάλασσας<sup>229</sup>.

Όλοι οι φορείς των τουρκικών αρχών που εμπλέκονται με ένα πλοίο, δηλαδή οι Τούρκοι πιλότοι, οι τελωνειακοί ή και οι υπάλληλοι της υπηρεσίας μετανάστευσης, είναι πάντοτε φιλικοί και διακριτικοί. Η συμπεριφορά αυτή είναι η ίδια είτε το διερχόμενο πλοίο έχει ελληνική ή κυπριακή σημαία είτε έχει άλλη ξένη σημαία με έλληνα ή κύπριο πλοίαρχο.

Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει ένας από τους ερωτώμενους για τους πλοηγούς «...κάνουν τη δουλειά τους, είναι επαγγελματίες, ξέρουν ότι θα περάσει άλλο ένα καράβι και ότι απλά θα εισπράξουν κάποια ακόμη έξοδα πρακτόρευσης (agency fees)... και έξοδα διέλευσης (passage fees).». «Οι σκοπιμότητες των κυβερνήσεων και οι άλλοι περιορισμοί που έχουν βάλει φαίνεται να τους αφήνει αδιάφορους»<sup>230</sup>

Η εξήγηση που προσδίδεται σε αυτήν την συμπεριφορά είναι είτε καλόπιστη, ότι δηλαδή οι Τούρκοι αυτοί που αντιπροσωπεύουν τις τουρκικές αρχές είναι

<sup>228</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 1.

<sup>229</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 8.

<sup>230</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 2.

«συνάδελφοι στη θάλασσα, πιλότοι πρώην ναυτικοί»<sup>231</sup> είτε καχύποπτη, ότι δηλαδή οι Τούρκοι δεν έχουν άλλη επιλογή διότι «κάτι τέτοιο θα ήταν οικονομικός κίνδυνος για αυτούς, με την έννοια ότι δεν έχουν συμφέρον να σταματήσουν κανέναν διότι από κάθε διερχόμενο πλοίο βγάζουν χρήματα»<sup>232</sup>, τα λεγόμενα τέλη διέλευσης.

Ένα αρκετά μεγάλο ποσοστό των ερωτώμενων, που αγγίζει το 1/5<sup>233</sup> (7/38) δήλωσαν ότι αναφορικά με την ελληνική σημαία και τους Έλληνες ναυτικούς, οι Τούρκοι πιλότοι όχι μόνο δεν είναι αρνητικοί αλλά αντιθέτως είναι περισσότερο φιλικοί σε σχέση με άλλες εθνικότητες με τις οποίες έρχονται σε επαφή. Οι Έλληνες ναυτικοί αντιμετωπίζονται ως «τιμώμενα πρόσωπα»<sup>234</sup> και οι Τούρκοι πιλότοι προσπαθούν να δείξουν τη συμπάθειά τους αυτή μιλώντας ελληνικά. «Τις κλασικές φράσεις "κράτει", "πρόσω", "ανάποδα" τις λένε στα ελληνικά»<sup>235</sup>.

Επιπρόσθετα, κάποιος ερωτώμενος δικαιολόγησε την τουρκική φιλική συμπεριφορά προς τους Έλληνες στο γεγονός ότι οι τελευταίοι είναι πιο ευέλικτοι στις αντιδράσεις τους σε σχέση με τους Ευρωπαίους: «...οι Έλληνες ναυτικοί, σε σχέση με τους Ευρωπαίους, είναι πιο ευπρόσδεκτοι από έναν Τούρκο για πολλαπλούς λόγους. Γιατί θα μπορούσε [ο Τούρκος] να πει στον Έλληνα "ξέρεις δώσε και κάτι για την οικογένεια" ή κάπως έτσι. Ο Έλληνας θα τον δει θετικά, ενώ ένας Γερμανός θα μπορούσε να του πει ότι θα τον καταγγείλει στην ακτοφυλακή»<sup>236</sup>.

Ωστόσο υπάρχει και μία μαρτυρία σύμφωνα με την οποία οι απλοί Τούρκοι πολίτες – και όχι οι τοπικές αρχές – είχαν αρνητική συμπεριφορά απέναντι σε ελληνικό πλήρωμα πλοίων με κυπριακή και ελληνική σημαία, κατά τη διέλευση τους από το Βόσπορο. Σύμφωνα με τις δηλώσεις του ερωτώμενου: «Από την εμπειρία μου ως πλοίαρχος και σε ελληνική και σε κυπριακή σημαία, διαπίστωσα αντιδράσεις από τον κόσμο των επιβατηγών πλοίων που

<sup>231</sup> Ο.π.

<sup>232</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 26. Βλ. επίσης ερωτηματολόγια 1, 24, 34.

<sup>233</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 4, 5, 6, 7, 10, 14, 16, 20, 23.

<sup>234</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 20.

<sup>235</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 14.

<sup>236</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 25.

κροσσάρανε το Βόσπορο, οι οποίοι μας έκαναν άσχημες χειρονομίες αλλά όχι από τις τοπικές αρχές.»<sup>237</sup>

Αναφορικά με την κυπριακή σημαία, διαπιστώθηκε από την έρευνα ότι αυτή δεν αντιμετωπίζει κανένα πρόβλημα κατά τη διέλευση από τα 'Στενά'. Ωστόσο, απαγορεύεται να προσεγγίσει σε τουρκικά λιμάνια ή να έχει συναλλαγές μέσω Τουρκίας (όπως αλλαγή πληρώματος, μεταφορά αλληλογραφίας, εφοδιασμός με τρόφιμα ή καύσιμα κ.λπ.)<sup>238</sup>.

Σημειώθηκε βέβαια η ανησυχία ότι εάν ένα πλοίο υπό κυπριακή σημαία εμπλακεί σε κάποιο ναυτικό ατύχημα στα 'Στενά', τότε η «αντιμετώπιση των Τουρκικών Αρχών θα είναι αρνητική»<sup>239</sup>. Η ανησυχία αυτή θα μπορούσε να επιβεβαιωθεί και από την εμπειρία ενός άλλου ερωτώμενου ο οποίος διαχειριζόταν το υπό κυπριακή σημαία πετρελαιοφόρο "Nassia", που συγκρούστηκε το 1994 στα 'Στενά' με το φορτηγό πλοίο "Shipbroker", ατύχημα το οποίο στάθηκε αφορμή για την επιβολή των 'Τουρκικών Κανονισμών'<sup>240</sup>.

Αξίζει να σημειωθεί ότι μόνο δύο ερωτώμενοι πιστεύουν ότι ένα πλοίο υπό κυπριακή σημαία «άτυπα» μπορεί να γίνει αντικείμενο αρνητικής διακριτικής μεταχείρισης από τις Τουρκικές Αρχές<sup>241</sup>, ενέργεια βέβαια που είναι δύσκολα αποδείξιμη, ενώ δύο ερωτώμενοι που αναφέρθηκαν σε προσωπικές αρνητικές εμπειρίες για τουρκική αρνητική συμπεριφορά προς πλοίο υπό κυπριακή σημαία, ανέτρεξαν σε καταστάσεις που έλαβαν χώρα πριν το 1994<sup>242</sup>.

<sup>237</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 28.

<sup>238</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 10, 19, 25, 27, 31, 32, 33, 38.

<sup>239</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 4.

<sup>240</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 38.

<sup>241</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 20 και 25.

<sup>242</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 21 και 22.

(IV) ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ (VTMIS) (ερώτηση 11)

Όλοι οι ερωτώμενοι<sup>243</sup> τάχθηκαν θετικοί στην εγκατάσταση ενός σύγχρονου Συστήματος Διαχείρισης Θαλάσσιας Κυκλοφορίας (VTMIS), ισχυριζόμενοι ότι τέτοια συστήματα ελέγχου της κυκλοφορίας είναι εγκατεστημένα σε όλα τα μέρη του κόσμου όπου υπάρχει μεγάλη θαλάσσια κυκλοφορία και ότι έχει αποδειχτεί ότι διευκολύνουν την κυκλοφορία των πλοίων μέσω της παρακολούθησης της πορείας τους. Συνεπώς η εγκατάστασή του στα 'Στενά' κρίνεται επιβεβλημένη.

Σύμφωνα με έναν ερωτώμενο σήμερα «παρατηρείται κάποια δυσκολία επικοινωνίας μεταξύ πλοηγών και χειριστών του υπάρχοντος VTS, οι οποίοι δεν είναι πλοίαρχοι, δεν είναι άνθρωποι του εμπορικού ναυτικού. Πρέπει, επίσης, να εφοδιαστούν οι πλοηγοί με ηλεκτρονικούς υπολογιστές έτσι ώστε να υπάρχει σωστή και σύγχρονη επικοινωνία. Μέχρι στιγμής, το σύστημα που λειτουργεί κάνει απλή καταγραφή και στοιχειώδη επικοινωνία με τους πλοηγούς, δεν είναι ολοκληρωμένο»<sup>244</sup>.

Ένα μεγάλο ποσοστό των ερωτώμενων (15 στον αριθμό)<sup>245</sup> τόνισαν ότι παράλληλα με τη λειτουργία ενός VTMIS, πρέπει να υπάρχει και το Σύστημα Διαχωρισμού Θαλάσσιας Κυκλοφορίας (TSS - λωρίδες κυκλοφορίας). Σύμφωνα με αυτούς, ο συνδυασμός και των δύο συστημάτων θεωρείται αυτονόητος και ότι το ένα σύστημα δεν αναιρεί το άλλο. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει ένας ερωτώμενος: «...ακόμα και εάν οι αρμόδιοι χειριστές του VTS μου δώσουν οδηγίες για το πώς πρέπει να διέρθω από τα στενά, πάντοτε θα υπάρχει ο κίνδυνος να συγκρουστώ με ένα άλλο διερχόμενο πλοίο δεδομένου ότι δεν θα υπάρχει προκαθορισμένη πορεία. Η τέλεια λύση θα ήταν η παράλληλη λειτουργία των TSS και ενός συστήματος VTMIS, όπως γίνεται για παράδειγμα στη Σιγκαπούρη, όπου υπάρχουν ζώνες διαχωρισμού θαλάσσιας

<sup>243</sup> Ας σημειωθεί ότι οι ερωτώμενοι της δεύτερης κατηγορίας (ναυλομεσίτες), καθώς και ένας ερωτώμενος της πρώτης κατηγορίας (ερωτηματολόγιο 9), δεν απάντησαν λόγω έλλειψης τεχνογνωσίας. Την έλλειψη τεχνογνωσίας την επικαλέστηκαν και άλλοι τρεις ερωτώμενοι της πρώτης κατηγορίας (ερωτηματολόγια 4, 26, 27), ωστόσο απάντησαν θετικά στην εγκατάσταση VTMIS.

<sup>244</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 10.

<sup>245</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 1, 10, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 24, 26, 28, 34, 37, 38.

κυκλοφορίας και παράλληλα δηλώνεις στον σταθμό του VTS ότι πρόκειται να διέρθεις από την περιοχή και αυτοί μέσω των monitors (οθονών παρακολούθησης) σε παρακολουθούν και σου δίνουν οδηγίες και συστάσεις εάν για παράδειγμα τρέχεις πολύ ή έχεις αλλάξει πορεία κατά λάθος κ.λπ.»<sup>246</sup>.

Ρητή αντίθεση στην αναγκαιότητα λειτουργίας των ζωνών διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας εκφράστηκε μόνο από τον ερωτώμενο της Ε.Ε.Ε., σύμφωνα με τον οποίον η άρση του συστήματος διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας και η εγκατάσταση ενός VTΜIS είχε προταθεί από το Διεθνές Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΔΝΟ): «Εάν το πάρουμε ιστορικά, η εγκατάσταση αυτού του συστήματος [ εννοεί του συστήματος διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας] δεν χρειαζόταν και το λέω αυτό διότι το σύστημα το είχαν καθιερώσει οι Τούρκοι μονομερώς και όταν πριν από μερικά χρόνια συζητιόταν το θέμα στον ΙΜΟ [ΔΝΟ], η Τουρκία είχε πειστεί, δυστυχώς χωρίς αποτέλεσμα, να άρει το σύστημα αυτό και να καθιερώσει ορισμένα κομμάτια ως "precautions areas" ['περιοχές προφύλαξης']»<sup>247</sup>.

Εκφράστηκε και η άποψη από δύο ερωτώμενους<sup>248</sup> ότι η εγκατάσταση του VTΜIS είναι επιβεβλημένη μόνο στο Βόσπορο, δεδομένης της ιδιομορφίας και του στενού πλάτους του και όχι στα Δαρδανέλια.

Επίσης, τρεις ερωτώμενοι υποστήριξαν ότι η εγκατάσταση ενός VTΜIS θα βελτίωνε την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, αλλά δεν επρόκειτο να επιφέρει ταχύτερη διέλευση των πλοίων από τα 'Στενά'. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρουν: «Ακόμη και με τη χρήση ενός τέτοιου συστήματος, όταν έχει ομίχλη ή όταν περνά κάποιο μεγάλο πετρελαιοφόρο στο Βόσπορο, δεν νομίζω ότι θα το διακινδυνεύσουν και ότι θα αφήσουν την κυκλοφορία ελεύθερη»<sup>249</sup>. «...Σε περίπτωση διέλευσης ενός μεγάλου πετρελαιοφόρου ...

<sup>246</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 17.

<sup>247</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 32. Για τις «περιοχές προφύλαξης», βλ. στο Β' Μέρος, στο κεφάλαιο Α2.

<sup>248</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 2, 28. Και οι δύο ερωτώμενοι ανήκαν στην πρώτη κατηγορία και συγκεκριμένα διαχειρίζονταν φορτηγά πλοία και όχι πετρελαιοφόρα.

<sup>249</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 12



σε περίπτωση διέλευσης επικίνδυνου φορτίου πάλι θα σταματούσε η κίνηση, είτε υπήρχε VTMISS είτε όχι»<sup>250</sup>.

Παρόλη την καθολική αναγνώριση της χρησιμότητας εγκατάστασης ενός σύγχρονου VTMISS στα 'Στενά', 9 ερωτώμενοι<sup>251</sup> διατύπωσαν επιφυλάξεις αναφορικά με τον τρόπο λειτουργίας του VTMISS. Πιο συγκεκριμένα, η σωστή λειτουργία ενός τέτοιου συστήματος απαιτεί σωστή εκπαίδευση αναφορικά με την αναγνώριση των στόχων (πλοίων: εάν είναι φορηγό ή επιβατηγό πλοίο ή απλά μία βάρκα) ειδικά τη νύχτα. Συνεπώς απαιτείται η στελέχυσή του συστήματος με προσοντούχους επαγγελματίες ναυτικής προέλευσης.

Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει ένας ερωτώμενος, «...ένα καλό σύστημα με κακούς χειριστές γίνεται χειρότερο και καλύτερα να μην υπάρχει καθόλου...»<sup>252</sup>.

Αξίζει, δε, να σημειωθεί ότι 2 ερωτώμενοι διατύπωσαν επιφυλάξεις αναφορικά με την πολιτική εκμετάλλευση του VTMISS από τις Τουρκικές Αρχές. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει ένας από αυτούς «... μπορεί να γινόταν χρήση και για πολιτικούς - στρατιωτικούς σκοπούς .... Αφήστε που θα αποτελούσε αφορμή για προσωρινό κλείσιμο των Στενών ανάλογα με τις τουρκικές σκοπιμότητες, με την δικαιολογία ότι το σύστημα έπαθε κάποια βλάβη, οπότε τα πλοία οφείλουν να περιμένουν μέχρι αυτή να αποκατασταθεί»<sup>253</sup>.

<sup>250</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 33. Βλ. επίσης ερωτηματολόγιο 13.

<sup>251</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 8, 10, 13, 21, 24, 27, 33, 35, 38. Βλ. επίσης ερωτηματολόγιο 11: «... το πρόβλημα με ένα τέτοιο σύστημα είναι ο χειρισμός του και ποιες ευθύνες θα αναλάβουν οι χειριστές του. Δηλαδή εάν ένα πλοίο το οποίο υπόκειται στις οδηγίες του χειριστή του VTMISS τρακάρει, ποιος θα έχει την ευθύνη; Αυτό [εννοεί το VTMISS των Στενών] ...θα κάνει απλή καταγραφή. Κανένας δεν θέλει να αναλάβει την ευθύνη να κάνει προληπτικό έλεγχο αποφυγής ναυτικών ατυχημάτων (proactive accident avoidance). Η ευθύνη είναι τεράστια. Το κατά πόσο γρήγορα αυτό το σύστημα θα γίνει και το κατά πόσο θα βρουν ανθρώπους υπεύθυνους και γνώστες του χειρισμού του για επάνδρωσή του, είναι άγνωστο...»

<sup>252</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 38.

<sup>253</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 33. Βλ. επίσης ερωτηματολόγιο 18.

(V) ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΑΠΟ ΕΝΔΕΧΟΜΕΝΟ “ΚΛΕΙΣΙΜΟ” ΤΩΝ ‘ΣΤΕΝΩΝ’ (ερώτηση 12)

Δεδομένου του διαφορετικού εργασιακού αντικειμένου των τριών κατηγοριών των ερωτώμενων, κρίνεται σκόπιμο να εξεταστούν οι επιπτώσεις, που θα επιφέρει πιθανό κλείσιμο των ‘Στενών’, σε κάθε μία κατηγορία ξεχωριστά.

(i) Πρώτη Κατηγορία

Η συντριπτική πλειοψηφία των εφοπλιστών<sup>254</sup> πιστεύει ότι πιθανόν κλείσιμο των ‘Στενών’ θα επηρεάσει αρνητικά την δραστηριότητά τους αλλά δεν πρόκειται να έχει καταστροφικές συνέπειες. Παράλληλα, εκφράστηκε η άποψη ότι είναι πολύ δύσκολο να προβούν οι Τούρκοι σε μία τέτοια ενέργεια λόγω της επερχόμενης έντονης αντίδρασης από τα κράτη της Μαύρης Θάλασσας που θα αποκλειστούν και λόγω των μεγάλων συμφερόντων των πετρελαϊκών εταιρειών δεδομένου ότι τα ‘Στενά’ αποτελούν σημαντική διέξοδο των πετρελαίων της Κασπίας<sup>255</sup>.

Μόνο τρεις από τους ερωτώμενους<sup>256</sup> της πρώτης κατηγορίας, οι οποίοι είναι διαχειριστές φορηγών πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου, υποστήριξαν ότι δεν πρόκειται να επηρεαστεί καθόλου η δραστηριότητά τους λόγω της σχετικά μικρής συχνότητας προσέγγισης των πλοίων τους στην περιοχή της Μαύρης Θάλασσας. Παράλληλα, όμως θεωρούν ότι ο αποκλεισμός της Μαύρης Θάλασσας από τις θαλάσσιες μεταφορές θα επηρεάσει έντονα το διεθνές εμπόριο.

Η βασική αιτία, που προβάλλεται από όλους τους ερωτώμενους, για την μη καταστροφική επίπτωση που θα είχε πιθανό κλείσιμο των ‘Στενών’ στην επαγγελματική τους δραστηριότητα είναι ότι ασχολούνται με την ελεύθερη φορηγό ναυτιλία (tramp shipping), οπότε έχουν την ευελιξία να μεταφέρουν φορτία σε όλον τον κόσμο χωρίς να εξαρτώνται από την εμπορική πρόσβαση

<sup>254</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 1-4, 8-11, 13, 17-22, 25-28, 31-33, 37-38.

<sup>255</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 12, 26, 27, 32.

<sup>256</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 6, 12, 24.

κάποιας συγκεκριμένης περιοχής. Στην επιβίωση του ελληνικού εφοπλισμού σε πιθανό κλείσιμο των 'Στενών', συνηγορεί και η ελληνική ναυτιλιακή ιστορία: όταν έκλεισαν τα 'Στενά' στον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, οι Έλληνες επιχειρηματίες στράφηκαν σε άλλες αγορές και όχι μόνο δεν καταστράφηκαν αλλά μεγαλούργησαν εκμεταλλευόμενοι την αγορά της Αμερικής.

Ένα σενάριο μακροπρόθεσμης θετικής επιρροής που θα είχε το κλείσιμο των 'Στενών' στη ναυτιλία παρουσιάζεται λεπτομερώς από έναν ερωτώμενο: «Οποιαδήποτε απαγόρευση διέλευσης σε έναν χώρο όπου υπάρχουν προϊόντα εισαγωγής και εξαγωγής αυτομάτως θα επηρέαζε τη ναυτιλία. Άλλωστε αυτό είναι γνωστό και από το κλείσιμο του Σουέζ και από πολλά άλλα πράγματα και από όλα τα εμπόργκο είτε είναι σε μεμονωμένους γεωγραφικούς χώρους είτε είναι σε κράτη. Εάν συνέβαινε κάτι τέτοιο θα μπορούσε μακροπρόθεσμα ... να επηρεάσει ... θετικά ... τη ναυτιλία. Εννοώ ότι πιθανόν για τα ρώσικα φορτία που θα έπρεπε να εισάγονται ή να εξάγονται - και αντίστοιχα για τα ρουμάνικα και των άλλων κρατών - επειδή θα υπήρχε απαγόρευση διέλευσης από τον Βόσπορο, θα εδημιουργείτο μία μεγαλύτερη χιλιομετρική απόσταση για να πάνε στη Βόρειο Θάλασσα και να μεταφερθούν πλέον δια θαλάσσης στον προορισμό τους. Έτσι, η θαλάσσια διαδρομή μεταφοράς των προϊόντων θα μεγάλωνε γεγονός που θα δημιουργούσε μία άνοδο στη ναυτιλία διότι βαπόρια τα οποία θα μετέφεραν ένα αγαθό σε 10 – 15 ημέρες, θα χρειαζόντουσαν διπλάσιες ή υπερδιπλάσιες ημέρες με αποτέλεσμα η αγορά να απορροφά ένα μεγαλύτερο μέρος της χωρητικότητας και αυτό να δημιουργεί αντίστοιχα μία ζήτηση στην αγορά μεγαλύτερη, δηλαδή θα ήταν για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα δεσμευμένα τα βαπόρια»<sup>257</sup>.

Ωστόσο, σύμφωνα πάντα με τον ερωτώμενο αυτόν, το κλείσιμο των 'Στενών' θα δημιουργούσε βραχυπρόθεσμα μία πτώση της ναυλαγοράς λόγω ελλείψεως των φορτίων που θα εισάγονταν στην αγορά. Στα πλαίσια αυτής της πτώσης, η ελληνική ναυτιλία θα είχε υποστεί πλήγμα δεδομένου ότι θα

<sup>257</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 3.

στερείτο μία πολύ μεγάλη αγορά, αυτή της Μαύρης Θάλασσας από την οποία εξαρτάται η ναυτιλιακή εμπορική κίνηση όλης της Μεσογείου.

Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει ένας άλλος ερωτώμενος «Η ελληνική ναυτιλία είναι tramp ναυτιλία και χρειαζόμαστε να βρίσκουμε φορτία προς φόρτωση κοντά εκεί που ξεφορτώσαμε ώστε να μην κινείται το πλοίο υπό έρμα και χάνουμε χρήματα. Η Μαύρη Θάλασσα είναι χώρος φόρτωσης για όλη την Μεσόγειο. Εάν αυτή αποκλειστεί θα πρέπει να αποφεύγουμε όλη την ανατολική Μεσόγειο, καθώς όταν ξεφορτώνουμε στην ανατολική Μεσόγειο αναμένουμε να φορτώσουμε στην περιοχή της Μαύρης Θάλασσας. Ειδικά για εμάς που τα πλοία μας είναι μεγάλα (Panamax) δεν υπάρχουν εναλλακτικές λύσεις φόρτωσης στην Μεσόγειο, καθώς τα μεγάλα πλοία απαιτούν και μεγάλο όγκο φορτίου. Πρέπει να αποφεύγουμε τον ευρύτερο χώρο της Μεσογείου καθώς δεν θα υπάρχουν φορτία στην περιοχή αυτή για πλήρη εκμετάλλευση του χώρου των πλοίων μας. Έτσι, θα αποφεύγουμε *contrata* (συμβόλαια) που αφορούν εκφόρτωση για παράδειγμα στην Ιταλία γιατί μετά θα αναγκάζομαστε να φεύγουμε άδειοι και θα χάνουμε χρήματα. Θα προτιμάμε μεταφορές αγαθών με εκφόρτωση στο *Continent* (Δυτική και Βόρεια Ευρώπη)»<sup>258</sup>.

Επίσης, εκφράστηκε η ανησυχία από κάποιους ερωτώμενους<sup>259</sup> ότι πιθανό κλείσιμο των 'Στενών' θα μπορούσε να εγκλωβίσει πλοία ελληνικών συμφερόντων στην περιοχή της Μαύρης Θάλασσας με όλες τις οικονομικές συνέπειες που αυτό συνεπάγεται, όπως είχε συμβεί και στον Περσικό Κόλπο. Σύμφωνα, βέβαια, με έναν ερωτώμενο, υπάρχουν και δύο περιπτώσεις όπου πιθανός εγκλωβισμός πλοίων στη Μαύρη Θάλασσα δεν θα είχε αρνητικές οικονομικές συνέπειες στον πλοιοκτήτη:

α. εάν τα πλοία αυτά ήταν χρονοναυλωμένα διότι σε αυτήν την περίπτωση το οικονομικό βάρος της μη δραστηριοποίησης του πλοίου θα το έφερε ο ναυλωτής και

<sup>258</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 37.

<sup>259</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 13, 22, 37.

β. εάν ο πλοιοκτήτης / εφοπλιστής είχε προνοήσει να ασφαλίσει τα πλοία αυτά έναντι κινδύνων πολέμου (war risk association insurance)<sup>260</sup>.

Εκφράστηκε επίσης η άποψη<sup>261</sup> ότι πιθανό κλείσιμο των 'Στενών' θα είχε αρνητικά αποτελέσματα και στην οικονομία της Ελλάδας, καθώς οι εφοπλιστές θα την απέφευγαν π.χ. για δεξαμενισμούς και επισκευές ή για λήψη καυσίμων, καθώς οι εργασίες αυτές γίνονται πάντοτε σε συνδυασμό με κάποιο εμπορικό ταξίδι.

Ωστόσο εκφράστηκε και η ακριβώς αντίθετη άποψη σύμφωνα με την οποία «θα μπορούσε να ωφεληθεί η Ελλάδα από την άποψη ότι η Ρουμανία και η Βουλγαρία θα αναγκάζονταν να μεταφέρουν τα φορτία τους στην Ελλάδα δια ξηράς (Θεσσαλονίκη – Καβάλα – Αλεξανδρούπολη), προκειμένου να προωθηθούν στις παγκόσμιες αγορές. Το μόνο κώλυμα είναι ότι δεν έχουμε την κατάλληλη λιμενική υποδομή στα αντίστοιχα λιμάνια»<sup>262</sup>.

Πρέπει να επισημανθεί σε αυτό το σημείο ότι οι ερωτώμενοι της πρώτης κατηγορίας που διαχειρίζονται δεξαμενόπλοια πιστεύουν ότι θα επηρεαστεί περισσότερο η δραστηριότητά τους από πιθανόν κλείσιμο των 'Στενών'. Το επιχείρημά τους αυτό στηρίζεται σε δύο βασικούς λόγους:

α. επειδή σχεδόν όλα τα πλοία τους δραστηριοποιούνται στην περιοχή - μερικών εταιρειών και καθημερινώς<sup>263</sup> - και

β. επειδή η ναυαγοραγορά των πετρελαιοφόρων έχει περισσότερες ιδιαιτερότητες και είναι πιο περιορισμένη. Ο αποκλεισμός μίας πολύ μεγάλης αγοράς πετρελαίου, όπως είναι η Μαύρη Θάλασσα, θα μείωνε ανορθόδοξα την ζήτηση με αντίστοιχη υπερβολική αύξηση της προσφοράς δεξαμενόπλοιων<sup>264</sup>.

Σε κάθε περίπτωση, σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έρευνας, καθίσταται σαφές ότι πιθανό κλείσιμο των 'Στενών' θα επηρέαζε περισσότερο τις

<sup>260</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 37.

<sup>261</sup> Ο.π.

<sup>262</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 26. Βλ. επίσης ερωτηματολόγιο 36 στην ερώτηση 16.

<sup>263</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 10, 11 αλλά και 19.

<sup>264</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 20 και 33.

οικονομίες των κρατών της Μαύρης Θάλασσας<sup>265</sup> και της Ευρώπης παρά την ελληνική ναυτιλία<sup>266</sup>, ειδικά όσον αφορά το εμπόριο πετρελαίου. Χαρακτηριστική είναι η αναφορά ενός ερωτώμενου, σύμφωνα με την οποία το κλείσιμο των 'Στενών' « θα έχει επιπτώσεις και στη φυσιολογική ροή καυσίμου ύλης στην Ευρώπη. Και αυτοί θα έχουν την μεγαλύτερη επίπτωση διότι τα καράβια τα δικά μας θα φύγουν και θα πάνε να δουλέψουν π.χ. στην Απω Ανατολή. Ο Ευρωπαίος, όμως, που δεν θα έχει την καύσιμη ύλη που του επιτρέπει να έχει το ανεπτυγμένο επίπεδο ζωής του, τι θα κάνει, θα βρει λύση με τη γεωθερμία ή με τα αιολικά πάρκα;»<sup>267</sup>.

### (ii) Δεύτερη Κατηνορία

Ο ένας από τους τρεις ναυλωτές δήλωσε ότι πιθανό κλείσιμο των 'Στενών' δεν πρόκειται να επηρεάσει πολύ την δραστηριότητα της εταιρείας του, καθώς η τελευταία ναυλώνει πλοία σε όλον τον κόσμο<sup>268</sup>.

Ο δεύτερος ναυλωτής δήλωσε ότι μία τέτοια κατάσταση θα επηρέαζε την δραστηριότητά του δεδομένου ότι το 1/5 των πλοίων που ναυλώνονται μέσω του γραφείου του μεταφέρουν φορτία από ή προς τη Μαύρη Θάλασσα<sup>269</sup>.

Ο τρίτος ναυλωτής ο οποίος ασχολείται αποκλειστικά με τις ναυλώσεις δεξαμενόπλοιων δήλωσε ότι ο αποκλεισμός της Μαύρης Θάλασσας θα είχε έντονη αρνητική επίπτωση στην επαγγελματική δραστηριότητά του, καθώς θα έχανε τις δουλειές με τους Ρώσους πελάτες του, δουλειές που στηρίζονται σε μία μόνιμη συνεργασία<sup>270</sup>.

<sup>265</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 11: «...εάν τα Στενά κλείσουν ή περιοριστεί η ροή του πετρελαίου, η αντίδραση του Σεβαρνάτζε και του χ Σεβαρνάτζε είναι δεδομένη διότι εάν δεν περάσει το πετρέλαιο από εκεί, οι λαοί της περιοχής δεν θα έχουν να φάνει και να πσιούν. Τα Στενά είναι η πόρτα του εκεί κόσμου, γι' αυτό και η Τουρκία έχει να φοβηθεί πολλά, εάν υποβάλλει όλη την περιοχή σε καταστάσεις δοκιμασίας και πείνας ... από την ελεύθερη διέλευση εξαρτάται η ζωή κάποιων πολλών εκατομμυρίων ανθρώπων. Εάν τα κλείσουν, αυτοί οι άνθρωποι θα ξεσηκωθούν και θα τους σφάζουν.»

<sup>266</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 2, 3, 16, 26.

<sup>267</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 18.

<sup>268</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 29.

<sup>269</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 30.

<sup>270</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 36.

Και οι τρεις ερωτώμενοι της δεύτερης κατηγορίας αναγνωρίζουν ότι πιθανό κλείσιμο των 'Στενών' θα επηρέαζε πολύ τη ναυλαγορά διότι η Μαύρη Θάλασσα είναι το διαμάντι της Μεσόγειου. Εάν η Μεσόγειος έχει 100 φορτία, τα 80 βγαίνουν από αυτήν την περιοχή<sup>271</sup>.

Χαρακτηριστική είναι η ανάλυση που γίνεται από έναν ναυλομεσίτη: «Το κλείσιμο των Στενών ... θα επηρέαζε κατά πολύ τη ναυλαγορά από την εξής άποψη: συνήθως όταν ένα πλοίο ναυλώνεται για να ξεφορτώσει στη Μεσόγειο, θα φορτώσει στη συνέχεια είτε από την Ανατολική Μεσόγειο είτε κατά 70% από Μαύρη Θάλασσα. Για ένα βαπόρι [τύπου] handy, 40.000 – 45.000 τόνους, που έρθει στη Μεσόγειο, εάν κλείσει η εκεί αγορά, δεν έχεις τι να το κάνεις. Τότε θα πρέπει να έχεις την ίδια λογική που έχουν και τα Panamax, δηλαδή που έρχονται στην Ιταλία και μπαλαστάρουν άδεια στη Νότια Αμερική ή στον Κόλπο για να γεμίσουν και δεν βγαίνουν οι δουλειές. Πέρα από αυτό, πρέπει και οι χώρες της Μαύρης Θάλασσας να βρουν τρόπους για να εξάγουν τα φορτία τους. Δηλαδή θα πρέπει να χρησιμοποιήσουν τον Δούναβη για να εξάγουν τα φορτία τους από Βαλτική, όπως κάνει πολλές φορές η Ρωσία τώρα, η δε Ρουμανία και Βουλγαρία καταστράφηκαν. Η χρήση των λιμανιών της Βόρειας Ελλάδας δεν συμφέρει οικονομικά διότι εάν αυξηθεί το κόστος της μεταφοράς δια ξηράς, τότε τι θα πρέπει να ζητήσει ο άλλος για τη θαλάσσια μεταφορά, για να είναι το κόστος του προϊόντος ανταγωνιστικό;»<sup>272</sup>.

### (iii) Τρίτη Κατηγορία

Όλοι οι ερωτώμενοι της τρίτης κατηγορίας, λόγω της ιδιαιτερότητας της εργασίας τους, δήλωσαν ότι πιθανό κλείσιμο των 'Στενών' θα επηρέαζε έμμεσα μόνο την δραστηριότητά τους λόγω της γενικότερης «κρίσης» που θα υφίστατο η ελληνική ναυτιλία: Όσο μεγαλύτερη κρίση υπάρχει στη ναυτιλία, τόσο λιγότερα πλοία δραστηριοποιούνται και τόσο λιγότερες θέσεις εργασίας παρέχονται, με αποτέλεσμα να δημιουργείται ανεργία στον κλάδο των ναυτικών.

<sup>271</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 30.

<sup>272</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 29.

#### **B4. Πολιτικές απόψεις της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας αναφορικά με το 'status quo' των 'Στενών'.**

*(I) ΓΝΩΣΗ ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΝΟΜΙΜΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ 'ΤΟΥΡΚΙΚΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ'*  
(ερώτηση 13)

Σε σχετική ερώτηση προς τους συμμετέχοντες στην έρευνα, εάν γνωρίζουν ότι πολλές από τις διατάξεις των 'Τουρκικών Κανονισμών' αντικρούουν στους διεθνώς συμφωνημένους κανόνες του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ) και στην ελευθερία διέλευσης που καθιερώνει η συνθήκη του Montreux και το Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας<sup>273</sup>, η πλειοψηφία των ερωτώμενων απάντησε θετικά. Πιο συγκεκριμένα:

##### (i) Πρώτη Κατηγορία

Από τους 27 (ποσοστό 100%) ερωτώμενους της πρώτης κατηγορίας:

- οι 19 (ποσοστό 70,4%)<sup>274</sup> απάντησαν ότι γνώριζαν την έλλειψη διεθνούς νομιμότητας των 'Τουρκικών Κανονισμών',
- οι 4 (ποσοστό 14,8%)<sup>275</sup> απάντησαν ότι δεν γνώριζαν την έλλειψη διεθνούς νομιμότητας αυτών και
- οι 4 (ποσοστό 14,8%)<sup>276</sup> απάντησαν ότι δεν το γνώριζαν αλλά το υποπτεύονταν.

##### (ii) Δεύτερη Κατηγορία

<sup>273</sup> Ας σημειωθεί ότι τους αναφέρθηκαν ενδεικτικά και κάποιες διατάξεις που βρίσκονται σε σύγκρουση με το διεθνές δίκαιο όπως ότι α) οι Τουρκικές αρχές έχουν θεσμοθετήσει εκτεταμένο σύστημα αναφοράς που στόχο έχει τον έλεγχο των διεθνών εμπορικών συναλλαγών δεδομένου ότι υποχρεώνει τα πλοία να δίνουν πληροφορίες που αφορούν όχι μόνο την ασφαλή διέλευση του πλοίου αλλά και εμπορικά δεδομένα, όπως το λιμάνι αφητηρίας και τελικής άφιξης, το είδος του φορτίου κ.λπ., β) οι Τουρκικές αρχές έχουν τη δυνατότητα να αναστείλουν τη θαλάσσια κυκλοφορία για επιστημονικές και ερευνητικές δραστηριότητες, για διενέργεια αθλητικών δραστηριοτήτων κ.λπ.

<sup>274</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 6, 8, 9, 10, 11, 18, 19, 20, 22, 24, 25, 26, 27, 28, 31, 32, 33, 37, 38.

<sup>275</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 1, 4, 17, 21.

<sup>276</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 2, 3, 12, 13.



Από τους 3 ερωτώμενους της δεύτερης κατηγορίας, ο ένας<sup>277</sup> απάντησε ότι γνώριζε την «παρανομία» των 'Τουρκικών Κανονισμών', ενώ οι άλλοι δύο<sup>278</sup> απάντησαν ότι δεν την γνώριζαν

### (iii) Τρίτη Κατηγορία

Από τους 8 ερωτώμενους (ποσοστό 100%) της τρίτης κατηγορίας:

- οι 3 (ποσοστό 37,5%)<sup>279</sup> απάντησαν ότι γνώριζαν την έλλειψη διεθνούς νομιμότητας των 'Τουρκικών Κανονισμών'.
- οι 4 (ποσοστό 50%)<sup>280</sup> απάντησαν ότι δεν γνώριζαν την έλλειψη διεθνούς νομιμότητας τους και
- ο 1 (ποσοστό 12,5%)<sup>281</sup> απάντησαν ότι δεν το γνώριζαν αλλά το υποπτεύονταν.

Όσοι ερωτώμενοι, ανεξαρτήτως κατηγορίας, απάντησαν ότι δεν γνώριζαν την έλλειψη διεθνούς νομιμότητας των 'Τουρκικών Κανονισμών' αλλά την υποπτεύονταν, στήριζαν την υποψία τους αυτή στο γεγονός ότι η Τουρκία ως κράτος, είθισται να εφαρμόζει κανονισμούς μονομερώς αγνοώντας το διεθνές δίκαιο<sup>282</sup>. Χαρακτηριστική είναι η απάντηση ενός από αυτούς τους ερωτώμενους, που υποστήριξε ότι «Χωρίς να το γνωρίζω, το υποπτεύομαι ... Από τότε που οι Τούρκοι έχασαν την πλήρη κυριαρχία στα Στενά, από τον πόλεμο της Κριμαίας και ύστερα, έχουν ξεκινήσει μία πολιτική επανάκτησης της κυριαρχίας σε αυτά, βασισμένη σε αργές και προσηκτικές κινήσεις και νομίζω ότι σήμερα επί της ουσίας το έχουν κερδίσει αυτό»<sup>283</sup>.

Κάποιοι ερωτώμενοι, σχολίασαν αρνητικά το γεγονός της μονομερούς εφαρμογής των 'Τουρκικών Κανονισμών' χαρακτηρίζοντας τις τουρκικές ενέργειες ως «κατάχρηση δικαιώματος»<sup>284</sup>.

<sup>277</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 29.

<sup>278</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 30, 36.

<sup>279</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 5, 14, 16.

<sup>280</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 7, 23, 34, 35.

<sup>281</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 15.

<sup>282</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 13, 15, 25, 32, 33.

<sup>283</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 13.

<sup>284</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 3. Βλ. επίσης ερωτηματολόγια 18, 19.

Σε αυτό το σημείο, βέβαια, πρέπει να σημειωθεί και ο αντίλογος που εκφράστηκε από τον ερωτώμενο της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, ο οποίος καταδίκασε την πολιτική αυτή της Τουρκίας αλλά παράλληλα θεωρεί ότι και εμείς ως μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης διενεργούμε τα ίδια λάθη: η Ευρωπαϊκή Ένωση, προκειμένου να επιβάλλει κανονισμούς για τα πλοία που δεν φέρουν σημαία – κράτους μέλους της και που προσεγγίζουν τις ακτές της (για παράδειγμα την υποχρέωση αναφοράς των διερχόμενων πλοίων), θα έπρεπε κανονικά να τους υποβάλλει στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό για κύρωση. Αντιθέτως, όμως προχωρεί σε μονομερή υιοθέτηση και εφαρμογή τους. Δηλαδή αυτό που προσάπτεται στην Τουρκία από τους Έλληνες, ότι δηλαδή αυτή (Τουρκία) «αγνοεί» την ύπαρξη και το ρόλο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και εφαρμόζει εθνικούς κανονισμούς μονομερώς, το πράττουμε και εμείς έμμεσα ως μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ειδικότερα για τη διάταξη των 'Τουρκικών Κανονισμών' που επιτρέπει στις Τουρκικές Αρχές να απαιτούν πληροφορίες εμπορικού χαρακτήρα, όπως το είδος του φορτίου που μεταφέρεται, το λιμάνι φόρτωσης και εκφόρτωσης κ.λπ, υπήρχε τόσο θετικός όσο και αρνητικός σχολιασμός από κάποιους από τους ερωτώμενους.

Η αρνητική στάση κάποιων από αυτούς βασίστηκε στον αθέμιτο εμπορικό ανταγωνισμό που δημιουργείται με αυτήν τη διάταξη υπέρ των Τούρκων. Πιο συγκεκριμένα, ένας ερωτώμενος της πρώτης κατηγορίας υποστήριξε: «...το εάν θέλουν να ξέρουν εάν έχεις ΙΜΟ φορτίο<sup>285</sup> μέσα στο βαπόρι σου είναι κάτι απολύτως λογικό. Από την άλλη, το να θέλουν να γνωρίζουν από πού προέρχεται το φορτίο, πού θα πάει, ποιος είναι ο πωλητής και ο αγοραστής, όλα αυτά αποσκοπούν στο να δημιουργήσουν έναν υπόγειο ανταγωνισμό απέναντι σε ανθρώπους που έχουν μπει σε ορισμένες δουλειές και θέλουν να μπουκ και οι Τούρκοι αντίστοιχα. Το μεν πρώτο το βρίσκω σοβαρό και σωστό, το άλλο δε το καταδικάζω»<sup>286</sup>.

<sup>285</sup> Εννοεί μία σειρά από επικίνδυνα φορτία που έχει ορίσει ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός.

<sup>286</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 3. Βλ. επίσης ερωτηματολόγιο 12.

Υπήρχαν και κάποιοι ερωτώμενοι<sup>287</sup>, όμως, που θεώρησαν το μέτρο αυτό λογικό, παραβλέποντας τον εμπορικό παράγοντα. Χαρακτηριστική είναι η άποψη ενός από αυτούς: «Προσωπικά μιλώντας, για το σύστημα αναφοράς, δεν θεωρώ ότι είναι διάχυση των προσωπικών δεδομένων, ότι είναι κατάχρηση της εμπορικής δραστηριότητας της εμπιστευτικής χρήσης του κάθε εφοπλιστή το να λέει από πού έρχεται το πλοίο του, τι φορτίο έχει και πού πηγαίνει γιατί εάν όλα γίνονται σωστά και σύννομα δεν έχει τίποτα να κρύψει ή να φοβηθεί. Άλλωστε μέσα στο ευρύτερο πλέγμα της πάταξης της τρομοκρατίας, του δουλεμπορίου, λαθρεμπορίου φορτίων, ξεπλύματος κ.λπ. γιατί να μην ξέρει άλλη μία χώρα ότι το πλοίο αυτό που περνάει από εκεί έχει αυτό το συγκεκριμένο φορτίο που δηλώνει και όχι κάποιο άλλο; Για παράδειγμα, έχω φορτώσει ζάχαρη από την Βραζιλία και το πηγαίνω στη Ρωσία, γιατί να μη το δηλώσω, δεν βλέπω δηλαδή γιατί αυτό μπορεί να αποτελέσει παραβίαση του εμπορικού απορρήτου. Στα πλαίσια της προσπάθειας όλων μας να πατάξουμε τις παράνομες δραστηριότητες, θεωρώ ότι είναι αποδεκτό αυτό που ζητάνε οι Τουρκικές Αρχές... Γιατί ας υποθέσουμε ότι συγκρούεται και βουλιάζει ένα πλοίο στο Βόσπορο, να μην ξέρουν οι αρχές εάν το φορτίο είναι επικίνδυνο για τη δημόσια υγεία, για τα ψάρια, τα φυτά, το θαλάσσιο πλούτο; Γενικότερα, θεωρώ ότι όσο περισσότερες πληροφορίες έχουν οι υπεύθυνες παράκτιες αρχές<sup>288</sup>, τόσο καλύτερα μπορούν να αντιμετωπίσουν καταστάσεις emergency (κατεπείγουσες), βυθίσεων, προσκρούσεων, συγκρούσεων κ.λπ., ώστε να προφυλαχθεί και η Δημόσια Υγεία και το περιβάλλον. Εξάλλου, είμαι τοποθετημένος γενικά υπέρ της διαφάνειας ακόμα και εάν μιλάμε για τους Τούρκους»<sup>289</sup>.

<sup>287</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 2, 4, 11, 23 και 29.

<sup>288</sup> Εξάλλου, η επιβολή παροχής στοιχείων είναι φαινόμενο που δεν συναντάται μόνο στην περιοχή των 'Στενών', όπως αναφέρει και ένας ερωτώμενος: «Για παράδειγμα, στο Γιβραλτάρ, μέχρι το 1970 έπρεπε να δώσεις αναφορά στο Βράχο (στους Άγγλους) αναφορικά με το φορτίο που μεταφέρεις, το λιμάνι προέλευσης, προορισμού κ.λπ.». Βλ. ερωτηματολόγιο 12.

<sup>289</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 2. Ας σημειωθεί εξάλλου ότι η Τουρκία δεν είναι το μόνο κράτος που ζητά λεπτομερείς πληροφορίες για το μεταφερόμενο φορτίο. Όπως δήλωσε και ένας ερωτώμενος (βλ. ερωτηματολόγιο 29) εκτεταμένη αναφορά για τα εμπορικά στοιχεία του φορτίου ζητάνε επίσης οι Η.Π.Α., ο Καναδάς και τώρα τελευταία η Αυστραλία.

(II) ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΑΝΤΙΔΡΑΣΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ «ΠΑΡΑΝΟΜΟΥΣ» ΤΟΥΡΚΙΚΟΥΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥΣ' (ερώτηση 14)

Όλοι οι ερωτώμενοι<sup>290</sup> πλην ενός<sup>291</sup>, δήλωσαν ότι δεν έχουν τη διάθεση να αρνηθούν τη συμμόρφωση με τους 'Τουρκικούς Κανονισμούς', παρόλο που αυτοί αντικρούουν με το διεθνές δίκαιο και τα οριζόμενα στο Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό.

Οι λόγοι που έθεσαν είναι κυρίως επιχειρηματικοί:

Σε περίπτωση αντίδρασης κάποιου διερχόμενου πλοίου και άρνησης συμμόρφωσης του με τις εντολές των Τουρκικών Αρχών, θα επιβαλλόταν απαγόρευση συνέχισης του ταξιδιού, επιβολή προστίμου και καθυστέρηση του πλοίου, η οποία έχει έμμεσες οικονομικές συνέπειες.

Για παράδειγμα, εάν το πλοίο είναι χρονοναυλωμένο (time – chartered), τότε υπάρχει κίνδυνος, λόγω κράτησής του από τις Τουρκικές Αρχές, να ανασταλεί η υποχρέωση του ναυλωτή να καταβάλλει το ναύλο στον πλοιοκτήτη (να βγει off – hire)<sup>292</sup>.

Επίσης, η μη συμμόρφωση με τοπικούς εθνικούς κανονισμούς δίνει το δικαίωμα στους Αλληλοασφαλιστικούς Οργανισμούς (Protection & Indemnity Clubs) να μην καλύψουν ασφαλιστικά το πλοίο σε περίπτωση ατυχήματος, χωρίς να εξετάζεται εάν αυτοί οι κανονισμοί συνάδουν με το διεθνές δίκαιο ή όχι<sup>293</sup>.

Πέραν των οικονομικών συνεπειών, κάποιοι ερωτώμενοι εξέφρασαν την ανησυχία τους<sup>294</sup> ότι εάν το πλοίο τους δεν συμμορφώνεται με τους 'Τουρκικούς Κανονισμούς', τότε και αυτό και η διαχειρίστρια εταιρεία του

<sup>290</sup> Ας σημειωθεί ότι οι ερωτώμενοι της δεύτερης κατηγορίας (ναυλομεσίτες) δεν απάντησαν τη συγκεκριμένη ερώτηση διότι υποστήριξαν ότι αυτή δεν αφορούσε την επαγγελματική δραστηριότητάς τους.

<sup>291</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 9.

<sup>292</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 2.

<sup>293</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 24.

<sup>294</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 1, 3, 8, 21.

αυτόματα θα καταγράφονται σε «κατάλογο μη νομοταγών χρηστών των 'Στενών'» (black list).

Πιο συγκεκριμένα, η μεμονωμένη αντίδραση είναι λάθος κίνηση από επιχειρηματικής πλευράς. Όπως υποστήριξε και ένας ερωτώμενος «... θα ήμουν όμως πρόθυμος να αντιδράσω οργανωμένα με ανθρώπους που έχουν μόνιμες δουλειές εκεί, δηλαδή να δημιουργηθεί ένα block που πρόκειται να αντιδράσει σε καταχρηστικές ενέργειες των Τουρκικών Αρχών.... μία κίνηση δυναμική και μαζική»<sup>295</sup>.

Οι ερωτώμενοι της πρώτης κατηγορίας δήλωσαν<sup>296</sup> ότι είναι επιχειρηματίες και κατά την άσκηση της δραστηριότητά τους πράττουν ό,τι είναι εμπορικά σκόπιμο, ό,τι δηλαδή επιβάλλει το επιχειρηματικό συμφέρον της εταιρείας τους. Το να αντιδράσει κανείς σε κάποια τοπική αρχή είναι θέμα πολιτικό που δεν τους αφορά, είναι επικίνδυνη ενέργεια που μπορεί να δημιουργήσει, πέραν των οικονομικών συνεπειών, και διπλωματικό επεισόδιο. Αδιαφορούν για τις πολιτικές σκοπιμότητες που μπορεί να βρίσκονται πίσω από την εφαρμογή των 'Τουρκικών Κανονισμών'.

Σε αυτό το σημείο αξίζει να σχολιαστεί το γεγονός ότι ένας<sup>297</sup> από τους συμμετέχοντες στην έρευνα της πρώτης κατηγορίας διαφοροποίησε την στάση του σε σχέση με τους υπόλοιπους, όπως προαναφέρθηκε. Η διαφοροποίηση αυτή δεν είναι τυχαία, καθώς ο άνθρωπος αυτός, πέρα από τις επιχειρηματικές του δραστηριότητες, εμπλέκεται με την πολιτική, καθώς κατέχει κάποιο δημόσιο αξίωμα στην τοπική αυτοδιοίκηση. Η παράλληλη ιδιότητά του ως δημάρχου προσδίδει στον τρόπο σκέψης και δραστηριότητάς του κάποιο πολιτικό κριτήριο, το οποίο υπερβαίνει την κοινή επιχειρηματική λογική των υπολοίπων συμμετεχόντων στην έρευνα που ανήκουν στην πρώτη κατηγορία.

Ο ερωτώμενος από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών δήλωσε χαρακτηριστικά «Οι περισσότεροι τουρκικοί κανονισμοί είναι αντίθετοι με το

<sup>295</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 3.

<sup>296</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 6, 22, 26, 27, 31, 17, 18 κ.α.

<sup>297</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 9.

διεθνές δίκαιο, γι' αυτό και ο IMO μιλάει για "recommendations" (συστάσεις). Από εκεί και πέρα, δεν θα μπορούσαμε να δώσουμε εντολή στα μέλη μας να μην τους ακολουθήσουν, παρόλο που είναι παράνομοι, διότι αυτό θα σήμαινε εμπλοκή τους με τις τοπικές αρχές, καθυστερήσεις, περιπέτειες και οικονομικές επιβαρύνσεις»<sup>298</sup>.

Τρεις από τους ερωτώμενους<sup>299</sup> που διαχειρίζονται δεξαμενόπλοια δήλωσαν ότι λόγω της επικινδυνότητας του φορτίου που μεταφέρουν υπακούουν πάντοτε στους τοπικούς κανονισμούς. Ειδικά, δε, για τα 'Στενά' υποστηρίχθηκε ότι οι τουρκικές απαιτήσεις «ακόμα και εάν δεν έχουν επικυρωθεί από τον IMO [Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός], βρίσκονται μέσα στα ανεκτά εμπορικά πλαίσια και όρια που επικρατούν στη ναυτιλία διεθνώς. Σε περίπτωση που ξεπεράσουν αυτά τα όρια, υπάρχει και η INTERTANKO, [International Tanker Ownership Organization, διεθνής ένωση που εκπροσωπεί τα συμφέροντα των πλοιοκτητών πετρελαιοφόρων], στην οποία μπορεί οποιοσδήποτε πλοιοκτήτης να διαμαρτυρηθεί για λύσει το πρόβλημα»<sup>300</sup>.

Υποστηρίχθηκε, επίσης, ότι υπάρχουν άλλα κράτη και συγκεκριμένα οι Η.Π.Α., οι οποίες επιβάλλουν σαφώς πιο σοβαρές και ορισμένες φορές υπερβολικές απαιτήσεις από τα πλοία που προσεγγίζουν στις ακτές τους, αλλά κανείς δεν διαμαρτύρεται και δεν θέτει θέμα μη συμμόρφωσής με αυτούς λόγω μη επικύρωσής τους από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό<sup>301</sup>.

Οι δε ερωτώμενοι της τρίτης κατηγορίας, οι ναυτικοί, δήλωσαν ότι είναι εργαζόμενοι και ενεργούν για τα συμφέροντα της εταιρείας και ουδέποτε θα έθεταν τους Τούρκους ενώπιον των διεθνών ευθυνών τους με ενέργειες που θα έθεταν σε κίνδυνο τα οικονομικά και επιχειρηματικά συμφέροντα των

<sup>298</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 32. Βλ. όμως και ερωτηματολόγιο 18, όπου ο ερωτώμενος υποστηρίζει ότι δόθηκε σχετική εντολή μη συμμόρφωσης με τους 'Τουρκικούς Κανονισμούς' από την Ε.Ε.Ε. προς τα μέλη της, αλλά τα μέλη κινήθηκαν με βάση τα επιχειρηματικά τους συμφέροντα.

<sup>299</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 4, 13, 33.

<sup>300</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 13.

<sup>301</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 4, 13 και 25.

εργοδοτών τους, την προσωπική τους ασφάλεια<sup>302</sup> και την επαγγελματική τους σταδιοδρομία<sup>303</sup>. Εξάλλου, υποστηρίχθηκε ότι αρμόδιο για να λύσει τα θέματα αυτά είναι η Ελληνική κυβέρνηση<sup>304</sup> και ότι οι δικές τους ενέργειες δεν θα επέφεραν κανένα ουσιαστικό αποτέλεσμα.

Όπως χαρακτηριστικά υποστήριξε και ένας ερωτώμενος «οι Τούρκοι δεν φοβούνται τις αντιδράσεις των πλοιοκτητών, δεν θορυβούνται από αυτούς. Αυτοί που τους νοιάζουν και μετράνε πάρα πολύ την άποψή τους είναι οι oil traders (πετρελαϊκές εταιρείες) και όσοι εν δυνάμει έχουν τη δυνατότητα να κάνουν έρευνα για πετρέλαιο»<sup>305</sup>.

### (III) 'ΤΟΥΡΚΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ' ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ (ερώτηση 15)

Σε σχετικό ερώτημα εάν οι 'Τουρκικοί Κανονισμοί' θεσπίστηκαν για τη ναυτική ασφάλεια ή για λόγους πολιτικής σκοπιμότητας:

- η πλειοψηφία των ερωτώμενων (20 άτομα, ποσοστό δηλαδή 53%)<sup>306</sup> πιστεύουν ότι βασικός λόγος θέσπισής τους είναι οι τουρκικές πολιτικές σκοπιμότητες για έλεγχο της ναυτιλιακής κίνησης στην περιοχή και της μεταφοράς των πετρελαίων της Κασπίας.
- Μόνο ένας υποστήριξε ότι η εφαρμογή τους συνδέεται καθαρά με τη ναυτική ασφάλεια<sup>307</sup>,
- 16 ερωτώμενοι<sup>308</sup> (ποσοστό 42%) απάντησαν ότι με την εφαρμογή των 'Τουρκικών Κανονισμών' εξυπηρετείται τόσο η ναυτική ασφάλεια όσο και οι τουρκικές πολιτικές σκοπιμότητες και
- ένας δήλωσε ότι δεν γνωρίζει τι μπορεί να κρύβεται πίσω από την εφαρμογή τους<sup>309</sup>.

<sup>302</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 5, 28, 34.

<sup>303</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 5, 7, 13, 16, 23, 34, 35.

<sup>304</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 14, 35.

<sup>305</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 25.

<sup>306</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 5, 7, 9, 10, 12, 15, 19, 20, 21, 22, 24, 25, 27, 28, 30, 33, 35, 36, 37, 38.

<sup>307</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 4.

<sup>308</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 1, 2, 3, 6, 8, 11, 13, 14, 16, 17, 18, 23, 26, 29, 32, 34.

<sup>309</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 31.

Πιο συγκεκριμένα:

Όσοι πιστεύουν ότι οι τουρκικές πολιτικές σκοπιμότητες είναι ο γενεσιουργός λόγος καθιέρωσης των 'Τουρκικών Κανονισμών', συγκεκριμενοποιούν τις σκοπιμότητες αυτές στον γενικότερο έλεγχο της εμπορικής ναυτιλιακής κίνησης της περιοχής και στην άσκηση πίεσης για τον καθορισμό των διαδρομών μεταφοράς και εξόδου των πετρελαίων της Κασπίας προς τη Δύση. Εξάλλου, θεωρούν δεδομένο ότι πάντοτε πίσω από τοπικούς κανονισμούς υποκρύπτεται κάποια σκοπιμότητα, ειδικά όταν αυτοί αναφέρονται σε περιοχές με τέτοια μεγάλη εμπορική σημασία<sup>310</sup>.

Οι περισσότεροι από αυτούς πιστεύουν ότι η ναυτική ασφάλεια είναι πρόσχημα προκειμένου να εξυπηρετηθούν εμπορικά και πολιτικά συμφέροντα. Εάν γνώμονας θέσπισης των κανονισμών αυτών ήταν η διευκόλυνση της ναυσιπλοΐας και η ναυτική ασφάλεια, τότε η Τουρκία θα τους υπέβαλε στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό προς επικύρωση ώστε να αποκτήσουν διεθνή χαρακτήρα<sup>311</sup>. Όπως χαρακτηριστικά υποστήριξε ένας ερωτώμενος «... οι Τούρκοι ενίοτε ήθελαν να έχουν τον έλεγχο των Στενών και προσπαθούσαν να δημιουργήσουν ή να εκμεταλλευτούν κάποιο ναυτικό επεισόδιο ή ατύχημα προκειμένου να «ευαισθητοποιήσουν» τη διεθνή κοινότητα...»<sup>312</sup>.

Ακόμα και ο μοναδικός ερωτώμενος που υποστήριξε ότι οι 'Τουρκικοί Κανονισμοί' θεσπίστηκαν για λόγους ναυτικής ασφάλειας, αποδέχεται το γεγονός ότι αυτοί (κανονισμοί) χρησιμοποιούνται από τους Τούρκους για πολιτικούς λόγους<sup>313</sup>.

Όσοι, δε, από τους ερωτώμενους απάντησαν ότι οι 'Τουρκικοί Κανονισμοί' εξυπηρετούν και τη ναυτική ασφάλεια και πολιτικές σκοπιμότητες, πιστεύουν

<sup>310</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 30.

<sup>311</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 9.

<sup>312</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 33.

<sup>313</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 4.



ότι προέχουν οι τελευταίες<sup>314</sup>. Ακόμα και οι διατάξεις που βοηθούν την ασφαλή διέλευση των πλοίων από την περιοχή είναι δυνατόν να εφαρμοστούν από τις Τουρκικές Αρχές με καταχρηστικό τρόπο εις βάρος των χρηστών των 'Στενών'<sup>315</sup>.

Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει ένας ερωτώμενος: «Σε περίοδο ειρήνης ... οι λόγοι πολιτικής σκοπιμότητας δεν είναι εμφανείς. Βέβαια, κανείς δεν μπορεί να εξασφαλίσει ότι σε μία τέτοια περίπτωση [ εννοεί εμπόλεμης κατάστασης] δεν θα γίνει εκμετάλλευση από την πλευρά των Τούρκων. Ο μόνος συσχετισμός που μπορεί να γίνει στις μέρες μας είναι με το εμπόριο του πετρελαίου...»<sup>316</sup>.

Μέχρι σήμερα δεν έχει γίνει «καμία εκμετάλλευση του γεωγραφικού νομοτελείου που έχει η Τουρκία»<sup>317</sup>. Ωστόσο, αυτό που γίνεται συστηματικά είναι η εξαπόλυση απειλών ότι θα κλείσουν τα 'Στενά', δίνοντας έμφαση στο ότι υπάρχει πρόβλημα ασφάλειας στο Βόσπορο με τη διέλευση των πετρελαιοφόρων και έτσι πιέζουν τις πετρελαϊκές εταιρείες να κατασκευάσουν τους αγωγούς μεταφοράς των πετρελαίων της Κασπίας σε τουρκικό έδαφος. Ένας αγωγός στα εδάφη της Τουρκίας, προφανώς θα είναι θετικός παράγοντας για την ανάπτυξη της εθνικής τουρκικής οικονομίας.

Η πολιτική αυτή εκτίμηση όμως, πιθανόν να είναι και λάθος, σύμφωνα με αυτά που αναφέρει ένας ερωτώμενος που συμμετείχε σε ένα συνέδριο ("leadership meeting") που οργάνωσε το CERA (Cambridge Energy Research Associates): «... εκείνη τη στιγμή έπρεπε να αφαιρέσουμε το πολιτικό στοιχείο γιατί καταρχήν είχε συμφωνηθεί η κατασκευή του αγωγού Μπακού – Τσεϊχάν και έπρεπε να εκτιμήσουμε πλέον ψύχραιμα τους πραγματικούς κινδύνους της θάλασσας και τους πραγματικούς κινδύνους της ξηράς και να υπολογίσουμε ψύχραιμα αφενός το εισόδημα που εξασφάλιζε η Τουρκία παίρνοντας fees (έξοδα διέλευσης) από τα βαπόρια και αφετέρου αυτό που θα κέρδιζε η Τουρκία από τον αγωγό Μπακού – Τσεϊχάν με όλες τις αρνητικές συνέπειες που η ύπαρξή του συνεπάγεται. Σε εκείνο το σημείο έγινε η αλλαγή πλεύσης: εκεί που η Τουρκία ήθελε να κατασκευάσει τον αγωγό Μπακού – Τσεϊχάν,

<sup>314</sup> Εκτός από έναν. Βλ. ερωτηματολόγιο 8.

<sup>315</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 3.

<sup>316</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 8.

<sup>317</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 25.

αντιλήφθηκε ότι κερδίζει πολύ πιο πολλά χρήματα χωρίς να κάνει την παραμικρή επένδυση διότι την επένδυση την έχουμε κάνει εμείς: εμείς έχουμε τα βαπόρια, εμείς έχουμε τους ανθρώπους, εμείς μεταφέρουμε το φορτίο. Πληρώνουμε όχι υπό μορφή εισιτηρίου αλλά υπό την μορφή εξόδων λιμανιών, πιλότων κ.λπ. και αφήνουμε στην Τουρκία πάρα πολλά εκατομμύρια δολάρια κάθε χρόνο, και δεδομένου ότι έχει θεσπίσει ένα χρηματικό ποσό ως ποσοστό για κάθε βαρέλι, σήμερα λαμβάνουν περισσότερα χρήματα το βαρέλι από εκείνα που θα ελάμβαναν από τον αγωγό Μπακού – Τσεϊχάν»<sup>318</sup>.

Πέραν των πολιτικών και οικονομικών σκοπιμοτήτων που σχολιάστηκαν ανωτέρω, πρέπει να αναφερθεί και μία άλλη διάσταση των 'Τουρκικών Κανονισμών', όπως αυτή εκφράστηκε από τον ερωτώμενο της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών: αυτή της γενικότερης διεθνούς τάσεως των παράκτιων κρατών να αυξάνουν τις παρεμβατικές εξουσίες τους στα πλοία που προσεγγίζουν τις ακτές τους για λόγους εθνικής ασφαλείας. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει «...η έντονη τουρκική κυριαρχία στα Στενά και ο έλεγχος που αυτοί κάνουν στα διερχόμενα πλοία έχει και μία άλλη διάσταση. Σε όλον τον κόσμο έχει αρχίσει να γίνεται έντονη παρέμβαση των παράκτιων κρατών. Η Ευρώπη, εάν μιλάμε ακόμα και για την τρομοκρατία σύμφωνα με τις τελευταίες εξελίξεις, θα δείτε τι θα ζητάνε από τα πλοία που πλησιάζουν τις ακτές της, τι πληροφορίες δηλαδή θα απαιτείται να δίνονται... Έτσι όπως εξελίσσεται το θέμα της τρομοκρατίας και οι διαστάσεις που αυτή λαμβάνει, οι αναφορές που ζητάει η Τουρκία, δεν θα είναι τίποτα μπροστά σε αυτές που προβλέπω ότι θα καθιερωθούν στο μέλλον»<sup>319</sup>.

#### *(IV) ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΣΤΟ ΘΕΜΑ ΤΩΝ 'ΣΤΕΝΩΝ' - ΔΙΕΘΝΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ 'ΣΤΕΝΩΝ' (ερώτηση 16)*

##### (i) Διαμόρφωση της ελληνικής πολιτικής

<sup>318</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 11.

<sup>319</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 32.

Στην ερώτηση που τέθηκε στους συμμετέχοντες στην έρευνα αναφορικά με το ποια πρέπει να είναι η επίσημη ελληνική πολιτική στο θέμα του καθορισμού του νομικού καθεστώτος στα 'Στενά', διαπιστώθηκε μία ομοφωνία στην αναγκαιότητα του να υπάρχει ελληνική παρουσία σε όλα τα διεθνή fora όπου μπορεί να συζητηθεί το θέμα. Η παρουσία της Ελλάδας κρίθηκε από τους ερωτώμενους επιβεβλημένη λόγω του ότι είναι η μεγαλύτερη ναυτιλιακή δύναμη στον κόσμο και συνεπώς πρέπει να έχει λόγο για όλα τα θέματα που αφορούν τη ναυτιλία, ώστε τα συμφέροντα των φορέων της επιχειρηματικής αυτής δραστηριότητας να προασπίζονται<sup>320</sup>.

Ωστόσο διατυπώθηκαν διαφορετικές απόψεις αναφορικά με το εάν αυτή η παρουσία πρέπει να είναι έντονη ή ήπια:

- 21 ερωτώμενοι<sup>321</sup> (ποσοστό 55%) πιστεύουν ότι η ελληνική πολιτική πρέπει να είναι ήπια.
- 12 ερωτώμενοι<sup>322</sup> (ποσοστό 32%) πιστεύουν ότι η ελληνική πολιτική πρέπει να είναι έντονη και
- 5 ερωτώμενοι<sup>323</sup> (ποσοστό 13%) πιστεύουν ότι η ελληνική πολιτική πρέπει να είναι άλλοτε ήπια και άλλοτε έντονη με βάση τις συνθήκες που επικρατούν στη διεθνή σκηνή, τις ευκαιρίες που μας παρουσιάζονται και τις διπλωματικές ισορροπίες που δημιουργούνται.

Η άποψη περί ήπιας και συμβιβαστικής ελληνικής πολιτικής στηρίζεται στο γεγονός ότι άμεσα εμπλεκόμενα είναι τα κράτη της Μαύρης Θάλασσας, τα οποία είναι λογικό να έχουν έντονη και επιθετική πολιτική. Η Ελλάδα, όμως, δεν βρίσκεται στην περιοχή αυτή και δεν έχει ως μόνη διέξοδο τα 'Στενά', ώστε να έχει πρόβλημα επιβίωσης και να ταυτιστεί με την πολιτική γραμμή αυτών των κρατών<sup>324</sup>. Εξάλλου, η Ελλάδα έχει ήδη αρκετά ζητήματα πιο ουσιαστικά και πιο κρίσιμα να επιλύσει με την Τουρκία, ώστε να δημιουργήσει με

<sup>320</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 2, 13, 15, 18, 27, 28, 36, 37, 38.

<sup>321</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 1, 6, 7, 8, 12, 14, 16, 17, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35.

<sup>322</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 2, 5, 13, 15, 18, 19, 26, 27, 28, 36, 37, 38.

<sup>323</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 3, 4, 9, 10, 11.

<sup>324</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 1, 8, 12, 14, 17, 21, 29, 35.

την έντονη πολιτική της ακόμα ένα, το θέμα των 'Στενών' το οποίο είναι συγκριτικά ελάχιστος σημασίας<sup>325</sup>.

Αυτοί που πιστεύουν στην χάραξη έντονης ελληνικής πολιτικής στηρίζονται στο γεγονός ότι η Ελλάδα είναι η πρώτη ναυτιλιακή δύναμη στον κόσμο και ο οποιοσδήποτε περιορισμός στην ελεύθερη διέλευση ή οποιαδήποτε μέτρα προκατάληψης εναντίον συγκεκριμένων επιχειρηματιών, είναι αντίθετα στα συμφέροντα του ελληνικού εφοπλισμού, ο οποίος προκειμένου να επιβιώσει και να αναπτυχθεί, πρέπει να κινείται σε ένα πλαίσιο ελεύθερης ανταγωνιστικής αγοράς<sup>326</sup>.

Εξάλλου, τέθηκε και το θέμα της έλλειψης αποτελεσματικότητας της ελληνικής πολιτικής, ότι δηλαδή μπορεί η Ελλάδα να είναι μεγάλη ναυτιλιακή δύναμη αλλά δεν έχει διπλωματική ισχύ και γι' αυτό δεν πρέπει να προβαίνει σε κινήσεις επιπόλαιες που μεταγενέστερα την εκθέτουν. Το παιχνίδι της πολιτικής πρέπει να παίζεται με όρους τους οποίους η Ελλάδα αδυνατεί να εκμεταλλευτεί<sup>327</sup>. Κάποιος ερωτώμενος υποστήριξε ότι η έλλειψη αυτόνομης διπλωματικής δύναμης είναι δυνατόν να ξεπεραστεί: χρησιμοποιώντας την εμπορική ναυτιλιακή επιρροή μας, μπορούμε να ενωθούμε με μία μεγάλη διπλωματική δύναμη, όπως η Ρωσία, με την οποία στο συγκεκριμένο θέμα έχουμε κοινά συμφέροντα<sup>328</sup>. Επίσης, ένας άλλος ερωτώμενος υποστήριξε ότι πρέπει η Ελλάδα να ασκήσει πιέσεις στην Ευρωπαϊκή Ένωση να γίνει πιο απαιτητική στο θέμα των 'Στενών'<sup>329</sup>.

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έρευνας, το θέμα των 'Στενών' δεν πρέπει να αντιμετωπίζεται ως ένα πακέτο των «ελληνοτουρκικών διαφορών» αλλά ως ένα διεθνούς ενδιαφέροντος πρόβλημα. Εξαιτίας της μακρόχρονης εθνικής αντιπαράθεσης Ελλάδας – Τουρκίας, οποιοδήποτε θέμα τίθεται στην ημερήσια διάταξη κάποιου διεθνούς οργανισμού και αφορά τα δύο αυτά

<sup>325</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 12 και 4.

<sup>326</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 26, 27.

<sup>327</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 7, 33, 34, 37.

<sup>328</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 37.

<sup>329</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 38.

κράτη, όσο τεχνικό ή πρακτικό και εάν είναι, μετατρέπεται σε διμερή διαφωνία<sup>330</sup>, γεγονός που αποβαίνει εις βάρος των ελληνικών συμφερόντων.

Στα πλαίσια του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, το θέμα των 'Στενών' αντιμετωπίστηκε ως διαμάχη των γειτόνων κρατών. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει και ο ερωτώμενος από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών: «Δεν νομίζω ότι πρέπει πλέον να ακολουθήσουμε την τακτική ότι είμαστε εμείς, οι Κύπριοι και τα κράτη της Μαύρης Θάλασσας που πρέπει να βγάλουμε τα κάστανα από τη φωτιά, με την έννοια ότι γνωρίζουμε πλέον ότι πίσω από όλα αυτά είναι οι Αμερικανοί και τα συμφέροντα των εταιρειών πετρελαίων... τότε που συζητιόταν το θέμα απλά έβαλαν μπροστά εμάς, τους Ρώσους και τους Κυπρίους ως χρήστες και τρέχαμε χωρίς κανένα ουσιαστικό λόγο, όπως αποδείχτηκε εκ των υστέρων»<sup>331</sup>.

Σημειώθηκε, δε από κάποιους ερωτώμενους ότι ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός αδυνατεί να επιλύσει το θέμα διότι αυτό έχει εξελιχθεί σε πολιτικό ζήτημα<sup>332</sup>. «Το θέμα των Στενών, όπως όλα τα άλλα θέματα που εισάγονται για συζήτηση στον ΙΜΟ, θα έπρεπε να έχει κλείσει. Το συγκεκριμένο όμως θέμα κάτω από την πίεση των [πολιτικών και οικονομικών] δυνάμεων αδρανοποιήθηκε»<sup>333</sup>.

Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει ο ερωτώμενος από την Ένωση Πλοιοκτητών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων «Στον ΙΜΟ υπάρχει μία εθνικιστική προσέγγιση του ζητήματος και καλό είναι οι αντιπρόσωποι που συμμετέχουν στις σχετικές συνδιασκέψεις να έρθουν πιο κοντά στη νοοτροπία και στη βούληση των χρηστών των Στενών, έτσι ώστε να επιτευχθούν πράγματα που

<sup>330</sup> «Στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό έχουμε εμπλακεί με την Τουρκία, όπως π.χ. για τις αγγελίες στους ναυιλλόμενους [ σύμφωνα με το GMDSS (Global Maritime Distress & Safety System – Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Σύστημα Κινδύνου και Ασφάλειας) μία χώρα πρέπει να αναλάβει την ευθύνη να στέλνει αγγελίες στους ναυιλλόμενους] και τη συνεργασία στην έρευνα και διάσωση στη θάλασσα [Co-ordination in Search & Rescue]. Λόγω της διαμάχης πολιτικής διάστασης, το πρώτο το ανέλαβε η Ισπανία, το δε δεύτερο δεν έχει επιλυθεί ακόμα. Συνεπώς, η μέσω των διεθνών οργανισμών επίλυση οποιουδήποτε προβλήματος μάλλον κρίνεται ανέφικτη και εν πάσει περιπτώσει δεν κερδίζουμε αυτό για το οποίο τίθεται το πρόβλημα.» Βλ. ερωτηματολόγιο 24. Βλ. επίσης ερωτηματολόγιο 15.

<sup>331</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 32.

<sup>332</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 24, 37.

<sup>333</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 32.

θα τους ωφελήσουν. Γιατί το να έχουμε μία νίκη, εάν την έχουμε, σε τυπικό επίπεδο σημαίνει ότι αυτή είναι μία “πύρρειος νίκη”...»<sup>334</sup>.

Οι λανθασμένες κινήσεις που έλαβαν χώρα στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό σχολιάστηκαν έντονα και από τον ερωτώμενο από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών: «Η κατάσταση έχει παγιωθεί πλέον. Το λάθος ήταν που το 1994, ο IMO δέχτηκε τους Τουρκικούς Κανονισμούς αβίαστα και έτσι δημιουργήθηκε μία de facto κατάσταση που μπορούσε μετά να αλλάξει, ακόμα και μετά από πιέσεις του ίδιου του Οργανισμού.»

