

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ  
ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:  
Κ.ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ  
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ

Η ΣΥΝΘΗΚΗ ΤΟΥ  
ΜΟΝΤΡΕΥΧ: ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ Η  
ΠΑΡΩΧΗΜΕΝΗ;

Από την υπογραφή της το 1936 μέχρι την κρίση στην  
Ουκρανία το 2022.



*Αντωνόπουλος Ιωάννης*  
*Παπαδημήτρη Κατερίνα*  
*Ραπτόπουλος Ιάσωνας*  
*Τριανταφύλλου Ασπασία*

## Περιεχόμενα

ΕΙΣΑΓΩΓΗ (Ασπασία Τριανταφύλλου) .....	3
1. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ – ΑΠΟ ΤΗΝ ΛΟΖΑΝΗ ΣΤΟ MONTREUX (Ιωάννης Αντωνόπουλος) .....	4
2. Η ΣΥΝΘΗΚΗ ΤΟΥ ΜΟΝΤΡΕ ΚΑΙ ΤΑ ΤΡΙΤΑ ΚΡΑΤΗ (Κατερίνα Παπαδημήτρη) .....	7
3. ΟΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΗΣ ΣΥΝΘΗΚΗΣ ΤΟΥ ΜΟΝΤΡΕ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΑ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΠΛΟΙΑ (Κατερίνα Παπαδημήτρη) .....	11
Α. Διέλευση εμπορικών πλοίων σε καιρό ειρήνης .....	11
Β. Διέλευση εμπορικών σκαφών σε καιρό πολέμου όταν η Τουρκία δεν είναι εμπόλεμη .	12
Γ. Διέλευση εμπορικών σκαφών όταν η Τουρκία είναι εμπόλεμη .....	12
Δ. Διέλευση εμπορικών σκαφών όταν η Τουρκία απειλείται από επικείμενο κίνδυνο πολέμου .....	13
4. ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΔΙΕΛΕΥΣΗ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΟΥ Β' ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΠΟΛΕΜΟΥ (Κατερίνα Παπαδημήτρη).....	13
5. ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΤΩΝ ΠΟΛΕΜΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ ΣΤΗΝ ΣΥΝΘΗΚΗ ΤΟΥ ΜΟΝΤΡΕUX (Ιωάννης Αντωνόπουλος).....	14
Α. Νομικό καθεστώς διέλευσης των πολεμικών πλοίων από τα Στενά των Δαρδανελίων ΣΕ ΠΕΡΙΟΔΟ ΕΙΡΗΝΗΣ .....	15
Β. Νομικό καθεστώς διέλευσης των πολεμικών πλοίων από τα Στενά των Δαρδανελίων ΣΕ ΠΕΡΙΟΔΟ ΠΟΛΕΜΟΥ ΜΕ ΤΗΝ ΤΟΥΡΚΙΑ ΟΥΔΕΤΕΡΗ .....	19
Γ. Νομικό καθεστώς διέλευσης των πολεμικών πλοίων από τα Στενά των Δαρδανελίων ΣΕ ΠΕΡΙΟΔΟ ΠΟΛΕΜΟΥ ΜΕ ΤΗΝ ΤΟΥΡΚΙΑ ΕΜΠΟΛΕΜΗ. ....	22
Δ. Νομικό καθεστώς διέλευσης των πολεμικών πλοίων από τα Στενά των Δαρδανελίων ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΠΟΥ Η ΤΟΥΡΚΙΑ ΘΕΩΡΗΣΕΙ ΟΤΙ ΑΠΕΙΛΕΙΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟΝ ΚΙΝΔΥΝΟ ΕΝΟΣ ΠΟΛΕΜΟΥ .....	22
Ε. Νομικό καθεστώς υπέρπτωσης για τα αεροσκάφη .....	23
6. ΓΕΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΗΣ ΣΥΝΘΗΚΗΣ (Ιάσωνας Ραπτόπουλος).....	24
7. ΝΕΑ ΔΙΩΡΥΓΑ ΤΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗΣ (Ιάσωνας Ραπτόπουλος).....	27
Α. ΙΣΤΟΡΙΚΟ .....	27
Β. ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΚΑΙ ΓΕΩΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ .....	28
Γ. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΑΝΗΣΥΧΙΕΣ ΚΑΙ ΕΝΣΤΑΣΕΙΣ .....	29
Δ. ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΕΣ .....	30
Ε. ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΣΥΝΘΗΚΗΣ ΤΟΥ ΜΟΝΤΡΕUX .....	31
8. ΑΠΟΣΤΡΑΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΕΠΑΝΑΣΤΡΑΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΝΗΣΙΩΝ ΤΟΥ ΑΝΑΤΟΛΙΚΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ (Κατερίνα Παπαδημήτρη).....	32
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ (Ασπασία Τριανταφύλλου) <b>Error! Bookmark not defined.</b>	

### ΕΙΣΑΓΩΓΗ\*

Η σύμβαση του Montreux είναι μία διεθνής συμφωνία που διέπει το νομικό καθεστώς της διέλευσης των τουρκικών Στενών του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων για εμπορικά πλοία, πολεμικά σκάφη και αεροσκάφη. Υπεγράφη στις 20 Ιουλίου 1936 στην ελβετική πόλη Μοντρέ. Τέθηκε σε ισχύ στις 9 Νοεμβρίου 1936 και πρωτοκολλήθηκε στην Κοινωνία των Εθνών στις 11 Δεκεμβρίου 1936. Είναι σε ισχύ μέχρι σήμερα, με ορισμένες τροποποιήσεις. Η σύμβαση αριθμεί έντεκα συμβαλλόμενα μέρη και περιλαμβάνει είκοσι εννιά άρθρα και τρία τεχνικά παραρτήματα, που ρυθμίζουν ποια πολεμικά πλοία μπορούν να εισέλθουν στη Μαύρη Θάλασσα. Έχει διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην αποστρατικοποίηση της Μαύρης Θάλασσας περιορίζοντας το μέγεθος των σκαφών που ενδέχεται να εισέλθουν σε αυτή, επιβάλλοντας παράλληλα ορισμένες απαιτήσεις για τα πολεμικά πλοία που διέρχονται από τα τουρκικά Στενά. Ως επί των πλείστο, η εν λόγω συμφωνία, απονέμει στην Τουρκία ευρύτατη διακριτική ευχέρεια σχετικά με το ποια πολεμικά πλοία μπορούν να διέλθουν από τα Στενά, εγγυώμενη ταυτόχρονα την ελεύθερη ναυσιπλοΐα από τα μη στρατιωτικά πλοία σε καιρό ειρήνης. Γίνεται, λοιπόν, φανερό ότι η επίκληση οποιουδήποτε άρθρου θα ήταν ιστορικά σημαντική. Στην πραγματικότητα, όμως, η Τουρκία επικαλέστηκε μόνο μία φορά τις διατάξεις της συνθήκης του Montreux για τον πόλεμο, στη διάρκεια του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου, για την αποτροπή εισόδου Γερμανών και Ιταλών μαχητών στη Μαύρη Θάλασσα. Όσον αφορά την σχέση της σύμβασης με τρίτα κράτη, τα τελευταία δεν αποτελούν μέρη της σύμβασης, με την έννοια ότι δεν συναίνεσαν να δεσμευτούν από αυτή. Με άλλα λόγια δεν πηγάζουν από την σύμβαση δικαιώματα ή υποχρεώσεις για τα τρίτα κράτη. Αυτό που φαίνεται να ισχύει για τα μη συμβαλλόμενα κράτη στην συνθήκη είναι ένα «αντικειμενικό καθεστώς».

Ένα επίσης καίριο ζήτημα που αναλύεται στην παρούσα μελέτη είναι το έργο κατασκευής της διώρυγας της Κωνσταντινούπολης. Είναι ένα έργο που αποτελεί μεγάλο όνειρο για τον Ρετζέπ Ταγίπ Ερντογάν, ενώ ταυτόχρονα έχει συγκεντρώσει πάρα πολλές αντιδράσεις. Η τουρκική κυβέρνηση υποστηρίζει εδώ και χρόνια ότι το έργο είναι αναγκαίο για την αποσυμφόρηση του Βοσπόρου, ο οποίος δεν αρκεί πλέον για να καλύψει τις ανάγκες διέλευσης των μεγάλων εμπορικών πλοίων από τη Μαύρη Θάλασσα στην Προποντίδα. Ωστόσο δεν λίγοι αυτοί που πιστεύουν ότι το εγχείρημα αυτό θα έχει επιπτώσεις όχι μόνο στην πιεσμένη οικονομία της χώρας, αλλά και στο φυσικό περιβάλλον.

---

\* Ασπασία Τριανταφύλλου

## 1. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ – ΑΠΟ ΤΗΝ ΛΟΖΑΝΗ ΣΤΟ MONTREUX\*

Τα «Στενά του Δαρδανελίων» ή αλλιώς όπως αναφέρονται στα προοίμια των σχετικών με αυτά Διεθνών Συνθηκών με τον γενικό όρο «Στενά», γεωγραφικώς αποτελούνται από τρία μέρη: α) από τα στενά του Ελλησπόντου (Δαρδανέλια), β) την Προποντίδα ή αλλιώς Θάλασσα του Μαρμαρά και γ) τα στενά του Βοσπόρου. Έχουν συνολικό μήκος που ανέρχεται περίπου στα 330χλμ., και συνδέουν την Α. Μεσόγειο -αλλά και την Μεσόγειο εν γένει- με την Μ. Θάλασσα. Το γεγονός αυτό τα καθιστά σημείο τεράστιας προφανώς γεωστρατηγικής, πολιτικής και οικονομικής σημασίας από την αρχαιότητα έως και σήμερα, και για αυτόν τον λόγο αποτέλεσαν ρύθμιση πολλών Διεθνών Συνθηκών στην σύγχρονη ιστορία.

Η πρώτη τέτοια Συνθήκη που είχε ως αντικείμενό της το νομικό καθεστώς των Στενών ήταν η *Συνθήκη του Κιουτσούκ-Καϊναρτζή (1774)* που έθεσε τα Στενά υπό τον αποκλειστικό έλεγχο της τότε Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Τελευταία και ισχύουσα μέχρι και σήμερα είναι η *Συνθήκη του Montreux* <sup>1</sup> σχετικά με το νομικό καθεστώς των Στενών που υπογράφηκε στην ομώνυμη πόλη της Ελβετίας, στις 20 Ιουλίου του 1936, ενώ τέθηκε σε ισχύ στις 9 Νοεμβρίου του 1936· συνομολογήθηκε δια πληρεξουσίου από τα εξής κράτη: 1) το Βασίλειο της Βουλγαρίας, 2) την Γαλλική Δημοκρατία, 3) το Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και Βορείου Ιρλανδίας, 4) την Αυστραλιανή Κοινοπολιτεία, 5) το Βασίλειο της Ελλάδος, 6) την Ιαπωνική Αυτοκρατορία, 7) το Βασίλειο της Ρουμανίας, 8) τη Τουρκική Δημοκρατία, 9) τη Ε.Σ.Σ.Δ και 10) το Βασίλειο της Γιουγκοσλαβίας <sup>2</sup>. Η Συνθήκη του Montreux αντικατέστησε πλήρως την αμέσως προγενέστερη συνθήκη που ρύθμιζε το καθεστώς των Στενών, όπως ορίζεται και στην δεύτερη παράγραφο του προοιμίου της, την Συνθήκη της Λωζάννης (1923).

Η *Συνθήκη Ειρήνης της Λωζάννης* <sup>3</sup>, που προέκυψε εξαιτίας της αδυναμίας εφαρμογής της *Συνθήκης Ειρήνης των Σεβρών (1920)* από τους Συμμάχους λόγω της νίκης του νέου Τουρκικού Στρατού στην Μ. Ασία υπό την ηγεσία του Μουσταφά Κεμάλ Ατατούρκ, ρύθμιζε πληθώρα ζητημάτων, μεταξύ των οποίων και το νομικό καθεστώς των Στενών τόσο στο άρθρο 23 της Συνθήκης Ειρήνης όσο και στην επισυναπτόμενη *Σύμβαση της Λωζάννης σχετικά με το καθεστώς των Στενών*. Και τα δύο αυτά διεθνή νομικά κείμενα υπογράφηκαν στην ομώνυμη πόλη της Ελβετίας στις 24 Ιουλίου του 1923 από τα ίδια κράτη που υπέγραψαν το Montreux συν επιπλέον και του Βασιλείου της Ιταλίας, ενώ τέθηκαν σε ισχύ στις 6 Αυγούστου του 1924.

Σ' αυτό το εισαγωγικό στάδιο πρέπει οπωσδήποτε να γίνει μνεία του Άρθρου 35 εδάφιο γ της *Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (1982)* για την πληρέστερη κατανόηση του νομικού καθεστώτος των Στενών. Το συγκεκριμένο άρθρο αναγνωρίζει και εξαιρεί από τις διατάξεις-ρυθμίσεις της Σύμβασης ΔΘ, τις σχετικές με την διέλευση αλλοδαπών πλοίων από τα στενά διεθνούς ναυσιπλοΐας, όσες περιπτώσεις στενών υπάγονται σε κάποιο ήδη υφιστάμενο ειδικό συμβατικό καθεστώς. Ειδικότερα, για την υπαγωγή μιας περίπτωσης στο άρθρο 35 εδ. γ θα πρέπει σωρευτικά να ισχύουν δυο προϋποθέσεις: α) το χρονικό κριτήριο και β) η αρχή της ειδικότητας. Συγκεκριμένα, θα πρέπει η εξεταζόμενη περίπτωση να υπάγεται σε μια ήδη ισχύουσα διεθνή σύμβαση προγενέστερη της Σύμβασης ΔΘ που να ρυθμίζει συνολικά ή εν μέρει το νομικό καθεστώς διέλευσης από το εν λόγω στενό με τρόπο ειδικό και αυτή να ισχύει «από μακρού» (longstanding treaty). Στο άρθρο 35 εδ. γ της Σύμβασης ΔΘ υπάγονται εκτός από α) τα Στενά των Δαρδανελίων και οι εξής άλλες περιπτώσεις: β) τα Στενά

---

\* Ιωάννης Αντωνόπουλος

<sup>1</sup> Convention regarding the regime of the straits signed at Montreux on 20 July 1936, 173 LNTS 4015, Great Britain Treaty Series 30 (1937).

<sup>2</sup> Στις 2 Μαΐου 1938 προσχώρησε στην Συνθήκη εν τέλει και η Ιταλία.

<sup>3</sup> Treaty of Peace with Turkey, and other instruments: Signed at Lausanne on July 24, 1923, Great Britain Treaty Series 16 (1923).

του Γιβραλτάρ, γ) τα Στενά του Μαγγελάνου, δ) τα Στενά της Δανίας και ε) τα Στενά της Μάλακα, στην Μαλαισία.<sup>4 5</sup>

Σε θεωρητικό επίπεδο, όσον αφορά το χρονικό κριτήριο, αυτό μπορεί να διακριθεί σε δύο περιπτώσεις: Α) στο κριτήριο της προγενέστερης συνθήκης: μολονότι κατά κανόνα και συνήθως, σύμφωνα με την *Σύμβαση της Βιέννης περί του Δικαίου των Διεθνών Συνθηκών (1969)* (ΣτΒ), οι μεταγενέστερες συνθήκες είναι ισχυρότερες των προγενεστέρων,<sup>6</sup> στο εξεταζόμενο άρθρο κάτι τέτοιο δεν ισχύει. Νομική βάση του άρθρου 35 εδ. γ αποτελεί το άρθρο 30 παράγραφος 2 της ΣτΒ, σύμφωνα με το οποίο αν μια συνθήκη ορίζει σαφώς ότι υπόκειται στις διατάξεις μιας οποιαδήποτε άλλης μεταγενέστερης ή προγενέστερης συνθήκης, τότε προέχουν οι διατάξεις της συνθήκης στην οποία γίνεται αναφορά.

Β) το κριτήριο της «από μακρού» χρονικής ισχύος της συνθήκης: αυτό έρχεται και συμπληρώνει το αμέσως προηγούμενο χρονικό κριτήριο προσδίδοντάς του τον χρονικό χαρακτήρα της εξακολουθητικής κατά παρελθόντα χρόνο ισχύος μιας συνθήκης. Μ' αυτόν τον τρόπο το χρονικό κριτήριο εν συνόλω του αρθ.35 εδ. γ γίνεται σαφές και ακριβές.

Εν κατακλείδι, υπάρχει η δεύτερη και σωρευτικά απαραίτητη προϋπόθεση εφαρμογής του αρθ.35 εδ. γ, η αρχή της ειδικότητας που λειτουργεί υποστηρικτικά του εν συνόλω χρονικού κριτηρίου. Υπό την αρχή αυτή για να υπαχθεί μια περίπτωση στο εξεταζόμενο άρθρο θα πρέπει με τρόπο ακριβές, αναλυτικό και ειδικό να ορίζει συνολικά ή εν μέρει το νομικό καθεστώς διέλευσης αλλοδαπών πλοίων από το εν λόγω στενό.

Λόγω της συνολικά σπουδαίας σημασίας των Στενών, οι αλληπάλληλες συμβατικές ρυθμίσεις που ρύθμιζαν το νομικό τους καθεστώς καθορίστηκαν από τρεις διαφορετικούς πόλους συμφερόντων: α) τα συμφέροντα των δυτικοευρωπαϊκών δυνάμεων (προσπάθεια περιορισμού της Ρωσίας εντός της Μ. Θάλασσας και παρεμπόδισης της καθόδου της προς την Μεσόγειο), β) τα συμφέροντα των παράκτιων κρατών στην Μαύρη Θάλασσα (διασφάλιση της άμυνας τους και ελευθεροπλοΐα εντός των Στενών) και γ) τα συμφέροντα της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας/Τουρκίας (επιδίωξη να διαδραματίσει ουσιαστικό ρόλο στο καθεστώς χρήσης των Στενών). Εντός αυτού του γενικού πλαισίου θα πρέπει να εξεταστεί οι αιτίες της μετάβασης από την Συνθήκη της Λωζάνης (1923) στην Σύμβαση του Montreux (1936).<sup>7</sup>

Μετά το τέλος του Ά Παγκοσμίου Πολέμου και την υπογραφή της Συνθήκης Ειρήνης της Λωζάνης (1923) μεταξύ της νέας Τουρκικής Δημοκρατίας υπό τον Κεμάλ Ατατούρκ και των Ευρωπαϊκών Δυνάμεων, το καθεστώς των Στενών, όπως αυτό ρυθμίστηκε από την Συνθήκη, συνεπικουρούσε στην τότε πολιτική της Κοινωνίας των Εθνών (ΚτΕ) για αποπλισμό της Ευρώπης, προκειμένου να αποφευχθεί μια νέα ένοπλη σύγκρουση παγκόσμιας κλίμακας. Για αυτόν τον λόγο η Συνθήκη της Λωζάνης για τα Στενά (1923) περιλάμβανε σειρά διατάξεων που προέβλεπαν: α) την αποστρατικοποίηση των Στενών κι ορισμένων άλλων περιοχών (άρθ. 3-9) και β) την εγκαθίδρυση Διεθνούς Επιτροπής των Στενών υπό την αιγίδα της ΚτΕ με σκοπό την διασφάλιση της τήρησης των διατάξεων της συνθήκης αυτής (άρθ. 10-16).

Η αποτυχία της ΚτΕ για αποπλισμό της Ευρώπης λόγω του εξοπλισμού και της έντονης στρατικοποίησης της Γερμανίας, της ΕΣΣΔ και της Ιταλίας, οι εισβολές της Ιαπωνίας στην Μαντζουρία (1931), της Ιταλίας στην Αβησσυνία (1935) και της Γερμανίας στην Ρηνανία (7

<sup>4</sup> Κ. Αντωνόπουλος & Κ. Μαγκλιβέρας (επιμ.), Το Δίκαιο της Διεθνούς Κοινωνίας, 3<sup>η</sup> αναθεωρημένη έκδοση, , Νομική Βιβλιοθήκη 2017, Κεφ. 12: Ε. Παπασταυρίδης, Δίκαιο της Θάλασσας, σελ.347, παρ.739.

<sup>5</sup> Κ. Ιωάννου-Α. Στρατή, Δίκαιο της Θάλασσας, 4<sup>η</sup> έκδοση, Νομική Βιβλιοθήκη 2013, Κεφ.5-Στενά που διέπονται από ειδικό συμβατικό καθεστώς, παρ.400-405, σελ. 113-114.

<sup>6</sup> Είτε τις καταργούν είτε τις αναστέλλουν [άρθ.59 ΣτΒ] ή απλώς τις καθιστούν επικουρικές αυτών [άρθ.30 παρ.3 ΣτΒ] είτε περιορίζεται η εφαρμογή των προγενέστερων συνθηκών μεταξύ συμβαλλομένων που το ένα μέρος είναι συμβαλλόμενο και στις δυο συμβάσεις, ενώ το άλλο μόνο στην προγενέστερη [άρθ.30 παρ.4].

<sup>7</sup> Εμμ. Ρούκουνας, Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο, 3<sup>η</sup> έκδοση, Νομική Βιβλιοθήκη 2019, Κεφ.3 Διεθνή Στενά, Ενότητα 4.Α.-Ειδικό καθεστώς διεθνών στενών, τα στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων, σελ. 278-280.