Σύμφωνα, δε, με αρκετούς ερωτώμενους, εάν πραγματικά υπάρχει μία περίπτωση να λυθεί το πρόβλημα της ελευθερίας διέλευσης από τα ‘Στενά’, αυτό θα γίνει μόνο εάν το θέμα συζητηθεί σε τεχνικό και πρακτικό επίπεδο, αποστασιοποιούμενο από εθνικιστικά και πολιτικά αισθήματα. Η Ελλάδα μπορεί να πετύχει μία λύση καθώς «... υπάρχουν τεράστια περιθώρια σύγκλισης, αρκεί να ξεπεράσουμε το πολιτικό σοκ που δημιουργείται στις σχετικές συναντήσεις ... με καλόπιστη συμπεριφορά...»<sup>335</sup>.

#### (ii) Διεθνοποίηση των ‘Στενών’

Μία λύση απεμπλοκής του θέματος των ‘Στενών’ από πολιτικά και οικονομικά συμφέροντα θα ήταν η εγχώρηση του ελέγχου των ‘Στενών’ από τις Τουρκικές Αρχές σε μία Διεθνή Επιτροπή, στην οποία θα συμμετείχαν εκπρόσωποι από όλα τα ενδιαφερόμενα κράτη.

Σε σχετική ερώτηση που τέθηκε στους ερωτώμενους, εάν δηλαδή ήταν υπέρ ή κατά μίας τέτοιας λύσης, η συντριπτική πλειοψηφία (32 ερωτώμενοι<sup>336</sup> στους 38, δηλαδή ποσοστό 84%) υποστήριξε την δημιουργία μίας τέτοιας Διεθνούς Επιτροπής.

<sup>334</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 25.

<sup>335</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 11.

<sup>336</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 1-5, 7, 9, 10, 12-15, 18-23, 25 – 38.

Τα πλεονεκτήματα αυτής της λύσης, όπως παρουσιάστηκαν από τους ερωτώμενους είναι ότι με αυτόν τον τρόπο θα περιοριστεί η τουρκική κυριαρχία και αυθαιρεσία και ότι μία Διεθνή Επιτροπή θα λαμβάνει πιο αντικειμενικές αποφάσεις<sup>337</sup> με αποτέλεσμα οι χρήστες των 'Στενών' να αισθάνονταν περισσότερη ασφάλεια.

Από τους 6 ερωτώμενους<sup>338</sup> που διαφώνησαν στη δημιουργία μίας Διεθνούς Επιτροπής ελέγχου των 'Στενών', μόνο οι δύο υποστήριξαν<sup>339</sup> ότι δεν υπάρχει ανάγκη δημιουργίας της διότι η τουρκική κυριαρχία στα 'Στενά' δεν τους έχει δημιουργήσει κανένα πρόβλημα.

Αντιθέτως, οι υπόλοιποι τέσσερις<sup>340</sup> υποστήριξαν ότι μία τέτοια λύση δεν είναι επιβεβλημένη διότι, λόγω της μεγάλης γεωπολιτικής σημασίας της περιοχής των 'Στενών', οι πολιτικές σκοπιμότητες και τα οικονομικά συμφέροντα δεν πρόκειται να εκλείψουν, με αποτέλεσμα η συμμετοχή στον έλεγχο των 'Στενών' και άλλων δυνάμεων να περιπλέξει ακόμα περισσότερο την κατάσταση.

Αξιζει να σημειωθεί σε αυτό το σημείο ότι 15 ερωτώμενοι<sup>341</sup> πιστεύουν ότι η δημιουργία μίας τέτοιας Διεθνούς Επιτροπής είναι ανέφικτη διότι η Τουρκία δεν πρόκειται να απεμπολήσει ποτέ τα δικαιώματά της για κυριαρχία και έλεγχο της περιοχής.

Στη μη πραγματοποίηση αυτής της λύσης συνηγορεί και η έλλειψη σχετικής διάθεσης από τη διεθνή κοινότητα, σύμφωνα με κάποιον ερωτώμενο: «Στην πράξη, όμως, βλέπω τη Διεθνή Κοινότητα να στηρίζει τις ενέργειές τους [εννοεί των Τούρκων], είτε αυτή ονομάζεται Αμερικάνοι είτε κάποιο άλλο κράτος, τη στιγμή μάλιστα που οι Τούρκοι ισχυρίζονται ότι [τα 'Στενά'] αποτελούν εσωτερικά τους ύδατα χωρίς να λαμβάνουν οποιαδήποτε διαμαρτυρία από τη Διεθνή Κοινότητα. Κανένα από τα μέλη της Montreux Convention, δεν φαίνεται να το ενοχλεί η κατάσταση, κανένα μέλος της δεν

<sup>337</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 2, 3, 9, 13, 14, 18, 23, 26, 27, 28, 34.

<sup>338</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 6, 8, 11, 16, 17, 24.

<sup>339</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 6, 17.

<sup>340</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 8, 11, 16, 24.

<sup>341</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 1, 2, 6, 11, 14, 15, 16, 17, 22, 23, 30, 31, 32, 35, 37.

παίρνει κάποια πρωτοβουλία για να εφαρμοστούν οι αρχές της συνθήκης αυτής»<sup>342</sup>.

Επιφυλάξεις, όμως, διατυπώθηκαν και από αυτούς που συμφώνησαν στη δημιουργία αυτής της Διεθνούς Επιτροπής:

α. επιφυλάξεις αναφορικά με το ποιοί θα συμμετέχουν σε αυτήν: οκτώ ερωτώμενοι<sup>343</sup> είτε έμμεσα είτε άμεσα έθεσαν θέμα εξαιρέσης των Η.Π.Α. από τη συμμετοχή στην Διεθνή Επιτροπή, επειδή πιστεύουν ότι το κράτος αυτό θα πολιτικοποιήσει την κατάσταση και θα διατηρήσει τις υπάρχουσες οικονομικές και πολιτικές σκοπιμότητες. Εξάλλου, τα άμεσα ενδιαφερόμενα μέρη, που έχουν δικαίωμα να συμμετέχουν σε μία τέτοια επιτροπή, είναι μόνο οι χώρες της Μαύρης Θάλασσας και της Μεσογείου. Κάποιος δε, επέκτεινε το δικαίωμα συμμετοχής και στα κράτη της Ευρώπης.

β. επιφυλάξεις αναφορικά με τον τρόπο λειτουργίας της Διεθνούς Επιτροπής: έξι ερωτώμενοι<sup>344</sup> πιστεύουν ότι για να είναι αποτελεσματική αυτή η Επιτροπή πρέπει είναι επανδρωμένη από κατάλληλο ανθρώπινο δυναμικό, να έχει συγκεκριμένο σύστημα δραστηριότητας και πλήρη έλεγχο της κατάστασης. Τα μέλη της θα μπορούσαν να εναλλάσσονται από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό, ο οποίος θα έθετε τις προδιαγραφές προσόντων, τις εξετάσεις που θα έπρεπε να δίνουν, τους όρους διορισμού τους κ.λπ.

Σημαντικό είναι το ποιος θα έχει τον τελευταίο λόγο. Χαρακτηριστική είναι η άποψη ενός ερωτώμενου: «Η ύπαρξη μιας Επιτροπής συμβουλευτικού χαρακτήρα δεν νομίζω ότι μπορεί να προχωρήσει. Το σχήμα που θεωρώ ότι θα μπορούσε να ευδοκιμήσει είναι να επέχει η Επιτροπή αυτή ένα ρόλο «μπαμπούλα» με την έννοια ότι η Τουρκική πλευρά θα κλυούταν να δημιουργήσει προβλήματα σε περίπτωση που η Επιτροπή διαφωνούσε με το κλείσιμο των Στενών ή με έναν άλλο σχετικό περιορισμό της διέλευσης. Δηλαδή πρέπει η Επιτροπή αυτή να έχει δύναμη, να έχει «δόντια». Αποτελεσματική θα είναι εάν έχει την ευθύνη της ασφαλούς διέλευσης από τα

<sup>342</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 32.

<sup>343</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 2, 4, 5, 12, 13, 20, 24, 26.

<sup>344</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 2, 4, 25, 26, 32, 33.



στενά, εάν έχει την αρμοδιότητα να κινητοποιεί και τα απαραίτητα κατά περίπτωση μέσα, δηλαδή να στείλει ρυμουλκά, αντιρρυπαντικά, πυροσβεστικά, να ετοιμάσει νοσοκομεία κ.λπ. Και όλα αυτά είναι ουσιώδη και φοβάμαι ότι είναι δυνατόν να τα πραγματοποιήσουν μόνο οι Τουρκικές Αρχές»<sup>345</sup>.

γ. επιφυλάξεις διατυπώθηκαν και για την πιθανή αύξηση των τελών από δύο ερωτώμενους<sup>346</sup>, άποψη που όμως αντικρούστηκε από άλλους τέσσερις ερωτώμενους<sup>347</sup>.

δ. Τέλος, εκφράστηκε από έναν ερωτώμενο<sup>348</sup> και η επιφύλαξη ότι η ίδρυση μίας τέτοιας Επιτροπής πιθανόν να άνοιγε τους ασκούς τους Αιόλου και για περιοχές υπό ελληνική κυριαρχία: για να γίνει δεκτή μία τέτοια υποχώρηση από τους Τούρκους, πιθανόν οι τελευταίοι να ζητούσαν ανταλλάγματα όπως για παράδειγμα να συμβεί το ίδιο και στο Αιγαίο ή στα ανατολικά νησιά της Ελλάδας.

---

<sup>345</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 25.

<sup>346</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 4, 21.

<sup>347</sup> Βλ. ερωτηματολόγια 19, 29, 30, 33.

<sup>348</sup> Βλ. ερωτηματολόγιο 26.

## **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

Τα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων, στην ανθρώπινη ιστορία, δεν αντιπροσώπευαν απλώς ένα φυσικό γεωγραφικό σύνορο Ανατολής – Δύσης, αλλά λειτουργούσαν άλλοτε ως σημείο τριβών και εχθρότητας και άλλοτε ως «γέφυρα» επικοινωνίας και πολιτισμικών αλληλοεπιδράσεων ή και τα δύο μαζί. Τα 'Στενά', ακόμα και σήμερα, διατηρούν την ιστορική σημασία τους ως η μόνη θαλάσσια διέξοδος στη Μεσόγειο των Παρευξεινίων κρατών και ειδικότερα ως η κύρια - προς το παρόν τουλάχιστον<sup>1</sup> - διόδος μεταφοράς των πετρελαίων των χωρών της Υπερκαυκασίας και της Μαύρης Θάλασσας.

Ευνόητο είναι από τα ανωτέρω ότι το διεθνές υπερβάλλον ενδιαφέρον για το νομικό καθεστώς που διέπει την περιοχή, οφείλεται στα εξαιρετικής σημασίας οικονομικά και πολιτικά πλεονεκτήματα, που προέρχονται από τον έλεγχο τη μοναδικής γεωγραφικής θέσης των 'Στενών'. Κατά συνέπεια, το καθεστώς διέλευσης των πλοίων μέσα από τα 'Στενά' είναι άρρηκτα συνδεδεμένο με οικονομικά, πολιτικά αλλά και στρατιωτικά συμφέροντα<sup>2</sup>.

Οι Έλληνες από αρχαιότατων χρόνων είχαν σχέση με τη συγκεκριμένη περιοχή. Δεδομένης της γεωγραφικής εγγύτητας, η ελληνική ναυτιλία κατά την αρχαιότητα είχε την περιοχή της Μαύρης Θάλασσας ως έναν από τους βασικούς τόπους δραστηριότητας. Η ελευθερία διέλευσης από τα 'Στενά' αποτελούσε ανέκαθεν προϋπόθεση για την οικονομική, πολιτική και στρατιωτική δύναμη της αρχαίας Ελλάδας. Αρκετά αρχαιολογικά ευρήματα καθώς και διασωθέντες μύθοι και έπη δηλώνουν καταφανώς την παρουσία ελληνικού στοιχείου στην περιοχή καθώς και τη σημασία που αυτή είχε για τους αρχαίους Έλληνες.

Τόσο κατά την Ελληνιστική περίοδο όσο και στα πλαίσια της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας, το θαλάσσιο εμπόριο της περιοχής της Μαύρης Θάλασσας βρισκόταν στα χέρια των Ελλήνων.

<sup>1</sup> Τα 'Στενά' μπορούν να παρακαμφθούν ως έξοδος πετρελαίου, δεδομένης του σχεδιασμού κατασκευής των πετρελαιογωγών Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολη, Μπακού - Τσεϊχάν, Μπουργκάς Βλόρε κ.λπ. Βλ. και κεφάλαιο Α.1.

<sup>2</sup> Βλ. F. Vali, (1972), *The Turkish Straits and NATO*, Hoover Institution Press, Stanford University.

Με την ανακήρυξη της Κωνσταντινούπολης ως πρωτεύουσας της ανατολικής Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας, η περιοχή των 'Στενών' και της Μαύρης Θάλασσας απέκτησε μεγάλη εμπορική σπουδαιότητα, αφού αποτέλεσε το κέντρο των εμπορικών συναλλαγών της εποχής.

Κατά την περίοδο της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας, η θαλάσσια δύναμή της, η οποία στηρίχθηκε στην εμπειρία και δραστηριοποίηση των Ελλήνων, αποτέλεσε το μέτρο της ισχύος και ευημερίας της.

Ακόμα και επί της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, το θαλάσσιο εμπόριο, η ναυτιλία και η οικονομία της Μαύρης Θάλασσας ελεγχόταν κυρίως από Έλληνες, ενώ οι Οθωμανοί κυριαρχούσαν στην περιοχή μόνο στρατιωτικά και πολιτικά.

Η ανάπτυξη της σύγχρονης ελληνικής ναυτιλίας, η οποία θα μπορούσε να προσδιοριστεί στον 18<sup>ο</sup> αιώνα, είναι άμεσα συνδεδεμένη με την εν λόγω γεωγραφική περιοχή καθώς το θαλάσσιο εμπόριό της διενεργείτο κατά το μεγαλύτερο μέρος του από πλοία ελληνικών συμφερόντων.

Η Μαύρη Θάλασσα παρέμεινε το βασικό γεωγραφικό πεδίο δραστηριοποίησης της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και μετά από την ίδρυση του επίσημου ελληνικού κράτους.

Μετά από τον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο, ξεκίνησε η απεξάρτηση της ελληνικής ναυτιλίας από την περιοχή της Μαύρης Θάλασσας και της Μεσογείου, καθώς οι Έλληνες εφοπλιστές επεκτάθηκαν στα υπερατλαντικά ταξίδια και κατέκτησαν και την αγορά της Αμερικανικής Ηπείρου και της Άπω Ανατολής, χωρίς αυτό να συνεπάγεται την απουσία του ελληνικού ναυτιλιακού στοιχείου από την εν λόγω περιοχή.

Καθόλη τη διάρκεια του 20<sup>ου</sup> αιώνα, οι Έλληνες πλοιοκτήτες ανέπτυξαν το μεγαλύτερο στόλο ελευθέρων φορτηγών πλοίων (tramp shipping) παγκοσμίως, γεγονός που σημαίνει ότι δεν δραστηριοποιούνταν σε κάποια

συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή επί σταθερής βάσης αλλά όπου προσφέρονταν φορτία προς μεταφορά.

Τα τελευταία χρόνια, λόγω της ανάπτυξης των εμπορικών συναλλαγών που σημειώνεται στην περιοχή της Μαύρης Θάλασσας, οι Έλληνες πλοιοκτήτες συμμετέχουν ενεργά στις ναυτιλιακές μεταφορές προϊόντων της περιοχής.

Ας σημειωθεί ότι για την τετραετία 1997-2000, το ποσοστό των ελληνόκτητων πλοίων στο σύνολο των υπό ξένη σημαία (μη τουρκική) πλοίων που διήρθαν από τα Στενά του Βοσπόρου είναι 11,57% και το αντίστοιχο ποσοστό για τα Στενά των Δαρδανελίων είναι 14,11%. Τα στοιχεία αυτά σε συνάρτηση με την ίδρυση 3 ελληνικών προξενικών λιμεναρχείων σε λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας, κατά την τελευταία δεκαετία, επιβεβαιώνουν την αύξηση της ελληνικής ναυτιλιακής δραστηριότητας στην περιοχή της Μαύρης Θάλασσας<sup>3</sup>.

Καθίσταται σαφές από τα προαναφερόμενα ότι η Ελλάδα, ως χώρα, ενδιαφέρεται και πρέπει να ενδιαφέρεται για τη διαμόρφωση του καθεστώτος διέλευσης μέσα από τα 'Στενά', καθώς η ελεύθερη πρόσβαση προς την Μαύρη Θάλασσα είναι απαραίτητη προϋπόθεση για την ανάπτυξη ενός από τους σημαντικότερους οικονομικούς της κλάδους, την εμπορική ναυτιλία.

Η Συνθήκη του Montreux του 1936, η οποία αποτελεί το νομικό καθεστώς που μέχρι και σήμερα διέπει τα 'Στενά', υπήρξε ένας πολιτικός συμβιβασμός μεταξύ της Τουρκίας και των Παρευξείνιων κρατών. Οι ρυθμίσεις της είναι πλεονεκτικότερες για τα κράτη αυτά, παρόλο που η ελευθερία διέλευσης είναι ένα δικαίωμα που αναγνωρίζεται από τις διατάξεις της για όλα τα εμπορικά πλοία, σε περίοδο ειρήνης.

Η ανάγκη που κάλυπτε η Συνθήκη του Montreux, κατά τη δημιουργία της, ήταν κατά βάση η εξασφάλιση πολιτικής και στρατιωτικής ασφάλειας και ισορροπίας στην περιοχή: η εξασφάλιση της Ρωσίας ότι τα πλοία της θα έχουν ελεύθερη διέλευση μέσα από τα 'Στενά', που είναι η μοναδική έξοδος

<sup>3</sup> Αναφορικά με τα λιμάνια στην περιοχή της Μαύρης Θάλασσας που επισκεπτόνται και τα φορτία που μεταφέρουν τα ελληνόκτητα πλοία, βλ. Γ' μέρος της παρούσας μελέτης, κεφάλαιο Β2 (I), (II) και (III).

προς τη Μεσόγειο, η αναγνώριση της δύναμης της Τουρκίας να ελέγξει την παρουσία ξένων πολεμικών πλοίων στην περιοχή της και μάλιστα μπροστά στην πιο σημαντική της πόλη και η αναγνώριση του δικαιώματος των πλοίων ανεξαρτήτως σημαίας να ναυσιπλοούν ανεμπόδιστα στην περιοχή.

Εντούτοις, σύγχρονα σοβαρά θέματα - όπως η προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος από ρύπανση προερχόμενη από τα πλοία - ούτε αντιμετωπίστηκαν ούτε διευθετήθηκαν από τη Συνθήκη.

Η Συνθήκη του Montreux παρουσιάζει κενά, όσον αφορά στην ασφάλεια ναυσιπλοΐας και στην προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος στα 'Στενά' και αυτό είναι λογικό διότι υπογράφηκε πριν από περίπου 70 χρόνια. Η ηλικία της Συνθήκης είναι η αιτία αδυναμίας της να αντιμετωπίσει τα προβλήματα που έχουν παρουσιαστεί τα τελευταία χρόνια λόγω της ολοένα αυξανόμενης θαλάσσιας κίνησης που παρουσιάζεται στην περιοχή. Ας σημειωθεί ότι η μεγαλύτερη αύξηση παρουσιάστηκε κατά τη δεκαετία του 1970, όπου η χωρητικότητα των διερχόμενων πλοίων από τα 'Στενά' σχεδόν διπλασιάστηκε.

Κατά την τελευταία δεκαετία, δε, η εμπορική θαλάσσια δραστηριότητα στην ευρύτερη περιοχή της Μαύρης Θάλασσας παρουσιάζεται εντονότατη λόγω της έναρξης ευρύτερων εμπορικών συναλλαγών με τη Δύση δεδομένης της πτώσης των κομμουνιστικών καθεστώτων του Ανατολικού Μπλοκ, καθώς και λόγω της μεταφοράς των πετρελαίων της Κασπίας μέσω αγωγών που καταλήγουν στην Μαύρη Θάλασσα και από εκεί με δεξαμενόπλοια προς τη Δύση.

Η αύξηση των διερχόμενων εμπορικών πλοίων και μάλιστα δεξαμενόπλοιων από την περιοχή των 'Στενών' ήταν λογικό να δημιουργήσει μία σειρά από δυσλειτουργίες στη ναυσιπλοΐα καθώς οι τοπικές τουρκικές αρχές δεν ήταν τεχνικά και διοικητικά προετοιμασμένες να ανταπεξέλθουν στις απαιτήσεις της αύξησης της θαλάσσιας κίνησης.

Κατά συνέπεια, ήταν αναμενόμενο να λάβουν χώρα διάφορα ναυτικά ατυχήματα στα 'Στενά' με αποκορύφωμα τη σύγκρουση του πετρελαιοφόρου

Nassia με το φορτηγό πλοίο μεταφοράς χύδην φορτίου Shipbroker, τον Μάρτιο του 1994, το οποίο είχε τεράστιες οικολογικές συνέπειες.

Το ατύχημα αυτό στάθηκε η αφορμή να εφαρμοστούν από το τουρκικό κράτος οι 'Τουρκικοί Κανονισμοί' ναυσιπλοΐας στα εμπορικά πλοία που διέρχονται από τα 'Στενά', καθώς μέχρι τότε δεν υπήρχαν σχετικές νομοθετικές διατάξεις που να ρυθμίζουν θέματα ναυτικής ασφάλειας και θαλάσσιας ρύπανσης.

Οι διεθνείς κανονισμοί και συνθήκες, οι οποίες αφορούν στην προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, μπορούν να είναι λειτουργικές μόνο εάν όλα τα ενδιαφερόμενα κράτη είναι συμβαλλόμενα μέρη σε αυτές.

Παράλληλα, η 'Σύμβαση του 1982', και ειδικότερα το τρίτο Μέρος αυτής, δεν μπορεί να αποτελέσει το νομικό καθεστώς των 'Στενών', διότι, πέραν του γεγονότος ότι η Τουρκία δεν την έχει κυρώσει, επιπρόσθετα το άρθρο 35 (γ) εξαιρεί από την εφαρμογή της τα στενά, τα οποία διέπονται από κάποιο ειδικό διεθνές συμβατικό καθεστώς, όπως είναι στην περίπτωση που μελετάται η Συνθήκη του Montreux. Οι οικείες διατάξεις της 'Σύμβασης του 1982' μπορούν να λειτουργήσουν μόνο συμπληρωματικά στη ρύθμιση του νομικού καθεστώτος των 'Στενών', στην έκταση που αυτές έχουν καταστεί εθνικό δίκαιο.

Αναμφισβήτητα, η ανάγκη βελτίωσης της ναυτικής ασφάλειας και αντιμετώπισης της θαλάσσιας ρύπανσης είναι εμφανής μετά τα τελευταία ατυχήματα που έχουν συμβεί στα 'Στενά'. Οι 'Τουρκικοί Κανονισμοί', οι οποίοι διέπουν τη θαλάσσια κυκλοφορία της περιοχής, έχουν σκοπό, κατά τα λεγόμενα των Τούρκων, «να εξασφαλίσουν την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, τη ζωή και την περιουσία και να προστατεύσουν το περιβάλλον της περιοχής». Παρόλα αυτά, αρκετά άρθρα αυτών των κανονισμών βρίσκονται σε αντίθεση με τη Συνθήκη του Montreux και τη 'Σύμβαση του 1982', αναφορικά με την γενικώς αποδεκτή αρχή της ελεύθερης διέλευσης.

Επιπλέον, η εφαρμογή μονομερών και αυθαίρετων κανονισμών από ένα κράτος μόνο - όπως αυτή των 'Τουρκικών Κανονισμών' - είναι μάλλον

επικίνδυνη καθώς μπορεί να υποκρύπτει περιορισμούς στην ελευθερία διέλευσης με βάση πολιτικά και στρατιωτικά κριτήρια<sup>4</sup>. Ενώ οι κίνδυνοι της ναυσιπλοΐας και η παγκόσμια περιβαλλοντική θεώρηση έχουν αλλάξει από το 1936, δυστυχώς, οι ιστορικές και πολιτικές θεωρήσεις, μηχανισμοί και κίνητρα σε αυτήν τη γεωγραφική περιοχή δεν έχουν αλλάξει. Οι ‘Τουρκικοί Κανονισμοί’ μπορούν να επιτρέψουν - και στην πράξη επιτρέπουν - στην Τουρκία να ερμηνεύει επιλεκτικά και μονομερώς τους κανόνες, ώστε να αποκτά αυξημένο έλεγχο στην περιοχή, ο οποίος την ωφελεί οικονομικά και πολιτικά.

Οι ‘Τουρκικοί Κανονισμοί’ είναι επίσης άμεσα συνδεδεμένοι με τη μεταφορά των πετρελαίων της Κασπίας προς τη Δύση. Η εφαρμογή τους από την Τουρκία αποτελεί μέτρο πίεσης επιλογής μεταφοράς του εν λόγω πετρελαίου μέσω του υπό κατασκευή αγωγού Μπακού – Τσεϊχάν που διέρχεται από τα εδάφη της. Όποτε η Τουρκία διαισθάνεται ότι οι πετρελαϊκές εταιρείες στρέφονται προς τη λύση μεταφοράς του πετρελαίου προς τη Μαύρη Θάλασσα και από εκεί με δεξαμενόπλοια διαμέσου των ‘Στενών’ προς τη Δύση, τότε χρησιμοποιεί τους ‘Τουρκικούς Κανονισμούς’, ως εργαλείο πίεσης, προκειμένου να θυμίσει ότι ο Βόσπορος αδυνατεί να αποτελέσει κύρια μεταφορική πετρελαϊκή οδό.

Πέρα όμως από τις πολιτικές σκοπιμότητες που υποκρύπτουν οι ‘Τουρκικοί Κανονισμοί’, οι οποίες έχουν γίνει αντιληπτές όχι μόνο από τη διεθνή κοινότητα αλλά και από τους «χρήστες» των ‘Στενών’<sup>5</sup> (πλοιοκτήτες, εφοπλιστές, διαχειριστές πλοίων και ναυλωτές), οι κανονισμοί αυτοί παρουσιάζουν προβλήματα και σε πρακτικό καθαρά επίπεδο<sup>6</sup>.

Πιο συγκεκριμένα, το σύστημα διαχωρισμού της θαλάσσιας κυκλοφορίας στην περιοχή, μολονότι καθιερώθηκε για διευκόλυνση της κυκλοφορίας, εντούτοις, λόγω της ύπαρξης ναυαγίων και αγκυροβολίων στην περιοχή του Βοσπόρου, προκαλεί αδυναμία κάποιων πλοίων μεγάλου μεγέθους να το τηρούν και

<sup>4</sup> Αυτή ήταν η ένσταση από πολιτικής πλευράς, που προέβαλε στο ΔΝΟ η Ελλάδα (έγγραφο IMO, MSC 63/23, par. 7.11) και η Κύπρος (έγγραφο IMO, MSC 63/23 Add. 1, Annex 28).

<sup>5</sup> Βλ. απόψεις της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας στο Μέρος Γ’ της παρούσας μελέτης, κεφάλαιο Β4 (III).

<sup>6</sup> Βλ. αναφορά της 63ης συνόδου της ΕΝΑ, έγγραφο IMO, MSC 63/23, par. 7.14 - 7.25 και Add.1, Annexes 28-30.



λόγω των ελιγμών, που είναι υποχρεωμένα να κάνουν, προκαλεί σύγχυση και πολλές φορές αδυναμία στα πλοία να τηρούν ακόμα και τις γενικές διατάξεις των Κανονισμών Αποφυγής Σύγκρουσης στη Θάλασσα.

Στην πραγματικότητα και λαμβανομένων υπ' όψη των διατάξεων του κανόνα 10(β) των προαναφερομένων κανονισμών, το σύστημα αυτό μπορεί να τηρηθεί μόνο από πλοία ολικού μήκους μέχρι 150 μέτρων και κατά συνέπεια<sup>7</sup>, το σχετικό σύστημα που καθιέρωσε η Τουρκία στα 'Στενά' είναι μη συμβατό και ακατάλληλο με βάση τα κριτήρια του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού<sup>8</sup>. Κατά συνέπεια, πρέπει να τροποποιηθεί, ώστε να είναι σύμφωνο και με τις 'Γενικές Διατάξεις για την Ποραιογράφηση των Πλοίων', όπως αυτές τροποποιήθηκαν στην 44<sup>η</sup> σύνοδο της Υποεπιτροπής Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας και 70<sup>η</sup> σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού<sup>9</sup>.

Επιπλέον, οι διατάξεις των 'Τουρκικών Κανονισμών' που επιτρέπουν στην τουρκική διοίκηση να αναστέλλει την κυκλοφορία στα 'Στενά' προκαλεί συμφόρηση πλοίων στις εισόδους αυτών, με αποτέλεσμα την αύξηση του κινδύνου για συγκρούσεις, απώλειες ανθρώπινων ζωών και πρόκληση θαλάσσιας ρύπανσης<sup>10</sup>, καθώς και αύξηση του λειτουργικού κόστους των πετρελαιοφόρων πλοίων<sup>11</sup> λόγω των επακόλουθων καθυστερήσεων<sup>12</sup>.

Αξιοσημείωτο είναι και το γεγονός ότι σύμφωνα με τους 'Τουρκικούς Κανονισμούς' τα σημεία επιβίβασης και αποβίβασης των πλοηγών βρίσκονται εντός των λωρίδων κυκλοφορίας, γεγονός που σημαίνει ότι κατ' αρχήν τα πλοία μειώνουν την ταχύτητά τους σε ακατάλληλα σημεία και ότι, προκειμένου να περάσουν τα 'Στενά', ναυσιπλοούν για κάποιο χρονικό διάστημα ανασφαλώς χωρίς πλοηγό. Συνεπώς, αυξάνεται ο κίνδυνος πρόκλησης ναυτικού ατυχήματος.

<sup>7</sup> Η μη συμβατότητα του συστήματος, σύμφωνα με τα κριτήρια του ΔΝΟ, καταγγέλλθηκε και από τις αντιπροσωπείες της Ρωσίας και της Βουλγαρίας στην 63η σύνοδο της ΕΝΑ.

<sup>8</sup> Βλ. κεφάλαιο Β.2 (II).

<sup>9</sup> Βλ. κεφάλαιο Α.2.

<sup>10</sup> Βλ. τις απόψεις της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας όπως παρουσιάζονται στο Γ' μέρος της παρούσας μελέτης, στο κεφάλαιο Β3 (II).

<sup>11</sup> Βλ. καταγγελίες της Κύπρου (έγγραφο IMO, MSC 63/23 Add. 1, Annex 28).

<sup>12</sup> Βλ. τις απόψεις της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας όπως παρουσιάζονται στο Γ' μέρος της παρούσας μελέτης, στο κεφάλαιο Β3(Ι)(ii).

Πέραν τούτων, υπάρχουν και καταγγελίες ότι οι πλοηγοί αποβιβάζονται πρόωρα από τα πλοία λόγω φόρτου εργασίας, με αποτέλεσμα να διακυβεύεται η ναυτική ασφάλεια, να αναιρείται η σκοπιμότητα πρόσληψής τους και να καθίσταται δυσχερής η εκτέλεση των καθηκόντων των πλοιάρχων των διερχόμενων πλοίων<sup>13</sup>.

Η Τουρκία, προσπαθώντας να στηρίξει τους εθνικούς κανονισμούς της και να υποβαθμίσει τη βασική αρχή της ελεύθερης διέλευσης, που απορρέει από τη Συνθήκη του Montreux, καταγγέλλει ότι ο αριθμός των πλοίων, το μέγεθός τους και η φύση των μεταφερόμενων φορτίων έχουν αλλάξει από τότε που υπογράφηκε η Συνθήκη και κατά συνέπεια οι περιοριστικοί κανονισμοί της είναι απαραίτητοι και νομότυποι<sup>14</sup>. Η Τουρκία όμως, αποφεύγει να δηλώσει ότι από την υπογραφή της Συνθήκης μέχρι σήμερα, οι τεχνολογικές εξελίξεις και η πρόοδος των εργασιών στα πλαίσια του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, έχουν καταστήσει την ίδια τη λειτουργία των πλοίων και τη μεταφορά των φορτίων δια θαλάσσης συγκριτικά ασφαλέστερη.

Παράλληλα, η Τουρκία, στην προσπάθειά της να καταστήσει ανενεργό τον διεθνή χαρακτήρα των Στενών, που απορρέει από τη Συνθήκη του Montreux, και να στηρίξει το επιχείρημα της περί «εσωτερικών υδάτων»<sup>15</sup>, πιέζει για την επικράτηση της ορολογίας «Τουρκικά Στενά» αντί του όρου που χρησιμοποιείται στη Συνθήκη [«Στενά των Δαρδανελίων, Στενά του Βοσπόρου και Θάλασσα του Μαρμαρά»], όρου που επιβεβαιώνει με έναν επιπρόσθετο τρόπο ότι τα 'Στενά' μπορεί γεωγραφικά να ανήκουν στην Τουρκία αλλά η ελεύθερη διέλευση των πλοίων σε αυτά υπόκειται σε διεθνείς εγγυήσεις.

<sup>13</sup> Βλ. τις απόψεις της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας όπως παρουσιάζονται στο Γ' μέρος της παρούσας μελέτης, στο κεφάλαιο Β3 (I)(i).

<sup>14</sup> Προφανώς, η Τουρκία επιχειρεί να στηρίξει τις νομοθετικές της πρωτοβουλίες στο δόγμα "resbus sic stantibus" (της θεμελιώδους αλλαγής των συνθηκών), παραβλέποντας βέβαια ότι επικύρωση αυτού του δόγματος μπορεί να γίνει μόνο για να στηριχθεί λήξη ισχύος μίας συνθήκης. Σε καμία περίπτωση δεν μπορεί ένας κράτος να βασιστεί σε αυτό το δόγμα, προκειμένου να επιφέρει μονομερώς επιλεκτικές τροποποιήσεις σε μία διεθνή σύμβαση: κάτι τέτοιο μπορεί να συμβεί μόνο με την συναίνεση όλων των κρατών - μελών της και μέσα από τη διαδικασία που αυτή ορίζει. Βλ. σχετικά Dyoulgeron, (1999), ο.π., p. 57, 93.

<sup>15</sup> Βλ. κεφάλαιο Β.2 (II).

Η πολιτική αυτή πίεση του Τουρκικού κράτους σε όλα τα επίπεδα και στα πλαίσια όλων των διεθνών οργανισμών είναι έντονη και συνεχής και αποδείχτηκε καρποφόρα στα πλαίσια του ΝΑΤΟ, τον Ιούνιο του 2002, όπου έγινε αποδεκτή η χρήση του όρου «Τουρκικά Στενά»<sup>16</sup>.

Σε κάθε περίπτωση, η υιοθέτηση κάποιου συστήματος διέλευσης των πλοίων από τα 'Στενά' είναι επιβεβλημένη, καθώς η ανυπαρξία κανόνων ναυσιπλοΐας μπορεί να επιφέρει σοβαρότατες συνέπειες σε πολλαπλά επίπεδα. Ο κλειστός χαρακτήρας των 'Στενών', σε συνδυασμό με τυχόν άσχημες καιρικές συνθήκες αποτελούν στοιχεία ευνοϊκά για την πρόκληση ναυτικών ατυχημάτων, τα οποία έχουν καταστρεπτικές επιπτώσεις τόσο σε ανθρώπινο όσο και σε περιβαλλοντικό επίπεδο στις παρακείμενες και γειτονικές ακτές. Την άποψη αυτή, εξάλλου υιοθετούν και οι «χρήστες» των 'Στενών', οι οποίοι θεωρούν τη συγκεκριμένη περιοχή μία από τις πιο επικίνδυνες του κόσμου<sup>17</sup>.

Οι καταχρηστικοί περιορισμοί όμως, της διέλευσης των πλοίων από τα 'Στενά' δεν εξασφαλίζουν την αποφυγή ναυτικών ατυχημάτων και περιβαλλοντικών καταστροφών. Το θέμα της ναυτικής ασφάλειας και της αποφυγής θαλάσσιας ρύπανσης μπορούν να αντιμετωπιστούν με την υιοθέτηση μίας σειράς μέτρων στα πλαίσια των διεθνών συμβάσεων, που να επιτρέπουν την ασφαλή και συνεχή διέλευση των πλοίων από τα 'Στενά', τον καλύτερο έλεγχο της κίνησης της τοπικής ναυτιλίας, την βελτίωση του τεχνικού εξοπλισμού και του

<sup>16</sup> Η αποδοχή της χρήσης του όρου «Τουρκικά Στενά» στα πλαίσια του ΝΑΤΟ, έγινε και με την έγκριση του ελληνικού κράτους. Βλ. άρθρο της δημοσιογράφου Κύρας Αδάμ, «'Τουρκικά' τα Στενά και με έγκριση της Αθήνας», που δημοσιεύτηκε στην εφημερίδα «Ελευθεροτυπία», την 7<sup>η</sup>.6.2002. Αναφορικά με το θέμα κατατέθηκε σχετική ερωτήρηση στη Βουλή των Ελλήνων από τον Βουλευτή Σ. Παπαθεμελή, βλ. σχετικό δημοσίευμα με τίτλο «Παραδέχεται ότι δεχτήκαμε ονομασία 'Τουρκικά Στενά'» στην εφημερίδα «Ελευθεροτυπία», την 21<sup>η</sup>.6.2002, καθώς και ερώτηση του βουλευτή Παν. Λαφαζάνη. Ο αρμόδιος Υπουργός Εξωτερικών, Γ. Παπανδρέου, στα πλαίσια της απάντησης στην τελευταία ερώτηση, υποστήριξε ότι η «αποδοχή πρόσφατου ΝΑΤΟϊκού εγγράφου με αναφορά στον όρο "Turkish Straits" έγινε προκειμένου να μην ακυρωθεί το πρόγραμμα των συμμαχικών ναυτικών δυνάμεων στη Μαύρη Θάλασσα – πρωτοβουλία άλλωστε ιδιαίτερου ενδιαφέροντος για την Ελλάδα υπό το πρίσμα μάλιστα της σημερινής συγκυρίας – και με την πεποίθηση ότι η συγκεκριμένη διαδικασία κατέγραψε πλήρως το γεγονός ότι η ελεύθερη ναυσιπλοΐα στα Στενά είναι θέμα διεθνών εγγυήσεων και ελέγχου που καθορίζεται από τη Συνθήκη του Μοντρεux», βλ. σχετικό δημοσίευμα με τίτλο «Τουρκικά Στενά αλλά ...» στην εφημερίδα «Ελευθεροτυπία», την 15<sup>η</sup>.7.2002.

<sup>17</sup> Βλ. τις απόψεις της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας όπως παρουσιάζονται στο Γ' μέρος της παρούσας μελέτης, κεφάλαιο Β3 (II) και (IV).

επιπέδου των παρεχόμενων από τη στεριά υπηρεσιών<sup>18</sup>, την αύξηση της αποτελεσματικότητας και της ακρίβειας της λειτουργίας των υπηρεσιών αυτών καθώς και τη συνεργασία μεταξύ της Διοίκησης και των πλοιοκτητών.

Σε αυτό το σημείο πρέπει να επισημανθεί ότι οι Έλληνες «χρήστες» των 'Στενών', δηλαδή πλοιοκτήτες, εφοπλιστές, διαχειριστές πλοίων, ναυλωτές, αλλά και οι ναυτικοί και οι ναυλομεσίτες δεν αντιμετωπίζουν πρόβλημα με τη συμπεριφορά των τουρκικών αρχών<sup>19</sup> και ότι, σύμφωνα με τις δηλώσεις τους<sup>20</sup>, υπάρχει μία καλή συνεργασία στα πλαίσια της διέλευσης των ελληνόκτητων πλοίων από τα 'Στενά', ανεξάρτητα από τη σημαία που αυτά φέρουν<sup>21</sup>.

Η εφαρμογή των 'Τουρκικών Κανονισμών' δεν αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα δραστηριοποίησης των Ελλήνων πλοιοκτητών στην περιοχή της Μαύρης Θάλασσας, οι οποίοι ως επιχειρηματίες εντάσσουν τα οικονομικά έξοδα που συνεπάγονται οι κανονισμοί αυτοί στα λειτουργικά έξοδα των σχετικών ταξιδιών και στον σχετικό προϋπολογισμό και προγραμματισμό των εν γένει εργασιών τους, όπως άλλωστε πράττουν και όλα τα μέλη της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας.

Από την παρούσα μελέτη καθίσταται σαφές ότι το θέμα της εφαρμογής των 'Τουρκικών Κανονισμών' και οι διαστάσεις που αυτό έχει λάβει οφείλονται και σε πολιτικούς λόγους. Μέχρι σήμερα η Τουρκία δεν έχει προχωρήσει σε ευρεία εκμετάλλευση της γεωγραφικής θέσης της και των δυνατοτήτων που της δίνονται από τους μονομερείς κανονισμούς της. Δεν μπορεί να γίνει όμως αποδεκτό ούτε από την Ελλάδα αλλά ούτε και από τη διεθνή κοινότητα το γεγονός ότι η Τουρκία έχει τη δυνατότητα μέσω των μονομερών 'Τουρκικών Κανονισμών' να εμποδίσει οποτεδήποτε τις διεθνείς μεταφορές αποκλείοντας

<sup>18</sup> Βλ. τις απόψεις της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας όπως παρουσιάζονται στο Γ' μέρος της παρούσας μελέτης, κεφάλαιο Β3 (IV).

<sup>19</sup> Απόκλιση παρουσίασαν μόνο δύο ερωτώμενοι, οι οποίοι όμως ήταν άμεσα εμπλεκόμενοι με το ναυτικό ατύχημα που έλαβε χώρα το Μάρτιο του 1994, το οποίο αποτέλεσε και την αφορμή εφαρμογής των 'Τουρκικών Κανονισμών'. Βλ. παράρτημα XXXV, ερωτηματολόγιο 22 και 38.

<sup>20</sup> Βλ. Γ' Μέρος της παρούσας μελέτης, κεφάλαιο Β3 (I) και (II).

<sup>21</sup> Βλ. Γ' Μέρος της παρούσας μελέτης, κεφάλαιο Β3 (III).

τη διέλευση των πλοίων μέσα από τα 'Στενά', τα οποία αποτελούν μία διεθνή ναυτιλιακή οδό. Η δυνατότητα αυτή διακυβεύει τη διεθνή νομιμότητα και ισορροπία.

Είναι αναμφισβήτητο ότι το θέμα της εφαρμογής των 'Τουρκικών Κανονισμών' και οι κίνδυνοι που αυτοί υποκρύπτουν αφορούν περισσότερο στην διεθνή πολιτική τάξη παρά στον επιχειρηματικό κόσμο. Η άποψη αυτή επιβεβαιώνεται και από το γεγονός ότι οι Έλληνες που ασχολούνται επαγγελματικά με τη ναυτιλία πιστεύουν ότι πιθανό «κλείσιμο» των 'Στενών', όπως συνέβη κατά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, δεν θα επηρεάσει μακροπρόθεσμα την επιχειρηματική ή επαγγελματική τους δραστηριότητα, καθώς τα ελληνόκτητα πλοία θα στραφούν σε άλλες διεθνείς αγορές προκειμένου να εκτελέσουν το μεταφορικό τους έργο<sup>22</sup>.

Η συντριπτική πλειοψηφία των «χρηστών» των 'Στενών' αλλά και των εν γένει ναυτιλιακών επαγγελματιών αρνούνται να εμπλακούν με τα πολιτικά παιχνίδια που σχετίζονται με την εφαρμογή των 'Τουρκικών Κανονισμών'. Γνωρίζουν την «παράνομία» των 'Τουρκικών Κανονισμών' αλλά σε καμία περίπτωση δεν έχουν τη διάθεση να αντιδράσουν προκειμένου να πείσουν τις τουρκικές αρχές να εφαρμόσουν τα οριζόμενα στις διεθνείς συνθήκες<sup>23</sup>. Μία τέτοια ενέργεια θα συνεπαγόταν τον χαρακτηρισμό τους από τις τοπικές αρχές ως «ανεπιθύμητων» προσώπων και εταιρειών και τη δημιουργία προβλημάτων κατά την άσκηση της επιχειρηματικής δραστηριότητάς τους ή των επαγγελματικών καθηκόντων τους.

Οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες αντιμετωπίζουν στην ουσία το δίλημμα: ή συμμόρφωση με τους 'Τουρκικούς Κανονισμούς' ή απαγόρευση εισόδου στα 'Στενά', με ό,τι αυτό μπορεί να συνεπάγεται για τις εμπορικές δραστηριότητές τους και τη συμμετοχή τους στις μεταφορές φορτίων κρατών της Μαύρης Θάλασσας.

<sup>22</sup> Βλ. Γ' Μέρος της παρούσας μελέτης, κεφάλαιο Β3 (V).

<sup>23</sup> Βλ. Γ' Μέρος της παρούσας μελέτης, κεφάλαιο Β4 (I) και (II).

Θεωρητικά, οι Έλληνες πλοιοκτήτες, εφοπλιστές, ναυλωτές και πλοίαρχοι θα μπορούσαν είτε να αρνούνται να εφαρμόσουν τους 'Τουρκικούς Κανονισμούς', είτε να διαμαρτύρονται προς τις τουρκικές αρχές, είτε να ενημερώνουν το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και αυτό ακολούθως το Υπουργείο Εξωτερικών ώστε να γίνουν διαβήματα προς την τουρκική κυβέρνηση και ενημέρωση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού. Εντούτοις, τείνουν να συμμορφώνονται με τις διατάξεις των «παράνομων» 'Τουρκικών Κανονισμών', για τους προαναφερόμενους λόγους, γεγονός που μπορεί να οδηγήσει στην de facto αναγνώρισή τους.

Παράλληλα, η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα υποστηρίζει ότι η Ελλάδα πρέπει να έχει παρουσία στα διεθνή fora, καθώς είναι η πρώτη ναυτιλιακή δύναμη στον κόσμο, αλλά δεν πρέπει να αντιμετωπίζει το θέμα ως μέρος των ελληνοτουρκικών διαφορών. Σε γενικότερο πλαίσιο, υποστηρίζει ότι εάν οι αρμόδιοι κατορθώσουν να αποστασιοποιηθούν πολιτικά από το θέμα, υπάρχουν λύσεις σε τεχνικό επίπεδο οι οποίες μπορούν να εφαρμοστούν ώστε να λυθούν τα όποια προβλήματα δημιουργούνται κατά τη διέλευση των πλοίων από τα 'Στενά' και οι οποίες πραγματικά θα εξασφαλίσουν την ελεύθερη και ασφαλή ναυσιπλοΐα στην περιοχή<sup>24</sup>.

Παρόλα αυτά, η πολιτική διάσταση της εφαρμογής των 'Τουρκικών Κανονισμών' είναι ένα γεγονός, το οποίο κανείς δεν μπορεί να αμφισβητήσει. Όσο η Τουρκία εμμένει στην τακτική των μονομερών κινήσεων, θα διαιωνίζεται το πρόβλημα. Η λύση μπορεί να βρεθεί μόνο με τη συνεργασία όλων των ενδιαφερομένων κρατών, σε διεθνές επίπεδο.

Οι συζητήσεις στα πλαίσια του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού αποδείχτηκαν αναποτελεσματικές, δεδομένου ότι οι υπάρχοντες μηχανισμοί του λειτουργούν περισσότερο σε θέματα τεχνικής διάστασης παρά σε ζητήματα με νομικές και πολιτικές προεκτάσεις. Παρόλο που καταβλήθηκε προσπάθεια από τα συμμετέχοντα στις σχετικές συνόδους κράτη να διεξαχθεί η συζήτηση σε τεχνικό και μόνο επίπεδο, εντούτοις η Τουρκία αρνιόταν την

<sup>24</sup> Βλ. Γ' Μέρος της παρούσας μελέτης, κεφάλαιο Β4 (IV) (i).

δικαιοδοσία του Οργανισμού προβάλλοντας επιχειρήματα πολιτικής φύσης στα οποία ο Οργανισμός αδυνατούσε να υπεισέλθει.

Κατ' ακολουθία, με την παραδοχή της πολιτικής διάστασης του θέματος, ανοιχτή μένει η περίπτωση έγερσης του θέματος σε κάποιο πολιτικό οργανισμό, όπως ο Ο.Η.Ε.

Επίσης, προκειμένου να λυθούν οι νομικές αμφισβητήσεις περί του status quo της περιοχής, δυνατή είναι και η προσφυγή στη δικαιοσύνη, στο Διεθνές Δικαστήριο<sup>25</sup>, καθώς αυτό εξασφαλίζει οριστική, δεσμευτική και στην ουσία εκτελεστή λύση. Αυτά τα πλεονεκτήματα της δικαστικής επιλογής, όμως, μπορεί να μετατραπούν και σε μειονεκτήματα διότι δεδομένης της ευαίσθητης πολιτικής ισορροπίας της περιοχής, μία δικαστική απόφαση θα μπορούσε να δημιουργήσει προστριβές με διεθνείς επιπτώσεις. Πέραν τούτου, είναι αμφίβολο το εάν η Τουρκία αποδεχτεί την υποχρεωτική δικαιοδοσία του Διεθνούς Δικαστηρίου για θέματα, που θεωρεί ότι εντάσσονται στην αποκλειστική εθνική δικαιοδοσία της, όπως είναι αυτό για τα 'Στενά'.

Καθώς η Συνθήκη του Montreux είναι το ισχύον νομικό καθεστώς που διέπει τα 'Στενά', η λύση σε πολιτικό επίπεδο θα βρεθεί μέσω της αναθεώρησης, ακόμα και εάν αυτή είναι τεχνικού καθαρά χαρακτήρα. Χαρακτηριστική είναι η άποψη του Scovazzi<sup>26</sup>, ο οποίος πιστεύει ότι δεν πρέπει να ανατραπεί το καθεστώς της Συνθήκης του Montreux καθώς έχει αποδειχτεί ότι είναι ένα αναντικατάστατο εργαλείο προώθησης της ειρήνης σε μία πολιτικά ευαίσθητη περιοχή του κόσμου. Απαραίτητη, όμως είναι η ανανέωση του καθεστώτος, που μπορεί να πάρει τη νομική μορφή ενός νέου πρωτοκόλλου στη Συνθήκη του Montreux<sup>27</sup>.

<sup>25</sup> Ας σημειωθεί ότι η 'Σύμβαση του 1982' αναγνωρίζει ως αρμόδιο και ένα άλλο Δικαστήριο, το Δικαστήριο για το Δίκαιο της Θάλασσας των Ηνωμένων Εθνών (United Nations Tribunal for the Law of the Sea), βλ. Bardonnnet & Virally, (1983), ο.π., pp. 18-19.

<sup>26</sup> Ο Tullio Scovazzi είναι Ιταλός καθηγητής του Διεθνούς Δικαίου, Νομικό Τμήμα, Πανεπιστήμιο του Milano – Bicocca, Μιλάνο Ιταλία.

<sup>27</sup> Βλ. ομιλία του στο Διεθνές Συνέδριο με τίτλο "The Passage of Ships through Straits", που οργάνωσε το Ινστιτούτο Αμυντικών Αναλύσεων στην Αθήνα στις 23 Οκτωβρίου 1999.

Η τουρκική κυβέρνηση ενίοτε υποστηρίζει, χωρίς όμως καμία έμπρακτη προσπάθεια επίσημης σύγκλησης σχετικής διάσκεψης, ότι πρέπει να γίνει αναδιαπραγμάτευση της Συνθήκης του Montreux, καθώς οι τελευταίες καταστροφές αποδεικνύουν πόσο αναχρονιστική είναι<sup>28</sup>.

Σε κάθε περίπτωση, εάν δε λάβει χώρα κάποια ανανέωση του νομικού καθεστώτος των 'Στενών', η αυθαίρετη ερμηνεία της Συνθήκης του Montreux - προκειμένου να υποστηριχθούν ή να καταπολεμηθούν οι 'Τουρκικοί Κανονισμοί' - μπορεί να οδηγήσει στην εξομοίωση του καθεστώτος των 'Στενών' με το γενικό νομικό καθεστώς για τα διεθνή στενά, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο. Μία τέτοια εξέλιξη είναι σαφές ότι θα οδηγήσει αναπόφευκτα σε διεθνείς πολιτικές διαμάχες.

Μία πιο προχωρημένη λύση θα ήταν να αποπολιτικοποιηθεί το θέμα δημιουργώντας, στα πλαίσια της Συνθήκης του Montreux, μία ανεξάρτητη επιτροπή, η οποία θα είναι υπεύθυνη για την εφαρμογή των 'Τουρκικών Κανονισμών'.

Αυτή η επιτροπή μπορεί να χρηματοδοτείται και να αποτελείται από εκπροσώπους όλων των χωρών που ενδιαφέρονται για τη διατήρηση της ελεύθερης και ανεμπόδιστης διέλευσης των πλοίων μέσα από τα 'Στενά'. Η προτεινόμενη επιτροπή μπορεί να διοικείται συνολικά από τις χώρες, που είναι συμβαλλόμενα μέρη στη Συνθήκη του Montreux, και να λειτουργεί με μία

<sup>28</sup> Σχετικές είναι και οι δηλώσεις του Προέδρου του Ιδρύματος Θαλασσίων Ερευνών της Τουρκίας, καθηγητή Μπαϊράμ Οζτούρκ, βλ. δημοσίευμα της εφημερίδας «Ελεύθερη Ώρα», στις 2/2/2000, σελ. 3 και άρθρο του Λ. Κούμ με τίτλο «Αυξήθηκαν τα ατυχήματα στα Στενά του Βοσπόρου», στην εφημερίδα «Βήμα», στις 2.2.2000, σελ. 25. Το ζήτημα της αναθεώρησης της Συνθήκης του Montreux παραμένει ανοιχτό, αφού η εικοσαετία, που αυτή θέτει ως ελάχιστο χρονικό όριο αναθεώρησης, έχει συμπληρωθεί. Το θέμα μπορεί να εγερθεί από οποιοδήποτε ενδιαφερόμενο κράτος – μέλος της. Η Ελλάδα έχει έννομο συμφέρον να προτείνει τη σύγκληση μίας συνδιάσκεψης για αναθεώρηση της Συνθήκης, αλλά μέχρι στιγμής δεν έχει προβεί σε μία τέτοια πρωτοβουλία, πιθανότατα επειδή, μεταξύ άλλων, δεν επιθυμεί να τεθεί θέμα επαναφοράς του καθεστώτος αποστρατιωτικοποίησης της περιοχής των 'Στενών' και του Αιγαίου, καθεστώς που είχε καθιερωθεί με τη συνθήκη της Λοζάννης και καταργήθηκε με τη Συνθήκη του Montreux. Ας σημειωθεί ότι την αναθεώρηση της Συνθήκης του Montreux είχε προτείνει ανεπιτυχώς και πριν από τη συμπλήρωση της εικοσαετίας η Ρωσία και συγκεκριμένα στη Συνδιάσκεψη της Γιάλτα (το Φεβρουάριο του 1945) και του Potsdam (Αύγουστος 1945), βλ. Lapidoth, (1971), ο.π., pp. 87-88, Tchirkovitch S., (1952), "La Question de la Revision de la Convention Montreux concernant le Regime des Detroits Turcs: Bosphore et Dardanelles", *Revue Generale de Droit International Public*, t. 56, pp. 189-222 και Bilsel C., (1947), "The Turkish Straits in the light of Recent Turkish – Soviet Russian Correspondence", *American Journal of International Law*, t. 41, pp. 727-747.



διεθνή δύναμη ελέγχου υπό την εγγύηση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, ο οποίος θα έθετε τις προδιαγραφές προσόντων και τις λοιπές προϋποθέσεις που θα έπρεπε να πληρούν τα μέλη της. Με αυτόν τον τρόπο θα λαμβάνονταν πιο αντικειμενικές αποφάσεις ανεξάρτητες από πολιτικά συμφέροντα και συμβατές με τη διεθνή νομιμότητα και οι «χρήστες» των 'Στενών' θα αισθάνονταν περισσότερη ασφάλεια και εμπιστοσύνη για τη λειτουργία του συστήματος διέλευσης των πλοίων στην περιοχή<sup>29</sup>.

Καθιερώνοντας μία τέτοια ουδέτερη, μη πολιτικοποιημένη επιτροπή, ο αντικειμενικός σκοπός της οποίας θα είναι η προώθηση της ασφάλειας και η προστασία του περιβάλλοντος, της περιουσίας και της ζωής μέσω θέσπισης διοικητικών κανόνων, οι ανησυχίες και οι αντιδράσεις των ενδιαφερόμενων κρατών θα έχουν αντιμετωπιστεί με τον καλύτερο δυνατό τρόπο και παράλληλα θα έχει εξασφαλιστεί η ναυτική ασφάλεια στην περιοχή.

Και η λύση αυτή, όμως, σίγουρα θα συναντούσε την αντίδραση της Τουρκίας, η οποία σε καμία περίπτωση δεν θα δεχόταν εμπλοκή ξένων στοιχείων σε εσωτερικά της θέματα. Η ύπαρξη μίας τέτοιας επιτροπής θα συνεπαγόταν για την Τουρκία, παραβίαση της εθνικής της κυριαρχίας, καθώς υποστηρίζει ότι η θαλάσσια περιοχή των 'Στενών' αποτελεί «εσωτερικά της ύδατα».

Το καθεστώς διέλευσης των πλοίων από τα 'Στενά', όπως πρακτικά έχει διαμορφωθεί σήμερα με την εφαρμογή των μονομερών 'Τουρκικών Κανονισμών', τείνει να γίνει αποδεκτό έστω και σαν μία κατάσταση «ασταθούς ισορροπίας».

Καθίσταται σαφές από τα προαναφερόμενα ότι καμία λύση δεν είναι δυνατόν να εξευρεθεί χωρίς τη συνεργασία της Τουρκίας, η οποία ως παράκτιο κράτος πρέπει να συναινέσει σε οποιαδήποτε πρόταση παρουσιαστεί. Επίσης, είναι γενικά αποδεκτό ότι το πρόβλημα του καθεστώτος διέλευσης των πλοίων από τα 'Στενά' έχει δύο βασικές διαστάσεις: την πολιτική και την πρακτική.

---

<sup>29</sup> Βλ. Γ' Μέρος της παρούσας μελέτης, κεφάλαιο Β4 (IV) (ii).

Όσον αφορά στην πολιτική διάσταση του θέματος, καθώς οι κίνδυνοι ευρείας κατάχρησης των 'Τουρκικών Κανονισμών' δεν είναι άμεσα ορατοί – ούτε και διαφαίνεται άμεση σχετική πρόθεση της Τουρκίας – κανένα κράτος, ούτε καν αυτά που θίγονται άμεσα, όπως τα κράτη της Μαύρης Θάλασσας, δεν διατίθεται να αναγάγει την επίλυση του νομικού καθεστώτος των 'Στενών' σε μείζον θέμα της εξωτερικής του πολιτικής και να αναλώσει το διπλωματικό οπλοστάσιό του στην προσπάθεια ανάσχεσης της τουρκικής αυθαιρεσίας.

Εντούτοις, όσον αφορά στην πρακτική διάσταση του θέματος, το πρόβλημα της ναυτικής ασφάλειας και της προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος στην περιοχή των 'Στενών' είναι υπαρκτό και απαιτεί άμεση αντιμετώπιση. Γι' αυτό, πρέπει να αναζητηθούν από τους ενδιαφερόμενους ενεργότεροι τρόποι πολιτικής πίεσης προς την Τουρκία, ώστε να αποποιηθεί της πολιτικής των μονομερών κινήσεων, να δεχτεί τη συνεργασία με τη διεθνή κοινότητα στα πλαίσια του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, ώστε να υιοθετηθούν και να εφαρμοστούν κανονισμοί, οι οποίοι πραγματικά θα εξασφαλίζουν την ασφαλή και ελεύθερη διέλευση των πλοίων από τα 'Στενά'.



NO: 15524.

ΚΩΦ: 15393.



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Πίνακας εξέλιξης της χωρητικότητας των πλοίων υπό ελληνικής σημαίας  
από το 1914 μέχρι το 1939

Έτος	Αριθμός Πλοίων	Χωρητικότητα
1914	407	820.861
1915-1918	Λόγω του Α΄ Π.Π. δεν διατίθενται σχετικά στοιχεία	
1919	205	290.793
1920	294	496.996
1921	342	587.250
1922	361	657.604
1923	391	747.474
1924	396	756.912
1925	448	894.542
1926	457	921.861
1927	474	1.025.730
1928	515	1.187.508
1929	516	1.266.685
1930	546	1.390.899
1931	539	1.397.782
1932	551	1.470.064
1933	537	1.417.071
1934	550	1.507.260
1935	589	1.711.165
1936	606	1.800.850
1937	613	1.855.435
1938	638	1.889.269
1939	607	1.780.666

Πηγή: Statistical Tables of Lloyd's Register 1972

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

Πίνακας εξέλιξης της χωρητικότητας των ελληνόκτητων πλοίων  
υπό σημαίων ευκαιρίας από το 1932 μέχρι το 1939.

Έτος	Αριθμός Πλοίων	Χωρητικότητα
1932	20	100.000
1933	40	161.073
1934	30	98.122
1935	26	88.053
1936	51	200.370
1937	76	249.161
1938	89	300.631
1939	124	454.318

Πηγή: Ναυτικά Χρονικά, 1.1.1965, σελ. XII και XV.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

Πίνακας εξέλιξης της χωρητικότητας των πλοίων υπό ελληνικής σημαίας  
από το 1966 μέχρι το 1981

Έτος	Αριθμός Πλοίων	Χωρητικότητα (σε GT)	Παγκόσμιος Αριθμός Πλοίων	Παγκόσμια Χωρητικότητα (σε GT)
1966	1.497	7.163.209	43.014	171.129.833
1967	1.600	7.432.793	44.375	182.099.644
1968	1.634	7.415.984	47.444	194.152.378
1969	1.700	8.580.753	50.276	211.660.893
1970	1.850	10.951.993	52.444	227.489.864
1971	2.056	13.065.930	55.041	247.202.634
1972	2.241	15.328.860	57.391	268.340.145
1973	2.536	19.295.143	59.606	289.926.686
1974	2.651	21.759.449	61.194	311.322.626
1975	2.743	22.527.156	63.724	342.162.363
1976	2.921	25.034.585	65.887	371.999.926
1977	3.344	29.517.059	67.945	393.678.369
1978	3.666	33.956.093	69.020	406.001.979
1979	3.827	37.352.597	71.129	413.021.426
1980	3.922	39.471.744	73.832	419.910.651
1981	3.710	42.004.990	73.864	420.834.813

Πηγή: Statistical Tables of Lloyd's Register 1990, 1991

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

Πίνακας εξέλιξης της χωρητικότητας των πλοίων υπό ελληνικής σημαίας  
από το 1991 μέχρι το 2000

Έτος	Αριθμός Πλοίων	Χωρητικότητα (σε GT)	Παγκόσμιος Αριθμός Πλοίων	Παγκόσμια Χωρητικότητα (σε GT)
1991	1.863	22.752.919	78.931	436.295.547
1992	1.877	25.738.640	79.726	445.168.553
1993	1.929	29.134.435	80.655	457.914.808
1994	1.923	30.161.758	80.676	475.859.036
1995	1.863	29.434.695	82.890	490.662.091
1996	1.743	27.507.109	84.264	507.873.011
1997	1.641	25.288.452	85.494	522.197.193
1998	1.545	25.224.543	85.828	531.893.296
1999	1.491	24.833.280	86.817	543.609.561
2000	1.529	26.401.716	87.546	558.053.957

Πηγή: Statistical Tables of Lloyd's Register 1991, World Fleet Statistics 1992-2000.

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V**

Πίνακας εξέλιξης της χωρητικότητας των πλοίων (άνω των 1.000 GT)  
ελληνικών συμφερόντων από το 1991 μέχρι το 2000

Έτος	Αριθμός Πλοίων	Χωρητικότητα (σε GT)	Χωρητικότητα (σε DW)
Μάρτιος 1991	2.454	47.906.852	87.102.785
Μάρτιος 1992	2.688	53.891.528	98.218.176
Μάρτιος 1993	2.749	56.918.268	103.958.104
Μάρτιος 1994	3.019	66.342.046	120.650.373
Μάρτιος 1995	3.142	71.666.943	126.128.352
Μάρτιος 1996	3.246	75.156.763	129.737.336
Μάρτιος 1997	3.204	74.982.110	127.782.567
Φεβρ/ριος1998	3.358	78.900.843	133.646.831
Μάρτιος 1999	3.424	83.454.890	139.255.184
Μάρτιος 2000	3.584	90.227.491	150.966.324

Πηγή: Information Paper on Greek Controlled Shipping March 2002, Greek Shipping Co-operation Committee.



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

Πίνακας ποσοστιαίας κατανομής ανά σημαία πλοίων που ελέγχονται από ελληνικά συμφέροντα (άνω των 1.000 GT) έτους 1997

Κράτος Σημαίας	Αριθμός Πλοίων Ελληνόκτητου στόλου που φέρουν τη σημαία	Συνολικός Αριθμός πλοίων ελληνόκτητου στόλου	Ποσοστό συμμετοχής σημαίας στον ελληνόκτητο στόλο (%)
Κύπρος	766	3.204	24
Παναμάς	423	3.204	13,2
Μάλτα	481	3.204	15
Λιβερία	180	3.204	5,6
Μπαχάμες	152	3.204	4,7
Αγίου Βικεντίου	87	3.204	2,7
Ονδούρα	42	3.204	1,3
Κέιμαν Αιλαντ	14	3.204	0,4
Λίβανο	11	3.204	0,3
Βανουάτου	8	3.204	0,25
Μεγάλη Βρετανία	8	3.204	0,25
Αίγυπτος	5	3.204	0,2
Μάρσαλ Αιλαντ	5	3.204	0,2
Σιγκαπούρη	4	3.204	0,1
Λοιπά	31	3.204	0,9
Συνολικά	2.217	3.204	69,2

Πηγή: Information Paper on Greek Controlled Shipping March 1998, Greek Shipping Co-operation Committee

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

Πίνακας ποσοστιαίας συμμετοχής πλοίων που ελέγχονται από ελληνικά συμφέροντα (άνω των 1000 GT) σε ξένα νηολόγια έτους 1997.

Κράτος Σημαίας	Αριθμός Πλοίων ελληνόκτητου στόλου που φέρουν τη σημαία	Χωρητικότητα σε GT πλοίων ελληνόκτητου στόλου που φέρουν τη σημαία	Συνολ. Αριθμός Πλοίων Σημαίας	Συνολική Χωρητικότητα Σημαίας σε GT	Ποσοστό συμμετοχής πλοίων ελληνόκτητου στόλου στη σημαία (%)
Κύπρος	766	15.085.686	1.650	23.652.626	46,4
Παναμάς	423	6.996.311	6.188	91.127.912	6,8
Μάλτα	481	10.062.337	1.378	22.984.206	34,9
Λιβερία	180	7.433.837	1.697	60.058.368	10,6
Μπαχάμες	152	3.751.774	1.221	25.523.201	12,5
Αγ. Βικεντίου	87	1.318.838	1.343	8.374.491	6,5
Ονδούρα	42	131.763	1.339	1.052.971	3,1
Κέιμαν Άιλαντ	14	105.389	86	843.584	16,3
Λίβανο	11	102.849	116	297.358	9,5
Βανουάτου	8	135.372	287	1.577.538	2,8
Μεγ. Βρετανία	8	356.717	1.424	3.485.692	0,6
Αίγυπτος	5	149.987	378	1.287.702	1,3
Μάρσαλ Άιλαντ	5	759.651	168	6.314.364	3,0
Σιγκαπούρη	4	41.936	1.656	18.874.767	0,2
Λοιπά	29	286.578	----	----	----
Συνολικά	2.217	46.722.716	----	----	----

Πηγή: Information Paper on Greek Controlled Shipping March 1998, Greek Shipping Co-operation Committee & World Fleet Statistics 1998 of Lloyd's Register.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VIII

Κίνηση<sup>1</sup> εμπορικών πλοίων

στα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων κατά το έτος 1997

Κράτος Σημαιοῦ <sup>2</sup> Πλοίων	Αριθμός Πλοίων για τα Στενά του Βοσπόρου	Αριθμός Πλοίων για τα Στενά των Δαρδανελίων
Άγιος Βικέντιος	869	1.016
Αίγυπτος	142	202
Βανουάτου	14	17
Βουλγαρία	1.014	922
Γεωργία	30	17
Ελλάδα	891	1.368
Κέιμαν Άιλαντ	12	16
Κύπρος	1.054	1.045
Λίβανος	483	523
Λιβερία	411	623
Μάλτα	3.718	3.533
Μάρσαλ Άιλαντ	36	41
Μεγάλη Βρετανία	66	147
Μπαχάμες	293	584
Ονδούρα	683	658
Ουκρανία	5.714	3.386
Παναμάς	1.050	1.560
Ρουμανία	1.142	923
Ρωσία	7.133	4.223
Σιγκαπούρη	66	88
Τουρκία	19.937	8.057
Λοιπά	5.848	7.335
Σύνολο	50.942	36.453

Πηγή: Republique de Turquie, Ministère des Affaires Etrangères, "Rapport Annuel sur le mouvement des navires à travers les Detroits Turcs, 1998, 62ème année", Ankara Octobre– 1999.

<sup>1</sup> Καταγράφεται ο συνολικός αριθμός των πλοίων που είτε διήρθαν τα 'Στενά' είτε διενήργησαν εμπορικές συναλλαγές σε λιμάνια της περιοχής.

<sup>2</sup> Αναφέρονται μόνο οι σημαίες των παράκτιων κρατών της Μαύρης Θάλασσας και οι σημαίες των κρατών στο νηολόγιο των οποίων οι Έλληνες έχουν τουλάχιστον 4 πλοία. Ο αριθμός των πλοίων που φέρουν άλλη σημαία αναγράφονται στη σειρά «υπόλοιπες».

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΧ

Ποσοστό ελληνόκτητων πλοίων επί του συνόλου των διερχόμενων πλοίων (εκτός της τουρκικής σημαίας) από τα Στενά του Βοσπόρου κατά το έτος 1997

Κράτος Σημαίας Πλοίων	Ποσοστό συμμετοχής πλοίων ελληνόκτητου στόλου στη σημαία (%)	Αριθμός Διερχόμενων Πλοίων ανά σημαία	Αριθμός διερχόμενων ελληνόκτητων πλοίων ανά σημαία
Άγιος Βικέντιος	6,5	869	56
Αίγυπτος	1,3	142	2
Βανουάτου	2,8	14	-
Ελλάδα	100	891	891
Κέιμαν Αιλιαντ	16,3	12	2
Κύπρος	46,4	1.054	489
Λίβανος	9,5	483	46
Λιβερία	10,6	411	44
Μάλτα	34,9	3.718	1.298
Μάρσαλ Αιλιαντ	3,0	36	1
Μεγάλη Βρετανία	0,6	66	-
Μπαχάμες	12,5	293	37
Ονδούρα	3,1	683	21
Παναμάς	6,8	1.050	71
Σιγκαπούρη	0,2	66	-
Λοιπά <sup>3</sup>	--	21.217	--
Σύνολο <sup>3</sup>	--	31.005	2.958
Ποσοστό των διερχόμενων ελληνόκτητων πλοίων			9,54 %

Πηγή: Παραρτήματα VII & VIII.

<sup>3</sup> Δεν περιλαμβάνεται ο αριθμός των πλοίων που φέρουν τουρκική σημαία.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Χ

Ποσοστό ελληνόκτητων πλοίων επί του συνόλου των διερχόμενων πλοίων (εκτός της τουρκικής σημαίας) από τα Στενά των Δαρδανελίων κατά το έτος 1997

Κράτος Σημαίας Πλοίων	Ποσοστό συμμετοχής πλοίων ελληνόκτητου στόλου στη σημαία (%)	Αριθμός Διερχόμενων Πλοίων ανά σημαία	Αριθμός διερχόμενων ελληνόκτητων πλοίων ανά σημαία
Άγιος Βικέντιος	6,5	1.016	66
Αίγυπτος	1,3	202	3
Βανουάτου	2,8	17	-
Ελλάδα	100	1.368	1.368
Κέιμαν Αιλιαντ	16,3	16	3
Κύπρος	46,4	1.045	485
Λίβανος	9,5	523	50
Λιβερία	10,6	623	66
Μάλτα	34,9	3.533	1.233
Μάρσαλ Αιλιαντ	3,0	41	1
Μεγάλη Βρετανία	0,6	147	1
Μπαχάμες	12,5	584	73
Ονδούρα	3,1	658	20
Παναμάς	6,8	1.560	106
Σιγκαπούρη	0,2	88	-
Λοιπά <sup>4</sup>	--	16.975	--
Σύνολο <sup>4</sup>	--	28.396	3.474
Ποσοστό των διερχόμενων ελληνόκτητων πλοίων στο σύνολο των διερχόμενων πλοίων (εκτός τουρκικής σημαίας)			12,23

Πηγή: Παραρτήματα VII & VIII.

<sup>4</sup> Δεν περιλαμβάνεται ο αριθμός των πλοίων που φέρουν τουρκική σημαία.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΙ

Πίνακας ποσοστιαίας κατανομής ανά σημαία πλοίων που ελέγχονται από ελληνικά συμφέροντα (άνω των 1.000 GT) έτους 1998

Κράτος Σημαίας	Αριθμός Πλοίων Ελληνόκτητου στόλου που φέρουν τη σημαία	Συνολικός Αριθμός πλοίων ελληνόκτητου στόλου	Ποσοστό συμμετοχής σημαίας στον ελληνόκτητο στόλο (%)
Κύπρος	753	3.358	22,5
Παναμάς	513	3.358	15,3
Μάλτα	505	3.358	15,0
Λιβερία	185	3.358	5,5
Μπαχάμες	177	3.358	5,3
Αγίου Βικεντίου	135	3.358	4,0
Ονδούρα	40	3.358	1,2
Κέιμαν Άιλαντ	21	3.358	0,6
Λίβανο	7	3.358	0,2
Μπελίζ	6	3.358	0,2
Αίγυπτος	6	3.358	0,2
Μάρσαλ Άιλαντ	5	3.358	0,1
Σγκαπούρη	5	3.358	0,1
Βανουάτου	4	3.358	0,1
Λοιπά	50	3.358	1,5
Συνολικά	2.412	3.358	71,8

Πηγή: Information Paper on Greek Controlled Shipping March 1998, Greek Shipping Co-operation Committee

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΙΙ

Πίνακας ποσοστιαίας συμμετοχής πλοίων που ελέγχονται από ελληνικά συμφέροντα (άνω των 1000 GT) σε ξένα νηολόγια έτους 1998.

Κράτος Σημαίας	Αριθμός Πλοίων ελληνόκτητου στόλου	Χωρητικότητα σε GT πλοίων ελληνόκτητου στόλου	Συνολ. Αριθμός Πλοίων Σημαίας	Συνολική Χωρητικότητα Σημαίας σε GT	Ποσοστό συμμετοχής πλοίων ελληνόκτητου στόλου στη σημαία (%)
Κύπρος	753	15.002.132	1.602	23.301.517	47,0
Παναμάς	513	9.341.233	6.143	98.222.372	8,4
Μάλτα	505	11.426.552	1.416	24.074.712	35,7
Λιβερία	185	6.792.389	1.717	60.492.104	10,8
Μπαχάμες	177	4.428.962	1.286	27.715.783	13,8
Αγ. Βικεντίου	135	1.821.790	1.317	7.875.497	10,3
Ονδούρα	40	107.366	1.465	1.083.193	2,7
Κέιμαν Άιλαντ	21	200.242	100	1.281.638	21,0
Λίβανο	7	78.549	106	263.479	6,6
Μπελίζ	6	31.129	1.308	2.382.478	0,5
Αίγυπτος	6	151.740	379	1.367.842	1,6
Μάρσαλ Άιλαντ	5	759.651	207	6.441.843	2,4
Σιγκαπούρη	5	94.950	1.677	20.370.399	0,3
Βανουάτου	4	75.598	293	1.602.226	1,4
Λοιπά	50	770.373	----	----	----
Συνολικά	2.412	51.082.656	----	----	----

Πηγή: Information Paper on Greek Controlled Shipping March 1998, Greek Shipping Co-operation Committee & World Fleet Statistics 1998 of Lloyd's Register.



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΙΙΙ

Κίνηση<sup>5</sup> εμπορικών πλοίων

στα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων κατά το έτος 1998

Κράτος Σημαίας <sup>6</sup> Πλοίων	Αριθμός Πλοίων για τα Στενά του Βοσπόρου	Αριθμός Πλοίων για τα Στενά των Δαρδανελίων
Άγιος Βικέντιος	1.053	1.333
Αίγυπτος	145	196
Βανουάτου	16	21
Βουλγαρία	1.053	934
Γεωργία	60	23
Ελλάδα	829	1.360
Κέιμαν Αιλαντ	31	47
Κύπρος	1.164	1.161
Λίβανος	438	507
Λιβερία	324	677
Μάλτα	4.666	4.600
Μάρσαλ Αιλαντ	22	25
Μπαχάμες	393	755
Μπελίζ	695	480
Ονδούρα	415	379
Ουκρανία	5.304	2.912
Παναμάς	1.094	1.743
Ρουμανία	682	687
Ρωσία	6.061	3.585
Σιγκαπούρη	66	166
Τουρκία	18.615	9.279
Λοιπά	6.178	7.906
Σύνολο	49.304	38.776

Πηγή: Republique de Turquie, Ministère des Affaires Etrangères, "Rapport Annuel sur le mouvement des navires à travers les Detroits Turcs, 1998, 62ème année", Ankara Octobre– 1999.

<sup>5</sup> Καταγράφεται ο συνολικός αριθμός των πλοίων που είτε διήρθαν τα 'Στενά' είτε διενήργησαν εμπορικές συναλλαγές σε λιμάνια της περιοχής.

<sup>6</sup> Αναφέρονται μόνο οι σημαίες των παράκτιων κρατών της Μαύρης Θάλασσας και οι σημαίες των κρατών στο νηολόγιο των οποίων οι Έλληνες έχουν τουλάχιστον 4 πλοία. Ο αριθμός των πλοίων που φέρουν άλλη σημαία αναγράφονται στη σειρά «υπόλοιπες».



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΙΥ

Ποσοστό ελληνόκτητων πλοίων επί του συνόλου των διερχόμενων πλοίων (εκτός της τουρκικής σημαίας) από τα Στενά του Βοσπόρου κατά το έτος 1998

Κράτος Σημαίας Πλοίων	Ποσοστό συμμετοχής πλοίων ελληνόκτητου στόλου στη σημαία (%)	Αριθμός Διερχόμενων Πλοίων ανά σημαία	Αριθμός διερχόμενων ελληνόκτητων πλοίων ανά σημαία
Άγιος Βικέντιος	10,3	1.053	108
Αίγυπτος	1,6	145	2
Βανουάτου	1,4	16	1
Ελλάδα	100	829	829
Κέιμαν Άιλαντ	21	31	7
Κύπρος	47	1.164	547
Λίβανος	6,6	438	29
Λιβερία	10,8	324	35
Μάλτα	35,7	4.666	1.666
Μάρσαλ Άιλαντ	2,4	22	1
Μπαχάμες	13,8	393	54
Μπελίζ	0,5	695	3
Ονδούρα	2,7	415	11
Παναμάς	8,4	1.094	92
Σγκαπούρη	0,3	66	1
Λοιπά <sup>7</sup>	--	19.338	--
Σύνολο <sup>7</sup>	--	30.689	3.386
Ποσοστό των διερχόμενων ελληνόκτητων πλοίων			11 %

Πηγή: Παραρτήματα XII & XIII.

<sup>7</sup> Δεν περιλαμβάνεται ο αριθμός των πλοίων που φέρουν τουρκική σημαία.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XV

Ποσοστό ελληνόκτητων πλοίων επί του συνόλου των διερχόμενων πλοίων (εκτός της τουρκικής σημαίας) από τα Στενά των Δαρδανελίων κατά το έτος 1998

Κράτος Σημαίας Πλοίων	Ποσοστό συμμετοχής πλοίων ελληνόκτητου στόλου στη σημαία (%)	Αριθμός Διερχόμενων Πλοίων ανά σημαία	Αριθμός διερχόμενων ελληνόκτητων πλοίων ανά σημαία
Άγιος Βικέντιος	10,3	1.333	137
Αίγυπτος	1,6	196	3
Βανουάτου	1,4	21	1
Ελλάδα	100	1.360	1.360
Κέιμαν Άιλαντ	21	47	10
Κύπρος	47	1.161	546
Λίβανος	6,6	507	33
Λιβερία	10,8	677	73
Μάλτα	35,7	4.600	1.642
Μάρσαλ Άιλαντ	2,4	25	1
Μπαχάμες	13,8	755	104
Μπελίζ	0,5	480	2
Ονδούρα	2,7	379	10
Παναμάς	8,4	1.743	146
Σγκαπούρη	0,3	166	1
Λοιπά <sup>8</sup>	--	16.047	--
Σύνολο <sup>8</sup>	--	29.497	4.069
Ποσοστό των διερχόμενων ελληνόκτητων πλοίων			13,8 %

Πηγή: Παραρτήματα XII & XIII.

<sup>8</sup> Δεν περιλαμβάνεται ο αριθμός των πλοίων που φέρουν τουρκική σημαία.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XVI

Πίνακας ποσοστιαίας κατανομής ανά σημαία πλοίων που ελέγχονται από ελληνικά συμφέροντα (άνω των 1.000 GT) έτους 1999

Κράτος Σημαίας	Αριθμός Πλοίων Ελληνόκτητου στόλου που φέρουν τη σημαία	Συνολικός Αριθμός πλοίων ελληνόκτητου στόλου	Ποσοστό συμμετοχής σημαίας στον ελληνόκτητο στόλο (%)
Κύπρος	748	3.424	21,8
Παναμάς	552	3.424	16,1
Μάλτα	547	3.424	15,9
Λιβερία	186	3.424	5,4
Μπαχάμες	182	3.424	5,3
Αγίου Βικεντίου	142	3.424	4,1
Ονδούρα	33	3.424	1,0
Κέιμαν Άιλαντ	24	3.424	0,7
Μπελίζ	12	3.424	0,35
Μάρσαλ Άιλαντ	7	3.424	0,2
Μεγάλη Βρετανία	6	3.424	0,17
Σιγκαπούρη	6	3.424	0,17
Αίγυπτος	6	3.424	0,17
Λίβανο	5	3.424	0,14
Φιλιππίνες	4	3.424	0,11
Καμπότζη	4	3.424	0,11
Λοιπά	49	--	--
Συνολικά	2.513	--	--

Πηγή: Information Paper on Greek Controlled Shipping March 1998, Greek Shipping Co-operation Committee

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧVII

Πίνακας ποσοστιαίας συμμετοχής πλοίων που ελέγχονται από ελληνικά συμφέροντα (άνω των 1.000 GT) σε ξένα νηολόγια έτους 1999.

Κράτος Σημαίας	Αριθμός Πλοίων ελληνόκτητου στόλου που φέρουν τη σημαία	Χωρητικότητα σε GT πλοίων ελληνόκτητου στόλου που φέρουν τη σημαία	Συνολ. Αριθμός Πλοίων Σημαίας	Συνολική Χωρητικότητα Σημαίας σε GT	Ποσοστό συμμετοχής πλοίων ελληνόκτητου στόλου στη σημαία (%)
Κύπρος	748	15.065.433	1.556	23.641.000	48,0
Παναμάς	552	10.898.869	6.143	105.248.069	9,0
Μάλτα	547	12.667.624	1.574	28.205.481	34,8
Λιβερία	186	7.004.882	1.629	54.107.214	11,4
Μπαχάμες	182	5.062.628	1.294	29.482.531	14,0
Αγ. Βικεντίου	142	1.573.913	1.333	7.105.479	10,7
Ονδούρα	33	101.446	1.551	1.219.554	2,1
Κείμεν Άιλαντ	24	445.632	107	1.164.588	22,4
Μπελιζ	12	64.060	1.631	2.368.152	0,7
Μάρσαλ Άιλαντ	7	761.129	230	6.761.811	3,0
Μεγ. Βρετανία	6	26.928	1.391	4.331.016	0,4
Σιγκαπούρη	6	233.815	1.736	21.780.112	0,3
Αίγυπτος	6	151.740	374	1.368.036	1,6
Λίβανο	5	56.458	106	322.196	4,7
Φιλιππίνες	4	57.322	1.897	7.650.058	0,2
Καμπότζη	4	37.487	300	998.716	1,3
Λοιπά	49	741.124	----	----	----
Συνολικά	2.513	54.950.490	----	----	----

Πηγή: Information Paper on Greek Controlled Shipping March 1998, Greek Shipping Co-operation Committee & World Fleet Statistics 1998 of Lloyd's Register.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XVIII

Κίνηση<sup>9</sup> εμπορικών πλοίων στα Στενά  
του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων κατά το έτος 1999

Κράτος Σημαίας <sup>10</sup> Πλοίων	Αριθμός Πλοίων για τα Στενά του Βοσπόρου	Αριθμός Πλοίων για τα Στενά των Δαρδανελίων
Άγιος Βικέντιος	1.091	1.252
Αίγυπτος	112	166
Βουλγαρία	982	918
Γεωργία	156	113
Ελλάδα	940	1.325
Καμπότζη	1.341	1.077
Κέιμαν Άιλαντ	46	62
Κύπρος	1.095	1.087
Λίβανος	532	564
Λιβερία	276	686
Μάλτα	5.661	5.745
Μάρσαλ Άιλαντ	16	14
Μεγάλη Βρετανία	146	212
Μπαχάμες	418	785
Μπελίζ	799	538
Ονδούρα	411	374
Ουκρανία	5.453	2.812
Παναμάς	956	1.598
Ρουμανία	419	391
Ρωσία	5.225	3.345
Σιγκαπούρη	70	187
Τουρκία	16.219	9.962
Φιλιππίνες	43	50
Λοιπά	5.592	7.302
Σύνολο	47.999	40.565

Πηγή: Republique de Turquie, Ministère des Affaires Etrangères, "Rapport Annuel sur le mouvement des navires à travers les Detroits Turcs, 1998, 62ème année", Ankara Octobre– 1999.

<sup>9</sup> Καταγράφεται ο συνολικός αριθμός των πλοίων που είτε διήρθαν τα 'Στενά' είτε διενήργησαν εμπορικές συναλλαγές σε λιμάνια της περιοχής.

<sup>10</sup> Αναφέρονται μόνο οι σημαίες των παράκτιων κρατών της Μαύρης Θάλασσας και οι σημαίες των κρατών στο νηολόγιο των οποίων οι Έλληνες έχουν τουλάχιστον 4 πλοία. Ο αριθμός των πλοίων που φέρουν άλλη σημαία αναγράφονται στη σειρά «υπόλοιπες».

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΙΧ

Ποσοστό ελληνόκτητων πλοίων επί του συνόλου των διερχόμενων πλοίων (εκτός της τουρκικής σημαίας) από τα Στενά του Βοσπόρου κατά το έτος 1999

Κράτος Σημαίας Πλοίων	Ποσοστό συμμετοχής πλοίων ελληνόκτητου στόλου στη σημαία (%)	Αριθμός Διερχόμενων Πλοίων ανά σημαία	Αριθμός διερχόμενων ελληνόκτητων πλοίων ανά σημαία
Άγιος Βικέντιος	10,7	1.091	117
Αίγυπτος	1,6	112	2
Ελλάδα	100,0	940	940
Καμπότζη	1,3	1.341	17
Κέιμαν Άιλαντ	22,4	46	10
Κύπρος	48,0	1.095	526
Λίβανος	4,7	532	25
Λιβερία	11,4	276	31
Μάλτα	34,8	5.661	1.970
Μάρσαλ Άιλαντ	3,0	16	-
Μεγάλη Βρετανία	0,4	146	1
Μπαχάμες	14,0	418	59
Μπελίζ	0,7	799	6
Ονδούρα	2,1	411	9
Παναμάς	9,0	956	86
Σιγκαπούρη	0,3	70	-
Φιλιππίνες	0,2	43	-
Λοιπά <sup>11</sup>	--	17.827	--
Σύνολο <sup>11</sup>	--	31.780	3.798
Ποσοστό των διερχόμενων ελληνόκτητων πλοίων			11,95

Πηγή: Παραρτήματα XVII & XVIII.

<sup>11</sup> Δεν περιλαμβάνεται ο αριθμός των πλοίων που φέρουν τουρκική σημαία.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΧ

Ποσοστό ελληνοκτητων πλοίων επί του συνόλου των διερχόμενων πλοίων (εκτός της τουρκικής σημαίας) από τα Στενά των Δαρδανελίων κατά το έτος 1999

Κράτος Σημαίας Πλοίων	Ποσοστό συμμετοχής πλοίων ελληνοκτητου στόλου στη σημαία (%)	Αριθμός Διερχόμενων Πλοίων ανά σημαία	Αριθμός διερχόμενων ελληνοκτητων πλοίων ανά σημαία
Άγιος Βικέντιος	10,7	1.252	134
Αίγυπτος	1,6	166	3
Ελλάδα	100,0	1.325	1.325
Καμπότζη	1,3	1.077	14
Κέιμαν Άιλαντ	22,4	62	14
Κύπρος	48,0	1.087	522
Λίβανος	4,7	564	27
Λιβερία	11,4	686	78
Μάλτα	34,8	5.745	1.999
Μάρσαλ Άιλαντ	3,0	14	-
Μεγάλη Βρετανία	0,4	212	1
Μπαχάμες	14,0	785	110
Μπελίζ	0,7	538	4
Ονδούρα	2,1	374	8
Παναμάς	9,0	1.598	144
Σιγκαπούρη	0,3	187	1
Φιλιππίνες	0,2	50	-
Λοιπά <sup>12</sup>	--	14.881	--
Σύνολο <sup>12</sup>	--	30.603	4.384
Ποσοστό των διερχόμενων ελληνοκτητων πλοίων στο σύνολο των διερχόμενων πλοίων (εκτός τουρκικής σημαίας)			14,32

Πηγή: Παραρτήματα XVII & XVIII.

<sup>12</sup> Δεν περιλαμβάνεται ο αριθμός των πλοίων που φέρουν τουρκική σημαία.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΧΙ

Πίνακας ποσοστιαίας κατανομής ανά σημαία πλοίων που ελέγχονται από ελληνικά συμφέροντα (άνω των 1.000 GT) έτους 2000

Κράτος Σημαίας	Αριθμός Πλοίων Ελληνόκτητου στόλου που φέρουν τη σημαία	Συνολικός Αριθμός πλοίων ελληνόκτητου στόλου	Ποσοστό συμμετοχής σημαίας στον ελληνόκτητο στόλο (%)
Κύπρος	729	3.584	20,3
Μάλτα	646	3.584	18,0
Παναμάς	579	3.584	16,1
Μπαχάμες	202	3.584	5,6
Λιβερία	182	3.584	5,0
Αγίου Βικεντίου	151	3.584	4,2
Ονδούρα	36	3.584	1,0
Μάρσαλ Άιλαντ	21	3.584	0,58
Κέιμαν Άιλαντ	21	3.584	0,58
Μπελίζ	13	3.584	0,36
Καμπότζη	10	3.584	0,28
Σιγκαπούρη	9	3.584	0,25
Λίβανο	8	3.584	0,22
Μεγάλη Βρετανία	7	3.584	0,20
Αίγυπτος	6	3.584	0,17
Γιβραλτάρ	5	3.584	0,14
Φιλιππίνες	4	3.584	0,11
Λοιπά	46	--	--
Συνολικά	2.675	--	--

Πηγή: Information Paper on Greek Controlled Shipping March 1998, Greek Shipping Co-operation Committee



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΧΙΙ

Πίνακας ποσοστιαίας συμμετοχής πλοίων που ελέγχονται από ελληνικά συμφέροντα (άνω των 1.000 GT) σε ξένα νηολόγια έτους 2000.

Κράτος Σημαίας	Αριθμός Πλοίων ελληνόκτητου στόλου που φέρουν τη σημαία	Χωρητικότητα σε GT πλοίων ελληνόκτητου στόλου που φέρουν τη σημαία	Συνολ. Αριθμός Πλοίων Σημαίας	Συνολική Χωρητικότητα Σημαίας σε GT	Ποσοστό συμμετοχής πλοίων ελληνόκτητου στόλου στη σημαία (%)
Κύπρος	729	15.336.844	1.475	23.206.439	49,4
Μάλτα	646	15.432.400	1.505	28.170.010	42,9
Παναμάς	579	11.774.776	6.184	114.382.270	9,4
Μπαχάμες	202	5.357.329	1.295	31.445.118	15,6
Λιβερία	182	6.983.253	1.557	51.450.917	11,7
Αγ. Βικεντίου	151	1.503.846	1.366	7.026.358	11,0
Ονδούρα	36	117.390	1.407	1.110.987	2,6
Μάρσαλ/Αιλαντ	21	1.986.855	302	9.745.233	7,0
Κέιμαν Άιλαντ	21	349.158	133	1.796.353	15,8
Μπελίζ	13	77.417	1.660	2.251.422	0,8
Καμπότζη	10	134.011	405	1.447.491	2,5
Σιγκαπούρη	9	495.394	1.728	21.491.085	0,5
Λίβανο	8	134.140	105	362.700	7,6
Μεγ. Βρετανία	7	30.140	1.448	5.531.986	0,5
Αίγυπτος	6	183.863	372	1.346.333	1,6
Γιβραλτάρ	5	94.893	55	604.008	9,0
Φιλιππίνες	4	57.322	1.865	7.002.097	0,2
Λοιπά	46	690.928	----	----	----
Συνολικά	2.675	60.739.959	----	----	----

Πηγή: Information Paper on Greek Controlled Shipping March 1998, Greek Shipping Co-operation Committee & World Fleet Statistics 1998 of Lloyd's Register.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΧΙΙΙ

Κίνηση<sup>13</sup> εμπορικών πλοίων στα Στενά  
του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων κατά το έτος 2000

Κράτος Σημείας <sup>14</sup> Πλοίων	Αριθμός Πλοίων για τα Στενά του Βοσπόρου	Αριθμός Πλοίων για τα Στενά των Δαρδανελίων
Άγιος Βικέντιος	1.169	1.247
Αίγυπτος	115	162
Βουλγαρία	920	856
Γεωργία	330	280
Γιβραλτάρ	18	99
Ελλάδα	1.033	1.454
Καμπότζη	2.161	1.490
Κέιμαν Άιλαντ	62	88
Κύπρος	1.052	1.056
Λίβανος	512	593
Λιβερία	358	838
Μάλτα	5.374	5.556
Μάρσαλ Άιλαντ	52	56
Μεγάλη Βρετανία	157	283
Μπαχάμες	367	822
Μπελίζ	438	292
Ονδούρα	534	359
Ουκρανία	5.195	2.750
Παναμάς	1.090	1.662
Ρουμανία	476	378
Ρωσία	5.419	3.366
Σγκαπούρη	120	250
Τουρκία	15.311	9.915
Φιλιππίνες	66	74
Λοιπά	5.754	7.635
Σύνολο	48.077	41.561

Πηγή: Republique de Turquie, Ministère des Affaires Etrangères, "Rapport Annuel sur le mouvement des navires à travers les Detroits Turcs, 1998, 62ème année", Ankara Octobre- 1999.

<sup>13</sup> Καταγράφεται ο συνολικός αριθμός των πλοίων που είτε διήρθαν τα 'Στενά' είτε διενήργησαν εμπορικές συναλλαγές σε λιμάνια της περιοχής.

<sup>14</sup> Αναφέρονται μόνο οι σημείες των παράκτιων κρατών της Μαύρης Θάλασσας και οι σημείες των κρατών στο νηολόγιο των οποίων οι Έλληνες έχουν τουλάχιστον 4 πλοία. Ο αριθμός των πλοίων που φέρουν άλλη σημαία αναγράφονται στη σειρά «υπόλοιπες».

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XXIV

Ποσοστό ελληνόκτητων πλοίων επί του συνόλου των διερχόμενων πλοίων (εκτός της τουρκικής σημαίας) από τα Στενά του Βοσπόρου κατά το έτος 2000

Κράτος Σημαίας Πλοίων	Ποσοστό συμμετοχής πλοίων ελληνόκτητου στόλου στη σημαία (%)	Αριθμός Διερχόμενων Πλοίων ανά σημαία	Αριθμός διερχόμενων ελληνόκτητων πλοίων ανά σημαία
Άγιος Βικέντιος	11,0	1.169	129
Αίγυπτος	1,6	115	2
Γιβραλτάρ	9,0	18	2
Ελλάδα	100,0	1.033	1.033
Καμπότζη	2,5	2.161	54
Κέιμαν Άιλαντ	15,8	62	10
Κύπρος	49,4	1.052	520
Λίβανος	7,6	512	39
Λιβερία	11,7	358	42
Μάλτα	42,9	5.374	2.305
Μάρσαλ Άιλαντ	7,0	52	4
Μεγάλη Βρετανία	0,5	157	1
Μπαχάμες	15,6	367	57
Μπελίζ	0,8	438	4
Ονδούρα	2,6	534	14
Παναμάς	9,4	1.090	102
Σιγκαπούρη	0,5	120	1
Φιλιππίνες	0,2	66	-
Λοιπά <sup>15</sup>	--	18.088	--
Σύνολο <sup>15</sup>	--	32.766	4.319
Ποσοστό των διερχόμενων ελληνόκτητων πλοίων			13,18

Πηγή: Παραρτήματα XXII & XXIII.

<sup>15</sup> Δεν περιλαμβάνεται ο αριθμός των πλοίων που φέρουν τουρκική σημαία.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XXV

Ποσοστό ελληνόκτητων πλοίων επί του συνόλου των διερχόμενων πλοίων (εκτός της τουρκικής σημαίας) από τα Στενά των Δαρδανελίων κατά το έτος 2000

Κράτος Σημαίας Πλοίων	Ποσοστό συμμετοχής πλοίων ελληνόκτητου στόλου στη σημαία (%)	Αριθμός Διερχόμενων Πλοίων ανά σημαία	Αριθμός διερχόμενων ελληνόκτητων πλοίων ανά σημαία
Άγιος Βικέντιος	11,0	1.247	137
Αίγυπτος	1,6	162	100
Γιβραλτάρ	9,0	99	9
Ελλάδα	100,0	1.454	1.454
Καμπότζη	2,5	1.490	37
Κέιμαν Αιλιαντ	15,8	88	14
Κύπρος	49,4	1.056	522
Λίβανος	7,6	593	45
Λιβερία	11,7	838	98
Μάλτα	42,9	5.556	2.384
Μάρσαλ Αιλιαντ	7,0	56	4
Μεγάλη Βρετανία	0,5	283	1
Μπαχάμες	15,6	822	128
Μπελίζ	0,8	292	2
Ονδούρα	2,6	359	9
Παναμάς	9,4	1.662	156
Σγκαπούρη	0,5	250	1
Φιλιππίνες	0,2	74	-
Λοιπά <sup>16</sup>	--	15.265	--
Σύνολο <sup>16</sup>	--	31.646	5.101
Ποσοστό των διερχόμενων ελληνόκτητων πλοίων			16,11

Πηγή: Παραρτήματα XXII & XXIII.

<sup>16</sup> Δεν περιλαμβάνεται ο αριθμός των πλοίων που φέρουν τουρκική σημαία.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XXVI

Κίνηση Πλοίων υπό ελληνική σημαία στο λιμάνι της Οδησσού  
για την περίοδο από τον Ιανουάριο 1994 μέχρι τον Ιούλιο 2002<sup>17</sup>

Έτος	Μήνας	Αριθμός Δ/Ξ	Χωρητικό τητα Δ/Ξ	Αριθμός Φ/Γ, Ro-Ro, Ε/Γ-Ο/Γ	Ολική Χωρητικότητα Φ/Γ, Ro-Ro, Ε/Γ-Ο/Γ
1994	Ιανουάριος	1	9.865	1	12.617
1994	Φεβρουάριος	-	-	-	-
1994	Μάρτιος	1	17.506	0	0
1994	Απρίλιος	1	17.506	1	14.695
1994	Μάιος	2	-	2	-
1994	Ιούνιος	-	-	-	-
1994	Ιούλιος	0	0	4	-
1994	Αύγουστος	-	-	-	-
1994	Σεπτέμβριος	0	0	1	9.976
1994	Οκτώβριος	2	-	2	-
1994	Νοέμβριος	2	-	4	-
1994	Δεκέμβριος	0	0	2	-
1994	Σύνολο	9	-	17	-
<b>1994</b>	<b>Συνολικός Αριθμός Πλοίων</b>				<b>26</b>
1995	Ιανουάριος	-	-	-	-
1995	Φεβρουάριος	3	-	0	0
1995	Μάρτιος	2	-	2	-
1995	Απρίλιος	0	0	3	-
1995	Μάιος	0	0	4	-
1995	Ιούνιος	1	18.790	2	-
1995	Ιούλιος	3	-	2	-
1995	Αύγουστος	2	-	2	-
1995	Σεπτέμβριος	0	0	5	-
1995	Οκτώβριος	0	0	3	-
1995	Νοέμβριος	3	-	2	-
1995	Δεκέμβριος	1	9.677	3	-
1995	Σύνολο	15	-	28	-
<b>1995</b>	<b>Συνολικός Αριθμός Πλοίων</b>				<b>43</b>
1996	Ιανουάριος	2	-	7	-
1996	Φεβρουάριος	0	-	2	-
1996	Μάρτιος	0	-	2	-
1996	Απρίλιος	1	29.366	1	1.667
1996	Μάιος	0	-	3	-
1996	Ιούνιος	1	22.019	4	-
1996	Ιούλιος	2	-	1	7.194
1996	Αύγουστος	0	-	3	-

<sup>17</sup> Οι παύλες στον πίνακα υποδηλώνουν ότι δεν διατίθενται τα σχετικά στοιχεία.

1996	Σεπτέμβριος	1	11.626	1	7.194
1996	Οκτώβριος	1	9.677	1	13.390
1996	Νοέμβριος	1	27.044	2	-
1996	Δεκέμβριος	0	-	3	-
1996	Σύνολο	9	-	30	-
<b>1996</b>	<b>Συνολικός Αριθμός Πλοίων</b>				<b>39</b>
1997	Ιανουάριος	1	24.268	4	-
1997	Φεβρουάριος	2	-	4	-
1997	Μάρτιος	5	-	4	-
1997	Απρίλιος	2	-	3	-
1997	Μάιος	1	29.366	6	-
1997	Ιούνιος	1	29.267	7	-
1997	Ιούλιος	2	-	4	-
1997	Αύγουστος	2	-	5	-
1997	Σεπτέμβριος	1	9.677	3	-
1997	Οκτώβριος	1	9.598	4	-
1997	Νοέμβριος	0	-	3	-
1997	Δεκέμβριος	2	-	3	-
1997	Σύνολο	20	-	50	-
<b>1997</b>	<b>Συνολικός Αριθμός Πλοίων</b>				<b>70</b>
1998	Ιανουάριος	3	-	1	11.209
1998	Φεβρουάριος	4	-	2	-
1998	Μάρτιος	2	-	6	-
1998	Απρίλιος	2	-	11	-
1998	Μάιος	-	-	-	-
1998	Ιούνιος	2	-	4	-
1998	Ιούλιος	1	28.056	8	-
1998	Αύγουστος	1	29.267	5	-
1998	Σεπτέμβριος	4	-	9	-
1998	Οκτώβριος	4	-	5	-
1998	Νοέμβριος	4	-	5	-
1998	Δεκέμβριος	0	-	2	15.022
1998	Σύνολο	27	-	58	-
<b>1998</b>	<b>Συνολικός Αριθμός Πλοίων</b>				<b>85</b>
1999	Ιανουάριος	2	45.270	4	29.038
1999	Φεβρουάριος	1	8.893	4	36.037
1999	Μάρτιος	2	45.107	5	50.838
1999	Απρίλιος	0	-	1	21.763
1999	Μάιος	4	116.454	7	83.157
1999	Ιούνιος	5	134.640	3	37.248
1999	Ιούλιος	1	29.366	4	74.516
1999	Αύγουστος	2	49.705	1	2.280
1999	Σεπτέμβριος	5	106.453	2	23.605
1999	Οκτώβριος	4	102.912	1	19.650
1999	Νοέμβριος	3	12.664	1	9.853
1999	Δεκέμβριος	3	82.444	2	22.448
1999	Σύνολο	32	612.908	35	410.433
<b>1999</b>	<b>Συνολικός Αριθμός Πλοίων</b>				<b>67</b>

2000	Ιανουάριος	1	84.814	0	-
2000	Φεβρουάριος	3	57.151	5	67.486
2000	Μάρτιος	0	-	6	83.270
2000	Απρίλιος	1	11.662	6	111.237
2000	Μάιος	1	29.506	4	46.651
2000	Ιούνιος	4	63.121	1	8.832
2000	Ιούλιος	1	45.000	1	14.453
2000	Αύγουστος	3	35.344	7	69.405
2000	Σεπτέμβριος	6	166.406	6	66.056
2000	Οκτώβριος	1	39.583	4	41.654
2000	Νοέμβριος	1	22.019	1	8.634
2000	Δεκέμβριος	3	71.634	0	-
2000	Σύνολο	25	626.396	41	517.680
<b>2000</b>	<b>Συνολικός Αριθμός Πλοίων</b>				<b>66</b>
2001	Ιανουάριος	0	-	2	16.240
2001	Φεβρουάριος	4	83.074	3	42.659
2001	Μάρτιος	3	86.562	4	55.346
2001	Απρίλιος	2	49.578	4	52.258
2001	Μάιος	1	32.751	2	27.192
2001	Ιούνιος	0	-	5	64.063
2001	Ιούλιος	2	36.112	1	15.110
2001	Αύγουστος	5	187.264	2	26.970
2001	Σεπτέμβριος	1	9.598	1	9.780
2001	Οκτώβριος	2	37.439	1	13.950
2001	Νοέμβριος	3	67.931	-	-
2001	Δεκέμβριος	2	44.004	3	32.183
2001	Σύνολο	25	634.313	28	355.751
<b>2001</b>	<b>Συνολικός Αριθμός Πλοίων</b>				<b>53</b>
2002	Ιανουάριος	6	135.127	2	54.862
2002	Φεβρουάριος	4	105.602	2	45.910
2002	Μάρτιος	1	22.721	-	-
2002	Απρίλιος	4	103.005	-	-
2002	Μάιος	4	92.612	4	60.267
2002	Ιούνιος	5	89.115	3	89.534
2002	Ιούλιος	6	135.823	5	60.256
2002	Σύνολο	30	684.005	16	310.829
<b>2002</b>	<b>Συνολικός Αριθμός Πλοίων</b>				<b>46</b>

Πηγή: Από τον Ιανουάριο 1994 μέχρι το Νοέμβριο 1998: Αρχεία Προξενικού Λιμεναρχείου Οδησσού (βιβλίο απόπλου πλοίων). Από το Δεκέμβριο 1998 μέχρι τον Ιούλιο 2002: Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XXVII

Κίνηση Πλοίων υπό ελληνική σημαία στο λιμάνι της Κωσταντζας  
για την περίοδο από το Νοέμβριο 1996 μέχρι τον Ιούλιο 2002<sup>18</sup>

Έτος	Μήνας	Αριθμός ΔΕ	Χωρητικό τητα ΔΕ	Αριθμός Φ/Γ, Ro-Ro, ΕΓ-ΟΓ	Ολική Χωρητικότητα Φ/Γ, Ro-Ro, ΕΓ-ΟΓ
1996	Νοέμβριος	1	29.267	2	28.176
1996	Δεκέμβριος	5	115.220	2	28.176
1996	Σύνολο	6	144.487	4	56.352
<b>1996</b>	<b>Συνολικός Αριθμός Πλοίων</b>				<b>10</b>
1997	Ιανουάριος	3	72.450	3	52.132
1997	Φεβρουάριος	2	40.785	0	0
1997	Μάρτιος	8	79.989	3	20.215
1997	Απρίλιος	3	72.303	1	2.455
1997	Μάιος	8	88.449	0	0
1997	Ιούνιος	4	11.150	3	9.433
1997	Ιούλιος	3	12.293	2	30.691
1997	Αύγουστος	0	0	1	13.041
1997	Σεπτέμβριος	3	24.470	2	20.509
1997	Οκτώβριος	3	1.163	5	38.586
1997	Νοέμβριος	2	998	1	6.472
1997	Δεκέμβριος	1	9.677	0	0
1997	Σύνολο	40	413.727	21	193.534
<b>1997</b>	<b>Συνολικός Αριθμός Πλοίων</b>				<b>61</b>
1998	Ιανουάριος	0	0	1	349
1998	Φεβρουάριος	1	31.025	3	23.269
1998	Μάρτιος	2	25.465	4	29.031
1998	Απρίλιος	1	579	1	6.981
1998	Μάιος	4	118.289	8	107.537
1998	Ιούνιος	2	914	10	108.580
1998	Ιούλιος	2	32.748	9	107.977
1998	Αύγουστος	-	-	-	-
1998	Σεπτέμβριος	1	1.115	10	137.634
1998	Οκτώβριος	3	12.935	5	44.187
1998	Νοέμβριος	5	67.949	4	30.044
1998	Δεκέμβριος	0	0	2	15.022
1998	Σύνολο	21	291.019	57	610.611
<b>1998</b>	<b>Συνολικός Αριθμός Πλοίων</b>				<b>78</b>
1999	Ιανουάριος	-	-	-	-
1999	Φεβρουάριος	1	29.366	4	30.044
1999	Μάρτιος	0	0	9	109.676

<sup>18</sup> Οι παύλες στον πίνακα υποδηλώνουν ότι δεν διατίθενται τα σχετικά στοιχεία.



1999	Απρίλιος	0	0	2	13.168
1999	Μάιος	2	1.853	5	34.469
1999	Ιούνιος	2	13.300	5	59.368
1999	Ιούλιος	1	974	4	26.958
1999	Αύγουστος	0	0	2	14.638
1999	Σεπτέμβριος	3	2.922	4	23.170
1999	Οκτώβριος	1	415	4	27.340
1999	Νοέμβριος	2	1.446	3	32.338
1999	Δεκέμβριος	1	27.044	6	61.231
1999	Σύνολο	13	77.320	48	432.400
<b>1999</b>	<b>Συνολικός Αριθμός Πλοίων</b>			<b>61</b>	
2000	Ιανουάριος	0	0	2	10.850
2000	Φεβρουάριος	0	0	4	45.041
2000	Μάρτιος	0	0	6	47.611
2000	Απρίλιος	1	11.762	3	18.593
2000	Μάιος	0	0	6	39.012
2000	Ιούνιος	1	27.269	3	16.275
2000	Ιούλιος	2	1.891	2	10.850
2000	Αύγουστος	1	1.115	2	10.850
2000	Σεπτέμβριος	1	22.019	5	44.798
2000	Οκτώβριος	4	31.428	3	23.947
2000	Νοέμβριος	2	43.798	6	55.831
2000	Δεκέμβριος	2	27.685	3	32.142
2000	Σύνολο	14	166.967	45	355.800
<b>2000</b>	<b>Συνολικός Αριθμός Πλοίων</b>			<b>59</b>	
2001	Ιανουάριος	6	52.850	5	66.620
2001	Φεβρουάριος	2	60.787	5	88.845
2001	Μάρτιος	4	95.512	4	39.011
2001	Απρίλιος	3	143.184	5	54.211
2001	Μάιος	1	19.936	3	25.960
2001	Ιούνιος	4	90.451	3	18.258
2001	Ιούλιος	1	1.032	5	30.935
2001	Αύγουστος	3	15.892	4	84.520
2001	Σεπτέμβριος	3	47.671	6	57.020
2001	Οκτώβριος	3	13.317	3	24.233
2001	Νοέμβριος	-	-	-	-
2001	Δεκέμβριος	3	43.857	4 <sup>19</sup>	42.853
2001	Σύνολο	33	584.489	47	532.466
<b>2001</b>	<b>Συνολικός Αριθμός Πλοίων</b>			<b>80</b>	
2002	Ιανουάριος	4	26.644	4	48.763
2002	Φεβρουάριος	3	66.143	2	26.540
2002	Μάρτιος	1	12.485	1 <sup>20</sup>	7.408
2002	Απρίλιος	1	12.268	1	52.487
2002	Μάιος	-	-	2 <sup>21</sup>	22.787
2002	Ιούνιος	2	12.636	2	15.217

<sup>19</sup> Επίσης απέπλευσε και ένα ρυμουλκό χωρητικότητας 89 τόνων.

<sup>20</sup> Επίσης απέπλευσε και ένα ρυμουλκό χωρητικότητας 97 τόνων.

<sup>21</sup> Επίσης απέπλευσε και ένα ρυμουλκό χωρητικότητας 181 τόνων.

2002	Ιούλιος	2	23.752	5 <sup>22</sup>	43.424
2002	Σύνολο	13	153.928	17	216.626
<b>2002</b>	<b>Συνολικός Αριθμός Πλοίων</b>				<b>30</b>

Πηγή: Από το Νοέμβριο 1996 μέχρι τον Οκτώβριο 1998: Αρχεία Προξενικού Λιμεναρχείου Κωσταντζας (βιβλίο απόπλου πλοίων). Από το Νοέμβριο 1998 μέχρι τον Ιούλιο 2002: Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος

<sup>22</sup> Επίσης απέπλευσε και ένα ρυμουλκό χωρητικότητας 97 τόνων.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΧVΙΙΙ

Κίνηση Πλοίων υπό ελληνική σημαία στο λιμάνι του Νοβοροσίσκ  
για την περίοδο από τον Ιούλιο 1997 μέχρι τον Αύγουστο 2001<sup>23</sup>

Έτος	Μήνας	Αριθμός ΔΞ	Χωρητικότητα α ΔΞ	Αριθμός Φ/Γ, Ro-Ro, ΕΓ-ΟΓ	Ολική Χωρητικό- τητα Φ/Γ, Ro-Ro, ΕΓ-ΟΓ	Διακνηθέν φορτίο με ΔΞ σε τόνους
1997	Ιούλιος	2	157.095	3	15.717	-
1997	Αύγουστος	3	102.799	1	19.777	301.600
1997	Σεπτέμβριος	7	283.464	1	20.013	855.700
1997	Οκτώβριος	3	87.249	1	12.589	247.700
1997	Νοέμβριος	3	84.876	3	27.967	248.500
1997	Δεκέμβριος	2	91.950	1	12.725	279.850
1997	Σύνολο	20	807.433	10	108.788	1.933.350
<b>1997</b>	<b>Συνολικός Αριθμός Πλοίων</b>					<b>30</b>
1998	Ιανουάριος	7	247.989	1	10.803	788.500
1998	Φεβρουάριος	8	334.185	3	27.536	1.013.850
1998	Μάρτιος	6	215.393	0	0	661.930
1998	Απρίλιος	3	118.415	0	0	369.750
1998	Μάιος	8	293.535	2	18.713	858.700
1998	Ιούνιος	8	315.709	3	31.799	936.400
1998	Ιούλιος	8	316.159	2	18.158	1.056.500
1998	Αύγουστος	13	518.080	5	50.467	1.577.500
1998	Σεπτέμβριος	4	185.498	2	21.919	559.000
1998	Οκτώβριος	3	138.227	0	0	420.300
1998	Νοέμβριος	7	287.265	0	0	843.000
1998	Δεκέμβριος	3	138.227	1	7.357	436.600
1998	Σύνολο	78	3.108.682	19	186.752	9.522.030
<b>1998</b>	<b>Συνολικός Αριθμός Πλοίων</b>					<b>97</b>
1999	Ιανουάριος	8	365.706	1	7.408	1.096.300
1999	Φεβρουάριος	4	178.486	1	12.748	569.300
1999	Μάρτιος	11	498.476	3	28.221	1.520.728
1999	Απρίλιος	2	90.741	1	12.748	284.600
1999	Μάιος	12	469.296	2	16.189	1.369.226
1999	Ιούνιος	9	339.329	4	49.523	1.020.700
1999	Ιούλιος	5	194.458	0	0	592.000
1999	Αύγουστος	7	271.110	3	45.757	881.300
1999	Σεπτέμβριος	11	350.018	2	20.153	1.047.469
1999	Οκτώβριος	10	359.401	2	24.325	1.107.600
1999	Νοέμβριος	6	257.314	2	16.921	790.900
1999	Δεκέμβριος	3	136.756	0	0	427.000
1999	Σύνολο	88	3.511.091	21	233.993	10.707.123

<sup>23</sup> Οι παύλες στον πίνακα υποδηλώνουν ότι δεν διατίθενται τα σχετικά στοιχεία.

<b>1999</b>	<b>Συνολικός Αριθμός Πλοίων</b>				<b>109</b>	
2000	Ιανουάριος	7	282.100	1	15.080	878.000
2000	Φεβρουάριος	6	221.413	2	27.320	665.800
2000	Μάρτιος	6	287.179	3	33.378	788.300
2000	Απρίλιος	13	497.785	0	0	1.416.900
2000	Μάιος	3	118.825	0	0	364.300
2000	Ιούνιος	12	516.296	2	26.667	1.575.550
2000	Ιούλιος	8	314.215	8	314.215	999.600
2000	Αύγουστος	8	332.345	3	33.909	1.017.500
2000	Σεπτέμβριος	-	-	-	-	-
2000	Οκτώβριος	10	433.016	1	19.949	452.965
2000	Νοέμβριος	9	384.635	2	19.715	1.100.500
2000	Δεκέμβριος	7	278.763	1	17.102	820.500
2000	<b>Σύνολο</b>	<b>89</b>	<b>3.666.572</b>	<b>23</b>	<b>507.335</b>	<b>10.079.915</b>
<b>2000</b>	<b>Συνολικός Αριθμός Πλοίων</b>				<b>112</b>	
2001	Ιανουάριος	8	266.713	3	36.016	851.800
2001	Φεβρουάριος	8	297.759	3	34.657	906.500
2001	Μάρτιος	5	202.715	1	15.200	940.400
2001	Απρίλιος	3	119.278	2	27.116	343.200
2001	Μάιος	12	534.528	4	58.446	1.305.800
2001	Ιούνιος	10	353.218	1	11.356	1.048.600
2001	Ιούλιος	14	603.147	2	24.946	1.584.600
2001	Αύγουστος	10	397.000	5	62.982	1.141.150
2001	Σεπτέμβριος	-	-	-	-	-
2001	Οκτώβριος	11	442.632	1	7.357	1.325.772
2001	Νοέμβριος	6	238.695	2	29.320	811.035
2001	Δεκέμβριος	4	169.956	-	-	505.000
2001	<b>Σύνολο</b>	<b>91</b>	<b>3.625.641</b>	<b>24</b>	<b>307.396</b>	<b>10.763.857</b>
<b>2001</b>	<b>Συνολικός Αριθμός Πλοίων</b>				<b>115</b>	
2002	Ιανουάριος	6	241.206	3	28.791	738.830
2002	Φεβρουάριος	7	300.857	1	7.860	906.632
2002	Μάρτιος	12	462.560	2	15.217	1.321.670
2002	Απρίλιος	12	382.805	2	19.083	1.146.559
2002	Μάιος	8	222.742	-	-	650.478
2002	<b>Σύνολο</b>	<b>45</b>	<b>1.610.170</b>	<b>8</b>	<b>70.951</b>	<b>4.764.169</b>
2002	<b>Συνολικός Αριθμός Πλοίων</b>				<b>53</b>	

Πηγή: Από τον Ιούλιο 1997 μέχρι τον Οκτώβριο 1998: Αρχεία Προξενικού Λιμεναρχείου Νοβοροσίσκ (Βιβλίο απόπλου πλοίων). Από το Νοέμβριο 1998 μέχρι το Μάιο 2002: Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΧΙΧ

Ποσότητα διακινηθέντος πετρελαίου με Δ/Ξ από το λιμάνι του Νοβοροσίσκ με βάση την εθνικότητα των διαχειριστών των πλοίων κατά την περίοδο από 1.1.1997 έως 14.9.1999.

Χώρα Εθνικότητας Διαχειριστή	Ποσότητα πετρελαίου σε χιλιάδες τόνους	Ποσοστό (%)
Ελλάδα	79.991,8	66,00
Ισπανία	11.054,7	9,10
Βουλγαρία	7.531,3	6,21
Ρωσία	7.346,8	6,00
Ιταλία	6.007,0	5,00
Ρουμανία	4.827,0	4,00
Νορβηγία	270,0	0,22
Ολλανδία	240,0	0,20
Ισραήλ	140,0	0,10
Λουξεμβούργο	140,0	0,10
Μάλτα	55,0	0,05
Κύπρος	30,0	0,02
Άγνωστο	3.533,3	3,00
Σύνολο	121.166,9	100,00

Πηγή: Προσωπικά Αρχεία του πλοιάρχου Λ.Σ. Απόστολου Μπίστινα, προξενικού λιμενάρχη του Νοβοροσίσκ κατά τα έτη 1997-1997.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΧΧ

Ξένα<sup>1</sup> εμπορικά πλοία που δραστηριοποιήθηκαν ή διήρθαν μέσα από τα 'Στενά' κατά τη χρονική περίοδο 1969-1994.

Έτος	Συνολικός Αριθμός Πλοίων/ Έτος	Συνολική Ολική Χωρητικότητα σε Κόρους
1994	19.734	91.575.535
1993	23.414	117.626.723
1992	22.530	114.294.604
1991	19.703	109.928.619
1990	20.515	139.856.087
1989	21.235	160.522.887
1988	22.332	167.634.501
1987	20.670	149.744.757
1986	19.906	143.407.903
1985	19.758	140.244.416
1984	21.191	146.323.977
1983	20.774	134.379.759
1982	21.055	127.809.034
1981	21.352	127.112.620
1980	20.780	128.085.698
1979	16.397	95.417.716
1978	—	—
1977	19.801	100.822.595
1976	19.639	111.452.697
1975	14.561	62.641.533
1974	—	—
1973	—	—
1972	19.106	70.295.878
1971	—	—
1970	17.911	63.630.897
1969	17.159	61.545.535

<sup>1</sup> Εάν ληφθούν υπόψη και τα πλοία υπό τουρκική σημαία, οι αριθμοί αυτοί σχεδόν διπλασιάζονται, σύμφωνα πάντα με τα στοιχεία του Υπουργείου Εξωτερικών της Τουρκίας.

1968	17.077	57.021.308
1967	17.398	59.512.793
1966	15.833	57.309.298
1965	—	—
1964	13.054	46.404.518
1963	12.367	41.669.091
1962	—	—
1961	—	—
1960	9.144	28.735.726

Πηγή: ηλεκτρονική διεύθυνση του Υπουργείου Εξωτερικών της Τουρκίας στο διαδίκτυο: [www.mfa.gov.tr./GRUPF/Straits](http://www.mfa.gov.tr./GRUPF/Straits)

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XXXI

Πίνακας κρατών που προκάλεσαν αναστολή της κυκλοφορίας στα στενά του Βοσπόρου (αριθμός πλοίων, ταξιδιών, χρόνος καθυστέρησης) κατά το έτος 1996

Αρ.	Κράτος Σημαίας	Αριθμός Πλοίων	Αριθμός Ταξιδιών	Χρόνος Αναστολής σε ώρες και λεπτά
1	Μάλτα	18	124	460 55
2	Ισπανία	5	61	206 35
3	Ελλάδα	11	51	185 33
4	Ρωσία	5	26	39 45
5	Ιταλία	3	25	86 25
6	Κύπρος	8	15	57 00
7	Λιβερία	5	15	56 30
8	Ουκρανία	9	11	45 10
9	Ρουμανία	3	8	37 25
10	Λιβύη	3	8	31 25
11	Μπαχάμες	2	8	29 20
12	Παναμάς	3	4	16 40
13	Νορβηγία	1	3	12 50
14	Μάρσαλ Άιλαντ	1	3	13 45
15	Κέιμαν Άιλαντ	1	2	7 35
16	Λουξεμβούργο	1	2	8 35
17	Η.Π.Α.	1	2	8 25
18	Πορτογαλία	1	1	3 55
19	Βουλγαρία	1	1	3 40
20	Ονδούρα	1	1	4 30
21	Αγγλία	1	1	4 40
	Γενικό Σύνολο	84	372	1.320 38

Πηγή: Έγγραφο IMO, NAV 43/INF.6, Annex C.



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XXXII

Πίνακας αριθμών συγκρούσεων στα 'Στενά'  
κατά την χρονική περίοδο 1990-1996

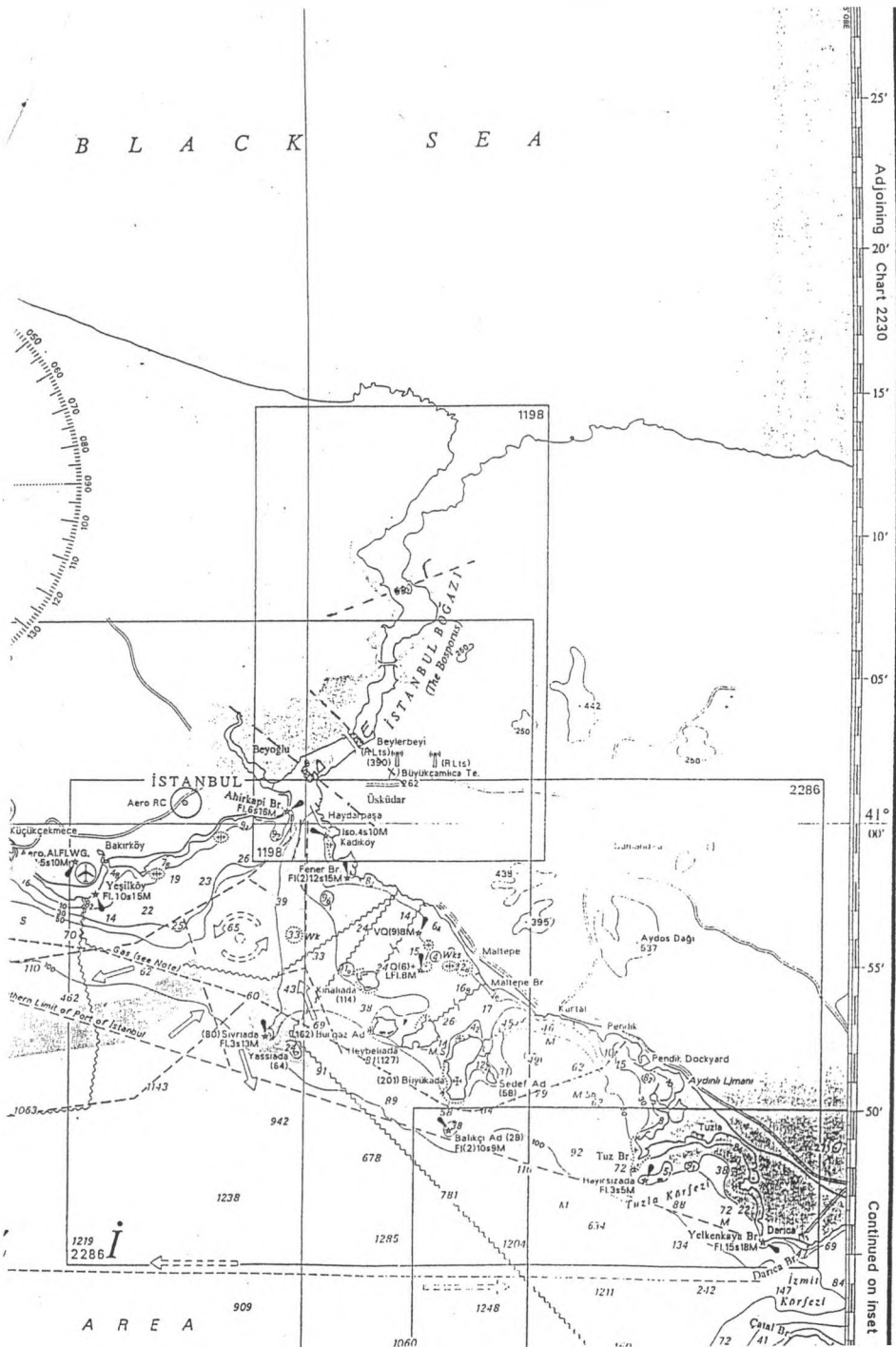
Έτος	Αριθμός ατυχημάτων
1990	43
1991	49
1992	39
1993	25
1994 (α΄ εξάμηνο)	10 <sup>2</sup>
1994 (β΄ εξάμηνο)	2
1995	4
1996	2

Πηγή: NAV 43/INF.6, INF. 6, Annex D

<sup>2</sup> Πριν από την εφαρμογή των Τουρκικών Κανονισμών (1.7.1994).

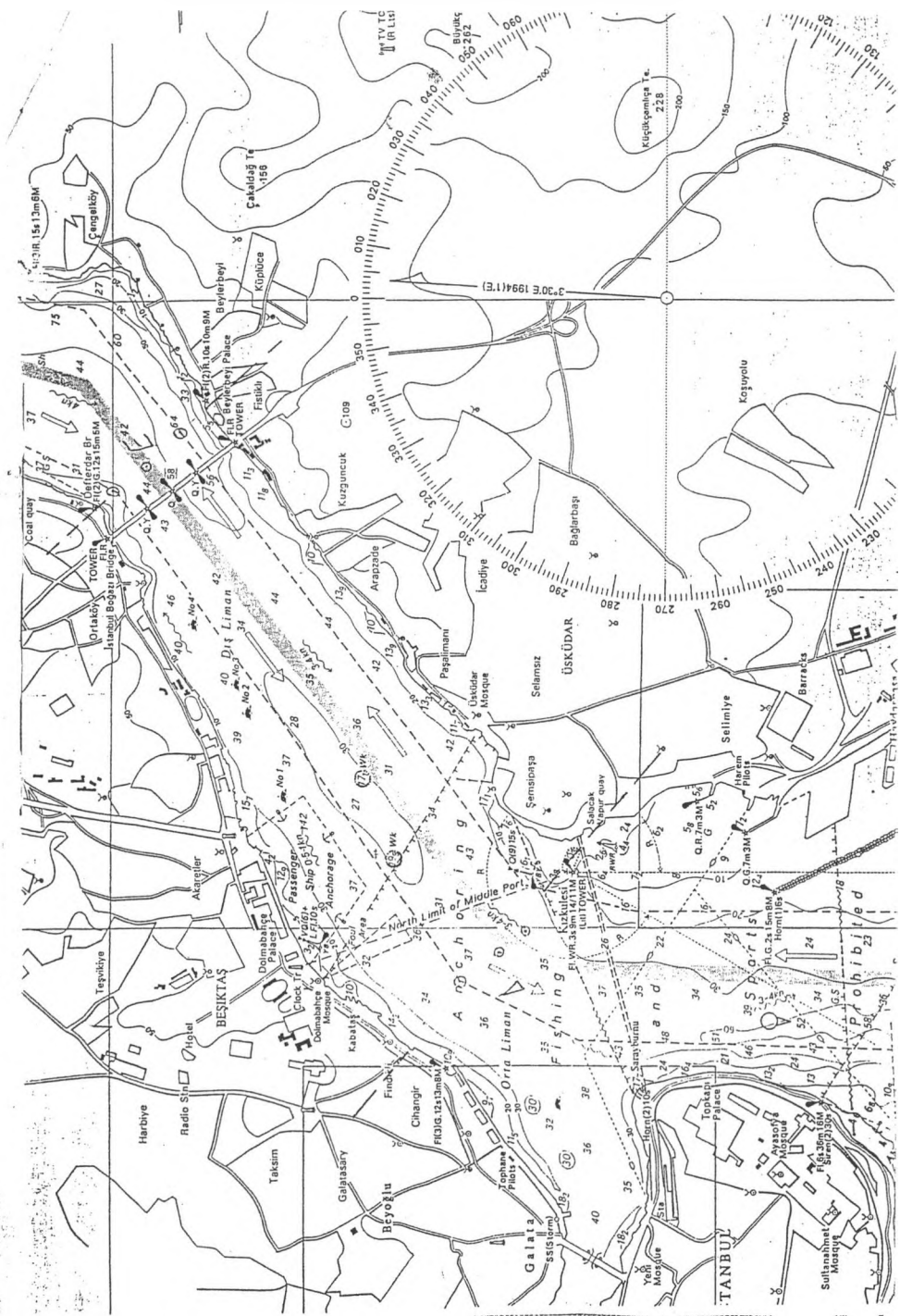
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XXXIII α

Χάρτης του στενού του Βοσπόρου  
με τις ζώνες διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας



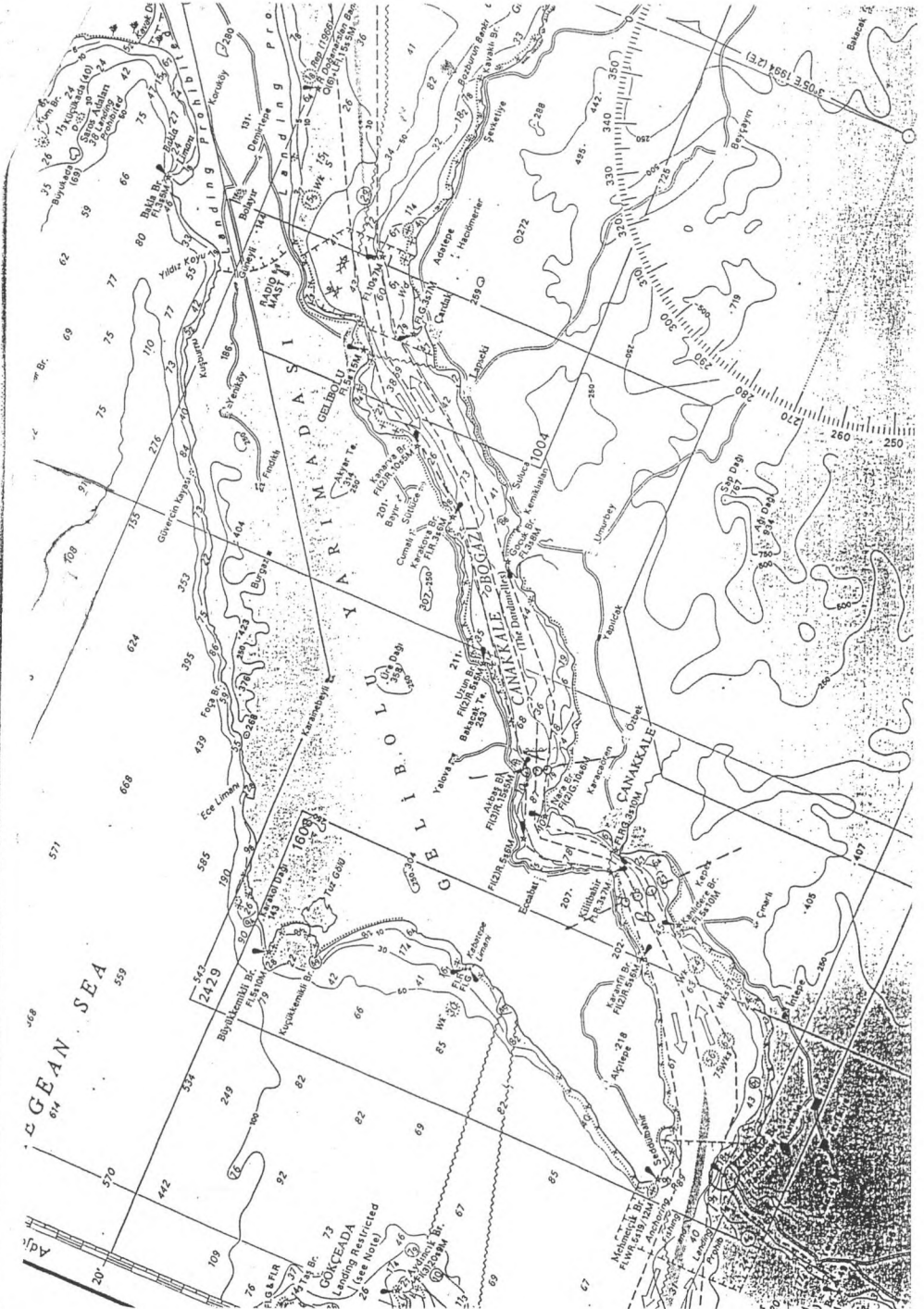
### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XXXIII β

Χάρτης του νοτίου τμήματος του στενού του Βοσπόρου στον οποίον σημειώνονται τα ναυάγια και η περιοχή αγκυροβολίου τουρκικών πολεμικών πλοίων



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XXXIII γ

Χάρτης του στενού των Δαρδανελίων με τις ζώνες διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας



**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XXXIV α**

Ρήτρα 19 του ναυλοσύμφωνου ανά ταξίδι  
της BP – New BP Turkish Straits Clause

"BPAC 19 Turkish Straits

BPAC19.1 For the duration of this Charter, if the vessel is to proceed, whether laden or in ballast, through the Straits of Istanbul (Bosphorus), Sea of Marmara and /or the Straits of Canakkale (the Daranelles's) (hereinafter collectively described as the 'Turkish Straits'), Owners undertake that they, the master and the vessel shall, inter alia, comply with all rules, regulations and recommendations contained in the Maritime Traffic Regulations for the Turkish Straits and the Marmara Region, 1998 as amended or re-issued from time to time and the Strait of Istanbul, Sea of Marmara and the Strait of Canakkale Routeing Guide, No. 9000 of 1999, as amended or the generality of the forgoing), comply with the following provisions:

BPAC19.1.1 The master shall familiarize himself, and comply with all rules, regulations and recommendations laid down in any ship/traffic reporting schemes in operation during the period of this charter for the transiting of the Turkish Straits, and

BPAC19.1.2 The vessel shall take qualified pilots for the transit of both the Straits of Istanbul (the Bosphorus) and the Straits of Canakkale (the Dardanelle's), and

BPAC19.1.3 Vessels having a maximum draft of 15 metres or more and/or having an overall length of 200 meters or more shall navigate both the Straits of Istanbul (the Bosphorus) and the Straits of Canakkale (the Dardanelle's) in daylight only, and

BPAC19.2 Owners shall ensure that the master and vessel comply with the forgoing provisions on each and every occasion on which the vessel transits the Turkish Straits in connection with the performance of their obligations under this Charter, including for the avoidance of doubt when transiting the Turkish Straits:

BPAC19.2.1 From west to east in order to load a cargo or part cargo hereunder and/ or

BPAC19.2.2 From east to west, having discharged a cargo or part cargo hereunder. In each case, unless the vessel is at the time of transit under Charter to a party other than the Charterer.

BPAC19.3 Owners shall appoint Charterer' s agents at Istanbul, and such agents shall be employed, instructed and paid by Owners."

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XXXIV β**

Ρήτρα 3/23/01 του ναυλοσύμφωνου ανά ταξίδι  
της Chevron – Chevron Turkish Straits Clause

**“COMPLIANCE:**

Owner and the vessel shall comply with all regulations and recommendations contained in the 'Turkish Straits Maritime Traffic Scheme Regulations' dated 6th November, 1998 as amended or reissued from time to time, and ensure that latest revisions are received aboard. The vessel shall utilize the latest edition of Turkish Hydrographic Office Publication No 9000 entitled "The Strait of Istanbul, Sea of Marmara and the Strait of Canakkale Routeing Guide" and related "Traffic Separation Scheme [TSS] Routing Chart" No 9001.

**PILOT:**

A qualified pilot shall be engaged by the Owner or its master for vessel' s transit, in both directions, of the Istanbul & Canakkale Straits. The vessel shall adhere to the Bridge Team Management principles as described in the latest edition of ICS "Bridge Procedure Guide".

**VISIBILITY:**

Vessel' s transit, in both directions, of Istanbul or Canakkale Straits shall not commence if the visibility is or reported to be two [2] miles or less, within the strait to be transited. Time awaiting for improved visibility shall not count as used laytime or as time on demurrage if no demurrage.

**DAYLIGHT PASSAGE:**

Vessels with a LOA over 200m and/ or with a draft exceeding 15 meters, shall conduct its transit, in both directions, of the STRAITS OF ISTANBUL [BOSPHORUS] during daylight hours only. Time awaiting daylight shall not count as used laytime or as time on demurrage if on demurrage.

**CHARTERS AGENT:**

Charterer' s designated agent to be appointed to handle vessel' s transit of the Turkish Straits. Agency fees as per published tariff to be born by the Owner."

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XXXV

## Απαντήσεις Ερωτηματολογίων

Συνέντευξη Νο 1

1. Η εταιρεία στην οποία εργάζομαι ανήκει στην κατηγορία των πλοιοκτητών/εφοπλιστών/ διαχειριστών πλοίων.
2. Είμαι διευθυντικό στέλεχος της εταιρείας.
3. Είμαι μηχανολόγος μηχανικός (Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης) και έχω διδακτορικό δίπλωμα από το Imperial College, University of London με ειδίκευση στο flint mechanics.
4. Η εταιρεία μας διαχειρίζεται 3 φορτηγά πλοία, bulk carriers, τα οποία φέρουν σημαία Μάλτας.
5. Η εταιρεία ιδρύθηκε πριν από τρία χρόνια με αντικείμενο την διαχείριση πλοίων και από το ξεκίνημά της ήμουν διευθυντικό στέλεχος της. Πριν από την ίδρυση της εταιρείας αυτής εργαζόμουν για 10 χρόνια σε ναυτιλιακές εφοπλιστικές εταιρείες. Η δε καταγωγή μου είναι από την Άνδρο και η οικογένειά μου έχει ναυτική παράδοση, αφού και ο πατέρας μου ήταν καπετάνιος του Εμπορικού Ναυτικού.
6. Τα πλοία που διαχειριζόμαστε δραστηριοποιούνται worldwide (διεθνώς) και επανειλημμένες φορές έχουν δραστηριοποιηθεί στη Μαύρη Θάλασσα και για να είμαι πιο συγκεκριμένος, τα πλοία μας έχουν επισκεφτεί 6 – 8 φορές την περιοχή αυτή τα τελευταία τρία χρόνια. Σε σχέση με τα λιμάνια που προσέγγισαν τα πλοία μας, δεν έχουμε συγκεκριμένη χώρα που δραστηριοποιούμαστε. Εάν θυμάμαι καλά, έχουμε επισκεφτεί Τουρκικά λιμάνια στα οποία ξεφορτώσαμε κάρβουνο και σιτηρά και φορτώσαμε fertilizer, έχουμε επισκεφτεί Ουκρανικό λιμάνι στο οποίο ξεφορτώσαμε ορυκτά

και φορτώσαμε σίδερα, σιτηρά και fertilizer, λιμάνι της Βουλγαρίας όπου φορτώσαμε σιτηρά και fertilizer καθώς και Ρουμανικά λιμάνια που φορτώσαμε σιτηρά.

7. Δεν γνωρίζω εάν οι κανονισμοί που ισχύουν επιβλήθηκαν το 1994 αλλά γνωρίζω ότι έχουν καθιερωθεί ζώνες διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας ότι οι Τουρκικές αρχές απαιτούν να δηλώσεις κάποιες πληροφορίες κ.α. Τα πλοία που διαχειριζόμαστε είναι μήκους άνω των 150 μέτρων.

8. Οι εμπειρίες μας από την διέλευση των πλοίων μέσα από τα στενά είναι καλές. Μία φορά μόνο έτυχε να καθυστερήσει ένα πλοίο μας επειδή είχε ομίχλη και οι Τούρκοι ανέστειλαν την κυκλοφορία.

Ας μην είμαστε παράλογοι. Εάν πράγματι περνάει ένα tanker από τα στενά και συμβεί ένα ατύχημα, είναι δικαιολογημένοι οι Τούρκοι να έχουν concern. Άλλο είναι το θέμα εάν πρέπει να υπάρχει έλεγχος στην μη καταχρηστική συμπεριφορά των Τούρκων.

Κατά τη γνώμη μου, η πρόσληψη πλοηγού είναι επιβεβλημένη λόγω των συνθηκών που επικρατούν στα στενά. Στην πράξη, ο πλοηγός είναι υποχρεωτικός μόνο για πλοία που πρόκειται να εισέλθουν σε τουρκικά λιμάνια. Για απλή διέλευση, μόνο στον Βόσπορο προσλαμβάνεται πλοηγός εθελοντικά για θέμα ασφάλειας, δηλαδή η πρόσληψή του είναι customary (εθιμική) και όχι compulsory (υποχρεωτική). Και αυτό έχει σημασία γιατί για παράδειγμα, όταν το πλοίο είναι time chartered (χρονοναυλωμένο), οι ναυλωτές αναγνωρίζουν την εθιμική αυτή υποχρέωση και πληρώνουν στον πλοιοκτήτη τα έξοδα του πλοηγού.

9. Στα πλοία μας δεν έτυχε ποτέ να προκληθεί πρόβλημα ασφάλειας ναυσιπλοΐας λόγω των τουρκικών κανονισμών. Δεν είχαμε την εμπειρία να βρισκόμαστε στις εισόδους των στενών λόγω αναστολής της κυκλοφορίας με άλλα πλοία.

10. Τα πλοία μας έχουν σημαία Μάλτας. Δεν έτυχε να παρατηρήσουμε κάποια αρνητική διάθεση από την πλευρά των Τούρκων προς τη σημαία της Μάλτας. Γενικότερα, η μόνη διαφοροποίηση που έχουμε παρατηρήσει στη



συμπεριφορά των Τούρκων σε σχέση με τη σημαία του πλοίου είναι το θέμα της επιβολής φόρου φορτίου (tax on freight) για προϊόντα εξαγωγής από τουρκικό λιμάνι. Εμείς είχαμε την εμπειρία αυτή στο λιμάνι Ceyhan της Τουρκίας. Δηλαδή, η Τουρκία επιβάλλει για κάποια προϊόντα εξαγωγής, όπως το fertilizer, φόρο 7% επί του ναύλου εάν αυτά μεταφέρονται με πλοία με διάφορες σημαίες, όπως για παράδειγμα τη μαλτέζικη. Τον φόρο αυτόν δεν το επιβάλλουν εάν τα προϊόντα αυτά μεταφέρονται με πλοία που έχουν σημαία κράτους που έχουν διμερή συμφωνία, όπως αγγλική, δανική, γερμανική κ.α. Η επιβάρυνση αυτή είναι σημαντική εάν υπολογιστεί ότι σε ναύλο 200.000 δολαρίων Η.Π.Α., ο φόρος που αντιστοιχεί είναι 14.000 δολάρια Η.Π.Α. αλλά η επιβολή του φόρου αυτού αφορά μόνο πλοία που φορτώνουν από τουρκικό λιμάνι και όχι πλοία που απλώς διέρχονται από τα στενά. Εξάλλου, η διαφοροποίηση των τουρκικών αρχών προφανώς οφείλεται σε κάποιες ειδικές διμερείς συμφωνίες που έχει υπογράψει η Τουρκία με τα συγκεκριμένα κράτη.

11. Ο συνδυασμός και των δύο κρίνεται απαραίτητος.

12. Το κλείσιμο του στενών θα επηρέαζε πάρα πολύ τη δουλειά μας αφού όπως σας είπα τα τρία τελευταία χρόνια έχουν κάνει τα πλοία μας 6-8 ταξίδια στη Μαύρη Θάλασσα αλλά φυσικά δεν πρόκειται να σβήσει η επαγγελματική μας δραστηριότητα.

13. Όχι δεν το γνωρίζω. Για το σύστημα αναφοράς που μου λέτε, ναι μας ζητάνε να δίνουμε κάποιες πληροφορίες για το πλοίο και το φορτίο αλλά εμάς δεν μας πειράζει ούτε μας έχει επηρεάσει αρνητικά.

14. Φυσικά και δεν πρόκειται να πάω κόντρα στις τουρκικές αρχές ακόμα και εάν ξέρω ότι οι ενέργειές τους δεν είναι σύμφωνες με το Διεθνές Δίκαιο γιατί εάν πάει κάποιος κόντρα, το βατόρι του θα γραφτεί σε black list (μαύρη λίστα) για τα λιμάνια της Τουρκίας, πράγμα που θα μας πάει πίσω εμπορικά.

15. Και τα δύο.

16. Η Ελλάδα πρέπει να συμπλεύσει με τη διεθνή νομοθεσία και να μη φανεί ότι κάνει κάτι ιδιαίτερο. Πρέπει να ανήκει στην ομάδα των συμβιβαστικών. Η Ρωσία είναι λογικό να αντιδρά έντονα γιατί το καθεστώς στα στενά τη στραγγαλίζει. Την Ελλάδα δεν νομίζω ότι την επηρεάζει σε τέτοιο βαθμό ώστε να ταυτιστεί με την γραμμή αυτών των κρατών που αντιδρούν έντονα. Η Ελλάδα πρέπει ενεργεί στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Είμαι υπέρ της ίδρυσης μίας τέτοιας Διεθνούς Επιτροπής αλλά δεν νομίζω ότι θα αφήσουν οι Τούρκοι να γίνει κάτι τέτοιο.

## Συνέντευξη Νο 2

1. Εντάσσομαι στην κατηγορία διαχειριστών πλοίων.
2. Είμαι διευθυντής της εταιρείας.
3. Έχω δίπλωμα πλοιάρχου Α΄ τάξης του Εμπορικού Ναυτικού και έχω πτυχίο Νομικής από το Πανεπιστήμιο Αθηνών . Ο συνδυασμός των γνώσεων μου ναυπλιακές και νομικές με βοήθησε πολύ στην διαπραγμάτευση των charterparties (ναυλοσύμφωνων), των όρων του δηλαδή και επίσης στην επιχειρηματολογία όταν επρόκειτο για απαιτήσεις για demurrage (επισταλίες) και laytime (σταλίες) για την ορθότητα των ισχυρισμών μου. Εκεί χρειαζόταν η νομική μου παιδεία και τη χρησιμοποιούσα με μεγάλη επιτυχία, καθώς φαινόταν όχι μόνο ότι είχα ναυτικές γνώσεις αλλά και πού τις στήριζα αυτές. Είμαι 56 ετών. Πριν από την ενασχόλησή μου με τη διαχείριση πλοίων είχα ταξιδέψει ως καπετάνιος.
4. Τα δύο πλοία που διαχειρίζομαι είναι φορτηγά, το ένα σημαίας Κύπρου και το άλλο Marshall Islands .
5. Ασχολούμαι με τη διαχείριση πλοίων 10 χρόνια. Η καταγωγή μου είναι από την Κύπρο και δεν υπήρχε καμία ναυτική παράδοση στην οικογένειά μου. Ο

πατέρας μου ήταν στεριανός. Μόνο εγώ από την οικογένεια ξέφυγα και ασχολήθηκα με τη θάλασσα.

6. Τα πλοία μας δραστηριοποιούνται worldwide (διεθνώς). Έχουν κάνει ταξίδια και στη Μαύρη Θάλασσα, δηλαδή έχουν διέλθει από τα στενά έχουν φορτώσει ή ξεφορτώσει σε λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας και έχουν φύγει. Τα δέκα αυτά χρόνια που ασχολούμαι με τη διαχείριση πλοίων έχουν επισκεφτεί τη Μαύρη Θάλασσα τα πλοία μας 6 - 8 φορές ίσως και περισσότερες.

7. Ναι είμαστε ενήμεροι για τους Τουρκικούς κανονισμούς που έχουν επιβληθεί στα στενά το 1994, εάν και οι ζώνες διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας εφαρμοζόντουσαν και νωρίτερα. Σε κάθε περίπτωση και να μην είναι κάποιος πλοιοκτήτης ενήμερος για τους ισχύοντες κανονισμούς, τον ενημερώνει ο πράκτορας που διορίζει για το passage (διέλευση). Ο shipping agent, όταν τον ενημερώνεις ότι το πλοίο σου θα περάσει από τα στενά και ζητά να του στείλεις τα disbursements (έξοδα) σε ενημερώνει για τις κινήσεις που πρέπει να κάνει ο καπετάνιος σου, όπως τις λωρίδες κυκλοφορίες που πρέπει να τηρεί, τα έγγραφα που πρέπει να έχει έτοιμα, την πρόσληψη πλοηγού -εάν θέλει- για το πέρασμα του Βοσπόρου, ώστε να είναι νόμιμος. Δεν μας έχουν υποχρεώσει πάντως να πάρουμε πλοηγό μέχρι σήμερα. Ξέρω βέβαια και την περίπτωση του ρώσικου αεροπλανοφόρου που πουλήθηκε scrap στην Κίνα, στο οποίο οι Τούρκοι δεν του έδιναν την άδεια για να περάσει για ένα χρόνο και μετά από αλληπάλληλες συζητήσεις και διαβουλεύσεις το άφησαν να περάσει με τρία ρυμουλκά πίσω και τρία μπροστά ώστε να έχουν ρόλο τιμονιού γιατί αυτό ήταν νεκρό πλοίο. Άσκησαν δηλαδή τη διακριτική τους ευχέρεια να έχουν άποψη για το ποιο πλοίο θα περάσει χωρίς κίνδυνο για τον Βόσπορο και κάτω από ποιες συνθήκες.

8. Τα πλοία μας κυρίως κάνουν διέλευση από τα στενά και νομίζω μία δύο φορές έκαναν φόρτωση στη θάλασσα του Μαρμαρά, στο Τερίμτσε νομίζω και το φορτίο ήταν fertilizer, φωσφάτα κ.α. Δεν αντιμετωπίσαμε ποτέ πρόβλημα καθυστέρησης ή κάποιο άλλου είδους πρόβλημα. Πλοηγό παίρνουμε μόνο στο Βόσπορο που είναι υποχρεωτικό και όταν μπαίνουμε σε τουρκικό λιμάνι.