Μαρτίου 1936), στην οποία η ανάπτυξη στρατευμάτων είχε απαγορευτεί με την *Συνθήκη Ειρήνης των Βερσαλλιών* μετά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο και την αδυναμία της ΚτΕ να τα αποτρέψει, έδειχναν πως ο κόσμος όδευε σε έναν νέο Παγκόσμιο Πόλεμο. Οι προσπάθειες της Ναζιστικής Γερμανίας και της Φασιστικής Ιταλίας για στρατιωτική υπεροχή στην Μ. Ανατολή και την Μεσόγειο είχαν ως αποτέλεσμα την σύμπλευση των συμφερόντων της Τουρκίας και της Μ. Βρετανίας ως προς την Συνθήκη της Λωζάνης που μέχρι πρότινος τηρούσαν διαφορετική στάση απέναντί της.<sup>8</sup>

Τον Σεπτέμβριο του 1935 στην Γενική Συνέλευση της ΚτΕ η Τουρκία επικαλέστηκε ότι οι διατάξεις της Λωζάνης για την αποστρατικοποίηση των Στενών περιόριζαν την άμυνα της Τουρκίας καθιστώντας την αδύναμη. Η Τουρκία δεν πέτυχε τότε απτά αποτελέσματα. Το 1936, καθώς ένας νέος Παγκόσμιος Πόλεμος φαινόταν πλέον πιθανός, έκανε διπλωματικές διακοινώσεις σε όλες τις χώρες που υπέγραψαν την Συνθήκη της Λωζάνης για τα Στενά με τις οποίες ζητούσε την επαναδιαπραγμάτευση των διατάξεων της Συνθήκης. Το αίτημά της έγινε δεκτό από όλες τις χώρες πλην της Ιταλίας.

Ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι δυο ακόλουθες δηλώσεις του Προέδρου της Τουρκικής Δημοκρατίας Μουσταφά Κεμάλ Ατατούρκ στο προπαρασκευαστικό πλαίσιο πριν την αλλαγή της Συνθήκης της Λωζάνης για τα Στενά, καθώς σε αυτές διαφαίνονται τα δυο βασικότερα επιχειρήματα της Τουρκίας. Α) «Εξαιτίας της ολικής μεταβολής των συνθηκών από τότε που υπογράφηκε η Συνθήκη της Λωζάνης, η Τουρκία έχει κάθε δικαίωμα να ζητά τον επαναπροσδιορισμό του νομικού καθεστώτος των Στενών», (*rebus sic stantibus*)<sup>9</sup>. Β) «Σύμφωνα με τον Ατατούρκ, αν το καθεστώς των Στενών δεν μπορούσε να επαναπροσδιοριστεί, τότε θα εγείρονταν σοβαρά ζητήματα ασφάλειας για την Νότια και Δυτική Τουρκία», (επίκληση της εξωτερικής ασφάλειας της Τουρκίας).<sup>10</sup>

Σ' αυτό το σημείο αξίζει να γίνει μια σύντομη αναφορά στο άρθρο 62 της ΣτΒ που αφορά την θεμελιώδη αλλαγή των περιστάσεων ως λόγου λήξης της εφαρμογής της Συνθήκης της Λωζάνης για τα Στενά (1923). Ειδικότερα, το άρθρο 62 της ΣτΒ κωδικοποιεί κανόνα εθιμικού δικαίου (Υπόθεση *Έργου Gabčíkovo-Nagymaros*<sup>11</sup> και Υπόθεση *Δικαιοδοσίας Αλιείας [Ηνωμένο Βασίλειο κατά Ισλανδίας]*<sup>12</sup>), αλλά εισάγει και μια αρχή που ήδη εφαρμοζόταν σε πολλά εσωτερικά δίκαια και στην πρακτική κρατών όμως, στο Διεθνές Δίκαιο σπάνια βρίσκει εφαρμογή. Το άρθ. 62 προσπαθεί να εξισορροπήσει α) αφενός την τήρηση της αρχής *pacta sunt servanda* (άρθ.26 ΣτΒ) -εξ' ου και η αρνητική διατύπωση του άρθ. 62 που υποδηλώνει τον εξαιρετικό του χαρακτήρα και την υπεροχή του άρθ. 26- κι β) αφετέρου το πραγματικό πιθανό μελλοντικό δεδομένο ότι η παρελθούσα δοθείσα συναίνεση ενός κράτους προς δέσμευση από μια συνθήκη να μην ανταποκρίνεται στις ριζικά νέες μεταβληθείσες περιστάσεις, καθώς η έκταση της συμβατικής δέσμευσης έχει πλέον επεκταθεί.

Οι προϋποθέσεις για την εφαρμογή του άρθ. 62 της ΣτΒ διακρίνονται σε θετικές κι αρνητικές. Οι θετικές προϋποθέσεις είναι οι εξής: α) η μεταβολή να αφορά περιστάσεις που υπήρχαν κατά τον χρόνο συννομολόγησης της συνθήκης, β) να μην μπορούσε να προβλεφθεί, γ) να είναι θεμελιώδης αλλαγή, δ) η μεταβολή να συντελείται σε περιστάσεις τέτοιες οι οποίες αποτελούσαν την ουσιαώδη βάση της συναίνεσης των κρατών να δεσμευθούν από την συνθήκη και ε) η μεταβολή αυτή να είχε ως αποτέλεσμα την ριζική μεταβολή των υποχρεώσεων του συμβαλλόμενου κράτους, όπως αυτές ορίζονται από την συνθήκη. Επιπλέον, οι αρνητικές προϋποθέσεις που προβλέπονται είναι οι εξής: 1) να μην καθιερώνει η συνθήκη σύνορο και 2)

<sup>8</sup> Nilufer Oral, *The 1936 Montreux Convention, History Lessons for the Arctic: What International Maritime Disputes Tell Us about a New Ocean* στο Heather A. Conley (ed), σελ. 24-37, Dec.1, 2016, Center for Strategic and International Studies (CSIS).

<sup>9</sup> Anadolu Agency, Bulletin, 1935

<sup>10</sup> Furkan Kaya, *ATATURK'S FOREIGN MINISTER TEVFIK RUSTU ARAS*, International Journal of Social and Economic Sciences, 10(1): 34-48, 2020, Research Article 34, Yeditepe University, History Department, İstanbul, Turkey, p.45

<sup>11</sup> *Case Concerning the Gabčíkovo Nagymaros Project (Hungary/Slovakia)*, ICJ Rep. 1997, 7.

<sup>12</sup> *Fisheries Jurisdiction Case (UK v. Iceland) (Jurisdiction)*, ICJ Rep. 1973, 3.



το κράτος που επικαλείται το άρθρ. 62 της ΣτΒ να μην είναι το ίδιο ο υπαίτιος της θεμελιώδους αλλαγής των περιστάσεων.<sup>13</sup>

Συμπερασματικά και εν κατακλείδι, η Τουρκία υποστήριξε την ανάγκη εφαρμογής του άρθρου 62 ΣτΒ, καθώς α) οι συσχετισμοί δυνάμεων στην Μεσόγειο είχαν αλλάξει οδηγώντας προς την όξυνση των σχέσεων μεταξύ των κρατών της περιοχής (στρατικοποίηση των Δωδεκανήσων από την Ιταλία το 1935) και β) το άρθρο 18 της Συνθήκης της Λωζάννης για τα Στενά δεν μπορούσε εν τοις πράγμασι να εφαρμοστεί, γιατί 1) το σύστημα εγγυήσεων ασφαλείας της ΚτΕ που εισήχθη με την συνθήκη ειρήνης των Βερσαλλιών (1919) τερματίστηκε στην πράξη με την εισβολή της ναζιστικής Γερμανίας στην Ρηνανία, την διακήρυξη από μεριά της πως δεν δεσμεύεται από την Σύμβαση του Locarno (1925) -που απαγόρευε την χρήση βίας, εγγυόταν το απαραβίαστο των συνόρων, την ειρήνη κι ασφάλεια στην δυτική Ευρώπη- και τέλος την αδυναμία της Γαλλίας να αποτρέψει όλα αυτά· 2) γιατί δυο από τις τέσσερις εγγυήτριες δυνάμεις της Συνθήκης, η Ιταλία και η Ιαπωνία, δρούσαν με τρόπο αντίθετο προς την διεθνή ειρήνη κι ασφάλεια. Έτσι, στις 20 Ιουλίου 1936 υπογράφηκε η νέα Σύμβαση του Montreux που ρυθμίζει το ζήτημα του νομικού καθεστώτος των Στενών μέχρι και σήμερα, αναβαθμίζοντας την θέση της Τουρκίας.

## 2. Η ΣΥΝΘΗΚΗ ΤΟΥ ΜΟΝΤΡΕ ΚΑΙ ΤΑ ΤΡΙΤΑ ΚΡΑΤΗ\*

Σήμερα, η Σύμβαση του Μοντρέ<sup>14</sup> αριθμεί 11 συμβαλλόμενα μέρη: την Βουλγαρία, την Ρουμανία, την Ρωσική Ομοσπονδία (η οποία σήμερα έχει αντικαταστήσει την πρώην Σοβιετική Ένωση), την Τουρκία, την Ιαπωνία (εισήλθε με επιφυλάξεις), την Αυστραλία, την Γαλλία, την Ελλάδα, την Μεγάλη Βρετανία την πρώην Γιουγκοσλαβία<sup>15</sup> και την Ιταλία<sup>16</sup>. Λαμβάνοντας υπόψη το παραπάνω δεδομένο καθώς και τα άρθρα 2, στοιχεία f) και g), και 11 της Σύμβασης της Βιέννης για το δίκαιο των Συνθηκών του 1969 (εφεξής ΣτΒ), οδηγείται κανείς, και μάλιστα εύλογα, στην διαπίστωση πως η Σύμβαση του Μοντρέ ισχύει, δεσμεύει δηλαδή, μόνο αυτά τα 11 κράτη<sup>17</sup>. Παρά ταύτα, χρήστες των Στενών είναι και πληθώρα άλλων κρατών, τρίτων προς αυτή.

<sup>13</sup> Κ. Αντωνόπουλος & Κ. Μαγκλιβέρας (επιμ.), Το Δίκαιο της Διεθνούς Κοινωνίας, 3<sup>η</sup> αναθεωρημένη έκδοση, Νομική Βιβλιοθήκη 2017, Κεφάλαιο 13: Δίκαιο των Διεθνών Συνθηκών, Αρ. Κωνσταντινίδης, σελ.430-431, παρ. 934-935.

\* Κατερίνα Παπαδημήτρη

<sup>14</sup> 1936 Convention Regarding the Regime of the Straits, adopted in Montreux, Switzerland on 20 July 1936, διαθέσιμο στο <https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/formidable/18/1936-Convention-Regarding-the-Regime-of-the-Straits.pdf>. Η Ελλάδα κύρωσε την Σύμβαση του Μοντρέ του 1936 με τον Αναγκαστικό Νόμο 2 της 7ης Αυγούστου του 1936.

<sup>15</sup> Είναι αμφιλεγόμενο το ζήτημα αν σήμερα εκπροσωπούν την πρώην Γιουγκοσλαβία τα διάδοχά της κράτη, Ünlü Aysel Nihan, "The Montreux Convention and the Development of the Legal Regime of the Turkish Straits", Faculty of Law University of Birmingham, 2001, σελ 127.

<sup>16</sup> Όλα τα συμβαλλόμενα μέρη της Σύμβασης της Λωζάννης, εκτός από την Ιταλία, συμμετείχαν στην διεθνή συνδιάσκεψη για την υπογραφή της νέας Συνθήκης περί του καθεστώτος των Στενών που πραγματοποιήθηκε στο Μοντρέ της Ελβετίας από τις 22 Ιουνίου έως και τις 20 Ιουλίου 1936. Αρχικώς, η Ιταλία επιθυμούσε να συμμετέχει στην Σύμβαση, καθώς πίστευε πως η αποστρατιωτικοποίηση των Στενών ήταν μια πράξη αντίθετη με τα συμφέροντα της στην Μεσόγειο Θάλασσα. Μάλιστα, είχε προτείνει στην Τουρκία υποστήριξη σε άλλους τομείς σε αντάλλαγμα της αποδοχής από την τελευταία της επαναστρατικοποίησης, ωστόσο η τουρκική κυβέρνηση αρνήθηκε. Τελικά, η Ιταλία δεν συμμετείχε στην συνδιάσκεψη, θεωρώντας την χρονική στιγμή διεξαγωγής της πρόωρη. Τελικά, προσχώρησε στην Σύμβαση του Μοντρέ τρία χρόνια αργότερα, το 1939. Brühl Erik, "International Straits: A Treatise on International Law", Vol. II, Copenhagen: NYT Nordisk Forlag Arnold Busck and Sweet & Maxwell Ltd. & Chancery Lane London, 1947, σελ 389 και Deluca Anthony R., "Great Power Rivalry at the Turkish Straits: The Montreux Conference and Convention of 1936", New York: Columbia University Press, 1981, σελ 33 και Meray Seha L and Olcay Osman, "Montrö Boğazlar Konferansı – Tutanaklar, Belgeler (The Conference of the Montreux Convention-Official Reports and Documents)", Ankara: Ankara Üniversitesi Basımevi, 1976, σελ 3, 15-20, 37-38.

<sup>17</sup> Vienna Convention on the Law of Treaties, adopted on 23 May 1969 and entered into force January 1980, διαθέσιμο στο [https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/1\\_1\\_1969.pdf](https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/1_1_1969.pdf)

Τρίτα κράτη θεωρούνται όσα δεν είναι μέρη σε μία Συνθήκη, δηλαδή, όσα δεν έχουν συναινέσει να δεσμευτούν, και για τα οποία η Συνθήκη δεν είναι σε ισχύ (άρθρο 2§1 ΣτΒ). Ως προς αυτά, η Σύμβαση του Μοντρέ, είναι "*res inter alios acta*" και ισχύει το δόγμα "*pacta tertiis nec nocent nec prosunt*", το οποίο και ενσωματώνεται στο άρθρο 34 της ΣτΒ, σύμφωνα με το οποίο μια συνθήκη δεν δημιουργεί υποχρεώσεις ή δικαιώματα για ένα τρίτο κράτος χωρίς την συναίνεση του. Υποχρέωση για ένα τρίτο κράτος από διάταξη μιας Συνθήκης απορρέει μόνο εφόσον την αποδεχτεί εγγράφως (άρθρο 35 της ΣτΒ). Αντίθετα, για την απόκτηση δικαιώματος αρκεί η τεκμαιρόμενη συναίνεση, εκτός αν υπάρχει ή υποδηλώνεται αντίθετη πρόθεση (άρθρο 36 της ΣτΒ). Τέλος, το άρθρο 38 της ΣτΒ προβλέπει ότι οι κανόνες μιας Συνθήκης μπορούν να εξελιχθούν (και) σε κανόνες εθιμικού δικαίου και ως τέτοιοι, να είναι δεσμευτικοί για τα τρίτα κράτη<sup>18</sup>. Από τον συνδυασμό των παραπάνω άρθρων γίνεται αντιληπτό, πως κράτη μη συμβαλλόμενα στην Σύμβαση του Μοντρέ, τα οποία δεν έχουν αποδεχτεί εγγράφως τις υποχρεώσεις που απορρέουν από αυτήν, καταρχήν δεν δεσμεύονται, δεδομένου μάλιστα πως οι διατάξεις αυτής δεν έχουν, τουλάχιστον μέχρι σήμερα, εξελιχθεί σε κανόνες εθιμικού δικαίου. Αν όμως πράγματι ίσχυε αυτό, η εφαρμογή της Σύμβασης θα καθίστατο προβληματική, δεδομένου πως μόνο ένα πολύ μικρό τμήμα της διεθνούς κοινωνίας (11 κράτη) θα δεσμευόταν από αυτήν, την στιγμή που τα Στενά είναι η πλωτή οδός πολύ περισσότερων. Γεννιέται, λοιπόν, ευλόγως, το ερώτημα: Πως ακριβώς η Σύμβαση του Μοντρέ δεσμεύει τα τρίτα κράτη;

Δεν υπάρχει ομοφωνία επί του θέματος, η πλειονότητα όμως της διεθνούς ακαδημαϊκής κοινότητας δέχεται πως η Σύμβαση του Μοντρέ δεσμεύει τα τρίτα, προς αυτήν, κράτη ως «αντικειμενικό καθεστώς» (αλλιώς «objective regime»)<sup>19</sup>. Η Σύμβαση της Βιέννης δεν περιλαμβάνει ειδική διάταξη για τις προϋποθέσεις και τα αποτελέσματα των Συνθηκών που ρυθμίζουν τα «αντικειμενικά καθεστάτα», γεγονός που αποτελεί και την κυρία πηγή διχογνωμίας επί του θέματος μεταξύ των ακαδημαϊκών, με αρκετούς να υποστηρίζουν πως η νομική βάση των «αντικειμενικών καθεστώτων» είναι μάλλον ασαφή και κατά συνέπεια μη ικανοποιητική<sup>20</sup>. Την αποσαφήνιση του ζητήματος και την αναγωγή του από ένα *de lege ferenda* σε ένα *de lege lata* καθεστώς, είχε προτείνει το 1964 ο Sir Humphrey Waldock με το σχέδιο άρθρου 36, το οποίο περιλάμβανε τις προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται προκειμένου μια Συνθήκη να αναγνωριστεί ως «αντικειμενικό καθεστώς»<sup>21</sup>. Ωστόσο, και αυτό συνάντησε αντιδράσεις, με αποτέλεσμα να αποσυρθεί<sup>22</sup>. Παρά ταύτα, η μάλλον κρατούσα άποψη, υιοθετεί ως βάση το παραπάνω σχέδιο άρθρου, προκειμένου να διακρίνει τις συνθήκες που εμπίπτουν στο ρυθμιστικό βεληνεκές των αντικειμενικών καθεστώτων, κυρίως επειδή αυτό αποτελεί την πιο πρόσφατη και ολοκληρωμένη πρόταση επί του ζητήματος<sup>23</sup>. Έτσι, οι προϋποθέσεις που πρέπει να πληροί μια Συνθήκη για να υπαχθεί στην κατηγορία των

<sup>18</sup> Αντωνόπουλος Κωνσταντίνος και Μαγκλιβέρας Κωνσταντίνος, «*Το Δίκαιο της Διεθνούς Κοινωνίας*», Νομική Βιβλιοθήκη, 3<sup>η</sup> Έκδοση, 2017, παρ. 898, σελ 417.

<sup>19</sup> Barnes Richard A, "*Objective regimes revisited*", Asian Yearbook of International Law, Volume 9, 2000, Brill Nijhoff, 2004, υποσημείωση 177, σελ 134, διαθέσιμο [google.scholar.gr](https://www.google.com/scholar) και Ghanbari Jahromi Mohammed Jafar, "*The Doctrine of Treaties providing for Objective Regimes*", University of London, March 1996, σελ 71, διαθέσιμο στο <https://discovery.ucl.ac.uk/id/eprint/10104125/1/10045492.pdf>

<sup>20</sup> Αντωνόπουλος Κωνσταντίνος και Μαγκλιβέρας Κωνσταντίνος, ο.π., παρ. 899, σελ 417-418.

<sup>21</sup> Σχέδιο άρθρου 63§1: "A treaty establishes an objective regime when it appears from its terms and from the circumstances of its conclusion that the intention of the parties is to create in the general interest general obligations and rights relating to a particular region, State, territory, locality, river, waterway, or to a particular area of sea, sea-bed, or air-space; provided that the parties include among their number any State having territorial competence with reference to the subject-matter of the treaty, or that any such State has consented to the provision in question", Ghanbari Jahromi Mohammed Jafar, "*The Doctrine of Treaties providing for Objective Regimes*", University of London, March 1996, σελ 58, διαθέσιμο στο <https://discovery.ucl.ac.uk/id/eprint/10104125/1/10045492.pdf>

<sup>22</sup> Αντωνόπουλος Κωνσταντίνος και Μαγκλιβέρας Κωνσταντίνος, ο.π., παρ. 899, υποσημείωση 74, σελ 417.

<sup>23</sup> Ghanbari Jahromi Mohammed Jafar, "*The Doctrine of Treaties providing for Objective Regimes*", University of London, March 1996, σελ 57, διαθέσιμο στο <https://discovery.ucl.ac.uk/id/eprint/10104125/1/10045492.pdf>



«αντικειμενικών καθεστώτων» είναι τέσσερις: α) Το καθεστώς να είναι εδαφικό, β) η πρόθεση των μερών να δημιουργήσουν ένα τέτοιο καθεστώς, γ) η εδαφική αρμοδιότητα των Κρατών που τις συνάπτουν σε συνδυασμό με την έλλειψη αντίστοιχης εδαφικής αρμοδιότητας των τρίτων χωρών και δ) η εξυπηρέτηση του γενικού συμφέροντος της Διεθνούς Κοινότητας<sup>24</sup>.

Πιο συγκεκριμένα:

### **α) Το καθεστώς να είναι εδαφικό**

Το πρώτο διακριτικό χαρακτηριστικό της εν λόγω κατηγορίας συνθηκών είναι το γεγονός ότι σχετίζονται ή αφορούν το πολιτικό ή νομικό καθεστώς μίας χερσαίας ή θαλάσσιας περιοχής. Αυτό μπορεί να είναι ένα κράτος, ένα μέρος της επικράτειας ενός κράτους, για παράδειγμα ένα ποτάμι ή ένα κανάλι ή τέλος ένα έδαφος για το οποίο υπάρχουν αντικρουόμενες εδαφικές διεκδικήσεις, πχ Ανταρκτική.

Κατά συνέπεια, από τον χαρακτηρισμό μιας Συνθήκης ως «αντικειμενικό καθεστώς» αποκλείονται, κατά πρώτον, όλες οι συνθήκες που δεν αφορούν καθεστώς χερσαίας ή θαλάσσιας επικράτειας, όπως συνθήκες σχετικά με το εμπόριο, την ναυσιπλοΐα, την επίλυση διαφορών κα. Κατά δεύτερον, αποκλείονται οι λεγόμενες γενικές νομοθετικές συνθήκες που αφορούν συγκεκριμένα την κωδικοποίηση υφιστάμενου εθιμικού δικαίου καθώς και την προοδευτική ανάπτυξη του διεθνούς δικαίου. Παραδείγματα τέτοιων Συνθηκών είναι η Σύμβαση της Γενεύης για την Ανοικτή Θάλασσα (1958), η Σύμβαση της Γενεύης για την Αλιεία και τη Διατήρηση των Ζωντανών Πόρων της Ανοικτής Θάλασσας (1958), καθώς και η Συνθήκη που απαγορεύει τις Δοκιμές Πυρηνικών Όπλων στην ατμόσφαιρα, στο διάστημα και κάτω από το νερό (1963). Τέλος, αποκλείονται οι Συνθήκες με τις οποίες ιδρύονται Διεθνείς Οργανισμοί, καθώς δεν σχετίζονται ούτε αφορούν κάποια συγκεκριμένη εδαφική περιοχή.

### **β) Η πρόθεση των μερών να δημιουργήσουν ένα τέτοιο καθεστώς**

Απαραίτητο κρίνεται να υπάρχει πρόθεση εκ μέρους των μερών να δημιουργήσουν ένα καθεστώς «γενικών υποχρεώσεων και δικαιωμάτων» για την οικεία επικράτεια που θα εφαρμόζεται «αντικειμενικά» σε όλα τα κράτη, συμπεριλαμβανομένων των τρίτων κρατών. Ειδικότερα, οι διατάξεις της Συνθήκης ή του Καθεστώτος θα πρέπει να διατυπωθούν με «αντικειμενικούς» όρους ή με τρόπο που φαίνεται να παρέχει δικαιώματα και/ή να επιβάλλει υποχρεώσεις σε όλα τα κράτη τόσο συμβαλλόμενα όσο και μη ενώ τα μέρη θα πρέπει να φαίνεται ότι έχουν πρόθεση να δουν ένα τέτοιο «καθεστώς» να λειτουργεί όχι μόνο στις αμοιβαίες σχέσεις τους, αλλά και έναντι άλλων κρατών με παρόμοιο τρόπο.

### **γ) Η εδαφική αρμοδιότητα των χωρών που την συνάπτουν σε συνδυασμό με την έλλειψη της εδαφικής αρμοδιότητας των τρίτων χωρών.**

Τα συμβαλλόμενα μέρη πρέπει, δηλαδή, να περιλαμβάνουν εντός τους το κράτος ή τα κράτη που έχουν εδαφική αρμοδιότητα αναφορικά με το αντικείμενο της Συνθήκης ή τουλάχιστον, αυτό το κράτος ή (αυτά) τα κράτη πρέπει να έχουν συμφωνήσει ρητώς στις διατάξεις αυτής (της συνθήκης) που δημιουργούν το καθεστώς.

Αυτό το χαρακτηριστικό εξυπηρετεί δύο σκοπούς: Κατά πρώτον, προστατεύει το εδαφικό κράτος έναντι οποιασδήποτε προσπάθειας άλλων να θεσπίσουν καθεστώς συνθηκών σε μέρος της επικράτειας τους χωρίς τη συμμετοχή του στη συνθήκη ή χωρίς να έχουν εξασφαλίσει τη συναίνεσή του. Κατά δεύτερον, αποκλείει περιπτώσεις στις οποίες η εμπλεκόμενη επικράτεια δεν υπόκειται στην αποκλειστική δικαιοδοσία ενός κράτους ή ενός περιορισμένου αριθμού κρατών. Επομένως, συνθήκες που αφορούν περιοχές στις οποίες κανένα κράτος δεν έχει μεγαλύτερη αρμοδιότητα από οποιαδήποτε άλλο, δεν εμπίπτουν στο ρυθμιστικό βεληνεκές των «αντικειμενικών καθεστώτων». Έτσι, η έννοια των τελευταίων δεν καλύπτει, για παράδειγμα, τις Συμβάσεις της Γενεύης του 1958 για το καθεστώς της Ανοικτής Θάλασσας, την Αλιεία και τη Διατήρηση των Ζωντανών Πόρων αυτής ή την Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982 ή τη Συνθήκη για την απαγόρευση των πυρηνικών δοκιμών,

<sup>24</sup> Barnes Richard A, "Objective regimes revisited", Asian Yearbook of International Law, Volume 9, 2000, Brill Nijhoff, 2004, σελ 131-144, διαθέσιμο στο [google.scolar.gr](https://www.google.com/scholar)

δεδομένου πως κανένα κράτος ή ομάδα κρατών δεν έχει αποκλειστική αρμοδιότητα σε αυτούς τους τομείς.

Σχετικά, τώρα, με τα Στενά, αυτά εξ ορισμού, ως φυσική πλωτή οδός, δεν ενέπιπταν ποτέ στην αποκλειστική δικαιοδοσία του μοναδικού παράκτιου κράτους, της Τουρκίας, αλλά πάντα διέπονταν από ένα καθεστώς στο οποίο αναγνωριζόταν μια ειδική προνομιακή θέση - ένα είδος ημιεδαφικής κυριαρχίας - για την χώρα αυτή. Την φόρμα αυτή, της παραχώρησης μιας ειδικής προνομιακής θέσης στην Τουρκία, υιοθετεί και το ισχύον καθεστώς της Σύμβασης του Μοντρέ.

#### **δ) Η εξυπηρέτηση του γενικού συμφέροντος της Διεθνούς Κοινωνίας**

Αμφιλεγόμενες είναι οι απόψεις σχετικά με το περιεχόμενο της έννοιας «γενικού συμφέροντος», δεδομένου πως αυτή συνιστά μια αόριστη νομική έννοια. Παρά ταύτα, η πλειοψηφία των ακαδημαϊκών, δέχεται πως στην εξυπηρέτηση του «γενικού συμφέροντος» της Διεθνούς Κοινωνίας αποσκοπεί το καθεστώς που δεν έχει δημιουργηθεί για να εξυπηρετεί αποκλειστικά τα συμφέροντα των συμβαλλομένων κρατών αλλά μάλλον για να εξυπηρετεί το συμφέρον της διεθνούς κοινότητας ως συνόλου.

Το χαρακτηριστικό αυτό σε συνδυασμό με το στοιχείο της «πρόθεση των μερών», στοιχείο β), αποκλείει από την ανακήρυξη σε «αντικειμενικά καθεστώτα» συνθήκες που προορίζονται να εξυπηρετούν μόνο τα συμφέροντα των μερών και σε σχέση με τις οποίες δεν υπάρχει πρόθεση επέκτασης της ισχύος τους πέρα από τον στενό κύκλο των συμβαλλομένων μερών τους. Τέτοιες είναι, για παράδειγμα, οι συνθήκες που «δημιουργούν, μεταβιβάζουν ή αναγνωρίζουν» την ύπαρξη ορισμένων μόνιμων (εδαφικών) δικαιωμάτων, όπως οι συνοριακές συνθήκες ή οι συνθήκες εκχώρησης.

Συμπερασματικά, λαμβάνοντας υπόψη την παραπάνω ανάλυση, δύναται να κατανοήσει κανείς πως το σχέδιο άρθρου, το οποίο πρότεινε Waldock, αν και έχει απορριφθεί, αποτελούσε μια ολοκληρωμένη πρόταση επί του ζητήματος των αντικειμενικών καθεστώτων. Για αυτό, άλλωστε, και οι προϋποθέσεις που έθεσε για να την υπαγωγή των συνθηκών στην κατηγορία των «αντικειμενικών καθεστώτων» εξετάζονται έως σήμερα. Αποτέλεσμα της εν λόγω υπαγωγής, είναι η εξαίρεση των συνθηκών αυτών από την αρχή "*pacta tertiis nec nocent nec prosunt*" και η παραγωγή των έννομων αποτελεσμάτων τους "erga omnes", δηλαδή έναντι όλων των μελών της διεθνούς κοινότητας, και όχι μόνο "*inter parts*", δηλαδή έναντι μόνο των συμβαλλομένων μερών τους<sup>25</sup>. Ως αντικειμενικά καθεστώτα έχουν θεωρηθεί, κατά πρώτον, οι συνθήκες που αποδίδουν ειδικό πολιτικό καθεστώς σε μια συγκεκριμένη περιοχή ή τοποθεσία προς εξυπηρέτηση του γενικού συμφέροντος, όπως τα καθεστώτα μόνιμης ουδετερότητας ή αποστρατιωτικοποίησης, παραδείγματα των οποίων είναι το καθεστώς μόνιμης ουδετερότητας της Ελβετίας (1815), του Λαός (1962) και της Καμπότζη (1991). Σε «αντικειμενικά καθεστώτα», όμως, έχουν αναχθεί και συνθήκες που δημιουργούν διεθνή καθεστώτα για τη χρήση μίας χερσαίας ή θαλάσσιας επικράτειας, όπως αυτές που καθιερώνουν ένα καθεστώς κοινού χρήστη για μια συγκεκριμένη εδαφική ή θαλάσσια περιοχή υπό την κυριαρχία ενός ή περισσότερων κρατών. Παραδείγματα τέτοιων συνθηκών είναι οι συνθήκες που διέπουν ποταμούς όπως ο Ρήνος, ο Δούναβης ή ο Όντερ, και υδάτινες οδούς όπως οι διώρυγες του Σουέζ και του Παναμά. Στην τελευταία αυτή κατηγορία των υδάτινων οδών που έχουν ανακηρυχθεί ως «αντικειμενικά καθεστώτα», εμπίπτουν και τα Στενά των Δαρδανελίων τα οποία ρυθμίζει η Συνθήκη του Μοντρέ. Έτσι, δύναται η τελευταία να δεσμεύει οποιοδήποτε μέλος της διεθνούς κοινωνίας χρησιμοποιεί την φυσική δίοδο των Στενών<sup>26</sup>.

<sup>25</sup> Αντωνόπουλος Κωνσταντίνος και Μαγκλιβέρας Κωνσταντίνος, ο.π., παρ. 899, σελ 417-418.

<sup>26</sup> Ghanbari Jahromi Mohammed Jafar, ο.π., σελ 72, διαθέσιμο στο <https://discovery.ucl.ac.uk/id/eprint/10104125/1/10045492.pdf>

### 3. ΟΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΗΣ ΣΥΝΘΗΚΗΣ ΤΟΥ ΜΟΝΤΡΕ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΑ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΠΛΟΙΑ\*

Όπως, ίσως, να γίνεται αντιληπτό από τον τίτλο της ενότητας η Σύμβαση του Μοντρέ διακρίνει μεταξύ εμπορικών και πολεμικών πλοίων υιοθετώντας διαφορετικές προβλέψεις για κάθε κατηγορία. Απαραίτητο, λοιπόν, κρίνεται, καταρχάς, να αποδοθεί η έννοια των εμπορικών πλοίων. Τα τελευταία ορίζονται στο άρθρο 7 της Συνθήκης του Μοντρέ ως «όλα εκείνα τα πλοία τα οποία δεν υπάγονται στην ενότητα 2 της Σύμβασης», η οποία και ορίζει ποια είναι τα πολεμικά πλοία. Εξ αντιδιαστολής, λοιπόν, συνάγεται πως εμπορικά λογίζονται, κατά την Σύμβαση, όλα εκείνα τα πλοία τα οποία δεν είναι πολεμικά, όπως αυτά περιοριστικώς αναγράφονται στο Παράρτημα 2 της Σύμβασης. Η τελευταία, όμως, δεν διακρίνει μόνο μεταξύ των πλοίων αλλά προχωρά και παραπέρα, δημιουργώντας τρεις διαφορετικές κατηγορίες διέλευσης αυτών: α) την διέλευση σε καιρό ειρήνης, β) την διέλευση σε καιρό πολέμου και γ) την διέλευση όταν η Τουρκία θεωρεί τον εαυτό της απειλούμενο με επικείμενο κίνδυνο πολέμου<sup>27</sup>. Ειδικότερα:

#### A. Διέλευση εμπορικών πλοίων σε καιρό ειρήνης

Σε καιρό ειρήνης, η Σύμβαση παρέχει «ελευθερία διέλευσης» μέσα από τα Στενά<sup>28</sup> για τα εμπορικά πλοία όλων των εθνών και οποιοδήποτε φορτίων, τόσο κατά την διάρκεια της ημέρας όσο και κατά την διάρκεια της νύχτας (άρθρο 2§1, εδάφιο α της Σύμβασης του Μοντρέ), τηρουμένων, φυσικά, ορισμένων προϋποθέσεων. Αυτή, όμως, η «ελευθερία διέλευσης» σε καμία περίπτωση δεν είναι ίδια με το καθεστώς «ελεύθερης διέλευσης και ναυσιπλοΐας» των Διεθνών Στενών που εγκαθίδρυσε αργότερα με τα άρθρα 37 και 38 η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982 (εφεξής Σύμβαση ΔΘ), στα οποία και υπάγονται μορφολογικά τα Τουρκικά Στενά, εφόσον συνδέουν μια ανοικτή θάλασσα και εξυπηρετούν την διεθνή ναυσιπλοΐα<sup>29</sup>. Αντίθετα, η επίσημη και ακριβής μετάφραση της Σύμβασης του Μοντρέ είναι «ελευθερία διέλευσης» και όχι «ελευθερία διέλευσης και ναυσιπλοΐας» ("freedom of transit passage" instead of "freedom of passage and navigation"). Στο αρχικό, μάλιστα, κείμενο, ο όρος αποδιδόταν στα γαλλικά ως «la liberté de passage». Η διαφορά μεταξύ των δύο είναι πως η Σύμβαση του Μοντρέ επιτρέπει την διέλευση των εμπορικών πλοίων μέσα από Στενά τόσο την ημέρα όσο και την νύχτα με την προϋπόθεση πως αυτά δεν θα προσεγγίσουν τον λιμάνι κατά την διάρκεια αυτής, ενέργεια που η Σύμβαση του ΔΘ αντιθέτως επιτρέπει (άρθρο 38§2 της Σύμβασης του ΔΘ 1982). Συμπερασματικά, το νομικό καθεστώς διέλευσης των Στενών είναι στην πραγματικότητα περιοριστικό συγκριτικά με αυτό της Σύμβασης του ΔΘ και αποτελεί, για αυτόν τον λόγο, *lex specialis*, ειδική, δηλαδή, συμβατική ρύθμιση, η οποία δεν θίγεται από τις διατάξεις της τελευταίας για τα Διεθνή Στενά<sup>30</sup>.

Πέρα, όμως, από την υποχρέωση μη προσέγγισης της Τουρκικής Επικράτειας, τα εμπορικά πλοία υποχρεούνται, επίσης, να σταματούν κατά την είσοδο τους στα Στενά, με σκοπό να διεξαχθεί από τις αρμόδιες τουρκικές αρχές ο απαραίτητος υγειονομικός έλεγχος, όπως αυτό ρητώς ορίζεται στο άρθρο 3§1 εδάφιο α της Σύμβασης. Αυτός ο υγειονομικός έλεγχος δύναται να διεξαχθεί τόσο κατά την διάρκεια της ημέρας όσο και κατά τη διάρκεια της νύχτας. Αν η υγειονομική κατάσταση εντός του πλοίου τηρεί τις σχετικές προδιαγραφές, αυτό μπορεί να

\* Κατερίνα Παπαδημήτρη

<sup>27</sup> Σε κατηγορίες διέκρινε την διέλευση των σκαφών και η Σύμβαση της Λωζάνη, προκάτοχος της Σύμβασης του Μοντρέ, με την μόνη διαφορά πως η Σύμβαση του Μοντρέ, πρόσθεσε ακόμα μια κατηγορία: την διέλευση των Στενών όταν η Τουρκία θεωρεί τον εαυτό της απειλούμενο με επικείμενο κίνδυνο πολέμου.

<sup>28</sup> Ως Στενά ή αλλιώς Τουρκικά Στενά νοούνται τα στενά του Βόσπορου, των Δαρδανελίων (Ελλάσποντος) και η Θάλασσα του Μάρμαρα (Προποντίδα). Τσάλλας Γρηγόρης και Κλάδη-Ευσταθοπούλου Μαριάνθης, «Το Διεθνές καθεστώς των θαλασσών και των Ωκεανών», Τόμος Πρώτος, Εκδόσεις Ι.Σιδέρης, 2003, σελ 340.

<sup>29</sup> Convention on the Law of the Sea, adopted on December 10, 1982, 1833 U.N.T.S. 397, διαθέσιμο στο [https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf)

<sup>30</sup> Τσάλλας Γρηγόρης και Κλάδη-Ευσταθοπούλου Μαριάνθης, ο.π., σελ 342.

συνεχίσει τον πλου του δια μέσου των Στενών χωρίς άλλη στάση (άρθρο 3§1 εδάφιο β). Στην αντίθετη περίπτωση, αν δηλαδή διαπιστωθεί κρούσμα κάποιας, από τις περιοριστικές αναφερόμενες στο άρθρο 3§2 εδάφιο α, ασθένειας εντός του πλοίου, τότε το τελευταίο δύναται να συνεχίσει τον πλου του μόνο εφόσον το αρμόδιο τουρκικό υγειονομικό προσωπικό επιβιβαστεί σε αυτό και το συνοδεύσει μέχρι την έξοδο από τα Στενά. Το ίδιο ακριβώς ισχύει και σε περίπτωση που το πλοίο, αν και δεν «έχει προσβληθεί» από κάποια εκ των αναφερόμενων ασθενειών, αποχώρησε από λιμάνι όπου διαπιστώθηκε κρούσμα (άρθρο 3§2 εδάφιο α).

Από τα παραπάνω γίνεται κατανοητό πως το άρθρο 3 αποτέλεσε μάλλον αναγκαίο περιορισμό στους κατά τα άλλα φιλελεύθερους όρους της Σύμβασης του Μοντρέ, αν λάβει κανείς υπόψη πως ένας από τους γενεσιουργούς λόγους αυτή ήταν η γενικότερη ασφάλεια της Τουρκίας όχι μόνο από τυχόν στρατιωτικές απειλές των διερχόμενων, εντός της επικράτειας της, πλοίων αλλά και από ασθένειες, οι οποίες τότε θέριζαν την υφήλιο. Παρά όμως την αναγκαιότητα της ύπαρξης του, έχουν προκύψει διαφορούμενες απόψεις σχετικά με την ερμηνεία του περιεχομένου του. Κυριότερο σημείο διχογνωμίας είναι η φράση «πλοία που εισέρχονται στα Στενά» του άρθρου 3§1 και η λέξη «σκάφη» (vessels) του άρθρου 3§2, οι οποίες αφήνουν, κατά κάποιους συγγραφείς, να εννοηθεί πως στο ρυθμιστικό βεληνεκές του άρθρου 3 υπάγονται τόσο τα εμπορικά όσο και τα πολεμικά πλοία. Σχετικά με το άρθρο 3§2 το ζήτημα επιλύεται εύκολα, αν ανατρέξει κανείς στο άρθρο 22 της Σύμβασης, το οποίο ανήκει στην ενότητα των πολεμικών πλοίων και αποτελεί σχεδόν αυτούσια επανάληψη του άρθρου 3§2. Αναφορικά, όμως, με το άρθρο 3§1, όμοιο του οποίου δεν υπάρχει στα άρθρα για τα πολεμικά πλοία, οι προτεινόμενες ερμηνείες είναι δυο. Σύμφωνα με την πρώτη, το υποκειμένο της παραγράφου αποδόθηκε με τέτοιο γενικό τρόπο εσκεμμένα, ώστε να συμπεριλάβει εντός του τόσο τα πολεμικά όσο και τα εμπορικά πλοία. Προς επίρρωση, μάλιστα, αυτής της άποψης, οι υποστηρικτές της επικαλούνται τα επόμενα άρθρα της ενότητας των εμπορικών πλοίων, τα οποία αναφέρονται σε αυτά είτε ως εμπορικά σκάφη είτε ως εμπορικά πλοία, ποτέ όμως ως μόνο πλοία, γεγονός που οδηγεί στην παραδοχή πως η φράση «πλοία που εισέρχονται στα Στενά» δεν είναι τυχαία. Αντίθετα, σύμφωνα με την δεύτερη και μάλλον κρατούσα ερμηνεία, η τελευταία είναι μια «ορθογραφική απροσεξία» των συντακτών της Σύμβασης, οι οποίοι αν επιθυμούσαν η συγκεκριμένη ρύθμιση να αφορά και τα πολεμικά πλοία, θα ακολουθούσαν παρόμοια οδό με αυτήν των άρθρων 3§2 και 22. Εφόσον, λοιπόν, κάτι τέτοιο δεν συνέβη και λαμβάνοντας υπόψη πως το άρθρο 3§1 βρίσκεται στην ενότητα των εμπορικών πλοίων, αφορά αυτά και μόνο<sup>31</sup>.

Συμπερασματικά, σε περιόδους ειρήνης, η ελευθερία διέλευσης των εμπορικών πλοίων όλων των κρατών προβλέπεται χωρίς χρονικό περιορισμό υπό ορισμένους, όμως, περιορισμούς (υγειονομικός έλεγχος). Με άλλα λόγια, η ελευθερία διέλευσης των εμπορικών πλοίων στα Τουρκικά Στενά κατοχυρώθηκε ως μία από τις θεμελιώδεις αρχές της Σύμβασης του Μοντρέ παράλληλα, όμως, ληφθήκαν υπόψη και τα συμφέροντα ασφαλείας της Τουρκίας, δίνοντας στην τελευταία το δικαίωμα ελέγχου της διέλευσης.

### **Β. Διέλευση εμπορικών σκαφών σε καιρό πολέμου όταν η Τουρκία δεν είναι εμπόλεμη**

Σύμφωνα με το άρθρο 4 της Σύμβασης, σε καιρό πολέμου όταν η Τουρκία δεν είναι εμπόλεμο κράτος, εφαρμόζονται οι διατάξεις που ισχύουν και σε καιρό ειρήνης (άρθρα 2 και 3).