9. Θεωρητικά θα μπορούσε, δεν μας έχει τύχει.

10. Η όποια σημαία του πλοίου δεν φαίνεται, δεν δείχνει να επηρεάζει τις Τουρκικές αρχές. Δηλαδή οι πιλότοι ή και οι Τελωνειακοί ή και οι Immigration Officers (γραφείο μετανάστευσης), που ανεβαίνουν πάνω στο πλοίο, ακόμα και αν αυτό είναι ελληνικό είναι κατά τα πάντα φιλικοί και διακριτικοί, δεν κάνουν καμία διάκριση. Είτε είσαι λοιπόν Έλληνας πλοίαρχος σε λιβεριάνικο πλοίο, ή παναμαδέζικο ή ελληνικό πλοίο, η ανθρώπινη συμπεριφορά τους είναι καλή, είναι ανθρώπινοι. Ίσως επειδή είναι συνάδελφοι στη θάλασσα, πιλότοι πρώην ναυτικοί; Ίσως. Τώρα οι υπόλοιπες αρχές που ανεβαίνουν πάνω στο πλοίο και αυτό συμβαίνει κάτω στα Δαρδανέλια όπου υπάρχει μεγαλύτερη άνεση, οι Αρχές είναι επίσης απλά τυπικές, εάν δηλαδή είσαι ελληνικό πλοίο δεν σε ασχημοκοιτάνε. Και με Κυπριακή σημαία - εγώ πέρασα και με κυπριακή σημαία όταν ταξίδευα ως καπετάνιος πριν ασχοληθώ με τη διαχείριση αλλά και τώρα από τη θέση που βρίσκομαι - οι άνθρωποι που αποτελούν, που αντιπροσωπεύουν τις τουρκικές αρχές - όλοι αυτοί που αναφέραμε πιο πάνω - δείχνουν να αδιαφορούν πλήρως, κάνουν τη δουλειά τους, είναι επαγγελματίες, ξέρουν ότι θα περάσει άλλο ένα καράβι και ότι απλά θα εισπράξουν κάποια ακόμη έξοδα πρακτόρευσης ( Agency Fees ). Τώρα οι σκοπιμότητες των κυβερνήσεων και οι άλλοι περιορισμοί που έχουν βάλει φαίνεται να τους αφήνουν αδιάφορους. Δεν φαίνεται λοιπόν, δεν είναι κάτι που βγαίνει, ούτε σε κοιτάνε με δυσφορία επειδή είσαι κυπριακό πλοίο και πας στην Οδησό της Ουκρανίας για να φορτώσεις. Είσαι απλά ένα ακόμη πλοίο που θα περάσει και θα τους πληρώσεις τα passage fees (τα έξοδα διέλευσης).

11. Στα Δαρδανέλια δεν υπάρχει πρόβλημα πλάτους των στενών, πάντοτε μπορεί να υπάρχει διπλή κυκλοφορία, εκεί που υπάρχει πρόβλημα είναι στο Βόσπορο. Το πλάτος με τρώαζε και όποτε περνούσα από εκεί ως καπετάνιος πριν ασχοληθώ με τη διαχείριση πλοίων και μετέπειτα ως διαχειριστής. Και το λέω αυτό κυρίως λόγω της αγάπης μου προς την Κωνσταντινούπολη και από αγάπη προς το γενικότερο φυσικό περιβάλλον. Αυτό το concern, η έγνοια των Τούρκων για να αποφευχθούν συγκρούσεις και ρύπανση μέσα στο

Βόσπορο με όλες τους τις συνέπειες είναι εύλογη και θα έλεγα αποδεκτή , έστω και εάν καμιά φορά για να περάσει ένα μεγάλο tanker (πετρελαιοφόρο) χρειαστεί να αναστείλουν τη διπλή κυκλοφορία. Εάν περάσετε από εκεί θα δείτε ότι είναι τόσο στενός ο χώρος που σχεδόν ακουμπάς δεξιά και αριστερά, εάν περνάνε συγχρόνως δύο πλοία κρατάς την ψυχή σου, οπότε είναι δυνατό να συμβούν ατυχήματα. Εάν περνάνε δύο μεγάλα πλοία από τα στενά του Βοσπόρου, και εάν κάποια από τις παραμέτρους ασφαλείας παραβλεφθεί , - π.χ. η βάρδια στη Γέφυρα, τα Ραντάρ, οι Πιλότοι, οι Μηχανές, τα τιμόνια, κλπ, κλπ, η σύγκρουση είναι σίγουρη. Άρα η εγκατάσταση ενός συστήματος VTMISS θα ήταν ευχής έργο για να μην πω επιβεβλημένο αλλά εάν μέχρι να γίνει αυτό η Τουρκία επιφυλάσσει για τον εαυτό της κάποια διακριτική ευχέρεια να σταματάει τη νότια κατεύθυνση για να ανέβει προς τη Μαύρη Θάλασσα ένα μεγάλο πλοίο δικαιολογείται για την προστασία του Βοσπόρου. Εξάλλου, ενδιαφέρει και εμάς. Εάν πάτε θα δείτε ότι όλα τα σπίτια στο Βόσπορο είναι ελληνικά νεοκλασικά, ο Βόσπορος είναι «ελληνικός», είναι τα σπίτια των ελληνικών οικογενειών που έφυγαν από εκεί. Φαντάζεστε όλα αυτά να πλημμυρίζουν μέσα στο λάδι, στα πετρέλαια λόγω κάποιου ναυτικού ατυχήματος, πράγμα που έγινε μια δυο φορές; Ο Βόσπορος και ο Μαρμαράς από αυτές τις αλληπάλληλες ζημιές κοντεύουν να γίνουν νεκρή θάλασσα από ψάρια, θαλάσσιο πλούτο κ.λπ. Θεωρώ λοιπόν, εύλογο να αναστείλουν την διπλή κυκλοφορία για να σώσουν "την πόλη" τους. Τη θέση των επίσημων αρχών δεν τη νιώθουν οι ναυτικοί των πλοίων που περνούν από τα στενά.

12. Ναι σίγουρα θα την επηρέαζε. Δηλαδή εάν στερούσε ολόκληρη τη Μαύρη Θάλασσα από έναν διαχειριστή πλοίων, δηλαδή δεν σε άφηνε να πας πάνω να φορτώσεις ή να ξεφορτώσεις, σαφέστατα θα είχε ένα σοβαρό impact (επιρροή) το κλείσιμο των στενών και για τις εξαγωγές από τις χώρες της Μαύρης Θάλασσας αλλά και για τον υπόλοιπο κόσμο που εφοδιάζεται από τη Μαύρη Θάλασσα σιτηρά, λιπάσματα, μεταλλεύματα κ.λπ. Και σε εμάς προσωπικά σαν εταιρεία θα είχε ιδιαίτερο αντίκτυπο.

13. Γενικότερα δεν γνώριζα ότι αντιβαίνουν στο διεθνές δίκαιο οι κανονισμοί των Τούρκων αλλά το υποπτευόμουν παρακολουθώντας την όλη κίνηση των Τούρκων και την "έγνοια" τους που λέγαμε πριν. Δεν γνώριζα ότι μπορούν

να αναστείλουν την κυκλοφορία και για αθλητικούς λόγους. Προσωπικά μιλώντας, για το σύστημα αναφοράς, δεν θεωρώ ότι είναι διάχυση των προσωπικών δεδομένων, ότι είναι κατάχρηση της εμπορικής δραστηριότητας της εμπιστευτικής χρήσης του κάθε εφοπλιστή το να λέει από πού έρχεται το πλοίο του, τι φορτίο έχει και πού πηγαίνει γιατί εάν όλα γίνονται σωστά και σύννομα δεν έχει τίποτα να κρύψει ή να φοβηθεί. Άλλωστε μέσα στο ευρύτερο πλέγμα της πάταξης της τρομοκρατίας, του δουλεμπορίου, λαθρεμπορίου φορτίων, ξεπλύματος κ.λπ. γιατί να μην ξέρει άλλη μία χώρα ότι το πλοίο αυτό που περνάει από εκεί έχει αυτό το συγκεκριμένο φορτίο που δηλώνει και όχι κάποιο άλλο ; Για παράδειγμα, έχω φορτώσει ζάχαρη από την Βραζιλία και το πηγαίνω στη Ρωσία, γιατί να μη το δηλώσω, δεν βλέπω δηλαδή γιατί αυτό μπορεί να αποτελέσει παραβίαση του εμπορικού απορρήτου. Στα πλαίσια της προσπάθειας όλων μας να πατάξουμε τις παράνομες δραστηριότητες, θεωρώ ότι είναι αποδεκτό αυτό που ζητάνε οι Τουρκικές Αρχές. Είναι , για να πούμε το ελάχιστο, είναι πολύ χρήσιμο. Γιατί ας υποθέσουμε ότι συγκρούεται και βουλιάζει ένα πλοίο στο Βόσπορο, να μην ξέρουν οι αρχές εάν το φορτίο είναι επικίνδυνο για τη δημόσια υγεία, για τα ψάρια, τα φυτά, το θαλάσσιο πλούτο; Γενικότερα, θεωρώ ότι όσο περισσότερες πληροφορίες έχουν οι υπεύθυνες παράκτιες αρχές, τόσο καλύτερα μπορούν να αντιμετωπίσουν καταστάσεις emergency (κατεπείγουσες), βυθίσεων, προσκρούσεων, συγκρούσεων κ.λπ., ώστε να προφυλαχθεί και η Δημόσια Υγεία και το περιβάλλον. Εξάλλου, είμαι τοποθετημένος γενικά υπέρ της διαφάνειας ακόμα και εάν μιλάμε για τους Τούρκους.

14. Κατηγορηματικά όχι. Αλίμονο εάν ένας επιχειρηματίας θέλει να εμπλακεί με τις τουρκικές αρχές. Αυτό σημαίνει καθυστερήσεις, ένα σωρό διευκρινήσεις και άντε να είναι Παρασκευή απόγευμα και να είσαι time – chartered (χρονοναυλωμένος) και να βγεις off - hire (αναστολή της υποχρέωσης του ναυλωτή να καταβάλει ναύλο στο πλοιοκτήτη). Μιλάμε για σοβαρά οικονομικά μεγέθη και δεν βλέπω τον λόγο γιατί να υποστείς αυτήν την ταλαιπωρία.

15. Θεωρώ ότι είναι ένας συνδυασμός και των δύο ή αν θέλεις χρησιμοποιείται, προβάλλεται η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και η προστασία

του θαλασσίου περιβάλλοντος σαν αιχμή του δόρατος για να καταφέρνει η Τουρκία τις διάφορες πολιτικές σκοπιμότητες της και βλέψεις.

16. Η Ελλάδα είναι μία πρώτη δύναμη μία μεγάλη ναυτιλιακή δύναμη και άρα οφείλει να έχει παρουσία σε όλα τα διεθνή fora είτε στον IMO, είτε στην BIMCO ή στην INTERTANKO, όπου υπάρχει οργανισμός και ένωση που άπτεται της γενικότερης παγκόσμιας ναυτιλίας οφείλει να έχει θέση και λόγο και άποψη με σεβασμό βέβαια πάντοτε στις αρχές του διεθνούς δικαίου. Θεωρώ ότι στον IMO γίνεται δουλειά και για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και γι' αυτό η παρουσία της Ελλάδας στον Οργανισμό αυτόν πρέπει να υπάρχει. Σε κάθε περίπτωση πρέπει να αντιμετωπίζει πιο σοβαρά τα πράγματα απ' ότι ορισμένες φορές ξώφαλτσα τα αντιμετωπίζει. Οτιδήποτε θα αποδυνάμωνα τη θέση και την εξουσία της Τουρκίας στο θέμα των στενών το καλωσορίζω. Δηλαδή είμαι υπέρ της σύστασης μίας διεθνούς επιτροπής - Ευρωπαϊκής ή Βαλκανικής - η οποία θα ελέγχει, θα έχει σύστημα, ανθρώπινο δυναμικό και μέσα που θα εξασφάλιζε την ελευθεροπλοΐα στα στενά αλλά το βρίσκω πολύ απόμακρο, δεδομένου ότι θα μείωνε έως και θα εξαφάνιζε την τουρκική κυριαρχία στα στενά, αυτήν που επικαλείται ότι έχει. Ως Ελλάδα, ως Ευρώπη, είμαι υπέρ της κίνησης σύστασης μίας τέτοιας επιτροπής που θα μείωνε το ρόλο της Τουρκίας στην περιοχή.

### Συνέντευξη Νο 3

1. Η εταιρεία μας εντάσσεται στην κατηγορία των διαχειριστών και ναυλωτών πλοίων.

2. Είμαι διευθυντής της εταιρείας.

3. Έχω πτυχίο πανεπιστημίου της νομικής και έχω δύο μεταπτυχιακά στην Αγγλία με ειδίκευση στα ναυτιλιακά, δισπλησίες και εμπόριο, το ένα στο UCL και το άλλο στο City London Polytechnic.

4. Η εταιρεία μας διαχειρίζεται ένα φορτηγό πλοίο που είναι σημαίας Παναμά. Επίσης ναυλώνει πλοία που είναι μίας μεγάλης γκάμας σημαίων, όπως Νορβηγίας, Σουηδίας, οι οποίες είναι και αντιστοίχων εθνικών συμφερόντων καθώς και πλοία ελληνικών συμφερόντων με σημαίες ευκαιρίας. Τα πλοία που ναυλώνονται από την εταιρεία μας είναι bulk carriers από 20.000 τόνους έως και rapanax. Πριν ιδρυθεί η Fidelity, στην προηγούμενη καριέρα μου είχα ασχοληθεί με ναυλώσεις και πετρελαιοφόρων πλοίων για μεγάλο χρονικό διάστημα 5-6 ετών και στο ξεκίνημα της καριέρας μου είχα ασχοληθεί με ναυλώσεις πλοίων twin-deckers γιατί εκείνη την εποχή τα βαπόρια ήταν κυρίως twin – deckers.

5. Από το 1971 ασχολούμαι με πλοία. Ασχολούμαι με τις ναυλώσεις εργαζόμενος σε ξένες εταιρείες από το 1986. Με δική μου εταιρεία ασχολούμαι ως ναυλωτής από το 1996 και ως διαχειριστής πλοίου εδώ και ένα χρόνο. Κατάγομαι από την Κρήτη.

6. Τόσο το πλοίο που διαχειριζόμαστε όσο και τα πλοία που ναυλώνουμε δραστηριοποιούνται ανά τον κόσμο με ποσοστό περίπου 50 – 60 % στον Ατλαντικό και το υπόλοιπο στη Νότιο Αμερική αρκετά, Νότιο Αφρική και στην Άπω Ανατολή. Και όταν λέω Ατλαντικό, βάζω μέσα και τη Μαύρη Θάλασσα και τη Μεσόγειο γιατί μιλώντας ναυτιλιακά, στις ναυλώσεις οι περιοχές αυτές ανήκουν στον Ατλαντικό.

Το πλοίο που διαχειριζόμαστε έτυχε να κάνει ταξίδι στην περιοχή της Μαύρης Θάλασσας, διότι στο πρώτο του ταξίδι έκανε "special survey" (ειδική επιθεώρηση ανά πενταετία) στην Κωσταντζα όπου και φόρτωσε. Τα πλοία που ναυλώνουμε κατά ποσοστό 15% κάνουν ταξίδια στην περιοχή και διασχίζουν (κροσάρουν) τον Βόσπορο.

7. Ναι γνωρίζω ότι έχουν επιβληθεί στην περιοχή των στενών ειδικοί Τουρκικοί Κανονισμοί.



8. Δεν μου έχει τύχει να έχω υποστεί αρνητικές επιπτώσεις, καθυστερήσεις κ.λπ. κατά τη διέλευση των στενών όχι διότι κάτι τέτοιο δεν συμβαίνει, καθώς έχω ακούσει ότι έχει συμβεί σε άλλους αλλά γιατί ως εταιρεία κοιτάμε πιο στενά και το βαπόρι που διαχειριζόμαστε και τα πλοία που χρονοναυλώνουμε. Το να ξέρει κανείς 15 ημέρες πριν ότι πρόκειται να περάσει το βαπόρι του από τα στενά και να έρθει σε επαφή με ανθρώπους που ξέρει ότι είναι κατάλληλοι να αναλάβουν αυτήν τη διέλευση και που έχει μαζί τους κάποιες σχέσεις διαχρονικά, βοηθά στο να λύνονται γρήγορα όλα τα προβλήματα. Αυτήν είναι η αιτία έλλειψης αρνητικής εμπειρίας στα στενά και όχι γιατί η περιοχή δεν είναι επικίνδυνη και όταν λέω περιοχή εννοώ οι άνθρωποι που ελέγχουν την περιοχή όχι μόνο του Βοσπόρου αλλά και των λιμανιών της Μαύρης Θάλασσας. Εάν κάποιος δεν είναι δικτυωμένος σε προσωπικό επίπεδο έχει υψηλό κίνδυνο να έχει προβλήματα σε όλα τα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας είτε τούρκικα είναι είτε ρώσικα είτε ουκρανικά είτε βουλγάρικα είτε ρουμάνικα. Εκεί χρειάζεται να έχεις προσωπικές σχέσεις διότι δεν είναι τα λιμάνια απλά, «πολιτισμένα» όπως είναι της Βόρειας Ευρώπης που δεν χρειάζεται να έχεις κανέναν ιδιαίτερο σύνδεσμο για να πας στην Αμβέρσα ή στο Ρότερνταμ, αλλά αντιθέτως χρειάζεσαι έναν πολύ ισχυρό σύνδεσμο για να πας στα λιμάνια της Κωνσταντίας, του Μπουργκάς ή στην Οδησό.

Η απλή διέλευση στα στενά χωρίς προσέγγιση σε τουρκικό λιμάνι δεν μας έχει δημιουργήσει πρόβλημα. Βέβαια εμείς παίρνουμε πιλότο και για τα στενά των Δαρδανελίων που δεν είναι υποχρεωτικός και όχι μόνο για τα στενά του Βοσπόρου όπου είναι υποχρεωτικός. Και πιστεύω ότι εκεί αξίζει κανείς με μία μικρή επιβάρυνση να είναι περισσότερο σίγουρος αφενός και αφετέρου – με το να πάρει πιλότο - να αποφύγει τον κίνδυνο να πέσει σε σχετικά σαμποτάζ που γίνονται τα οποία μου θυμίζουν τα αντίστοιχα στο River Plates της Αργεντινής. Εκεί εάν βγεις έξω από τα νερά των πιλότων γιατί δεν θέλεις να πληρώσεις μπορείς να υποστείς σαμποτάζ. Πολλά είναι τα παραδείγματα πλοίων ελληνικών συμφερόντων που έχουν ταλαιπωρηθεί τόσο εκεί πέρα όσο και στον Βόσπορο με αυτόν τον τρόπο. Εξάλλου, ας συμπληρώσω ότι υπάρχει και μία οικονομική επιβάρυνση που ποικίλλει από βαπόρι σε βαπόρι με βάση το μέγεθός του ή από το εάν αυτό είναι φορτωμένο ή ξεφόρτωτο,

επιβάρυνση της τάξης από 7.000 – 8.000 δολάρια ΗΠΑ μέχρι και 18.000 δολάρια σε μεγαλύτερα βαπόρια (έξοδα που αφορούν τον πράκτορα, τους πλοηγούς κ.α.).

9. Η αναστολή της κυκλοφορίας θεωρώ ότι δρα εις όφελος της ναυσιπλοΐας παρά τη συμφόρηση που μπορεί να προκληθεί στις εισόδους των στενών. Είναι πολύ επικίνδυνο σημείο ο Βόσπορος για να παίξει κανείς και επειδή έχει τύχει να μείνω αρκετά στην Τουρκία, βλέποντας μόνο κανείς από την ξηρά πόσο στενό είναι το μέρος και τι είδους πλοία περνάνε καταλαβαίνει ότι θα πρέπει να τηρούνται ορισμένες προφυλάξεις ακόμα και εις βάρος της ταχύτητας πλεύσης.

10. Εγώ δεν έχω αρνητική εμπειρία πάνω στο θέμα αυτό. Πολλά έχουν ακουστεί αλλά σε πλοία που έχω ναυλώσει ή που διαχειρίζομαι και σε πλοία που τα έχω πάρει ως “disponent owner” (οιονεί κύριος) τα οποία φέρουν διάφορες σημαίες ευκαιρίες δεν έχει τύχει αρνητικό περιστατικό. Ξέρω, βέβαια, ότι υπάρχει ένας προστατευτισμός και μία μεγαλύτερη διευκόλυνση σε βαπόρια που φέρουν τουρκική σημαία και τα οποία κατά ένα μεγάλο ποσοστό από πλευράς εμπορίου - τουλάχιστον σε μικρό μέγεθος -λυμαίνονται τα φορτία της Μαύρης Θάλασσας σε επίπεδο εισαγωγών και εξαγωγών. Δεν έχει τύχει βέβαια να έχω πλοίο με ελληνική ή κυπριακή σημαία αλλά όπως γνωρίζουμε υπάρχει απαγόρευση σε πλοίο με κυπριακή σημαία να επισκεφτεί τουρκικό λιμάνι.

Από την εμπειρία της προηγούμενης καριέρας μου, όπου εργαζόμουν σε εταιρεία που ναύλωνε και πετρελαιοφόρα, διαπίστωνα ότι υπάρχει μεγαλύτερη δυσκολία στη διέλευση αυτών των πλοίων κυρίως για δύο λόγους. Πρώτον, τα πλοία που μπαίνουν και βγαίνουν στη ή από τη Μαύρη Θάλασσα είναι μεγάλα - η εμπορική δραστηριότητα αυτή γίνεται κυρίως μεταξύ του Sidikerit Αιγύπτου και Ρωσίας αλλά και Ρουμανίας μέχρι ενός ορισμένου σημείου – και το μεγάλο τους μέγεθος κάνει τη διέλευσή τους πιο δύσκολη και πιο επικίνδυνη. Ο δεύτερος λόγος είναι το είδος του φορτίου, το οποίο εάν τυχόν υπάρξει ατύχημα μπορεί να δημιουργήσει τεράστια οικολογική καταστροφή.

11. 100%. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η εγκατάσταση ενός VTΜIS θα βελτιώνει την κατάσταση. Εγώ πιστεύω ότι κάποια στιγμή περιοχές τόσο ευαίσθητες σε θέματα διεθνούς μεταφοράς και εμπορίου όσο η περιοχή του Βοσπόρου θα πρέπει να ξεφύγουν λίγο - λίγο από τον αποκλειστικό έλεγχο της Τουρκίας. Και δεν το λέω ως Έλληνας αυτό αλλά γιατί έχω μία πολύ διεθνή προσέγγιση στο θέμα της ναυτιλίας. Δεν έχω καμία απολύτως αναστολή να κάνω δουλειές και έχω κάνει δουλειές με Τούρκους οι οποίοι έχουν συμπεριφερθεί άριστα. Βλέπω το θέμα των στενών με τον ίδιο τρόπο που θα έβλεπα και το κανάλι του Σουέζ και του Παναμά και οποιαδήποτε γεωγραφική περιοχή που είναι ουσιαστική για τη σωστή και ελεύθερη διεξαγωγή του διεθνούς εμπορίου.

12. Το υποψιαζόμουν. Οποιαδήποτε απαγόρευση διέλευσης σε έναν χώρο όπου υπάρχουν προϊόντα εισαγωγής και εξαγωγής αυτομάτως θα επηρέαζε τη ναυτιλία. Άλλωστε αυτό είναι γνωστό και από το κλείσιμο του Σουέζ και από πολλά άλλα πράγματα και από όλα τα εμπόγκα είτε είναι σε μεμονωμένους γεωγραφικούς χώρους είτε είναι σε κράτη. Εάν συνέβαινε κάτι τέτοιο θα μπορούσε μακροπρόθεσμα ή βραχυπρόθεσμα να επηρεάσει και θετικά και αρνητικά τη ναυτιλία. Εννοώ ότι πιθανόν για τα ρώσικα φορτία που θα έπρεπε να εισάγονται ή να εξάγονται - και αντίστοιχα για τα ρουμάνικα και των άλλων κρατών - επειδή θα υπήρχε απαγόρευση διέλευσης από τον Βόσπορο, θα εδημιουργείτο μία μεγαλύτερη χιλιομετρική απόσταση για να πάνε στη Βόρειο Θάλασσα και να μεταφερθούν πλέον δια θαλάσσης στον προορισμό τους. Έτσι, η θαλάσσια διαδρομή μεταφοράς των προϊόντων θα μεγάλωνε γεγονός που θα δημιουργούσε μία άνοδο στη ναυτιλία διότι βατόρια τα οποία θα μετέφεραν ένα αγαθό σε 10 – 15 ημέρες, θα χρειαζόντουσαν διπλάσιες ή υπερδιπλάσιες ημέρες με αποτέλεσμα η αγορά να απορροφά ένα μεγαλύτερο μέρος της χωρητικότητας και αυτό να δημιουργεί αντίστοιχα μία ζήτηση στην αγορά μεγαλύτερη, δηλαδή θα ήταν για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα δεσμευμένα τα βατόρια. Από την άλλη πλευρά όμως, το γεγονός ότι θα δημιουργούσε βραχυπρόθεσμα μία αναστολή των εισαγωγών και εξαγωγών στο συγκεκριμένο χώρο, το οποίο απορροφά ένα πολύ μεγάλο χώρο του Ατλαντικού θα δημιουργούσε βραχυπρόθεσμα μία πτώση της ναυλαγοράς λόγω ελλείψεως των φορτίων που θα εισάγονταν στην αγορά.

Εμένα θα μπορούσε να με επηρεάσει ως εξής ότι βαπόρια που σου δίνουν τη δυνατότητα να εξυπηρετήσεις μία εμπορική συμφωνία σου παίρνοντας ένα φορτίο από εκεί μέσα, πηγαίνοντας το κάπου αλλού και μετά παίρνοντας κάτι άλλο που το έχει σαν συμβατική υποχρέωσή σου να το πας παρακεί, αυτό θα σου έκλεινε μία πόρτα ή θα σου δημιουργούσε αρνητικά προβλήματα πάνω στην εμπορική δραστηριότητα που έχεις.

Καταστροφικές συνέπειες θα είχε το κλείσιμο των στενών μάλλον στα κράτη της Μαύρης Θάλασσας παρά στους Έλληνες που έχουν διεθνείς διασυνδέσεις σε όλα τα μέρη του κόσμου για να κάνουν μεταφορές.

13. Δεν ήξερα ότι υπάρχει διάταξη για άρση της κυκλοφορίας στα στενά για διεξαγωγή για παράδειγμα ιστιοπλοϊκών αγώνων. Το να υπάρχουν διατάξεις που θα εξασφαλίζουν την σωστή και ασφαλή διέλευση είναι εντελώς διαφορετικό από το να κάνει κάποιος κατάχρηση του δικαιώματος εφαρμογής των διατάξεων αυτών. Το να φτάνει κανείς για παράδειγμα στο σημείο να κάνει ερωτήσεις που αφορούν κυρίως το εμπόριο και το είδος της δραστηριότητας που κάνεις και όχι το φορτίο από θέμα ασφάλειας διέλευσης των στενών, αυτό αποτελεί κατάχρηση δικαιώματος και φυσικά είμαι εναντίον. Και αυτό είναι θέμα αρχής διότι οποιαδήποτε κατάχρηση δικαιώματος είναι παράνομη. Με αυτό το σκεπτικό το να θέλουν να ξέρουν εάν έχεις IMO φορτίο μέσα στο βαπόρι σου είναι κάτι απολύτως λογικό. Από την άλλη, το να θέλουν να γνωρίζουν από πού προέρχεται το φορτίο, που θα πάει, ποιος είναι ο πωλητής και ο αγοραστής, όλα αυτά αποσκοπούν στο να δημιουργήσουν έναν υπόγειο ανταγωνισμό απέναντι σε ανθρώπους που έχουν μπει σε ορισμένες δουλειές και θέλουν να μπουκωθούν και οι Τούρκοι αντίστοιχα. Το μπουκωμένο το βρίσκω σοβαρό και σωστό, το άλλο δε το καταδικάζω.

14. Δεν θα ήθελα να πάρω μία τέτοια απόφαση, δηλαδή να αντιδράσω διότι θα ήταν λάθος από επιχειρηματικής πλευράς. Πιο συγκεκριμένα, δεν θα ήθελα να αντιδράσω μεμονωμένα, θα ήμουν όμως πολύ πρόθυμος να αντιδράσω οργανωμένα με ανθρώπους που έχουν μόνιμες δουλειές εκεί, δηλαδή να δημιουργηθεί ένα block που πρόκειται να αντιδράσει σε καταχρηστικές ενέργειες των Τουρκικών Αρχών. Γιατί το να μπει το βαπόρι σου σε black list και όποτε περνάει από εκεί να έχει προβλήματα, αυτό είναι επιχειρηματικό

λάθος. Και δεν είναι τόσο τα πρόστιμα αλλά οι καθυστερήσεις και άλλα θέματα λεπτά και ευαίσθητα, που είναι πιο οδυνηρά για μία επιχείρηση από ότι ένα πρόστιμο. Δεν θα αντιδρούσα μεμονωμένα γιατί ξέρω το καθεστώς που ισχύει εκεί. Στην ουσία τα νερά εκεί δεν είναι διεθνή, με την έννοια ότι τα έχουν κάνει οι Τούρκοι να μην είναι διεθνή, είναι διεθνή στα χαρτιά και δεν είναι διεθνή στην πραγματικότητα. Λοιπόν, όταν κάποιος ελέγχει ένα πράγμα και αποφασίζει και διατάζει, η ενέργεια να πας μόνος σου κόντρα είναι κακό. Εάν όμως γινόταν μία κίνηση δυναμική και μαζική, θα ήμουν πρόθυμος να συμμετέχω.

15. Και για τα δύο. Και ειδικά σήμερα, θα έλεγα ότι μάλλον είναι κατά ένα ποσοστό 65 % – 35% πολιτική σκοπιμότητα. Αναφερόμαστε πάλι σε αυτό που είχα πει προηγουμένως, στο θέμα δηλαδή της κατάχρησης του δικαιώματός τους: το να έχεις 10 κανόνες σωστούς για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και να τους χρησιμοποιείς με καταχρηστικό τρόπο εις βάρος των ανθρώπων που χρησιμοποιούν αυτό το θαλάσσιο πέρασμα είναι θέμα καταχρηστικής πολιτικής απόφασης.

16. Η Ελλάδα πρέπει καταρχήν να λαμβάνει μέρος σε κάθε τέτοιου είδους συνδιάσκεψη. Η ελληνική παρουσία είναι επιβεβλημένη. Η τακτική που πρέπει η Ελλάδα να ακολουθεί σε αυτές τις συνδιασκέψεις εξαρτάται από τις συνθήκες και προϋποθέσεις που υπάρχουν σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση. Δηλαδή, εάν πρόκειται για θέματα που επηρεάζουν άμεσα την ελληνική αλλά και κατ' επέκταση τη διεθνή ναυτιλία βεβαίως η στάση πρέπει να είναι πάρα πολύ δυναμική. Εάν όμως βλέπει κανείς ότι με τη δυναμική της στάση αυτή οδηγείται σε αδιέξοδο θα πρέπει οπωσδήποτε να γίνουν οι αναγκαίοι συμβιβασμοί για να βρεθεί μία λύση. Το ζητούμενο δεν είναι πώς θα πετύχεις την επιθυμητή λύση αλλά και πόσο γρήγορα θα την πετύχεις.

Επανέρχομαι βέβαια στο θέμα της διεθνοποίησης των στενών, διότι εάν υπάρξει μία διεθνής επιτροπή, η οποία θα αποτελείται από αντιπροσώπους των ενδιαφερομένων κρατών και ίσως και από τρίτους παράγοντες ως τοποτηρητές, αυτό κατά ένα μεγάλο ποσοστό θα διασφαλίσει ότι οι αποφάσεις που θα λαμβάνονται θα είναι περισσότερο αντικειμενικές.

## Συνέντευξη Νο 4

1. Ανήκουμε στην κατηγορία των διαχειριστών πλοίων.
2. Είμαι ο διευθυντής της εταιρείας.
3. Έχω σπουδάσει στις Η.Π.Α. και είμαι κάτοχος MBA in Transport Management.
4. Διαχειριζόμαστε 9 πλοία, τα οποία είναι χημικά και πετρελαιοφόρα και όλα έχουν σημαία Παναμά.
5. Η εταιρεία ιδρύθηκε το 1987. Η καταγωγή μου είναι από τα Καρδάμυλα της Χίου. Όλη η οικογένεια ήταν ναυτικοί (πλοίαρχοι και μηχανικοί). Ο πατέρας μου ήταν καπετάνιος. Εγώ είμαι 41 ετών.
6. Τα πλοία μας δραστηριοποιούνται στην Μεσόγειο, την Ευρώπη, την Αφρική και στην Ανατολή. Δηλαδή δεν δραστηριοποιούνται στις Η.Π.Α. και στο Βορρά. Βεβαίως και έχουμε δραστηριότητα στην περιοχή της Μαύρης Θάλασσας με συχνότητα περίπου 10 φορές το χρόνο. Κυρίως πηγαίνουμε σε λιμάνια της Ουκρανίας και δευτερευόντως της Ρωσίας. Επίσης αρκετές φορές έχουμε προσεγγίσει και τουρκικά λιμάνια, για παράδειγμα μέσα στο Μαρμαρά στο Τσέπσε. Το φορτίο που μεταφέρουμε είναι κυρίως φυτικά προϊόντα (palm oil) και αιθανόλη, καυστική σόδα.
7. Βεβαίως και το γνωρίζουμε. Εξάλλου, ο πράκτοράς μας, όποτε πρόκειται να περάσουμε από τα στενά, μας στέλνει με fax όλα τα απαραίτητα έγγραφα και πιστοποιητικά που απαιτείται να έχει το πλοίο για να περάσει από εκεί καθώς και όλες τις διαδικασίες που χρειάζονται για να γίνει η διέλευση του πλοίου.

8. Σε αρκετές περιπτώσεις, ειδικά μέσα στο 2001, υποστήκαμε καθυστερήσεις κατά τη διέλευση των πλοίων μας από τα στενά. Οι καθυστερήσεις άρχισαν να παρατηρούνται μετά από τη σύγκρουση του Nassia με το Shipbroker. Η διάρκεια της καθυστέρησης κυμαίνεται από 6 έως 12 ώρες κατά μέσο όρο. Οι λόγοι της καθυστέρησης είναι η κυκλοφοριακή συμφόρηση (λόγω των ζωνών διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας) και η ομίχλη. Το οικονομικό κόστος που υφίστάμεθα από τις καθυστερήσεις υπολογίζεται βέβαια από το ναύλο για τον οποίο ένα πλοίο μας μπορεί να ναυλωθεί. Για παράδειγμα, για ένα βαπόρι όπου ο ημερήσιος ναύλος είναι 7.000 \$, για μία καθυστέρηση 12 ωρών, η ζημιά μας είναι 3.500 \$. Αλλά δεν είναι αυτή η βασική ζημιά: αυτό που μας σκοτώνει είναι η αλλαγή του προγράμματος λόγω της καθυστέρησης, δηλαδή ενδεικτικά μπορώ να αναφέρω α. την αλλαγή του προγραμματισμού για την φόρτωση ή την εκφόρτωση όταν φτάσει στο λιμάνι έπειτα από καθυστέρηση, β. ότι εάν φτάσεις το βράδυ στα Στενά πρέπει να περιμένεις την επόμενη ημέρα για διέλευση και γ. το τελικό χτύπημα είναι να χάσεις το ναύλο λόγω της καθυστέρησης. Αναφορικά με την πρόσληψη πιλότου: στο Βόσπορο παίρνουμε πάντοτε, στα Δαρδανέλια συνήθως δεν παίρνουμε τα πλοία μας πιλότους διότι οι πλοίαρχοι γνωρίζουν την περιοχή. Για ένα πλοίο 10.000 τόνων d.w., η πρόσληψη πλοηγού κοστίζει γύρω στις 3.000 \$. Πάντως πρέπει να σημειώσω ότι τα πλοία με ρωσικά πληρώματα δεν παίρνουν σχεδόν ποτέ πιλότο.

9. Πράγματι δημιουργείται συμφόρηση στις εισόδους των Στενών. Σε γενικές γραμμές είναι αποδεκτό ότι όταν υπάρχει μεγαλύτερη συμφόρηση υπάρχουν και μεγαλύτερες πιθανότητες να μην ακουστεί η μηχανή του άλλου και σε συνάρτηση με τις τυχόν υπάρχουσες άσχημες καιρικές συνθήκες και με τον παράγοντα του ανθρώπινου λάθους, να υπάρχει μεγαλύτερος κίνδυνος για την επέλευση ναυτικών ατυχημάτων. Πάντως, ως εταιρεία δεν έχουμε καμία σχετική εμπειρία κινδύνου ατυχημάτων.

10. Σήμερα, τα πλοία μας έχουν σημαία Παναμά, η οποία είναι μία ουδέτερη σημαία, από πλευράς Τουρκίας και έτσι δεν αντιμετωπίζουμε κάποιο ιδιαίτερο πρόβλημα. Κάποτε, είχαμε πλοία με Κυπριακή σημαία, επειδή τη θεωρούμε την πιο αξιόπιστη ύστερα από την Ελληνική. Σύμφωνα με την τουρκική

νομοθεσία, δεν είχαμε δικαίωμα να προσεγγίσουμε στα τουρκικά λιμάνια ούτε καν για να πάρουμε καύσιμα. Όποτε περνάγαμε από τα Στενά, πάντοτε είχαμε την ανησυχία πώς θα ξεμπλέξουμε εάν ο μη γένοιτο προκύψει κάποιο πρόβλημα. Διότι το κακό είναι πιθανόν να συμβεί. Το θέμα είναι πώς ξεμπλέκεις γιατί πιστεύω ότι εάν σε κάποιο ατύχημα εμπλακεί Κυπριακή σημαία, τότε η αντιμετώπιση των Τουρκικών Αρχών θα είναι αρνητική. Πάντως, εμείς πάντοτε προσλαμβάνουμε στην περιοχή Έλληνες πράκτορες. Υπάρχουν στην Κωνσταντινούπολη δύο μεγάλα γραφεία πρακτόρων Ελληνικών συμφερόντων.

11. Η λογική λέει πως η εγκατάσταση ενός σύγχρονου VTMS θα βελτιώνει την κατάσταση. Πιο αρμόδιοι για να σας απαντήσουν, όμως, είναι οι καπετάνιοι.

12. Θα μας επηρεάσει αλλά σε μικρό βαθμό. Αφού τα πλοία μας είναι tramp, σε περίπτωση που τα Στενά κλείσουν, θα δραστηριοποιηθούμε αλλού.

13. Δεν το έχω ακούσει. Η βασική μας αρχή είναι να σεβόμαστε τις αρχές του τόπου από τον οποί περνάει το βαπόρι. Δεν το βρίσκω παράλογο να τίθενται κάποιοι περιορισμοί. Τυπικά μπορεί οι Τουρκικοί Κανονισμοί να είναι αντίθετοι με τη διεθνή νομοθεσία αλλά στην δική μας περίπτωση που μεταφέρουμε πετρέλαιο και χημικά, οι όποιες ρυθμίσεις, ακόμα και εάν είναι μονομερείς, κρίνονται αναγκαίες ειδικά όταν πρόκειται να προβούμε σε εργασίες ή να αγκυροβολήσουμε στην περιοχή.

14. Φυσικά και πρόκειται να συμμορφωθούμε με τους Τουρκικούς Κανονισμούς, διότι σε διαφορετική περίπτωση θα χάσουμε χρόνο λόγω της εμπλοκής με τις τοπικές αρχές. Οπουδήποτε και να πάνε τα βαπόρια μας ακολουθούμε τους τοπικούς κανονισμούς χωρίς να ερευνάμε εάν αυτοί είναι σύμφωνοι με το διεθνές δίκαιο. Και για να είμαστε δίκαιοι, οι Η.Π.Α. είναι η χώρα στην οποία παρουσιάζονται οι περισσότερες περιπτώσεις διακρίσεων αναφορικά με την εφαρμογή των κανονισμών τους, διακρίσεων που στηρίζονται στη σημαία, στην κλάση της, στην ηλικία και στον τύπο των βαποριών, ακόμα και στη εθνικότητα των διαχειριστών τους.



15. Κατ' αρχάς, πιστεύω ότι τα μέτρα λήφθηκαν για λόγους ασφαλείας, ανεξάρτητα από το εάν είναι υπερβολικά, σωστά ή λάθος. Το ότι αυτά τα μέτρα χρησιμοποιούνται από τις Τουρκικές αρχές για εγχώρια κατανάλωση είναι επίσης δεδομένο αλλά εμάς ως επιχειρηματίες δεν μας αφορά.

16. Η ισορροπία είναι πολύ λεπτή, γι' αυτό και η Ελληνική πολιτική πρέπει να είναι προσεκτικά εξελισσόμενη. Να βλέπουμε πρώτα προς τα πού κλίνει η υπόθεση και αναλόγως να πράττουμε ώστε να κερδίζουμε όσο το δυνατόν περισσότερα. Δεν πρέπει να κοντράρουμε απλά και μόνο επειδή έχουμε απέναντί μας τους Τούρκους. Υπάρχουν τόσα άλλα θέματα, ίσως πιο σοβαρά, στις σχέσεις μας με τη γείτονα χώρα, για να καταλήξουμε να ερχόμαστε σε αντιπαράθεση για το καθεστώς των Στενών.

Αναφορικά με τη δημιουργία μίας διεθνούς επιτροπής ελέγχου των Στενών, προκύπτουν μία σειρά από θέματα: από ποιους θα αποτελείται, ποιος θα έχει τον τελευταίο λόγο, θα μεταβληθεί το κόστος της διέλευσης; Η αλλαγή του ελέγχου μπορεί να έχει αποτελέσματα απρόσμενα, όπως για παράδειγμα έγινε στο κανάλι του Παναμά. Ενώ όλοι περίμεναν ότι όταν ο έλεγχος του καναλιού περάσει από τις Η.Π.Α. στον Παναμά, θα βελτιωθούν τα πράγματα, τελικά το αποτέλεσμα ήταν χειρότερο διότι επήλθε δυσλειτουργία και καθυστερήσεις.

## Συνέντευξη Νο 5

1. Εντάσσομαι στην κατηγορία των ναυτικών.
2. Είμαι πλοίαρχος του Εμπορικού Ναυτικού
3. Είμαι διπλωματούχος πλοίαρχος, είμαι DPA σε ναυτιλιακή εταιρεία και υπεύθυνος για θέματα ISM Code.

4. Έχω ναυτολογηθεί σε φορτηγά πλοία όλων των τύπων και τελευταία σε cape size (160.000 – 170.000 τόνων), Ελληνικής σημαίας κατά 99%, μέχρι το 1996 όταν βγήκα στο γραφείο.

5. Έχω καθαρή θαλάσσια υπηρεσία 20 χρόνια. Γεννήθηκα στον Πειραιά, αν και η καταγωγή μου είναι από τη Μάνη. Υπήρχε οικογενειακή παράδοση στη ναυτιλία, από την άποψη ότι πολλοί συγγενείς μου ήταν ναυτικοί, όχι όμως ο πατέρας μου.

6. Έχω ταξιδέψει κυρίως στον Ατλαντικό και στον Ειρηνικό. Έχω, όμως επισκεφτεί την περιοχή των Στενών περίπου 6 φορές σε ταξίδια προς την Οδησό με φορτίο urea (ένα είδος φωσφάτου – λίπασμα).

7. Γνωρίζω ότι υπάρχουν κάποιοι Τουρκικοί κανονισμοί στην περιοχή, που περιορίζουν την ελεύθερη διέλευση σε περίπτωση περιορισμού ορατότητας, αυξημένης κίνησης κ.λπ.

8. Σε εμένα προσωπικά, ως πλοίαρχο, το νομικό καθεστώς των Στενών, δεν επέφερε κανένα εμπόδιο. Στην εταιρεία για την οποία δούλεα, υπήρχαν κάποιες επιπτώσεις, όπως ότι ανέβηκαν τα έξοδα λόγω της πρόσληψης πλοηγών, (κάποτε η πρόσληψη πλοηγού ήταν εθελοντική), η επέλευση καθυστερήσεων που παλαιότερα δεν υπήρχαν κ.λπ. Εγώ, ως πλοίαρχος, δεν είχα καμία εμπειρία από αδικαιολόγητη καθυστέρηση.

9. Όταν υπάρχει ομίχλη ή μεγάλη κίνηση, η αναστολή της κυκλοφορίας είναι λογική. Η συμφόρηση που δημιουργείται στις εισόδους των Στενών είναι αναμενόμενη. Τα Στενά, ειδικά του Βοσπόρου είναι στενά με την κυριολεξία της λέξης, υπάρχουν ρεύματα ιδιόμορφα και εάν κρίνουν οι τοπικές αρχές ότι υπάρχει μεγάλη κίνηση και γι' αυτό το λόγο καθυστερούν τη διέλευση, προφανώς αυτό είναι προς το καλό της ναυσιπλοΐας. Τώρα, βέβαια, γνωρίζω ότι αναφορικά με τη διέλευση των πετρελαιοφόρων, υπάρχουν και άλλοι παράγοντες ρόλο και ότι οι Τούρκοι παίζουν και αυτοί το παιχνίδι τους. Όμως, δεν έχω εμπειρία, ως πλοίαρχος πετρελαιοφόρων αλλά μόνο φορτηγών και έτσι δεν γνωρίζω λεπτομέρειες. Αντικειμενικά, η συγκέντρωση πολλών

πλοίων στα Στενά δημιουργεί πρόβλημα στις κινήσεις τους και έτσι υπάρχει πρόβλημα ασφάλειας. Το θεωρητικά σωστό θα ήταν να υπάρχει κανονική ροή στην κυκλοφορία αλλά για λόγους ομίχλης ή άλλους, αυτό δεν είναι εφικτό.

10. Έχω και θετικές και αρνητικές εμπειρίες. Έχω περάσει στην Τουρκία για να ελέγξω πλοίο (Κωνσταντινούπολη, Σκετζερούμ), ως DPA και βλέποντας το διαβατήριό μου ότι είμαι Έλληνας, έχω θετική αντιμετώπιση. Και, ως πλοίαρχος πλοίου υπό Ελληνική σημαία, με έχουν αντιμετωπίσει θετικά, φιλικά, αδελφικά, θα μπορούσα να πω. Έχω ακούσει, όμως, από άλλους συναδέλφους ότι είχαν προβλήματα στη συμπεριφορά των τοπικών αρχών.

11. Έλεγχος της κίνησης στα Στενά υπάρχει. Δεν νομίζω βέβαια ότι αυτός ο έλεγχος γίνεται μέσω ενός VTS. Εξάλλου, ούτε εμείς δεν το έχουμε αναπτύξει πλήρως σε θαλάσσιες περιοχές υπό τον έλεγχό μας. Σίγουρα, η εγκατάσταση ενός τέτοιου συστήματος θα βελτίωνε την κατάσταση. Από προσωπική εμπειρία, σε άλλα λιμάνια ανά τον κόσμο, όπου υπάρχει VTS, διευκολύνεται η κίνηση, ο πλοίαρχος έχει μία βοήθεια για την όποια προσέγγιση ή αγκυροβολία κ.λπ. Ειδικά σε περιοχές με μεγάλη κίνηση, όπως είναι η περιοχή των Στενών, η εγκατάσταση ενός τέτοιου συστήματος είναι επιβεβλημένη.

12. Σίγουρα θα υπήρχε επίδραση στις ναυτιλιακές εταιρείες και άρα και σε εμάς. Τα Ελληνικά πλοία δουλεύουν ανά τον κόσμο. Εάν τους στερήσεις κάποια λιμάνια προσέγγισης, χάνουν δουλειά. Συγκεκριμένα, η εταιρεία για την οποία εργάζομαι τώρα, έχει περίπου 15 προσεγγίσεις το χρόνο στη Μαύρη Θάλασσα (Τουρκία, Ουκρανία, Ρουμανία μεταφέροντας γενικό φορτίο: σιτηρά, fertilizer (λιπάσματα) και σίδερα. Ειδικά μετά από την πτώση της Σοβιετικής Ένωσης, η Ουκρανία εξαγει πολλά σίδερα) και άρα κάποια επίπτωση θα υπάρχει σε περίπτωση κλεισίματος των Στενών.

13. Ναι, οι Τούρκοι θέλουν και εφαρμόζουν δικούς τους κανονισμούς ενάντια στην ελεύθερη διακίνηση πλοίων και αγαθών. Αυτό το έχω ακούσει και το έχω διαβάσει.

14. Σίγουρα όχι. Δεν επρόκειτο να εμπλακώ με τις Τουρκικές Αρχές. Υποκειμενικά πράττοντας, κάνεις αυτό που πρέπει για να τελειώσεις γρήγορα και να διέλθεις από τα Στενά χωρίς καθυστέρηση και γλιτώνοντας τις χειρότερες καταστάσεις.

15. Οι Τουρκικοί Κανονισμοί θεσπίστηκαν μάλλον για λόγους πολιτικής σκοπιμότητας παρά για ασφάλεια. Εάν γίνει κάποιο ατύχημα το χρησιμοποιούν για να επιβάλλουν τους νόμους που θέλουν ή τις απόψεις τους.

16. Η Ελλάδα πρέπει να είναι στην πρώτη γραμμή. Μία διεθνή Επιτροπή ελέγχου των Στενών θα ήταν καλοδεχούμενη αλλά σε αυτήν να συμμετέχουν μόνο τα κράτη της περιοχής, εξαιρώντας τις Η.Π.Α. οι οποίες θέλουν να εμπλέκονται σε όλα τα θέματα και έχω κάποιες αμφιβολίες στο εάν θα ενεργήσουν αντικειμενικά.

### Συνέντευξη Νο 6

1. Η εταιρεία στην οποία εργάζομαι είναι διαχειρίστρια πλοίων και εγώ είμαι πρώην ναυτικός.

2. Ως ναυτικός ήμουν πλοίαρχος και στην εταιρεία είμαι διευθυντής στο τμήμα του operation.

3. Είμαι διπλωματούχος πλοίαρχος, γνώστης της αγγλικής και της γαλλικής γλώσσας. Είμαι 55 χρονών.

4. Η εταιρεία μας έχει 26 φορτηγά πλοία ξηρού φορτίου της τάξεως μεγέθους από 22.000 μέχρι 170.000 d.w. και όλα έχουν Ελληνική σημαία. Ως πλοίαρχος, είχαν ναυτολογηθεί πάλι σε φορτηγά πλοία υπό Ελληνική σημαία.

5. Η εταιρεία μας, εάν κάποιος ανατρέξει στο παρελθόν, ξεκίνησε πριν από 40 χρόνια. Ως υποπλοίαρχος έχω 6 χρόνια και ως πλοίαρχος έχω 12 χρόνια θαλάσσια προϋπηρεσία και στη θέση αυτής έχω 10 χρόνια. Η καταγωγή μου είναι από τον Πειραιά και εάν κάποιος ανατρέξει στο απώτερο παρελθόν οι ρίζες μου είναι από την Πελοπόννησο. Οι πλοιοκτήτες έχουν καταγωγή από Χίο. Έχω κάποια παράδοση με τη θάλασσα, δεδομένου ότι ο πατέρας μου ήταν αξιωματικός του Π.Ν. και ο παππούς μου από την πλευρά της μητέρας μου ήταν ναυτικός.

6. Τα πλοία με τα οποία ταξίδευα και τα πλοία της εταιρεία είναι tramp, δηλαδή δραστηριοποιούνται σε όλες τις περιοχές του κόσμου. Στη Μαύρη Θάλασσα, πηγαίναμε σιτηρά και φορτώναμε σίδερα από εκεί (Οδέσσα, Νοβοροσίσκ, Χερσόνα, Ιλιτσέφσκ). Η Ρωσία εισάγει πλέον σιτηρά. Κάποτε τη λέγαμε ο σιτοβολώνας της Ευρώπης αλλά πλέον μετά από την αλλαγή του πολιτικού καθεστώτος άρχισε να εισάγει σιτηρά.

Τα πλοία της εταιρείας μας δεν έχουν κάποιο τακτικό ρυθμό που πηγαίνουν στη Μαύρη Θάλασσα. Υπάρχει περίοδος που έχουμε και τέσσερα πλοία συγχρόνως στην περιοχή και έχουν περάσει και έξι μήνες που δεν έχουμε κανένα ταξίδι προς τα εκεί. Κατά μέσο όρο, έχουμε περίπου 4 καράβια το χρόνο στην περιοχή.

7. Γνωρίζουμε τους Τουρκικούς Κανονισμούς. Αναφορικά με τους πλοηγούς, υπάρχει κάποια παρανόηση θα έλεγα – και μάλιστα πριν από λίγο μιλούσα με έναν πλοίαρχο που είχε αυτό το πρόβλημα: υπάρχουν τα Δαρδανέλια και ο Βόσπορος. Σε κανένα από τα δύο Στενά δεν είναι υποχρεωτική η πρόσληψη πλοηγού. Δηλαδή, εάν κάποιος πλοίαρχος φτάσει εκεί και δηλώσει ότι δεν θέλει να προσλάβει πλοηγό, δεν πρόκειται να τον σταματήσουν. Όμως, ειδικά για τον Βόσπορο οι Τούρκοι έχουν καταστήσει την πρόσληψη πλοηγού – για να το πούμε με την αγγλική έκφραση – *strongly recommended*. Επειδή έχουν λάβει χώρα πάρα πολλά ατυχήματα και επειδή πρόκειται πράγματι για ένα στενό ως χώρος και μάλιστα ιδιόμορφο με πάρα πολλά δυνατά ρεύματα διότι δεν είναι μία ευθεία αλλά έχει απότομες στροφές, όλοι παίρνουν πλοηγό. Δηλαδή, εγώ δεν επρόκειτο ποτέ να συνιστούσα ούτε στον εαυτό μου ούτε σε κάποιον άλλον συνάδελφο να περάσει μόνος του τα Στενά. Η εταιρεία μας,

έχει ως πολιτική να συνιστά την πρόσληψη πιλότου για το Βόσπορο. Για τα Δαρδανέλια, όταν το πλοίο είναι μικρό (μέχρι και 40.000 – 45.000 τόνους) και οι καιρικές συνθήκες ομαλές, το αφήνουμε στη διακριτική ευχέρεια του πλοίαρχου. Από πλοία τύπου Panamax και πάνω συνιστούμε πιλότο.

8-9. Η εμπειρία μας είναι μάλλον θετική από τα Στενά. Με τους μόνους που συναναστρεφόμαστε για τη διέλευση είναι οι πλοηγοί στο Βόσπορο που είναι υποχρεωτικοί, οι οποίοι πάντοτε είναι φιλικοί. Οι μόνες επιπτώσεις που υπάρχουν είναι οικονομικές λόγω της πρόσληψης πλοηγού και των τυχόν καθυστερήσεων από την αναστολή κυκλοφορίας στην περιοχή λόγω ομίχλης ή διέλευσης μεγάλου tanker (δεξαμενόπλοιου), οι οποίες όμως δεν πιστεύω ότι μας δημιουργούν πρόβλημα.

10. Θα έλεγα ότι η Ελληνική σημαία προκαλεί θετικές αντιδράσεις από τους Τούρκους. Με Κυπριακή σημαία, δεν είχα ποτέ εμπειρία για να ξέρω.

11. Η εγκατάσταση τέτοιων συστημάτων πάντοτε βοηθάνε την ασφαλή ναυσιπλοΐα.

12. Όχι, διότι όπως προανέφερα τα πλοία μας είναι tramp (ασχολούνται στην ελεύθερη φορτηγό ναυτιλία).

13. Γνωρίζω ότι οι Τουρκικοί Κανονισμοί είναι ενάντια στο διεθνές δίκαιο και στους κανόνες του IMO αλλά δεν είμαι σε θέση να σας πω εάν αυτό είναι σωστό ή λάθος. Κάθε τόπος έχει τις ιδιομορφίες του και δεν μπορούμε εμείς να ξέρουμε τις λεπτομέρειες οι οποίες επιβάλλουν κάτι περισσότερο ή απορρίπτουν κάτι άλλο.

14. Αυτό που θα έκανα πάντοτε ως καπετάνιος είναι να ακολουθήσω τις οδηγίες που θα μου υπαγόρευαν είτε οι πλοιοκτήτες του πλοίου είτε οι ναυλωτές. Αν κάποιος τρίτος μου έλεγε μην το πεις αυτό διότι είναι ενάντια των διεθνών κανονισμών και αυτό ερχόταν σε αντίθεση με τις παραπάνω οδηγίες, θα το αγνοούσα διότι τα πλοία είναι εμπορικά, έχουν καθαρά

εμπορικούς σκοπούς και δεν θα είχα καμία πρόθεση και λόγο να εμπλακώ σε πολιτικά θέματα.

15. Θα μπορούσαμε να μιλάμε ώρες γι' αυτό το θέμα. Όμως, για να δώσουμε μία πολύ σύντομη απάντηση, οι λόγοι θέσπισης των Τουρκικών κανονισμών είναι συνδυασμός αυτών των δύο πραγμάτων. Όμως, παράλληλα, δεν μπορώ να κατηγορήσω τους Τούρκους διότι ο κάθε λαός διαμορφώνει την πολιτική του ανάλογα με τα συμφέροντά του και μπορεί να φαίνονται ορισμένα πράγματα από πρώτη άποψη κακά ή να αντιβαίνουν κάποιους διεθνούς κανονισμούς αλλά και αυτοί που τα εφαρμόζουν δεν νομίζω ότι το κάνουν με σκοπό να βλάψουν τους εαυτούς τους. Τα έχουν μελετήσει, θέλω να πιστεύω, αρκετά καλά ούτως ώστε να βρίσκουν μία χρυσή τομή και να εφαρμόζουν συστήματα που δεν πρόκειται να τους φέρουν ποτέ σε δύσκολη θέση, είτε αυτό σημαίνει αποφυγή ατυχημάτων είτε επιβολή των εθνικών τους πολιτικών συμφερόντων. Εξάλλου, η θέσπιση και εφαρμογή είτε τοπικών είτε διεθνών κανονισμών έναν σκοπό έχουν: οικονομικό. Κανένας πόλεμος δεν έγινε για μία ιδέα αλλά για πολιτικούς λόγους. Έτσι, και οι Τουρκικοί κανονισμοί, όπως όλοι οι άλλοι, κρύβουν κάποιες οικονομικές σκοπιμότητες.

16. Η Ελληνική στάση πολιτικά για τη συγκεκριμένη περιοχή, που είναι πολύ ευαίσθητη, πρέπει να είναι τέτοια ώστε να είναι σύμφωνη με τους διεθνείς κανόνες, να μην αντιβαίνει σε ψηφίσματα του ΙΜΟ και παράλληλα να έχει σκοπό τη διατήρηση καλών σχέσεων με όλες τις χώρες της περιοχής (και με τη Τουρκία) γιατί κακά τα ψέματα όλοι έχουμε ανάγκη ο ένας τον άλλον. Δεν νομίζω ότι ωφελεί κανέναν η άμεση ρήξη. Αναφορικά με τη Διεθνή επιτροπή, δεν νομίζω ότι προκύπτει σχετική ανάγκη, ούτε ότι είναι εφικτό διότι οι Τούρκοι δεν επρόκειτο ποτέ να το δεχτούν.

## Συνέντευξη Νο 7

1. Είμαι ναυτικός.

2. Είμαι πλοίαρχος.

3. Είμαι διπλωματούχος του Εμπορικού Ναυτικού.

4. Σε όλη μου την καριέρα υπηρέτησα σε φορτηγά πλοία. Μόνο όταν ήμουν δόκιμος υπηρέτησα σε πετρελαιοφόρο. Όλα τα πλοία στα οποία ήμουν ναυτολογημένοι είχαν Ελληνική σημαία.

5. Ως πλοίαρχος έχω 17 χρόνια θαλάσσια υπηρεσίας. Η καταγωγή μου είναι από τη Χίο. Από πάππου προς προπάππου έχω ναυτική παράδοση.

6. Έχω ταξιδέψει σε όλον τον κόσμο. Έχω ταξιδέψει και στη Μαύρη Θάλασσα αρκετές φορές. Μία φορά μόνο πήγα φορτωμένος, ενώ τις υπόλοιπες φορές φόρτωνα από τη Μαύρη Θάλασσα, συνήθως από λιμάνια Ρουμανίας και Ουκρανίας. Φορτώναμε fertilizer από Ουκρανία και minerale ή κάρβουνο από Ρουμανία.

7. Ναι, γνωρίζω ότι έχουν επιβληθεί την τελευταία δεκαετία κάποιοι ειδικοί Τουρκικοί Κανονισμοί.

8. Η εμπειρία μου από την περιοχή των Στενών είναι ότι είναι λίγο έως πολύ επικίνδυνα, ειδικά την εποχή της άνοιξης που έχει ομίχλες. Γι' αυτό εάν παρατηρήσετε τα περισσότερα ατυχήματα έχουν γίνει εκείνη την περίοδο στο Βόσπορο, που είναι πιο στενά από ότι τα Δαρδανέλια. Πλοηγό παίρνουμε μόνο στο Βόσπορο και ό,τι καθυστερήσεις είχαμε ήταν λόγω ομίχλης.

Από τις Τουρκικές αρχές δεν αντιμετώπισα ουδέποτε πρόβλημα. Ειδικά εμάς του Έλληνες και στο υπό Ελληνική σημαία πλοίο, η συμπεριφορά των Τούρκων ήταν κάτι παραπάνω από θετική, θα έλεγα φιλική και κατά τη διέλευση και όποτε επισκεπτόμασταν τουρκικό λιμάνι.

9. Στο αγκυροβόλιο της Κωνσταντινούπολης και στο βόρειο μέρος του Βοσπόρου, δημιουργείται συχνά κυκλοφοριακή συμφόρηση λόγω της αναστολής κυκλοφορίας. Σίγουρα είναι επικίνδυνο και για τις ανθρώπινες



ζωές και για ρύπανση από σύγκρουση πλοίων - κάτι που έχει γίνει - αλλά εγώ, ευτυχώς, δεν είχα καμιά σχετική αρνητική εμπειρία. Ειδικά στο βόρειο μέρος του Βοσπόρου (νομίζω ότι λέγεται το φανάρι της Σουλτάνας), ο χώρος του αγκυροβολίου είναι μικρός, γεγονός που δυσχεραίνει ακόμα πιο πολύ την κατάσταση. Δυστυχώς, όμως, δεν νομίζω να υπάρχει κάποιο άλλο μέρος εκεί κοντά στο οποίο θα μπορούσαν τα πλοία εν αναμονή διέλευσης να αγκυροβολούν.

10. Όχι δεν έχω παρατηρήσει καμία διακριτική μεταχείριση.

11. Η εγκατάσταση ενός VTMS θα βελτίωνε σίγουρα την κατάσταση γιατί θα υπάρχει κάποιος να σε παρακολουθεί ειδικά όταν έχει ομίχλη και να σου δίνει οδηγίες ώστε να αποφεύγονται συγκρούσεις. Δεν ήξερα ότι δεν έχουν εγκαταστήσει ακόμα τέτοιο σύστημα διότι από παλιά άκουγα ότι πρόκειται να το εγκαταστήσουν.

12. Την Ελληνική ναυτιλία και άρα και εμάς τους ναυτικούς, πιθανό κλείσιμο των Στενών δεν θα την επηρέαζε πολύ διότι τα πλοία της είναι tramp και δεν έχουν εξάρτηση άμεση και συνεχή από το εμπόριο στη Μαύρη Θάλασσα. Ναι, μεν ελληνικά πλοία δραστηριοποιούνται στην περιοχή, ειδικά τώρα τελευταία που έχει αναπτυχθεί το εμπόριο σιδήρου – νομίζω στη Σεβαστούπολη Ουκρανίας – αλλά αυτό δεν επηρεάζει την Ελληνική ναυτιλία.

13. Όχι, δεν γνώριζα ότι οι Τουρκικοί κανονισμοί έρχονται σε αντίθεση με τους διεθνείς κανονισμούς και τον IMO.

14. Θα συμμορφωνόμουν με τους τουρκικούς κανονισμούς διότι γνωρίζω ότι οι Τούρκοι δεν καταλαβαίνουν από τέτοια και ότι θέλουν να επιβάλλουν τα μέτρα τους, είτε αυτά συμμορφώνονται με το διεθνές δίκαιο είτε όχι. Δεν θα διακινδύνευα, ως πλοίαρχος, την ταχύτητα της διέλευσης του πλοίου μου, μόνο και μόνο για να θέσω τους Τούρκους μπροστά στις διεθνείς ευθύνες τους. Εξάλλου, σε τέτοια περίπτωση θα είχα πρόβλημα και με τους πλοιοκτήτες.

15. Εγώ νομίζω ότι οι Τούρκοι πάντοτε έχουνε κάποια κίνητρα για όλες τις κινήσεις τους. Πάντοτε κινούνταν με κριτήριο το όφελός τους και δεν υπολόγιζαν τίποτα μπροστά σε αυτό. Άρα και τα μέτρα που έχουν λάβει έχουν ως πρόσχημα τη ναυτική ασφάλεια αλλά ως βασικά έχουν πολιτική σκοπιμότητα και στην περίπτωση αυτή, τη διακίνηση του πετρελαίου της Κασπίας σύμφωνα με το οικονομικό συμφέρον τους.

16. Η Ελλάδα πρέπει να κινείται διπλωματικά, έτσι ώστε να κερδίσει κάτι ουσιαστικό. Το να είμαστε αντικειμενικοί και συναισθηματικοί, όπως κάνουμε συνήθως είναι λάθος. Πρέπει να πηγαίνουμε παράλληλα με την Ευρωπαϊκή Ένωση και να τα έχουμε καλά και με τους Ρώσους, Ουκρανούς κλ.π. και με τους Τούρκους. Εξάλλου, εμείς δεν επηρεαζόμαστε άμεσα από τυχόν τουρκικές καταστρατηγήσεις.

Ναι θα ήμουν υπέρ της Επιτροπής που θα περιορίζει την εξουσία των Τούρκων.

### Συνέντευξη Νο 8

1. Η εταιρεία μας ανήκει στην πρώτη κατηγορία και πιο συγκεκριμένα είναι διαχειρίστρια πλοίων.

2. Είμαι διευθυντής της εταιρείας και νόμιμος εκπρόσωπός της (εταιρεία του '89).

3. Είμαι μηχανικός του Εμπορικού Ναυτικού. Έχω τελειώσει τη Σχολή Μηχανικών Ασπροπύργου και έχω εξειδικευτεί όλα αυτά τα χρόνια στο operation, δηλαδή στη διαχείριση των πλοίων, ξεκινώντας από το τεχνικό τμήμα.

4. Η εταιρεία μας διαχειρίζεται 7 φορτηγά πλοία ξηρού φορτίου, τύπου Panamax με Παναμαϊκή σημαία, τα οποία ναυλώνονται μέσω του γραφείου μας. Έχουμε στο γραφείο μας δύο λεγόμενους house brokers, δηλαδή ναυλομεσίτες που επικοινωνούν με ναυλομεσιτικά γραφεία έξω, μέσω των οποίων γίνονται οι ναυλώσεις των πλοίων μας και όχι άλλων.

5. Η εταιρεία υπάρχει από το 1989 σαν αυτοτελής εταιρεία και παλαιότερα ήταν συστεγασμένη με την εταιρεία Karras Hellas του κυρίου Ιωάννη Καρρά από το 1985. Παλαιότερα, δε, και εγώ και η οικογένεια Τσάγκαρη ήμασταν στελέχη της εταιρεία Karras Hellas. Δηλαδή, εγώ και ο καπετάν Νικόλας ο Τσάγκαρης ξεκινήσαμε την εταιρεία αυτή το 1989.

Η οικογένεια Τσάγκαρη κατάγεται από τη Χίο και έχει ναυτική παράδοση. Ο πατέρας του καπετάν Νικόλα του Τσάγκαρη, ο Μιχάλης ήταν πλοίαρχος. Η οικογένεια αυτή είχε ασχοληθεί και παλαιότερα με τον εφοπλισμό. Είχαν ένα βαπόρι το «Γεώργιος» το 1912, το οποίο ασχολιόταν με τις θαλάσσιες μεταφορές προϊόντων στο Αιγαίο.

Εγώ έχω ταξιδέψει ως Α΄ Μηχανικός για 10 χρόνια, πριν αρχίσω να εργάζομαι ως Αρχιμηχανικός στην εταιρεία του κ. Καρρά. Η καταγωγή μου είναι από τα Καρδάμυλα της Χίου, όπου και μεγάλωσα. Ο πατέρας μου ήταν έμπορος στα Καρδάμυλα, καταγόμενος από τη Μικρά Ασία και προπολεμικά ασχολιόταν με εμπόριο ξυλείας και τροφίμων από τη Μαύρη Θάλασσα (Γαλάτσι – Κωσταντζα Ρουμανίας), μεταφερόμενα με καϊκια. Επίσης, εξήγαγε προϊόντα της Χίου, πορτοκάλια και μανταρίνια στην Καβάλα από όπου έπαιρνε σιτηρά κ.α. Η οικογένεια της μητέρας μου, το γένος Γεωργιλί, είχαν καράβια.

6. Τα πλοία μας συνήθως δραστηριοποιούνται συνήθως στην περιοχή της Άπω Ανατολής. Τα πλοία μας είναι εφοδιασμένα με δικούς τους γεραμούς φορτίων, τέτοια υπάρχουν περίπου 50 στον κόσμο και κατά συνέπεια κάνουν ένα εμπόριο στην περιοχή της Ινδονησίας, Ινδιών, περιοχές που είτε δεν έχουν λιμενικές εγκαταστάσεις φορτοεκφόρτωσης είτε παρουσιάζουν έντονο το φαινόμενο της παλίρροιας και έτσι μένουν αρόδο (on road – αγκυροβόλιο) και μεταφορτώνεται το φορτίο σε μικρότερα πλοία για να μεταφερθούν στην ξηρά. Άρα, οι περιοχές αυτές απαιτούν εξειδικευμένα πλοία με δικά τους μέσα

φορτοεκφόρτωσης τύπου *panamax*, τα λεγόμενα *gear panamax*. Μόνο το ένα από τα 7 πλοία μας είναι *gearless*.

Τώρα τελευταία, τα πλοία μας πηγαίνουν συχνά στη Μαύρη Θάλασσα διότι έχει αναπτυχθεί εμπόριο σιδήρου. Μετά από την πτώση του πολιτικού καθεστώτος της Σοβιετικής Ένωσης, οι χώρες εκεί έχουν αναπτύξει την παραγωγή εμπορίου σιδήρου, είτε σε χαλύβδινα φύλλα είτε σε δοκούς είτε σε ρόλους, οι οποίοι πάνε για διάφορες χρήσεις. Αυτά τα προϊόντα φορτώνονται από τα λιμάνια της Οδησσού, του Νοβοροσίσκ, Ιλιτσέφσκ, και λιγότερο από την Κωσταντζα. Εκεί, υποθέτω, θα υπάρχουν υψικάμενοι, που θα παράγουν τα προϊόντα αυτά.

Παλιότερα, όποτε πηγαίναμε στη Μαύρη Θάλασσα, εμπορευόμασταν σιτηρά, τώρα όμως ασχολούμαστε κυρίως με τη μεταφορά σιδήρου. Πηγαίνουμε περίπου μία φορά το μήνα.

7. Το ξέρουμε ότι έχουν επιβληθεί Τουρκικοί Κανονισμοί και το ζούμε και στο πετσί μας. Για δύο 4ετίες, είμαι μέλος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος και εκεί σε διάφορες συνεδριάσεις μας έχει απασχολήσει το θέμα των Στενών διότι ενώ ο IMO μιλάει για ελεύθερη διέλευση, η Τουρκία επιβάλλει κάποιους περιορισμούς οι οποίοι έχουν κάποιο κόστος.

8. Στο θέμα, που μας αφορά, δηλαδή στις μεταφορές, αυτό που μας απασχολεί είναι το κόστος που επιβάλλεται. Για παράδειγμα, η επιβολή υποχρεωτικής πλοήγησης από τους Τούρκους, ενώ ο IMO μιλάει για πλοήγηση σε εθελοντική βάση. Επίσης, τίθεται και το θέμα της καθυστέρησης λόγω αναστολής της κυκλοφορίας. Πολλές φορές έχουμε πρόβλημα με τους ναυλωτές (χρονοναυλωτές ή απλούς ναυλωτές με τους τόνους) διότι στα ναυλοσύμφωνα μέσα συχνά μπαίνει ο όρος ότι όταν η πλοήγηση είναι υποχρεωτική, τότε την επιβαρύνονται οι ναυλωτές. Στα Στενά, η πλοήγηση είναι τυπικά εθελοντική, ενώ στην ουσία είναι υποχρεωτική ειδικά για τα στενά του Βοσπόρου, οπότε τίθεται θέμα ποιος πρέπει να πληρώσει τα έξοδα. Για να είμαστε, βέβαια, αντικειμενικοί, στο Βόσπορο υπάρχει πρόβλημα και είναι λογική η πρόσληψη πλοηγού. Έτσι, λοιπόν, συχνά έχουμε διαφωνίες για το ποιος πρέπει να πληρώσει τον πλοηγό. Όταν η ναυλαγορά είναι καλή, τότε οι πλοιοκτήτες επιβάλλουν τον όρο στα ναυλοσύμφωνα ότι τα έξοδα της

πλοήγησης, είτε υποχρεωτικής είτε εθελοντικής, τα επιβαρύνονται οι ναυλωτές. Σε περιόδους, όπως σήμερα, που η αγορά δεν είναι τόσο καλή, εισάγονται όροι όπως ο προαναφερόμενος, με αποτέλεσμα να υπάρχουν διαφωνίες. Για τα πλοία του δικού μας μεγέθους, τα έξοδα της πλοήγησης είναι περίπου 2.500 \$ Η.Π.Α. Συχνά, όμως, υπάρχουν και διάφορα άλλα παρελκόμενα, π.χ. λάντζες, οπότε το κόστος αγγίζει τα 4.000 \$ Η.Π.Α. Είναι σημαντικό έξοδο αλλά δεν μπορείς να το αποφύγεις. Ο πλοίαρχος του πλοίου μπορεί να αισθάνεται σίγουρος για τις ικανότητές του αλλά από την άλλη υπάρχει ο φόβος, δεδομένου ότι πέρα από τα διερχόμενα πλοία, υπάρχουν και τα καραβάκια που κροσσάρουν τα στενά για να μεταφέρουν επιβάτες από την μία πλευρά στην άλλη, κίνηση που αυξάνει τον κίνδυνο ατυχημάτων. Πιο πολύ είναι ψυχολογικοί οι λόγοι πρόσληψης του πλοηγού γιατί όπως γνωρίζετε την ευθύνη την έχει πάντοτε ο πλοίαρχος. Μόνο στο κανάλι του Παναμά, ο πλοίαρχος δεν ευθύνεται για τις εντολές που δίνει ο πλοηγός. Καθυστερήσεις έχουμε υποστεί λόγω αναστολής της κυκλοφορίας, λόγω άσχημου καιρού κ.λπ.

9. Σαν ναυτικός μιλώντας, ο κάθε έλεγχος στη ναυσιπλοΐα, έχει τη θετική έχει και την αρνητική πλευρά του. Από τη μία ίσως χρειάζεται η αναστολή κυκλοφορίας για θέμα ναυτικής ασφάλειας, από την άλλη όμως δημιουργείται συμφόρηση στους χώρους αναμονής με τους αναμενόμενους κινδύνους αλλά και το οικονομικό κόστος λόγω της καθυστέρησης. Κατά τη γνώμη μου, η αναστολή εξασφαλίζει τη σωστή ροή της κίνησης και έτσι αποφεύγεται η περίπτωση να βρεθούν δύο αντιπαρερχόμενα πλοία στα στενά και έτσι να δημιουργηθεί κίνδυνος σύγκρουσης. Με άλλα λόγια, η αναστολή είναι επιβεβλημένη όσο και εάν προκύπτει πρόβλημα στους χώρους αναμονής.