### **Γ. Διέλευση εμπορικών σκαφών όταν η Τουρκία είναι εμπόλεμη**

Σύμφωνα με το άρθρο 5 της Σύμβασης, εμπορικά πλοία τα οποία δεν ανήκουν σε κράτος που είναι σε πόλεμο με την Τουρκία απολαμβάνουν ελευθερία διέλευσης μέσα από τα Στενά,

---

<sup>31</sup> Kurtuluş Yücel, "The Legal Regime of the Turkish Straits: Regulation of the Montreux Convention and its Importance on the International Relations after the Conflict of Ukraine", Johann Wolfgang Goethe-University Frankfurt am Main, 2019, σελ 106-107, διαθέσιμο στο <https://d-nb.info/1187833509/34>



με την προϋπόθεση ότι δεν συνδράμουν με κανένα τρόπο τον εχθρό. Η διαφορά, συγκριτικά με τα προαναφερθέντα, έγκειται στο γεγονός πως τα πλοία θα πρέπει να διέρχονται από τα Στενά κατά την διάρκεια μόνο της ημέρας και όχι της νύχτας, όπως ισχύει σε καιρό ειρήνης και σε καιρό πολέμου όταν η Τουρκία δεν είναι εμπόλεμη. Επιπλέον, είναι υποχρεωμένα να ακολουθούν την διαδρομή που υποδεικνύεται από τις τουρκικές αρχές. Έχει υποστηριχθεί, αν και δεν ορίζεται ρητά στο άρθρο 5, πως οι τουρκικές αρχές έχουν το δικαίωμα να επισκεφθούν και να ερευνήσουν τα διερχόμενα εμπορικά πλοία, ώστε να σιγουρευτούν πως δεν συνδράμουν τον εχθρό. Ωστόσο, επειδή ο κυρίαρχος χαρακτήρας της Σύμβασης του Μοντρέ είναι η ελευθερία διέλευσης των πλοίων, όπως αυτή εξηγήθηκε παραπάνω, η Τουρκία θα πρέπει να έχει «εύλογη αιτία» προκειμένου να διεξάγει έρευνα<sup>32</sup>.

#### **Δ. Διέλευση εμπορικών σκαφών όταν η Τουρκία απειλείται από επικείμενο κίνδυνο πολέμου**

Αυτή η περίπτωση, όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, δεν ρυθμιζόταν στην Συνθήκη της Λωζάννης. Ωστόσο, ύστερα από αίτημα των τουρκικών αρχών κατά το στάδιο των διαπραγματεύσεων της Συνθήκης του Μοντρέ συμπεριλήφθηκε στην τελευταία. Έτσι, σύμφωνα με το άρθρο 6, όταν η Τουρκία απειλείται με επικείμενο κίνδυνο πολέμου δύναται να απαιτήσει τα εμπορικά πλοία να διέρχονται μόνο την ημέρα από τα Στενά και να ακολουθούν την πορεία που η ίδια ορίζει. Κατά τα λοιπά, το άρθρο 2 της Σύμβασης εφαρμόζεται και σε αυτήν την περίπτωση.

Ο στόχος της διάταξης φαίνεται να είναι διττός. Αφενός η επίτευξη ισορροπίας μεταξύ της ελευθερίας διελεύσεως μέσα από τα Στενά και αφετέρου η ασφάλεια της Τουρκικής Επικράτειας, καθώς με το άρθρο 6 η τελευταία απέκτησε το δικαίωμα να προστατεύει τον εαυτό της τόσο σε περίοδο πολέμου όσο και σε περίοδο απειλής, όταν δηλαδή υπάρχει «επικείμενος κίνδυνος πολέμου». Η ερμηνεία της τελευταίας αυτής φράσης έχει απασχολήσει κατά καιρούς την διεθνή κοινότητα ενώ επανήλθε στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος τον τελευταίο χρόνο εξαιτίας της ένοπλης σύρραξης μεταξύ Ρωσίας και Ουκρανίας. Κυριότερο πρόβλημα, η λέξη «πόλεμος», διότι στην σύγχρονη εποχή τα Κράτη αποφεύγουν, όπως αποδεικνύεται μέσα από την πρακτική τους, να χαρακτηρίσουν ένοπλες συρράξεις ως «πόλεμο». Από την άλλη, όμως, οι προϋποθέσεις του δικαιώματος νόμιμης άμυνας εναντίον ένοπλων επιθέσεων, είναι σαφείς και δεν αμφισβητούνται, αφήνοντας απειροελάχιστα περιθώρια παρερμηνείας του είδους βίας που απαγορεύεται στις διακρατικές σχέσεις<sup>33</sup>. Συνεπώς, ίσως ο όρος «επικείμενος κίνδυνος πολέμου» να μην είναι τελικά όσο προβληματικός ισχυρίζονται κάποιοι. Παρά ταύτα, το άρθρο 6, δεν παύει να είναι πηγή αμφισβητήσεων, καθώς, αν και ορίζει πως εφαρμόζονται οι διατάξεις του καιρού ειρήνης (άρθρο 2), η πορεία διέλευσης μέσα από τα Στενά καθορίζεται από τις τουρκικές αρχές όπως συμβαίνει σε καιρό πολέμου όταν η Τουρκία είναι εμπόλεμη (άρθρο 5), εισάγοντας έτσι ένα περίπλοκο συγκερασμό ρυθμίσεων.

Πάντως, κανείς δεν δύναται να αμφισβητήσει πως τόσο το άρθρο 6 όσο και το άρθρο 5 εισάγουν σοβαρούς περιορισμούς στην απόλυτη ελευθερία διέλευσης που κατοχυρώνει η Σύμβαση του Μοντρέ προκειμένου να διασφαλιστούν τα συμφέροντα ασφαλείας της Τουρκίας.

#### **4. ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΔΙΕΛΕΥΣΗ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΟΥ Β' ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΠΟΛΕΜΟΥ\***

Ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος αποτέλεσε την πρώτη μεγάλη δοκιμασία για την εφαρμογή της Σύμβασης του Μοντρέ και κατά συνέπεια για τον βαθμό αποτελεσματικότητας της<sup>34</sup>. Το πρώτο

<sup>32</sup> Kurtulus Yücel, ο.π.,σελ 108, διαθέσιμο στο <https://d-nb.info/1187833509/34>

<sup>33</sup> Αντωνόπουλος Κωνσταντίνος και Μαγκλιβέρας Κωνσταντίνος, ο.π., σελ 736-738

\* Κατερίνα Παπαδημήτρη

<sup>34</sup> Σημειωτέο πως η Τουρκία παρέμεινε ουδέτερο κράτος έως σχεδόν την λήξη του πολέμου.



σημαντικό περιστατικό, υπήρξε η διέλευση από τα Στενά προς τη Μεσόγειο Θάλασσα του Ιταλικού Δεξαμενόπλοιου "Tarvisio" τον Ιούνιο του 1941. Εκείνη την περίοδο η Μ.Βρετανία είχε ισχυριστεί ότι η Τουρκία δεν θα έπρεπε να επιτρέψει την διέλευση του καθώς δεν επρόκειτο για ένα εμπορικό αλλά για ένα πολεμικό πλοίο. Ωστόσο, ο Ιταλός πρεσβευτής εξήγησε πως το "Tarvisio" ήταν ένα πρώην βοθητικό πολεμικό πλοίο, το οποίο πλέον είχε διαγραφεί από την λίστα των πολεμικών πλοίων της Ιταλίας και ως εκ τούτου χρησιμοποιούνταν από τον ιταλικό εμπορικό στόλο. Έτσι, λαμβάνοντας υπόψη πως το "Tarvisio" ήταν πλέον εμπορικό πλοίο, του επετράπη η διέλευση από τα Στενά. Ωστόσο, το ταξίδι επιστροφής του από την Μαύρη Θάλασσα το 1941 έλαβε πρόωρο τέλος, καθώς η Τουρκία, μεταβάλλοντας την πρότερη στάση της, δεν επέτρεψε τον πλου επιστροφής ισχυριζόμενη πως ένα πολεμικό πλοίο που μετατράπηκε σε εμπορικό κατά την διάρκεια του πολέμου δεν δύναται να γίνει δεκτό ως εμπορικό<sup>35</sup>.

Την ίδια χρονιά, διαμαρτυρίες έλαβαν χώρα και από την Σοβιετική Ένωση για το γερμανικό βενζινόπλοιο "Seefalke", το οποίο αν και εμπορικό πλοίο ήταν πολύ εύκολο, κατα την τελευταία, να μετατραπεί σε οπλισμένο σκάφος περιπολίας, δηλαδή σε πολεμικό σκάφος<sup>36</sup>. Η Τουρκία, ωστόσο, δεν δέχθηκε τον παραπάνω ισχυρισμό, απαντώντας πως πλοία τα οποία ήταν λιγότερο από 100 τόνους δεν ενέπιπταν στην περιγραφή ούτε των πολεμικών πλοίων ούτε όμως και των βοθητικών πολεμικών πλοίων, και άρα η απαγόρευση της διέλευσης του από τα Στενά θα αποτελούσε διάκριση στην εφαρμογή της Συνθήκης, συμπεριφορά που δεν ήταν επιτρεπτή<sup>37</sup>.

Τέλος, τον επόμενο χρόνο και συγκεκριμένα τον Νοέμβριο του 1942, η Σοβιετική Ένωση έστρεψε, για ακόμα μια φορά, την προσοχή της Τουρκικής Κυβέρνησης στα γερμανικά πλοία, και συγκεκριμένα στα γερμανικά πολεμικά βοθητικά πλοία τα οποία ήταν συνολικά 140.000 τόνους και ήταν καμουφλαρισμένα με τον χαρακτήρα των «εμπορικών πλοίων», γεγονός εξαιρετικά προβληματικό, δεδομένου πως κανένα εμπορικό πλοίο δεν έχει εκτόπισμα τόσων τόνων. Στην προκειμένη περίπτωση, η Τουρκία, συντάχθηκε, τελικά, με τους ισχυρισμούς της Σοβιετικής Ένωσης που χαρακτήριζαν τα παραπάνω γερμανικά πλοία ως πολεμικά, επιτρέποντας μόνο σε 10 από αυτά την ταυτόχρονη διέλευση από τα Στενά (19.000 τόνοι στο σύνολο). Τα υπόλοιπα δεν επιχείρησαν ποτέ ξανά την διέλευση ούτε με τον χαρακτήρα των «εμπορικών πλοίων» ούτε όμως και ως πολεμικά<sup>38</sup>.

## **5. ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΤΩΝ ΠΟΛΕΜΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ ΣΤΗΝ ΣΥΝΘΗΚΗ ΤΟΥ MONTREUX\***

Η Σύμβαση του Montreux, μεταξύ άλλων, προβλέπει ένα λεπτομερές και περίπλοκο καθεστώς διέλευσης των πολεμικών πλοίων, υποβρυχίων και αεροσκαφών. Το συγκεκριμένο νομικό καθεστώς προβλέπεται στα άρθρα 8-22 για τα πολεμικά πλοία και υποβρύχια και στο άρθρο 23 για τα αεροσκάφη.

Η Συνθήκη του Montreux ακολουθεί τη διάκριση των εφαρμοζόμενων διατάξεων σε α) «εν καιρώ ειρήνης», β) «εν καιρώ πολέμου με την Τουρκία ουδέτερη» και γ) «εν καιρώ πολέμου με την Τουρκία εμπόλεμη», όπως προβλεπόταν στην Συνθήκη της Λωζάνης. Ωστόσο, στην Συνθήκη του Montreux εμφανίζεται κι ένα νέο νομικό καθεστώς, εκείνο σύμφωνα με το οποίο δ) «η Τουρκία θεωρήσει ότι απειλείται από επικείμενο κίνδυνο πολέμου», (άρθρο 21).

<sup>35</sup> Bilsel Cemil "The Turkish Straits in the Light of Recent Turkish-Soviet Russian Correspondence", The American Journal of International Law, Vol.41, No.4, σελ 74, Tennstedt Ernst, "Die Türkischen Meerengen im Zweiten Weltkrieg", Frankfurt am Main: Alfred Metzner Verlag, 1981, σελ 36, Deluca Anthony R, ο.π., σελ 145-146 και Baxter, R. R, "The Law of International Waterways", Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press, 1964, σελ 240.

<sup>36</sup> Deluca Anthony R., ο.π., σελ 147.

<sup>37</sup> Kurtuluş Yücel, ο.π., σελ 130-131, διαθέσιμο στο <https://d-nb.info/1187833509/34>

<sup>38</sup> Kurtuluş Yücel, ο.π., σελ 131, διαθέσιμο στο <https://d-nb.info/1187833509/34>

\* Ιωάννης Αντωνόπουλος

Μία άλλη διάκριση που ακολουθείται στην Συνθήκη του Montreux είναι διατάξεις, οι οποίες εφαρμόζονται 1) είτε μόνο στα παράκτια κράτη της Μαύρης Θάλασσας (Μ.Θ.) 2) είτε μόνο στα μη παράκτια κράτη στη Μαύρη Θάλασσα 3) είτε και στις δυο κατηγορίες κρατών. Η Σύμβαση του Montreux, γενικώς, αντιμετωπίζει πιο ευνοϊκά τα παράκτια από τα μη-παράκτια κράτη στην Μ.Θ. για λόγους κυρίως που αφορούν την εξωτερική άμυνα αυτών των κρατών.

Ο γενικός κανόνας είναι ότι τα πολεμικά πλοία απολαμβάνουν ελευθερία διελεύσεως και ελευθεροπλοίας, όπως ρυθμίζεται κατά το άρθρο 10 και 1 της Σύμβασης. Ωστόσο, οι περιορισμοί που προβλέπονται σε άλλες διατάξεις της Σύμβασης σε συνδυασμό με το άρθρο 1 παρ.2 καθιστούν στην πράξη στενότερη την εφαρμογή του κανόνα για τα πολεμικά πλοία.

Το ρυθμιστικό πλαίσιο της Συνθήκης του Montreux για τα πολεμικά πλοία προβλέπεται στο Παράρτημα 2 και το άρθρο 8 της Σύμβασης. Α) Ο καθορισμός, Β) η κατηγοριοποίηση των πολεμικών πλοίων, καθώς και Γ) ο υπολογισμός του εκτοπίσματός τους, όπως και το βελιηκεές των όπλων τους αναφέρονται αναλυτικά στο Παράρτημα 2, ενώ γίνεται μια σύντομη αναφορά στο άρθρο 8 προκειμένου να οριστεί σε γενικές γραμμές το αντικείμενο των ακολούθων διατάξεων.

Τα πολεμικά πλοία κατηγοριοποιούνται ως εξής: 1) μεγάλα πολεμικά πλοία, 2) αεροπλανοφόρα, 3) ελαφρά πλοία επιφανείας, 4) υποβρύχια, 5) μικρά πολεμικά πλοία, 6) επικουρικά-βοηθητικά πλοία. Η διάκριση αυτή εισήχθη στο τελικό κείμενο κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες από τη Βρετανία και αποτέλεσε αυτούσια παράθεση των σχετικών διατάξεων της *Συνθήκης περί ναυτικών εξοπλισμών (25 Μαρτίου 1936)*.

Η κατηγοριοποίηση και ο περιορισμός που τίθεται στο Παράρτημα 2<sup>39</sup> μπορούν να αιτιολογηθούν ως εξής: 1) μολονότι, τα συμβαλλόμενα μέρη γνώριζαν ότι τότε ήδη υπήρχαν πολεμικά πλοία μεγαλύτερα των 10.000 τόνων, επέλεξαν εσκεμμένα το όριο αυτό, καθώς τόσο τα Παρευξείνια κράτη όσο και η ίδια η Τουρκία θεωρούσαν ότι κάτι τέτοιο θα συνέβαλε στην διατήρηση της ασφάλειάς τους, αλλά και στην σταθερότητα της Ανατολική Μεσογείου· 2) επιπλέον, σ' αυτό συνηγορούσε τότε και η βούληση των Δυτικών Δυνάμεων, καθώς η εμπειρία του Α Παγκοσμίου Πολέμου ήταν πολύ πρόσφατη, ενώ το ενδεχόμενο ενός νέου Παγκοσμίου Πολέμου υπαρκτό. Γι' αυτόν τον λόγο αυτές οι ρυθμίσεις είχαν και πολιτικά κίνητρα<sup>40</sup>. Βέβαια, λόγω και της τεχνολογικής εξέλιξης θα μπορούσε η κατηγοριοποίηση αυτή και ο περιορισμός να τροποποιηθούν με βάση το άρθρο 28 παρ.1.

### **A. Νομικό καθεστώς διέλευσης των πολεμικών πλοίων από τα Στενά των Δαρδανελίων ΣΕ ΠΕΡΙΟΔΟ ΕΙΡΗΝΗΣ**

Σύμφωνα με το άρθρο 10, ανεξαρτήτως σημαίας ή αν ανήκουν σε παρευξείνια ή μη κράτη και υπό την προϋπόθεση ότι η διέλευσή τους θα ξεκινήσει τη διάρκεια της ημέρας, προβλέπεται ελευθερία διέλευσης από τα Στενά (γενικός κανόνας περί της διέλευσης πολεμικών πλοίων από τα Στενά), χωρίς καμία οικονομική επιβάρυνση ή φόρο, σε τρεις κατηγορίες πλοίων: α) ελαφρά πλοία επιφανείας (δεν ξεπερνούν τους 10,000 τόνους), β) μικρά πολεμικά πλοία και γ) βοηθητικά σκάφη. Άρα, 1) αφενός θεσπίζεται ο γενικός κανόνας για την ελεύθερη διέλευση των πολεμικών πλοίων και αφετέρου 2) ένα ειδικό ποσοτικό κριτήριο που κάθε πλοίο ατομικά πρέπει να πληροί, να έχει εκτόπισμα μέχρι 10,000 τόνους.

Έπειτα, το άρθρο 14, που εφαρμόζεται ειδικά για τα μη-παράκτια στην Μ.Θ κράτη, προβλέπει ότι για να εισέλθει και να διασχίσει τα Στενά μια ναυτική δύναμη τέτοιου κράτους θα πρέπει α) το συνολικό εκτόπισμα των πλοίων να μην ξεπερνά τους 15,000 τόνους και β) ο συνολικός αριθμός των πλοίων να μην ξεπερνά τα εννιά (9) σε αριθμό. Άρα, εδώ, θεσπίζεται ένας γενικός ποσοτικός περιορισμός, δηλαδή ένας ποσοτικός περιορισμός που αφορά συνολικά την διερχόμενη από τα Στενά ναυτική δύναμη.

<sup>39</sup> Μέγιστο εκτόπισμα της κατηγορίας των πολεμικών πλοίων ανέρχεται μόνο στους 10.000 τόνους.

<sup>40</sup> Αποκλεισμός συγκεκριμένων τύπων γερμανικών πλοίων από την διέλευση των Στενών (International Straits. A Treatise on International Law. Two volumes Erik Bruel Published by Copenhagen/London: Nyt nordisk Forlag/Sweet & Maxwell, [1947], p.413).

Η συνδυαστική ερμηνεία των άρθρων 10 και 14 οδηγεί στα ακόλουθα συμπεράσματα: Α) πλοία μη-παρευξείνιων κρατών που μπορούν να πραγματοποιήσουν ατομικά διέλευση από τα Στενά είναι εκείνα που 1) δεν ξεπερνούν τους 10.000 τόνους και 2) δεν φέρουν οπλισμό που η διάμετρος του ξεπερνά τα 203mm, δηλαδή μόνο ένα ελαφρύ πλοίο επιφανείας αποτελεί την μέγιστη κατά κανόνα ναυτική δύναμη που μπορεί να εισέλθει και να περάσει τα Στενά κατά μόνας· Β) εξαιρούνται άλλοι τύποι πλοίων από την διέλευση των Στενών (σύγχρονα μεγάλα πολεμικά πλοία, αεροπλανοφόρα, υποβρύχια μη-παράκτιων στην Μαύρη Θάλασσα κρατών).

Στα άρθρα 10 και 14 υπάρχουν τρεις εξαιρέσεις: 1) η εθιμοτυπική επίσκεψη πλοίου σε λιμάνι εντός των Στενών (αρθ.17 και αρθ.14 παρ.3), 2) λόγοι ανωτέρας βίας (αρθ.14 παρ.4) και 3) βοηθητικές ναυτικές μονάδες που μεταφέρουν καύσιμα (αρθ.9).

Σύμφωνα με τα άρθρα 17 και 14 παρ.3, πολεμικά πλοία μη-παρευξείνιων κρατών, εφόσον πραγματοποιούν εθιμοτυπική επίσκεψη περιορισμένης διάρκειας σε λιμάνι εντός των Στενών μετά από πρόσκληση της Τουρκίας δεν υπάγονται στον ειδικό ποσοτικό περιορισμό του αρθ.10, δηλαδή μπορούν να ξεπερνούν τους 10.000 τόνους. Όμως, η ναυτική αυτή δύναμη δεν δύναται να πραγματοποιήσει πλήρη διέλευση των Στενών, καθώς υποχρεούται να αποχωρήσει ακολουθώντας την ίδια διαδρομή από τη οποία εισήλθε σ' αυτά. Έτσι, απαγορεύεται μια τέτοια ναυτική δύναμη να διέλθει από τα στενά του Βοσπόρου και να κατευθυνθεί προς την Μ. Θάλασσα. Επιπλέον, κατά το άρθρο 14 παρ.3 το εκτόπισμα των πολεμικών πλοίων που πραγματοποιούν εθιμοτυπική επίσκεψη σε λιμάνι εντός των Στενών δεν υπολογίζεται ως μέρος του γενικού ποσοτικού περιορισμού του άρθρου 14 παρ.1, δηλαδή δεν αποτελεί μέρος 15,000 τόνων εν συνόλω της ναυτικής δύναμης.

Σύμφωνα με το άρθρο 14 παρ.4, οποιαδήποτε πολεμικά πλοία έχουν υποστεί βλάβη κατά την διέλευσή τους εντός των Στενών δεν υπολογίζονται στο γενικό ποσοτικό περιορισμό του άρθρου 14 παρ.1. Επίσης, ενώ αυτά επισκευάζονται, θα υπάγονται στις όποιες ειδικές διατάξεις ασφαλείας που έχει θεσπίσει η Τουρκία.

Σύμφωνα με το άρθρο 9, όσες ναυτικές δυνάμεις αποτελούν βοηθητικά πλοία που μεταφέρουν καύσιμα, είτε σε υγρή είτε σε μη υγρή μορφή, απαλλάσσονται από τον τυπικά προβλεπόμενο τρόπο διέλευσης των Στενών του άρθρου 13, αλλά και από τους ποσοτικούς περιορισμούς των άρθρων 14 παρ.1 και 18, υπό την προϋπόθεση α) αυτά τα σκάφη να διέρχονται κατά μόνας και β) να πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές του αρθ.9 παρ.2.

Όπως έχει ήδη λεχθεί, η Συνθήκη του Montreux εγκαθιδρύει ένα διαφορετικό νομικό καθεστώς για τα παράκτια κράτη της Μαύρης Θάλασσας κατά το οποίο τυγχάνουν προνομιακής μεταχείρισης από τα λοιπά κράτη. Αυτό το προνομιακό καθεστώς προβλέπεται στα άρθρα 11, 12 και 18 παρ.2.

Σύμφωνα με το άρθρο 11, τα παρευξείνια κράτη και μόνο αυτά δύνανται να στέλνουν στα Στενά τα μεγάλα πολεμικά τους πλοία, ακόμη κι αν ξεπερνούν τον γενικό ποσοτικό περιορισμό των 15,000 τόνων, υπό την προϋπόθεση ότι αυτά θα πρέπει να διέρχονται κατά μόνας, ενώ β) έχουν το δικαίωμα να συνοδεύονται το ανώτερο από δυο αντιτορπιλικά. Σύμφωνα με το άρθρο 12, τα παρευξείνια κράτη είναι τα μόνα που δύνανται να στέλνουν εντός των Στενών τα υποβρύχιά τους που αγοράστηκαν ή κατασκευάστηκαν εκτός της Μ.Θ. για να πραγματοποιήσουν διέλευση υπό την προϋπόθεση ότι έχουν δοθεί στις τουρκικές αρχές όλα τα απαραίτητα δικαιολογητικά έγγραφα κατασκευής ή αγοράς των υποβρυχίων αυτών. Το ίδιο καθεστώς ισχύει και για τα υποβρύχια που επισκευάζονται σε ναυπηγία εκτός της Μ.Θ. προκειμένου αυτά να επιστρέψουν στις βάσεις τους. Η διέλευσή τους θα πρέπει να γίνεται κατά τη διάρκεια της ημέρας και αυτά να βρίσκονται στην επιφάνεια. Τέλος, σύμφωνα με το άρθρο 18 παρ.2. και με εξ' αντιδιαστολής ερμηνεία αυτού, μόνο τα παράκτια στην Μαύρη Θάλασσα κράτη μπορούν να διατηρούν σ' αυτήν στόλο για περισσότερο από είκοσι μία (21) μέρες.

Στην Συνθήκη του Montreux υπάρχουν και κάποιες γενικές απαγορευτικές διατάξεις (άρθ.15 και 16) οι οποίες εφαρμόζονται αδιακρίτως στα πολεμικά πλοία όλων των κρατών. Σύμφωνα με το άρθρο 15, κατά την πραγματοποιούμενη διέλευση εντός των Στενών σε καμία περίπτωση δεν επιτρέπεται να χρησιμοποιηθούν τυχόν πολεμικά αεροσκάφη που μεταφέρονται

από τα διερχόμενα πλοία. Σύμφωνα με το άρθρο 16, απαγορεύεται η παρατεταμένη παραμονή των πολεμικών πλοίων εντός των Στενών ή η αδικαιολόγητη καθυστέρηση της ολοκλήρωσης της διέλευσής τους, με εξαίρεση τις περιπτώσεις που αυτή οφείλεται 1) σε βλάβη ή 2) σε θαλασσοταραχή.

Σύμφωνα με το άρθρο 13, η διέλευση των πολεμικών πλοίων αλλοδαπού κράτους από τα στενά υπάγεται σε συγκεκριμένο νομικό καθεστώς. Προκειμένου αυτά να εισέλθουν και να διασχίσουν τα Στενά θα πρέπει να λάβουν άδεια διέλευσης από τις τουρκικές αρχές. Για την λήψη αυτής της άδειας θα πρέπει πρότινος να ειδοποιηθεί η Τουρκική Κυβέρνηση μέσω διπλωματικής οδού εντός διαστήματος οκτώ (8) για τις παρευξείνιες Δυνάμεις της Μ.Θ. ή εντός δεκαπέντε (15) ημερών για της Δυνάμεις εκτός της Μ.Θ. Η ειδοποίηση αυτή θα πρέπει επ' ακριβώς να αναφέρει 1) τον τελικό προορισμό, 2) τα ονόματα, 3) τον αριθμό και 4) το είδος των πλοίων, 5) την ημερομηνία εισόδου και 6) την αντίστοιχη εξόδου, αν κρίνεται αυτό απαραίτητο (αρθ.13 παρ.1). Οποιαδήποτε πιθανή αλλαγή στις ημερομηνίες υπόκειται σε προειδοποίηση εντός 3 ημερών.

Οι κυβερνήτες των πολεμικών στόλων οφείλουν, ενώ είναι καθ' οδόν, να επικοινωνούν με τους σταθμούς εκπομπών σήματος στην μια από τις δυο εισόδους των Στενών -ανάλογα σε ποια εισέρχονται- και να αναφέρουν την ακριβή σύνθεση της ναυτικής δύναμης που βρίσκεται υπό τη διοίκησή τους (αρθ.13 παρ.3). Η έναρξη της διέλευσης των πολεμικών πλοίων από τα Στενά πρέπει να πραγματοποιηθεί εντός πέντε (5) ημερών με σημείο έναρξης εκείνο του χρόνου της ημερομηνίας εισόδου της προβλεπόμενης στην αρχική ειδοποίηση. Αν αυτή δεν πραγματοποιηθεί εντός του χρονικού διαστήματος των πέντε (5) ημερών κι αυτό παρέλθει, θα πρέπει να δοθεί εκ νέου άλλη ειδοποίηση κατά το άρθρο 13 παρ. 1 (αρθ.13 παρ.2).

Το άρθρο 13 υπόκειται σε περιορισμούς. Ειδικότερα, στο τυπικό καθεστώς διέλευσης των αλλοδαπών πολεμικών πλοίων από τα Στενά δεν υπόκεινται α) οι βοηθητικές ναυτικές δυνάμεις που μεταφέρουν καύσιμα (άρθρο 9) και β) οι ναυτικές δυνάμεις που παρέχουν ανθρωπιστική βοήθεια και που δεν ξεπερνούν τους 8.000 τόνους σε συνολικό εκτόπισμα [άρθρο 18 παρ.1 (d)].

Το άρθρο 18 ρυθμίζει το καθεστώς της παρουσίας πολεμικών ναυτικών δυνάμεων των μη-παρακτιών κρατών εντός της Μαύρης Θάλασσας. Το συνολικό maximum του εκτοπίσματος των ναυτικών δυνάμεων των μη-παρευξείνιων κρατών δεν πρέπει να ξεπερνά τους 30.000 τόνους [αρθ.18 παρ.1 (a)]. Όμως, σε περίπτωση που ο ισχυρότερος στόλος εντός της Μ.Θ. αυξηθεί κατά τέτοιο βαθμό, ώστε η αύξηση αυτή να υπερβαίνει τους 10.000 τόνους, τότε το νέο maximum θα ανέλθει στους 45.000 τόνους (συνδυαστική ερμηνεία διατάξεων αρθ.18 (a) και (b)).

Μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο και συγκριτικά με την ημερομηνία υπογραφής του Montreux (1936), ο Σοβιετικός στόλος στην Μ.Θ. είχε αυξηθεί κατά πολύ ξεπερνώντας το όριο αύξησης των 10.000 τόνων. Έτσι, στην πράξη, τα μη-παρακτία στην Μ.Θ. κράτη μπορούν να διατηρούν εντός της Μαύρης Θάλασσας ναυτικές δυνάμεις μέχρι και του ορίου των 45.000 τόνων (γενικός ποσοτικός περιορισμός).<sup>41</sup>

Επιπλέον, ατομικά κάθε ναυτική δύναμη των μη-παρευξείνιων κρατών δεν θα πρέπει να ξεπερνά τα 2/3 του τεθειμένου γενικού ποσοτικού περιορισμού, δηλαδή κάθε ναυτική δύναμη ατομικά θα πρέπει να ανέρχεται μέχρι και τους 30.000 τόνους -τα 2/3 των 45.000 τόνων- (ειδικός ποσοτικός περιορισμός), [αρθ.18 (c)]. Σε συνδυασμό με τις δύο προηγούμενες διατάξεις το, το άρθρο 18 (c) με την θέσπιση αυτού του ποσοτικού περιορισμού διασφαλίζει την ασφάλεια των παρευξείνιων κρατών ξεχωριστά απέναντι στο οποιοδήποτε μη-παρευξείνιο κράτος.

---

<sup>41</sup>Johann Wolfgang Goethe-University Frankfurt am Main, The Legal Regime of the Turkish Straits: Regulation of the Montreux Convention and its Importance on the International Relations after the Conflict of Ukraine, Dissertation, Submitted by Kurtuluş Yücel, Supervisor Prof. Dr. Stefan Kadelbach Frankfurt am Main, 201, p.113 .

Ειδικό καθεστώς διέπει τις περιπτώσεις που ένα ή περισσότερα μη-παρευξείνια κράτη θελήσουν να στείλουν στη Μαύρη Θάλασσα ναυτικές δυνάμεις για εξυπηρέτηση ανθρωπιστικών σκοπών [άρθρο 18 παρ.1 (d)]. Οι δυνάμεις αυτές θα εισέλθουν στην Μ.Θ. χωρίς την εφαρμογή του άρθρου 13 και το συνολικό τους εκτόπισμα δεν απαιτείται να μην υπερβαίνει τους 8.000 τόνους. Επιπλέον, απαιτείται απόκτηση εξουσιοδότησης από την Τουρκία και αυτή εν συνεχεία θα πρέπει να ενημερώσει τα λοιπά παράκτια κράτη στην Μ.Θ. για αυτήν την είσοδο. Εάν δεν υπάρχει καμία αντίδρασή τους εντός 24 ωρών από την λήψη της πληροφόρησης, τότε η Τουρκία εντός 48 ωρών θα πρέπει να απαντήσει στην αιτούσα Κυβέρνηση.

Τόσο η έννοια της ανθρωπιστικής βοήθειας όσο κι εκείνη της τουρκικής εξουσιοδότησης παραμένουν γενικές κι αφηρημένες, καθώς αυτό έγινε εσκεμμένα, ώστε το πεδίο εφαρμογής της συγκεκριμένης διάταξης να καλύπτει όλες τις πιθανές περιπτώσεις, όπως συνάγεται από τις διαπραγματεύσεις. Επιπλέον, δεν διευκρινίζεται αν απαιτούνται σωρευτικά όλες οι αρνήσεις των παρευξείνιων κρατών ή μία μόνο άρνηση ενός μόνο κράτους είναι αρκετή. Με βάση την τελεολογική ερμηνεία και την ερμηνεία που προκρίνει την αποτελεσματικότερη εφαρμογή της συνθήκης<sup>42</sup> συνάγεται ότι και η άρνηση ενός μόνο παράκτιου κράτους στην Μ.Θ. αρκεί για την ματαίωση της διέλευσης από τα Τουρκικά Στενά.<sup>43</sup>

Σύμφωνα με το άρθρο 18 παρ.2 τα μη-παρευξείνια κράτη δεν μπορούν να διατηρούν στην Μαύρη Θάλασσα ναυτικές δυνάμεις για περισσότερο από 21 ημέρες (χρονικός περιορισμός). Η ρύθμιση αυτή δεν προβλεπόταν στη Σύμβαση της Λωζάνης για τα Στενά, ενώ αποτελεί και περιορισμό της ελευθεροπλοΐας του άρθρου 1 και 10 για τα μη-παράκτια κράτη στην Μ.Θ. και προνομιακή μεταχείριση για τα αντίστοιχα παράκτια. Ωστόσο, η Μαύρη Θάλασσα δεν αποτελεί «κλειστή» θάλασσα, αλλά «ανοικτή», απλώς με κάποιους περιορισμούς· θα μπορούσε να ειπωθεί ότι η Μαύρη Θάλασσα αποτελεί μια ημι-ανοικτή θάλασσα.

Τέλος, το άρθρο 22 αναφέρεται στο τρόπο προστασίας των Στενών από την εξάπλωση σοβαρών μολυσματικών ασθενειών που ενδέχεται να μεταφέρουν τα πολεμικά πλοία. Το συγκεκριμένο άρθρο τη Συνθήκης του Montreux αποτελεί διάταξη με ανάλογο ρυθμιστικό περιεχόμενο με εκείνο του άρθρου 2 παρ.6 της Σύμβασης της Λωζάνης για τα Στενά, καθώς ρύθμιζε το ίδιο ζήτημα.

Οι διατάξεις του Montreux που εφαρμόζονται εν καιρώ ειρήνης, από την υπογραφή της Συνθήκης το 1936 μέχρι και σήμερα, εφαρμόζονταν συχνότερα λόγω της έλλειψης συχνών πολεμικών συγκρούσεων και της 80<sup>ετούς</sup> ειρήνης μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο. Αυτές γίνονταν και γίνονται σεβαστές από όλα τα κράτη διαχρονικά<sup>44 45</sup>. Ωστόσο, οι διατάξεις που αφορούν τους ποσοτικούς περιορισμούς (αρθ.10,14 και 18) στην πιο πρόσφατη πρακτική των κρατών φαίνεται να εφαρμόζονται πιο ελαστικά. Πιο συγκεκριμένα, αμερικανικά αντιτορπιλικά ανά τακτά χρονικά διαστήματα διέρχονται από τα Στενά· στην Μ.Θ. σε κοινές ασκήσεις κι αποστολές με το ναυτικό της Βουλγαρίας, της Ρουμανίας, της Τουρκίας και της Ουκρανίας, τον Νοέμβριο του 2021 συμμετείχε και το USS Porter, που είναι αντιτορπιλικό με κατευθυνόμενους πυραύλους.<sup>46</sup>

---

<sup>42</sup> αρθρ.31 παρ.1 ΣτΒ

<sup>43</sup>Johann Wolfgang Goethe-University Frankfurt am Main, The Legal Regime of the Turkish Straits: Regulation of the Montreux Convention and its Importance on the International Relations after the Conflict of Ukraine, Dissertation, Submitted by Kurtuluş Yücel, Supervisor Prof. Dr. Stefan Kadelbach Frankfurt am Main, 201, p.114.

<sup>44</sup> Surface Warfare Magazine, Nov./Dec. 1985 Vol.10 No.6, 14) Black Sea OPS: in and out of the Black Sea.

<sup>45</sup> Turkiye to abide by Montreux Convention with no double standard: Foreign minister of Turkiye finds Russian president's call for military takeover in Ukraine strange, unacceptable, says Turkish top diplomat Burak Bir, 25.02.2022, Anadolu agency.

<sup>46</sup> Mark Nevitt, The Russia-Ukraine Conflict, the Black Sea, and the Montreux Convention, Just Security, February 28, 2022.



Ειδικότερα, στον Πόλεμο των πέντε ημερών (2008) στην Γεωργία, οι Η.Π.Α. προσπάθησαν να εκμεταλλευτούν το άρθρο 18 (d) για να στείλουν δυο πλοία ανθρωπιστικής βοήθειας -τα πλωτά νοσοκομεία, “USNS Mercy” και “USNS Comfort”- συνολικού εκτόπισματος 140.000 τόνων. Κάτι τέτοιο, όμως, δε μπορούσε να πραγματοποιηθεί, γιατί το αρθ.18 (d) προβλέπει ότι το εκτόπισμα τέτοιων πλοίων θα πρέπει να είναι μέχρι 8.000 τόνους. Επιπλέον, αυτή η αποστολή ανθρωπιστικής βοήθειας δεν πραγματοποιήθηκε κι εξαιτίας των αντιδράσεων της Ρωσίας και του γεγονότος ότι τα δυο αυτά πλοία ξεπερνούσαν κατά πολύ τους λοιπούς ποσοτικούς περιορισμούς του αρθ.18 (45.000 τόνοι). Την ίδια περίοδο, το USS Mount Whitney (μεγάλο πολεμικό πλοίο κατά το Παράρτημα 2) διήλθε μέσω των Στενών και εισήλθε στην Μ.Θ. παρά τους προβληματισμούς σχετικά με το αν είχε το επιτρεπόμενο εκτόπισμα ή αν ενέπιπτε σε κάποια εξαίρεση. Μολονότι, η Ρωσία θεώρησε την κίνηση αυτή παραβίαση του Montreux και μη αναγκαία πρόκληση, η Τουρκία επέτρεψε στο Mount Whitney την διέλευσή του από τα Στενά επιβεβαιώνοντας την πρακτική αυτή.<sup>47</sup>

Λόγω της συνδρομής της Ρωσίας στον εμφύλιο πόλεμο της Συρίας (2011-) στο πλευρό της κυβέρνησης του Προέδρου Μπασάρ αλ Άσαντ, οι Σύριοι εκμίσθωσαν στους Ρώσους με συμφωνία το λιμάνι της Ταρσού το 2017 για 49 έτη. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα η κίνηση πολεμικών πλοίων στα Στενά να αυξηθεί σημαντικά: το 2006 πέρασαν 168 συνολικά πολεμικά, το 2008 λόγω του Πενθήμερου Πολέμου αυξήθηκαν σε 200, ενώ το 2016 ο αριθμός των πολεμικών πλοίων εκτοξεύτηκε σε 347, με τα ρωσικά πολεμικά να ανέρχονται σε 254<sup>48</sup>. Στις 4 Δεκεμβρίου του 2015 ένας Ρώσος ναύτης στόχευε την πόλη της Κωνσταντινούπολης με ένα ρουκετοβόλο κρατώντας το στον ώμο του, καθώς το πλοίο στο οποίο επέβαινε πραγματοποιούσε ειρηνική διέλευση του αρθ.10. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να τεθεί το ζήτημα για το αν η Ρωσία παραβίασε το Montreux, διότι έθιξε τον αβλαβή χαρακτήρα της διέλευσης κι αν η Τουρκία είχε το δικαίωμα να απαγορεύει την είσοδο σε πλοία που συμπεριφέρονται καθ’ αυτόν τον τρόπο.<sup>49</sup>

Κατά τη διάρκεια της κρίσης στην Κριμαία (2014), παρατηρήθηκε ελαστική εφαρμογή του ποσοτικού περιορισμού του αρθ.14, καθώς -και πάλι- η Τουρκία επέτρεψε την διέλευση του USS Mount Whitney, το οποίο είχε εκτόπισμα μεγαλύτερο από 15.000 τόνους. Η Αμερικανική πλευρά αιτιολόγησε την πρακτική της υποστηρίζοντας ότι το συγκεκριμένο πλοίο ήταν 13,957 τόνους. Ωστόσο, κατά τη γνώμη μου, ούτε αυτή η αιτιολογία είναι επαρκής, γιατί το USS Whitney ξεπερνά και τους 10.000 τόνους, δηλαδή το ειδικό ποσοτικό κριτήριο του αρθ.10 σε συνδυασμό με το παράρτημα 2. Τέλος, παρατηρήθηκε και ελαστική εφαρμογή του αρθ.18 παρ.2., καθώς το USS Taylor, λόγω τεχνικής βλάβης, παρέμεινε στην Μ.Θ περισσότερο από 21 μέρες και εν τέλει ρυμουλκήθηκε από άλλα πλοία. Και στις δυο προαναφερθείσες περιπτώσεις υπήρξε αντίδραση της Ρωσίας.<sup>50</sup>

### ***B. Νομικό καθεστώς διέλευσης των πολεμικών πλοίων από τα Στενά των Δαρδανελίων ΣΕ ΠΕΡΙΟΔΟ ΠΟΛΕΜΟΥ ΜΕ ΤΗΝ ΤΟΥΡΚΙΑ ΟΥΔΕΤΕΡΗ***

Σύμφωνα με το αρθ.19 παρ.1 όλα τα πολεμικά πλοία των ουδετέρων μόνο κρατών απολαμβάνουν δικαίωμα ελευθεροπλοΐας, όπως αυτό ορίζεται από τις σχετικές με το Montreux

<sup>47</sup> Johann Wolfgang Goethe-University Frankfurt am Main, The Legal Regime of the Turkish Straits: Regulation of the Montreux Convention and its Importance on the International Relations after the Conflict of Ukraine, Dissertation, Submitted by Kurtuluş Yücel, Supervisor Prof. Dr. Stefan Kadelbach Frankfurt am Main, 201, p.210-213.

<sup>48</sup>The Statistics Summary of Vessels passed through the Turkish Straits in 2016 [General Directorate of Maritime Trade of Turkey].

<sup>49</sup> Johann Wolfgang Goethe-University Frankfurt am Main, The Legal Regime of the Turkish Straits: Regulation of the Montreux Convention and its Importance on the International Relations after the Conflict of Ukraine, Dissertation, Submitted by Kurtuluş Yücel, Supervisor Prof. Dr. Stefan Kadelbach Frankfurt am Main, 201, p.213-214.

<sup>50</sup>Johann Wolfgang Goethe-University Frankfurt am Main, The Legal Regime of the Turkish Straits: Regulation of the Montreux Convention and its Importance on the International Relations after the Conflict of Ukraine, Dissertation, Submitted by Kurtuluş Yücel, Supervisor Prof. Dr. Stefan Kadelbach Frankfurt am Main, 201, p.214-223.

διατάξεις για το καθεστώς εν καιρώ ειρήνης (αρθ.9-18). Τα πλοία των εμπολέμων κρατών δεν επιτρέπεται να πραγματοποιήσουν διέλευση από τα Στενά (αρθ.19 παρ.2 ).