10. Εκτός από τα πλοία υπό Κυπριακή σημαία, που όπως πληροφορούμαι, διότι εμείς ουδέποτε είχαμε Κυπριακή σημαία, αντιμετωπίζουν τα γνωστά προβλήματα, λόγω της πολιτικής κατάστασης της Κύπρου, εμείς δεν είχαμε ποτέ πρόβλημα με την Παναμαϊκή σημαία. Ίσως, η μόνη διάκριση που γίνεται είναι αυτή της εξαιρούμενης φορολόγησης για κάποιες σημαίες όταν προσεγγίζουν τουρκικά λιμάνια ή και λιμάνια των άλλων χωρών της Μαύρης Θάλασσας για να παραλάβουν φορτίο, διακρίσεις που στηρίζονται σε διμερείς

συμφωνίες. Αλλά έχω ακούσει ότι τώρα και ο Παναμάς υπογράφει τέτοιες σχετικές συμφωνίες με την Ουκρανία και τη Ρωσία.

Τον Οκτώβριο προσεγγίσαμε λιμάνι της Τουρκίας για να ξεφορτώσουμε και δεν αντιμετωπίσαμε κανένα πρόβλημα.

11. Βεβαίως, όλα αυτά τα συστήματα βελτιώνουν την κατάσταση. Η βελτίωση, βέβαια έχει σχέση και με το ποια χώρα διαχειρίζεται το σύστημα, ποια είναι τα πρόσωπα που θα χειρίζονται τα ηλεκτρονικά όργανα. Αυτό πρέπει να το λάβουμε σοβαρά υπόψη μας διότι έχω αμφιβολίες για την ικανότητα και εξειδίκευση των προσώπων που τυχόν αναλάβουν τη λειτουργία ενός VTΜIS στην περιοχή των Στενών. Ίσως, με τη σωστή λειτουργία ενός τέτοιου συστήματος και με τη συνεχόμενη τεχνολογική ανάπτυξη και σίγουρα με εξειδικευμένους χειριστές, να μη χρειάζεται και η παρουσία πλοηγού στα πλοία.

12. Όπως είπαμε προηγουμένως, τα τελευταία χρόνια δραστηριοποιούμαστε στην περιοχή της Μαύρης Θάλασσας και άρα πιθανό κλείσιμο των Στενών θα επηρέαζε την επιχείρησή μας αλλά όχι σε σημείο καταστροφικό, διότι είμαστε tramp.

13. Ναι γνωρίζω ότι οι Τουρκικοί Κανονισμοί έρχονται σε αντίθεση με το διεθνές δίκαιο και τις αποφάσεις του ΙΜΟ.

14. Βεβαίως και δεν θα αντιδρούσαμε. Η ναυτιλία έχει μία ιδιομορφία, είναι διεθνοποιημένη δραστηριότητα. Στα πλαίσια του διεθνούς εμπορίου, π.χ. τέτοιες πληροφορίες είθισται να δίνονται και εμείς τις δίνουμε. Σε καμία περίπτωση δεν θα θέλαμε να έρθουμε σε σύγκρουση με τις τοπικές αρχές και να μας βάλουν σε μαύρη λίστα.

15. Οι Τουρκικοί Κανονισμοί θεσπίστηκαν πρωτίστως για τη ναυτική ασφάλεια. Ο όγκος και το μέγεθος των πλοίων είναι τόσο μεγάλων που κάποιοι κανονισμοί είναι επιβεβλημένοι. Σε περίοδο ειρήνης, εξάλλου, οι λόγοι πολιτικής σκοπιμότητας δεν είναι εμφανείς. Βέβαια, κανείς δεν μπορεί να εξασφαλίσει ότι σε μία τέτοια περίπτωση δεν θα γίνει εκμετάλλευση από την

πλευρά των Τούρκων. Ο μόνος συσχετισμός που μπορεί να γίνει στις μέρες μας είναι με το εμπόριο του πετρελαίου, αλλά γι' αυτό αρμόδιοι να μιλήσουν είναι οι πλοιοκτήτες πετρελαιοφόρων.

16. Η Ελλάδα δεν έχει κάποια δικαιολογία άμεση, όπως η Ρωσία, να πιέσει επιθετικά την Τουρκία για να ληφθούν κάποια μέτρα. Αν ήμασταν στον Εύξεινο Πόντο και είχαμε ως μόνη διέξοδο τα Στενά, θα είχαμε πρόβλημα επιβιώσεως, οπότε τότε θα δικαιολογούμασταν να έχουμε επιθετική πολιτική. Νομίζω ότι μία τέτοια λύση (διεθνούς επιτροπής) θα είχε μέσα και το πολιτικό στοιχείο. Επομένως, καλύτερα να μη γινόταν γιατί το βασικό κριτήριο για τη διέλευση στην περιοχή πρέπει να είναι το εμπορικό. Κανείς δεν μπορεί να εξασφαλίσει ότι η κατάσταση θα είναι καλύτερη σε περίπτωση ελέγχου των Στενών από διεθνή επιτροπή. Η επιβολή κανόνων, και σε τέτοια περίπτωση, θα προσπαθούσε να καλύψει πολιτικά και οικονομικά συμφέροντα άλλων κρατών. Οπότε το αποτέλεσμα θα ήταν το ίδιο εάν όχι χειρότερο.

### Συνέντευξη Νο 9

1. Ανήκουμε στην πρώτη κατηγορία.
2. Είμαι διευθυντής της εταιρείας και έχουμε έρθει στην Ελλάδα εδώ και 6-7 χρόνια.
3. Είμαι ναυπηγός. Έχω αποφοιτήσει από το Newcastle Durham University.
4. Έχουμε 7 πλοία φορτηγά, τύπου Panamax με Κυπριακή σημαία. Το μήκος τους είναι πάνω από 150 μέτρα.
5. Η καταγωγή μου είναι από τις Οινούσσες και από τη Μάνη. Υπάρχει ναυτιλιακή οικογενειακή παράδοση που πάει πίσω 4-5 γενιές.

6. Τα πλοία μας δραστηριοποιούνται σε όλον τον κόσμο. Στον Εύξεινο Πόντο πηγαίνουν 1-2 φορές το χρόνο. Τα λιμάνια που προσεγγίζουν είναι το Νοβοροσίσκ, η Οδέσσα και έχουν πάει και για dry docking στη Μαγγαλία και στη Κωσταντζα της Ρουμανίας.
7. Ναι γνωρίζω ότι υπάρχουν Τουρκικοί Κανονισμοί χωρίς όμως λεπτομέρειες.
8. Δεν έχουμε αρνητικές εμπειρίες από τη διέλευσή των πλοίων μας στα Στενά. Απλά έχουμε κάποια οικονομική επιβάρυνση από την πρόσληψη πλοηγού.
9. Δεν έχει τύχει κάποιο ατύχημα σε πλοίο μας λόγω αυτής της κατάστασης. Θεωρητικά δημιουργεί πρόβλημα.
10. Παρόλο που έχουμε Κυπριακή σημαία, ουδέποτε είχαμε πρόβλημα με τις Τουρκικές Αρχές κατά τη διέλευσή μας από τα Στενά.
11. Δεν έχω την τεχνογνωσία για να απαντήσω αυτήν την ερώτηση.
12. Κάθε αποκλεισμός διέλευσης από τα Στενά προσκρούει στην ελεύθερη αγορά και συνεπώς θα έχει επίπτωση στην Ελληνική ναυτιλία. Θα μας επηρέαζε αλλά όχι καθοριστικά. Ας μην ξεχνάμε την περίπτωση του Suez, όπου είχαν κλειστεί μέσα αρκετά και είχαν επί χρόνια διάφορα ναυάγια.
13. Γνωρίζω ότι οι Τουρκικοί Κανονισμοί είναι αντίθετοι στις διεθνείς συνθήκες και στους κανονισμούς του IMO.
14. Εάν οι Τουρκικές Αρχές ζητήσουν παράλογες πληροφορίες, βεβαίως και θα δώσω εντολή να μη συμμορφωθεί ο πλοίαρχος.
15. Οι λόγοι που καθιερώθηκαν οι Τουρκικοί Κανονισμοί είναι σίγουρα πολιτικοί, διότι εάν ήταν ήσαν εμπορικοί οι λόγοι προς διευκόλυνση της



ναυσιπλοΐας και εξασφάλισης της ναυτικής ασφάλειας, τότε οι Κανονισμοί θα ήταν διεθνείς, επικυρωμένοι από τον IMO και όχι εθνικοί.

16. Η Ελληνική πολιτική πρέπει να κινείται σε πλαίσια τέτοια ώστε αυτή να είναι αποτελεσματική, ανεξάρτητα από το εάν αυτή είναι έντονη ή ήπια. Σίγουρα, μία Διεθνή Επιτροπή θα εξασφάλιζε περισσότερη αντικειμενικότητα.

### Συνέντευξη Νο 10

1. Η εταιρεία μας είναι διαχειρίστρια πλοίων.

2. Εργάζομαι στο τμήμα του operation.

3. Είμαι καπετάνιος, πλοίαρχος του Εμπορικού Ναυτικού. Τελείωσα την Σχολή Εμπορικού Ναυτικού της Κύμης το 1968. Ταξίδευα (από το 1980 ως πλοίαρχος) μέχρι το 1986 και από τότε είμαι στο operation της εταιρείας αυτής. Σε όλη μου την καριέρα ήμουν ναυτολογημένος σε δεξαμενόπλοια.

4. Η εταιρεία διαχειρίζεται 28 δεξαμενόπλοια, τύπου handy size, afromax και suex max και 13 φορτηγά πλοία χύδην φορτίου (bulk carrier). Η εταιρεία έχει παραγγείλει και άλλα 14 δεξαμενόπλοια, τα οποία είναι υπό ναυπήγηση και πρόκειται να παραληφθούν μέσα στο 2002 και 2003. Τα 5 δεξαμενόπλοια πλοία είναι υπό Ελληνική σημαία, τα υπόλοιπα δεξαμενόπλοια και λίγα φορτηγά, σύνολο 30 πλοία έχουν Μαλτέζικη σημαία και έχουμε και λίγα φορτηγά με Κυπριακή σημαία. Τα περισσότερα που δεν έχουν Ελληνική σημαία, είναι συμβεβλημένα με το N.A.T.

5. Η εταιρεία ασχολείται με τη διαχείριση πλοίων από το 1966. Η καταγωγή των ιδρυτών της εταιρείας, το ζεύγος Μαρτίνου (η κυρία Μαρτίνου είναι απόγονος της οικογένειας Μεθενίτη, η οποία ασχολιόταν επίσης με την

εκμετάλλευση πλοίων 2 ή 3 γενιές πίσω) κατάγεται από τον Πόρο. Εγώ κατάγομαι από τον Πειραιά και έχω οικογενειακή ναυτική παράδοση.

6. Τα πλοία μας δραστηριοποιούνται σε όλο τον κόσμο αλλά τα δεξαμενόπλοιά μας δραστηριοποιούνται κυρίως στην Ευρώπη και κατά μεγάλο ποσοστό ασχολούνται με το εμπόριο στη Μαύρη Θάλασσα. Η συχνότητα διέλευση από τα Στενά είναι τουλάχιστον 1 καράβι την ημέρα. Τα δεξαμενόπλοια μας μεταφέρουν πετρέλαιο από τα λιμάνια Νοβοροσίσκ, Σούψα, Θεοδόσια, Μπατούμι και άλλα. Μερικά φορτηγά μας προσεγγίζουν επίσης λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας μεταφέροντας από Κούβα συνήθως ζάχαρη προς Νοβοροσίσκ.

7. Βεβαίως το γνωρίζουμε ότι έχουν επιβληθεί Τουρκικοί Κανονισμοί στα Στενά.

8. Λόγω των διατάξεων των Τουρκικών Κανονισμών που επιβάλλουν το κλείσιμο της μίας ροής στα Στενά όταν πρόκειται ένα μεγάλο δεξαμενόπλοιο να διέρθει από αυτά, ειδικά φορτωμένο, υφιστάμεθα συχνά καθυστερήσεις μέχρι και μία ημέρα περιμένοντας να ανοίξει ο δίαυλος. Το οικονομικό κόστος της μίας ημέρας καθυστέρησης εξαρτάται από τη ναυλαγορά και είναι περίπου 25.000 – 30.000 \$ Η.Π.Α. για κάθε πλοίο κατά μέσο όρο.

Επειδή τα πλοία μας περνούν πολύ συχνά από τα Στενά και οι πλοίαρχοί μας είναι έμπειροι, δεν χρησιμοποιούμε πλοηγό στην Καλλίπολη, κάτω στο Τσανάκκαλε αλλά μόνο στο Βόσπορο. Η πρόσληψη αυτή πλοηγού στα Δαρδανέλια συχνά, στο παρελθόν, συνεπαγόταν κάποιες καθυστερήσεις και προστριβές διότι χωρίς να το επιβάλλει κάποιος νόμος, σιωπηρά προηγούνται τα πλοία που προσλαμβάνουν πλοηγό. Το έχω αντιμετωπίσει αυτό το πρόβλημα και εγώ ως πλοίαρχος. Τα τελευταία δύο χρόνια, επειδή πλέον γνωρίζουν την εταιρεία μας, δεν αντιμετωπίζουμε τέτοια προβλήματα. Ο πλοηγός στο Βόσπορο συνεπάγεται για μας κάποια οικονομική επιβάρυνση.

9. Έχω περάσει στην καριέρα μου τα Στενά περίπου 50 φορές. Πράγματι η συσσώρευση πλοίων στις εισόδους των στενών μπορεί να δημιουργήσει, ειδικά όταν έχει κακοκαιρία, επιπρόσθετα προβλήματα για την ασφάλεια της

ναυσιπλοΐας. Το πρόβλημα αυτό μπορεί να αντιμετωπιστεί με τη βοήθεια πλοηγών, με την επέκταση του χώρου αναμονής, με την απαγόρευση αγκυροβολίας πολλών πλοίων ειδικά στη νότια είσοδο του Βοσπόρου, με την εγκατάσταση ενός VTS (ήδη έχουν δημιουργηθεί 5 σταθμοί). Γενικά οι συνθήκες δεν είναι ιδανικές για έναν ναυτιλλόμενο, που πρόκειται να περάσει τα στενά του Βοσπόρου.

10. Με την Ελληνική σημαία δεν είχαμε ουδέποτε πρόβλημα. Μπορώ να σας πω ότι τυχαίναμε και καλύτερης μεταχείρισης λόγω του ότι είμασταν Έλληνες. Με τη σημαία της Μάλτας γενικά η αντιμετώπιση εξαρτάται από το πόσο γνωρίζουν τους διαχειριστές, τι είδους καράβι είναι κ.λπ. Η Κυπριακή σημαία έχει τους γνωστούς περιορισμούς προσέγγισης στα τουρκικά λιμάνια. Εμείς δεν έχουμε γενικά κανένα πρόβλημα διότι μας γνωρίζουν.

11. Η άρση του TSS για τη διέλευση των μεγάλων δεξαμενόπλοιων, σαν των δικών μας είναι επιβεβλημένη. Το VTS θα είναι μεγάλη βοήθεια όταν γίνει σωστή εκμετάλλευσή του και όταν επανδρωθεί με ειδικά εξειδικευμένα στελέχη. Αυτή τη στιγμή παρατηρείται κάποια δυσκολία επικοινωνίας μεταξύ πλοηγών και χειριστών του υπάρχοντος VTS, οι οποίοι δεν είναι πλοίαρχοι, δεν είναι άνθρωποι του εμπορικού ναυτικού. Πρέπει επίσης να εφοδιαστούν οι πλοηγοί με ηλεκτρονικούς υπολογιστές έτσι ώστε να υπάρχει σωστή και σύγχρονη επικοινωνία. Μέχρι στιγμής, το σύστημα που λειτουργεί κάνει απλή καταγραφή και στοιχειώδη επικοινωνία με τους πλοηγούς, δεν είναι ολοκληρωμένο.

12. Όπως σας είπα και προηγουμένως, από τα στενά περνά τουλάχιστον 1 πλοίο μας την ημέρα. Άρα είναι λογικό ότι πιθανό κλείσιμο των Στενών θα επηρέαζε κατά πολύ την επιχείρησή μας.

13. Σε γενικές γραμμές, χωρίς να ξέρουμε τις νομικές λεπτομέρειες, γνωρίζουμε ότι κάποιοι από τους Τουρκικούς Κανονισμούς έρχονται σε αντίθεση με τα διεθνώς επιβαλλόμενα.

14. Δεν θα επιθυμούσαμε να εμπλακούμε με τις Τουρκικές αρχές για ευνόητους λόγους. Στα πλαίσια της καλής συνεργασίας και δεδομένου ότι αναγνωρίζουμε την σκοπιμότητα του να κρατήσουν μία καθαρή πόλη, μακριά από ρυπάνσεις κ.α., βλέπουμε θετικά την παροχή στοιχείων που αποσκοπούν στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.

15. Προβάλλεται η ναυτική ασφάλεια αλλά πιστεύω ότι πίσω από αυτήν υπάρχει και η σκοπιμότητα μεταφοράς του πετρελαίου της Κασπίας μέσω των αγωγών.

16. Η ελληνική πολιτική οφείλει να προσαρμόζεται στις εκάστοτε συνθήκες, αλλά σίγουρα είμαι θετικός στην ίδρυση Διεθνούς Επιτροπής ελέγχου των Στενών. Περισσότερα για την πολιτική που πρέπει να έχει η Ελλάδα αναφορικά με το θέμα αυτό, θα το συζητήσετε με τον Γενικό Διευθυντή της εταιρείας μας.

### Συνέντευξη Νο 11

Αυτό που παρατηρώ ότι συμβαίνει στα διάφορα διεθνή fora και τις διεθνείς συναντήσεις που αφορούν το καθεστώς των Στενών του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων είναι ότι αντιμετωπίζεται το όλο θέμα υπό ένα πολιτικό και οικονομικό πρίσμα, ενώ κατά τη γνώμη μου θα έπρεπε να το αντιμετωπίσουμε πρακτικά.

Έχει συσταθεί το CERA (Cambridge Energy Research Associates), το οποίο είναι ένα "think – tank" εγκατεστημένο στο Cambridge της Μασαχουσέτης. Είναι energy gurus και είναι οι βασικοί σύμβουλοι της Αμερικανικής Κυβέρνησης, οι σύμβουλοι των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και οι μεγάλοι μακροοικονομικοί σύμβουλοι για τις μεγάλες επενδύσεις που γίνονται στην Κασπία αλλά και γενικά για την διακίνηση ενέργειας στον κόσμο. Αυτοί οργανώνουν κάθε χρόνο ένα συνέδριο που λέγεται "leadership meeting" στο οποίο καλούν το "leadership" του κλάδου και συζητούν σε υψηλό επίπεδο.

Πέρσι τον Ιούνιο, οργάνωσαν ένα συνέδριο στην Κωνσταντινούπολη στο οποίο ήταν καλεσμένοι, σε υψηλό επίπεδο, οι Υπουργοί και Πρωθυπουργοί όλου του Μεσοκαυκάσιου χώρου και του Παρακαυκάσιου χώρου, δηλαδή Ρωσίας, Ουζμπεκιστάν, Αρμενίας, Ουκρανίας, Ρουμανίας κ.λπ., της Τουρκίας, των Η.Π.Α. και των Ευρωπαϊκών κρατών. Η συζήτηση έγινε σε πολιτικό, επιστημονικό και τεχνοκρατικό επίπεδο και είχε ως αντικείμενο το κατά πόσο αυτά τα μεγάλα αποθέματα της Κασπίας μπορούν να εξαχθούν από τη γη και να μεταφερθούν στις αγορές της Δύσης και τι σημαίνει αυτό τόσο για τις οικονομίες των δυτικών κρατών όσο και για την αναγέννηση των οικονομιών των εκεί χωρών. Ένα από τα μεγαλύτερα και δύσκολα να ξεπεραστούν προβλήματα είναι όχι το πώς θα εξαχθεί η ενέργεια στην επιφάνεια αλλά το πώς το εξαχθέν πετρέλαιο θα μεταφερθεί από αυτή την κλειστή λίμνη στη Δύση διασχίζοντας κάποιες συγκεκριμένες περιοχές. Είχαμε λοιπόν να συζητήσουμε, να σχολιάσουμε και να μελετήσουμε τους εναλλακτικούς δρόμους μεταφοράς του πετρελαίου της Κασπίας προς τη Δύση. Υπήρχε λοιπόν μία ομάδα που μιλούσε για τον αγωγό Μπακού Τσειχάν, καθώς και άλλες που μιλούσαν για το consortium μεταξύ Σούπσα – Νοβοροσίσκ – Θεοδόσια, για έναν αγωγό που θέλουν να κατασκευάσουν πιο βόρεια προς Ουκρανία – Βουλγαρία – Ρουμανία που θα συνδεθεί με τους αγωγούς που ρέουν προς την Ευρώπη και για τον Βόσπορο. Εμένα με κάλεσαν λόγω του ότι τα πλοία που διαχειρίζεται η εταιρεία μας διασχίζουν πολύ συχνά τον Βόσπορο γιατί δουλεύουμε μεταφέροντας πετρέλαια από τη Μαύρη Θάλασσα για μέλη του Αζέρικου consortium Shevron, BP, Exxon, εταιρείες, που είναι οι βασικοί μας πελάτες καθώς ναυλώνουν τα πλοία μας. Με κάλεσαν, λοιπόν, ως εκπρόσωπο της εταιρείας μας καθώς τα πλοία μας διασχίζουν τον Βόσπορο τουλάχιστον μία φορά την ημέρα. Και όχι μόνο αυτό. Είμαστε η πρώτη εταιρεία που μετέφερε το πρώτο πετρέλαιο που βγήκε από τον αγωγό Μπακού – Σούπσα και αυτό σημαίνει ότι ήμασταν καλεσμένοι και ήμουν και εγώ δίπλα στον Σεβανάτζε, πατήσαμε μαζί το κουμπί για να φορτωθεί στο πλοίο το πρώτο πετρέλαιο που βγήκε από εκεί. Ήταν μία πάρα πολύ σημαντική στιγμή, η οποία με βοήθησε να καταλάβω πολλά για τις διαπολιτικές ισορροπίες και τη σημασία αυτού του καναλιού για την επιβίωση και των χωρών πέρα και γύρω από το κανάλι αλλά και τους πραγματικούς κινδύνους και τις ευαισθησίες της Τουρκίας. Βρέθηκα λοιπόν, σε αυτό το

συνέδριο στο οποίο μετείχαν και: ένας Υπουργός Εξωτερικών της Τουρκίας εξειδικευμένος σε θέματα ενεργείας, ο οποίος μετείχε και στη σύναψη συμφωνίας με την Ελλάδα για τη μεταφορά του γκαζιού, μία συνάδελφός σας δασκάλα – δικηγόρος, καθηγήτρια στο Πανεπιστήμιο, νομικομανής, πάρα πολύ έξυπνη και μορφωμένη, με μυαλό που σε τρεις συναντήσεις που είχαμε, έχει γίνει πλέον ο βασικός φορέας που βοηθάει από νομική άποψη να διευρυνθούν οι αντιλήψεις. Συμμετείχε ο chief executive της BP, που είναι ο μεγαλύτερος επενδυτής στον αγωγό Μπακού – Τσεϊχάν και ο μεγαλύτερος συμμετέχων στο αζέρικο consortium.

Εγώ προσπάθησα να μιλήσω σε καθαρά πρακτικό και τεχνικό επίπεδο. Γι' αυτό, πήγα και βρήκα τον chief pilot, του είπα να έρθει στο συνέδριο, να μιλήσουμε μαζί και να μιλήσουμε για τα πρακτικά θέματα που αντιμετωπίζουμε εμείς ως ναυτικοί. Η παρουσίαση αυτή εξελίχθηκε πολύ καλά. Ο πάγος έσπασε. Έγινε μία πολύ καλή συζήτηση διότι ήταν παρούσες όλες οι ενδιαφερόμενες πετρελαϊκές εταιρείες, η Shell, η Cenron, οι οποίες υποστήριζαν ότι κάνουν τεράστιες επενδύσεις στην Κασπία και ότι θέλουν να εξασφαλίσουν ότι το προϊόν τους θα φτάσει στη Δύση.

Ο κεντρικός άξονας των παρεμβάσεων μου ήταν ότι θέλουμε να κάνουμε ότι μπορούμε προληπτικά για να ενισχύσουμε τον Βόσπορο σαν κανάλι γιατί ακόμα και εάν γίνει ο αγωγός Μπακού - Τσεϊχάν, ακόμα και εάν γίνει ο αγωγός Μπουργκάς – Αλεξανδρούπολη, η κατασκευή τους θέλει τουλάχιστον 5 ή και 10 χρόνια και ας μου επιτραπεί να πω ότι μπορεί και να μη γίνει ποτέ διότι όσο η τιμή του πετρελαίου και του βαρελιού κυμαίνεται δεν μπορεί κανείς να είναι σίγουρος για τίποτα. Πέραν αυτού, σημαντικό είναι και το πολιτικό κόστος και ρίσκο που αναλαμβάνουν οι Τούρκοι, διότι οι αγωγοί θα περνάνε από χώρες που έχουν μεγάλη πολιτική και οικονομική αστάθεια. Ας μην ξεχνάμε και το περιβαλλοντικό ρίσκο διότι εάν σκάσει ο αγωγός, αντί να λερωθεί η θάλασσα θα λερωθεί η γη, θα λερωθεί το υπόστρωμα της γης. Τέλος, ο αγωγός αυτός θα χωρίζει την Ήπειρο στα δύο και δεν θα περνούν τα ζαρκάδια, τα ποντίκια κ.λπ., με ότι αυτό σημαίνει. Αυτό που θέλω να πω είναι ότι εκείνη τη στιγμή έπρεπε να αφαιρέσουμε το πολιτικό στοιχείο γιατί καταρχήν είχε συμφωνηθεί η κατασκευή του αγωγού Μπακού – Τσεϊχάν και έπρεπε να εκτιμήσουμε πλέον ψύχραιμα τους πραγματικούς κινδύνους της θάλασσας και τους πραγματικούς κινδύνους της ξηράς και να υπολογίσουμε

ψύχραιμα αφενός το εισόδημα που εξασφάλιζε η Τουρκία παίρνοντας fees (έξοδα διέλευσης) από τα βαπόρια και αφετέρου αυτό που θα κέρδιζε η Τουρκία από τον αγωγό Μπακού – Τσεϊχάν με όλες τις αρνητικές συνέπειες που η ύπαρξή του συνεπάγεται.

Σε εκείνο το σημείο έγινε η αλλαγή πλεύσης: εκεί που η Τουρκία ήθελε να κατασκευάσει τον αγωγό Μπακού – Τσεϊχάν, αντιλήφθηκε ότι κερδίζει πολύ πιο πολλά χρήματα χωρίς να κάνει την παραμικρή επένδυση διότι την επένδυση την έχουμε κάνει εμείς: εμείς έχουμε τα βαπόρια, εμείς έχουμε τους ανθρώπους, εμείς μεταφέρουμε το φορτίο. Πληρώνουμε όχι υπό μορφή εισιτηρίου αλλά υπό την μορφή εξόδων λιμανιών, πιλότων κ.λπ. και αφήνουμε στην Τουρκία πάρα πολλά εκατομμύρια δολάρια κάθε χρόνο, και δεδομένου ότι έχει θεσπίσει ένα χρηματικό ποσό ως ποσοστό για κάθε βαρέλι, σήμερα λαμβάνουν περισσότερα χρήματα το βαρέλι από εκείνα που θα ελάμβαναν από τον αγωγό Μπακού – Τσεϊχάν. Άρα, δεν υπάρχει λόγος να τσακωνόμαστε.

Εκείνη τη στιγμή όταν κάναμε μία βόλτα στον Βόσπορο με ένα караβάκι, γινόταν μία διαδήλωση ακτιβιστών της Green Peace και υπήρχαν γύρω μας βαρκούλες, διαμαρτυρόμενοι άνθρωποι, πάνω που λέγανε “you are killers”, “oil killers” κ.λπ.

Όλα αυτά γίνονται από μία δική μας πρωτοβουλία, για λογαριασμό μας. Αυτό που έγινε είναι ότι καταγράψαμε κάποια πρακτικά προβλήματα αφού καθίσαμε και συζητήσαμε σε πρακτικό ναυτικό επίπεδο. Αριθμήσαμε τα προβλήματα που συναντάμε, τι μπορεί να γίνει για να επιλυθούν αυτά και έχουμε αρχίσει να γράφουμε θέματα σχέσεων με τους πιλότους, σχέσεων με τους ελεγκτές, σχεδιασμό ταξιδιού, αλλαγής του L.O.F. και απαιτήσεων αυτών που παρέχουν την επιθαλάσσια αρωγή, τι πραγματικά κάνουν τα ρυμουλκά συνοδείας (escort tugs), τι δεν κάνουν, τι θα μπορούσαν να κάνουν. Με άλλα λόγια δημιουργήθηκε μία νέα αντίληψη ή καλύτερα πολεμάμε για να επιβληθεί πλήρως αυτή η νέα αντίληψη για την καλύτερη διαχείριση του Βοσπόρου, καθώς αυτή είναι η μοναδική έξοδος του πετρελαίου, τουλάχιστον βραχυπρόθεσμα.

Το ότι στο ίδιο συνέδριο διαμαρτύρονταν η BP, η Chevron, η Navia ότι βάζουν τα χρήματα για να γίνει ο αγωγός Μπακού – Τσεϊχάν έδειχνε ότι άφηνε αδιάφορους τους Τούρκους. Τους είχε φύγει πλέον η ένταση και η λογική που

χρησιμοποιούσε τον κίνδυνο των Στενών για την κατασκευή του αγωγού Μπακού - Τσειχάν, ο φόβος τους, η έντασή και η αντίδρασή τους είχε χαλαρώσει.

Αυτό που αισθάνομαι εγώ είναι ότι υπάρχουν πάρα πολλά πράγματα που μπορεί να γίνουν προκειμένου να βελτιωθούν οι συνθήκες ναυσιπλοΐας στο Βόσπορο. Ως εταιρεία, έχουμε συντάξει μία λίστα από σχετικές προτάσεις βελτίωσης.

Το VTMISS, το οποίο οι Τούρκοι το εγκαθιστούν και θα είναι έτοιμο του χρόνου θα βελτιώσει σίγουρα την κατάσταση αλλά το πρόβλημα με ένα τέτοιο σύστημα είναι ο χειρισμός του και ποιες ευθύνες θα αναλάβουν οι χειριστές του. Δηλαδή εάν ένα πλοίο, το οποίο υπόκειται στις οδηγίες του χειριστή του VTMISS, τρακάρει, ποιος θα έχει την ευθύνη; Αυτό κατά πάσα πιθανότητα, όπως άλλωστε συμβαίνει και με τα αντίστοιχα συστήματα που έχουν εγκατασταθεί στην Ελλάδα (ένα υπό την εποπτεία του ΥΕΝ και ένα υπό την εποπτεία της Ναυτικής Διοικήσεως Αιγαίου), θα κάνει απλή καταγραφή. Κανένας δεν θέλει να κάνει, δεν θέλει να αναλάβει την ευθύνη να κάνει προληπτικό έλεγχο αποφυγής ναυτικών ατυχημάτων (proactive accident avoidance). Η ευθύνη είναι τεράστια. Το κατά πόσο γρήγορα αυτό το σύστημα θα γίνει και το κατά πόσο θα βρουν ανθρώπους υπεύθυνους και γνώστες του χειρισμού του για επάνδρωσή του, είναι άγνωστο.

Αυτό που είναι πολύ ουσιαστικό και το πράξαμε είναι ότι τελευταία που είχαμε ένα εσωτερικό σεμινάριο εκπαίδευσης των πλοιάρχων μας, φέραμε τον Γενικό Γραμματέα των Πιλότων και φέραμε και τη Chevron και θα ερχόταν και η BP, δηλαδή ήμασταν αυτοί που έχουν το φορτίο, αυτοί που μεταφέρουν το φορτίο και οι πιλότοι και κάναμε κοινές ασκήσεις σε simulators, τους οποίους προσπαθούμε να εγκαταστήσουμε και εδώ πέρα. Ο καπετάνιος ο δικός μας ήταν πάνω στο τιμόνι και συνομιλούσε με τον πιλότο κάνοντας εξάσκηση στην επικοινωνία καπετάνιου - πιλότου.

Η επίλυση του θέματος του Βοσπόρου θα είναι μία πολύ καλή αρχή για την ελληνοτουρκική προσέγγιση. Εμείς έχουμε τη δυνατότητα να τους πούμε ότι το πρόβλημα είναι κοινό, όπως θα αναλύσω παρακάτω.

Η πολιτική μίας οποιαδήποτε ελληνικής κυβέρνησης πρέπει να σέβεται και να διατηρεί το διεθνές καθεστώς αλλά αξίζει να αντιμετωπίσει αντικειμενικά το πρόβλημα διότι εάν λάβει χώρα κάποιο ατύχημα, αυτή η ωραιότερη πόλη του



κόσμος θα καταστραφεί – και ας μην ξεχνάμε ότι αυτή η πόλη δεν είναι δημιούργημα μόνο των Τούρκων αλλά και των Ελλήνων, είναι εξίσου δικιά μας, ανεξάρτητα εάν από την γρίνια μας και τους λάθος χειρισμούς μας την έχουν άλλοι. Τη δικιά μας ιστορία και παράδοση προστατεύουμε, εάν αντικειμενικά αξιολογήσουμε τα προβλήματα που είναι υπαρκτά και συμβάλλουμε στο να βρεθούν πρακτικές λύσεις, οι οποίες όπως προανέφερα είναι πάρα πολλές από το να έχουν καλύτερη βάρκα για να επιβιβάζεται ο πιλότος στο πλοίο μέχρι το να γίνουν οι δικοί μας καπεταναίοι πιο καλοί στην επικοινωνία με τον πιλότο και οι δικοί τους πιλότοι πιο προετοιμασμένοι. Επίσης, πρέπει να δίνεται ο χρόνος στο πλοίο να επικοινωνεί με τον πιλότο και να συζητάνε για τα πρόσκαιρα θέματα και προβλήματα όπως π.χ. ότι «το πλοίο είναι πολύ φορτωμένο και έχει χάσει μεγάλη ικανότητα ελιγμών» ή ότι «λόγω του καιρού που έχει, το πλοίο πρέπει να πάρει πιο ανοιχτά τη στροφή». Αυτά δεν τα λένε σήμερα. Επιβιβάζεται ο πιλότος και δίνει εντολή να βάλει μπρος τις μηχανές κ.λπ. Υποτίθεται ότι έχουμε κάνει και έχουμε πράγματι κάνει σχεδιασμό ταξιδιού με όλα τα απαραίτητα χαρτιά αλλά κανείς δεν τα διαβάξει. Ο πιλότος δηλαδή δεν γνωρίζει εάν είναι μεγάλο ή μικρό βαπόρι, ποιος έχει τον έλεγχο της γέφυρας. Και αυτό συμβαίνει σε ένα καθόλα αξιόπλοο καράβι (από τεχνική άποψη και από θέμα επάνδρωσης), όπως είναι το δικό μας. Ας σκεφτούμε την περίπτωση ενός πλοίου που δεν έχει έγγραφα αξιόπλοιας, που ο καπετάνιος του είναι μη καταρτισμένος, που δεν ξέρει ούτε καν αγγλικά, τι συμβαίνει σε μία τέτοια περίπτωση;

Υπάρχουν πολλά θέματα που καλά κάνουμε και δεν τα συμφωνούμε εύκολα γιατί εάν κάνουμε εμείς μία υποχώρηση οι άλλοι μπορεί να το εκμεταλλευτούν και να πάνε 10 βήματα μπροστά. Θέλει πολύ προσοχή.

Η πρόταση για διεθνοποίηση στα στενά, πέραν του ότι δεν πρόκειται να γίνει, ξεκινά από την βάση ότι τα μέρη που το ελέγχουν είναι αφερέγγυα και δεν ξέρουν να συνεργαστούν. Εγώ πιστεύω ότι η λύση είναι η συνεργασία ως συνάδελφοι, ως ναυτικοί, ως περιβαλλοντικά ευαίσθητοι και η δημιουργία ενός καλού κλίματος. Η δημιουργία του φιλικού κλίματος είναι εφικτή και το λέω αυτό επειδή εγώ το βίωσα τον Ιούνιο που πήγα στην Κωνσταντινούπολη με μεγάλη μου έκπληξη διότι εγώ πήγαινα τρομαγμένος, καθώς μου έλεγαν όλοι «Πού θα πας; Και μόνο που θα πεις ότι είσαι Έλληνας ότι είσαι από Ελληνική εταιρεία, μόνο που μπροστά σου θα είναι η Green Peace, μόνο που θα είναι

παρών ο Υπουργός Εξωτερικών, θα σε γδάρουν». Τελικά δεν με γδάρανε, και όχι μόνο αυτό αλλά το CNN της Τουρκίας μου είχε δώσει το megάφωνο και μιλούσα με τον αρχηγό της Green Peace, ο οποίος ερχόταν προς το βαποράκι να μας τρακάρει για να σταματήσουμε.

Δηλαδή βρισκόμαστε μπροστά σε καταστάσεις που μπορούμε να τις αντιμετωπίσουμε επιτυχώς, αρκεί να γίνουμε πιο ευέλικτοι, να γίνουμε πιο επικοινωνιακοί, να δείξουμε και εμείς την δική μας ευαισθησία. Διότι δεν είναι μόνο οι Τούρκοι που θα υποστούν τη θαλάσσια ρύπανση σε περίπτωση ατυχήματος, είμαστε και εμείς που σε τέτοια περίπτωση θα καταστραφούμε ως εταιρεία. Διότι οι Τούρκοι, σε ένα μήνα, πέντε μήνες θα καθαρίσουν τη θάλασσα. Εμείς, όμως, εάν βγει στην επιφάνεια ότι χτυπήσαμε και ότι χύσαμε στη θάλασσα x τόνους πετρέλαιο η εταιρεία μας θα σβήσει. Άρα επίσης έντονο και άμεσο ενδιαφέρον έχουμε και εμείς. Εξάλλου και εμείς αγαπάμε αυτόν τον τόπο και οι παππούδες μας εκεί ζούσαν, την Αγιά Σοφιά εμείς την χτίσαμε. Άρα, δεν είναι αντίθετα τα συμφέροντά μας, είναι τελείως παράλληλα. Τα πλοία που θα διασχίζουν τώρα τον Βόσπορο θα είναι μεγάλα (Suezmax, Aframax) - δεδομένης της ροής του πετρελαίου στον αγωγό του Νοβοροσίσκ και την δυνατότητα αποθήκευσης πετρελαίου εκεί – πλοία δηλαδή που έχουν μήκος άνω των 300 μέτρων. Οι Τούρκοι πιστεύουν με τα δικά τους κριτήρια και με βάση τα επιχειρήματα των δικών τους ναυπηγών, ότι ένα βαπόρι που είναι πάνω από 250 μέτρα πρέπει να συνοδεύονται από ρυμουλκά ή να διασχίζει τον Βόσπορο νωρίς το πρωί, διότι η ελικτική του ικανότητα σε κάποιες στροφές είναι μικρή. Από ότι συμπεράναμε από την κουβέντα, αυτό δεν είναι τόσο βάσιμο και πιθανόν οι υπολογισμοί να έγιναν από ανθρώπους που δεν είχαν εμπειρία.

Γενικά, πρέπει να αντιμετωπιστεί το θέμα με κατανόηση και σίγουρα υπάρχουν τεράστια περιθώρια σύγκλισης, αρκεί να ξεπεράσουμε το πολιτικό σοκ που δημιουργείται σε σχετικές συναντήσεις – όπως το βίωσα και εγώ τουλάχιστον – με καλόπιστη συμπεριφορά και βασιζόμενοι στις προσωπικές σχέσεις γιατί το θέμα δεν είναι μόνο τι θα πεις αλλά και πώς θα το πεις. Προφανώς οι άνθρωποι αυτοί δεν θέλουν την διεθνή κοινότητα ή την INTERTANKO να πάει να τους κάνει μάθημα. Προφανώς συμπαθούν κάποιον άνθρωπο που τους λέει «ρε παιδιά συνάδελφοι είμαστε, καπετάνιος εσύ καπετάνιος και εγώ, έλα να συζητήσουμε για να βρούμε πώς θα

αντιμετωπίσουμε την κατάσταση για να μη γίνει κάποιος ατυχής χειρισμός και τραβιόμαστε όλοι». Προφανώς θέλουν κάποιον άνθρωπο ο οποίος να μην τους αμφισβητεί τη γνώση τους. Για παράδειγμα, το Νοέμβριο που συναντηθήκαμε στο Τσιραγάν, ξεκίνησε η κουβέντα με το «We, the international shipping community are very much concerned and we are willing to assist you and to facilitate you and offer you our experience ....». Αυτή η συμπεριφορά είναι λογικό ότι θα δημιουργήσει την ένταση και την τουρκική αντίδραση γιατί τους θεωρεί εκ των προτέρων ανίκανους να χειριστούν το θέμα.

Εξάλλου, αυτό που τους είπα σε κουβέντα είναι ότι εάν τα Στενά κλείσουν ή περιοριστεί η ροή του πετρελαίου, η αντίδραση του Σεβαρνάτζε και του Χ Σεβαρνάτζε είναι δεδομένη διότι εάν δεν περάσει το πετρέλαιο από εκεί, οι λαοί της περιοχής δεν θα έχουν να φάνε και να πιουν. Τα Στενά είναι η πόρτα του εκεί κόσμου, γι' αυτό και η Τουρκία έχει να φοβηθεί πολλά, εάν υποβάλλει όλη αυτήν την περιοχή σε καταστάσεις δοκιμασίας και πείνας. Από τη στιγμή που οι Τούρκοι ανέλαβαν, βρέθηκαν, τους έτυχε, τα κατάφεραν, την πατήσαμε εμείς και έτσι αυτοί έχουν τον έλεγχο των Στενών, έχουν και την ευθύνη για τις πράξεις τους και τις συνέπειες αυτών. Οι Τούρκοι είναι οι φροντιστές του Βοσπόρου. Μπορεί να έχουν γεωγραφικά τον έλεγχο αλλά τα Στενά είναι διεθνή και από την ελεύθερη διέλευση εξαρτάται η ζωή κάποιων πολλών εκατομμυρίων ανθρώπων. Εάν τα κλείσουν, αυτοί οι άνθρωποι θα ξεσηκωθούν και θα τους σφάζουν.

## Συνέντευξη Νο 12

1. Η εταιρεία μας είναι διαχειρίστρια πλοίων.
2. Είμαι operation manager.

3. Είμαι διπλωματούχος πλοίαρχος του εμπορικού ναυτικού. Τελείωσα ναυτικό γυμνάσιο και πήρα με τη σειρά τα διπλώματα (μέχρι και Α΄ τάξης) με εξετάσεις του Υ.Ε.Ν.

4. Η εταιρεία μας διαχειρίζεται 4 πλοία φορτηγά ξηρού φορτίου, τύπου handy, δηλαδή 23.000 – 35.000 d.w. και έχουν μαλτέζικη σημαία.

5. Η εταιρεία ασχολείται με τη διαχείριση πλοίων από το 1997. Οι ιδρυτές της εταιρείας κατάγονται από την Αθήνα και πριν από το 1997 εργάζονταν ως στελέχη σε άλλες ναυτιλιακές εταιρείες. Η καταγωγή μου είναι από την Άνδρο. Έχω οικογενειακή παράδοση. Ο παππούς μου και πατέρας μου ήταν ναυτικοί. Είμαι 55 χρονών.

6. Τα πλοία μας δραστηριοποιούνται ανά τον κόσμο. Βεβαίως και έχουμε επισκεφτεί την περιοχή της Μαύρης Θάλασσας. Για παράδειγμα, μέσα στο 2001, κάναμε 4 προσεγγίσεις στην περιοχή, στην Κωσταντζα, στο Νικολάγιεφ και στην Οδησσό μεταφέροντας fertilizer δύο φορές, καλαμπόκι από την Κωσταντζα και ηλιόσπορους από τη Ουκρανία.

7. Ναι το γνωρίζουμε.

8. Στα στενά στα Δαρδανέλια, δεν δημιουργείται συχνά πρόβλημα γιατί μπαίνοντας τα πλοία διέρχονται ελεύθερα εκτός εάν περνά κάποιο μεγάλο πετρελαιοφόρο οπότε και καλούνται από τον πλοηγικό σταθμό να περιμένουν για λίγο και μετά πηγαίνουν μέχρι το Τσανάκκαλε. Πρόβλημα υπάρχει στον Βόσπορο και από την πλευρά της Κωνσταντινούπολης και από την πλευρά της Μαύρης Θάλασσας, όπου αναστέλλεται η κυκλοφορία όταν έχει ομίχλη ή μεγάλη κυκλοφορία. Για παράδειγμα, το πλοίο μας που μετέφερε τους ηλιόσπορους, έφτασε νωρίς το πρωί στο Βόσπορο και του είπαν από τον σταθμό ότι δεν μπορεί να περάσει, με αποτέλεσμα να καθυστερήσουμε 4 ώρες. Το οικονομικό κόστος των καθυστερήσεων εξαρτάται από το ύψος της ναυλαγοράς, το charter rate.

Αναφορικά με τον πλοηγό. Στα Δαρδανέλια, δεν είναι υποχρεωτική η πρόσληψή του και έτσι εμείς δεν παίρνουμε. Στον Βόσπορο είναι λίγο

μπερδεμένα τα πράγματα. Λένε ότι είναι υποχρεωτικός, ενώ δεν είναι. Για να είμαστε όμως εντάξει και επειδή έχω και προσωπική εμπειρία από το συγκεκριμένο στενό (όπου υπάρχει μεγάλη κίνηση, συμπεριλαμβανομένων και των τοπικών ferries και ψαράδικων), προτιμούμε να προσλαμβάνουμε πιλότο και ανεβαίνοντας και κατεβαίνοντας. Η πρόσληψη πιλότου στο Βόσπορο (για πήγαινε - έλα) στοιχίζει περίπου 2.000 \$ Η.Π.Α. για πλοία μέχρι 40.000 d.w., που είναι δηλαδή μήκους περίπου 150 – 180 μέτρων, και φάρδους 24 – 28,5 μέτρων. Επίσης, υπάρχουν τα sanitary fees (υγειονομικά τέλη), που είναι 7.000 \$ Η.Π.Α., καθώς και τα έξοδα του πράκτορα.

9. Όσο περισσότερα πλοία μαζεύονται στην είσοδο των Στενών, ειδικά από την πλευρά του Αιγαίου, μεγαλώνουν θεωρητικά οι πιθανότητες να γίνει κάποιο ατύχημα. Δεν έχω, όμως, προσωπικά κάποια σχετική εμπειρία.

10. Δεν έχω παρατηρήσει καμία διάκριση στην αντιμετώπιση πλοίων με βάση τη σημαία. Και το λέω αυτό, όχι μόνο για την Μαλτέζικη που έχουν τα πλοία της εταιρείας μας αλλά και για την Κυπριακή. Πριν εργαστώ εδώ, εργαζόμουν σε μία εταιρεία που είχε Κυπριακή σημαία. Πέραν την απαγόρευσης προσέγγισης σε Τουρκικά λιμάνια ή για παράδειγμα της άρνησης να παραλάβουν αλληλογραφία, δεν παρατήρησα καμία διαφοροποίηση στη συμπεριφορά των τοπικών αρχών αναφορικά με την διέλευση αυτή καθεαυτή ενός υπό Κυπριακής σημαίας πλοίου, δηλαδή δεν το άφηναν να περιμένει περισσότερο μόνο και μόνο λόγω της σημαίας του.

11. Η εγκατάσταση ενός VTS σίγουρα θα έκανε τη διέλευση πιο ασφαλή αλλά όχι πιο γρήγορη. Ακόμα και με τη χρήση ενός τέτοιου συστήματος, όταν έχει ομίχλη ή όταν περνά κάποιο μεγάλο πετρελαιοφόρο στο Βόσπορο, δεν νομίζω ότι θα το διακινδυνέψουν και ότι θα αφήσουν την κυκλοφορία ελεύθερη.

12. Όπως είπα και στην αρχή, σε ένα χρόνο και τα τέσσερα πλοία πήγαν στην Μαύρη Θάλασσα 4 φορές, άρα δεν νομίζω να μας επηρέαζε πολύ πιθανόν κλείσιμο των Στενών.

Πάντοτε, όποτε κλείνει ένα στενό, κανάλι, δημιουργείται πρόβλημα. Στην ιστορία, έχει παρατηρηθεί και στο παρελθόν κλείσιμο καναλιών. Για παράδειγμα, οι Αιγύπτιοι έκλεισαν το 1967 το Σουέζ. Με την Τουρκία, όμως δεν είναι το ίδιο γιατί υπάρχουν και άλλα κράτη, αυτά της Μαύρης Θάλασσας, που τα Στενά είναι η μόνη διέξοδος για τη ναυτιλία τους. Αυτό εξάλλου έχει άμεση σχέση με το διεθνή χαρακτήρα των Στενών, που θεωρούνται δηλαδή διεθνή ύδατα.

13. Δεν το γνωρίζω αλλά το υποθέτω διότι για παράδειγμα για τις εμπορικές πληροφορίες που ζητάνε, όταν τα πλοία περνούν transit, δεν θα έπρεπε κανονικά να ενδιαφέρει τις τοπικές αρχές το είδος του φορτίου, το λιμάνι προέλευσης και προορισμού κ.λπ., και όμως τα ζητάνε, προφανώς για να μαζεύουν πληροφορίες τις οποίες αργότερα πιθανόν να χρησιμοποιήσουν για εμπορικούς, οικονομικούς σκοπούς. Εξάλλου, εάν το φορτίο που μεταφέρεις είναι νόμιμο δεν έχεις κανένα λόγο να μην το αναφέρεις. Το ότι εκείνοι θα το εκμεταλλευτούν εμπορικά είναι άλλο θέμα. Η επιβολή παροχής στοιχείων είναι φαινόμενο που συναντάται και σε άλλες περιοχές. Για παράδειγμα, στο Γιβραλτάρ, μέχρι το 1970 έπρεπε να δώσεις αναφορά στο Βράχο (στους Άγγλους) αναφορικά με το φορτίο που μεταφέρεις, το λιμάνι προέλευσης, προορισμού κ.λπ. Από την άλλη, στη Βαλτική, οι Δανοί και οι Σουηδοί δεν έχουν κανένα τέτοιο πρόβλημα.

14. Δεν το συζητώ ότι δεν θα επιθυμούσαμε να εμπλακούμε με τις Τουρκικές αρχές από την άρνησή μας να δώσουμε κάποιες πληροφορίες.

15. Σίγουρα για λόγους πολιτικής σκοπιμότητας.

16. Η Ελλάδα δεν πρέπει να παίρνει θέσεις ούτε υπέρ των Τούρκων ούτε και εναντίον τους. Ναι μεν πρέπει να αντιδράμε διότι μόνο έτσι πρόκειται να βελτιωθεί η κατάσταση για τη διέλευση στα Στενά αλλά δεν χρειάζεται, ούτε έχουμε τόσο σοβαρό λόγο όσο έχουν οι παρευξινίες χώρες, να είμαστε στην πρώτη γραμμή. Έχουμε τόσα άλλα πιο σοβαρά θέματα – προβλήματα με τους Τούρκους, για να εξαντλήσουμε την σκληρή μας πολιτική στο θέμα των Στενών. Είμαι υπέρ της διεθνοποίησης των Στενών, μέσω μίας διεθνούς

επιτροπής ελέγχου, στην οποία όμως θα συμμετέχουν μόνο τα κράτη της Μαύρης Θάλασσας και της Μεσογείου που έχουν άμεσο συμφέρον.

### Συνέντευξη Νο 13

1. Η εταιρεία μας είναι διαχειρίστρια πλοίων.
2. Εργάζομαι στο τμήμα του operation και ασχολούμαι με το vetting που έχει να κάνει με τις επιθεωρήσεις των δεξαμενόπλοιων και τις σχέσεις με τις εταιρείες πετρελαίων.
3. Είμαι πλοίαρχος Α΄ τάξης, διπλωματούχος και έχω πλοιαρχέψει σε δεξαμενόπλοια για δύο χρόνια. Τελευταία 8 χρόνια εργάζομαι σε ναυτιλιακά γραφεία.
4. Η εταιρεία μας διαχειρίζεται 15 δεξαμενόπλοια ελληνικής σημαίας.
5. Η εταιρεία μας ασχολείται με τη διαχείριση δεξαμενόπλοιων 10 χρόνια, ενώ με φορτηγά πολύ περισσότερα. Οι ιδρυτές της εταιρείας είναι η οικογένεια Αγγελικούση, καταγωγής από Χίο. Η ίδια οικογένεια ίδρυσε και την εταιρεία Annapagei, η οποία διαχειρίζεται τα φορτηγά πλοία του ομίλου. Η καταγωγή η δική μου είναι από τη Σαμοθράκη. Εγώ προσωπικά δεν έχω καμία οικογενειακή ναυτική παράδοση.
6. Τα πλοία μας δραστηριοποιούνται σε όλο τον κόσμο. Κατά βάση φορτώνουν στον Περσικό Κόλπο και ξεφορτώνουν Αμερική. Το 80% του στόλου μας είναι πλοία μαμούθ, πλοία VLCC, τα οποία δραστηριοποιούνται στις περιοχές που προανέφερα και όχι στο Βόσπορο λόγω του μεγέθους τους. Έχουμε και δύο Suez max, τα οποία δραστηριοποιούνται και στην περιοχή της Μαύρης Θάλασσας. Την άλλη βδομάδα, πρόκειται το ένα από αυτά να διέρθει μέσα από τα Στενά για να πάει στο Νοβοροσίσκ. Η συχνότητα

που περνούν τα πλοία μας από τα στενά είναι 1 φορά το χρόνο έκαστο. Ο λόγος της μικρής αυτής συχνότητας διέλευσης οφείλεται στο μέγεθος των πλοίων του στόλου μας, που είναι πολύ μεγάλο και έτσι υπάρχει αντικειμενική αδυναμία διέλευσης από εκεί.

7. Βεβαίως και το γνωρίζουμε. Πάντοτε υπήρχαν κάποιοι Τουρκικοί κανονισμοί διέλευσης των πλοίων μέσα από τα στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων, οι οποίοι έπαιρναν αυστηρότερη ή επιεικέστερη μορφή ανάλογα με τις πολιτικές συγκυρίες. Για παράδειγμα την τελευταία δεκαετία, οι κανονισμοί αυτοί έχουν γίνει πολύ πιο αυστηροί. Ένας από τους εφιάλτες ενός πλοιάρχου είναι να περάσει μέσα από τα στενά του Βοσπόρου. Και λέω του πλοιάρχου διότι αυτός είναι ο κύριος υπεύθυνος για την διέλευση.

8. Πέρα από τις κλασσικές καθυστερήσεις λόγω αναστολής της κυκλοφορίας εξαιτίας ομίχλης ή κίνησης, δεν μπορώ να πω ότι είχαμε κάποιου άλλου είδους αρνητικές εμπειρίες. Στο Βόσπορο μας υποχρεώνουν να πάρουμε πλοηγό. Εμείς βέβαια, ανεξάρτητα από την ύπαρξη υποχρεωτικών ή μη κανόνων για την πλοήγηση, έχουμε ως πολιτική να παίρνουμε πλοηγό και στον Βόσπορο και στα Δαρδανέλια γιατί τα πλοία μας, που πηγαίνουν εκεί είναι μεγάλα και νομίζω ότι τα suez max είναι το μεγαλύτερο μέγεθος που μπορεί να περάσει από τα Στενά. Αυτά τα πλοία έχουν μήκος 274 μέτρα. Είναι επικίνδυνο το στενό του Βοσπόρου για να το περάσεις μόνος σου και το λέω αυτό διότι έχω περάσει και εγώ ως πλοίαρχος πλοίου από αυτήν την περιοχή.

9. Είναι δεδομένο σε όλες τις περιοχές του κόσμου, ότι όπου δημιουργείται κυκλοφοριακή κίνηση και συμφόρηση υπάρχει κίνδυνος επέλευσης ατυχημάτων. Ειδικά στις εισόδους των Στενών όπου δεν υπάρχει μεγάλος χώρος αγκυροβολίας. Εμείς προσωπικά, όμως, σαν εταιρεία, δεν είχαμε καμία τέτοια εμπειρία και ελπίζουμε να μην μας τύχει.

10. Εμείς που έχουμε Ελληνική σημαία δεν έχουμε διαπιστώσει καμία διακριτική αρνητική συμπεριφορά των τοπικών αρχών.



11. Η εγκατάσταση ενός σύγχρονου VTS μου ακούγεται θετικό και σίγουρα θα αυξήσει την ασφάλεια αλλά όχι την ταχύτητα διέλευσης, αρκεί να είναι σωστά εξοπλισμένο και επανδρωμένο. Εξάλλου, η χρησιμότητα εγκατάστασης ενός τέτοιου συστήματος έχει διαπιστωθεί στην πράξη σε άλλες περιοχές ανά τον κόσμο.

12. Οπωσδήποτε θα επηρέαζε διότι θα σταματούσε η εμπορική δραστηριότητα μεταφοράς πετρελαίου από μία πηγή που έχει πολύ μεγάλα αποθέματα. Τη δική μας εταιρεία βέβαια σε πολύ μικρότερο βαθμό, δεδομένης της μικρής συχνότητας προσέγγισης των πλοίων μας στην περιοχή. Το χειρότερο, βέβαια, θα ήταν να γίνει πόλεμος να κλείσουν τα Στενά ξαφνικά και να εγκλωβιστούν κάποια πλοία μέσα στη Μαύρη Θάλασσα, όπως έγινε στον Περσικό κόλπο, όπου κλείστηκαν πολλά πλοία ελληνικών συμφερόντων.

13. Χωρίς να το γνωρίζω το υποπτευόμουν. Και αυτό διότι από πίσω υπάρχει η πάγια Τουρκική πολιτική, η οποία ενίοτε δεν συμμορφωνόταν με τα διεθνώς αποφασισμένα. Από τότε που οι Τούρκοι έχασαν την πλήρη κυριαρχία στα Στενά, από τον πόλεμο της Κριμαίας και ύστερα, έχουν ξεκινήσει μία πολιτική επανάκτησης της κυριαρχίας σε αυτά βασισμένη σε αργές και προσεκτικές κινήσεις και νομίζω ότι σήμερα επί της ουσίας το έχουν κερδίσει αυτό.

14. Και βέβαια δεν θα αντιδρούσαμε σε τυχόν διεθνώς παράνομες απαιτήσεις των Τούρκων για τη διέλευση των πλοίων μας αφενός διότι αυτό που μας ενδιαφέρει είναι η γρήγορη διέλευση μας από την περιοχή και αφετέρου διότι και αυτοί προσέχουν και στην πράξη οι απαιτήσεις τους, ακόμα και εάν δεν έχουν επικυρωθεί από τον IMO, βρίσκονται μέσα στα ανεκτά εμπορικά πλαίσια και όρια που επικρατούν στη ναυτιλία διεθνώς. Σε περίπτωση που ξεπεράσουν αυτά τα όρια, υπάρχει και η INTERTANKO, στην οποία μπορεί οποιοσδήποτε πλοιοκτήτης να διαμαρτυρηθεί για να λύσει το πρόβλημα. Ο οργανισμός αυτός πραγματικά έχει κάνει πολλά θετικά βήματα προς αυτήν την κατεύθυνση, δηλαδή στην ελευθερία της ναυτιλιακής κίνησης, ειδικά σε περιοχές που υπάρχουν στενά και δίαυλοι. Εξάλλου, για να είμαστε δίκαιοι, υπάρχουν άλλες χώρες, όπως οι Η.Π.Α. που έχουν σαφώς πιο σοβαρές,

ορισμένες φορές και υπερβολικές, απαιτήσεις από τα πλοία που προσεγγίζουν στις ακτές της και ειλικρινά δεν γνωρίζω εάν αυτές έχουν επικυρωθεί από τον IMO. Αλλά κανείς δεν διαμαρτύρεται επίσημα για αυτές.

15. Η γνώμη μου είναι ότι ο βασικός λόγος θέσπισής τους είναι η πολιτική σκοπιμότητα, προκειμένου δηλαδή να πιέσουν την κατάσταση ώστε να μεταφερθούν τα πετρέλαια της Κασπίας μέσω του αγωγού που περνά από τα εδάφη της Τουρκίας.

16. Η Ελλάδα, ως η μεγαλύτερη ναυτιλιακή δύναμη στον κόσμο, πρέπει να έχει τον πρώτο λόγο σε προβλήματα ναυτιλιακού περιεχομένου και άρα πρέπει να διεκδικεί σε έντονο βαθμό το δικαίωμα της ελεύθερης διέλευσης στην περιοχή.

Η δημιουργία μίας διεθνούς επιτροπής είναι μία πρόταση την οποία θα την έβλεπε η κάθε ναυτιλιακή εταιρεία θετικά, δεδομένης της πάγιας τουρκικής πολιτικής. Βέβαια, ένα θέμα είναι ποιες χώρες θα συμμετέχουν σε αυτήν την επιτροπή, έτσι ώστε να μην πολιτικοποιηθεί το θέμα της διέλευσης.

### Συνέντευξη Νο 14

1. Είμαι ναυτικός.

2. Ανήκω στα ναυτικά πληρώματα της εταιρείας.

3. Είμαι διπλωματούχος ανθυποπλοίαρχος του Εμπορικού Ναυτικού.

4. Έχω ναυτολογηθεί και σε bulk carrier και σε πετρελαιοφόρα. Από τη στιγμή που εντάχθηκα στο δυναμικό της προαναφερόμενης εταιρείας ταξιδεύω με πετρελαιοφόρα με σημαίες Ελληνική, Παναμά και Κύπρου.

5. Έχω 16 χρόνια προϋπηρεσία ως ανθυποπλοίαρχος. Η καταγωγή μου είναι από την Κρήτη και η οικογένειά μου δεν είχε ναυτική παράδοση.

6. Έχω ταξιδέψει σε όλον τον κόσμο και σε λιμάνια της Τουρκίας και της Μαύρης Θάλασσας, στην Οδησό, στο Πότι, στη Σεβαστούπολη, στη Κωσταντζα και στο Μπαντήρμ (Ερεκλί Τουρκία), με γενικό φορτίο, πετρέλαια και μελάσα.

7. Βεβαίως και το γνωρίζω. Υπάρχουν θαλάσσιες ζώνες από τις οποίες πρέπει να περνά το καράβι, γίνεται συχνά αναστολή για διέλευση μεγάλων πετρελαιοφόρων και πρόσληψη πλοηγού.

8. Δεν είχαμε κανένα πρόβλημα κατά τη διέλευση και οι Τούρκοι πλοηγοί που ανέβαιναν στα καράβια ήταν πάντοτε φιλικοί, ακόμα και όταν ταξίδευα με Κυπριακή σημαία ή Ελληνική σημαία. Μόνο καθυστερήσεις είχαμε κυρίως κατά τη νύχτα και ως επί των πλείστων όποτε ήμουν σε μικρό καράβι γιατί έπρεπε να περάσουν πρώτα τα μεγάλα. Πλοηγό προσλαμβάναμε πάντοτε όποτε περνούσαμε από τον Βόσπορο, όχι στα Δαρδανέλια. Επίσης, υποχρεούμαστε να προσλαμβάνουμε πλοηγό όποτε μπαίναμε σε Τουρκικό λιμάνι, αλλά αυτό συμβαίνει με τα περισσότερα λιμάνια στον κόσμο. Ξέρω επίσης ότι οι Ρώσοι πλοίαρχοι δεν παίρνουν πλοηγό στο Βόσπορο, πράγμα που είναι επικίνδυνο γιατί η περιοχή έχει κάποια γεωγραφική ιδιομορφία και υπάρχουν πολλά ρεύματα.

9. Δεν είχα αρνητική εμπειρία από την αναμονή στις εισόδους των Στενών. Πάντως, πράγματι, υπάρχει κίνδυνος λόγω κυκλοφοριακής συμφόρησης έξω από την Κωνσταντινούπολη διότι σε υποχρεώνουν να φύγεις στα 10 μίλια νοτιοανατολικά στα Πριγκιποννήσια όπου πρέπει να αγκυροβολήσεις ή να κάνεις drifting.

10. Ποτέ δεν είδα τους Τούρκους να είναι εχθρικοί στα πλοία που υπηρέτησα, ακόμα και στα Κυπριακά, ούτε έχω ακούσει κάτι τέτοιο από άλλους συναδέλφους. Οι πιλότοι μάλιστα προσπαθούν να μιλήσουν και ελληνικά. Τις κλασικές φράσεις «κράτει», «πρόσω», «ανάποδα», τις λένε στα ελληνικά.

11. Βεβαίως και η εγκατάσταση ενός VTMISS θα βελτίωνε την κατάσταση. Να σημειώσω ότι οι ζώνες διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας είναι δύσκολο να τηρηθούν λόγω της κάθετης διάσχισής τους από τα μικρά ποσάλια στο Βόσπορο, τα οποία δημιουργούν κίνδυνο σύγκρουσης. Αυτό όμως συμβαίνει σε όλα τα ποτάμια της Ευρώπης (στην Ολλανδία, στο Ρότερνταμ, στο Ντόβερ κ.λπ).

12. Βεβαίως και θα επηρεάσει την ελληνική ναυτιλία, την παγκόσμια ναυτιλία θα έλεγα και έτσι και εμάς τους ναυτικούς. Το 1994 ή 1995, όταν είχαν σκοτώσει έναν Τούρκο ακόλουθο, είχαν καθυστερήσει τη διέλευσή μας από τα Στενά αλλά τελικά δεν μας πείραξαν και μας άφησαν να περάσουμε.

13. Ναι έχω ακούσει σχετικά. Δεν ήξερα όμως ότι ρωτάνε εμπορικές λεπτομέρειες του ταξιδιού.

14. Όχι, σε καμία περίπτωση διότι θα μπαίναμε σε περιπέτειες. Αυτές είναι δουλειές που λύνονται από διπλωμάτες.

15. Από μία άποψη έπρεπε να θεσπιστούν κάποιοι κανόνες αλλά υπάρχουν πολιτικά κίνητρα για τους Ρώσους με την εξαγωγή των πετρελαίων και τους Αμερικάνους.

16. Δεν πρέπει να είμαστε τόσο έντονοι όσο οι Ρώσοι, για παράδειγμα διότι εμείς δεν έχουμε τόσο έντονα συμφέροντα από τη διέλευση και έχουμε και άλλα προβλήματα να λύσουμε με τη γείτονα χώρα. Καλό είναι να επιμένουμε όλα να λύνονται σε διεθνές επίπεδο. Μία Διεθνής Επιτροπή, εάν ποτέ θα μπορούσε να γίνει, σίγουρα θα δημιουργούσε στους χρήστες μεγαλύτερη ασφάλεια.

### Συνέντευξη Νο 15

1. Είμαι ναυτικός.
2. Ανήκω στα ναυτικά πληρώματα εταιρείας που διαχειρίζεται δεξαμενόπλοια.
3. Είμαι διπλωματούχος ανθυποπλοίαρχος του Εμπορικού Ναυτικού.
4. Έχω υπηρετήσει κατά βάση σε δεξαμενόπλοια με ελληνική σημαία.
5. Έχω 9 χρόνια ναυτική υπηρεσία. Η καταγωγή μου είναι από την Ιτέα – Γαλαξίδι της Φωκίδας. Δεν έχω καμία ναυτική παράδοση.
6. Έχω ταξιδέψει σε όλον τον κόσμο και συχνά επισκέπτομαι το λιμάνι της Οδησσού στην Μαύρη Θάλασσα με φορτίο πετρελαιοειδή.
7. Βεβαίως και γνωρίζω τους Τουρκικούς Κανονισμούς.
8. Πέραν, των καθυστερήσεων, δεν έχω αντιμετωπίσει κάποιο πρόβλημα κατά τη διέλευση. Αρκετές φορές είχαμε καθυστερήσεις λόγω άσκοπων επιθεωρήσεων. Πλοηγό παίρνουμε πάντοτε, παρόλο που δεν είναι υποχρεωτικό.
9. Η αλήθεια είναι ότι δημιουργείται πρόβλημα από τη συγκέντρωση πολλών πλοίων στις εισόδους κυρίως της Κωνσταντινούπολης, η οποία επηρεάζει την ασφάλεια. Εγώ ευτυχώς, δεν είχα καμία αρνητική εμπειρία από αυτό.
10. Όχι, δεν έχω παρατηρήσει καμία αρνητική συμπεριφορά των Τούρκων με βάση τη σημαία, ειδικά την ελληνική που εγώ έχω ταξιδέψει. Γνωρίζω βέβαια, ότι με τους Ρώσους δεν έχουν κάποια ιδιαίτερη επικοινωνία, αφού αυτοί δεν προσλαμβάνουν ούτε καν πλοηγό.

11. Σίγουρα, ο συνδυασμός των δύο συστημάτων θα ήταν ιδανικός. Έχω ακούσει ότι κάτι σχεδιάζουν οι Τούρκοι για το απώτερο μέλλον για εγκατάσταση ενός VTMISS.

12. Βεβαίως και θα επηρέαζε όχι μόνο την ελληνική αλλά και την παγκόσμια ναυτιλία.

13. Αν και δεν το γνώριζα, το υποψιαζόμουν διότι οι Τούρκοι πάντοτε κάτι σχεδιάζουν και ανά πάσα στιγμή το εφαρμόζουν ανεξάρτητα από τη διεθνή νομιμότητα.

14. Όχι βέβαια διότι θα είχαμε προβλήματα και θα καθυστερούσαμε.

15. Οι Τουρκικοί κανονισμοί μπορεί να επικαλούνται τη ναυτική ασφάλεια αλλά κάτι κρύβουν, το οποίο χωρίς να ξέρω λεπτομέρειες, πρέπει να είναι συνδεδεμένο με τη μεταφορά των πετρελαίων της Κασπίας.

16. Η Ελλάδα, ως μεγάλη ναυτιλιακή δύναμη πρέπει να έχει έντονη άποψη, η οποία να έχει ως σκοπό την εφαρμογή μόνο των Κανόνων του IMO. Δεν πρέπει να μεταφέρουμε το πρόβλημα στις σχέσεις μεταξύ των δύο κρατών. Θα ήμουν υπέρ μίας Διεθνούς Επιτροπής, αλλά δεν νομίζω να γινόταν ποτέ.

### Συνέντευξη Νο 16

1. Είμαι ναυτικός.

2. Είμαι υποπλοίαρχος.

3. Είμαι διπλωματούχος υποπλοίαρχος του Εμπορικού Ναυτικού.

4. Έχω ναυτολογηθεί βασικά σε πετρελαιοφόρα ελληνικής, κυπριακής και άλλων διεθνών σημαιών.
5. Η καταγωγή μου είναι από το νομό Φωκίδας και είμαι ο πρώτος από την οικογένειά μου που ασχολήθηκα με τη θάλασσα.
6. Έχω ταξιδέψει σε όλον τον κόσμο και έχω επισκεφτεί και πολλά λιμάνια του Εύξεινου Πόντου μεταφέροντας φορτίο πετρέλαια και λάδια.
7. Για τους Τουρκικούς Κανονισμούς γνωρίζω ότι υπάρχουν ζώνες θαλάσσιας κυκλοφορίας, ότι η πρόσληψη πλοηγού δεν είναι υποχρεωτική εκτός εάν βρίσκεται σε λιμάνι της Τουρκίας και ότι τα πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνο φορτίο και τα πάρα πολύ μεγάλα πλοία πρέπει να πάρουν πιλότο.
8. Καμία επίπτωση δεν έχουμε στο επάγγελμά μας εξαιτίας των Τουρκικών Κανονισμών. Το μόνο αρνητικό που έχουμε είναι το άγχος που έχει κάθε ναυτικός όταν το πλοίο του περνά από μία δύσκολη περιοχή. Μόνο οι πλοιοκτήτες ή οι ναυλωτές επιβαρύνονται με την πρόσληψη πιλότου, η οποία δεν είναι υποχρεωτική ή με τα τέλη διέλευσης και με τις τυχόν καθυστερήσεις.
9. Πράγματι, υπάρχει κυκλοφοριακή συμφόρηση λόγω της αναστολής, αλλά είναι κάτι που δεν μπορούμε να το αποφύγουμε τις περισσότερες φορές τουλάχιστον. Διότι, για παράδειγμα, όταν έχει ομίχλη, είναι λιγότερο επικίνδυνο να περιμένεις στις εισόδους των Στενών, παρά να διέλθεις μέσα από αυτά.
10. Όχι δεν έχω παρατηρήσει καμία αρνητική συμπεριφορά των Τουρκικών Αρχών. Ίσα - ίσα που είναι πολύ φιλικό με εμάς τους Έλληνες.
11. Ότι περισσότερο βάλουν οι Τουρκικές Αρχές για βελτιώσουν τη ναυσιπλοΐα είναι καλοδεχούμενο.

12. Σίγουρα θα επηρεάσει αρνητικά τη ναυτιλία, αλλά πιο πολύ την οικονομία των χωρών του Εύξεινου Πόντου, που δεν θα έχουν τρόπο εξαγωγής των προϊόντων τους.

13. Κάτι έχω ακούσει για το ότι οι Τουρκικοί Κανονισμοί δεν συμφωνούν με τους κανόνες του IMO.

14. Είμαστε υποχρεωμένοι να ακολουθήσουμε τις Τουρκικές εντολές, για εμπορικούς καθαρά λόγους, για να μην καθυστερήσουμε και βάλουμε σε μπελάδες τους πλοιοκτήτες ή τους ναυλωτές.

15. Κατ' αρχήν, οι κανονισμοί σίγουρα θεσπίστηκαν και για τη ναυτική ασφάλεια. Αλλά σίγουρα έχουν γίνει και για λόγους πολιτικής, εμπορικής και οικονομικής σκοπιμότητας της Τουρκίας και των εταιρειών πετρελαίου.

16. Η πολιτική της Ελλάδας πρέπει να είναι τέτοιας έντασης ώστε να μη δημιουργήσουμε άλλου είδους προβλήματα στη χώρα μας. Πρέπει να κινείται πάντοτε στα πλαίσια του IMO. Νομίζω ότι η ίδρυση μίας διεθνούς επιτροπής που θα έλεγχε τα Στενά, δεδομένων των πολιτικών σκοπιμοτήτων δεν θα άλλαζε τίποτα ουσιαστικό. Σε κάθε περίπτωση όμως, δεν νομίζω η Τουρκία να το επέτρεπε.

### Συνέντευξη No 17

1. Η εταιρεία μας ανήκει στην πρώτη κατηγορία. Είναι και πλοιοκτήτρια και διαχειρίζεται πλοία που ανήκουν σε άλλες εταιρείες.

2. Εγώ είμαι ο manager operator της εταιρείας αυτής.

3. Έχω τελειώσει ναυτικό γυμνάσιο και είμαι διπλωματούχος πλοίαρχος του Εμπορικού Ναυτικού. Έχω επίσης παρακολουθήσει ένα course στο shipping



(σεμινάριο στα ναυτιλιακά στο Λονδίνο της Αγγλίας, καθώς και διάφορα σεμινάρια που έχουν διοργανωθεί στα πλαίσια εξοικείωσης του ISM Code και της STCW του 1995. Αυτά τα σεμινάρια αφορούν την ναυτική ασφάλεια και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Τα σεμινάρια αυτά τα παρακολουθούν όλα τα στελέχη της εταιρείας προκειμένου να ενημερώσουμε στην συνέχεια τους ναυτικούς μας που μπαρκάρουν στα πλοία μας, από τον καπετάνιο μέχρι τον ναύτη για να κατανοήσουν καλύτερα τους κανονισμούς.

4. Η εταιρεία μέχρι πρότινος είχε δύο δεξαμενόπλοια, τώρα έχει ένα και διαχειρίζεται και δύο bulk carrier. Το δεξαμενόπλοιο έχει σημαία Μπαχάμες και τα δύο bulk carrier έχουν ελληνική σημαία.

5. Η εταιρεία αυτή ασχολείται με τη διαχείριση πλοίων πάρα πολλά χρόνια. Εγώ τον Δεκέμβριο κλείνω 30 χρόνια που εργάζομαι σε αυτήν την εταιρεία και τότε που πρωτοήρθα υπήρχε με την σημερινή της μορφή τουλάχιστον άλλα δέκα χρόνια. Δεν ξέρω πριν πόσα χρόνια ιδρύθηκε διότι τόσο ο σημερινός ιδιοκτήτης όσο και ο πατέρας του και ο παππούς του ασχολούνταν με τη διαχείριση πλοίων. Οι ιδρυτές της εταιρείας ήταν οι οικογένειες Λύρα – Χατζηπατέρα. Η μητέρα του ιδρυτή ήταν της οικογένειας Λύρα και ο πατέρας του ήταν από την οικογένεια Χατζηπατέρα. Είχαν μεγάλη οικογενειακή παράδοση που ξεκινά από τον προηγούμενο αιώνα. Η καταγωγή των ιδρυτών είναι από τις Οινούσες και είναι Ελληνοαμερικάνοι. Και η δική μου καταγωγή είναι από το ίδιο νησί.