Το αρθ.19 παρ.1 υπόκειται στις εξής δυο εξαιρέσεις: 1) επιστροφή πολεμικών πλοίων στις βάσεις τους που απομακρύνθηκαν από αυτές λόγω της σύρραξης και 2) επιβολή στρατιωτικών κυρώσεων από τον ΟΗΕ και συνθήκες αμοιβαίας συνδρομής που να δεσμεύουν την Τουρκία.

Σύμφωνα με το αρθ.19 παρ. 4 και 5, όταν, ως αποτέλεσμα της έκρηξης μιας ένοπλης σύρραξης πολεμικά πλοία εμπόλεμου κράτους που έχουν απομακρυνθεί από τις βάσεις τους στην Μαύρη Θάλασσα έχουν το δικαίωμα επιστροφής σε αυτές ( αρθ.19 παρ.4 ), υπό την αίρεση α) να συμμορφώνονται κατά την διέλευση τους από τα Στενά με το δικαίωμα χρήσης βίας και το ανθρωπιστικό δικαίωμα ενόπλων συρράξεων («Δίκαιο του Πολέμου») και β) να μην προβούν σε καμία εχθρική ενέργεια εντός των Στενών, ειδικότερα να μην πραγματοποιήσουν καμία σύλληψη, ούτε να χρησιμοποιήσουν το δικαίωμά τους για επίσκεψη σε λιμάνι των Στενών, καθώς και το δικαίωμα νηοψίας εντός των Στενών.

Σύμφωνα με το αρθ.19 παρ. 2, πλοία εμπόλεμου κράτους που επιχειρεί κατ' εξουσιοδότηση του Συμβουλίου Ασφαλείας του ΟΗΕ -κατά το αρθ.42 του Χάρτη ΟΗΕ- μπορεί να πραγματοποιεί διέλευση από τα Στενά για την επιβολή στρατιωτικών κυρώσεων. Αυτό συνεπικουρείται από το αρθ.25 της Συνθήκης του Montreux και το αρθ.103 του Χάρτη ΟΗΕ που αναφέρεται στην υπεροχή των υποχρεώσεων που απορρέουν από αυτόν έναντι των λοιπών Διεθνών Συνθηκών. Επιπλέον, κράτη τα οποία μετέχουν στον πόλεμο στο πλευρό του θύματος της επίθεσης μπορούν να πραγματοποιήσουν διέλευση από τα Στενά εντός του πλαισίου εφαρμογής συνθήκης παροχής αμοιβαίας στήριξης που να δεσμεύει και την Τουρκία. Κατά το αρθ.19 παρ.3 αίρονται όλοι οι ποσοτικοί περιορισμοί που τίθενται στα αρθ.10-18 σε περίπτωση εφαρμογής των εξαιρέσεων των αρθ.19 παρ.2.

Οι εξαιρέσεις του άρθρου 19 αντανakλούν τις τότε πολιτικές σκοπιμότητες της ΕΣΣΔ και της Γαλλίας που επιδίωξαν να εισάγουν αυτές τις εξαιρέσεις, διότι αν δεν υπήρχαν, τότε η θέση της ΕΣΣΔ θα καθίσταντο δυσχερής μιας και η Γαλλία δεν θα μπορούσε να στείλει τον στόλο της προς υπεράσπιση της ΕΣΣΔ, υποχρέωση που απέρρεε από συνθήκη παροχής αμοιβαίας συνδρομής. Επίσης, η Ιαπωνία πρόβαλε έντονες αντιδράσεις, γιατί τότε δεν αποτελούσε μέλος της ΚτΕ, καθώς είχε αποχωρήσει από αυτήν<sup>51</sup>.

Αξίζει να σημειωθούν τα εξής: Α) η πρώτη εξαίρεση των παρ. 4 και 5 δείχνει να ευνοεί τα παρευξείνια κράτη, καθώς αυτά είναι τα μόνα που έχουν ναυτικές βάσεις στην Μαύρη Θάλασσα· Β) η δεύτερη εξαίρεση των παρ.2 και 3 εξακολουθεί και σήμερα να έχει σημασία, γιατί, μολονότι αναφέρεται σε «ΚτΕ», με αναλογική ερμηνεία των διατάξεων θα μπορούσε να συναχθεί το ότι αυτές θα πρέπει να εφαρμόζονται και στο σύγχρονο πλαίσιο του ΟΗΕ. Ιστορικά, το αρθ.19 βρήκε πρακτική εφαρμογή σε δυο περιπτώσεις: α) στον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο (1939-1945) και β) στον πόλεμο μεταξύ της Ουκρανίας και της Ρωσίας σήμερα.

Από την άνοιξη του 1939, δηλαδή από τότε που η Ναζιστική Γερμανία κατέλαβε την Τσεχοσλοβακία, μέχρι και τις 23 Φεβρουαρίου του 1945 που η Τουρκία λίγο πριν την συνθηκολόγηση της Γερμανίας της κήρυξε τον πόλεμο, εφαρμοζόταν το άρθρο 19, καθώς η Τουρκία ήταν ουδέτερη.

Προκειμένου να διασφαλίσει την ουδετερότητά της, η Τουρκία υπέγραψε μεταξύ άλλων μια συνθήκη φιλίας και μη επιθέσεως με την Ναζιστική Γερμανία στις 18 Ιουνίου του 1941, καθώς και μια εμπορική συνθήκη με την ίδια χώρα, σύμφωνα με την οποία η Τουρκία θα την προμήθευε με χρώμιο, απαραίτητο βιομηχανικό υλικό για την πολεμική βιομηχανία της τότε εποχής. Αυτές οι ενέργειες δυσαρέστησαν τους Συμμάχους, ενώ η Μ. Βρετανία και η ΕΣΣΔ έκαναν συνέχεια διαβήματα με τα οποία υποστήριζαν ότι οι χώρες του Άξονα στέλναν στην Μ.Θ. πολεμικά πλοία δηλώνοντάς τα ως εμπορικά, παραβιάζοντας έτσι το άρθρο 19, το οποίο ρητώς απαγορεύει την διέλευση όλων των πολεμικών πλοίων των εμπολέμων κρατών.

<sup>51</sup>Christos L. Rozakis and Petros N. Stagos , The Turkish Straits, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, 1987, p.112.

Πράγματι, κάποια πλοία των Δυνάμεων του Αξονα διήλθαν στην Μαύρη Θάλασσα και η Τουρκία αιτιολόγησε την πράξη της αυτή υποστηρίζοντας ότι δεν αποτελούν πολεμικά πλοία, γιατί δεν εμπίπτουν στις κατηγορίες που θέτει το παράρτημα 2 της Συνθήκης του Montreux.

Ωστόσο, στα τέλη του Μαΐου του 1944, όταν η Τουρκία έδωσε άδεια διέλευσης σε έναν αριθμό γερμανικών πλοίων μετά από διαβεβαίωση του Γερμανού Πρέσβη στην Τουρκία ότι δεν επρόκειτο για πολεμικά πλοία, οι Σύμμαχοι αντέδρασαν έντονα. Έτσι, οι τουρκικές αρχές πραγματοποίησαν έρευνες επί των πλοίων και διαπίστωσαν ότι ήταν πλήρως εξοπλισμένα και ετοιμοπόλεμα, για αυτό τους απαγορεύτηκε η διέλευση από τα Στενά. Μετά από περαιτέρω έρευνα, ένα εκ των πλοίων αποδείχθηκε ότι ήταν ένα πλήρως εξοπλισμένο βοηθητικό πολεμικό πλοίο. Αυτό το περιστατικό είχε ως αποτέλεσμα την διακοπή των διπλωματικών σχέσεων της Τουρκίας με την Γερμανία και την θέση επιπλέον περιορισμών στην διέλευση Γερμανικών πλοίων από τα Στενά.

Μετά το τέλος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου, το ζήτημα της διέλευσης των Γερμανικών πολεμικών πλοίων από τα Στενά τέθηκε υπόψη της Τουρκίας. Τότε, η Μ. Βρετανία υποστήριξε ότι τα αυτά που υποπευόταν για πολεμικά, ήταν στην πραγματικότητα εμπορικά, καθώς οι Γερμανοί ήθελαν μόνο να ενισχύσουν τα αποθέματά τους σε πετρέλαιο κι άλλους στρατηγικούς πόρους, κι όχι να μεταφέρουν πολεμικά πλοία στην Μ.Θ.<sup>52</sup>

Εν συνεχεία, δεν πρέπει να διαφεύγει της προσοχής κανενός η εξέχουσα θέση και σημασία που κατέχει στον καθημερινό νομικό και ενημερωτικό διάλογο σε επίπεδο Διεθνούς Δικαίου το περιεχόμενο της διάταξης του άρθρου 19 λόγω της σύρραξης Ουκρανίας-Ρωσίας που είναι σε εξέλιξη (2022-). Στις 24 Φεβρουαρίου του 2022 ο Ρώσος Πρόεδρος Β. Πούτιν ανακοίνωσε την έναρξη μιας «ειδικής στρατιωτικής επιχείρησης» κατά της Ουκρανίας επικαλούμενος το δικαίωμα συλλογικής άμυνας υπέρ των δήθεν ανεξάρτητων δημοκρατιών του Donetsk και Lugansk, καθώς και την φερόμενη τέλεση γενοκτονίας κατά του ρωσόφωνου πληθυσμού επί ουκρανικού εδάφους. Την ίδια μέρα, ο Πρόεδρος της Ουκρανίας Β. Ζελένσκι ζήτησε από την Τουρκική Κυβέρνηση να κλείσει τα Στενά, προκειμένου κατά το άρθρο 19 παρ.1 τα ρωσικά πολεμικά πλοία να μην εισέλθουν στην Μ.Θ. Όμως, η Τουρκία απάντησε ότι κάτι τέτοιο δεν μπορούσε να συμβεί, γιατί τα ρωσικά πλοία είχαν το δικαίωμα επιστροφής στις βάσεις τους στην Μ.Θ. (αρθ.19 παρ.4).

Τρεις μέρες αργότερα, στις 27 Φεβρουαρίου, ο Τούρκος ΥΠ.ΕΞ. ανακοίνωσε ότι θα κλείσει τα Στενά για την Ρωσία -αλλά και για την Ουκρανία, γιατί κι αυτή είναι εμπόλεμη- βάσει του αρθ.19. Αυτό, όμως, δεν θα στερούσε το δικαίωμα των ρωσικών πλοίων για επιστροφή στις βάσεις τους. Το αρθ.19 παρ.4 σε συνδυασμό με το αρθ.18 παρ.2 καθιστά το μέτρο της Τουρκίας σε μεγάλο βαθμό αναποτελεσματικό, γιατί και ο στόλος της Ρωσίας στην Μ.Θ. μπορεί να επιστρέψει σ' αυτήν και μπορεί να επιχειρεί σ' αυτήν δίχως κανένα χρονικό περιορισμό. Το μόνο -εκτός από τα πολιτικά και διπλωματικά οφέλη που κομίζει η Τουρκία υπέρ της στις σχέσεις της με την Δύση- που εξασφαλίζεται πρακτικά είναι ο αποκλεισμός των ρωσικών πολεμικών πλοίων που δεν ανήκουν σε κάποια βάση εντός της Μ.Θ., αλλά σε άλλες εκτός αυτής.<sup>53 54 55</sup>

---

<sup>52</sup> Johann Wolfgang Goethe-University Frankfurt am Main, *The Legal Regime of the Turkish Straits: Regulation of the Montreux Convention and its Importance on the International Relations after the Conflict of Ukraine*, Dissertation, Submitted by Kurtuluş Yücel, Supervisor Prof. Dr. Stefan Kadelbach Frankfurt am Main, 201, p.125-132.

<sup>53</sup> M. Emre Hayyar, *Can Turkey Close the Turkish Straits to Russian Warships?*, EJIL: Talk!, February 28, 2022.

<sup>54</sup> *To Close or Not to Close the Turkish Straits under Article 19 of the 1936 Montreux Convention Regarding the Regime of the Straits*, by Nilüfer Oral, Centre for International Law – NUS, 28/02/2022

<sup>55</sup> Mark Nevitt, *The Russia-Ukraine Conflict, the Black Sea, and the Montreux Convention*, Just Security, February 28, 2022.

***Γ. Νομικό καθεστώς διέλευσης των πολεμικών πλοίων από τα Στενά των Δαρδανελίων ΣΕ ΠΕΡΙΟΔΟ ΠΟΛΕΜΟΥ ΜΕ ΤΗΝ ΤΟΥΡΚΙΑ ΕΜΠΟΛΕΜΗ.***

Με βάση το άρθρο 20 δίδεται στην εμπόλεμη Τουρκία απόλυτη κυριαρχία και αρμοδιότητα επί των Στενών, καθώς και επί της διέλευσης των πολεμικών πλοίων. Ουσιαστικά, σε περίοδο πολέμου και υπό την προϋπόθεση ότι είναι κι αυτή εμπόλεμη η Τουρκία καθορίζει κατά το δοκούν ποια πολεμικά πλοία θα πραγματοποιούν διέλευση και ποια όχι. Στο άρθρο 20, δηλαδή, γίνεται λόγος για απεριόριστη εξουσία της Τουρκίας επί των Στενών, τέτοιας έκτασης, ώστε να νομιμοποιείται ακόμη και η άσκηση διακρίσεων, ενώ επιπροσθέτως, οι διατάξεις των αρθ.9-18 καθίστανται ανεφάρμοστες. Ιστορικά, δεν υπάρχει εφαρμογή του άρθρου 20, κι άρα δεν υπάρχει πρακτική επ' αυτού.

***Δ. Νομικό καθεστώς διέλευσης των πολεμικών πλοίων από τα Στενά των Δαρδανελίων ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΠΟΥ Η ΤΟΥΡΚΙΑ ΘΕΩΡΗΣΕΙ ΟΤΙ ΑΠΕΙΛΕΙΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟΝ ΚΙΝΔΥΝΟ ΕΝΟΣ ΠΟΛΕΜΟΥ.***

Αρχικά και σύμφωνα με το άρθρο 21 παρ.1, αν η Τουρκία θεωρήσει ότι απειλείται από έναν επικείμενο πόλεμο, έχει το δικαίωμα να εφαρμόσει το αρθ.20 για την προστασία της ασφάλειάς της. Ωστόσο κι αντίθετα με το αρθ.20, η εξουσία της Τουρκίας επί των Στενών δεν είναι απεριόριστη, αλλά έχει ορισμένο πλαίσιο εφαρμογής.

Σύμφωνα με το άρθρο 21 παρ.2 τα πολεμικά πλοία που έχουν διασχίσει τα Στενά, πριν την επίκληση εκ μέρους της Τουρκίας του αρθ.21, και τώρα είναι αποκλεισμένα από τις βάσεις τους, έχουν το δικαίωμα επιστροφής σ' αυτές, υπό την προϋπόθεση να μην ανήκουν στο κράτος ή στα κράτη εκείνα από τα οποία η Τουρκία απειλείται. Σε περίπτωση που η Τουρκία ενεργοποιήσει το αρθ.21 θα πρέπει υποχρεωτικά να ενημερώσει τα συμβαλλόμενα μέρη της Συνθήκης, καθώς και τον Γενικό Γραμματέα του ΟΗΕ (αναλογική εφαρμογή αρθ.21 παρ.3). Τέλος, αν η Γενική Συνέλευση του ΟΗΕ με πλειοψηφία 2/3 θεωρήσει ως αδικαιολόγητη την δράση αυτή της Τουρκίας, κι αν επίσης την ίδια άποψη έχουν και τα συμβαλλόμενα μέρη που υπέγραψαν την Συνθήκη, τότε η Τουρκική Κυβέρνηση θα πρέπει να παύσει την εφαρμογή του αρθ.21, καθώς και του αρθ.6 για τα εμπορικά πλοία (αρθ.21 παρ.4). Επί της ουσίας, προκρίνεται επιστροφή της Τουρκίας στο νομικό καθεστώς που εφαρμόζεται στα πολεμικά πλοία εν καιρώ ειρήνης.

Πρέπει να σημειωθεί ότι το αρθ.21 αποτελεί διάταξη που έχει τεθεί μόνο στην Συνθήκη του Montreux και δεν υπήρχε στην Σύμβαση της Λωζάνης για τα Στενά. Η εισαγωγή της αποτελεί επιτυχία της τότε Τουρκικής διπλωματίας, καθώς συμβάλλει στην διασφάλιση της εξωτερικής της ασφάλειας, προσφέρει μια δυνατότητα αυξημένου ελέγχου επί των Στενών σε μια φάση πριν την έναρξη ενός πολέμου, δηλαδή σε μία κατάσταση επικείμενου πολέμου, ή ακόμα και σε περίπτωση απειλής χρήσης βίας, ενώ αναβαθμίζει την ίδια σε επίπεδο γεωπολιτικό και γεωστρατηγικό αντίστοιχα. Ιστορικά, το άρθρο 21 δεν έχει εφαρμοστεί κι άρα δεν υπάρχει πρακτική.

Ωστόσο, έχει εκφραστεί και αντίθετη άποψη από μια μερίδα επιστημόνων. Ειδικότερα, υποστηρίζεται ότι ο Τούρκος ΥΠ.ΕΞ. Mevlüt Çavuşoğlu στις δηλώσεις που έκανε στις 28 Φεβρουαρίου προειδοποίησε όλα τα παράκτια και μη-παράκτια κράτη στην Μαύρη Θάλασσα να μην πραγματοποιούν διέλευση των πολεμικών τους πλοίων από τα Στενά. Αυτή η θέση ερμηνεύτηκε από κάποιους ως σιωπηρή και de facto εφαρμογή του αρθ.21. Όμως, κάτι τέτοιο δεν θα πρέπει να γίνει δεκτό, επειδή μια τέτοια ερμηνεία θα αντέκειτο στο πνεύμα της Συνθήκης του Montreux αλλά και στην αρχή της καλής πίστης, μιας και ο ίδιος ο Τούρκος ΥΠ.ΕΞ. ρητώς δήλωσε την εφαρμογή του αρθ.19. Τυχόν διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής του αρθ.19 με στοιχεία του αρθ.21 θα αλλοίωνε τον χαρακτήρα της Συνθήκης.<sup>56</sup>

Επιπλέον, έχει υποστηριχθεί ότι το αρθ.21 θα μπορούσε να εφαρμοστεί από την Τουρκία με την αιτιολογία ότι οι ρωσικές νάρκες που παρασύρονται σε τουρκικό έδαφος αποτελεί

<sup>56</sup> Closing the Turkish Straits in Times of War - Lieber Institute West Point, by Raul (Pete) Pedrozo, Mar 3, 2022.

γεγονός «επικείμενης απειλής πολέμου».<sup>57</sup> Κάτι τέτοιο, όμως, δεν ισχύει. Αρχικά, πρέπει να λεχθεί ότι το περιεχόμενο της απειλής χρήσης βίας, που ρητώς απαγορεύεται από το αρθ.2(4) του Χάρτη ΗΕ, συνίσταται στην έκφραση πρόθεσης χρήσης βίας κατά άλλου κράτους η οποία δεν δικαιολογείται με βάση μιας από τις εξαιρέσεις του κανόνα περί μη χρήσης βίας, σύμφωνα με την απόφαση του ΔΔ στη γνωμοδότηση για τα πυρηνικά όπλα.<sup>58</sup> Επιπλέον, η έκφραση της πρόθεσης προσφυγής σε ένοπλη βία πρέπει να αξιολογηθεί με βάση τις σχέσεις μεταξύ δυο κρατών αναφορικά με συγκεκριμένη διαφορά και υπό το φως των πραγματικών περιστατικών της διατύπωσης της συγκεκριμένης απειλής.<sup>59</sup> <sup>60</sup> Έτσι, γίνεται αντιληπτό ότι σε καμία περίπτωση ένα τέτοιο γεγονός δεν μπορεί να αποτελέσει απειλή ένοπλης βίας κι άρα ούτε και «επικείμενη απειλή πολέμου». Βέβαια, μπορεί να αποτελέσει γενεσιουργό αιτία τυχόν διεθνούς ευθύνης από την πλευρά της Ρωσίας προς την Τουρκία με τις ανάλογες συνέπειες.<sup>61</sup>

Τέλος, οι ρωσικές νάρκες που παρασύρονται στις τουρκικές ακτές δεν θα πρέπει να θεωρηθεί ως πιθανή νομική βάση επίκλησης εφαρμογής του αρθ.21 λόγω επικείμενης επίθεσης- «επικείμενης απειλής πολέμου». Για να υπάρξει νόμιμη χρήση βίας, σύμφωνα με σημαντικό αριθμό συγγραφέων, μπορεί το δικαίωμα άμυνας να επικληθεί και σε περίπτωση που η επίθεση δεν είναι παρούσα κι ενεστώσα, αλλά επικείμενη, με την έννοια ότι έχει τεθεί σε κίνηση μια αλληλουχία γεγονότων η οποία αναπόφευκτα οδηγεί στην εκδήλωση μιας ένοπλης επίθεσης (προπαρασκευαστικές ενέργειες).<sup>62</sup> Τα πραγματικά περιστατικά της συγκεκριμένης περίπτωσης δεν συνηγορούν σε κάτι τέτοιο.

Βέβαια, στο σημείο αυτό, θα πρέπει να σημειωθεί ο μεγάλος βαθμός ευελιξίας που προσφέρει η Συνθήκη του Montreux στην Τουρκία. Η γενική κι αόριστη έννοια της «επικείμενης απειλής πολέμου» παρέχει στην Τουρκία την επιλογή ελαστικής ερμηνείας της σχετικής διάταξης, με αποτέλεσμα την δυνατότητα εφαρμογής του αρθ.21 σε ευρύ φάσμα περιπτώσεων τόσο εάν η επικείμενη βία είναι νόμιμη όσο και παράνομη. Αυτό το γεγονός, φυσικά, αποτελεί επιτυχία της τότε τουρκικής ηγεσίας που κατόρθωσε να εισάγει τον όρο αυτόν στην Συνθήκη του Montreux.