6. Τα πλοία μας δραστηριοποιούνται σε όλο τον κόσμο με βάση τη ζήτηση της αγοράς. Τα δικά μας γκαζάδικα δεν δραστηριοποιούνται στη Μαύρη Θάλασσα διότι είναι μεγάλα, 350.000 και 270.000 τόνους, μέγεθος που είναι απαγορευτικό για τη διέλευση από το Βόσπορο. Τα bulk carrier έχει τύχει και έχουν ναυλωθεί για τις περιοχές της Μαύρης Θάλασσας, κυρίως για το λιμάνι Κωσταντζα της Ρουμανίας με φορτίο κάρβουνο και σιτηρά.

7. Βεβαίως και γνωρίζω για τους κανονισμούς στα στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων, διότι όταν πρόκειται να περάσει ένα πλοίο από την περιοχή αυτή, στο στάδιο της συνεννόησης με τους εκεί πράκτορες, αυτοί σου

στέλνουν fax με τις πληροφορίες που είναι αναγκαίες για τη διέλευση και άρα σε ενημερώνουν για το καθεστώς διέλευσης.

8. Υπάρχουν σίγουρα κάποιες οικονομικές επιβαρύνσεις (πλοηγοί κ.λπ.), τις οποίες όμως μπορεί να τις επιβαρυνθεί ο ναυλωτής, ανάλογα με τη συμφωνία που έχει γίνει στο ναυλοσύμφωνο και έτσι η εταιρεία να μην τις υφίσταται. Αναφορικά με τις καθυστερήσεις, σε εμάς δεν έχει τύχει να υποστούμε καμία καθυστέρηση. Όποτε περάσαμε από το στενό του Βοσπόρου (γιατί στα Δαρδανέλια περνάμε μόνοι μας), οι πιλότοι επιβιβάστηκαν στην ώρα τους και δεν είχαμε καμία καθυστέρηση. Μερικές φορές, λόγω ομίχλης καθυστερήσαμε αλλά αυτό είναι λογικό και επιβεβλημένο για την ασφάλεια ναυσιπλοΐας.

9. Νομίζω ότι ορθώς περιμένουν τα πλοία και έτσι καθυστερούν στις εισόδους των στενών προκειμένου να διέλθει ένα μεγάλο πλοίο, κυρίως από το στενό του Βοσπόρου. Η πείρα μου λέει ότι ένα μεγάλο βαπόρι για να μανουβράρει στα στενά είναι λιγάκι δύσκολο διότι υπάρχουν ρεύματα και πολλές στροφές και έτσι χρειάζεται λίγο χώρο παραπάνω. Φαντάζεσαι ένα μεγάλο πλοίο να προσπαθεί να στρίψει και να κάνει ελιγμούς και να έχει να αντιμετωπίσει πέραν των ρευμάτων και ένα άλλο διερχόμενο πλοίο; Είναι λίγο επικίνδυνο για σύγκρουση ειδικά σε περίπτωση ενός γκαζάδικου που λόγω της σύγκρουσης, μπορεί να πάρει φωτιά, να καούν άνθρωποι, να ρυπάνει τον κόσμο, πετρέλαια στη θάλασσα, καπνός στην ατμόσφαιρα... Και αναφέρομαι σε γκαζάδικο διότι αυτός είναι ο μεγαλύτερος φόβος όλων μας. Ένα φορτηγό πλοίο, σε περίπτωση σύγκρουσης με ένα άλλο φορτηγό, μπορεί απλώς να έχει ως αποτέλεσμα μόνο υλικές ζημιές. Η γνώμη μου είναι ότι ορθώς οι Τούρκοι επιβάλλουν την αναστολή κυκλοφορίας σε περίπτωση διέλευσης ενός μεγάλου πετρελαιοφόρου, διότι το κόστος μιας πιθανής σύγκρουσης με τις συνέπειες που προανέφερα είναι σαφώς μεγαλύτερο από το κόστος της αναμονής των πλοίων στις εισόδους των στενών.

10. Έχοντας διαχειριστεί πλοία με ελληνική σημαία, δεν έχουμε παρατηρήσει καμία αρνητική διακριτική μεταχείριση από την πλευρά των Τουρκικών αρχών. Αναφορικά με την Κυπριακή σημαία, δεν είμαι σε θέση να σας πω διότι ουδέποτε πλοίο μας δεν είχε τέτοια σημαία.

11. Είμαι εναντίον της κατάργησης των TSS διότι, ακόμα και εάν οι αρμόδιοι χειριστές του VTS μου δώσουν οδηγίες για το πώς πρέπει να διέλθω από τα στενά, πάντοτε θα υπάρχει ο κίνδυνος να συγκρουστώ με ένα άλλο διερχόμενο πλοίο δεδομένου ότι δεν θα υπάρχει προκαθοριζόμενη πορεία. Η τέλεια λύση θα ήταν η παράλληλη λειτουργία των TSS και ενός συστήματος VTMS, όπως γίνεται για παράδειγμα στη Σιγκαπούρη, όπου υπάρχουν ζώνες διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας και παράλληλα δηλώνεις στον σταθμό του VTS ότι πρόκειται να διέρθεις από την περιοχή και αυτοί μέσω των μονιτορ σε παρακολουθούν και σου δίνουν οδηγίες και συστάσεις εάν για παράδειγμα τρέχεις πολύ ή έχεις αλλάξει πορεία κατά λάθος κ.λπ.

12. Σίγουρα θα έχει επίπτωση για όλη την ελληνική ναυτιλία και τους Έλληνες ναυτικούς. Σε εμάς, σαν εταιρεία, δεδομένου ότι δεν είναι τα συμφέροντά μας άμεσα συνδεδεμένα με εμπορική δραστηριότητα στη Μαύρη Θάλασσα, η επίπτωση δεν θα ήταν μεγάλη.

13. Όχι δεν το γνωρίζω.

14. Εάν ήξερα ότι θα δικαιωθώ δεν επρόκειτο να ακολουθήσω τις εντολές τους. Βέβαια, το θέμα της δικαίωσης είναι σχετικό. Αυτό που θα έπραττα θα ήταν ότι υπαγόρευε το επιχειρηματικό συμφέρον της εταιρείας.

15. Δύσκολη ερώτηση. Σίγουρα υπάρχει και πολιτική σκοπιμότητα πίσω από αυτούς τους Κανονισμούς.

16. Η στάση της Ελλάδας πρέπει να είναι διπλωματική και να ακολουθεί την γραμμή της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Δεν έχουμε τόσα συμφέροντα, όπως π.χ. η Ρωσία, προκειμένου να είμαστε επιθετικοί.

Δεν νομίζω ότι οι Τούρκοι θα επέτρεπαν τη διεθνοποίηση των Στενών. Εξάλλου, για να είμαι ειλικρινής δεν με έχει απασχολήσει διότι μέχρι σήμερα δεν είχαμε κανένα απολύτως πρόβλημα ή παράπονο από τις Τουρκικές Αρχές αναφορικά με τη διέλευσης των πλοίων μας από την περιοχή.

## Συνέντευξη Νο 18

1. Η εταιρεία διαχειρίζεται πλοία.
2. Είμαι διευθύνων σύμβουλος της εταιρείας και νόμιμος εκπρόσωπός της (εταιρεία του '89).
3. Είμαι απόφοιτος της Σχολής Πλοιάρχων Ύδρας, κάτοχος διπλώματος πλοιάρχου Γ΄, απόφοιτος της Σχολής Δοκίμων Αξιωματικών του Λιμενικού Σώματος, απόφοιτος της Παντείου Σχολής, του τμήματος πολιτικών επιστημών, με μετεκπαίδευση στο Southampton της Αγγλίας σε θέματα ηλεκτρονικών πλοίων ως υπότροφος της διεθνούς τραπέζης και είμαι υποναύαρχος Λ.Σ. εν αποστρατεία.
4. Η εταιρεία διαχειρίζεται τώρα μόνο τέσσερα πλοία διότι η πολιτική των principals (ιδιοκτητών) είναι αφενός να μην ξεπερνάμε τα δέκα πλοία προκειμένου να γίνεται καλύτερος έλεγχος και αφετέρου όταν φτάνουν τα πλοία την ηλικία των 15 ετών να τα ανανεώνουμε. Τώρα βρισκόμαστε δηλαδή στο μεταίχμιο της μεταβολής, πωλήσαμε έξι και τώρα ψάχνουμε για αντικατάστασή τους αλλά είναι δύσκολο διότι ζητάμε για αγορά πλοία ηλικίας από 5 – 10 ετών, οπότε ανατρέχουμε στην περίοδο της ναυτιλιακής κρίσης όπου δεν εναυπηγούντο πολλά πλοία και έτσι δεν υπάρχει η αντίστοιχη προσφορά. Τα δύο πλοία μας είναι δεξαμενόπλοια (άνω των 150 μέτρων – d.w. 90.000) και τα δύο bulk carrier. Και τα τέσσερα πλοία μας έχουν ελληνική σημαία. Ουδέποτε είχαμε ξένη σημαία.
5. Η καταγωγή των ιδρυτών της εταιρείας – οικογένεια Πολέμη - είναι από τις Κυκλάδες και η δραστηριότητά τους στη ναυτιλία αρχίζει από τον 19<sup>ο</sup> αιώνα όπου είχαν ένα ιστιοφόρο. Μπορεί και πιο πριν αλλά από τότε υπάρχουν τα σχετικά στοιχεία. Εγώ εργάζομαι εδώ από το 1996, είμαι από τη Νίσυρο αλλά δεν έχω καμία ναυτική παράδοση.

6. Τα bulk carrier δραστηριοποιούνται σε όλον τον κόσμο. Για παράδειγμα ένα πλοίο μας 150άρι, την προηγούμενη βδομάδα έφυγε από την Ισπανία για τη Βραζιλία για να φορτώσει ορυκτά και να τα μεταφέρει στην Κίνα. Το ένα δεξαμενόπλοίο μας δραστηριοποιείται για πέντε χρόνια τώρα Μεσόγειο – Continent (Βορειοδυτική Ευρώπη– Μαύρη Θάλασσα. Το άλλο μας πλοίο δραστηριοποιείται στην Άπω Ανατολή και τώρα και αυτό δραστηριοποιείται όπως το άλλο. Στη Μαύρη Θάλασσα πηγαίνουν συνήθως στο λιμάνι της Οδησσού και τώρα τελευταία στο λιμάνι Θεοδοσία, στην Ουκρανία. Τον τελευταίο χρόνο, η συχνότητα διέλευσης των πλοίων μας από τα στενά είναι τουλάχιστον 1 πλοίο την εβδομάδα.

7. Βεβαίως και το γνωρίζω.

8. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι είναι μία δύσκολη περίπτωση. Εγώ έχω περάσει από τα στενά και ως ναυτικός. Είναι πράγματι μία πολύ δύσκολη περιοχή. Μέσα στο Βόσπορο έχει ρεύματα, θα έλεγα με αλλοπρόσαλλη συμπεριφορά, μέχρι ένα σημείο έχουν μία x κατεύθυνση και ξαφνικά αλλάζουν και παίρνουν μία άλλη. Επομένως, η πεποίθησή μου είναι ότι η πρόσληψη πλοηγού είναι εκ του ουκ άνευ στο Βόσπορο. Και στα Δαρδανέλια υπάρχει μεγάλη κίνηση αλλά δεν είναι τόσο στενή η περιοχή. Στα τόσα έξοδα του πλοίου, η πρόσληψη ενός πλοηγού δεν είναι τίποτα. Δεν ήταν απαραίτητο να εκδηλωθεί αυτή η πρωτοβουλία – η υστερόβουλη δεν υπάρχει αμφιβολία – από τους Τούρκους. Η ναυτική ασφάλεια επιβάλλει κάποιους minimum (ελάχιστους) κανονισμούς. Με το πρόσχημα αποφυγής ατυχημάτων, οι Τούρκοι προσπαθούν να καταστρατηγήσουν τη συνθήκη του Montreux. Από την άλλη πλευρά όμως, πράγματι υπάρχει πρόβλημα.

Καθυστερήσεις υφιστάμεθα κατά τη διέλευση των πλοίων μας από την περιοχή, αλλά το ίδιο συμβαίνει με τη διέλευση σε όλα τα στενά του κόσμου. Και στον Παναμά, το πλοίο μας πρέπει να περιμένει, καθώς και στο Σουέζ για να μπει στο κομβόι. Οι καθυστερήσεις αυτές όμως είναι αναμενόμενες και προϋπολογίζονται στα «έξοδα» του πλοίου.

9. Εμείς δεν είχαμε καμία εμπειρία αρνητική από την αναμονή στις εισόδους των στενών, δηλαδή δεν κινδυνέψαμε να συγκρουστούμε με κάποιο άλλο,

ούτε έχουμε ακούσει κάτι σχετικό. Τα φαινόμενα αυτά θεωρούνται φυσιολογικά και αναμενόμενα στη συγκεκριμένη περιοχή.

10. Εμείς δεν έχουμε αντιμετωπίσει κανένα πρόβλημα.

11. Οποιοδήποτε μέτρο αποβλέπει στη ρύθμιση της θαλάσσιας κυκλοφορίας, ούτως ώστε να αποφεύγονται ατυχήματα, είναι καλό. Αρκεί βέβαια να είναι προς την κατεύθυνση αυτή, δηλαδή να μην τα επικαλούνται κάποιες Αρχές αποβλέποντας αλλού. Η γνώμη μου είναι ότι και τα δύο συστήματα παράλληλα θα βοηθήσουν στην ασφαλή ναυσιπλοΐα των διερχόμενων πλοίων.

12. Οποιοδήποτε θα έχει επιπτώσεις στην εταιρεία μας αλλά όχι μόνο σε αυτή, καθώς θα έχει επιπτώσεις και στη φυσιολογική ροή καυσίμου ύλης στην Ευρώπη. Και αυτοί θα έχουν τη μεγαλύτερη επίπτωση διότι τα καράβια τα δικά μας θα φύγουν και θα πάνε να δουλέψουν π.χ. στην Άπω Ανατολή. Ο Ευρωπαίος, όμως, που δεν θα έχει την καύσιμη ύλη που του επιτρέπει να έχει το ανεπτυγμένο επίπεδο ζωής του, τι θα κάνει, θα βρει λύση με τη γεωθερμία ή με τα αιολικά πάρκα;

13. Βεβαίως και το γνωρίζουμε, γι' αυτό συντασσόμαστε με τη θέση της Ελλάδας και όλων των μεγάλων ναυτιλιακών χωρών στον IMO. Βέβαια, υπάρχουν και κράτη που στα πλαίσια της γενικότερης πολιτικής τους, όπως παρατηρείται και σε άλλα θέματα, δεν είναι και τόσο αρνητικοί σε αυτήν την «παρανομία», αλλά αυτό συμβαίνει διότι αφενός δεν έχουν ναυτιλία και αφετέρου θέλουν να τα έχουν καλά με τους Τούρκους.

14. Καταρχάς ξεκινούμε αρνητικά στις παράλογες απαιτήσεις των Τούρκων και προς τούτο, υπάρχει εγκύκλιος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, που αναφέρει ότι πρέπει να ενημερώσουμε τους πλοίαρχους των πλοίων να αρνηθούν να δώσουν πληροφορίες στις Τουρκικές Αρχές επικαλούμενοι το γεγονός ότι η Συνθήκη του Montreux δεν απαιτεί τέτοια πράγματα αλλά διασφαλίζει την ελεύθερη διακίνηση. Από εκεί και πέρα, όμως, επειδή το πλοίο κινείται στα πλαίσια ενός ναυλοσύμφωνου και έχει υποχρεώσεις βάσει

αυτού, ο χειρισμός ενός τέτοιου θέματος θα κριθεί με βάση τα επιχειρηματικά μας συμφέροντα.

15. Ο απώτερος σκοπός των Τούρκων είναι η καταστρατήγηση της Συνθήκης του Μοντρέυξ και επικαλούνται το πραγματικό πρόβλημα – δεν υπάρχει αμφιβολία – της ναυτικής ασφάλειας της περιοχής, διότι έχει αυξηθεί η κίνηση και το μέγεθος των πλοίων, είναι στενή η περιοχή, υπάρχουν ρεύματα. Όλα αυτά όμως θα μπορούσαν να τα λύσουν με τεχνοκρατικά κριτήρια και όχι με πολιτικά.

16. Εμείς λόγω της μεγάλου στόλου μας, είναι λογικό να πρωτοστατούμε, όπως πρέπει να πρωτοστατούμε σε όλα τα θέματα που αφορούν την ναυτιλία. Πρέπει να ασκήσουμε πιέσεις στο μέτρο του δυνατού. Η πρακτική μας μέχρι σήμερα, όμως, είναι η αντίθετη. Οποσδήποτε η υποβολή των στενών υπό διεθνές καθεστώς είναι καλύτερη λύση διότι η Τουρκία δεν μας έχει πείσει για τη νομιμοφροσύνη της, όχι μόνο στο θέμα των Στενών, αλλά και σε όλες τις εκδηλώσεις παρουσίας της στη διεθνή σκηνή.

### Συνέντευξη Νο 19

1. Η εταιρεία στην οποία εργάζομαι είναι διαχειρίστρια πλοίων.
2. Είμαι αρχιπλοίαρχος στο operation department (τμήμα διαχείρισης).
3. Είμαι απόφοιτος της Δημόσιας Σχολής Εμπορικού Ναυτικού των Ουουσών και έχω δίπλωμα Α΄ πλοίαρχου. Είμαι 52 ετών.
4. Η εταιρεία διαχειρίζεται 15 πετρελαιοφόρα πλοία και 17 φορτηγά πλοία ξηρού φορτίου. Φέρουν σημαία Μάλτας και τρία από αυτά ελληνική. Το μήκος τους είναι πάνω από 200 μέτρα και η χωρητικότητά τους πάνω από 45.000 τόνους.

5. Η καταγωγή των ιδρυτών (οικογένεια Μαρτίνου) είναι από την Αρκαδία και η εταιρεία δημιουργήθηκε πριν από 12 χρόνια. Και εγώ κατάγομαι από την Αρκαδία. Δεν έχω καμία ναυτική παράδοση στην οικογένεια μου.

6. Τα φορτηγά πλοία μας ταξιδεύουν ανά τον κόσμο, ενώ τα πετρελαιοφόρα πλοία μας ταξιδεύουν κυρίως προς τη Μαύρη Θάλασσα, στα λιμάνια του Νοβοροσίσκ, Τουάπσε, Οδέσσα, Σούπσα με φορτίο πετρελαιοειδή που τα μεταφέρουν σε Γαλλία και Ιταλία. Η συχνότητα διέλευσης από τα Στενά είναι περίπου 1 φορά την εβδομάδα.

7. Ναι, το γνωρίζω. Η πρόσληψη πλοηγού δεν είναι υποχρεωτική και οι περιορισμοί αφορούν πλοία άνω των 200 μέτρων. Απαγορεύεται η διέλευση των Στενών του Βοσπόρου κατά τις νυχτερινές ώρες για λόγους ασφαλείας. Εμείς για λόγους προληπτικούς πάντοτε παίρνουμε πλοηγό για τα στενά του Βοσπόρου, ενώ οι Ρώσοι και οι Ρουμάνοι, από ό,τι ξέρω, δεν παίρνουν.

8. Οικονομικές επιβαρύνσεις υπάρχουν που οφείλονται περισσότερο στις καθυστερήσεις που παρατηρούνται κατά τη διέλευση, η διάρκεια των οποίων ποικίλλει ανάλογα με το μέγεθος του πλοίου. Την καθυστέρηση την επιβαρυνόμαστε τόσο εμείς όσο και οι ναυλωτές. Συνήθως, λαμβάνονται υπόψη οι αναμενόμενες καθυστερήσεις. Σε περίπτωση που αυτές υπερβούν τις προβλεπόμενες από το χρονοναυλοσύμφωνο, το επιπλέον κόστος το επιβαρύνεται το πλοίο. Πλοηγό παίρνουμε μόνο στο Βόσπορο, εάν και δεν είναι υποχρεωτικό.

9. Πράγματι υπάρχει πρόβλημα κατά την αναμονή για διέλευση. Τελευταία έχουν ληφθεί σημαντικά μέτρα ασφάλειας από τις Τουρκικές Αρχές, τα οποία όμως προκαλούν μεγαλύτερες καθυστερήσεις.

10. Για την ελληνική σημαία δεν έχουν παρατηρηθεί αρνητικές αντιδράσεις, σίγουρα όχι και για τη σημαία Μάλτας. Για την Κυπριακή, υπάρχει απλώς ο περιορισμός της εισόδου τους στα τουρκικά λιμάνια.



11. Σαφέστετα και η εγκατάσταση ενός συστήματος VTMIS θα βελτιώνει την κατάσταση.

12. Με δεδομένο ότι ένας μεγάλος όγκος μεταφορών με τα πλοία μας διενεργείται μέσω των Στενών, τότε ένα πιθανό κλείσιμο θα είχε σημαντικές επιπτώσεις στην επιχείρηση.

13. Το γνωρίζω και είμαι εναντίον τέτοιων πρακτικών.

14. Δεν νομίζω διότι οι Τούρκοι επικαλούμενοι λόγους ασφαλείας, θα μπορούσαν να καθυστερήσουν σημαντικά τη διέλευση του πλοίου με μεγάλες οικονομικές επιπτώσεις.

15. Οι Τουρκικοί Κανονισμοί θεσπίστηκαν για λόγους πολιτικής σκοπιμότητα με πρόσχημα τη ναυτική ασφάλεια.

16. Νομίζω ότι η πολιτεία πρέπει να δραστηριοποιηθεί έντονα στα πλαίσια του IMO και του BSEC, ώστε να αποθαρρυνθούν περαιτέρω ενέργειες των Τουρκικών Αρχών που απασκοπούν στον πλήρη έλεγχο της ναυσιπλοΐας μέσω των Στενών και κατ' επέκταση τον έλεγχο διακίνησης του πετρελαίου της Κασπίας, ώστε να γίνει πιο συμφέρουσα η μεταφορά μέσω του αγωγού Μπακού – Τσεϊχάν.

Θα ήμουν υπέρ της δημιουργίας μίας Διεθνούς Επιτροπής ελέγχου των Στενών και πιστεύω ότι σε τέτοια περίπτωση θα μειωνόντουσαν και τα τέλη διέλευσης.

## Συνέντευξη Νο 20

1. Είμαστε διαχειρίστρια εταιρεία και έχουμε και home brokers, οι οποίοι διαπραγματεύονται τις ναυλώσεις των πλοίων μας.

2. Ανήκω στο Operation Department της εταιρείας.
3. Αποφοίτησα από τη Δημόσια Σχολή Εμπορικού Ναυτικού του Ασπροπύργου. Είμαι 55 ετών και πριν εργαστώ στην εταιρεία αυτή, ταξίδευα κυρίως σε δεξαμενόπλοια.
4. Η εταιρεία έχει 18 δεξαμενόπλοια. Τα 16 έχουν σημαία Μάλτας και δύο από αυτά έχουν Ελληνική σημαία. Τα πλοία μας είναι μεταξύ 150-200 μέτρων.
5. Η εταιρεία αυτή έχει δημιουργηθεί από το 1998 και προέρχεται από την εταιρεία Thenamaris. Οι ιδρυτές της εταιρείας είναι η οικογένεια Μαρτίνου και κατάγονται από την Στεμνίτσα Αρκαδίας. Εγώ γεννήθηκα στην Αθήνα αλλά η μακρινή καταγωγή μου είναι από την Αρκαδία. Ο πατέρας μου είχε ναυτιλιακό πρακτορείο.
6. Τα πλοία μας δραστηριοποιούνται στη Μεσόγειο και Ευρώπη κατά 60%, κάνουν υπερατλαντικά ταξίδια κατά 30% και πηγαίνουν και στην Άπω Ανατολή κατά 10%. Στη Μαύρη Θάλασσα έχουμε περίπου 4 ταξίδια το μήνα και τα λιμάνια που πηγαίνουμε είναι η Οδέσσα, Νοβοροσίσκ, Θεοδόσια, Sea Pea Sea, Σούψα και λιγότερο συχνά στο Μπακού.
7. Ναι τους γνωρίζω. Η πρόσληψη πλοηγού δεν υποχρεωτική ούτε καν στο Βόσπορο αλλά δεν τολμά κανείς να περάσει χωρίς πιλότο διότι π.χ. εάν έχεις προσλάβει πιλότο και πάθεις κάποιο ατύχημα οι Lloyd's (ασφαλιστική εταιρεία) σε πληρώνουν. Στα Δαρδανέλια, παρόλο που δεν υπάρχει πραγματική ανάγκη να προσλάβεις πλοηγό, συχνά υπάρχει κάποιος «εκβιασμός» από τις Τουρκικές Αρχές για πρόσληψη. Ο «εκβιασμός» έχει την εξής μορφή: εάν πάρεις πιλότο θα περάσεις τώρα, ενώ εάν δεν πάρεις θα γίνει αναστολή της κυκλοφορίας, θα έρθει και το βράδυ και άρα θα περάσεις αύριο. Εμείς τον τελευταίο μήνα υποστήκαμε αυτόν τον «εκβιασμό», αλλά επειδή είχαμε χρόνο στη διάθεσή μας, αρνηθήκαμε.
8. Φυσικά και υπάρχουν οικονομικές επιπτώσεις από τους Τουρκικούς Κανονισμούς. Κατ' αρχήν, όταν έχει χρονοναυλώσει τα πλοία σου, εάν

καθυστερήσεις την παράδοσή του, η ναύλωση μπορεί να ακυρωθεί. Εμάς, ως εταιρεία δεν μας έχει τύχει διότι οι ναυλωτές δείχνουν κατανόηση.

Τα έξοδα του πλοηγού και για τα Δαρδανέλια και για το Βόσπορο είναι 5.500 \$ για τα δεξαμενόπλοια τύπου Suez max και 3.500 \$ για δεξαμενόπλοια τύπου Aframax. Αναφορικά με τα Suezmax, περνάει μόνο ένα την ημέρα από τον Βόσπορο χωρίς escort tug (ρυμουλκό συνοδείας). Ας σημειώσω ότι η πρόσληψη ρυμουλκού για το Βόσπορο κοστολογείται με 800 \$ την ώρα. Επίσης, εάν έχει περάσει ήδη ένα δεξαμενόπλοιο τύπου Suezmax, και βιάζεσαι να περάσεις και εσύ, τότε πρέπει να δώσεις prim (έξτρα ποσό) 3.200\$.

9. Στον τόπο αναμονής των πλοίων προς διέλευση, υπάρχει κίνδυνος ειδικά εάν έχει κακοκαιρία και ομίχλη. Κοντά στα Στενά, περιμένουν μόνο τα μικρά πλοία. Εμείς περιμένουμε στα 15-20 μίλια μακριά και σε ειδοποιούν με VHF για να πλησιάσεις σιγά – σιγά.

10. Η Κυπριακή σημαία έχει περιορισμό μόνο στην προσέγγιση στα Τουρκικά λιμάνια. Κατά τη διέλευση, άτυπα, το υπό Κυπριακή σημαία πλοίο θα περάσει τελευταίο. Εμείς οι Έλληνες και τα πλοία υπό ελληνική σημαία, αισθανόμαστε ως τιμώμενα πρόσωπα. Οι Τούρκοι πλοηγοί είναι πάρα πολύ φιλικοί.

11. Ναι οπωσδήποτε, ο συνδυασμός των δύο συστημάτων ελέγχου της κυκλοφορίας θα έφερναν το μεγαλύτερο καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα.

12. Οπωσδήποτε και πιθανό κλείσιμο των Στενών θα είχε επίπτωση στην εμπορική δραστηριότητα της εταιρείας μας, εάν σκεφτεί κανείς ότι από το 60% που δουλεύουμε Ευρώπη το 30% είναι Μαύρη Θάλασσα. Αν κλείσουν τα Στενά, θα ψάξουμε για άλλη αγορά, αλλά τότε θα ψάχνουν και οι άλλοι και έτσι θα δημιουργηθεί κρίση στη ναυλαγορά λόγω μεγάλης προσφοράς δεξαμενόπλοιων.

13. Βεβαίως και το γνωρίζουμε διότι δεν έχουν υιοθετηθεί από τον IMO.

14. Κανείς δεν θα τολμούσε να αντισταθεί στις Τουρκικές Αρχές διότι αυτό θα σήμαινε καθυστερήσεις και οικονομικές επιπτώσεις.

15. Προβάλλουν την ναυτική ασφάλεια αλλά ο πραγματικός λόγος, κατά τη γνώμη μου, είναι ο υπό σχεδιασμό αγωγός Μπακού Τσεϊχάν,

16. Θα έλεγα ότι η Ελληνική πολιτική πρέπει να είναι ήπια και να ακολουθεί το Ευρωπαϊκό ρεύμα. Θα ήμουν υπέρ του ελέγχου των Στενών από μία Διεθνή Επιτροπή, στην οποία όμως να μη συμμετέχουν οι Αμερικάνοι διότι επειδή αυτοί φτιάχνουν τους αγωγούς πετρελαίου, θα εκβιάζουν και πάλι καταστάσεις.

### Συνέντευξη Νο 21

1. Η εταιρεία στην οποία εργάζομαι είναι πλοιοκτήτρια και διαχειρίστρια πλοίων.

2. Είμαι ο Operation Manager (διευθυντής διαχείρισης) της εταιρείας.

3. Είμαι διπλωματούχος πλοίαρχος του Εμπορικού Ναυτικού και είμαι 59 ετών. Έχω παρακολουθήσει και ένα ετήσιο course στην Αγγλία για shipping operation. Έχω ταξιδέψει 10 χρόνια, τα τρία από τα οποία ως πλοίαρχος.

4. Η εταιρεία έχει 14 πλοία bulk carrier (φορτηγά μεταφοράς χύδην φορτίου) και twin deckers (διπλού καταστρώματος) με σημαία Παναμά. Τα περισσότερα είναι χρονοναυλωμένα μέσω home brokers, και συγκεκριμένα σε ναυτιλιακή εταιρεία που εδρεύει στην Νέα Υόρκη – Η.Π.Α.

5. Εργάζομαι στην εταιρεία 8 έτη. Η καταγωγή μου είναι από την Αιδηψό της Εύβοιας. Έχω ναυτική οικογενειακή παράδοση. Η εταιρεία ιδρύθηκε το 1990

και οι ιδρυτές της είναι η οικογένεια Φράγκου της Χίου, που ασχολούνται με την πλοιοκτησία τουλάχιστον εδώ και 3 γενιές.

6. Τα πλοία μας δραστηριοποιούνται ανά τον κόσμο. Μεταφέρουν ρύζα από το Bangong, την Ινδία και το Πακιστάν στη Δυτική Αφρική, καθώς και σίδηρο και λιπάσματα από τη Μαύρη Θάλασσα για τον Περσικό και την Κίνα. Εάν μπορούσα να μιλήσω με ποσοστά, το 25 – 30% της δραστηριότητάς μας είναι συνδεδεμένο με τη Μαύρη Θάλασσα και συγκεκριμένα με τα λιμάνια της Οδησσού, Ιλιτσέφσκ, Σεβαστούπολη. Κυρίως με την Ουκρανία.

7. Βεβαίως και γνωρίζω τους Τουρκικούς Κανονισμούς. Η πλοήγηση στο Βόσπορο μέχρι και πριν μερικά χρόνια ήταν προαιρετική αλλά εδώ και 6-7 χρόνια είναι υποχρεωτική. Μέχρι πριν από μερικά χρόνια, υπήρχε και η εξής ιδιομορφία: οι πλοίαρχοι που προέρχονταν από τη Μαύρη Θάλασσα, οι Ουκρανοί, οι Βούλγαροι, οι Ρουμάνοι, οι Ρώσοι μπορούσαν να μη προσλάβουν πλοηγό διότι είχαν κάποιο δίπλωμα εθνικό που αναγνώριζε η Τουρκία. Σήμερα, για το Βόσπορο, η πρόσληψη πλοηγού είναι για όλους υποχρεωτική.

8. Οικονομικές επιπτώσεις για το πλοίο υπάρχουν αναμφίβολα. Όταν η πλοήγηση ήταν προαιρετική, η διέλευση γινόταν με απλή καταβολή φαρικών τελών. Από τότε που άλλαξε το νομικό καθεστώς, ο πλοιοκτήτης πρέπει να διορίζει ναυτικό πράκτορα, πρέπει να δίνει σαφείς πληροφορίες για το φορτίο και να πληρώνει τέλη με βάση τη χωρητικότητα, να προσλαμβάνει πλοηγό. Για πλοηγικά και τέλη διέλευσης στο Βόσπορο, για ένα πλοίο χωρητικότητας 21.000 – 22.000 τόνους, ο πλοιοκτήτης πρέπει να πληρώσει περίπου 7.000 \$ για ανέβασμα και 1.000 – 2.000 \$ για το κατέβασμα.

Κατά την πλοήγηση, υπάρχουν προτεραιότητες, πρώτα πρέπει να περάσουν τα υγραεροφόρα, μετά τα πετρελαιοφόρα, μετά τα επιβατηγά, τα container και τα φορτηγά παντός τύπου. Οι καθυστερήσεις που έχουμε υποστεί οφείλονται σε διέλευση μεγάλου tanker (δεξαμενόπλοιου) από τα Στενά.

Όλοι οι κανονισμοί διέλευσης ελέγχονται από τις Τουρκικές Αρχές, οι οποίες έχουν δικαίωμα να κάνουν λιμενικό έλεγχο (port state control) ακόμα και εάν δεν προσεγγίζει το πλοίο σε τουρκικό λιμάνι, κατά τη διέλευσή του δηλαδή.

Για παράδειγμα, ένα πλοίο μας είχε αγκυροβολήσει για 7 ώρες για επισκευή πηδαλιού και οι Τουρκικές Αρχές είχαν ανέβει στο πλοίο με ανακριτικές διαθέσεις.

Η τήρηση των ζωνών διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας είναι δύσκολη, καθώς δημιουργούνται προβλήματα με τα τοπικά *ferries* που δημιουργούν προβλήματα στην πλοήγηση.

9. Αναμονή για διέλευση υπάρχει κυρίως όταν έχει ομίχλη και άσχημες συνθήκες ορατότητας, οπότε πρέπει να περιμένει το *convoy*. Σε τέτοια περίπτωση μπορεί να περιμένει ένα πλοίο και 12 και 16 ώρες. Σίγουρα, κατά την αναμονή υπάρχει κίνδυνος σύγκρουσης αλλά δεν ξέρω κάποιο μέτρο που θα μπορούσαν να λάβουν οι Τουρκικές Αρχές για να το αποφεύγουν.

10. Εγώ υπηρέτησα και σε ελληνικό βαπόρι και σε Κυπριακό. Το Κυπριακό πλοίο, τουλάχιστον τότε που υπηρετούσα αντιμετώπιζε κάποιες δυσμενείς καταστάσεις.

11. Εγώ πιστεύω ότι η εγκατάσταση ενός VTMIS θα είχε θετικά αποτελέσματα εάν αυτό τηρηθεί, λειτουργήσει σωστά, όπως στο Rotterdam. Το θέμα δηλαδή είναι ποιοι θα το χειρίζονται. Σε περίπτωση σωστής λειτουργίας του, δεν θα υπάρχουν καθυστερήσεις μεγάλες και άρα δεν θα υπάρχουν και οικονομικές επιπτώσεις.

12. Σαφώς και θα επηρέαζε τη ναυτιλία αλλά δεν θα επερχόταν καταστροφή της διότι τα ελληνικά πλοία είναι κατά κύριο λόγο *tramp*. Εξάλλου σχετική είναι και η χιώτικη ναυτική παροιμία που λέει «ποτέ δύο βαπόρια στον ίδιο ναυλωτή».

13. Δεν ήξερα ότι οι Τουρκικοί Κανονισμοί είναι αντίθετοι με τους Κανόνες του IMO και το διεθνές δίκαιο.

14. Όχι βέβαια. Εγώ θα έπραττα ό,τι μου έλεγαν οι Τουρκικές Αρχές διότι διαφορετικά το πλοίο μας θα έμπαινε σε μαύρη λίστα με ό,τι αυτό συνεπάγεται.

15. Σίγουρα υπάρχει πολιτική σκοπιμότητα με πρόσχημα τη ναυτική ασφάλεια.

16. Η Ελλάδα πρέπει να ταυτίζεται με το πνεύμα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Πρέπει να είναι η πολιτική μας πιο ήπια από ό,τι των κρατών της Μαύρης Θάλασσας διότι τα συμφέροντά μας δεν είναι τα ίδια.

Θα ήμουν υπέρ μιας Διεθνούς Επιτροπής. Η μόνη επιφύλαξη μου θα ήταν η πιθανή αύξηση των τελών διέλευσης διότι για να σου προσφέρουν περισσότερες υπηρεσίες, θα πρέπει να στα πάρουν από αλλού.

## Συνέντευξη Νο 22

1. Ανήκουμε στην κατηγορία των διαχειριστών πλοίων.

2. Είμαι διευθυντής.

3. Τελείωσα ναυτικό λύκειο και είμαι διπλωματούχος πλοίαρχος του Εμπορικού Ναυτικού. Είμαι πλοίαρχος 30 χρόνια από το 1962.

4. Η εταιρεία διαχειρίζεται 33 πλοία bulk carriers, με σημαίες Παναμά και Μάλτας.

5. Η εταιρεία υπάρχει περίπου 30 χρόνια. Οι ιδρυτές της είναι η οικογένεια Φράγκου από τη Χίο, η οποία έχει ναυτική παράδοση 3 γενεών. Εγώ κατάγομαι επίσης από τη Χίο και έχω επίσης μεγάλη οικογενειακή ναυτική παράδοση.

6. Τα πλοία μας δραστηριοποιούνται σε όλον τον κόσμο. Στη Μεσόγειο, Κίνα, Βραζιλία, Νότιο Αφρική κ.λπ. Πηγαίνουν και στη Μαύρη Θάλασσα, στη

Σεβαστούπολη, Νοβοροσίσκ, Κωσταντζα για φορτίο σιτηρών, σίδηρο και λιπάσματα.

7. Βεβαίως και τους γνωρίζουμε και πάντοτε ενημερώνουμε σχετικά τα πλοία μας και τους πλοιάρχους μας.

8. Προβλήματα, πέρα από τις καθυστερήσεις, δεν υφιστάμεθα και όποτε προκύψει κάποιο άλλου είδους πρόβλημα, το ξεπερνάμε μέσω εξουσιοδοτημένων πρακτόρων. Οι καθυστερήσεις βέβαια, όπως γίνεται κατανοητό έχουν οικονομικές επιπτώσεις. Η εταιρεία μας είχε την ατυχία να ζηήσει το μεγάλο ατύχημα επ' αφορμή του οποίου θεσπίστηκαν αυτοί οι κανονισμοί και συγκεκριμένα είχαμε το υπό κυπριακή σημαία φορτηγό πλοίο Shipbroker, το οποίο συγκρούστηκε με το Nassia το 1994. Είχαμε νεκρούς διότι όταν τρακάρισε γύρισε η πρύμνη του, όπου βρισκόταν το accommodation του πλοίου και συγκρούστηκε με το Nassia στην φλεγόμενη πλευρά του. Επειδή και το Nassia και το Shipbroker είχαν κυπριακή σημαία, οι διατυπώσεις από τις Αρχές και οι ανακρίσεις ήταν πάρα πολύ έντονες. Το ατύχημα έγινε πολύ κοντά στην Τουρκική Ναυτική Βάση της Ασίας. Έζησαν 3 Αιγύπτιοι ναύτες, οι οποίοι έπεσαν στη θάλασσα και τους οποίους κράτησαν μία βδομάδα για ανάκριση. Το ατύχημα, κατά τη γνώμη μου, οφειλόταν στην πρόωρη έξοδο του πλοηγού. Όταν εξέρχεσαι από τη Μαύρη Θάλασσα ο Τούρκος πλοηγός είναι υποχρεωμένος να σε οδηγήσει μέχρι έξω την περιοχή «Καβάκι» μετά από το Μπουγιού Χτερέ αλλά ο δικός μας έφυγε πιο νωρίς για να αναλάβει άλλο καράβι. Σήμερα, ο πλοηγός είναι υποχρεωτικός στον Βόσπορο αλλά συνεχίζει και υπάρχει πρόβλημα αφού βιάζονται να φύγουν και δεν ακολουθούν το πλοίο μέχρι την έξοδό του από τα Στενά.

9. Πράγματι υπάρχει πρόβλημα με την αναμονή διέλευσης. Πέρα από την αναστολή διέλευσης, καθυστερήσεις υπάρχουν και λόγω των αλλαγών πλοηγών, των νηοπιών κ.λπ.

10. Παλαιότερα υπήρχε πρόβλημα με την Κυπριακή σημαία. Το 1992, το πλοίο μας με Κυπριακή σημαία είχε φορτώσει από Ουκρανία για Περσικό Κόλπο και οι Τουρκικές αρχές το κράτησαν 5 μήνες σε απομόνωση μαζί με το



πλήρωμα στο Μπουγιού Χτερέ (για νηοψία) μέχρι να διευκρινιστεί ότι το φορτίο δεν ήταν πολεμικό υλικό για την Περσία. Ήταν δάκτυλος των Η.Π.Α. Μάλιστα τότε είχαν γίνει και διαβήματα από το Υπουργείο Εξωτερικών για το πλήρωμα που ήταν φυλακισμένο.

11. Βεβαίως και θα βελτίωνε κατά πολύ την κατάσταση.

12. Ενδεχόμενο κλείσιμο των Στενών θα επηρέαζε την ελληνική ναυτιλία και εμάς ως διαχειριστές πλοίων διότι θα χάναμε ναύλους και πιθανόν να είχε αποκλειστεί κάποιο πλοίο μας στη Μαύρη Θάλασσα.

13. Βεβαίως και το γνωρίζουμε διότι είμαστε παθόντες, αλλά δυστυχώς δεν μπορούμε να συγκρουστούμε με τα μεγάλα συμφέροντα.

14. Όχι ποτέ, είναι πολύ επικίνδυνο και μπορεί να δημιουργηθεί και διπλωματικό θέμα.

15. Για λόγους πολιτικής σκοπιμότητας που συνδέονται με τη μεταφορά των πετρελαίων της Κασπίας.

16. Η Ελλάδα πρέπει να είναι παρούσα αλλά όχι τόσο έντονη ώστε να δημιουργηθούν προβλήματα σε άλλα επίπεδα. Η δημιουργία Διεθνούς Επιτροπής θα ήταν θετικό βήμα αλλά δεν πρόκειται να γίνει δεκτή τέτοια παρέμβαση από την Τουρκία.

### Συνέντευξη Νο 23

1. Είμαι ναυτικός

2. Η ειδικότητά μου είναι πλοίαρχος.

3. Είμαι διπλωματούχος Α΄ πλοίαρχος του Εμπορικού Ναυτικού και έχω ταξιδέψει και εξειδικευτεί βασικά σε δεξαμενόπλοια.
4. Έχω ταξιδέψει σε δεξαμενόπλοια, ελληνική σημαίας, Παναμά, Λιβερίας και Κύπρου.
5. Ταξιδεύω 23 χρόνια. Η καταγωγή μου είναι από τον Πύργο Ηλείας και δεν έχω ναυτική οικογενειακή παράδοση.
6. Ταξιδεύω ανά τον κόσμο και έχω κάνει στη Μαύρη Θάλασσα περίπου 10 ταξίδια την τελευταία 5ετία. Έχω επισκεφτεί το Νοβοροσίσκ της Ρωσίας, την Σούψα της Γεωργίας και τη Μαγαλία της Ρουμανίας. Το φορτίο που μεταφέραμε ήταν αργό πετρέλαιο (crude oil).
7. Βεβαίως και τους γνωρίζω. Όποιος καπετάνιος έχει περάσει από τα Στενά είναι αδύνατον να μην τους γνωρίζει.
8. Στο επάγγελμά μου δεν έχουν επίπτωση οι Τουρκικοί Κανονισμοί. Οι οικονομικές επιπτώσεις που μπορεί να υπάρχουν από την πρόσληψη πλοηγού, που παίρνουν πάντοτε ανεξάρτητα από το εάν είναι υποχρεωτικό ή όχι, ή από τις καθυστερήσεις αφορούν την πλοιοκτήτρια εταιρεία και τους ναυλωτές, όχι εμάς τους ναυτικούς.
9. Δεν έχω κάποια σχετική αρνητική εμπειρία αλλά σίγουρα δημιουργείται πρόβλημα από τη συγκέντρωση πολλών πλοίων σε μία περιοχή, ειδικά όταν οι καιρικές συνθήκες δεν είναι καλές.
10. Από τα Στενά, έχω περάσει με Ελληνική σημαία και με σημαία Μάλτας. Για αυτές τις δύο σημαίες μπορώ να πω ότι δεν παρατήρησα καμία αρνητική συμπεριφορά από τις τοπικές αρχές. Ίσα – ίσα που με τους Έλληνες ναυτικούς τα πάνε πολύ καλά.

11. Σίγουρα, η εγκατάσταση ενός τέτοιου συστήματος ελέγχου της κυκλοφορίας θα βελτιώσει τη ναυσιπλοΐα στην περιοχή, όπως έχει συμβεί και σε άλλες περιοχές του κόσμου όπου υπάρχει VTMISS.

12. Κατά κάποιο τρόπο, το κλείσιμο των Στενών θα επηρέαζε την εργασία μας διότι θα επηρέαζε την Ελληνική και την παγκόσμια ναυτιλία.

13. Δεν γνωρίζω εάν οι Τουρκικοί Κανονισμοί είναι αντίθετοι με το διεθνές δίκαιο. Αυτό που μπορώ να πω είναι ότι σε όλα τα συστήματα διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας που έχουν καθιερωθεί ανά τον κόσμο, οι τοπικές αρχές απαιτούν να δίνονται εκτεταμένες πληροφορίες για το φορτίο κ.λπ. Αναφορικά με την αναστολή διέλευσης λόγω π.χ. αθλητικών γεγονότων δεν γνωρίζω.

14. Όχι βέβαια διότι αυτό θα ήταν ενάντια στα συμφέροντα του πλοιοκτήτη (καθυστερήσεις, πρόστιμα κ.λπ.)

15. Κατά τη γνώμη μου οι κανονισμοί έγιναν για την ναυτική ασφάλεια και την αποφυγή της θαλάσσιας ρύπανσης.

16. Η Ελληνική πολιτική πρέπει να κινείται στα πλαίσια των διεθνών οργανισμών και να έχει ως σκοπό την εφαρμογή των κανόνων και συστάσεων του IMO σε ήπιους τόνους. Μία Διεθνής Επιτροπή ελέγχου της διέλευσης, θεωρητικά πάντοτε μιλώντας διότι κάτι τέτοιο δεν θα το επιτρέψουν οι Τούρκοι, σίγουρα θα λειτουργούσε πιο αντικειμενικά και ίσως να ήταν πιο αποτελεσματική.

## Συνέντευξη Νο 24

1. Η εταιρεία είναι πλοιοκτήτρια εταιρεία.

2. Κατέχω θέση Safety and Quality Manager, υπεύθυνος δηλαδή για τον ISM Code.

3. Αποφοίτησα από τη Δημόσια Σχολή Εμπορικού Ναυτικού της Ύδρας, και είμαι πτυχιούχος Πολιτικών Επιστημών. Έγινα αξιωματικός του Λιμενικού Σώματος και από τότε που αποστρατεύτηκα, εργάζομαι στην εταιρεία αυτή. Είμαι 58 ετών.

4. Η εταιρεία έχει 7 bulk carrier και ένα RO-RO, με ελληνική σημαία.

5. Η εταιρεία ιδρύθηκε πριν από 10 χρόνια από την οικογένεια Τσάκου, που έχει καταγωγή από τα Καρδάμυλα Χίου, με μεγάλη ναυτική παράδοση. Εγώ εργάζομαι 2 χρόνια στην εταιρεία και η καταγωγή μου είναι από Αθήνα.

6. Τα πλοία μας δραστηριοποιούνται συνήθως στην Κίνα, Αυστραλία, Νότιο Αμερική και Ευρώπη. Στη Μαύρη Θάλασσα πηγαίνουμε περίπου 2 φορές το χρόνο για φόρτωση σιδηρομεταλλευμάτων (iron ore). Τελευταία φορά πήγαμε στο Nokolayef.

7. Ναι γνωρίζω ότι υπάρχουν ειδικοί Τουρκικοί Κανονισμοί.

8. Απαιτείται ιδιαίτερη προσοχή στη ναυσιπλοΐα όταν διερχόμαστε από τα Στενά. Οι καθυστερήσεις που λαμβάνουν χώρα λόγω των Τουρκικών Κανονισμών επιβαρύνουν εμάς μόνο όταν πρόκειται το πλοίο να βγει off-hire. Τα υπόλοιπα έξοδα, πλοηγοί, έξοδα πρακτόρευσης, καύσιμα κ.λπ., τα επιβαρύνονται οι ναυλωτές. Πάντοτε παίρνουμε πλοηγό στο Βόσπορο παράλο που δεν είναι υποχρεωτικό για προληπτικούς λόγους.

9. Η συμφόρηση στις εισόδους των Στενών λόγω της αναστολής της κυκλοφορίας είναι ένα γεγονός που δεν μπορεί να αποφευχθεί. Εξάλλου το ίδιο συμβαίνει και σε όλες τις προσεγγίσεις μεγάλων λιμένων της Βορειοδυτικής Ευρώπης. Κατά τη γνώμη μου δεν επηρεάζεται σοβαρά η ασφάλεια των πλοίων.

10. Δεν έχω σχετική εμπειρία αλλά δεν νομίζω ότι υπάρχει διακριτική μεταχείριση από τη στιγμή που όποιο πλοίο διέλθει θα καταβάλλει τα τέλη διέλευσης.

11. Βεβαίως και θα ήταν θετικό βήμα η εγκατάσταση ενός VTMISS στην περιοχή διότι όπου και να έχει εγκατασταθεί στον κόσμο έχει αποδειχτεί ότι διευκολύνει την κυκλοφορία των πλοίων μέσω της παρακολούθησης της πορείας τους. Τη νύχτα όμως, έχει αποτέλεσμα το VTMISS μόνο όταν υπάρχουν και κανόνες κυκλοφορίας. Πρέπει όμως να επισημάνω ότι η σωστή λειτουργία ενός τέτοιου συστήματος απαιτεί τρομερή εκπαίδευση αναφορικά με την αναγνώριση των στόχων ειδικά τη νύχτα, το να διαχωρίζεις δηλαδή εάν ο στόχος είναι bulk carrier ή RO- RO ή μία απλή βάρκα. Η ικανότητα αυτή είναι θέμα εμπειρία και σίγουρα απαιτείται η στελέχωση προσοντούχων επαγγελματιών ναυτικής προέλευσης. Εξάλλου, η λειτουργία ενός VTMISS απαιτεί και σύστημα αναφοράς, πληροφορίες δηλαδή για το φορτίο. Έχει εκδοθεί και σχετική απόφαση του IMO για reporting system [A.851(20)]. Τέτοιο σύστημα έχει γίνει και στο στενό της Μάγχης.

12. Για τα υπάρχοντα δεδομένα εμπορικής δραστηριότητας της εταιρείας μας δεν θα μας επηρεάσει. Τη ναυτιλία γενικότερα και το διεθνές εμπόριο σίγουρα θα επηρεάσει αρνητικά.

13. Ναι το έχω ακούσει.

14. Όχι, διότι εάν αγνοήσεις ή δεν ακολουθήσεις τοπικούς κανονισμούς και γίνει κάποιο ατύχημα, τότε ούτε οι ασφαλιστικές εταιρείες ούτε οι αλληλοασφαλιστικοί οργανισμοί (P&I Club) δεν θα σε καλύψουν στηριζόμενοι σε αντικανονικότητες εφαρμογής νομικών κανονισμών, όποιοι και εάν είναι αυτοί (διεθνείς ή εθνικοί).

15. Κανείς δεν μπορεί να γνωρίζει τις ενδόμυχες βουλές της Τουρκίας. Προφανώς, θα υπάρχει κάποια πολιτική σκοπιμότητα πίσω από τους Κανονισμούς της.

16. Η Ελλάδα πρέπει να είναι παρούσα αλλά ήπια. Το θέμα των Στενών είναι ένα πακέτο όχι των Ελληνοτουρκικών διαφορών αλλά και των άλλων γειτόνων χωρών και κανονικά θα έπρεπε να απασχολεί όλα τα κράτη του κόσμου. Ο IMO έχει αποδειχτεί ότι δεν μπορεί να επιλύσει το θέμα. Στα πλαίσια του Οργανισμού αυτού, έχουμε εμπλακεί με την Τουρκία, όπως π.χ. για τις αγγελίες στους ναυτιλλόμενους (notices) [σύμφωνα με το GMDSS, μία χώρα πρέπει να αναλάβει την ευθύνη να στέλνει αγγελίες στους ναυτιλλόμενους] και τη συνεργασία στην έρευνα και διάσωση (Co-ordination in Search and Rescue). Λόγω της διαμάχης πολιτικής διάστασης, το πρώτο το ανέλαβε η Ισπανία, το δε δεύτερο δεν έχει επιλυθεί ακόμα. Συνεπώς, η μέσω διεθνών οργανισμών επίλυση οποιουδήποτε προβλήματος μάλλον κρίνεται ανέφικτη και εν πάση περιπτώσει δεν κερδίζουμε αυτό για το οποίο τίθεται το πρόβλημα. Ειδικά ο IMO είναι ένας διεθνής οργανισμός που αποφεύγει να εμπλακεί σε πολιτικό σκηνικό.

Είμαι εναντίον της δημιουργία μίας Διεθνούς Επιτροπής ελέγχου των Στενών διότι κάποτε μπορεί να γίνει διεκδίκηση οποιασδήποτε φύσης και καλό είναι να έχεις να αντιμετωπίσεις έναν παρά πολλούς και αναφέρομαι έμμεσα και στη συμμετοχή των Η.Π.Α. στην Επιτροπή αυτή.

### Συνέντευξη Νο 25

1. Είμαστε ένωση που εκπροσωπούν τη μεσογειακή εμπορική ναυτιλία ελληνικών συμφερόντων.
2. Είμαι αντιπρόεδρος της Ένωσης και διευθυντής σχεδιασμού (project director).
3. Αποφοίτησα από την Ανωτάτη Εμπορική, Τμήμα Οικονομικό. Έκανα μεταπτυχιακό στο Πανεπιστήμιο του Sussex (Αγγλίας) στα Industrial Economics και διδακτορικό στο London City University με θέμα Industrial Policy. Εργάστηκα σε διάφορες εφοπλιστικές εταιρείες δεξαμενόπλοιων για 20

χρόνια, ως διευθύνων σύμβουλος αυτών και αναφορικά με τον σχεδιασμό πολιτικής στο χώρο αυτό ασχολούμαι καμιά 15αριά χρόνια μέσω της παρούσας Ένωσης και εδώ και 7 χρόνια απασχολούμαι αποκλειστικά με τον σχεδιασμό πολιτικής στα πλαίσια της ίδιας Ένωσης. Η καταγωγή μου είναι από την Αθήνα.

4. Η Ένωση μας έχει 64 μέλη. Στην ένωσή μας ανήκουν Έλληνες εφοπλιστές που έχουν πλοία υπό ελληνική αλλά και υπό κυπριακή και μαλτέζικη σημαία, τόσο φορτηγά όσο και δεξαμενόπλοια, χωρητικότητας από 2.000 – 10.000 d.w. και μήκους περίπου μέχρι 120 μέτρα. Η χρήση της σημαίας της Μάλτας γίνεται γιατί η Κυπριακή έχει πρόβλημα δραστηριοποίησης της Τουρκίας. Εξάλλου, η Κυπριακή και η Μαλτέζικη σημαία είναι φτηνότερη από αυτήν του Παναμά και η τελευταία φτηνότερη από αυτήν της Λιβερίας.

5. Η Ένωση μας ιδρύθηκε το Απρίλιο του 1940.

6. Πολλά μέλη μας δραστηριοποιούνται μόνο εντός Ελλάδος αλλά όσοι από αυτούς δραστηριοποιούνται και εκτός των Ελληνικών ορίων, πηγαίνουν στη Μαύρη Θάλασσα. Στο παρελθόν, περισσότερα ελληνικά φορτηγά πλοία δραστηριοποιούνταν στη Μαύρη Θάλασσα αλλά μετά από την κατάρρευση του Ανατολικού μπλοκ, το εμπόριο στην περιοχή υπέστη μία καθίζηση με αποτέλεσμα το θαλάσσιο εμπόριο στην περιοχή να μειωθεί. Υπάρχουν μέλη που κάνουν διελεύσεις μέσα από τα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων, άλλοι επί τακτικής βάσης, όπως ο Σαρλής και άλλοι όποτε τύχει, είτε έχουν φορτηγά είτε δεξαμενόπλοια. Εάν θα μπορούσα να μιλήσω με ποσοστό, θα έλεγα για τον τελευταίο χρόνο ότι πάνω από 50% των μελών μας πέρασαν από τα Στενά.

7. Βεβαίως και γνωρίζουμε του κανονισμούς που έχουν επιβληθεί στα Στενά.

8-16. Η παρακολούθηση της εφαρμογής των τουρκικών κανονισμών, η λήψη παραπόνων από τους Έλληνες πλοιοκλήτες και η κοινοποίηση οδηγιών είναι μία δουλειά που την έχει αναλάβει το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, το οποίο δραστηριοποιείται στα πλαίσια του IMO, με τη βοήθεια εξειδικευμένων

ανθρώπων, κάποιοι από τους οποίους πρώτα εργάζονταν στο Υπουργείο και αργότερα στις Ενώσεις εφοπλιστών ως σύμβουλοι.

Εμείς, ως Ένωση, δεν ασχολούμαστε ενεργά με το ζήτημα των Στενών. Δεν υπάρχει η ειδική γνώση μεταξύ των μελών για το ζήτημα αυτό αλλά πέραν αυτού υπάρχουν και άλλα δύο ζητήματα. Το πρώτο είναι το εάν σε συμφέρει να το κάνεις αυτό, δηλαδή να έρθεις σε αντιπαράθεση με τις Τουρκικές Αρχές ακόμα και εάν έχεις άποψη. Το δεύτερο είναι ότι ακόμα και εάν εμείς ως Ένωση θέλαμε να αρθρώσουμε λόγο, είναι εξαιρετικά αμφίβολο εάν τα μέλη μας θα θέλανε να ακολουθήσουν δικές μας πρωτοβουλίες. Οπότε η δική μας εμπλοκή στο ζήτημα κολλάει σε δύο επίπεδα: και σε επίπεδο ενώσεως και σε επίπεδο μελών με πιθανή συνέπεια να υπάρχει αποστασιοποίηση απόψεων μεταξύ Ενώσεως και μελών της και αυτό βέβαια είναι το τελευταίο πράγμα που θέλει μία Ένωση.

Εξάλλου, τα πλοία που ανήκουν στα μέλη μας, επειδή είναι μικρά, μικρότερα από 10.000 d.w. (με εξαίρεση 1 ή δύο που είναι μεγαλύτερα), έχουν λιγότερα προβλήματα από τη διέλευση των Στενών από ότι έχουν τα μεγαλύτερα βαπόρια, λόγω χώρου. Ουδέποτε προέκυψε θέμα με εμάς λόγω μεγέθους. Αντίθετα, προέκυψε θέμα με κάποια μεγάλα πλοία μελών της μεγάλης Ένωσης (Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών). Για τα δικά μας πλοία ούτε τέθηκε ποτέ θέμα αναστολής της κυκλοφορίας ούτε αναφέρθηκαν ποτέ στις διάφορες σχετικές εκθέσεις προσαράξεων των Τουρκικών Αρχών στην περιοχή του Βοσπόρου. Μπορεί να έχουν γίνει προσαράξεις πλοίων αναλόγου μεγέθους με των δικών μας αλλά αυτά δεν ανήκαν στην Ένωσή μας.

Η αλήθεια είναι ότι η περιοχή του Βοσπόρου (και όχι τόσο των Δαρδανελίων) είναι δύσκολη και η κίνηση μεγάλη. Εάν πάει κάποιος εκεί και μετρήσει τις διελύσεις, θα τον πιάσει πονοκέφαλος. Θα δει να κατεβαίνουν μία ψαρόβαρκα, ένα VLCC, δύο πολεμικά πλοία και να ανεβαίνουν ένα μινεραλάδικο και δύο ψαρόβαρκες. Μετά από 5 λεπτά, ένα ξανασηκώσει το κεφάλι του ο παρατηρητής, θα δει να κατεβαίνει ένα ρουμάνικο μπαλασταρισμένο super tanker με 17 knots (κόμβοι την ώρα), πελώριο θηρίο και θα πεις «αμάν Θεέ μου θα πέσει πάνω τους και θα τα διαλύσει όλα. Και μέσα σε όλο αυτό το σκηνικό να κροσσάρουν τον Βόσπορο και όλα αυτά τα μικρά επιβατηγά πλοία της γραμμής που έχουν πρωτόκολλο για 500 άτομα και μεταφέρουν 2.050 άτομα. Υπό αυτές τις συνθήκες, η απάντηση στο μέγα



ερώτημα εάν υπάρχει πραγματικό ζήτημα ασφάλειας ναυσιπλοΐας στην περιοχή, η απάντηση είναι καταφατικώς ναι. Και όσο περνάνε τα χρόνια, η κίνηση αυξάνει και το πρόβλημα γίνεται χειρότερο. Εξάλλου, αυτό το έχουν υποστηρίξει και οι Τούρκοι στον ΙΜΟ με σχετικά έγγραφα.

Τώρα, εάν έχει γίνει εκμετάλλευση αυτής της κατάστασης από την Τουρκία, εγώ προσωπικά δεν το ξέρω. Ίσως, να έχει μεγαλύτερο αποτέλεσμα, η απειλή εκμεταλλεύσεως από τους Τούρκους διότι θα μπορούσαν να σπρώξουν κάποιους να κατασκευάσουν τους αγωγούς πετρελαίου στο Τουρκικό έδαφος, δίνοντας έμφαση ότι υπάρχει πρόβλημα ασφαλείας στο Βόσπορο. Το ότι οι Τουρκικές Αρχές το τονίζουν δεν είναι αθέμιτο. Δεν έχω δει, δηλαδή, να γίνεται κλείσιμο του Βοσπόρου για «ψύλλου πήδημα». Η απειλή του κλεισίματος του Βοσπόρου μπορεί να υπάρξει για πιέσει καταστάσεις.

Δεν έχει γίνει καμία καταγγελία από πλοίο της Ένωσης μας υπό Κυπριακή σημαία ότι έλαβε χώρα κάποιο μπουκοτάζ κατά τη διέλευσή του από το Βόσπορο. Είναι βέβαια διαφορετικό για την είσοδό τους σε Τουρκικά λιμάνια, στα οποία, βέβαια απαγορεύονται να μπούνε. Δεν αποκλείω βέβαια, την περίπτωση στα περιθώρια αναμονής των πλοίων στις εισόδους των Στενών για να πάρουν πιλότο, να δίνεται προτεραιότητα ατύπως σε κάποια άλλα πλοία. Αλλά αυτό είναι πολύ δύσκολο να το διαπιστώσει ο πλοίαρχος του πλοίου που περιμένει και ακόμα πιο δύσκολο να το αποδείξει, διότι, σε τυχόν έκφραση παραπόνου, θα μπορούσαν να επικαλεστούν για παράδειγμα οι Τουρκικές Αρχές ότι το πλοίο στο οποίο δόθηκε προτεραιότητα μετέφερε κάποιο επικίνδυνο φορτίο που για λόγους ασφαλείας έπρεπε να φύγει γρήγορα από την περιοχή.

Τα πλοία με ελληνική σημαία δεν έχουν αντιμετωπίσει κανένα πρόβλημα αρνητικής διακριτικής συμπεριφοράς. Θα μπορούσα να πω εξάλλου ότι οι Έλληνες ναυτικοί, σε σχέση με τους Ευρωπαίους, είναι πιο ευπρόσδεκτοι από έναν Τούρκο για πολλαπλούς λόγους. Γιατί θα μπορούσε να πει στον Έλληνα «ξέρεις δώσε και κάτι για την οικογένεια» ή κάπως έτσι. Ο Έλληνας θα τον δει θετικά, ενώ ένας Γερμανός θα μπορούσε να του πει ότι θα τον καταγγείλει στην ακτοφυλακή.

Αναφορικά με τη διεθνοποίηση των Στενών. Αναφορικά με το να περάσει η διαχείριση της διέλευσης των Στενών σε μία διεθνή επιτροπή, προκύπτουν μία σειρά από ζητήματα, όπως τι δύναμη θα έχει αυτή η επιτροπή διότι η

οποιαδήποτε ενεργοποίηση της Τουρκική ακτοφυλακής θα περάσει μέσα από τουρκικό control (έλεγχο). Η ύπαρξη μιας Επιτροπής συμβουλευτικού χαρακτήρα δεν νομίζω ότι μπορεί να προχωρήσει. Το σχήμα που θεωρώ ότι θα μπορούσε να ευδοκιμήσει είναι να επέχει η Επιτροπή αυτή ένα ρόλο «μπαμπούλα» με την έννοια ότι η Τουρκική πλευρά θα κωλυόταν να δημιουργήσει προβλήματα σε περίπτωση που η Επιτροπή διαφωνούσε με το κλείσιμο των Στενών ή με έναν άλλο σχετικό περιορισμό της διέλευσης. Δηλαδή πρέπει η Επιτροπή αυτή να έχει δύναμη, να έχει «δόντια». Αποτελεσματική θα είναι εάν έχει την ευθύνη της ασφαλούς διέλευσης από τα στενά εάν έχει την αρμοδιότητα να κινητοποιεί και τα απαραίτητα κατά περίπτωση μέσα, δηλαδή να στείλει ρυμουλκά, αντιρρυπαντικά, πυροσβεστικά, να ετοιμάσει νοσοκομεία κ.λπ. Και όλα αυτά είναι ουσιώδη και φοβάμαι ότι είναι δυνατόν να τα πραγματοποιήσουν μόνο οι Τουρκικές Αρχές. Έτσι όπως περπατάει το ζήτημα και το έχω παρακολουθήσει από κοντά αρκετά χρόνια, δεν είδαμε να γίνεται καμία εκμετάλλευση του γεωγραφικού νομοτελείου που έχει η Τουρκία. Αυτό δεν αποκλείει να υπάρξει κάτι τέτοιο σε περιπτώσεις κρίσεως. Αλλά σε περιπτώσεις κρίσεως δεν ισχύουν μόνο αυτά ισχύουν και άλλα. Δεν μπορούμε να ενεργούμε βάσει μίας υποθετικής καταστάσεως κρίσης ούτε να προκαταλάβουμε τι θα γίνει εάν συμβεί αυτό το πράγμα. Οπότε μπορούμε να μιλάμε με βάση συνθήκες ειρήνης όπου δεν υπάρχουν κρίσεις. Εάν όμως αρχίσουν να υπάρχουν υποψίες ότι οργανώνονται περιορισμοί της διέλευσης, τότε πρέπει να βρεθεί ένας τρόπος ώστε να συνειδητοποιούν οι Τούρκοι ότι δεν είναι μόνο αυτοί υπεύθυνοι για την περιοχή.

Η γνώμη μου είναι ότι οι Τούρκοι δεν φοβούνται τις αντιδράσεις των πλοιοκτητών, δεν θορυβούνται από αυτούς. Αυτοί που τους νοιάζουν και μετράνε πάρα πολύ την άποψή τους είναι οι oil trader (πετρελαϊκές εταιρείες) και όσοι εν δυνάμει έχουν τη δυνατότητα να κάνουν έρευνα για πετρέλαιο.

Στον IMO, υπάρχει μία εθνικιστική προσέγγιση του ζητήματος και καλό είναι οι αντιπρόσωποι που συμμετέχουν στις σχετικές συνδιασκέψεις να έρθουν πιο κοντά στη νοοτροπία και βούληση των χρηστών των Στενών, έτσι ώστε να επιτευχθούν πράγματα που θα τους ωφελήσουν. Γιατί το να έχουμε μία νίκη, εάν την έχουμε, σε τυπικό επίπεδο, σημαίνει ότι αυτή είναι μία «Πύρρειος νίκη». Και θα μπορούσα να πω ότι πιο πολλά προβλήματα ως ναυτιλία,

έχουμε με τις Η.Π.Α. και με την εφαρμογή των δικών τους κανονισμών, παρά με τους Τουρκικούς.

### Συνέντευξη Νο 26

1. Η εταιρεία μας είναι διαχειρίστρια εταιρεία πλοίων.
2. Είμαι διευθυντής της εταιρείας.
3. Είμαι απόφοιτος του Πανεπιστημίου Αθηνών, Νομικής Σχολής, Τμήματος Οικονομικού.
4. Η εταιρεία μας διαχειρίζεται 7 πλοία, 5 bulk carrier (28.000 – 42.000 d.w. – το μεγαλύτερο έχει μήκος 190 μέτρα) και 2 container. Τα πέντε πλοία μας έχουν Κυπριακή σημαία, το ένα Μάλτας και το άλλο Παναμά.
5. Η εταιρεία ιδρύθηκε το 1992. Η καταγωγή μου είναι από τα Καρδάμυλα Χίου. Υπάρχει ναυτική παράδοση. Ο πατέρας μου ήταν ναυτικός, δημιούργησε στη συνέχεια ναυτιλιακή εταιρεία και κατ' επέκταση συνέχισα εγώ. Ο παππούς μου είχε καϊκία και διενεργούσε μεταφορές στο εσωτερικό της Ελλάδας.
6. Τα container μας δραστηριοποιούνται στην Άπω Ανατολή σε liner trade. Τα φορτηγά μας δραστηριοποιούνται παγκοσμίως, δεν έχουν κάποια γεωγραφικά όρια δραστηριότητας. Τώρα τελευταία, το 2002, τρία πλοία μας πέρασαν από τα στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων. Η συχνότητα διέλευσης των πλοίων μας από τα Στενά εξαρτάται από τη ναυλαγορά. Συνήθως, όσα βαπόρια μας έρχονται στη Μεσόγειο φεύγουν με φορτίο από τη Μαύρη Θάλασσα. Συχνά, έχουμε και φορτία που ξεφορτώνουν στη Μαύρη Θάλασσα. Από αυτά, το 90% φεύγουν πάλι με φορτίο από την περιοχή αυτή. Ως επί τον πλείστον, τα φορτία που παίρνουμε από τη Μαύρη Θάλασσα είναι σίδηρο και λιπάσματα και τα φορτία που πηγαίνουμε εκεί είναι σιτηρά και συχνά τσιμέντα.

Συνήθως, τα λιμάνια στα οποία πηγαίνουμε είναι η Οδησσός και σε λιμάνια της Ρωσίας. Μία φορά πήγαμε και στο Μπατούμι (Βατούμ) της Γεωργίας.

7. Βεβαίως και το γνωρίζω λόγω της δραστηριότητας των πλοίων μας στην περιοχή.

8. Έχουμε αντιμετωπίσει επανειλημμένως καθυστερήσεις κατά τη διέλευσή μας από τα Στενά λόγω ομίχλης και υπερβολικής κίνησης. Την τελευταία φορά, πριν ένα μήνα, ένα βαπόρι μας που ανέβηκε τα Στενά, ενώ ήταν να περάσει 3.00 το πρωί, λόγω υπερβολικής κίνησης πέρασε στις 8.00 το πρωί και στην επιστροφή είχε ανάλογη καθυστέρηση. Αυτή την καθυστέρηση χρόνου, εάν το πλοίο είναι χρονοναυλωμένο την επιβαρύνεται ο ναυλωτής. Όταν το πλοίο είναι ναυλωμένο ανά ταξίδι, εάν το κέρδος δηλαδή ο ναύλος είναι του ύψους των 5.000 με 6.000 \$ ημερησίως δηλαδή οι 24 ώρες, οι 5 ώρες αναμονής θα κοστίσουν αντίστοιχα περίπου 1.300 \$.

Ο πιλότος κοστίζει 5.000 - 7.000 \$ περίπου με βάση το μέγεθος του διερχόμενου πλοίου, κόστος περίπου το ίδιο και για τη διέλευση από το Παναμά. Το ποσό αυτό είναι για round-trip. Δεν μας επιβάλλουν οι Τούρκοι να πάρουμε πιλότο στο Βόσπορο, αλλά εμείς επειδή είναι η πολιτική της εταιρείας μας τέτοια, ζητάμε από τον πλοίαρχο να πάρει πιλότο όποτε περνάει από στενά, διεθνή ή όχι. Και στα Δαρδανέλια παίρνουμε πιλότο. Μόνο σε μέρη, όπως το Γιβραλτάρ, που είναι γνωστά και δεν υπάρχει κίνδυνος, δεν παίρνουμε πιλότο. Στις χρονοναυλώσεις, τον πιλότο τον επιβαρύνονται οι ναυλωτές όποτε αυτός είναι υποχρεωτικός. Στο Βόσπορο, που ο πιλότος είναι customary, στο ναυλοσύμφωνο το θέτουμε ρητά ως όρο ότι τον επιβαρύνεται ο ναυλωτής.

9. Εγώ δεν έχω ίδια άποψη. Την τελευταία φορά ο καπετάνιος μας μας ενημέρωσε ότι περίμεναν 100 περίπου πλοία για να περάσουν από τα Στενά. Το κατά πόσο η αναμονή 100 πλοίων είναι επικίνδυνη εξαρτάται από τη χωρητικότητα του τόπου αναμονής. Θεωρώ όμως, ότι ο χώρος αναμονής θα είναι μία ράδα στην οποία θα προκύψει κίνδυνος μόνο όταν έχει ομίχλη ή θαλασσοταραχή. Εμείς δεν αντιμετωπίσαμε ποτέ κάποιο πρόβλημα.

10. Δεν τολμούνε να δημιουργήσουν πρόβλημα οι Τούρκοι στη διέλευση πλοίων υπό Κυπριακή σημαία διότι κάτι τέτοιο θα ήταν οικονομικός κίνδυνος για αυτούς, με την έννοια ότι δεν έχουν συμφέρον να σταματήσουν κανένα διότι από κάθε διερχόμενο πλοίο βγάζουν χρήματα.

11. Δεν έχω πείρα να σου μιλήσω για τη διαφορά των δύο συστημάτων. Ένας εμποροπλοίαρχος θα ήταν αρμοδιότερος να απαντήσει διότι αυτοί είναι οι ουσιαστικοί χρήστες των συστημάτων αυτών. Η εμπειρία του πλοιοκτήτη ή ενός πλοίαρχου που έχει να μπαρκάρει καμιά δεκαριά χρόνια είναι μηδενική για το τι ισχύει στη ναυσιπλοΐα στα Στενά. Πιστεύω όμως ότι ο συνδυασμός τους θα ήταν καλύτερος.

12. Βέβαια και θα επηρεάσουν την δραστηριότητά μας σε μεγάλο βαθμό αλλά όχι καταστρεπτικά. Κάτι τέτοιο όμως δεν νομίζω να γίνει γιατί θα υπάρχει μεγάλη αντίδραση από τα κράτη της Μαύρης Θάλασσας που θα αποκλειστούν. Θα είναι αιτία πολέμου. Θα μπορούσα να πω βέβαια ότι σε περίπτωση κλεισίματος των Στενών, θα μπορούσε να ωφεληθεί η Ελλάδα από την άποψη ότι η Ρουμανία και η Βουλγαρία θα αναγκάζονταν να μεταφέρουν τα φορτία τους στην Ελλάδα (Θεσσαλονίκη – Καβάλα – Αλεξανδρούπολη) προκειμένου να προωθηθούν στις παγκόσμιες αγορές. Το μόνο κώλυμα είναι ότι δεν έχουμε την κατάλληλη λιμενική υποδομή στα αντίστοιχα λιμάνια.

13. Αυτό το γνωρίζω αλλά οι λόγοι επιβολής των τουρκικών κανονισμών είναι καθαρά πολιτικοί και γεωπολιτικοί. Εάν ήμουν Τούρκος θα ζητούσα και εγώ να τους επιβάλλω. Τώρα για τα συμφέροντα της ναυτιλίας, σίγουρα πρέπει να εξασφαλιστεί η ελευθερία διέλευσης των πλοίων στην περιοχή.