### ***E. Νομικό καθεστώς υπέρπτησης για τα αεροσκάφη***

Η ελευθερία υπέρπτησης πάνω από τα Στενά σύμφωνα με το άρθρο 23 δεν είναι τόσο ευρεία όσο η ελεύθερη διέλευση των εμπορικών και των πολεμικών σκαφών. Επιπλέον, η ελευθερία υπέρπτησης αφορά μόνο τα πολιτικά αεροσκάφη κι όχι τα πολεμικά· για αυτά τα τελευταία ισχύουν οι γενικοί κανόνες του Διεθνούς Δικαίου.<sup>63</sup> Επίσης, το αρθ.23 δεν κάνει τη διάκριση που γίνεται στις λοιπές διατάξεις για διαφορετικό καθεστώς σε καιρώ ειρήνης, πολέμου με την Τουρκία εμπόλεμη ή όχι. Έτσι, δημιουργείται μια ασάφεια σχετικά με το εύρος της δικαιοδοσίας της Τουρκίας για έλεγχο των εναέριων διαδρόμων των πολιτικών αεροσκαφών σε καιρό πολέμου.

<sup>57</sup> Ukraine Symposium - The Montreux Convention and Turkey's Impact on Black Sea Operations - Lieber Institute West Point, by Adam Aliano, Russell Spivak, Apr 25, 2022.

<sup>58</sup> *Legality of the Treat or Use of Nuclear Weapons, Advisory Opinion*, IJC Rep.1996, 226, 246-247, 47-48. Ian Brownlie, *International Law and the Use of Force by States*, Clarendon press, Oxford 1963, 364.

<sup>59</sup> C. Antonopoulos, *The Unilateral Use of Force by States in International Law*, A. Sakkoulas Athens-Komotini 1997, 91επ.

<sup>60</sup> Κ. Αντωνόπουλος & Κ. Μαγκλιβέρας (επιμ.), *Το Δίκαιο της Διεθνούς Κοινωνίας*, 3<sup>η</sup> αναθεωρημένη έκδοση, , Νομική Βιβλιοθήκη 2017, Κεφ.25:Δίκαιο της χρήσης βίας, Κ. Αντωνόπουλος, σελ.735, παρ.1366.

<sup>61</sup> Κ. Αντωνόπουλος & Κ. Μαγκλιβέρας (επιμ.), *Το Δίκαιο της Διεθνούς Κοινωνίας*, 3<sup>η</sup> αναθεωρημένη έκδοση, , Νομική Βιβλιοθήκη 2017, Κεφ.16: Διεθνής Ευθύνη των Κρατών, Ε. Δούση, σελ 489.

<sup>62</sup> Κ. Αντωνόπουλος & Κ. Μαγκλιβέρας (επιμ.), *Το Δίκαιο της Διεθνούς Κοινωνίας*, 3<sup>η</sup> αναθεωρημένη έκδοση, , Νομική Βιβλιοθήκη 2017, Κεφ.25:Δίκαιο της χρήσης βίας, Κ. Αντωνόπουλος, σελ.739, παρ.1375.

<sup>63</sup> San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflict at Sea, International Institute of Humanitarian Law, Livorno, June 1994, Section II International Straits and Archipelagic Sea lanes (articles 23-33), p.12-13.



Ειδικότερα, με βάση το άρθρ. 23, τα πολιτικά αεροσκάφη που μετακινούνται από την Μ.Θ. προς την Μεσόγειο και το αντίστροφο, επιτρέπεται να διέρχονται από τις εναέριες οδούς που έχει υποδείξει η Τουρκία, κι όχι από τις απαγορευμένες ζώνες –δηλαδή, η Τουρκία έχει δυνατότητα να ορίζει ορισμένες περιοχές του εναερίου χώρου των Στενών ως απαγορευμένες. Απαραίτητη είναι η γενική γνωστοποίηση της Τουρκίας για την διέλευση τακτικών πτήσεων, αλλά στις περιπτώσεις μη-τακτικών πτήσεων είναι απαιτητή να πραγματοποιηθεί τρεις μέρες πριν (αρθ.23 παρ.1).

Για τις πτήσεις από την Ασία προς την Ευρώπη, που διέρχονται από το τουρκικό έδαφος, κι αντιστρόφως, η Τουρκία χωρίς να περιορίσει την επαναστρατικοποίησή των Στενών, πρέπει να δημιουργήσει τις απαραίτητες εγκαταστάσεις για την ασφαλή διέλευση των αεροσκαφών, όπως αυτή ρυθμίζεται από την Τουρκική νομοθεσία. Η Τουρκία θα υποδεικνύει από καιρό σε καιρό τους εναέριους δρόμους που τα αεροπλάνα θα πρέπει να ακολουθήσουν (αρθ.23 παρ.2).

Η ρύθμιση του νομικού καθεστώτος υπέρπτησης για τα αεροσκάφη, μολονότι σύντομη κι σε κάποια σημεία της ασαφής, εν τούτοις αποτελεί σημαντική και καιρίας σημασίας για τις διεθνείς αεροπορικές μετακινήσεις και μεταφορές ανθρώπων κι αγαθών. Απόδειξη της ομαλής και συνεχούς εφαρμογής του άρθρου 23 αποτελεί η μετατροπή της Κωνσταντινούπολης σε διαμετακομιστικό κόμβο. Χαρακτηριστικά, το κεντρικό αεροδρόμιο της Πόλης, το Istanbul Airport (IST/LTFM), έχει ανταποκρίσεις σε 262 προορισμούς για επιβάτες και 97 για εμπορεύματα, ενώ από τις 06.04.2019 – 20.03.2022 υποδέχτηκε 121.876.904 επιβάτες και διαχειρίστηκε συνολικά 845.926 πτήσεις.<sup>64</sup>

## 6. ΓΕΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΗΣ ΣΥΝΘΗΚΗΣ\*

### Άρθρο 24

Κατά το άρθρο 24, η τουρκική κυβέρνηση μπορεί να συλλέγει τις απαραίτητες πληροφορίες για τον έλεγχο τήρησης του επιτρεπόμενου ορίου χωρητικότητας και διάρκειας παραμονής των πολεμικών πλοίων στη Μαύρη Θάλασσα, ενώ η εν λόγω ρύθμιση αφορά άμεσα την εφαρμογή των άρθρων 11, 12, 14 και 18. Επίσης, η τουρκική κυβέρνηση καθίσταται υπεύθυνη για την τήρηση όλων των προβλεπόμενων στη Συνθήκη ρυθμίσεων και όταν πληροφορείται για τη διέλευση από τα τουρκικά στενά οποιουδήποτε ξένου πολεμικού πλοίου πρέπει να ενημερώνει του εκπροσώπους των συμβαλλομένων κρατών στην Άγκυρα σχετικά με τη χωρητικότητά του, την προκαθορισμένη ημέρα εισόδου στα στενά και αν είναι απαραίτητο και την εκτιμώμενη ημερομηνία επιστροφής του.

Στο πνεύμα των παραπάνω εδαφίων του άρθρου, η τουρκική κυβέρνηση πρέπει να υποβάλλει στον Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ), ως διάδοχο της Κοινωνίας των Εθνών, και στα συμβαλλόμενα κράτη μια ετήσια αναφορά, παρέχοντας λεπτομέρειες σχετικά με την κίνηση ξένων πολεμικών πλοίων μέσω των στενών και κάθε χρήσιμη πληροφορία για το εμπόριο, τη ναυσιπλοΐα και την αεροπλοΐα, όπως αυτές προβλέπονται στη Συνθήκη. Αρμόδιο όργανο για την περισυλλογή των ως άνω πληροφοριών, μετά την υπογραφή της Συνθήκης της Λωζάνης ήταν η διεθνής επιτροπή των στενών, η οποία καταργήθηκε με τη Συνθήκη του Montreux και το αρμόδιο όργανο είναι πλέον το τουρκικό Υπουργείο Εξωτερικών.

### Άρθρο 25

Σύμφωνα με το άρθρο 25, καμία διάταξη της παρούσας Συνθήκης δε θίγει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις της Τουρκίας και των υπολοίπων συμβαλλομένων κρατών, όπως αυτά προκύπτουν από το Σύμφωνο της Κοινωνίας των Εθνών, άρα κατ' αναλογία αφορά τον ισχύοντα Καταστατικό Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών. Με το συγκεκριμένο άρθρο, εδραιώνεται η απόλυτη κυριαρχία της Τουρκίας επί των Στενών και μεταφέρεται σε αυτή η αρμοδιότητα

<sup>64</sup> [Istanbul Airport | Magical Journeys Start Here \(istairport.com\)](https://www.istairport.com)

\* Ιάσων Ραπτόπουλος

ελέγχου της κυκλοφορίας, που μέχρι τότε ανήκε στη διεθνή επιτροπή των στενών, όπως αυτή προβλεπόταν από τη Συνθήκη της Λωζάνης.

### Άρθρο 26

Το άρθρο 26 προβλέπει την έναρξη ισχύος της Συνθήκης, εφόσον έχει επικυρωθεί από έξι συμβαλλόμενα μέρη, συμπεριλαμβανομένης της Τουρκίας και η πράξη επικύρωσης έχει παραδοθεί στη γαλλική κυβέρνηση, ως αρμόδιο Θεματοφύλακα της Συνθήκης.

Μάλιστα, παρά την αρχή πως μία σύμβαση δεν αποκτά νομική ισχύ και δεν δεσμεύει τα συμβαλλόμενα μέρη της παρά μόνο μετά την επικύρωση της (άρθρο 24§1 της ΣτΒ), δόθηκε στην Τουρκία κατ'εξαίρεση το δικαίωμα για άμεσο επανεξοπλισμό των αποστρατικοποιημένων περιοχών που ορίζονταν στο προοίμιο της Σύμβασης, δηλαδή των Στενών των Δαρδανελίων, της Θάλασσας του Μαρμαρά και της Θάλασσας του Βόσπορου, με την υπογραφή ενός πρόσθετου Πρωτοκόλλου, το οποίο ενσωματώθηκε στην Συνθήκη<sup>65</sup>.

### Άρθρο 27

Σύμφωνα με το άρθρο 27 η Συνθήκη είναι ανοιχτή για προσχώρηση όλων των συμβαλλόμενων κρατών στη Συνθήκη της Λωζάνης. Επομένως η Συνθήκη του Montreux όντας μια κλειστή συμφωνία για περιορισμένο μόνο αριθμό ορισμένων συμβαλλομένων κρατών αποτελεί φυσική συνέχεια της Συνθήκης της Λωζάνης, αντικαθιστώντας την. Η συγκεκριμένη διάταξη προστέθηκε προκειμένου να μπορέσει αργότερα η Ιταλία να προσχωρήσει στη Συνθήκη, αν και δεν συμμετείχε στη σύσκεψη του Montreux. Αργότερα, το 1938 προσχώρησε στη Συνθήκη του Montreux και η Ιταλία.

### Άρθρο 28

Κατά το άρθρο 28, η Συνθήκη θα παρέμενε σε ισχύ για 20 χρόνια από την ημερομηνία έναρξης της ισχύος της, αλλά η ελευθερία της διέλευσης και της ναυσιπλοΐας στα στενά θα παρέμενε σε απεριόριστης διάρκειας ισχύ. Αν δύο χρόνια πριν το πέρας της εικοσαετούς διάρκειας ισχύος της Συνθήκης κανένα κράτος δεν είχε προειδοποιήσει την γαλλική κυβέρνηση για καταγγελία της εκ μέρους του, τότε η Συνθήκη θα παραμείνει σε ισχύ μέχρι δύο χρόνια από όταν δοθεί κάποια τέτοια προειδοποίηση, την οποία η γαλλική κυβέρνηση θα ανακοινώσει στα υπόλοιπα συμβαλλόμενα μέρη.

Σε περίπτωση καταγγελίας της Συνθήκης, τα συμβαλλόμενα κράτη έχουν συμφωνήσει ότι θα εκπροσωπηθούν σε μια σύσκεψη για τον καθορισμό των όρων μιας νέας Συνθήκης. Μάλιστα, η ρύθμιση αυτή διασφάλιζε την διεθνή αναγνώριση του νομικού καθεστώτος των στενών και προστάτευε από μια πιθανή διμερή προσπάθεια μεταβολής του καθεστώτος ελεύθερης διέλευσης.

### **Πρακτική στην περίπτωση της Ουκρανίας**

Η Κατάληψη της Κριμαίας από τη Ρωσία και η σύγκρουση με την Ουκρανία δημιούργησε προβλήματα στην περιοχή της Μαύρης Θάλασσας με αποτέλεσμα η συνθήκη του Montreux να βρεθεί στο προσκήνιο της διεθνούς κοινότητας. Οι αναταράξεις στην άλλοτε πιο ήρεμη περιοχή αποτελούν για πολλούς λόγο για να κινηθούν οι διαδικασίες τροποποίησης ή αναθεώρησης ορισμένων διατάξεων, ειδικά τροποποίησης ή αναθεώρησης που αναφέρονται στο Πολεμικό Ναυτικό μη παράκτιων χωρών του Εύξεινου Πόντου. Αρχικός σκοπός του άρθρου 28 ήταν η προστασία της Τουρκίας και των κρατών του Εύξεινου Πόντου από τον άμεσο κίνδυνο κάτω από τις συνθήκες του Δεύτερου Παγκοσμίου Πολέμου, χωρίς όμως να προβλέπει κάποια μελλοντική σύρραξη μεταξύ των χωρών αυτών, που έχουν ορισμένα στρατηγικά πλεονεκτήματα από τη Συνθήκη.

---

<sup>65</sup> Yücel Kurtuluş (2019) *The Legal Regime of the Turkish Straits: Regulation of the Montreux Convention and its Importance on the International Relations after the Conflict of Ukraine*, Johann Wolfgang Goethe-University Frankfurt am Main, page 112, Διαθέσιμο εδώ: <https://d-nb.info/1187833509/34>.

Παρόλα αυτά, μέχρι σήμερα κανένα κράτος δεν έχει προχωρήσει στην πρόταση τροποποιήσεων των σχετικών διατάξεων δεδομένης μάλιστα της προηγούμενης ιστορικής περιόδου του Ψυχρού Πολέμου, οπότε η Τουρκία ήταν μέλος του ΝΑΤΟ και η Σοβιετική Ένωση ασκούσε σημαντική επιρροή στα άλλα δύο παράκτια κράτη, την Ρουμανία και την Βουλγαρία. Μετά όμως τη διάλυση της Σοβιετικής Ένωσης δημιουργήθηκαν δύο νέα παράκτια κράτη, η Γεωργία και η Ουκρανία, που μαζί με την Βουλγαρία και την Ρουμανία, οι οποίες αργότερα έγιναν κι αυτές μέλη του ΝΑΤΟ και της ΕΕ, θέλησαν να προσεταριστούν τη Δύση<sup>66</sup>. Παράλληλα, σε συνδυασμό με την εισδοχή στο ΝΑΤΟ και την ΕΕ των τριών βαλτικών πρώην σοβιετικών δημοκρατιών, Εσθονίας, Λετονίας, Λιθουανίας, η Ρωσία αδυνατούσε να αντιδράσει λόγω εσωτερικών πολιτικών και οικονομικών παραγόντων, αλλά η αδυναμία αυτή την ώθησε να δώσει έμφαση στη Μαύρη Θάλασσα όπου παραδοσιακά κυριαρχούσε. Δημιουργήθηκε, λοιπόν, μία νέα γεωπολιτική κατάσταση και ένα status quo αρκετά εύθραυστο ώστε να κρίνεται απαραίτητη κάποια μελλοντική τροποποίηση των διατάξεων.

### Άρθρο 29

Η πιθανότητα τροποποίησης της Συνθήκης προβλέπεται στο άρθρο 29, σύμφωνα με το οποίο κατά την λήξη της πενταετίας από την έναρξη ισχύος της Συνθήκης ένα ή περισσότερα συμβαλλόμενα κράτη μπορούν να ζητήσουν την τροποποίηση μίας ή περισσότερων διατάξεων. Το αίτημα τροποποίησης, εάν αφορά στα άρθρα 14 και 18, τα οποία σχετίζονται με τη συνολική χωρητικότητα και των αριθμό των πολεμικών πλοίων στα στενά και τη συνολική χωρητικότητα στη Μαύρη Θάλασσα, πρέπει να υποστηριχθεί και από τουλάχιστον άλλο ένα συμβαλλόμενο κράτος. Σε περίπτωση τροποποιήσεων οποιουδήποτε άλλου άρθρου της Συνθήκης, πρέπει να υποστηριχθεί από το αιτών την τροποποίηση συμβαλλόμενο κράτος και από τουλάχιστον άλλα δύο κράτη. Η προειδοποίηση για οποιοδήποτε αίτηση τροποποίησης πρέπει να δοθεί σε όλα τα συμβαλλόμενα κράτη σε μια περίοδο τριών μηνών πριν το πέρας της πενταετίας, αναφερόμενη στις λεπτομέρειες των προτεινόμενων τροποποιήσεων και τους λόγους που οδήγησαν στις εν λόγω προτάσεις.

Στην περίπτωση που δεν κατέστη δυνατό να συμφωνήσουν τα συμβαλλόμενα μέρη δια της διπλωματικής οδού επί των τροποποιήσεων, τότε θα συγκληθεί συνδιάσκεψη για να συζητήσουν για αυτόν τον λόγο. Οι αποφάσεις σε μια τέτοια συνδιάσκεψη μπορούν να ληφθούν μόνο με ομοφωνία, με εξαίρεση τις τροποποιήσεις που αφορούν τα άρθρα 14 και 18, όπου θεωρείται επαρκής η πλειοψηφία των  $\frac{3}{4}$  των συμβαλλομένων μερών, στην οποία πρέπει να συνυπολογίζονται και τα  $\frac{3}{4}$  των παρευξείνιων κρατών, συμπεριλαμβανομένης της Τουρκίας. Κατ' αυτόν τον τρόπο, αν η Τουρκία δεν υποστηρίζει οποιαδήποτε τροποποίηση των άρθρων 14 και 18, αναφορικά με τη χωρητικότητα των πολεμικών πλοίων στα Στενά και τη Μαύρη Θάλασσα, καθώς και τη διάρκεια παραμονής τους στην τελευταία, τότε αυτή δεν μπορεί να υιοθετηθεί. Πρόκειται για ένα de facto δικαίωμα αρνησικυρίας (veto) εκ μέρους της Τουρκίας για την τροποποίηση των άρθρων 14 και 18. Βέβαια, η ρύθμιση που προβλέπει τη δυνατότητα τροποποίησης της Συνθήκης είναι σύμφωνη με το άρθρο 39 της Σύμβασης της Βιέννης (1969), κατά το οποίο "μία Συνθήκη μπορεί να τροποποιηθεί με συμφωνία μεταξύ των μερών, εκτός εάν η συνθήκη ορίζει διαφορετικά".

Είναι κατανοητό ότι για να διατηρηθεί η ισορροπία που δημιουργήθηκε από τη Συνθήκη του Montreux στην περιοχή της Μαύρης Θάλασσας δόθηκαν αποκλειστικά δικαιώματα στα παράκτια κράτη για την δυνατότητα τροποποίησης της Συνθήκης. Η διαδικασία τροποποίησης της Συνθήκης αποκαλύπτει την πρόθεση των συμβαλλομένων κρατών να διατηρήσουν την ακεραιότητά της και να καμφθούν οι ανησυχίες των χωρών της Μαύρης Θάλασσας και της Τουρκίας. Επιπλέον, αυτά τα δικαιώματά των Παρευξείνιων χωρών διασφαλίζονται από το τελευταίο άρθρο της Συνθήκης εναντίον όποιας ατομικής ή διμερούς Τουρκικής προσπάθειας

---

<sup>66</sup> Yücel Kurtuluş (2019) *The Legal Regime of the Turkish Straits: Regulation of the Montreux Convention and its Importance on the International Relations after the Conflict of Ukraine*, Johann Wolfgang Goethe-University Frankfurt am Main, pages 220 - 222, Διαθέσιμο εδώ: <https://d-nb.info/1187833509/34>.

τροποποίησης της Συνθήκης, χωρίς τη σύμφωνη γνώμη των οποίων είναι αδύνατη η τροποποίησή της.

### Πιθανές μελλοντικές τροποποιήσεις

Κάποιες τροποποιητικές προτάσεις, οι οποίες ίσως θα έπρεπε να ληφθούν υπόψιν και για αυτό πρέπει να γίνει χρήση του άρθρου 29, είναι η αντικατάσταση της Κοινωνίας των Εθνών ως αρμόδιο διεθνή οργανισμό για την επίβλεψη της τήρησης της Συνθήκης από τον Οργανισμό Ηνωμένων Εθνών, όντας η φυσική συνέχεια του προηγούμενου και το οποίο εξάγεται ήδη ερμηνευτικά από τη Συνθήκη. Επίσης, λόγω της δημιουργίας δύο νέων παράκτιων κρατών, της Γεωργίας και της Ουκρανίας, πρέπει και αυτά ως κράτη του Εύξεινου Πόντου όχι μόνο ερμηνευτικά αλλά και συμβατικά να προστεθούν στην συνθήκη και να απολαμβάνουν επισήμως μέσα από αυτήν τα δικαιώματά τους<sup>67</sup>.