14. Αυτό είναι θέμα καθαρά εμπορικό. Δεν ξέρω τι ερωτήσεις κάνουν σε έναν πλοίαρχο οι Τουρκικές Αρχές ή τι εντολές δίνουν αλλά όταν κάποιον δεν τον ενδιαφέρει η σκοπιμότητα της ερώτησης δεν έχει λόγο να μην απαντήσει. Το εάν οι Τούρκοι ζητάνε να λάβουν κάποιες πληροφορίες από τους πλοίαρχους τις οποίες θα τις χρησιμοποιήσουν για πολιτικούς σκοπούς είναι θέμα που δεν ενδιαφέρει εμάς ώστε να αρνηθούμε να απαντήσουμε και να εμπλακούμε σε

περιπέτειες. Εμείς σαν εταιρεία δεν δίνουμε καμία σχετική εντολή στον πλοίαρχο. Έγκειται στη διακριτική ευχέρεια του πλοίαρχου να απαντήσει ή όχι.

15. Σίγουρα οι Τουρκικοί κανονισμοί υποκρύπτουν μία οικονομική και πολιτική σκοπιμότητα, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι κάποιος από αυτούς δεν έγιναν και για τη ναυτική ασφάλεια. Η αύξηση του τουρκικού ελέγχου στα στενά ή η αύξηση των τελών διέλευσης συνεπάγεται αύξηση του οικονομικού και πολιτικού ελέγχου.

16. Η Ελληνική πολιτική πρέπει να είναι το ίδιο έντονη όπως με τις υπόλοιπες χώρες της Μαύρης Θάλασσας διότι ο οποιοσδήποτε περιορισμός στην ελεύθερη διέλευση είναι εναντίον του Ελληνικού εφοπλισμού, πάγια θέση του οποίου είναι η ελευθερία στο εμπόριο και στη ναυσιπλοΐα και ο ελεύθερος ανταγωνισμός και όλα αυτά όχι εθνικά κρινόμενα αλλά εμπορικά.

Η ύπαρξη μίας διεθνούς Επιτροπής που θα έλεγχε τα Στενά είναι σίγουρα καλύτερη λύση. Πάλι βέβαια θα υπάρχουν γεωπολιτικά συμφέροντα αλλά αυτά θα αντιμετωπίζονται πιο αντικειμενικά. Βέβαια, πρέπει να σημειώσω ότι η αποτελεσματικότητα μίας τέτοιας Επιτροπής εξαρτάται από τη σύνθεση της, τον τρόπο λειτουργίας της και τον έλεγχο που θα ασκεί αυτή στην Τουρκία.

### Συνέντευξη Νο 27

1. Η εταιρεία μας είναι διαχειρίστρια εταιρεία πλοίων.
2. Είμαι διευθύνων σύμβουλος της εταιρείας.
3. Έχω σπουδάσει οικονομικά και έχω μεταπτυχιακό στο M.B.A. στο New York University στις Η.Π.Α. Από τότε ασχολήθηκα με την οικογενειακή επιχείρηση.

4. Έχουμε 2 πλοία ξηρού φορτίου, 30.000 d.w. το κάθε ένα με σημαίες Λιβερίας και Παναμά.

5. Η εταιρεία ξεκίνησε το 1983 και εγώ είμαι εδώ από το 1987. Όλη η οικογένειά μου ασχολείται με τη ναυτιλία. Ο παππούς μου ήταν караβοκύρης, ο πατέρας μου ήταν καπετάνιος και μετά ξεκίνησε αυτήν την εταιρεία. Η καταγωγή μας είναι από τα Καρδάμυλα της Χίου. Είμαι 39 ετών.

6. Τα πλοία μου δραστηριοποιούνται σε όλον τον κόσμο. Αρκετές φορές έχουν δραστηριοποιηθεί και στη Μαύρη Θάλασσα. Αν μπορούσα να αναφερθώ σε συχνότητα διέλευσης από τα Στενά, και για τα δύο πλοία θα έλεγα 2-4 φορές το χρόνο. Το φορτίο που μεταφέρουμε και τα λιμάνια που προσεγγίζουμε ποικίλλει. Επειδή δεν έχουμε σημαία που ευνοείται από τους λιμένες της Μαύρης Θάλασσας (έκπτωση στα λιμενικά έξοδα λόγω διμερών συμφωνιών. Να σημειώσω ότι στη Ρωσία σταμάτησε αυτό αλλά στην Ουκρανία συνεχίζει να ισχύει), πιο συχνά πηγαίναμε στη Κωσταντζα και σε λιμάνια του Άπσετ και Νοβοροσίσκ της Ρωσίας, Οδησό, Ιλιτζέφσκ, στην Αζοφική Θάλασσα. Συνήθως φορτώνουμε από τη Μαύρη Θάλασσα, σίδερα από τη Κωσταντζα, fertilizer από τη Ρωσία και τώρα τελευταία κάρβουνο από το Άπσετ.

7. Γνωρίζω ότι έχουν επιβληθεί κάποιοι κανονισμοί για τη διέλευση από τα Στενά αλλά δεν γνωρίζω με λεπτομέρειες τι λένε αυτοί.

8. Έχει τύχει να καθυστερήσει πλοίο μας στα Στενά, προκειμένου να διέρθει αλλά ευτυχώς αυτό ήταν χρονοναυλωμένο οπότε οι καθυστερήσεις επιβάρυναν οικονομικά τους ναυλωτές. Πριν από 15 ημέρες, ένα βαπόρι μας που πήγε να φορτώσει στη Μαύρη Θάλασσα, όταν ανέβαινε καθυστέρησε 2 ημέρες διότι τα Στενά ήταν κλειστά λόγω ομίχλης. Άκουσα ότι άλλα πλοία καθυστέρησαν μέχρι και 5 ημέρες.

Στα Δαρδανέλια αποφεύγουμε να προσλαμβάνουμε πιλότο, στο Βόσπορο είχαμε μέχρι πρότινος την εντύπωση ότι ήταν υποχρεωτικό. Τώρα έχουμε μία διαφωνία με τους χρονοναυλωτές γιατί αυτοί επιβαρύνονται τα έξοδα του πιλότου, που είναι γύρω στα 2.500 \$, μόνο όταν η πρόσληψή του είναι

υποχρεωτική. Οι ναυλωτές, λοιπόν, τώρα υποστηρίζουν ότι η πρόσληψη πιλότου είναι προαιρετική. Είναι βέβαια θέμα συμφωνίας το πότε οι ναυλωτές επιβαρύνονται με αυτά τα έξοδα. Αλλά συνήθως, στα ναυλοσύμφωνα μπαίνει ο όρος ότι αυτοί επιβαρύνονται τα έξοδα πλοηγού μόνο όταν αυτός είναι υποχρεωτικός.

9. Δεν είχαμε κάποια σχετική εμπειρία, πλοίο μας να κινδυνέψει εν αναμονή διέλευσης από τα Στενά.

10. Εμείς δεν έχουμε καμία αρνητική εμπειρία από τουρκική συμπεριφορά λόγω της σημαίας που έχουν τα πλοία μας. Παλαιότερα, είχαμε Κυπριακή σημαία αλλά από όσο θυμάμαι αναφορικά με την διέλευσή του πλοίου δεν είχαμε κάποιο πρόβλημα. Μόνο η είσοδος σε Τουρκικά λιμάνια απαγορευόταν.

11. Φαντάζομαι ότι η εγκατάσταση ενός VTMS θα βελτίωνε την κατάσταση αν και η εμπειρία μου για το συγκεκριμένο θέμα δεν είναι αρκετή για να κρίνω σωστά. Ένας πλοίαρχος ή κάποιος που έχει εργαστεί σε ένα τέτοιο σύστημα, όπως αυτό του Πειραιά, είναι πιο αρμόδιος να απαντήσει. Αν κρίνω από το αντίστοιχο σύστημα στα αεροδρόμια, το οποίο βοηθά κατά πολύ, τότε και στην περίπτωση των Στενών, η εγκατάστασή του είναι επιβεβλημένη. Βέβαια, τα πάντα εξαρτώνται από τη λειτουργία του και από τη σωστή στελέχωσή του.

12. Νομίζω ότι θα την επηρέαζε διότι η Μαύρη Θάλασσα είναι μία αγορά αρκετά μεγάλη αλλά θα ήταν δύσκολο να κλείσουν τα Στενά για πολύ γιατί τα συμφέροντα είναι μεγάλα.

13. Έχω ακούσει ότι οι κανονισμοί αυτοί είναι αντίθετοι στους διεθνώς συμφωνημένους κανόνες, χωρίς να έχω κάποια ιδιαίτερη γνώση.

14. Δύσκολα να αντιδράσουμε στις Τουρκικές Αρχές. Η δραστηριότητά μας είναι συγκεκριμένη και κυρίως εμπορική. Εμείς πρέπει να πληρώσουμε κάποιες επιταγές. Στα πλαίσια αυτά κινούμαστε και πράττουμε ότι είναι απαραίτητα και εμπορικά σκόπιμο.



15. Δεν έχω προσωπική άποψη. Έχω ακούσει ότι όλα γίνονται για τα πετρέλαια αλλά αυτά είναι συμφέροντα που παίζονται σε κλειστούς κύκλους. Πάντως, μάλλον πρόφαση είναι η ναυτική ασφάλεια για την επιδίωξη πολιτικών και εμπορικών σκοπιμοτήτων.

16. Η Ελλάδα είναι η μεγαλύτερη ναυτιλία στον κόσμο. Κατά συνέπεια θα έπρεπε να έχει ένα δυνατόν «λέγειν» και στην ερμηνεία και στην εφαρμογή και στη σύνταξη των κανονισμών, πολύ περισσότερο ίσως από ότι έχουμε, αν και πιστεύω ότι γίνεται έργο στα πλαίσια των διεθνών οργανισμών, το οποίο όμως δεν φαίνεται.

Εμείς, όσοι όλοι ασχολούνται με τη ναυτιλία, τουλάχιστον οι Έλληνες, μας ενδιαφέρει το πλαίσιο στο οποίο κινούμαστε να είναι ένα πλαίσιο ελεύθερης ανταγωνιστικής αγοράς. Θα ήμασταν υπέρ οποιοδήποτε μέτρου απελευθέρωνε από τους περιορισμούς κίνησης. Οτιδήποτε έφερνε εμπόδια που δεν κινούνται από δυνάμεις της αγοράς, θα ήταν κακό για την Ελληνική ναυτιλία. Το πλεονέκτημα της Ελληνικής ναυτιλίας είναι ότι είναι ανταγωνιστική στις συνθήκες της αγοράς. Όταν υπάρχουν περιοριστικά μέτρα ή μέτρα προκατάληψης εναντίον κάποιων, που συνήθως πάντα μέσα στους κάποιους είναι οι Έλληνες, είμαστε αντίθετοι. Εάν, λοιπόν, η δημιουργία μίας Διεθνούς Επιτροπής ελέγχου των Στενών, εκκινείτο στα πλαίσια του ελεύθερου ανταγωνισμού, θα ήμουν υπέρ.

### Συνέντευξη Νο 28

1. Η εταιρεία μας είναι πλοιοκτήτρια εταιρεία.
2. Είμαι operation manager της εταιρείας.
3. Τελείωσα Ναυτικό Λύκειο και στη συνέχεια πήρα τα διπλώματα Γ΄, Β΄ και Α΄ πλοιάρχου Εμπορικού Ναυτικού. Έχω 20 χρόνια θαλάσσιας υπηρεσίας από

τα οποία τα 10 ταξίδεψα ως πλοίαρχος σε πετρελαιοφόρα και σε φορτηγά πλοία ξηρού φορτίου και εδώ και 14 χρόνια είμαι αρχιπλοίαρχος της εταιρείας.

4. Η εταιρεία διαχειρίζεται 4 πλοία ξηρού φορτίου (μήκος 195-225 μέτρα). Τα τρία πλοία έχουν Κυπριακή σημαία και το ένα Μπαχάμας. Και αυτό το πλοίο είχε παλαιότερα Κυπριακή σημαία αλλά την αλλάξαμε επειδή είχαμε διάφορα φορτία σε λιμάνια της Τουρκίας, στα οποία απαγορεύεται η είσοδος στην Κυπριακή σημαία. Θέλαμε δηλαδή να πιάσουμε και την αγορά της Τουρκίας.

5. Η εταιρεία ιδρύθηκε πριν από 20 χρόνια. Οι ιδρυτές της εταιρείας είναι από τον Βόλο. Δεν είχαν καμία ναυτική παράδοση. Ήταν έμποροι. Εμπορευόνταν βαριά μηχανήματα, έπειτα γεωργικά προϊόντα και ζωοτροφές σε Αραβικές χώρες, έπειτα έκαναν ένα εργοστάσιο στο Λιτόχωρο και εν συνεχεία το έκλεισαν και έγιναν πλοιοκτήτες. Εγώ έχω ναυτική παράδοση. Και ο πατέρας μου και ο παππούς μου ήταν ναυτικοί. Η καταγωγή μου είναι από τα Καρδάμυλα της Χίου.

6. Τα πλοία μας δραστηριοποιούνται σε όλον τον κόσμο. Τακτικά επισκέπτονται την Μαύρη Θάλασσα. Έχουμε πάει στο Νοβοροσίσκ, στην Οδησό, Αριούπολη με φορτία σιτηρά, ζάχαρη και μεταλλεύματα (εκφόρτωση) και φορτώνουμε σίδηρο σε κουλούρες ή σε ράγες. Δεν μπορώ να μιλήσω για συχνότητα διότι αυτό το μήνα είχα 2 βαπόρια που διήλθαν από τα Στενά και πρόκειται να περάσει και ένα τρίτο αλλά μπορεί να έχω και 6 μήνες χωρίς καμία διέλευση από την περιοχή. Τα τελευταία χρόνια περνάμε 5-6 φορές από την περιοχή ανά έτος.

7. Ναι το γνωρίζουμε. Οι περιορισμοί είναι κυρίως για τα πετρελαιοφόρα, τα οποία πρέπει να περνάνε μόνο ημέρα και πολλές φορές εμείς περιμένουμε να περάσει ένα tanker και έτσι καθυστερούμε.

8. Έχουμε καθυστερήσεις σε περίπτωση έλλειψης ορατότητας και διέλευσης μεγάλου πετρελαιοφόρου, στα οποία δίνεται προτεραιότητα, στο Βόσπορο. Η μεγαλύτερη καθυστέρηση που έχουμε υποστεί είναι 24 ώρες αλλά ήταν από ομίχλη. Λόγω αναμονής για διέλευση μεγάλου πετρελαιοφόρου, η

καθυστέρηση εξαρτάται από την ώρα που φτάνει το πλοίο. Έχει τύχει να περιμένουμε 3-4 ώρες, αλλά έχει τύχει και να περάσουμε κατευθείαν. Τα πλοία μας είναι είτε χρονοναυλωμένα είτε ναυλωμένα ανά ταξίδι. Τώρα έχουμε ένα πλοίο που πρόκειται να περάσει την άλλη βδομάδα από το Βόσπορο, το οποίο είναι χρονοναυλωμένο με 7.700 \$ ανά ημέρα. Σε αυτήν την περίπτωση, τυχόν καθυστέρηση θα την επιβαρυνθεί ο ναυλωτής. Το ύψος αυτό του ναύλου βέβαια δεν είναι σταθερό διότι εάν ναυλώσεις το πλοίο για φορτίο από τη Μαύρη Θάλασσα για Ιαπωνία ή Κορέα, όπου είναι δύσκολο να βρεις φορτία, τότε το ναύλο ανά ημέρα μπορεί να αγγίξει και τα 10.000 – 11.000 \$. Συνήθως παίρνουμε πλοηγό στο Βόσπορο, όχι στα Δαρδανέλια. Δεν είναι υποχρεωτικό στο Βόσπορο αλλά εμείς για να αποφύγουμε ιστορίες σε περίπτωση ατυχήματος, πάντοτε προσλαμβάνουμε πλοηγό, γιατί σε αντίθετη περίπτωση οι Τούρκοι θα θεωρήσουν ότι υπεύθυνοι του ατυχήματος είμαστε εμείς. Τα έξοδα διέλευσης από τα Στενά με πρόσληψη πλοηγού στο Βόσπορο είναι γύρω στα 13.000 \$ για πλοία τύπου Panamax.

Πέραν από τα πλοηγικά, πληρώνουμε και sanitary fees (υγειονομικά τέλη), εάν και δεν ανεβαίνει κανένας στο πλοίο για να ελέγξει. Περνάει το καράβι, κατεβάζεις τη σκάλα, κατεβαίνει ένας αξιωματικός με τα χαρτιά του βαποριού, σφραγίζουν ένα χαρτί και τελειώνει. Όταν το πλοίο ξανακατέβει τα Στενά, αυτό το χαρτί το επιστρέφεις.

9. Μας είχε τύχει πρόσφατα να περιμένουμε στα Δαρδανέλια – πράγμα σπάνιο διότι συνήθως περιμέναμε στο Βόσπορο – και είχαν συγκεντρωθεί πάρα πολλά πλοία στην περιοχή. Όταν σε μία ακτίνα 2-3 μιλίων συγκεντρώνονται πολλά βαπόρια και κάνουνε μανούβρες, σίγουρα δημιουργείται κίνδυνος συγκρούσεως και όταν μάλιστα η ορατότητα δεν είναι καλή ο κίνδυνος γίνεται μεγαλύτερος. Ευτυχώς δεν είχαμε καμία εμπειρία από ατύχημα με αυτόν τον τρόπο.

10. Από τους πλοηγούς δεν είχαμε κανένα πρόβλημα, παρόλο που είχαμε Κυπριακή σημαία. Από την εμπειρία μου ως πλοίαρχος και σε Ελληνική και σε Κυπριακή σημαία, διαπίστωσα αντιδράσεις από τον κόσμο των επιβατηγών πλοίων που κροσσάρανε το Βόσπορο, οι οποίοι μας έκαναν άσχημες χειρονομίες αλλά όχι από τις τοπικές Αρχές.

11. Ο συνδυασμός και των δύο συστημάτων θα ήταν το τέλειο, ειδικά στο Βόσπορο διότι εκεί υπάρχουν και πιο δυνατά ρεύματα και από διάφορες κατευθύνσεις και συνήθως εκεί δημιουργούνται ατυχήματα. Μάλιστα παλαιότερα πριν το 1994, που ταξίδευα εγώ, τα TSS που είχαν δημιουργήσει ήταν ανάποδα, δηλαδή ενώ κανονικά έπρεπε να ανέβεις από τα δεξιά εκείνοι σε υποχρέωναν να ανέβεις από τα αριστερά και πολλοί που δεν έπαιρναν πιλότους επειδή πέραγαν τακτικά, όπως οι Ρουμάνοι και οι Βούλγαροι, μπερδεύοντουσαν.

12. Ναι θα την επηρέαζε διότι κλείνει μία αγορά.

13. Γνωρίζω από τον τύπο, ότι υπάρχουν αντιδράσεις κυρίως από τα κράτη της Μαύρης Θάλασσας και έτσι έμαθα με αυτόν τον τρόπο ότι δεν είναι νόμιμοι.

14. Όχι βέβαια, δεν επρόκειτο ποτέ να αντιταχθώ στις Τουρκικές Αρχές διότι αυτό σημαίνει καθυστέρηση του βαποριού με οικονομικές συνέπειες. Εάν τους πεις όχι εκείνοι δεν θα σε αφήσουν να περάσεις, θα βάλουν το πολεμικό πλοίο να σε σταματήσει στο Τσανάκαλε, άσε που μπορεί να πας και φυλακή.

15. Οι Τουρκικοί Κανονισμοί δημιουργήθηκαν για λόγους πολιτικής σκοπιμότητας με πρόφαση τη ναυτική ασφάλεια.

16. Πρέπει να υπάρχει έντονη η παρουσία της Ελλάδας στους διεθνείς οργανισμούς, λόγω της μεγάλης ναυτιλιακής δύναμης της. Θα ήμουν υπέρ της δημιουργίας μίας Διεθνούς Επιτροπής ελέγχου των Στενών διότι έτσι θα περιοριζόταν η επικίνδυνη κυριαρχία των Τούρκων στην περιοχή.

## Συνέντευξη Νο 29

1. Η εταιρεία στην οποία εργαζομαι ανήκει στη δεύτερη κατηγορία, είναι δηλαδή ναυλομεσίτρια εταιρεία.
2. Είμαι ναυλομεσιτικό στέλεχος της.
3. Έχω πτυχίο οικονομικών με σχετική πτυχιακή εργασία στα ναυτιλιακά και μεταπτυχιακό στα οικονομικά στην Αγγλία. Επίσης, έχω πάρει πτυχίο (diploma) στο chartering.
4. Εμείς ναυλώνουμε πλοία φορτηγά, twin deckers κατά βάση, οτιδήποτε δηλαδή δεν έχει να κάνει με μεταφορά υγρού χύδην φορτίου. Ναυλώνουμε και containers αλλά όχι τόσα πολλά. Οι σημαίες που αυτά φέρουν είναι τόσο ελληνική όσο και ξένες (Μάλτας, Λιβερίας, Παναμά, Κύπρου .... μέχρι και Καμπότζης).
5. Η εταιρεία αυτή ιδρύθηκε περίπου πριν από 22 χρόνια. Οι ιδρυτές της εταιρείας έχουν καταγωγή ο ένας από την Κύπρο και ο άλλος από Ελλάδα. Δεν είχαν καμία ναυτική παράδοση. Οι ρίζες μου είναι από την Κρήτη και Χίο και ο πατέρας μου ήταν ναυτικός.
6. Τα πλοία που ναυλώνονται μέσω του γραφείου μας δραστηριοποιούνται σε όλο τον κόσμο αλλά έχουμε και πάρα πολλά που δραστηριοποιούνται στην περιοχή της Μαύρης Θάλασσας. Για παράδειγμα αυτό το μήνα είχαμε 10 περίπου πλοία που ναυλώθηκαν ή για φόρτωση από Μαύρη Θάλασσα ή για εκφόρτωση. Τα φορτία μπορεί να είναι κάρβουνο ή fertilizer (λιπάσματα) που εξάγονται κυρίως από Ρουμανία και εισάγονται από την Νότιο Αμερική, κυρίως Βραζιλία, σιτηρά που εξάγονται από Ρουμανία και Ουκρανία. Επίσης, σίδηρο που εξάγεται από Ουκρανία ή Ρωσία, το οποίο εισάγεται συνήθως από τις Η.Π.Α. Πριν από 3-4 χρόνια εισήγαγε πολύ σίδηρο η Κίνα και η Κορέα. Σήμερα οι Η.Π.Α. είναι αυτή που εισάγει σίδηρο από την περιοχή διότι

είναι και καλής ποιότητας και πιο οικονομικό σε σχέση με το σίδηρο που παράγεται στις Η.Π.Α. Για να αντιμετωπιστεί αυτό, τους τελευταίους 6 μήνες ο Μπους έχει επιβάλλει φορολογία στο εισαγόμενο στην Αμερική σίδηρο, χωρίς όμως να επηρεάσει αυτό το εμπόριο. Δεν μπορούμε να μιλήσουμε για κάποια συχνότητα διέλευσης των πλοίων που ναυλώνουμε από τα Στενά. Εξαρτάται από το εάν έχεις κάποιο βαπόρι στην περιοχή και τι προσφορά φορτίου προς μεταφορά υπάρχει. Μπορώ όμως να σου πω ότι η Μαύρη Θάλασσα σαν αγορά εξάγει το χρόνο το λιγότερο 2 – 2,5 εκατομμύρια τόνους σιδήρου και 1 εκατομμύριο τόνους fertilizer, λιπάσματα δηλαδή, και σίδερα πρέπει να πλησιάζει γύρω στα 3- 3,5 εκατομμύρια τόνους, γεγονός που σημαίνει εάν υπολογίσεις και τα μικρά φορτία, τα οποία είναι ανεξέλεγκτα δεν μπορείς δηλαδή να πεις πόσα ναυλώνονται, ότι το μήνα εξάγονται τουλάχιστον 100 – 120 τόνους φορτίο από τη Μαύρη Θάλασσα.

7. Βεβαίως και το γνωρίζουμε διότι εμείς πάντοτε υπολογίζουμε ότι όταν πρόκειται το βαπόρι να περάσει από τα στενά για τη Μαύρη Θάλασσα θα χάσει και μία ημέρα λόγω καθυστερήσεων κ.λπ.

8. Εμείς σαν ναυλομεσίτες δεν έχουμε οικονομικές συνέπειες, δεν επηρεαζόμαστε από τους κανονισμούς ή τις καθυστερήσεις που αυτοί επιφέρουν, δεδομένου ότι εμείς απλώς παίρνουμε την σχετική προμήθεια. Όταν κάνουμε τον υπολογισμό του βαποριού, που πρόκειται να ναυλωθεί, υπολογίζουμε ότι για ένα 35άρι (δηλαδή 35.000 d.w.) για παράδειγμα πλοίο, τα έξοδα θα είναι περίπου 9.000 – 10.000 \$ (πλοηγός κ.λπ.). Αναφορικά με το υποχρεωτικό ή όχι της πρόσληψης πλοηγού: σύμφωνα με τους όρους των ναυλοσύμφωνων η πρόσληψη πλοηγού για τα Στενά δεν είναι υποχρεωτική. Επίσης, πάντοτε αναφέρεται ότι ο ναυλωτής επιβαρύνεται μόνο με τα έξοδα υποχρεωτικής πλοήγησης. Δεν υπάρχει όμως πλοίαρχος που να μη ζητήσει πιλότο ειδικά στο Βόσπορο. Εξάλλου και οι Τούρκοι πράκτορες στο παρουσιάζουν σαν δεδικασμένο. Και γι' αυτό πολλές φορές εμείς, όταν κλείνουμε βαπόρι που πρόκειται να διέρθει από τα Στενά, προσπαθούμε να βάλουμε ως επιπρόσθετο όρο ότι και η πρόσληψη πιλότου για διέλευση από τον Βόσπορο και τα Δαρδανέλια θα βαρύνει τον ναυλωτή. Ο πλοιοκτήτης επιβαρύνεται βασικά από το καθεστώς, με την έννοια ότι όταν υπολογίσει τα

έσοδά του, εκεί που θα υπολόγιζε μόνο τα πετρέλαιά του και τα λιμανιάτικα του, τώρα θα υπολογίσει και τα έξοδα της διέλευσής του από τα Στενά, τα οποία θα είναι σε άλλες περιπτώσεις 5.000 σε άλλες 10.000 και σε άλλες 15.000 \$. Κατά τα άλλα, δεν βρίσκουμε καμία δυσκολία στο να κλείσουμε ένα βαπόρι για μεταφορά από ή προς την περιοχή αυτή. Ούτε οι πλοιοκτήτες είναι διστακτικοί στο να ναυλώσουν τα πλοία τους για δραστηριοποίηση στην περιοχή αυτή.

9. ----

10. Δεν έχω ακούσει κάτι τέτοιο.

11. ---

12. Το κλείσιμο των Στενών δεν θα επηρέαζε το γραφείο μας διότι εμείς ναυλώνουμε παγκοσμίως. Απλούστατα θα επηρέαζε κατά πολύ τη ναυλαγορά από την εξής άποψη: συνήθως όταν ένα πλοίο ναυλώνεται για να ξεφορτώσει στη Μεσόγειο, θα φορτώσει στη συνέχεια είτε από την Ανατολική Μεσόγειο είτε κατά 70% από Μαύρη Θάλασσα. Για ένα βαπόρι handy, 40.000 – 45.000 τόνους που έρθει στη Μεσόγειο, εάν κλείσει η εκεί αγορά, δεν έχεις τι να το κάνεις. Τότε θα πρέπει να έχεις την ίδια λογική που έχουν και τα Panamax, δηλαδή που έρχονται στην Ιταλία και μπαλαστάρουν άδεια στη Νότια Αμερική ή στον Κόλπο για να γεμίσουν και δεν βγαίνουν οι δουλειές. Πέρα από αυτό, πρέπει και οι χώρες της Μαύρης Θάλασσας να βρουν τρόπους για να εξάγουν τα φορτία τους. Δηλαδή θα πρέπει να χρησιμοποιήσουν τον Δούναβη για να εξάγουν τα φορτία τους από Βαλτική, όπως κάνει πολλές φορές η Ρωσία τώρα, η δε Ρουμανία και Βουλγαρία καταστράφηκαν. Η χρήση των λιμανιών της Βόρειας Ελλάδας δεν συμφέρει οικονομικά διότι εάν αυξηθεί το κόστος της μεταφοράς δια ξηράς, τότε τι θα πρέπει να ζητήσει ο άλλος για τη θαλάσσια μεταφορά, για να είναι το κόστος του προϊόντος ανταγωνιστικό;

13. Γενικά έχω ακούσει για την μη νομιμότητα των Τουρκικών Κανονισμών. Αναφορικά με τα εμπορικά στοιχεία που ζητάνε να πληροφορηθούν, δεν είναι μόνο οι Τούρκοι που τα ζητάνε. Για παράδειγμα, οι Η.Π.Α είναι πιο απαιτητικοί

– υπερβολικοί στο να εξασφαλίσουν τέτοιες πληροφορίες. Ανεβαίνουν πάνω στα βαπόρια και κάνουν ότι θέλουν. Έχουν όλα τα πλοία φακελωμένα. Εάν κάποιος πλοίο δεν το γνωρίζουν, το κρατάνε μισή ημέρα για να καταγράψουν όλα τα απαραίτητα στοιχεία. Επίσης, οι Καναδοί και τώρα τελευταία οι Αυστραλοί. Τώρα σχετικά με τη δυνατότητά τους να αναστείλουν την κυκλοφορία για αθλητικές δραστηριότητες, όχι δεν νομίζω ότι το κάνουν πουθενά αλλού στον κόσμο.

14. ---

15. Το νούμερο ένα είναι η πολιτική σκοπιμότητα. Αυτό είναι δεδομένο. Αφού η Τουρκία είναι το μόνο παράκτιο κράτος που ελέγχει τη διέλευση, σίγουρα υποκρύπτεται κάποια σκοπιμότητα. Από την άλλη, όμως, πλευρά, έχουν γίνει και πάρα πολλά ατυχήματα. Χρειάζονται κάποιοι κανονισμοί αλλά χωρίς να γίνεται κατάχρηση. Ουσιαστικά, μέχρι στιγμής δεν έχουν χρησιμοποιηθεί οι Τουρκικοί Κανονισμοί καταχρηστικά από τους Τούρκους αλλά αυτό δεν αποκλείει τίποτα για το μέλλον. Ειδικά από τότε που αποφασίστηκε ότι θα περάσει ο κύριος αγωγός μεταφοράς του πετρελαίου της Κασπίας από τα εδάφη της, η Τουρκία, θα έλεγα ότι έχουν λασκάρει την εφαρμογή των μέτρων διέλευσης των πετρελαιοφόρων από τα Στενά.

16. Θα έλεγα ότι η Ελληνική πολιτική πρέπει να είναι πολύ ήπια διότι δεν έχουμε κανένα τρομερό συμφέρον, όπως για παράδειγμα οι Ρώσοι. Ίσα – ίσα, μακάρι να καταφέραμε να είχαμε μία προνομιακή μεταχείριση ως γείτονα χώρα. Για παράδειγμα, στην Ουκρανία, κάποιες σημαίες πληρώνουν λιγότερα λιμναίτικα από ό,τι κάποιες άλλες σημαίες. Μακάρι, λοιπόν, να είχαμε κάποια πολιτική μέσω της οποίας θα καταφέραμε η Ελληνική σημαία να πληρώνει λιγότερα έξοδα για τη διέλευση από τα Στενά.

Για την ίδρυση κάποιας Διεθνούς Επιτροπής, θα ήμουν θετικός εάν αυτό γινόταν χωρίς κανένα αντάλλαγμα. Δηλαδή, χωρίς να απαιτήσουν οι Τούρκοι, για παράδειγμα, να ισχύσει το ίδιο και για το Αιγαίο ή για τα ανατολικά νησιά της Ελλάδας. Το κόστος της διέλευσης δεν πιστεύω ότι θα αυξανόταν από τη δημιουργία της Επιτροπής αυτής διότι είναι τόσα τα έσοδα από τη διέλευση



των πλοίων στα Στενά, που είναι υπεραρκετά για την κάλυψη των εξόδων συντήρησης της.

### Συνέντευξη Νο 30

1. Είμαστε ναυλομεσιτική εταιρεία.

2. Είμαι διευθυντής της εταιρείας.

3. Έχω τελειώσει το Diri College και έχω κάνει μεταπτυχιακό στο shipping στο πανεπιστήμιο του Cardiff της Ουαλίας και εργάζομαι ως ναυλομεσίτης από το 1994.

4. Τα πλοία που ναυλώνονται μέσω του γραφείου μας είναι bulk carrier, φορηγά δηλαδή γενικού φορτίου και έχουν συνήθως σημαίες ευκαιρίας όπως Μάλτα, Λιβερία, Κύπρο κ.λπ.

5. Η εταιρεία υπάρχει από το 1998. Οι ιδρυτές της εταιρείας είμαστε εγώ και ο συνétaίρός μου. Εγώ κατάγομαι από τη Λαμία και ο συνétaίρός μου από την Κρήτη. Οι πατεράδες μας ήταν ναυτικοί αλλά δεν υπάρχει από εκεί και πέρα καμία άλλη ναυτική παράδοση.

6. Τα πλοία που ναυλώνουμε πηγαίνουν παντού, δεν υπάρχει συγκεκριμένη περιοχή. Ναυλώνουμε και για Μεσόγειο και για Ευρώπη και για Αμερική. Στη Μαύρη Θάλασσα, ναυλώνουμε περίπου 5 πλοία το μήνα. Φορτώνουν συνήθως στη Μαύρη Θάλασσα, σε Ουκρανικά και Βουλγαρικά λιμάνια με φορτίο κυρίως fertilizer (λιπάσματα), το οποίο ξεφορτώνεται Άπω Ανατολή και Η.Π.Α.

7. Χωρίς να είμαι ιδιαίτερα ενήμερος, έχω ακούσει ότι υπάρχουν ειδικοί Τουρκικοί Κανονισμοί για τη διέλευση των πλοίων από τα Στενά.

8. Εμείς συνήθως αυτό που προσπαθούμε να κάνουμε όταν ναυλώνουμε ένα πλοίο για τη Μαύρη Θάλασσα είναι ο πιλότος για το Βόσπορο να είναι επιβάρυνση των ναυλωτών, και αυτό δεν το καταφέρνουμε πάντοτε, είναι θέμα διαπραγματευτικής δύναμης. Ακριβώς επειδή στην περιοχή η κατάσταση είναι δύσκολη και το ξέρουν αυτό και οι ναυλωτές, η πρόσληψη πιλότου παράλογο που δεν είναι υποχρεωτική στα χαρτιά, γίνεται στην πράξη πάντοτε και έτσι τις περισσότερες φορές οι ναυλωτές το αποδέχονται. Οι τυχόν καθυστερήσεις δεν έχουμε ακούσει να έχουν δημιουργήσει ιδιαίτερα προβλήματα στους πλοιοκτήτες. Εμείς, σε κάθε περίπτωση δεν έχουμε καμία οικονομική επιβάρυνση από τους Κανονισμούς.

9. –

10. Πέραν από την Κυπριακή σημαία, που δεν επιτρέπεται να εισέλθει σε Τουρκικά λιμάνια, θα έλεγα ότι δεν υπάρχει καμία διακριτική τουρκική μεταχείριση. Αντιθέτως, θα έλεγα ότι οι Ρώσοι ή κάποια ουκρανικά λιμάνια αντιμετωπίζουν, λόγω διμερών συμφωνιών, κάποιες σημαίες ευκαιρίας λιγότερο ευνοϊκά από ό,τι κάποιες άλλες σημαίες, αναφορικά με τα έξοδα ελλιμενισμού (disbursement account) κ.λπ. Εάν πάει για παράδειγμα στο Ιλιτσέφσκ με μία σημαία ευκαιρίας, θα πληρώσεις 30.000 \$ d.a. από ότι με ελληνική σημαία. Αυτό δεν συμβαίνει με τις Τουρκικές Αρχές.

11. –

12. Ναι θα είχε σοβαρή επίπτωση στην Ελληνική ναυτιλία και σε εμάς, δεδομένου ότι περίπου το 1/5 των πλοίων που ναυλώνουμε είναι για την περιοχή αυτή. Επηρεάζεται το ναυτιλιακό εμπόριο διότι η Μαύρη Θάλασσα είναι το διαμάντι της Μεσογείου. Από εκεί βγαίνουν όλα τα φορτία, εάν η Μεσόγειος έχει 100 φορτία, τα 80 βγαίνουν από αυτήν την περιοχή.

13. Δεν γνωρίζω τίποτα επί του θέματος.

14. –

15. Δεν μπορώ να γνωρίζω αλλά πάντως η ναυτική ασφάλεια γενικά δεν με πείθει ως αιτία. Πάντοτε πίσω από κανονισμούς υποκρύπτεται κάποια σκοπιμότητα, ειδικά όταν αναφέρονται σε περιοχές με τέτοια μεγάλη εμπορική σημασία.

16. Θα έλεγα ότι πρέπει να είμαστε ήπιοι και να ακολουθούμε τη λογική της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η δημιουργία μίας Διεθνούς Επιτροπής που θα έλεγχε τα Στενά , δεν ξέρω πώς θα μπορούσε να εξελιχθεί αλλά νομίζω ότι θα λειτουργούσε καλύτερα. Σίγουρα δεν θα αυξανόταν το κόστος της διέλευσης διότι δεν υπάρχει ανάγκη για κάτι τέτοιο. Είναι τέτοιος ο όγκος των πλοίων που διέρχεται από τα Στενά και τόσα πολλά τα χρήματα που αποκομίζονται από τη διέλευση που δεν υπάρχει ανάγκη να αυξηθεί το κόστος. Σε κάθε περίπτωση δεν το βλέπω να γίνεται.

### Συνέντευξη Νο 31

1. Ανήκουμε στην πρώτη κατηγορία.
2. Είμαι πρόεδρος της εταιρείας και διευθύνων σύμβουλος.
3. Αποφοίτησα από το City of London Polytechnic με σπουδές στο "Shipping & Shipbroking" (στα ναυτιλιακά και πρακτορεύσεις πλοίων).
4. Έχουμε 8 πλοία ιδιοκτησίας δικής μας με σημαίες Ελληνική, Κύπρου και Μάλτας και επίσης έχουμε 3 υπό χρονοναύλωση πλοία που έχουν σημαίες Γερμανική και Λουξεμβούργου. Όλα είναι container ships (πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων) και έχουν μήκος από 95 έως 160 μέτρα και χωρητικότητα από 250 έως 1.100 εμπορευματοκιβώτια.

5. Η εταιρεία έχει ζωή 51 χρόνων και εγώ εργάζομαι σε αυτήν 20 χρόνια. Υπάρχει οικογενειακή παράδοση καθώς ο πατέρας μου ίδρυσε την εταιρεία αυτή η οποία ξεκίνησε με τη διαχείριση μικρών φορτηγών πλοίων χύδην φορτίου (bulk carriers) που δραστηριοποιούνται στο δίκτυο Αδριατική – Ελλάδα. Το δίκτυο αυτό επεκτάθηκε σιγά -σιγά σε Τουρκία, Κύπρο, Συρία, Λίβανο και Αίγυπτο. Μετά από το 1981 ξεκίνησε η αγορά πλοίων containers, τα οποία αντικατέστησαν σιγά – σιγά όλα τα φορτηγά χύδην φορτίου. Πάντοτε η ναυτιλιακή δραστηριότητα της εταιρείας αφορούσε τακτικές θαλάσσιες δρομολογιακές γραμμές (liner shipping). Η καταγωγή μου είναι από την Ορεινή Κορινθία.

6. Η κύρια δραστηριοποίηση της εταιρείας μας είναι Intermed Container Liner Services (δρομολογιακές γραμμές πλοίων που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια στον ευρύτερο χώρο της Μεσογείου) και βεβαίως στο παρελθόν το 1 στα 10 πλοία μας δραστηριοποιείτο επί 2-3 χρόνια στον Εύξεινο Πόντο και συγκεκριμένα πήγαινε στο Πότι. Εδώ και τρία χρόνια δεν δραστηριοποιούμαστε στην περιοχή του Ευξείνου Πόντου.

7. Βεβαίως και το γνωρίζουμε.

8. Γενικά δεν έχουμε κανένα ιδιαίτερο παράπονο. Οι καθυστερήσεις που είχαμε υποστεί ήταν το maximum 6 ώρες και υποχρεωνόμασταν να παίρνουμε πλοηγό μόνο όταν επρόκειτο να προσεγγίσουμε στην Κωνσταντινούπολη. Ο πλοηγός αυτός μας κόστιζε από 600-1.500 δολάρια Η.Π.Α. και επίσης δίνανε για δασμό εισόδου – εξόδου στο λιμάνι το ποσό από 150-300 δολάρια Η.Π.Α. αναλόγως το μέγεθος του πλοίου.

9. Εμείς δεν είχαμε καμία σχετική εμπειρία οπότε δεν νομίζω να επηρεάζεται.

10. Η μόνη διακριτική μεταχείριση αφορά την Κυπριακή σημαία και αυτό όχι για την απλή διέλευση αλλά για τις προσεγγίσεις σε λιμάνια και συναλλαγές μέσω Τουρκίας.

11. Ναι νομίζω ότι ένα σύγχρονο μέσο ναυσιπλοΐας θα βελτίωνε την κυκλοφορία.

12. Το κλείσιμο το Στενών σήμερα δεν θα είχε άμεση επίπτωση στην δραστηριότητά μας, καθώς έχουμε διακόψει προσωρινά την δραστηριότητά μας στην περιοχή. Την εποχή που το 1 στα 10 πλοία μας δραστηριοποιείτο τακτικά στην περιοχή σίγουρα θα είχε άμεση αλλά μικρή επίπτωση λόγω του μικρού ποσοστού του στόλου μας που θα δραστηριοποιείτο εκεί.

13. Ναι έχω γνώση του θέματος.

14. Φυσικά και όχι. Εμείς είμαστε επιχειρηματίες.

15. Δεν είμαι σε θέση να γνωρίζω τις σκοπιμότητες που ίσως υπάρχουν πίσω από τους κανονισμούς.

16. Νομίζω ότι θα πρέπει να προσανατολίζεται η επίσημη ελληνική πολιτική στα πλαίσια του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και ήπια όπως η Ευρωπαϊκή Ένωση. Αναφορικά με τη διεθνή επιτροπή δεν θα έλεγα όχι, δεν νομίζω να το δεχτούν ποτέ αυτό οι Τούρκοι.

### Συνέντευξη Νο 32

1. Η Ένωση αντιπροσωπεύει την ελληνική ποντοπόρο ναυτιλία.

2. Εγώ είμαι τεχνικός σύμβουλος της Ένωσης.

3. Είμαι απόφοιτος της Σχολής Εμποροπλοιάρχων της Ύδρας και στη συνέχεια έγινα αξιωματικός του Λιμενικού Σώματος.

4. Η Ένωση αντιπροσωπεύει περίπου 700 μέλη που έχουν φορτηγά πλοία, bulk carrier, tankers, ψυγεία και container ανεξαρτήτου σημαίας. Το καταστατικό της Ένωσης, μετά από την κρίση, το μεγάλο άνοιγμα στις σημαίες ευκαιρίας (την τελευταία δεκαετία) τροποποίησε το καταστατικό της και επιτρέπει την εγγραφή μελών που έχουν πλοία και με ξένη σημαία.

5. Η Ένωση δημιουργήθηκε το 1916. Μετά από την αποστράτευσή μου από το Λιμενικό Σώμα, άρχισα να εργάζομαι εδώ. Η καταγωγή μου είναι από την Πάτρα, ο πατέρας μου και ο παππούς μου ήταν ναυτικοί.

6. Τα πλοία των μελών μας δραστηριοποιούνται σε όλον τον κόσμο και στη Μαύρη Θάλασσα χωρίς να είμαι σε θέση να σας πω κάποιο ποσοστό ή να αναφερθώ σε κάποια συχνότητα.

7-8. Βεβαίως και γνωρίζουμε για τους Τουρκικούς Κανονισμούς. Η Ένωση συμμετείχε στην Ελληνική Αντιπροσωπεία, ως σύμβουλοι, στις διασκέψεις του IMO (στην NAV και στην MSC). Εγγράφως, δεν μας έχουν αναφερθεί από μέλη μας κάποια προβλήματα. Εμείς, μόλις είχαν πρωτοεφαρμοστεί οι Τουρκικοί Κανονισμοί το 1994 είχαμε στείλει μία εγκύκλιο (no 4225/23.11.1994) στα μέλη μας με την οποία τους ενημερώναμε για την εφαρμογή των κανονισμών αυτών. Έκτοτε δεν μας κοινοποιήθηκε κανένα πρόβλημα εγγράφως. Επίσης, με μία άλλη εγκύκλιο (no 4827/8.2.1999) είχαμε ενημερώσει τα μέλη μας για τα προβλήματα που παρουσιάζονται εξαιτίας της εφαρμογής των κανονισμών αυτών και για τις σχετικές προτάσεις που είχε κάνει ο IMO με σκοπό την επίλυσή τους, προτάσεις που τελικά δεν υιοθετήθηκαν από τη Γενική Συνέλευση αυτού.

Στην πρώτη εγκύκλιο που τους είχαμε στείλει τους είχαμε αναφέρει, εξάλλου, και την εθελοντική πρόσληψη πλοηγού στα Στενά. Η πρόσληψη πιλότου είναι υποχρεωτική μόνο όταν πρόκειται τα πλοία να εισέλθουν σε Τουρκικά λιμάνια. Το ότι η πλειοψηφία των πλοίων προσλαμβάνουν πλοηγό είναι αποτέλεσμα της ανασφάλειας που δημιουργείται στους πλοιάρχους λόγω της ιδιομορφίας και της επικινδυνότητας της περιοχής, γίνεται δηλαδή για προληπτικούς λόγους.

9. Η αναστολή κυκλοφορίας στα Στενά γίνεται όταν μονοδρομείται ή όταν έχει γίνει κάποιο ατύχημα ή όταν λαμβάνει χώρα κάποια εκδήλωση. Αυτή η αναστολή δημιουργεί πρόβλημα κινδύνου συγκρούσεως λόγω της συμφόρησης των πλοίων στις εισόδους των Στενών, όχι μόνο θεωρητικά αλλά σε τεχνικό επίπεδο. Ο κίνδυνος είναι υπαρκτός και τον έχουν επισημάνει. Οι Ρώσοι και οι τα άλλα παρευξινία κράτη είχαν προτείνει κάποιο άλλο μέρος αναμονής των πλοίων κατά τη διάρκεια αναστολής της κυκλοφορίας.

Πάντως, δεν έχει λάβει χώρα κάποιο ατύχημα εκ του γεγονότος αυτού σε μέλη μας.

10. Επίσης καμία καταγγελία δεν έχει γίνει για διακριτική μεταχείριση πλοίων με βάση τη σημαία τους κατά τη διέλευσή τους στα Στενά. Η μόνη διαφοροποίηση που γίνεται είναι για τις Κυπριακές σημαίες και αυτό για την είσοδό τους σε Τουρκικά λιμάνια.

11. Η άρση του συστήματος διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας και η εγκατάσταση ενός VTS θα ήταν θετικότερο βήμα. Εξάλλου και ο IMO το έχει προτείνει. Εάν το πάρουμε ιστορικά, η εγκατάσταση αυτού του συστήματος δεν χρειαζόταν και το λέω αυτό διότι το σύστημα το είχαν καθιερώσει οι Τούρκοι μονομερώς και όταν πριν από μερικά χρόνια συζητιόταν το θέμα στον IMO, η Τουρκία είχε πειστεί, δυστυχώς χωρίς αποτέλεσμα, να άρει το σύστημα αυτό και να καθιερώσει ορισμένα κομμάτια ως "precaution areas".

12. Το κλείσιμο των Στενών θα είχε επίπτωση όχι μόνο στην ναυτιλία αλλά και στο εμπόριο. Δεν νομίζω ότι τα Στενά μπορεί να κλείσουν ποτέ λόγω και της μεγάλης σημασίας τους για την έξοδο των πετρελαίων.

13-14. Οι περισσότεροι τουρκικοί κανονισμοί είναι αντίθετοι με το διεθνές δίκαιο, γι' αυτό και ο IMO μιλάει για "recommendation" (συστάσεις). Από εκεί και πέρα, δεν θα μπορούσαμε να δώσουμε εντολή στα μέλη μας να μην τους ακολουθήσουν, παράλο που είναι παράνομοι, διότι αυτό θα σήμαινε εμπλοκή τους με τις τοπικές Αρχές, καθυστερήσεις, περιπέτειες και οικονομικές επιβαρύνσεις.

15. Βασικά, οι Τουρκικοί κανονισμοί έχουν δημιουργηθεί για λόγους πολιτικής σκοπιμότητας και δευτερευόντως για τη ναυτική ασφάλεια.

16. Κατ' αρχήν πρέπει να πούμε ότι η Ελληνική πολιτική δεν είναι δυνατόν να ακολουθήσει την Ευρωπαϊκή για τον απλούστατο λόγο ότι η Ευρώπη δεν έχει χαράξει πολιτική στο θέμα αυτό. Είναι ξεκάθαρο. Δεν νομίζω ότι πρέπει πλέον να ακολουθήσουμε την τακτική ότι είμαστε εμείς, οι Κύπριοι και τα κράτη της Μαύρης Θάλασσας που πρέπει να βγάλουμε τα κάστανα από τη φωτιά, με την έννοια ότι γνωρίζουμε πλέον ότι πίσω από όλα αυτά είναι οι Αμερικάνοι και τα συμφέροντα των εταιρειών πετρελαίων. Και το λέω αυτό διότι το θέμα των Στενών, όπως όλα τα άλλα θέματα που εισάγονται για συζήτηση στον IMO, θα έπρεπε να έχει κλείσει. Το συγκεκριμένο όμως θέμα κάτω από την πίεση των δυνάμεων που προαναφέρθηκαν αδρανοποιήθηκε.

Η κατάσταση έχει παγιωθεί πλέον. Το λάθος ήταν που το 1994, ο IMO δέχτηκε τους Τουρκικούς Κανονισμούς αβίαστα και έτσι δημιουργήθηκε μία *de facto* κατάσταση που δεν μπορούσε μετά να αλλάξει, ακόμα και μετά από πιέσεις του ίδιου του Οργανισμού. Η Ευρωπαϊκή Ένωση παίζει ένα συμβουλευτικό ρόλο.

Τα διάφορα προβλήματα τεχνικής φύσης, προσπαθεί να τα λύσει η INTERTANKO μαζί με τον OCIMF – Oil Company Industries Maritime Forum (την ένωση των εταιρειών πετρελαίου, τους μεταφορείς δηλαδή), δηλαδή θέματα όπως σε ποιο σημείο πρέπει να επιβιβάζεται και να αποβιβάζεται ο πλοηγός ή οι συνθήκες ναυσιπλοΐας. Εάν εγκατασταθεί και το VTMS, τότε δεν θα προκύψει ποτέ ξανά θέμα.

Η INTERTANKO μας έχει κοινοποιήσει ένα έγγραφο μέσα στο οποίο καταγράφει ποια είναι τα τεχνικά προβλήματα που παρουσιάζονται κατά τη διέλευση στα Στενά. Νομίζω όμως ότι και αυτή έχει καταλάβει ότι δεν είναι εύκολο να λυθούν διότι υπάρχει έντονα η πολιτική διάσταση στο θέμα.

Τόσο η INTERTANKO όσο και η OCIMF, επειδή βλέπουν ότι η οποιαδήποτε πολιτική κατάσταση μέσα στα Στενά μπορεί να καταλήξει σε βάρος της ναυτιλίας, είτε με την επιβολή ακραίων Τουρκικών θέσεων, είτε με τη λήψη λανθασμένων μέτρων, το βλέπουν καθαρά τεχνικά το θέμα.

Εμείς ως Ένωση, έχουμε επισημάνει ότι επειδή δίνεται πολιτική διάσταση στο θέμα από την Τουρκική πλευρά, πρέπει η INTERTANKO να είναι προσεκτική



στους χειρισμούς της για να μη δημιουργηθεί κάποια de facto κατάσταση πολιτικής φύσεως στις κυβερνήσεις, η οποία μεταγενέστερα είναι δύσκολο να παγιωθεί. Δηλαδή, δεν πρέπει το Industry να παραμερίζει τις κυβερνήσεις και να διαπραγματεύεται ή να συμφωνεί κάποιες Τουρκικές λύσεις όσον αφορά τη διέλευση, αγνοώντας το πολιτικό σκέλος. Αυτός ο κίνδυνος είναι υπαρκτός. Σε ένα σχετικό συνέδριο που είχε γίνει στην Τουρκία, είχε κληθεί και ο κ. Βορδώνης, ως ανεξάρτητη εταιρεία, ως user δηλαδή.

Για να σας δώσω να καταλάβετε το θέμα, πρόβλημα υπάρχει στην πλοήγηση, όχι τόσο από την άποψη εάν αυτή πρέπει να γίνεται ή όχι αλλά τα σημεία επιβίβασης και αποβίβασης. Εκεί που θέλουν οι Τούρκοι να επιβιβάζεται ο πλοηγός είναι το πιο ακατάλληλο σημείο ή οι Τούρκοι επιβάλλουν να αφήνουν το πλοηγό νωρίτερα από ό,τι πρέπει με αποτέλεσμα να γίνονται πολλά ατυχήματα.

Εμείς, ως Ένωση, δραστηριοποιούμαστε σε δύο επίπεδα. Το πρώτο είναι σε συσκέψεις του IMO, που συμμετέχουμε στην Ελληνική αντιπροσωπεία ως σύμβουλοι, δεν έχουμε δηλαδή ενεργό συμμετοχή και δεν υπαγορεύουμε την ακολουθούμενη πολιτική, όπως πολλοί λανθασμένα πιστεύουν.

Το δεύτερο, στο οποίο συμμετέχουμε πιο ενεργά, είναι όταν συζητιέται το θέμα στα πλαίσια του industry, στην INTERTANKO ή στην ICS.

Η σύσταση μίας διεθνούς Επιτροπής που θα ελέγχει τα Στενά είναι ένα εντελώς θεωρητικό θέμα, δεδομένου ότι η Τουρκία δεν πρόκειται ποτέ να το δεχτεί. Σε θεωρητικό επίπεδο, πιστεύω ότι το βασικό θέμα είναι το πώς λειτουργεί ένα σύστημα. Κατά τη γνώμη μου, το εάν η εποπτεία ή η λειτουργία είναι καθαρά Τουρκική είναι αδιάφορο. Η βάση είναι το σύστημα που θα εφαρμόζεται να είναι αποτελεσματικό.

Ως αφετηρία λαμβάνω την πρόθεση των Τουρκικών Αρχών. Εάν κάποια στιγμή θελήσουν να καταστρατηγήσουν την ελευθερία διέλευσης από τα Στενά, τότε θα έπρεπε η Διεθνής Κοινότητα να παρέμβει και να τους επιβάλλει το νόμιμο. Στην πράξη, όμως, βλέπω τη Διεθνή Κοινότητα να στηρίζει τις ενέργειές τους, είτε αυτή ονομάζεται Αμερικάνοι είτε κάποιο άλλο κράτος, τη στιγμή μάλιστα που οι Τούρκοι ισχυρίζονται ότι αποτελούν εσωτερικά τους ύδατα χωρίς να λαμβάνουν οποιαδήποτε διαμαρτυρία από τη Διεθνή Κοινότητα.

Κανένα από τα μέλη της Montreux Convention, δεν φαίνεται να το ενοχλεί η κατάσταση, κανένα μέλος της δεν παίρνει κάποια πρωτοβουλία για να εφαρμοστούν οι αρχές της συνθήκης αυτής. Τότε που συζητιόταν το θέμα, απλά έβαλαν μπροστά εμάς, τους Ρώσους και τους Κυπρίους ως χρήστες και τρέχαμε χωρίς κανένα ουσιαστικό λόγο, όπως αποδείχτηκε εκ των υστέρων.

Εξάλλου η έντονη Τουρκική κυριαρχία στα Στενά και ο έλεγχος που αυτοί κάνουν στα διερχόμενα πλοία έχει και μία άλλη διάσταση. Σε όλον τον κόσμο έχει αρχίσει να γίνεται έντονη η παρέμβαση των παράκτιων κρατών. Η Ευρώπη, εάν μιλάμε ακόμα και για την τρομοκρατία σύμφωνα με τις τελευταίες εξελίξεις, θα δείτε τι θα ζητάνε από τα πλοία που πλησιάζουν τις ακτές της, τι πληροφορίες δηλαδή θα απαιτούνται να δίνονται. Η Ευρωπαϊκή Ένωση, με την *directive* για το *reporting* (οδηγία για το σύστημα αναφοράς), για πλοία που προορίζονται για Ευρωπαϊκά λιμάνια, απαιτούν χίλια δύο πράγματα. Λοιπόν, εμείς ως Ελλάδα και ως Ευρώπη χάνουμε συνεχώς έδαφος διότι μονομερώς επιβάλλουμε υποχρεώσεις για τα πλοία που προορίζονται για Ευρωπαϊκούς λιμένες. Και λέω μονομερώς διότι κανονικά έπρεπε να περνάμε τους κανονισμούς μέσω του IMO, ακολουθώντας τις διαδικασίες του. Αντιθέτως, επικαλούμαστε το Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας και επιβάλλουμε υποχρεώσεις για πλοία ακόμα και με μη Ευρωπαϊκή σημαία που πλησιάζουν τις ακτές μας. Αυτό το δικαίωμα που η Κοινότητα και εμείς ως Ελλάδα επικαλούμαστε ότι το έχουμε (και μιλάω για την υποχρέωση αναφοράς των διερχόμενων πλοίων), το αρνούμεθα στην Τουρκία. Αυτό που θέλω να πω με δύο λόγια είναι ότι ναι μεν είναι λάθος η πολιτική της Τουρκίας, αλλά πρέπει να δούμε κατά πόσο είμαστε και εμείς λάθος ως Ευρωπαϊκή Ένωση. Και αυτή είναι μόνο η αρχή. Έτσι, όπως εξελίσσεται το θέμα της τρομοκρατίας και οι διαστάσεις που αυτή λαμβάνει, οι αναφορές που ζητάει η Τουρκία, δεν θα είναι τίποτα μπροστά σε αυτές που προβλέπω ότι θα καθιερωθούν στο μέλλον.

### Συνέντευξη Νο 33

1. Η εταιρεία μας είναι διαχειρίστρια πλοίων.

2. Είμαι operation manager (διευθυντής εκμετάλλευσης).
3. Είμαι διπλωματούχος πλοίαρχος Α΄ Τάξης του Εμπορικού Ναυτικού. Έχω συνολική θαλάσσια προϋπηρεσία 18 χρόνια και τα τελευταία 15 έτη εργάζομαι στα γραφεία της εταιρείας αυτής.
4. Η εταιρεία έχει 40 δεξαμενόπλοια, τύπου Suezmax, Aframax, Product carrier και Coastal Tankers. Παλαιότερα είχαμε και ULCC (330.000 τόνων). Το 80% των πλοίων μας φέρουν ελληνική σημαία. Τα υπόλοιπα φέρουν σημαία Παναμά και Μάλτας. Παλαιότερα τα είχαμε όλα τα πλοία μας υπό ελληνική σημαία αλλά ο λόγος που τα βγάλαμε από το ελληνικό νηολόγιο είναι το ότι δεν βρίσκαμε ελληνικά πληρώματα.
5. Η καταγωγή μου είναι από την Κέρκυρα. Κανένας από την οικογένειά μου δεν είχε ασχοληθεί με τη θάλασσα πριν από μένα. Η εταιρεία ιδρύθηκε περίπου 35 χρόνια πριν. Οι ιδρυτές της εταιρείας κατάγονται από την Κρήτη. Αρχικά είχαν ασχοληθεί με το εμπόριο καυσίμων και μετά μπήκαν ενεργά στο χώρο της πλοιοκτησίας.
6. Τα πλοία μας ταξιδεύουν ανά τον κόσμο, αλλά κυρίως στη Μεσόγειο και στην Καραϊβική. Τα πλοία μας δραστηριοποιούνται στη Μαύρη Θάλασσα περίπου 15 φορές το μήνα. Περίπου 20 πλοία μας απασχολούνται με το εμπόριο της Μαύρης Θάλασσας. Πάντοτε τα πλοία μας εμπορεύοντο στην περιοχή, αλλά τα τελευταία χρόνια αυξήθηκε αλματωδώς η συχνότητα των ταξιδιών εκεί. Φορτώνουμε αργό πετρέλαιο και παράγωγά του στα λιμάνια της Οδησού, Κωσταντζας, Μπουργκάς, Νοβοροσίσκ, Σούπσα και Μπατουμί και τα μεταφέρουμε στη Μεσόγειο. Συχνά έχουμε ως ναυλωτές τις εταιρείες BP και Chevron.
7. Ναι γνωρίζω τους Τουρκικούς Κανονισμούς, η εφαρμογή των οποίων επιφέρουν απαράδεκτες καθυστερήσεις.

8. Υφιστάμεθα ενίοτε το κόστος των πλοηγών. Όταν το πλοίο είναι χρονοναυλωμένο συνήθως τα έξοδα της πρόσληψης πλοηγών τα επιβαρύνονται οι ναυλωτές, όταν το πλοίο είναι ναυλωμένο ανά ταξίδι, συχνό στην εταιρεία μας, τα έξοδα, περίπου 8.000 \$ ανάλογα με τη χωρητικότητα του πλοίου, τα επιβαρυνόμαστε εμείς. Στο Βόσπορο η πρόσληψη πλοηγού είναι υποχρεωτική, στα Δαρδανέλια από ένα ορισμένο μήκος του πλοίου και άνω είναι υποχρεωτική. Η πολιτική της εταιρείας μας είναι να μην παίρνουμε πλοηγό όταν δεν μας υποχρεώνουν για κάτι τέτοιο, όμως οι πλοίαρχοι των πλοίων μας προτιμούν να προσλαμβάνουν πλοηγό διότι φοβούνται μη τυχόν λάβει χώρα κάποιο ατύχημα, οπότε οι τουρκικές αρχές βασιζόμενοι στο ότι δεν προσλήφθηκε πλοηγός, αρχίζουν να τους ταλαιπωρούν ή και να τους φυλακίσουν. Να συμπληρώσω και το γεγονός ότι συχνά επιβιβάζονται και αποβιβάζονται αργότερα ή νωρίτερα του σωστού χρόνου με όλους τους επακόλουθους ναυτικούς κινδύνους.

Πολλές φορές μάλιστα υπάρχει ένας έμμεσος εκβιασμός για πρόσληψη πλοηγού στα Δαρδανέλια δεδομένου ότι εάν προσλάβεις πλοηγό θα διέλθεις την ίδια ημέρα, άλλως η διέλευση θα γίνει την επόμενη ημέρα. Η καθυστέρηση αυτή μπορεί να είναι κρίσιμη διότι μπορεί τα πλοία να χάσουν το “cancello” στη Μαύρη Θάλασσα. Ξέρετε, το βαπόρι είναι εύκολος στόχος εκβιασμού. Από εκεί και πέρα εμείς σαν εταιρεία τα σταθμίζουμε και αποφασίζουμε. Εξάλλου, όσον αφορά τις ναυλώσεις ανά ταξίδι, τα έξοδα του πλοηγού τα θεωρούμε δεδομένα όταν υπολογίζουμε το συνολικό κόστος του ταξιδιού για να πάρουμε την απόφαση να ναυλώσουμε το πλοίο μας ή όχι. Δεν είναι δηλαδή έκτακτο έξοδο.

Επίσης, συχνά υφιστάμεθα καθυστερήσεις λόγω αναστολής της κυκλοφορίας στα Στενά, μέχρι και 24 ωρών το κάθε στενό, που οφείλονται στη διέλευση κάποιου tanker ή στην διεξαγωγή ιστιοπλοϊκών αγώνων στο Βόσπορο, με τις συνέπειες που προανέφερα. Πέραν τούτου, με τις αναστολές αυτές, δημιουργούνται δυσκολίες διεκπεραίωσης του ταξιδιού στον πλοίαρχο του πλοίου αφού αυτός αναγκάζεται να αγκυροβολήσει κ.λπ.

Πέραν τούτου, οι Τούρκοι σκόπιμα καθυστερούν τα δεξαμενόπλοια και έχουμε σχετική εμπειρία γι' αυτό: μία φορά σταμάτησαν ένα δεξαμενόπλοιο μας και άφησαν να περάσει ένα bulk carrier. Σε σχετική διαμαρτυρία του πλοιάρχου

μας, οι τουρκικές αρχές βρήκαν αστήρικτες δικαιολογίες και μετά από σχετικές πιέσεις του υποσχέθηκαν ότι θα περάσει πρώτο την επόμενη ημέρα το πρωί.

9. Σίγουρα από τις αναστολές της κυκλοφορίας δημιουργείται κίνδυνος για ναυτική σύγκρουση, διότι αγκυροβολείς σχετικά μακριά από τις εισόδους των Στενών, μετά σε καλούν να πλησιάσεις γρήγορα, εσύ βιάζεσαι να πας για να προλάβεις τη σειρά σου με όλα τα λάθη που μπορεί να προκύψουν. Ευτυχώς, εμείς δεν είχαμε καμία αρνητική σχετική εμπειρία.

10. Εμείς δεν έχουμε διαπιστώσει καμία αρνητική τουρκική συμπεριφορά λόγω της ελληνικής και των άλλων σημαίων που φέρουν τα πλοία μας. Έχω ακούσει βέβαια για τα υπό κυπριακή σημαία ότι δεν έχουν κανένα δικαίωμα συναλλαγής με τα τουρκικά λιμάνια. Κατά τη διέλευσή τους από τα Στενά, δεν έχουν δικαίωμα για παράδειγμα να πάρουν ανταλλακτικά ή να δώσουν ή να λάβουν αλληλογραφία. Το ίδιο ισχύει και για τους Κύπριους ναυτικούς. Θυμάμαι ότι ένας δικός μας πλοίαρχος, Κύπριος στην καταγωγή, δεν μπορούσε να βγει από το καράβι, δεδομένου ότι είχε έρθει αντικαταστάτης του, λόγω κατοχής Κυπριακού διαβατηρίου.

11. Η χρησιμότητα της εγκατάστασης ενός VTMISS εξαρτάται από το ποιος θα το χρησιμοποιούσε και πως θα το χρησιμοποιούσε. Διότι μπορεί να γινόταν χρήση και για πολιτικούς – στρατιωτικούς σκοπούς. Ο συνδυασμός ενός VTMISS και TSS θεωρητικά θα βελτίωνε την κατάσταση αλλά πρακτικά δεν θα άλλαζε τίποτα διότι σε περίπτωση ομίχλης θα σταματούσε η κίνηση, σε περίπτωση διέλευσης ενός μεγάλου tanker θα σταματούσε η διέλευση, σε περίπτωση διέλευσης επικίνδυνου φορτίου πάλι θα σταματούσε η κίνηση, είτε υπήρχε VTMISS είτε όχι. Αφήστε που θα αποτελούσε αφορμή για προσωρινό κλείσιμο των Στενών ανάλογα με τις τουρκικές σκοπιμότητες, με τη δικαιολογία του ότι το σύστημα έπαθε κάποια βλάβη, οπότε τα πλοία οφείλουν να περιμένουν μέχρι αυτή να αποκατασταθεί.

12. Βεβαίως και θα μας επηρέαζε. Ένα μέρος του στόλου θα στρεφόταν αλλού, άρα θα υπήρχε μεγαλύτερη προσφορά με την ίδια ζήτηση με τα επακόλουθα αποτελέσματα.

13. Βεβαίως και το γνωρίζω. Η Τουρκία δε σέβεται τίποτα. Το συμφέρον της είναι το δίκαιο που πρέπει όλοι οι υπόλοιποι να το σέβονται.

14. Για απαιτήσεις των τουρκικών αρχών που θεωρούνται σωστές, όπως για παράδειγμα πληροφορίες για το φορτίο που μεταφέρουμε (επικίνδυνο ή όχι), ποτέ δεν φέρνουμε αντίρρηση είτε έχουν επικυρωθεί αυτές από τον ΙΜΟ είτε όχι. Για άλλες απαιτήσεις, θα αντιδρούσαμε μέχρι του σημείου που έχουμε τα περιθώρια. Σίγουρα πάντως δεν θα κάναμε κάτι που θα μπορούσε να μας βάλει σε περιπέτειες.

15. Σίγουρα πίσω από τους Τουρκικούς Κανονισμούς κρύβονται άλλοι λόγοι που τους ξέρουν οι ίδιοι οι Τούρκοι. Δυστυχώς δεν έχουμε δύναμη να αντιδράσουμε διότι ένα από τα βασικά στοιχεία του Έλληνα, και η βασική του αδυναμία, είναι να μην ενώνεται αλλά να δρα ατομικά με αποτέλεσμα να μην μπορούμε να βάλουμε στόχους.

Οι Τούρκοι ενίοτε ήθελαν να έχουν τον έλεγχο των Στενών και προσπαθούσαν να δημιουργήσουν ή να εκμεταλλευτούν κάποιο ναυτικό επεισόδιο ή ατύχημα προκειμένου να «ευαισθητοποιήσουν» την διεθνή κοινότητα και τον ΙΜΟ για να λάβει κάποια μέτρα.

16. Η πολιτική της Ελλάδας βασίζεται στο τι μπορεί και το τι θέλει. Εάν μπορούσαμε, δεν θα επιβάλλαμε τις δικές μας θέσεις. Δυστυχώς, δεν μπορούμε. Είμαστε μικρό κράτος και δεν έχουμε επιρροή στις Η.Π.Α. Έχουμε δυνάμεις αλλά δεν έχουμε καταφέρει να τις αξιοποιήσουμε στο βαθμό του δυνατού. Το παιχνίδι πρέπει να παίζεται στους όρους. Δεν πρέπει να πουλάμε «τσαμπουκάδες» και μετά να ζητάμε συγγνώμη. Δεν έχουμε ενωθεί ως οικονομική δύναμη, η ναυτιλιακή κοινότητα ώστε να μας πάρουν στα σοβαρά.

Η δημιουργία μίας Διεθνούς Επιτροπής θα εξυπηρετούσε και θα έλυne πολλά προβλήματα. Τα μέλη της θα μπορούσαν να εναλλάσσονται από τον ΙΜΟ, ο οποίος θα έθετε τις προδιαγραφές προσόντων, τις εξετάσεις που θα έπρεπε να δίνουν, τους όρους διορισμούς τους κ.λπ. Εξάλλου, πιστεύω ότι μπορεί και

να μειώνονταν τα τέλη, καθώς τα λειτουργικά έξοδα μίας τέτοιας Επιτροπής δεν θα ήταν αυξημένα.

### Συνέντευξη Νο 34

1. Είμαι ναυτικός.
2. Είμαι πλοίαρχος.
3. Τελείωσα το Ναυτικό Λύκειο Καρδαμύλων και έπειτα πήρα όλα τα διπλώματα μέχρι και πλοίαρχου του Εμπορικού Ναυτικού.
4. Ταξίδεψα κυρίως σε bulk carrier με σημαίες Παναμά, Μάλτας αλλά και ελληνική.
5. Από το 1968 εργάζομαι ως ναυτικός και από το 1980 ταξιδεύω ως πλοίαρχος. Η καταγωγή μου είναι από τα Καρδάμυλα της Χίου, την ναυτομάνα της Ελλάδας. Ο παππούς μου και προπάππους μου ήταν караβοκύρηδες.
6. Έχω ταξιδέψει σε όλον τον κόσμο. Στο τελευταίο μου ταξίδι που διήρκεσε 9 μήνες, πήγαινα στη Μαύρη Θάλασσα "μινεράλι". Περνούσα σχεδόν κάθε είκοσι ημέρες από τα Στενά. Πιο συγκεκριμένα, από Νάρβικ Νορβηγίας για Ρεγκλί Τουρκίας, Τουμπαράο Βραζιλίας για Κωσταντζα Ρουμανίας και Νουακίμπου Μαυριτανίας για Ρεγκλί Τουρκίας. Είμαστε ναυλωμένοι από Τούρκους.
7. Βεβαίως και τους γνωρίζω του Κανονισμούς. Ένας πλοίαρχος είναι υποχρεωμένος να γνωρίζει τους κανονισμούς ναυσιπλοΐας των στενών και διαύλων που πρόκειται να περάσει.

8. Γενικά προβλήματα συμπεριφοράς δεν έχω με τους Τούρκους. Απλά συνάντησα καθυστερήσεις λόγω διέλευσης πετρελαιοφόρου, όπου κανόνιζαν το ροηνογ να περνάνε μόνο πετρελαιοφόρα προς μία κατεύθυνση και έτσι διέκοπταν την κυκλοφορία. Το μέγιστο της καθυστέρησης που συνάντησα ήταν 8 ώρες.

Όσον αφορά τους πλοηγούς, στο Βόσπορο είναι υποχρεωτική η πρόσληψη τους ενώ στα Δαρδανέλια είναι "strongly recommended" από τις τουρκικές αρχές. Εγώ, για να έχω το κεφάλι μου ήσυχο πάντοτε προσλαμβάνω πλοηγό, παρά τις πιέσεις που μπορεί να έχω προς την αντίθετη κατεύθυνση. Για παράδειγμα, στο τελευταίο μου ταξίδι είμασταν ναυλωμένοι από κάτι Τούρκους, οι οποίοι με πίεζαν και προσπαθούσαν με κάθε τρόπο να με αποτρέψουν από το να πάρω πλοηγό στα Δαρδανέλια διότι, όπως υποστήριζαν, δεν υπάρχει πρόβλημα. Εγώ τελικά πήρα πλοηγό διότι ο Θεός ξέρει που θα βρισκόμουν και πώς θα ταλαιπωριόμουν από τις τουρκικές αρχές, εάν συνέβαινε κατά τύχη κάποιο ατύχημα.

9. Βέβαια και δημιουργείται πρόβλημα από τη συμφόρηση των πλοίων στις εισόδους των Στενών και όχι μόνο στις περιπτώσεις αναστολής της κυκλοφορίας, αλλά και κατά την αναμονή για επιβίβαση πλοηγού, διότι όλα τα πλοία προσεγγίζουν στα σημεία επιβίβασης πλοηγών στην είσοδο των Στενών κατά την ώρα που προσδιορίζεται από το traffic control και δημιουργείται συνωστισμός. Την τελευταία φορά που πέρασα από τα Στενά, άκουγα από το σταθμό να ορίζει επιβίβαση πλοηγού ανά πέντε λεπτά σε κάθε πλοίο. Καταλαβαίνετε τι γινόταν. Βιάζονταν όλα τα πλοία να φτάσουν μην τυχόν και χάσουν τη σειρά τους με αποτέλεσμα να δημιουργείται σοβαρότατες πιθανότητες πρόκλησης ατυχημάτων.

10. Όχι δεν έχω παρατηρήσει κάποια συγκεκριμένη σημαία να επηρεάζει τους Τούρκους αρνητικά ή θετικά κατά τη διέλευση από τα Στενά. Ακόμα και με την Κυπριακή που υφίσταται απαγόρευση σε τουρκικά λιμάνια, κατά τη διέλευση όλα προχωρούν ρολόι, προφανώς διότι αυτό που νοιάζει τους Τούρκους είναι να παίρνουν τα χρήματα από κάθε βαπόρι που περνά.



11. Σίγουρα η εγκατάσταση ενός VTΜIS θα βελτιώνει την κατάσταση, όπως την έχει βελτιώσει και σε άλλα στενά και διαύλους στον κόσμο. Οι ζώνες διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας δεν πρέπει, όμως, να καταργηθούν. Πρέπει να γίνει συνδυασμός τους.

12. Σίγουρα θα επηρέαζε την ελληνική ναυτιλία και άρα και τους ναυτικούς που εργαζόμαστε στα πλοία της.

13. Όχι δεν το γνώριζα.

14. Φυσικά και θα τους ακολουθούσα τους Τουρκικούς Κανονισμούς διότι είναι οι τοπικοί κανονισμοί και εάν γίνει κάποιο ατύχημα εμένα θα με τρέχουν. Εξάλλου, δεν θέλω να εμπλακώ σε περιπέτειες με τις τουρκικές αρχές. Υπάρχουν διπλωμάτες που τα λύνουν αυτά. Εγώ είμαι υποχρεωμένος να κάνω τη δουλειά μου και αυτή είναι να μη δημιουργώ καθυστερήσεις και οικονομικό κόστος στους εργοδότες μου.

15. Βασικά βοηθούν την ναυτική ασφάλεια. Το εάν εξυπηρετούν και πολιτικές σκοπιμότητες είναι θέμα που το ξέρουν καλύτερα οι ίδιοι...

16. Η Ελλάδα, δεδομένης της μειωμένης πολιτικής επιρροής που διαθέτει, πρέπει να είναι πιο ήπια έτσι ώστε να κερδίζει με σταθερά βήματα. Σίγουρα η δημιουργία μίας διεθνούς επιτροπής ελέγχου των Στενών θα εξασφάλιζε καλύτερη λειτουργία της θαλάσσιας κίνησης στην περιοχή σε τεχνικό επίπεδο αφού θα προσλάβανε και εξειδικευμένους υπαλλήλους. Επίσης, θα εξασφάλιζε κάποια πολιτική ουδετερότητα και θα μείωνε τις πιθανότητες να γίνει εκμετάλλευση της γεωγραφικής περιοχής για στρατιωτικούς ή πολιτικούς λόγους.

### Συνέντευξη Νο 35

1. Είμαι ναυτικός.

2. Είμαι πλοίαρχος του Εμπορικού Ναυτικού.

3. Τελείωσα το Ναυτικό λύκειο Καρδαμύλων και στη συνέχεια έδωσα όλες τις εξετάσεις και πήρα τα διπλώματα του ανθυποπλοίαρχου, υποπλοίαρχου και πλοίαρχου του Εμπορικού Ναυτικού.

4. Σε όλη την καριέρα μου πλοιαρχεύω σε bulk carrier όλων των σημαιών, ελληνικής, κυπριακής και σημαιών ευκαιρίας. Τώρα τελευταία ταξιδεύω κυρίως σε Panamax.

5. Ταξιδεύω 9 χρόνια ως πλοίαρχος και 13 χρόνια συνολικά. Είμαι χιώτης, κατάγομαι από τα Καρδάμυλα της Χίου. Ο πατέρας μου ήταν και εκείνος πλοίαρχος και όλη η ευρύτερη οικογένειά μου ασχολούνται με τη θάλασσα. Δεν υπάρχει οικογένεια στα Καρδάμυλα που να μην έχει τουλάχιστον έναν ναυτικό.

6. Ταξιδεύω σε όλον τον κόσμο. Στη Μαύρη Θάλασσα πήγα τελευταία φορά τον Μάιο του 2001. Πήγα ζάχαρη από Κούβα στο Τουάπσε και μετά φόρτωσα από Ιλιτσέφσκ, δίπλα στην Οδέσσα fertilizer (λιπάσματα) και το πήγα Ινδία. Η εταιρεία στα πλοία της οποίας εργάζομαι είναι μεγάλα και δεν βρίσκουν εύκολα φορτίο από Μαύρη Θάλασσα και γι' αυτό δεν πηγαίνουν συχνά στην περιοχή αυτή.

7. Βέβαια και το γνωρίζω.

8. Η εμπειρία μου δεν είναι αρνητική. Έχω ακούσει για καθυστερήσεις που έχουν υποστεί άλλοι συνάδελφοί μου, αλλά εγώ την τελευταία φορά έτυχε και δεν είχα καμία απολύτως καθυστέρηση. Το μόνο που μπορώ να παρατηρήσω είναι ότι οι πλοηγοί συχνά αποβιβάζονται νωρίτερα από ότι πρέπει, γεγονός που πιθανόν να δημιουργεί κάποιον κίνδυνο. Η πρόσληψη πλοηγού δεν είναι υποχρεωτική για τα ξένα πλοία – μόνο για την τούρκικη- αλλά όλοι οι πλοίαρχοι προτιμούμε να παίρνουμε πλοηγό για να αποφύγουμε τις τυχόν κακοτοπιές. Εγώ την τελευταία φορά που πήγα με πλοίο χωρητικότητας

35.000 τόνων, μήκους 175 μέτρων και πλάτους 27 μέτρων, ανεβαίνοντας πήρα πλοηγό μόνο στο Βόσπορο, ενώ στο κατέβασμα δεν πήρα ούτε εκεί. Μάλιστα η εταιρεία μου έδωσε δώρο 1.000 \$ ακριβώς γι' αυτό το λόγο.

9. Η κίνηση δεν είναι τρομερά μεγάλη αλλά όταν περνούν tankers οι τουρκικές αρχές τα αφήνουν να περνούν μόνα τους με αποτέλεσμα να πρέπει τα υπόλοιπα πλοία είτε να πηγαίνουν αργά είτε να φουντάρουν ώστε να περιμένουν να ανοίξει ο δίαυλος για αυτά. Σίγουρα δημιουργείται συμφόρηση η οποία δεν μπορεί να αποκλείσει κάποιο ατύχημα, εάν και οι χώροι είναι μεγάλοι.

10. Όχι δεν έχω διαπιστώσει κάτι τέτοιο.

11. Σίγουρα η εγκατάσταση ενός ακόμα σύγχρονου συστήματος ελέγχου της κυκλοφορίας θα βελτίωνε την κυκλοφορία της περιοχής. Βέβαια, υπάρχει και η περίπτωση να μπερδεύει την κατάσταση εάν το χειριζόταν κάποιος άσχετος. Δηλαδή, πρέπει, πέρα από την εγκατάσταση του συστήματος αυτού να υπάρχει και επάνδρωση από εξειδικευμένα πρόσωπα.

12. Άμεσο όχι. Η ναυτιλία θα πέρναγε σίγουρα κάποια κρίση που θα επηρέαζε έμμεσα και εμάς τους ναυτικούς.

13. Όχι δεν το γνώριζα. Νόμιζα ότι υπήρχε ειδική διεθνή σύμβαση.

14. Εγώ πρέπει να κάνω τη δουλειά μου. Στα πλαίσια αυτά θα συμμορφωνόμουν πλήρως στους Τουρκικούς Κανονισμούς διότι ως τοπικός νόμος πρακτικά υπερισχύει. Το ένα αυτός είναι αντίθετος με το διεθνές δίκαιο, υπάρχουν τα αρμόδια υπουργεία και διεθνείς οργανισμοί να το λύσουν.

15. Οι Τούρκοι πάντοτε κοιτούν το συμφέρον τους που είναι να ελέγχουν τα στενά. Γι' αυτό τους εφάρμοσαν τους νόμους.

16. Η Ελλάδα δεν έχει τόσα συμφέροντα όπως για παράδειγμα η Ρωσία που δεν έχει άλλη διέξοδο για τα πλοία της, ώστε να βρίσκονται στην πρώτη

γραμμή πολιτικής επίθεσης. Πρέπει με ήπιους τόνους να προασπίζεται τα δικά της συμφέροντα που είναι η διεξαγωγή του θαλάσσιου εμπορίου από τα πλοία της στην περιοχή.

Μία διεθνής επιτροπή ελέγχου των Στενών θα ήταν σίγουρα η καλύτερη λύση. Δεν βλέπω όμως να γίνεται ποτέ, δεν θα το αφήσουν οι Τούρκοι.

### Συνέντευξη Νο 36

1. Είμαστε ναυλομεσίτες.

2. Είμαι διευθυντής της εταιρείας.

3. Έχω σπουδάσει μηχανολόγος σε Πανεπιστήμιο της Μεγάλης Βρετανίας.

4. Ναυλώνουμε μόνο πετρελαιοφόρα οποιασδήποτε σημαίας. Όταν πρόκειται για μεταφορά αργού πετρελαίου τα πλοία είναι χωρητικότητας από 80.000 έως 150.000 τόνων, ενώ όταν πρόκειται για μεταφορά product oil (παραγώγων πετρελαίου), η χωρητικότητα κυμαίνεται από 5.000 έως και 30.000 τόνοι.

5. Η εταιρεία έχει ιδρυθεί πριν από 10 έτη, εγώ εργάζομαι στο χώρο 15 χρόνια. Η καταγωγή μου είναι από την Κωνσταντινούπολη και υπάρχει μακρά ναυτική παράδοση στην πλοιοκτησία από τον πατέρα μου και τον παππού μου από τις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα.

6. Τα πλοία που ναυλώνουμε δραστηριοποιούνται ανά τον κόσμο. Έχουμε σταθερούς πελάτες από τη Ρωσία που εξάγουν πετρέλαιο από το Νοβοροσίσκ. Δεν μπορώ να μιλήσω για κάποιο σταθερό ποσοστό ναυλώσεων στη Μαύρη Θάλασσα. Μπορεί τον ένα μήνα να ναυλώνουμε και 5 βαπόρια και τον άλλο 10 βαπόρια για την περιοχή αυτή. Ας πούμε κατά μέσο

όρο 8. Οι ναυλώσεις που κάνουμε γίνονται κυρίως για εξαγωγή φορτίου από το Νοβοροσίσκ και δευτερευόντως από την Οδέσσα και τη Σούτσα.

7. Βεβαίως και τους γνωρίζω.

8. Επιπτώσεις στο επάγγελμά μου δεν έχουν. Οι Τουρκικοί Κανονισμοί δεν αποτελούν ανασταλτικό παράγοντα για κάποιον πλοιοκτήτη προκειμένου να ναυλώσει το πλοίο του για μεταφορά πετρελαίου από τη Μαύρη Θάλασσα, καθώς πρόκειται για επιχειρήσεις και υπολογισμό κέρδους. Όλα τα πετρελαιοφόρα συμμορφώνονται με τους Κανονισμούς διότι δεν έχουν άλλη επιλογή. Από τη στιγμή που αποφάσισε ένας πλοιοκτήτης να εκτελέσει μεταφορά από την Μαύρη Θάλασσα, παίρνει απόφαση ότι θα περάσει από τα Στενά και ότι θα υποστεί κάποια επιπλέον έξοδα λόγω των τοπικών κανονισμών (πλοηγοί κ.λπ.), έξοδα που έχει υπολογίσει πριν λάβει τη σχετική απόφαση. Σε όλα τα ναυλοσύμφωνα που έχω κάνει, την επιβάρυνση του πλοηγού και στο Βόσπορο και στα Δαρδανέλια την έχει ο πλοιοκτήτης όταν έχουμε voyage charterparty (ναύλωση ανά ταξίδι) και ο ναυλωτής όταν έχουμε time charterparty (χρονοναύλωση). Το μόνο που λειτουργεί αρνητικά για τον πλοιοκτήτη είναι η καθυστέρηση 8-10 ωρών που μπορεί να υποστεί στα Στενά, εάν δεν προλάβει το daytime, δηλαδή εάν δεν προλάβει να φτάσει έγκαιρα στην περιοχή και νυχτώσει οπότε θα πρέπει να περιμένει να ξημερώσει για να περάσει τον Βόσπορο και τα Δαρδανέλια. Η καθυστέρηση αυτή προφανώς έχει κόστος για αυτόν. Το πρόβλημα αντιμετωπίζεται με χρονικούς υπολογισμούς που κάνει ο καπετάνιος του πλοίου κατά τον σχεδιασμό του ταξιδιού προς τα Στενά, ώστε είτε να αυξάνει την ταχύτητά του για να φτάσει έγκαιρα εκεί ή να την μειώνει προκειμένου να μην περιμένει αγκυροβολημένος στις εισόδους των Στενών περιμένοντας το ξημέρωμα.

9. Η συμφόρηση επηρεάζει κυρίως τα φορτηγά πλοία που περιμένουν προκειμένου να περάσει ένα πετρελαιοφόρο και όχι το ίδιο το πετρελαιοφόρο που διέρχεται από την περιοχή.

10. Εγώ δεν έχω παρατηρήσει καμία διακριτική μεταχείριση εναντίον κάποιας σημαίας κατά τη διέλευση, πέραν της Κυπριακής που αφορά όμως την απαγόρευση εισόδου της σε τουρκικά λιμάνια. Βέβαια να σημειώσω ότι η συντριπτική πλειοψηφία των πετρελαιοφόρων υπό ξένη σημαία που περνούν από τα Στενά είναι σημαίας Μάλτας, καθώς για την Λιβεριάνικη και την Παναμέζικη τα port expenses (έξοδα λιμανιού) των λιμανιών της Μαύρης Θάλασσας είναι περισσότερα, γεγονός όμως που δεν έχει σχέση με τους Τουρκικούς κανονισμούς και τις Τουρκικές αρχές.

11. ---

12. Σαφώς και θα επηρέαζε την εταιρεία μου καθώς θα έχανα τις δουλειές με τους Ρώσους πελάτες μου, δουλειές που στηρίζονται σε μία μόνιμη συνεργασία. Πέραν δε τούτου θα επηρέαζε και έμμεσα την επιχείρησή μου καθώς το κλείσιμο των Στενών θα είχε επίπτωση αρνητική στη ναυτιλία γενικότερα.

13. Δεν γνωρίζω.

14. ---

15. Οι τουρκικοί κανονισμοί έχουν θεσπιστεί και καθαρά οικονομικούς και πολιτικούς λόγους που συνδέονται με τη μεταφορά των πετρελαίων.

16. Η ελληνική πολιτική πρέπει να είναι επιθετική καθώς διακυβεύονται μεγάλα συμφέροντα και οφείλουμε ως ναυτιλιακή δύναμη να είμαστε μέσα στα πράγματα. Βέβαια, έμμεσα θα μας συνέφερε ως χώρα να υπάρχει μία «βαβούρα» στην περιοχή ώστε να αναγκαστούν να δουν οι μεγάλοι του εμπορίου εναλλακτικές οδούς που έχουν ζωτική σημασία για εμάς, όπως για παράδειγμα η εξαγωγή του πετρελαίου μέσω του πετρελαιαγωγού Μπουργκάς – Αλεξανδρούπολη.

Η ίδρυση Διεθνούς Επιτροπής είναι σίγουρα ένα θετικό βήμα.

### Συνέντευξη Νο 37

1. Είμαστε πλοιοκτήτες / διαχειριστές πλοίων.
2. Είμαι ο Γενικός Διευθυντής.
3. Έχω πτυχίο διοίκησης επιχειρήσεων από το Πανεπιστήμιο της Λοζάννης και στο ίδιο Πανεπιστήμιο ολοκλήρωσα τη διατριβή μου με θέμα «Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία χύδην φορτίων».
4. Έχουμε 8 πλοία bulk carrier όλα υπό ελληνική σημαία. Οι τύποι που έχουμε είναι handy max (χωρητικότητας δηλαδή 40.000 τόνων), ultra handy max (χωρητικότητας δηλαδή 50.000 τόνων) και Panamax (δηλαδή χωρητικότητας 70.000 τόνων).
5. Κατάγομαι από την Βροντάδο της Χίου. Έχουμε ναυτική παράδοση 4 γενεές πίσω. Το έτος 1856 ξεκίνησε ο προ -προ πάππος μου με το ιστιοφόρο που ονομαζόταν «Προφήτης Ηλίας». Ήταν караβοκύρης, κυβερνούσε το ιστιοφόρο και είχε και το γιο του μαζί. Μάλιστα πέθανε μέσα στο σκάφος και ανέλαβε ο γιος τους 16 ετών την κυβέρνηση του.
6. Δραστηριοποιούμαστε παγκοσμίως και στη Μαύρη Θάλασσα. Η συχνότητα που προσεγγίζουμε την Μαύρη Θάλασσα είναι 2 φορές το κάθε πλοίο το χρόνο. Η έντονη ναυτιλιακή δραστηριοποίηση στην περιοχή ξεκίνησε την τελευταία δεκαετία όπου διαλύθηκε η Σοβιετική Ένωση, σταμάτησε η παραγωγή όπλων, οπότε χρειάστηκε να εξάγει τα σίδερά της. Εμείς μεταφέρουμε κυρίως σίδηρο (steel cargo products) από την Ρωσία αλλά και την Ουκρανία. Λιγότερο προσεγγίζουμε την Ρουμανία και την Βουλγαρία. Τα λιμάνια που πηγαίνουμε είναι κυρίως το Νοβοροσίσκ, το Ιλισέφσκ, η Οδησός, η Μαριούπολη στην Αζοφική Θάλασσα. Δευτερευόντως σε λιμάνια της Τουρκίας, όπως την Σαμσούντα και την Τραπεζούντα.
7. Ναι τους γνωρίζω.

8. Η επικινδυνότητα της περιοχής είναι γνωστή γι' αυτό παίρνουμε πάντοτε πλοηγό. Επειδή έχουμε τα πλοία μας χρονοναυλωμένα, προσπαθούμε στα ναυλοσύμφωνα που υπογράφουμε να ορίζουμε ότι τα έξοδα πλοήγησης επιβαρύνουν τους ναυλωτές. Αυτό που μας εκπλήσσει είναι ο τρόπος που επιβιβάζονται οι πλοηγοί στα πλοία. Διότι επιβιβάζονται την τελευταία στιγμή και αποβιβάζονται νωρίτερα, ενέργεια αντιεπαγγελματική και επικίνδυνη. Όλο το πακέτο της πλοήγησης Δαρδανελίων και Βοσπόρου κοστίζει γύρω στα 3.000 δολάρια. Οι καπετάνιοι μας πάντοτε θέλουν να παίρνουν πλοηγό διότι φοβούνται τις επιπτώσεις δηλαδή την «υποδοχή» που θα τύχουν εάν τυχόν συμβεί ατύχημα και δεν έχει προσληφθεί πλοηγός.

Καθυστερήσεις γενικά για τη διέλευση στα Στενά δεν έχουμε υποστεί αλλά σε κάθε περίπτωση όταν είμαστε χρονοναυλωμένοι, παρακαλάμε να καθυστερούμε.

9. Θεωρητικά δεν υπάρχει πρόβλημα. Με μία καλά οργανωμένη πλοήγηση μπορεί να γίνει τέλεια δουλειά. Αρκεί οι πλοηγοί να είναι πραγματικοί επαγγελματίες.

10. Εμείς με την ελληνική σημαία ουδέποτε αντιμετωπίσαμε πρόβλημα.

11. Ναι αυτός είναι ο στόχος. Η εγκατάσταση ενός VTMISS είναι επιβεβλημένος. Βέβαια, ο συνδυασμός του VTMISS και του συστήματος διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας θεωρείται αυτονόητος. Το ένα σύστημα δεν αναιρεί το άλλο.

12. Βεβαίως και θα επηρέαζε όλη την ελληνική ναυτιλία και εμάς φυσικά. Πιθανό κλείσιμο των Στενών θα μας στερούσε από μία πολύ μεγάλη αγορά, αυτήν της Μαύρης Θάλασσας. Η ελληνική ναυτιλία είναι tramp ναυτιλία και χρειαζόμαστε να βρίσκουμε φορτία προς φόρτωση κοντά εκεί που ξεφορτώνουμε ώστε να μην κινείται το πλοίο υπό έρμα και χάνουμε χρήματα. Η Μαύρη Θάλασσα είναι χώρος φόρτωσης για όλη την Μεσόγειο. Εάν αυτή αποκλειστεί θα πρέπει να αποφεύγουμε όλη την ανατολική Μεσόγειο, καθώς



όταν ξεφορτώνουμε στην Ανατολική Μεσόγειο αναμένουμε να φορτώσουμε στην περιοχή της Μαύρης Θάλασσας.

Ειδικά για εμάς που τα πλοία μας είναι μεγάλα (Panamax) δεν υπάρχουν εναλλακτικές λύσεις φόρτωσης στην Μεσόγειο, καθώς τα μεγάλα πλοία απαιτούν και μεγάλο όγκο φορτίου. Πρέπει να αποφεύγουμε τον ευρύτερο χώρο της Μεσογείου καθώς δεν θα υπάρχουν φορτία στην περιοχή αυτή για πλήρη εκμετάλλευση του χώρου των πλοίων μας. Έτσι, θα αποφεύγουμε contrata (συμβόλαια) που αφορούν εκφόρτωση για παράδειγμα στην Ιταλία γιατί μετά θα αναγκαστούμε να φεύγουμε άδειοι και θα χάνουμε χρήματα. Θα προτιμάμε μεταφορές αγαθών με εκφόρτωση στο Continent (Δυτική και Βόρεια Ευρώπη).

Έμμεσο αποτέλεσμα είναι και η αποφυγή της Ελλάδας π.χ. για δεξαμενισμούς και επισκευές, αφού οι εργασίες αυτές γίνονται πάντοτε σε συνδυασμό με κάποιο εμπορικό ταξίδι.

Επίσης, εάν εγκλωβιστούμε στη Μαύρη Θάλασσα θα έχουμε πρόβλημα εκτός εάν έχουμε τα πλοία μας χρονοναυλωμένα. Η περίπτωση να κερδίσουμε κάποια χρήματα από τυχόν εγκλωβισμό των πλοίων μας είναι να τα έχουμε ασφαλίσει για κίνδυνους πολέμου (war risk association insurance).

13. Ναι βεβαίως.

14. Όχι δεν θα αντιδρούσαμε. Εγώ πάω να κάνω την δουλειά μου και δεν επιθυμώ να εμπλακώ σε περιπέτειες.

15. Βέβαια και υπάρχει πολιτική σκοπιμότητα. Είναι η θέληση για γενικότερο έλεγχο των Στενών καθώς και ο έλεγχος της μεταφοράς πετρελαίων.

16. Δυστυχώς σε διπλωματικό επίπεδο είμαστε αδύναμοι. Το γεγονός ότι έχουμε την πρώτη ναυτιλιακή δύναμη στον κόσμο δεν συνεπάγεται ότι έχουμε και πολιτική δύναμη. Και το θέμα τελικά των Στενών έχει μετατραπεί σε πολιτικό ζήτημα. Αυτό που πρέπει να κάνουμε είναι να χρησιμοποιήσουμε την εμπορική ναυτιλιακή δύναμή μας, να προσκολληθούμε σε μία μεγάλη διπλωματική δύναμη, όπως η Ρωσία, με την οποία στο συγκεκριμένο θέμα έχουμε κοινά συμφέροντα.

Η ίδρυση μίας Διεθνούς Επιτροπής που θα έλεγχε τα Στενά θα ήταν μία ακόμη καλύτερη λύση, αλλά θα το δεχτούν οι Τούρκοι;

### Συνέντευξη Νο 38

1. Είμαστε διαχειριστές / πλοιοκτήτες.
2. Είμαι ο γενικός διευθυντής της εταιρείας.
3. Τελείωσα την Σχολή Εμπορικού Ναυτικού της Σύρου (1964-1966) και είμαι πλοίαρχος Α΄ Τάξης του Εμπορικού Ναυτικού.
4. Διαχειριζόμαστε 6 tankers (πετρελαιοφόρα), τα οποία έχουν χωρητικότητα από 10.000 – 150.000 τόνους και φέρουν σημαία Παναμά.
5. Η εταιρεία ιδρύθηκε το 1989. Από το 1982 – 1989 ήμουν διευθυντικό στέλεχος σε μία άλλη ναυτιλιακή εταιρεία. Πριν από το 1982 ταξίδευα. Έχω 11 χρόνια θαλάσσια υπηρεσία και από το 1975 ταξίδευα ως πλοίαρχος. Η καταγωγή μου είναι από το Αλεποχώρι Αρκαδίας και δεν έχω καμία ναυτιλιακή παράδοση. Για να γίνω ναυτικός, επηρεάστηκα όταν ήμουν νέος, από έναν γνωστό μου που ήρθε στο χωριό μου και είχε γίνει ανθυποπλοίαρχος.
6. Τα πλοία μου δραστηριοποιούνται ανά τον κόσμο. Στην Μαύρη Θάλασσα έχω τώρα ένα storage tanker (πετρελαιοφόρο αποθήκης) 150.000 τόνων, που είναι στο Κερτς της Ουκρανίας, πιο πάνω από το Νοβοροσίσκ, στην μπούκα της Αζοφικής Θάλασσας . Εκεί η δραστηριότητα είναι εποχική, όταν ξεπαγώνουν τα ποτάμια και γίνονται πλεύσιμα, οι Ρώσοι έχουν καμιά 40αριά μικρά tankers 3.000- 4.000 τόνων έκαστο, ποταμόπλοια και εκμεταλλευόμενοι την πλευσιμότητα των ποταμών κατεβάζουν πετρέλαιο στη Μαύρη Θάλασσα και τα εναποθέτουν σε tankers (πετρελαιοφόρα) μεγάλης χωρητικότητας, όπως το δικό μου, τα οποία χρονοναυλώνουν και τα χρησιμοποιούν ως

αποθήκες. Τα μικρά αυτά tankers έρχονται καθημερινώς 2-3 κάθε ημέρα με πετρέλαιο και όταν μαζευτούν 60.000-80.000 τόνοι πετρελαίου, ναυλώνουν ένα άλλο tanker, στο οποίο μεταφορτώνεται το πετρέλαιο και μεταφέρεται σε όλον τον κόσμο ανάλογα με τα συμβόλαιά τους. Το πετρέλαιο είναι είτε αργό πετρέλαιο είτε προϊόντα πετρελαίου. Η σύμβαση που έχουμε για αυτό το tanker με τους Ρώσους θα λήξει το χειμώνα όπου παγώνουν τα ποτάμια και δεν γίνεται σχετική δραστηριοποίηση.

Γενικά, τα μεγάλα πλοία μας πηγαίνουν κυρίως στο Νοβοροσίσκ λόγω μεταφοράς αργού πετρελαίου, ενώ τα μικρότερα σε άλλα λιμάνια. Πέρσι είχα 6 ταξίδια στο Πότι και φόρτωνα πετρέλαιο για τους Ισραηλίτες. Κάθε 15 ημέρες είχα διέλευση από τα Στενά.

Εάν μπορούσα να μιλήσω με ποσοστά, θα μπορούσα να πω ότι το κάθε πλοίο μας περνά 5 φορές το χρόνο από τα Στενά.

7. Ναι τους γνωρίζω.

8. Το πετρελαιοφόρο "Nassia" που συγκρούστηκε με το "Shipbroker" το 1994 στο Βόσπορο ήταν δικό μας. Η αλήθεια είναι ότι οι Τούρκοι δραματοποίησαν αρκετά την κατάσταση, προφανώς θέλοντας να εκμεταλλευτούν το ατύχημα για να προχωρήσουν στην εφαρμογή των κανονισμών τους. Αποδείχτηκε με βάση σχετική απόφαση arbitration (διαιτησίας) και απόφαση τουρκικού δικαστηρίου, ότι υπεύθυνο για το ατύχημα ήταν 100% το "Shipbroker" λόγω ανθρώπινου λάθους και μηχανικής βλάβης του. Το πλοίο μας ήταν 100 μέτρα μήκος. Το ατύχημα έγινε στην είσοδο του Βοσπόρου από τη Μαύρη Θάλασσα, εμείς κατεβαίναμε και το άλλο πλοίο ανέβαινε. Είχαμε καλέσει για πλοηγό. Αυτό που μου υποψιάζομαι αλλά δεν πρόκειται μάλλον να το μάθουμε ποτέ είναι το εξής: Υπήρχαν και τότε TSS (ζώνες διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας) και είμασταν και τα δύο πλοία στην πορεία μας, κάποια στιγμή και ενώ είχε αποβιβαστεί ο πλοηγός από το "Shipbroker" (το οποίο δεν είχε βγει ακόμα από το Στενό του Βοσπόρου) και ενώ εμείς, κινούμενοι, περιμέναμε την επιβίβαση πλοηγού, το "Shipbroker", αντί να συνεχίσει να κινείται ευθεία, έστριψε όλο αριστερά και συγκρούστηκε πάνω μας. Πολλοί λένε ότι ο πλοηγός του, ήταν ο ίδιος που επρόκειτο να επιβιβαστεί στο δικό μας πλοίο, οπότε για να αποφύγει την μεγάλη διαδρομή

με τη βάρκα του, πλησίασε πιο πολύ τα πλοία στην άκρη της κυκλοφοριακής λωρίδας, γεγονός που έμμεσα ίσως να ευθύνεται για τη σύγκρουση. Οι Τουρκικές αρχές, βέβαια, αρνούνται ότι ο πλοηγός που επρόκειτο να επιβιβαστεί σε εμάς ήταν ο ίδιος με αυτόν του "Shipbroker".

Γεγονός είναι ότι γενικά τα μέρη επιβίβασης και αποβίβασης των πλοηγών πρέπει να επιλέγονται με σύνεση.

Όσον αφορά την αντιμετώπιση των Τούρκων: οι Τουρκικές αρχές είχαν στείλει αρχικά αεροπλάνα που άφηναν αφρό προκειμένου να σβήσει η φωτιά. Όμως, δεν επέτρεπαν τους *salvor* (ναυαγοσώστες), που είχαμε υπογράψει σύμβαση για την ναυαγιάρεση του "Nassia" να πλησιάσουν το πλοίο διότι ήθελαν να αναλάβει τις εργασίες ναυαγιάρεσης η τοπική εταιρεία, TMI ή TMA, δεν θυμάμαι ακριβώς πώς τους έλεγαν, γεγονός παράνομο. Η εταιρεία που είχαμε υπογράψει ήταν ολλανδική. Για να καταλάβετε, βλέποντας τις αντιδράσεις των τοπικών αρχών για τη σύμβασή μας με την Ολλανδική εταιρεία, είχαμε ναυλώσει δύο βουλγάρικα ρυμουλκά τα οποία ήρθαν, πιάσανε και δέσανε το "Nassia". Οι Τούρκοι δεν τους άφησαν να κάνουν καμία άλλη εργασία και προκειμένου να αναλάβουν εκείνοι την όλη επιχείρηση, πήγαν το βράδυ, ανέβηκαν και κόψανε τα σχοινιά με αποτέλεσμα το πλοίο να είναι για μία νύχτα και μία ημέρα έρμαιο φλεγόμενο. Βλέποντας την κατάσταση και προκειμένου να προστατέψουμε την περιουσία μας, υπογράψαμε νέα σύμβαση ναυαγιάρεσης και με τις δύο εταιρείες.

Με τους ναυτικούς μας, ο κόσμος στην Τουρκία ήταν πολύ εντάξει, έτρεξαν όλοι τότε να βοηθήσουν, ξέρετε βαρκάρηδες για να τους μαζέψουν. Το δικό μου πλήρωμα κατέβασε βάρκα και σώθηκαν εκτός από πέντε, αλλοδαποί, που δεν άκουσαν την εντολή για εγκατάλειψη. Ο πλοίαρχος και ο υποπλοίαρχος έμειναν προκειμένου να προσπαθήσουν να σβήσουν τη φωτιά, κακώς για μένα. Βλέποντας ότι δεν υπήρχε καμία ελπίδα και επειδή το οξυγόνο μειωνόταν λόγω της φωτιάς, πήδηξαν στην θάλασσα και κολύμπησαν, ήταν βράδυ 10 παρά, αλλά δυστυχώς ο υποπλοίαρχος, προφανώς λόγω βαριάς ενδυμασίας (φορούσε άρβυλα και μία φόρμα χοντρή) βούλιαξε στο νερό.

Δυστυχώς, φυλάκισαν τον καπετάνιο μας για 40 ημέρες, θεωρώντας ότι ήταν ο μόνος που επέζησε. Ο καπετάνιος του άλλου πλοίου είχε χαθεί. Ξέρετε ό,τι και να συμβεί, πάντοτε ο πλοίαρχος την πληρώνει δυστυχώς. Και εκεί

φοβόμασταν, ξέρετε τι συμβαίνουν στις φυλακές, έχετε δει το «express του μεσονυκτίου», είχαμε από κοντά τον διευθυντή των φυλακών για να τον έχει υπό την προστασία του, καταλαβαίνετε πώς ..., ο οποίος τον είχε βάλει στο ίδιο κελί με δύο ελαφροποινίτες ψιλολαθρέμπορους Ρουμάνους, ο ένας μάλιστα του έπλενε και ο άλλος του μαγείρευε. Η Ένωση Πλοιαρχών μάλιστα έστειλε έναν δικηγόρο προκειμένου να διερευνήσει τις συνθήκες κράτησής του.

Τελικά, επειδή μου δημιουργούσαν υπέρογκα προβλήματα στο να ρυμουλκήσω το πλοίο και να το φέρω στην Ελλάδα (μέσω του πράκτορα με ενημέρωσαν ότι πρέπει να αναστείλουν την κυκλοφορία γιατί η ρυμούλκηση είναι επικίνδυνη (Non gaz free vessel) για μία ημέρα και για διάφορα άλλα έξοδα που ανέρχονταν σε 200.000-300.000 δολάρια Η.Π.Α.), αναγκάστηκα να πουλήσω το πλοίο "Nassia" για scrap (για παλιοσίδερα) σε έναν Τούρκο μόνο για 650.000 \$ (ενώ η κανονική του αξία για scrap ανερχόταν στα 2 με 2,5 εκατομμύρια, ο οποίος κατάφερε και καθάρισε όλα τα claim (απαιτήσεις) που είχαν εγείρει καταστηματάρχες και παραπλέοντα πλοία για ζημιές (επειδή τους έκοψα την πελατεία, επειδή καπνοί τους μαύρισαν το χρώμα του σκάφους τους κ.λπ.) και ρυμούλκηση το "Nassia" μόνο με ένα ρυμουλκό ένα βράδυ χωρίς καμία διατύπωση από τις τοπικές αρχές .... Τελικά, μεταγενέστερα συνειδητοποίησα ότι, παρά την χαμηλή τιμή, έκανα ό,τι πιο σοφό υπήρχε διότι με την κατάσταση που επικρατεί εκεί, ακόμα δεν θα είχα καταφέρει να πάρω το πλοίο μου από την περιοχή.

Μετά το ατύχημα του "Nassia" απέφευγα για λίγο τη διέλευση από τα Στενά μέχρι να ηρεμήσουν τα πράγματα.

Γενικότερα δεν παίρνω πλοηγό για Δαρδανέλια αλλά μόνο για το Βόσπορο. Δεν υπάρχει καμία πίεση από τις Τουρκικές αρχές για να προσλάβουμε πλοηγό, απλά πολλές φορές μας καθυστερούν εξ' αυτού του λόγου, υπό την έννοια ότι μας παίρνει άλλος τη σειρά. Πάντως, κανένας πλοίαρχος δεν δέχεται να περάσει το Βόσπορο χωρίς πλοηγό διότι εάν κάτι συμβεί ..... θα μπλέξει άσχημα. Ο πλοηγός για το Βόσπορο μας κοστίζει για παράδειγμα για ένα 150άρι tanker (χωρητικότητας 150.000 τόνων) περίπου 6.000 δολάρια ΗΠΑ. Το κόστος αυτό περιλαμβάνει και το κατέβασμα αλλά μόνο εάν αυτό γίνει εντός έξι μηνών. Εάν το πλοίο μείνει στη θάλασσα περισσότερο χρονικό διάστημα, τότε πληρώνεις από την αρχή.

Καθυστερήσεις υφιστάμεθα της τάξης 10-14 ωρών και αυτές οφείλονται αφενός στο ότι πρέπει να περνάμε μόνο την ημέρα και αφετέρου διότι πρέπει να πετύχεις το convoy. Όποτε έχουμε χρονοναυλωμένα τα πλοία μας, που δεν έχει τύχει τελευταία, φροντίζουμε τα έξοδα πλοήγησης να επιβαρύνουν τον ναυλωτή. Σε περίπτωση ναύλωσης ανά ταξίδι, τα επιβαρυνόμαστε εμείς.

9. Θεωρητικά υπάρχει πρόβλημα αλλά εμάς δεν μας έχει τύχει σχετικός κίνδυνος. Θυμάμαι τότε που είχαμε το ατύχημα του "Nassia", οι Τούρκοι είχαν αναστείλει την κυκλοφορία για 2-3 ημέρες και φοβόμασταν ότι θα εγείρουν claim (απαιτήσεις) τα πλοία που περιμέναν. Τελικά δεν συνέβη κάτι τέτοιο.

10. Όχι δεν έχω παρατηρήσει καμία αρνητική συμπεριφορά. Μόνο για την Κυπριακή σημαία ότι δεν μπορείς να αλλάξεις πλήρωμα, να λάβεις ή να στείλεις αλληλογραφία κ.λπ.

11. Ένα σύστημα VTMISS θα ήταν καλό, μαζί με τα TSS, αλλά ποιος θα το δούλευε; Δυστυχώς δεν υπάρχουν πολλοί επαγγελματίες στην Τουρκία και ένα καλό σύστημα με κακούς χειριστές γίνεται χειρότερο και καλύτερα να μην υπάρχει καθόλου. Δηλαδή πρέπει να υπάρχει σωστή επάνδρωση.

12. Φυσικά και θα με επηρέαζαν αρνητικά εάν σκεφτείτε ότι το 10% περίπου της δραστηριότητάς μου έχει σχέση με τη Μαύρη Θάλασσα.

13. Ναι, το γνωρίζω.

14. Όχι, αρκετά μπλεξίματα είχα τότε.

15. Καθαρά για θέματα πολιτικής σκοπιμότητας.

16. Πρέπει να έχουμε έντονα ενεργή συμμετοχή στα διεθνή fora καθώς είμαστε η πρώτη ναυτιλιακή δύναμη και έχουμε συμφέροντα από την ελεύθερη ναυσιπλοΐα. Πρέπει να βάλουμε τους Ευρωπαίους να γίνουν πιο απαιτητικοί. Μία διεθνής επιτροπή σίγουρα θα έκανε καλύτερη δουλειά.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

## Άρθρα

Γάλλου Γ., «Οι πλουτοπαραγωγικοί πόροι της Κασπίας αφορμή για γεωπολιτικούς ανταγωνισμούς», *Ενημερωτικό Έντυπο Ινστιτούτου Αμυντικών Αναλύσεων*, Τεύχος 16 (Ενότητα Κεντρική Ασία), 12.1.1999.

Ροζάκης Χ., (1986), «Το διεθνές νομικό καθεστώς των στενών – ένα παράδειγμα εξισορρόπησης συμφερόντων στο Δίκαιο της Θάλασσας», *Ελληνική Επιθεώρηση Ευρωπαϊκού Δικαίου*, τ. 2-3.

Χατζηαντωνίου Κ., «Το 'γεωπολιτικό παίγνιο' στην Κασπία και η τουρκική διπλωματία των αγωγών», *Ενημερωτικό Έντυπο του Ινστιτούτου Αμυντικών Αναλύσεων*, τεύχος 45 (Ενότητα Ρωσία), 3.6.1999.

Anand R.P., (1986), "Transit Passage and Overflight in International Straits", *Indian Journal of International Law*, Vol. 26.

Bilsel C., (1947), "The Turkish Straits in the light of Recent Turkish – Soviet Russian Correspondence", *American Journal of International Law*, t. 41.

Bordunov, (1988), "The right of Transit Passage under the 1982 Convention", *Marine Policy*, Vol. 12.

Caminos H., (1987), "The Legal Regime of Straits in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea", *Recueil des Cours de l' Academie de Droit International*, Vol. 205.

Colliard Cl., (1936), "La Convention de Montreux, nouvelle solution du probleme des detroits", *Revue de Droit International*, Vol. 18.

Dean A.H., (1958), "The Geneva Conference on the Law of the Sea: What was Accomplished", *American Journal of International Law*, Vol. 52.



Dehaussy J., (1987), "Les actes unilatéraux et l' action normative des organisations internationales", *Juris – Classeur de Droit International*, Vol. 14.

Deluca A.R., (1981), "Great Power Rivalry at the Turkish Straits: The Montreux Conference and Convention of 1936", *Bouldewr Colo., East European Quarterly*.

Dertilis G., (1981), "La conjoncture économique au Levant et la comportement des capitaux de la diaspora hellénique, 1869-1973", *Cahiers de la Méditerranée*.

Dyoulgerov, (1999), "Navigating the Bosphorus and the Dardanelles: A Test for the International Community", *International Journal of Marine and Coastal Law*.

Fenwick C.G., (1936), "The New Status of the Dardanelles", *American Journal of International Law*, Vol. 30.

Fitzmaurice G., (1937), "The Straits Convention of Montreux", *British Year Book of International Law*, Vol. 18.

Franckx E., (1995), "Coastal State Jurisdiction with Respect to Marine Pollution - Some Recent Developments and Future Challenges", *The International Journal of Marine and Coastal Law*, Vol. 10, No. 2.

Gokay B., (1998), "Caspian Uncertainties: Regional Rivalries and Pipelines", *Perceptions, Journal of International Relations*, Vol. 3, No.1, pp. 59-61.

Gold E., (1983), "Vessel Traffic Regulation: The Interface of Maritime Safety and Operational Freedom", *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 14.

Gold E., (1985), "International Traffic Separation Schemes in the New Law of the Sea", *Marine Policy*, Vol. 9.

Hutchinson D., (1995), "The Turkish Straits", *Lloyd's Maritime and Commercial Quarterly*.

Inalcik H., (1969), "Capital Formation in the Ottoman Empire", *The Journal of Economic History*, Vol. XX, X, No. 1.

Jessup Ph. C., (1959), "The United Nations Conference on the Law of the Sea", *Columbia Law Review*, Vol. 59.

Jones J.M., (1949), "The Corfu Channel Case: Merit's", *British Year Book of International Law*, Vol 26.

Larson, (1987), "Innocent Transit and Archipelagic Sea Lanes Passage", *Ocean Development and International Law*, Vol. 18.

Madura, (1980), "Passage through International Straits: The Prospects Emerging from the Third United Nations Conference on the Law of the Sea", *Journal of Maritime and Commerce*, Vol. 12.

Moore, (1980), "The regime of Straits and the Third United Nations Conference on the Law of the Sea", *American Journal of International Law*.

Nandar and Anderson, (1989), "Straits used for International Navigation: A Commentary on Part III of the United Nations Convention on the Law of the Sea 1982", *British Year Book of International Law*, Vol. 60.

Oxman B.H., (1995), "Environmental Protection in Archipelagic Waters and International Straits – The Role of the International Maritime Organisation", *International Journal of Marine and Coastal Law*, Vol 10.

Plant G., (1985), "International Traffic Separation Schemes in the New Law of the Sea", *Marine Policy*, Vol. 9.

Plant G., (1990), "International Legal Aspects of Vessel Traffic Services", *Marine Policy*, Vol. 14.

Plant G., (1996), "Navigation Regime in the Turkish Straits for Merchant Ships in Peacetime", *Marine Policy*, Vol. 20, No 1.

Plant G., (1997), "The Relationship between International Navigation Rights and Environmental Protection: A Legal Analysis of Mandatory Ship Traffic Systems", *Competing Norms in the Law of Marine Environmental Protection* Kluwer Law International.

Queneudec J. - P., (1985), "Chronique du droit de la mer: la reglementation du passage des navires etrangers dans les eaux territorial francaise", *Annuaire Francaise de Droit International*, Vol. 31.

Queneudec J.P., (1994), "Le nouveau droit de la mer est arrive", *Revue Generale de Droit International Public*, Vol 98.

Rowny K., (1982), "The Right of Passage through Straits used for International Navigation and the United Nations Convention on the Law of the Sea", *Pol. Yearbook of International Law*.

Schachte W.L., (1993), "International Straits and Navigational Freedom", *Ocean Development and International Law*, Vol. 24.

Scharfenberg, (1996), "Regulating Traffic Flow in the Turkish Straits: A Test for Modern International Law", *Emory International Law Review*.

Scovazzi T., (1995), "The management regimes and responsibility for international straits with special reference to the mediterranean straits", *Marine Policy*, Vol. 19, No. 2.

Slonim S., (1966), "The Right of Innocent Passage and the 1958 Geneva Conference on the Law of the Sea", *Columbia Journal of Transnational Law*, Vol. 5.

Stevenson J.R. & Oxman B.H., (1994), "The Future of the United Nations Convention on the Law of the Sea", *American Journal of International Law*, Vol. 88.

Symonides J., (1988), "Freedom of Passage in International Straits", *Pol. Yearbook of International Law*, Vol. 17.

Tchirkovitch S., (1952), "La Question de la Revision de la Convention Montreux concernant le Regime des Detroits Turcs: Bosphore et Dardanelles", *Revue Generale de Droit International Public*, Vol. 56.

Treves T., (1986), "Notes on Transit Passage through Straits and Customary Law", *Realism in Law Making*.

Woodliffe J. C., (1986), "The impact of European Community Law on United Kingdom Marine Pilotage Law and Practice", *The International Journal of Estuarine and Coastal Law*, Vol. 1, No. 2.

Wright Q., (1949), "The Corfu Channel Case", *American Journal of International Law*, Vol 43.

"The Straits Convention of Montreux, 1936", *The British Yearbook of International Law XVIII*, 1937, p. 186.

### Βιβλία

Αγριαντώνη Χ., (1986), *Οι απαρχές της εκβιομηχάνισης στην Ελλάδα τον 19<sup>ο</sup> αιώνα*.

Αντωνόπουλος Κ., (1963), *Ιστορία του Εμπορικού Ναυτικού*, χ.ε.

Ασδραχά Σπ., (1979), *Η Οικονομική δομή των Βαλκανικών χωρών στα χρόνια της Οθωμανικής Κυριαρχίας*, Μέλισσα.

Βακαλόπουλος Απ., (1964) *Ιστορία του Νέου Ελληνισμού*, Μέρος Α΄, Θεσσαλονίκη.

Βλασσόπουλος Ν., (1997), *Η ναυτιλία των Ιόνιων Νήσων 1700-1864*, Ελληνική Ευροεκδοτική.

Βλάχος Γ., (1999), *Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης*, Τζέι & Τζέι Ελλάς.

Βλάχος Γ. –Νικολαΐδης Μ., (1999), *Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης*, Α΄ Τόμος, Τζέι & Τζέι Ελλάς.

Γέμπτος Π., (1987), *Η Μεθοδολογία των Κοινωνικών Επιστημών*, Παπαζήσης.

Γεωργαντόπουλος Ε., (1974), *Ναυτιλιακή Οικονομική και Πολιτική*, Καραμπερόπουλου.

Γουλιέλμος Α., (1998), *Χρηματοδότηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων*, Σταμούλη.

Δερτιλής Γ., (1985), *Ελληνική Οικονομία και Βιομηχανική Επανάσταση, 1830-1910*, Σάκκουλας.

Δημαράκης Αν. –Ντούνης Χρ., (1995), *Αποφυγή Συγκρούσεων στη Θάλασσα*.

Εμπειρικός Α.Ν., (1983), *Η ιστορία της οικογένειας των Εμπειρικών, 1765-1981*, Αθήνα.

Javeau Cl., (1996), *Η Έρευνα με Ερωτηματολόγια: Το Εγχειρίδιο του Καλού Ερευνητή*, Δαρδανός.

Καρδάσης Β., (1987), *Σύρος. Σταυροδρόμι της ανατολικής Μεσογείου (1832-1857)*, Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τράπεζας, Αθήνα.

Καρδάσης Β., (1993), *Από του ιστίου εις τον ατμόν, Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία 1858-1914*, Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ.

Κατσιαρδή – Ηering Όλγ., (1986), *Η ελληνική παροικία της Τεργέστης (1751-1830)*, Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών.

Κομνηνός Μ., (1990), *Κασιώτες караβοκύρηδες στον 19<sup>ο</sup> και 20<sup>ο</sup> αιώνα*, Αθήνα.

Κορομηλά Μ., (2001), *Οι Έλληνες στη Μαύρη Θάλασσα*, Πανόραμα.

Κραντονέλλη Α., (1998), *Κούρσος και Πειρατεία τον 18<sup>ο</sup> αιώνα*, Εστία.

Κρεμμυδάς Β., (1975), *Εισαγωγή στην Ιστορία της Νεοελληνικής Κοινωνίας*, Αθήνα.

Κρεμμυδάς Β., (1986), *Ελληνική Ναυτιλία 1776-1835, Α΄ Τόμος: Όψεις της Μεσογειακής Ναυσιπλοΐας*, Ιστορικό Αρχείο Εμπορικής Τράπεζας της Ελλάδος

Κρεμμυδάς Β., (1999), *Νεότερη Ιστορία Ελληνική και Ευρωπαϊκή*, Γνώση.

Κυριαζή Ν., (2001), *Η Κοινωνιολογική Έρευνα – Κριτική Επισκόπηση των Μεθόδων και των Τεχνικών*, Ελληνικά Γράμματα.

Λαζάρου Αχ., (1974), *Τα ελληνικά πλοία στον Δούναβι – Φορείς και υπέρμαχοι πολιτισμού*, Ναυτικών Μουσείων της Ελλάδος.

- Λαιμός Α., (1961), *Το χρονικό των Οινουσσών*, Αθήνα.
- Λαιμός Α., (1963), *Η εμπορική ναυτιλία της Χίου*, Αθήνα.
- Λαιμός Α., (1971), *Νεοέλληνες Αειναύται*, Αθήνα.
- Λαμπίρη – Δημάκη Ι., (1990), *Η Κοινωνιολογία και η Μεθοδολογία της*, Σάκκουλα.
- Λεονταρίτης Γ., *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία, (1453-1850)*, (1981), ΕΜΝΕ – Μνήμων.
- Λιανός Θ., (1992), *Θέματα Μακροοικονομικής Ανάλυσης*, Παπαζήση.
- Λως Ματ., (1987), *Αιώνες ακμής, Ακρίτας*.
- Μάξιμος Σερ., (1976), *Το ελληνικό εμπορικό ναυτικό κατά τον XVIII αιώνα*, Στοχαστής.
- Μάξιμος Σερ., (1973), *Η Αυγή του Ελληνικού Καπιταλισμού*, Στοχαστής.
- Μαρκοπούλου Μ., (1967), *Οι Κεφαλλήνες και οι Ιθακήσιοι στη ναυτιλία του Δουνάβεως*, Αθήνα.
- Μητρόπουλος Ευθ., (1978), *Αποφυγή Συγκρούσεων εν Θαλάσση*.
- Μιαούλης Α., (1936), *Ιστορία της νήσου Ύδρας*, Αθήνα.
- Μπένγκτσον Χέρμαν, μεταφ. Αντρέα Γαβρίλη, (1991), *Ιστορία της Αρχαίας Ελλάδος*, Μέλισσα.
- Μπίστης Λ., (1982), *Ο ατιμήρης εμπορικός στόλος της Άνδρου (1882-1945)*, Αθήνα.

Ντούνης Χ., (1988), *Η ναυτική Ιθάκη*, Αθήνα.

Ντούνης Χρ., (1991), *Ελληνική Ναυτιλία στον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο*, Αθήνα.

Οικονομίδης Κ., (1993), *Θέματα Διεθνούς Δικαίου & Ελληνικής Εξωτερικής Πολιτικής*, Σάκκουλα.

Παπαγεωργίου Γ., (1990), *Ο εκσυγχρονισμός του Έλληνα πραγματευτή σύμφωνα με τα ευρωπαϊκά πρότυπα, (τέλη 18<sup>ου</sup> – αρχές 19<sup>ου</sup> αιώνα)*, Αφοί Τολίδη Ο.Ε.

Παπαθανασόπουλος Κ., (1983), *Ελληνική εμπορική ναυτιλία, (1833-1856), Εξέλιξη και αναπροσαρμογή*, Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης.

Παπαθανασόπουλος Κ., (1988), *Εταιρεία Ελληνικής Ατμοπλοΐας, Τα αδιέξοδα του Προστατευτισμού 1855-1872*, Μορφωτικό Ίδρυμα της Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος.

Παπαρηγόπουλος Κ., (1925), *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, Τόμος 9, Ελευθερουδάκης.

Πλουμίδης Γ., (1984), *Γεωγραφία της Ιστορίας του Νεοελληνικού Χώρου*, Βιβλιοπωλείο Α.Ν. Καραβία.

Πλουμίδης Γ., *Η Βενετοκρατία στην Ελληνική Μεσόγειο*, Πανεπιστημιακές Παραδόσεις, Ιωάννινα 1991.

Ρούκουνας Εμμ., (1982), *Διεθνές Δίκαιο II*, Σάκκουλας.

Σβορώνος Γ., (1972), *Επισκόπηση της Νεοελληνικής Ιστορίας*, Θεμέλιο.

Σπαρτιώτης Γ., (1990), *Ναυτιλιακές Εταιρείες Α.Ν. 89/67*.



Συγγρός Α., (1908), *Απομνημονεύματα*, Τόμος Ι.

Συναρέλλη Μ., (1989), *Δρόμοι και Λιμάνια στην Ελλάδα, 1830-1880*, Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ.

Τζαμτζής Α. Ι., (1999), *Ελληνική Επιβατική Ακτοπλοΐα. Η πρώτη περίοδος 1830-1940*, Finatec Α.Ε.

Τζαμτζής Α.Ι., (2000), *Το ξεκίνημα της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας*, Finatec Α.Ε.

Τσουκαλάς Κ., (1981), *Κοινωνική ανάπτυξη και Κράτος*.

Τωμαδάκης Ν., (1953), *Αι Ελληνικά Κοινότητες του Εξωτερικού ως παράγων της Ελληνικής Επανάστασεως*, Αθήναι.

Φιλάρετος Γ.Χ.Μ., (1927), *Συνεργατικοί Συνεταιρισμοί Αμπελακίων, Ύδρας, Σπετσών, Ψαρών*, Αθήνα.

Φίλιας Β., (1996), *Εισαγωγή στη Μεθοδολογία και τις Τεχνικές των Κοινωνικών Ερευνών*, Gutenberg.

Φουστάνος Γ., (1991), *Πλους 75 ετών – Το χρονικό της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών 1916-1991*.

Φωκάς Σπ., μεταφρ. Μαρίας Μαρκοπούλου, (1975), *Οι Έλληνες εις την ποταμοπλοΐαν του Κάτω Δουνάβεως*, Ίδρυμα Μελετών Χερσονήσου του Αίμου.

Φωτιάδης Κ., (1990), *Ο Ελληνισμός της Κριμαίας*, Αθήνα.

Φωτόπουλος Α., (1873), *Συνοπτική Ιστορία του κατά θάλασσαν υπέρ εθνικής αυτονομίας Αγώνος των τριών νήσων Ύδρας, Σπετσών και Ψαρών και των μετασχόντων αυτών μερών*, Αθήναι.

Χατζηγιωάννου Μ. – Χρ., (1994), *Οι εμποροκαπετάνιοι μετά την επανάσταση. Μερικές παρατηρήσεις*, 9<sup>ος</sup> Τόμος, Μνήμων

Χαρλαύτη Τζ., (2000), *Περί της εμπορικής ημών ναυτιλίας*.

Χαρλαύτη Τζ., (2001), *Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας, 19<sup>ος</sup> – 20<sup>ος</sup> αιώνας*, Νεφέλη.

Χαρλαύτη Τζ., (2001), *Περί Ιστορίας και Ναυτιλίας*» από το βιβλίο «*Ιστορία και Ναυτιλία, 16<sup>ος</sup> – 20<sup>ος</sup> αιώνας*, επιμ. Τζ. Χαρλαύτη, Στάχυ.

Χολέβας Ι., (1972), *Ναυτιλιακή Οικονομική και Ναυτιλιακή Πολιτική*, Καραμπελόπουλου.

Χόμπας Β., (1998), *Ατμοπλοΐα εναντίον Ιστιοφόρων, (1830-1914)*, Παπαζήση.

Χουμανίδης Λ. – Ζώης Κ., (1996), *Συνοπτική Θεώρησης της εξελίξεως της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας από αρχαιοτάτων χρόνων μέχρι σήμερα (Γεγονότα και Προβλήματα)*, Σύγχρονη Εκδοτική.

Hobsbawn Eric, (1998), *Για την Ιστορία*, Θεμέλιο.

Vermeule Emily, μεταφρ. Θεοδ. Ξένος, (1983), *Ελλάς, Εποχή του Χαλκού*, Καρδαμίτσα.

Aybak Tunç, (2000), *Politics of the Black Sea – Dynamics of Cooperation and Conflict*, I.B. Tauris Publishers.

Bardonnat D. & Virally M., (1983), *Le nouveau Droit International de la Mer*.

Berelson B., (1952), *Content Analysis in Communication Research*, The Free Press.

Berg B.L. (1989), *Qualitative Research Methods*, Allyn and Bacon.

Bing Bing Jia, (1998), *The Regime of the Straits in International Law*.

Blondel A., (1938), *La Conference de Montreux et le nouveau regime des detroits*.

Burgess R.G. (1982), Approaches to field research in idem (ed), *Field Research*, pp. 1-11, Allen and Unwin.

Burns E., (1983), *Ευρωπαϊκή Ιστορία – Εισαγωγή στην Ιστορία και τον Πολιτισμό της νεότερης Ευρώπης*, Τόμος Α, Παρατηρητής.

Chung I.Y., (1959), *Legal Problems Involved in the Corfu Channel Incident*.

Churchill & Lowe, (1992), *The Law of the Sea*.

Churchill R. & Nordquist M., (1975), "New Directions in the Law of the Sea".

Cockcroft and Lameijer,(1990), *A Guide to the Collision Avoidance Rules*.

Colloque de Rouen, (1984), *Perspectives du droit de la mer a l' issue de la 3eme Conference des Nations Unies*.

Colombus, (1967), *The International Law of the Sea*.

Denzin N. and Lincoln Y. (1994) (eds), *Handbook for Qualitative Research*, Sage.

Devine F. (1995), Qualitative Methods in Marsh, D. and Stoke, G. (eds), *Theory and Methods in Political Science*, pp. 137-153, Macmillan.

Dritsas M. –Gourvish T., (1997), *European Enterprise. Strategies of Adaptation and Renewal in the Twentieth Century*, Τραχαλία.

Dupuy R.J.– Vignes D., (1991), *A Handbook on the New Law of the Sea*.

Fowler F.J., (1995), *Improving Survey Questions: Design and Evaluation*, Sage.

Frangakis – Syrett Elena, (1992), *The Commerce of Smyrna in the Eighteenth Century (1700-1820)*, Centre for Asia Minor Studies, Αθήνα.

Glasser B.G. and Strauss A.L. (1967), *The Discovery of Grounded Theory*, Aldine.

Greig, (1982), *International Law*.

Grenville J.A.S. , (1984), *Europe Reshaped, 1848-1878*, 6<sup>th</sup> ed., London.

Gurkan Y., (1995), *The Turkish Straits Regime in Historical Perspective (1453-1936)*, *The Turkish Straits*.

Hakim K. (1987), *Research Design: Strategies and Choices in the Design of Social Research*, Allen and Unwin.

Harlaftis G., (1996), *A History of Greek-Owned Shipping: The Making of an International Tramp Fleet, 1830 to the Present Day*, Routledge.

Howard H.N., (1970), *The Turkish Straits after World War II: Problems and Prospects*, II Balkan Studies.

Inalcik H. –Quataert D., (1995), *An Economic History of the Ottoman Empire, 1300 – 1914*, Cambridge University Press.

Jessup, (1970), *The Law of Territorial Waters and Maritime Jurisdiction*.

Karidis A., (1981), *A Greek Mercantile Paroikia: Odessa 1794-1829*, Balkan Society in the Age of Greek Independence, Richard Clogg, London.

Kirk J. and Miller M.L., (1986), *Reliability and Validity in Qualitative Research*, Sage

Koers A.W.& Oxman B.H., (1984), *The 1982 Convention on the Law of the Sea*, Law of the Sea Institute.

Lapidoth, (1971), *Les Detroits en Droit International*.

Macfie A.I., (1972), *The Straits Question: The Conference of Montreux 1936*, Balkan Studies.

Mangone, (1987), *Straits used for International Navigation*.

Marshall C. and Rossman G.B, (1989), *Designing Qualitative Research*, Sage.

Metaxas B.N., (1981), *The Economics of Tramp – Shipping*, Altone Press.

Metaxas B.N., (1985), *Flags of Convenience*, Gower Press.

Miles M.B. and Huberman A.M., (1994), *Qualitative Data Analysis: An expanded sourcebook*, Sage.

Miller D. and Friesen P.H, (1984), *Organisations: a Quantum View*, Prentice Hall.

Milward A. –Saul S.B., (1977), *The Development of the Economies of Continental Europe, 1850-1914*, London.

Rattcliffe M., (1985), *Liquid Gold Ships: A History of the Tanker*.

Rozakis Ch. and Stagos P., (1987), *The Turkish Straits*, Nijhoff.

Ruth D.A., (1936), *The Montreux Convention regarding the regime of the Black Sea Straits. Survey of International Affairs*.

Savidis, (1951) *Le Regime des Detroits: Bospore et Dardanelles*.

Schachte W.L., (1993), *The value of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea – Preserving Our Freedoms and Protecting the Environment*, Law of the Sea Institute.

Shotwell J.T. & Deak F., (1940), *Turkey at the Straits: A Short History*.

Silverman D., (1993), *Interpreting Qualitative Data; Methods for Analysing Talk, Text and Interaction*, Sage.

Smith, (1959), *Law and Custom of the Sea*.

Stopford M., (1997), *Maritime Economics*, Routledge.

Strauss A. (1987), *Qualitative Analysis for Social Scientists*, Cambridge University Press.

Strauss A. and Corbin J., (1990), *Basics of Qualitative Research: Grounded Theory Procedures and Techniques*, Sage.

Sudman S. & Bradburn N., (1982), *Asking Questions: A Practical Guide to Questionnaire Design*, Jossey – Bass.

Taylor S.J. and Bogdan R., (1984), *Introduction to Qualitative Research Methods: The Search for Meanings*, Wiley.

Tikhomirov Vladimir, (2000), *The Political Economy of Post – Soviet Russia*, Macmillan Press Ltd.

Vali, (1972), *The Turkish Straits and NATO*, Stanford.

Warwick D.P. & Lininger C.A., (1975), *The Sample Survey: Theory and Practice*, McGraw – Hill.

Weber R.P., (1990), *Basic Content Analysis*, Sage.

Whyte W.F. (1984), *Learning from the field: A guide from Experience*, Sage.

Wood Al., *A history of the Levant Co.*, Oxford University Press.

Yin R.K., (1989), *Case Study Research: Design and Methods*, Sage.

Yin R.K., (1993), *Applications of Case Study Research*, Sage.

Yturriaga Jose de, (1991), *Straits used for International Navigation*.

### Μελέτες – Συνέδρια - Εργασίες

Ζαχαριουδάκης Π. –Κάντζος Κ., (2001), “Στατιστική Ανάλυση Ατυχημάτων στην Περιοχή του Βοσπόρου. Ανάλυση Δεδομένων με Λογιστική Παλλινδρόμηση”, Αδημοσίευτη Εργασία Πανεπιστημίου Αιγαίου.

Μελέτη της Πολιτιστικής Εταιρείας ‘Πανόραμα’, (1992), «Οι Έλληνες στη Μαύρη Θάλασσα- Από την εποχή του χαλκού ως τις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα».

Μελέτη για την «Ναυπηγική και Πλοία της Ανατολικής Μεσογείου και Μαύρης Θάλασσας κατά τον 18<sup>ο</sup> και 19<sup>ο</sup> αιώνα», (1995), Υπουργείο Πολιτισμού, Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών.

Διδακτορική διατριβή του Γιάννη Θεοτοκά με θέμα «Μέθοδοι και ιδιαιτερότητες στην οργάνωση και διοίκηση των ελληνόκτητων ναυτιλιακών επιχειρήσεων, 1969-1990», (1997), Πανεπιστήμιο Πειραιά.

Πρακτικά της «3<sup>ης</sup> Ελληνοκυπριακής Συνάντησης Εμπειρογνομόνων για το Δίκαιο της Θάλασσας και το Ναυτικό Δίκαιο», Κύπρος, 21-23.11.1997.

Πρακτικά του διεθνούς συνεδρίου με τίτλο "The Passage of Ships through Straits", Ινστιτούτο Αμυντικών Αναλύσεων, Αθήνα, 23.10.1999.

*Encyclopaedia Britannica Inc.*, 1968.

Strategic Survey 1997/1998, "Caspian Oil Not the Great Game Revisited", The International Institute for Strategic Studies 1998.

"Oil Transportation and its Environmental Impacts on the Turkish Straits", Environmental Foundation of Turkey, August 1999.

"Caspian Region Energy Development Report", U.S. Department of State, 1997.

INTERTANKO Strategy Paper, INTERTANKO Hellenic Forum, 19<sup>th</sup>.9.2001.

Adams T.D., "The Realities of Caspian Oil Development and their Impact on the Black Sea Region", Halki International Seminar, August 31- September 05 2001.

Andrianopoulos A., "Shattered Dreams: The Politics of the Caspian Sea Oil" και "The Politics of Caspian Oil: Rival Pipeline routes or rival national strategies?", Woodrow Wilson International Center for Schollars, 12<sup>th</sup>.11.1998.



Latif M.A., Ozsoy E., "Exchange flows through the Bosphorous & the Dardanelles Straits", *Report of International Conference "Oceanography of the Eastern Mediterranean and Bosphorous Strait – Similarities and Differences of two Interconnected Basins"*, European Commission – Energy, Environment & Sustainable Development, EUR19302, (23-26.2.1999).

Skoularikos Greek Shipping Directory 1970 – 1997.

Lloyd's Register of Shipping Statistics 1900, 1905, 1910, 1914, 1991-2000.

Republique de Turquie, Ministère des Affaires Etrangères, "Rapport Annuel sur le mouvement des navires à travers les Detroits Turcs, 1997, 61ème année", Ankara Août – 1998,

Republique de Turquie, Ministère des Affaires Etrangères, "Rapport Annuel sur le mouvement des navires à travers les Detroits Turcs, 1998, 62ème année", Ankara Octobre– 1999.

Republique de Turquie, Ministère des Affaires Etrangères, "Rapport Annuel sur le mouvement des navires à travers les Detroits Turcs, 1999, 63ème année", Ankara Octobre– 2000.

Republique de Turquie, Ministère des Affaires Etrangères, "Rapport Annuel sur le mouvement des navires à travers les Detroits Turcs, 2000, 64ème année", Ankara Octobre– 2001.

Greek Shipping Co-operation Committee, "Greek and Greek Controlled Shipping" - March 1998.

Greek Shipping Co-operation Committee, "Greek Controlled Shipping" - March 1999.

Greek Shipping Co-operation Committee, "Greek Controlled Shipping" - March 2000.

Greek Shipping Co-operation Committee, "Greek Controlled Shipping" - March 2001.

Greek Shipping Co-operation Committee, "Greek Controlled Shipping" - March 2002.

BP – AMOCO statistical review of world energy 6/2000.

### Εγκυκλοπαίδειες

Σ. Τρικούπης, *Ιστορία της Ελληνικής Επανάστασης*, Λονδίνο ΑΩΝΓ, Τόμος Α΄.

*Ιστορία του Ελληνικού Έθνους – Προϊστορία και Πρωτοϊστορία*, (1970), Εκδοτική Αθηνών Α.Ε.

*Ιστορία του Ελληνικού Έθνους – Αρχαϊκός Ελληνισμός*, (1971), Εκδοτική Αθηνών Α.Ε.

*Ιστορία του Ελληνικού Έθνους – Η Ελληνική Επανάσταση 1821-1832*, (1975), Εκδοτική Αθηνών Α.Ε.

*Ιστορία του Ελληνικού Έθνους – Νεώτερος Ελληνισμός από 1833 ως 1881*, (1977), Εκδοτική Αθηνών Α.Ε.

*Basic Documents, Volume I*, IMO London 1986.

*British Digest of International Law*, 2b Phase One - Part III Territory - Internal Waterway, Rights In Foreign Territory, 1967.

The British Year Book of International Law XVIII, 1937.

*Center for Oceans Law & Policy, University of Virginia, United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 – A Commentary.*

Renouvin Pierre, *Histoire des Relations Internationales, Le XIXe siecle, Τόμος 16, II (1871-1914)*, Paris 1955.

### Δημοσιεύματα στον τύπο

Παπαχελάς Αλ., «Ναυαγεί ο αγωγός Μπακού – Τσειχάν: Εκθέσεις αναλυτών της Ουάσιγκτον και των εταιρειών πετρελαίου εκφράζουν προβληματισμούς για την εκτέλεση του έργου», *ΤΟ ΒΗΜΑ*, 14.6.1998.

Κούη Λ., «Αυξήθηκαν τα ατυχήματα στα Στενά του Βοσπόρου», *ΤΟ ΒΗΜΑ*, 2.2.2000.

Αποστολίδης Γ., «Εφιάλτης το πετρέλαιο», *Έθνος*, 28.11.1999.

Καϊταντζίδης Μ., «Φεβρουάριο έτοιμη η μελέτη για Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολη», *Ελευθεροτυπία*, 21.10.1998.

Δημοσίευμα με τίτλο «Αλλάζουν τον Κανονισμό στον Βόσπορο», *Ελευθεροτυπία*, 10.11.1998.

Δημοσίευμα με τίτλο «Ιράν: Μουσουλμανικό ζήτημα ο αγωγός», *Ελευθεροτυπία*, 29.12.1998.

Αρβανιτόπουλος Κ., «Πού σκοτώνει ο μαύρος χρυσός», *Ελευθεροτυπία*, 20.3.1999.

Καϊταντζίδης Μ., «Ο πρόεδρος της Chevron ήρθε για τον αγωγό», *Ελευθεροτυπία*, 20.4.1999.

Δημοσίευμα με τίτλο «'Πάσα' στην Αγκυρα», *Ελευθεροτυπία*, 7.11.1999.

Καϊταντζίδης Μ., «Πετρελαιαγωγός Μπουργκάς – Αλεξανδρούπολης: Μοιράζουν ποσοστά Ελλάδα, Ρωσία και Βουλγαρία», *Ελευθεροτυπία*, 19.11.1999.

Ζαρούνας Π., «Ο πόλεμος του πετρελαίου», *Ελευθεροτυπία*, 12.12.1999.

Καϊταντζίδης Μ., «Τα πετρέλαια της Κασπίας. Το μεγάλο στοίχημα», *Ένθετο Ελευθεροτυπίας*, 7.10.2000.

Καϊταντζίδης Μ., «Έτοιμος ο πετρελαιαγωγός Τεγκίζ – Νοβοροσίσκ», *Ελευθεροτυπία*, 25.11.2000.

Τσαπόγας Κ., «Αλλάζει ο 'χάρτης' παραγωγής, αγωνία Η.Π.Α. για τον έλεγχο μεταφοράς», *Ελευθεροτυπία*, 25.8.2001.

Σείτανιδη Δ., «Οι πέντε μνηστήρες της Κασπίας», *Ελευθεροτυπία*, 28.4.2002.

Κοχαϊμίδου Ελ., «Τουρκικό ματ στα πετρέλαια», *Ελευθεροτυπία*, 19.5.2002.

Αδάμ Κ., «'Τουρκικά' τα Στενά και με έγκριση της Αθήνας», *Ελευθεροτυπία*, 7.6.2002

Δημοσίευμα με τίτλο «Παραδέχεται ότι δεχτήκαμε ονομασία 'Τουρκικά Στενά'», *Ελευθεροτυπία*, 21.6.2002

Δημοσίευμα με τίτλο «Τουρκικά Στενά αλλά ...», *Ελευθεροτυπία*, 15.7.2002.

Χριστοφιλοπούλου Γκ., «Τουρκικά Εμπόδια στη Διέλευση Πλοίων», *Εξπρές*, 28.2.1999.

Χριστοφιλοπούλου Γκρ., «Νέο 'όχι' στην Τουρκία για τον έλεγχο της ναυσιπλοΐας στα Στενά του Βοσπόρου – Ουδεμία πρόοδος έχει γίνει στην εγκατάσταση συστήματος VTS», *Εξπρές*, 26.8.1999.

Φραγκονικολόπουλου Χρ., «Το 'σίριαλ' της Κασπίας», *Επενδυτής*, 6-7.11.1999.

Τζαμτζή Α.Ι., «Ακτοπλοΐα. Τα πρώτα 110 χρόνια 1830-1940», *Εφοπλιστής*, Φεβρουάριος 1997, no. 2.

Λαμνίδης Θ., «Μήπως η προσέγγιση είναι, ήδη, πολύ κοντά;», *Ένθετο Ημερησίας*, 23-24.10.1999.

Λως Ματ., «Μεταπολεμική Ελληνική Ναυτιλία: πορεία προς την κορυφή», *Ναυτεμπορική*, Ιούνιος 1996.

*Ναυτικά Χρονικά* της 15.1.1958 και 15.1.1974.

*Ναυτικά Χρονικά* της 1.1.1965.

*Ναυτικά Χρονικά* της 15.1.1971.

*Ναυτικά Χρονικά* της 15.1.1973.

Ντούνης Χ., «Οι ναυτικοί μας που χάθηκαν κατά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο», ειδικό αφιέρωμα, *Ναυτικά Χρονικά*, 15.12.1992.

*Ναυτικά Χρονικά*, «Ελληνική Ναυτιλία 60 χρόνια, 1931-1990», (1992).

Ντούνης Χ.: «Η Μάχη του Ατλαντικού», ειδικό αφιέρωμα, *Ναυτικά Χρονικά* 1.9.1993.

Δημοσίευμα με τίτλο «Το εμπορικό ναυτικό στον ελληνο-ιταλικό πόλεμο, στην κατοχή, στον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο», *Ναυτικά Χρονικά*, αρ. 88 - Ιούλιος 1996 και αρ. 89 - Αύγουστος 1996.

Κυριακοπούλου Λ., «Κοινοτικό Σχέδιο για την 'ένωση' του Αιγαίου με τη Βόρειο Θάλασσα», *Οικονομική Ναυτιλιακή*, 2.9.2002.

Isayev Maksim, "We cannot Consider it Lawful", *Current Digest of the Post – Soviet Press*, July 27, 1994.

Huge Pope, "Great Game, Awful Risks", *The Economist*, February 15, 1997.

*Fairplay International Shipping Weekly*, 1962-1975.

Δημοσίευμα με τίτλο «SOLAS Convention amended», *IMO News*, No. 3, 1994, p.1.

Δημοσίευμα με τίτλο "Narrow Margin for Fatal Error", *Lloyd's List*, February 15, 1995.

Δημοσίευμα με τίτλο "Turks halt IMO safety proposals", *Lloyd's List*, July 18, 1997.

Gunduz A., "Turkey Role Over Straits Precautions", *Lloyd's List*, August 7, 1997.

Δημοσίευμα με τίτλο "Turkey in threat to lift tanker fees fivefold", *Lloyd's List*, November 9, 1998.

Δημοσίευμα με τίτλο "Bulgarian Study", *Lloyd's List*, December 14, 1998.

Brewer J., "Turkey dashes hopes over Straits", *Lloyd's List*, May 31, 1999.

Hugh P., "New Shipping Rules bring Turkey into Conflict with Russia, Neighbors", *Los Angeles Times*, July 2, 1994.

*Newfront*, Vol. 5, No. 20, 15.11.1988.

Gunduz A. & Nilufer O., "Turkey' s Authority to Regulate Passage of Vessels through the Turkish Straits", *Perceptions*, June - August 1998, p. 95.

*Seatrade*, June 1974.

Plumridge M.J.M., "Revision of SOLAS Chapter V (Navigation)", *Seaways*, November 1994, p. 16.

Newman B., "Dire Straits: Oil, Water and Politics Make a Volatile Mix in Crowded Bosphorus", *Wall Street Journal*, August 24, 1994.

Morgan D. & Haway B.O., "Azerbaijan Riches Alter the Chessboard", *Washington Post Staff Writers*, October 11, 1998.

#### Έγγραφα του ΔΝΟ (IMO Documents)

MSC 62/INF.10.

MSC 63/7/2, MSC 63/7/15.

MSC 63/23, MSC 63/23/Add.1, Annex 9-10, 28-30.

MSC63/WP.5/Add.1.

MSC 64/2/2.

MSC 64/22/Add.1, Annex 24-31.

MSC 65/19/2, MSC 65/19/3, MSC 65/19/4.

MSC 65/25, MSC 65/25/Add.2, Annex 34 - 40.

MSC 67/7/8, MSC 67/7/12.

MSC 67/22, MSC 67/22/Add.2, Annex 29

MSC 69/5/12

MSC 69/22, MSC 69/22/Add.2 Annex 24.

MSC 69/INF. 25- 28.

MSC 70/11/11, MSC 70/11/12, MSC 70/11/13, MSC 70/11/15, MSC 70/11/16,  
MSC 70/11/17.

MSC 70/23/Add.2, Annex 12, 15.

MSC 70/INF.19 –22

MSC 70/WP.9/Add.1, MSC 70/WP.14/Add.1, MSC 70/WP.14/Add.3

MSC 71/22/8, MSC 71/22/9.

MSC 71/23.

MSC 71/INF.10-11.

NAV 39/3/9.

NAV 43/3/1, Annex 2.

NAV 43/15.

NAV 43/15, Annex 11 –14.

NAV 43/INF. 5 – 6, 8.

NAV 44/3/4

NAV 44/14

NAV 44/14, Annex 3-4, 6, 7.

LEG 71/12, LEG 71/12/1.

LEG 71/13.

Resolution A.572(14).

Resolution A. 578 (14).

Resolution A.827(19).

Resolution A. 859(20).

Resolution A.[67/22/Add.1, annex 14] (20).

Resolution A.[MSC 67/22/Add.2, Annex 20](20).

Resolution MSC.43 (64).

SN/Circ.165.

SN/Circ.166.



SN/Circ.168.

SN/Circ.204.

Ηλεκτρονικές Διευθύνσεις Διαδικτύου (Internet)

[www.eia.doe.gov](http://www.eia.doe.gov).

[www.ics.si.edu](http://www.ics.si.edu).

[www.mfa.gov.tr/GRUPF/Straits](http://www.mfa.gov.tr/GRUPF/Straits).