Από μία άλλη οπτική, σε αντίθεση με την άποψη που επιδιώκει την τροποποίηση ορισμένων διατάξεων μπορεί να λεχθεί ότι η συνθήκη του Montreux έχει προλάβει έναν ενδεχόμενο μεγαλύτερο ή και πιο επικίνδυνο πόλεμο. Εν προκειμένω, εάν περισσότερα πολεμικά πλοία μη παράκτιων κρατών μπορούσαν να εισπλεύσουν στην Μαύρη Θάλασσα μέσω των Στενών στη διάρκεια της εισβολής της Ρωσίας στη Γεωργία το 2008 και στην Ουκρανία τώρα το 2022, αλλά και το 2014 με την κατάληψη της Κριμαίας, τότε θα ήταν πιθανή και μία ευρύτερη σύρραξη με την εμπλοκή κρατών-μελών του ΝΑΤΟ. Γι' αυτό και η περιοριστικές διατάξεις σχετικά με την διέλευση πολεμικών πλοίων λειτουργούν προστατευτικά ως προς την σταθερότητα στην περιοχή και την αποφυγή πολεμικών συρράξεων μεγάλης κλίμακας.

## 7. ΝΕΑ ΔΙΩΡΥΓΑ ΤΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗΣ\*

### A. ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Η Διώρυγα της Κωνσταντινούπολης είναι ένα νέο κατασκευαστικό έργο για τη δημιουργία μιας τεχνητής υδάτινης οδού μήκους 45 χλμ, πλάτους 275 μέτρων και βάθους 20,75 μέτρων παράλληλης με τα στενά του Βοσπόρου. Μαζί με το νέο αεροδρόμιο της Κωνσταντινούπολης, τους αυτοκινητοδρόμους, την καινούρια γέφυρα που συνδέει την Ευρωπαϊκή και την Ασιατική ακτή, αλλά και τα μεγαλόπνοα σχέδια αστικής ανάπτυξης και κατασκευής νέων υποδομών, αποτελεί ένα από τα έργα “ορόσημα”. Τα έργα έχουν, παρόλα αυτά, πέρα από εκσυγχρονιστικό και πολιτικό χαρακτήρα, καθώς σύμφωνα με τον Πρόεδρο της χώρας το 2022 αυτά τα έργα υποδομής θα αποτελούν ενδείξεις της ανάπτυξης και της προόδου τα τελευταία 100 χρόνια από την ίδρυση του σύγχρονου Τουρκικού κράτους το 1922. Πρόκειται για το επονομαζόμενο από τον Πρόεδρο της Τουρκίας “τρελό έργο”, το οποίο αποσκοπεί στη βιομηχανική και οικονομική ανάπτυξη, χωρίς να λαμβάνονται σοβαρά υπόψη πιθανές ανεπανόρθωτες ζημίες και κινδύνους για το περιβάλλον.

Τα πρώτα σχέδια για τη δημιουργία μιας διώρυγας στην περιοχή δυτικά της ευρωπαϊκής πλευράς της Κωνσταντινούπολης ανάγονται ιστορικά στην περίοδο της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, στις αρχές του 16ου αιώνα, αλλά οι εργασίες κατασκευής του μεγαλύτερου έργου στην ιστορία της σύγχρονης Τουρκίας, ύψους 10-15 δις. Δολαρίων (αν και διεθνείς εκτιμήσεις το τοποθετούν στα 35 δις. δολάρια), σύμφωνα με την τουρκική κυβέρνηση, ξεκίνησαν τον Ιούνιο του 2021 και υπολογίζεται να ολοκληρωθεί σε βάθος 6 ετών. Πρόκειται για ένα αμφιλεγόμενο έργο τόσο εντός της χώρας, με τον ίδιο τον δήμαρχο της Κωνσταντινούπολης, μη-κυβερνητικές οργανώσεις και τη συντριπτική πλειοψηφία των κατοίκων της να ενίστανται, επικαλούμενοι το τεράστιο επακόλουθο περιβαλλοντικό κόστος, όσο και διεθνώς, αναφορικά με το μείζον ερώτημα αν η νέα υδάτινη οδός θα υπόκειται ή όχι στις προβλεπόμενες ρυθμίσεις στην Συνθήκη του Montreux.

<sup>67</sup> Yücel Kurtuluş (2019) *The Legal Regime of the Turkish Straits: Regulation of the Montreux Convention and its Importance on the International Relations after the Conflict of Ukraine*, Johann Wolfgang Goethe-University Frankfurt am Main, pages 233 - 234, Διαθέσιμο εδώ: <https://d-nb.info/1187833509/34>.

\* Ιάσων Ραπτόπουλος



## **B. ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΚΑΙ ΓΕΩΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ**

Στόχος, λοιπόν, της νέας διώρυγας είναι η σύνδεση της Μαύρης Θάλασσας με τη Θάλασσα του Μαρμαρά και κατ' επέκταση με τις θάλασσες του Αιγαίου και της ευρύτερης Μεσογείου, παρακάμπτοντας τα στενά του Βοσπόρου, ενώ υπολογίζεται να διέρχονται από αυτή 160 πλοία ημερησίως. Σημαντικός λόγος υπέρ της κατασκευής της νέας διώρυγας αποτελεί η διέλευση μεγάλου αριθμού εμπορικών φορτηγών πλοίων από τον Βόσπορο, με μέσο όρο παραμονής για διέλευση 14 ωρών, τα οποία υπολογίζονται περίπου σε 40.000 ετησίως. Βέβαια, σημαντικός λόγος υπέρ της νέας διώρυγας είναι και το γεγονός ότι βάσει της Συνθήκης του Montreux η Τουρκία εγγυάται την ελεύθερη και χωρίς διόδια, άρα χωρίς οικονομικό όφελος για την ίδια, διέλευση εμπορικών πλοίων και των πολεμικών πλοίων των παράκτιων χωρών (αρ. 2). Ο αριθμός των εν λόγω πολεμικών πλοίων, που μπορεί να εισέλθει στη Μαύρη Θάλασσα περιορίζεται αριθμητικά και ποσοτικά. Συγκριτικά, από τη διώρυγα του Σουέζ και του Παναμά, όπου υπάρχουν διόδια διέλευσης, περνούν ετησίως 17.000 και 12.000 πλοία αντίστοιχα, σαφώς λιγότερα σε σχέση με τον Βόσπορο. Στο ίδιο πλαίσιο, κυβέρνηση επιδιώκει και την μετακίνηση σημαντικής θαλάσσιας εμπορικής κίνησης εκτός της πυκνοκατοικημένης πόλης των 14 εκατομ. κατοίκων, που απλώνεται κατά μήκος των στενών του Βοσπόρου, καθώς μεταφέρονται σημαντικές ποσότητες εύφλεκτων και επικίνδυνων υλικών και με το μικρότερο σημείο μεταξύ της ευρωπαϊκής και ασιατικής πλευράς της πόλης να μην είναι μεγαλύτερο από 750 μέτρα σε πλάτος.

Τα Τουρκικά Στενά, δηλαδή τα Δαρδανέλια και ο Βόσπορος, διαδραματίζουν έναν ολοένα σημαντικότερο ρόλο στους δρόμους του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου, υπολογίζοντας μάλιστα ότι μέσα από αυτά μετακινείται το 3% των παγκόσμιων αναγκών πετρελαίου και περίπου το ¼ των παγκόσμιων εξαγωγών σιτηρών<sup>68</sup>. Σε συνδυασμό με την επιτυχή προώθηση από την Τουρκική κυβέρνηση κατασκευής νέων διεθνών ενεργειακών έργων, όπως αγωγί φυσικού αερίου και πετρελαίου, αλλά και η ανακάλυψη κοιτασμάτων φυσικού αερίου, σύμφωνα με την ίδια, στην περιοχή ΑΟΖ της στη Μαύρη Θάλασσα, η Τουρκία φιλοδοξεί να αποτελέσει και σημαντικό ενεργειακό κόμβο στην ευρύτερη περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου.

Τα έσοδα από τα διόδια διέλευσης από τη νέα διώρυγα αναμένεται από την τουρκική κυβέρνηση να ανέλθουν σε 1 δις. δολάρια ετησίως και σε βάθος χρόνου σε 8 δις. δολάρια και κατά τις εργασίες διάνοιξης θα δημιουργηθούν χιλιάδες θέσεις εργασίας, προκαλώντας αλυσιδωτές αντιδράσεις στην εθνική οικονομία, προκειμένου να επανεκκινήσει μετά την παράλυση λόγω της πανδημίας. Στις όχθες της νέας πλωτής οδού πρόκειται να δημιουργηθούν νέοι οικισμοί, αλλά και εμπορικές ζώνες, που υπόσχονται οικονομική πρόοδο και τόνωση της αγοράς ακινήτων στην περιοχή σε συνδυασμό με το νέο αεροδρόμιο της Κωνσταντινούπολης στο βόρειο άκρο της υπό κατασκευής διώρυγας, δημιουργώντας ένα σημαντικό θαλάσσιο και εναέριο διαμετακομιστικό κέντρο. Εκτιμάται ότι η οικιστική και εμπορική ανάπτυξη της περιοχής με τη δημιουργία “έξυπνων πόλεων” (smart cities) και την κατασκευή νέων υποδομών, όπως έξι νέες γέφυρες και δύο υπόγειες μητροπολιτικές σιδηροδρομικές γραμμές θα αποφέρουν συνολικά 10,5 δις. δολάρια, φιλοδοξώντας να προσελκύσει μισό εκατομμύριο κατοίκους.

Το γεωπολιτικό έρεισμα που δημιουργεί η διώρυγα επηρεάζει σημαντικά τις περιφερειακές και παγκόσμιες εμπορικές διαδρομές, ενώ κράτη με οικονομική επιφάνεια και ισχύ, όπως η Κίνα και τα κράτη του Περσικού κόλπου, ιδίως το Κατάρ, δείχνουν έντονο ενδιαφέρον για το έργο της διώρυγας αλλά και τα συσχετιζόμενα έργα υποδομών, υποσχόμενα στην τουρκική οικονομία σημαντικές ξένες επενδύσεις και κεφάλαια για την επανεκκίνησή της<sup>69</sup>. Το μικρό αλλά οικονομικά εύρωστο εμιράτο του Κατάρ και συγκεκριμένα μέλη της βασιλικής του

<sup>68</sup> Reuters (July 2016) *FACTBOX-Turkey's huge and rising role in world trade of oil, gas, grains*, Διαθέσιμο εδώ: <https://www.reuters.com/article/turkey-security-commodities-idUSL8N1A215Q>.

<sup>69</sup> German Institute for International and Security Affairs (July 2021) *Canal Istanbul: Turkey's Controversial Megaproject*, page 1, Διαθέσιμο εδώ: [https://www.swp-berlin.org/publications/products/comments/2021C43\\_Canal\\_Istanbul.pdf](https://www.swp-berlin.org/publications/products/comments/2021C43_Canal_Istanbul.pdf).

οικογένειας δείχνουν έντονο ενδιαφέρον κυρίως για τα παρεπόμενα έργα, το οποίο διαφαίνεται από τις κινήσεις αγοράς εκτάσεων κατά μήκος της προτεινόμενης διαδρομής του έργου, όπου θα πραγματοποιηθούν και τα σχετικά οικιστικά και εμπορικά σχέδια<sup>70</sup>. Ιδιαίτερα η Κίνα εκδηλώνει μεγάλο ενδιαφέρον για την κατασκευή της ίδια της διώρυγας, έχοντας και στο παρελθόν δείξει τη στήριξη της στην κατασκευή άλλων μεγάλων έργων στην χώρα με την παροχή υψηλών δανείων, όπως για την διηπειρωτική υπόγεια σιδηροδρομική διάβαση “Marmaray” συνδέοντας την ευρωπαϊκή με την ασιατική πλευρά της Πόλης και τη νέα γέφυρα “Yavuz Sultan Selim” πάνω από τον Βόσπορο με χρηματοδότηση από δάνεια ύψους 2,7 δις. δολάρια<sup>71</sup>. Μάλιστα, η “Εμπορική και Βιομηχανική Τράπεζα της Κίνας” (ICBC), η μεγαλύτερη τράπεζα της Κίνας παγκοσμίως, που παρείχε το ανωτέρω δάνειο για τα εν λόγω έργα ανήκει κατά κυριότητα στο κινεζικό κράτος, με την κυβέρνηση της Κίνας να έχει “υποσχεθεί” στην Τουρκία ζωτικές επενδύσεις για την οικονομία της μέσω της “πρωτοβουλίας μιας ζώνης και ενός δρόμου” (One Belt, One Road Initiative) για ενίσχυση του χερσαίου και θαλασσιού εμπορίου μεταξύ της Δύσης και της Αφρικής με την Κίνα. Αξιοσημείωτο είναι και το γεγονός ότι στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας η ICBC απέκτησε το 2014 το 75,5% της τουρκικής τράπεζας “Tekstilbank”, μετονομάζοντάς την σε “ICBC Turkey”<sup>a</sup> και η κινεζική κρατική εταιρεία “COSCO Pacific” το 2015, με επένδυση 950 εκατομ. δολαρίων, απέκτησε το 65% των μετοχών του τερματικού σταθμού Kumport στο λιμάνι του Ambarli στον Βόσπορο, που αποτελεί το 3ο μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας και διαχειρίζεται το 16% της εγχώριας κίνησης κιβωτίων (containers)<sup>72</sup>.

Οι επενδυτικές αυτές κινήσεις καταδεικνύουν ένα αυξημένο ενδιαφέρον τρίτων χωρών, εκτός της Δύσης, με την οποία οι σχέσεις παραμένουν παγωμένες μετά το αποτυχημένο πραξικόπημα του 2016, που φιλοδοξούν να επωφεληθούν και να ελέγξουν κατά το δυνατόν σημαντικά “θαλάσσια σημεία ασφυξίας” (chokepoints), αυξάνοντας την παρουσία τους στην περιοχή. Πρόκειται για ένα πολυδιάστατο ζήτημα, το οποίο αφορά την επιβίωση της Πόλης και την διατήρηση των εύθραυστων φυσικών ισορροπιών, οι οποίες προωθούνται προς χάρη της οικονομικής ευημερίας, αλλά συγχρόνως και διαφόρων πολιτικών σκοπιμοτήτων εκ μέρους της παρούσας κυβέρνησης της Τουρκίας, που αφορούν την παραμονή στην εξουσία και την ανάδειξή της σε στρατηγική γεωπολιτική δύναμη της ευρύτερης Ανατολικής Μεσογείου.

### Γ. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΑΝΗΣΥΧΙΕΣ ΚΑΙ ΕΝΣΤΑΣΕΙΣ

Εντός Τουρκίας επικρατεί απόλυτη διάσταση απόψεων μεταξύ της κυβέρνησης της χώρας από τη μία και της τοπικής αυτοδιοίκησης και της σθεναρής αντίστασης των πολιτών της Κωνσταντινούπολης, οι οποίοι προβλέπουν το μέλλον τους αβέβαιο αν το έργο ολοκληρωθεί. Ο Πρόεδρος της Τουρκίας, Ρετζέπ Ταγίπ Ερντογάν, δηλώνει ότι “η διώρυγα της Κωνσταντινούπολης θα δώσει νέα πνοή στην περιοχή...[...]...είτε το θέλετε είτε όχι, το ξεκινάμε, το χτίζουμε και το παραδίδουμε στο έθνος μας”. Από την άλλη, ο Δήμαρχος της Κωνσταντινούπολης, Εκρέμ Ιμάμογλου, υποστηρίζει ότι “απειλεί την Κωνσταντινούπολη ολοκληρωτικά, το νερό της, τη φύση της και την ασφάλειά της” και ότι οι πολίτες της πόλης τον εξέλεξαν για να αντισταθεί στην κατασκευή του υποσχόμενου πρόσκαιρης οικονομικής

<sup>70</sup> A. Aydintasbas (April 2021) *Opinion: Erdogan’s insane canal project is set to trigger the biggest fight in Turkish politics*, Washington Post, Διαθέσιμο εδώ:

<https://www.washingtonpost.com/opinions/2021/04/15/erdogans-insane-canal-project-is-set-trigger-biggest-fight-turkish-politics/>.

<sup>71</sup> German Institute for International and Security Affairs (July 2021) *Canal Istanbul: Turkey’s Controversial Megaproject*, page 4, Διαθέσιμο εδώ: [https://www.swp-berlin.org/publications/products/comments/2021C43\\_Canal\\_Istanbul.pdf](https://www.swp-berlin.org/publications/products/comments/2021C43_Canal_Istanbul.pdf).

<sup>72</sup> Ben Meyer (September 2015) *COSCO Pacific to acquire Istanbul container terminal for \$940m*, American Shipper, Διαθέσιμο εδώ: <https://www.freightwaves.com/news/cosco-pacific-to-acquire-istanbul-container-terminal-for-940m>.



ευημερίας, αλλά ως επί το πλείστον καταστροφικού έργου, τονίζοντας ότι πρέπει να εισακουστούν οι ισχυρές ενστάσεις των επιστημόνων<sup>73</sup>.

Παρόλα αυτά το έργο εγκρίθηκε από το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Αστικής Ανάπτυξης και Κλιματικής Αλλαγής το 2020<sup>74</sup>, χωρίς να ληφθούν υπόψη οι ανησυχίες ειδημόνων περιβαλλοντολόγων της περιοχής, που τόνισαν ότι τίθεται σε κίνδυνο και η ήδη “ασταθής” ύδρευση της πόλης αφενός με την καταστροφή ταμειυτήρων νερού και αφετέρου με τον εμποτισμό και τη μόλυνση των υδάτων και του υδροφόρου ορίζοντα εν γένει με θαλασσινό νερό. Επιπλέον, εκτιμάται ότι θα χαθούν περίπου 73 εκατομ. κυβικά μέτρα πόσιμου νερού<sup>75</sup>, το οποίο μόνο θα επιτείνει την κατάσταση της ασφάλειας της ύδρευσης σε συνδυασμό με τη συχνότητα του φαινομένου της ξηρασίας τα τελευταία χρόνια και της αυξημένης κατανάλωσης κατά τις ίδιες περιόδους, δεδομένου του ρεκόρ κατανάλωσης μόνο τον Αύγουστο του 2021 κατά μέσο όρο 3,3 εκατομ. κυβικών μέτρων ημερησίως<sup>76</sup>. Η ολοένα και μεγαλύτερη πίεση στο σύστημα ύδρευσης της πόλης λόγω της εκτεταμένης αστικοποίησης και των απρόβλεπτων καιρικών συνθηκών λόγω της κλιματικής αλλαγής θα οδηγήσει τις τοπικές αρχές στην κατασκευή νέων ταμειυτήρων, καθώς συνολικά εκτιμάται ότι θα προστεθούν στο δίκτυο αυτό επιπλέον 1,2 εκατομμύρια χρήστες.

Η πανίδα και η χλωρίδα της περιοχής θα υποστεί μια εξίσου σημαντική βλάβη, ιδίως στην περιοχή της θάλασσας του Μαρμαρά, λόγω της μεταβολής της αλμυρότητας των υδάτων<sup>77</sup>. Συνεπώς, είναι πρόδηλη, η αντίθεση στην αρχή της αναλογικότητας, η οποία υπαγορεύει την στάθμιση κόστους - οφέλους, που εν προκειμένω το μακροπρόθεσμο περιβαλλοντικό κόστος και οι αναγκαίες θυσίες υπερσχύουν των βραχυπρόθεσμων και αμφιβόλου αποτελεσματικότητας ωφελειών. Παράλληλα όμως, για την ολοκλήρωση των εργασιών θα καταδαφιστούν υπάρχοντες οικισμοί, ο πληθυσμίο των οποίων θα εκτοπιστούν και θα καταστραφούν μεγάλες καλλιεργήσιμες εκτάσεις (150 εκατομ. τετρ. μέτρα) και θα αποψιλωθούν δάση (200 χιλ. δέντρα), που για αιώνες υπόκειντο στην προστασία του Σουλτάνου<sup>78</sup>. Όλα αυτά την ίδια στιγμή που τα δέντρα είναι πιο απαραίτητα από ποτέ για να αφαιρούν από την ατμόσφαιρα μεγάλες ποσότητες αερίων θερμοκηπίου και μειώνουν την θερμοκρασία της περιοχής, επιδρώντας στο μικροκλίμα της.

#### 4. ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΕΣ

Μετά το αποτυχημένο πραξικόπημα του 2016, ακολούθησαν μέτρα καταστολής των “αντιφρονούντων” στο καθεστώς και τις πολιτικές του με περισσότερους από 20.000 να αποβάλλονται από τον τουρκικό στρατό<sup>79</sup>. Ειδικότερα, τον Απρίλιο του 2021 104 εν αποστρατεία ναύαρχοι του πολεμικού ναυτικού της χώρας συνέταξαν και υπέγραψαν επιστολή

<sup>73</sup> Hamdi Firat Buyuk (January 2021) *Istanbul Mayor Vows to Resist Erdogan's 'Disastrous' Canal Project*, Balkan Insight, Διαθέσιμο εδώ: <https://balkaninsight.com/2021/06/28/istanbul-mayor-vows-to-resist-erdogans-disastrous-canal-project/>.

<sup>74</sup> Hürriyet Daily News (January 2020) *Kanal Istanbul gets ministry nod on environment*, Διαθέσιμο εδώ: <https://www.hurriyetdailynews.com/kanal-istanbul-gets-ministry-nod-on-environment-151093>.

<sup>75</sup> Akgün İlhan (November 2020) *Istanbul's Water Crisis*, Green European Journal, Διαθέσιμο εδώ: <https://www.greeneuropeanjournal.eu/istanbuls-water-crisis/>.

<sup>76</sup> Hürriyet Daily News (January 2020) *Istanbul breaks water consumption record in August: Expert*, Διαθέσιμο εδώ: <https://www.hurriyetdailynews.com/istanbul-breaks-water-consumption-record-in-august-expert-167553>.

<sup>77</sup> Didem Yerli, Gül Aktürk, Esmal Dolgun (January 2022) *A New Shipping Canal for Istanbul? Water, History, Economy and 'Crossroads'*, Leiden-Delft-Erasmus Universities, Διαθέσιμο εδώ: <https://www.portcityfutures.nl/news/a-new-shipping-canal-for-istanbul-water-history-economy-and-crossroads>.

<sup>78</sup> National Geographic (March 2018) *Will Istanbul's Massive New Canal Be an Environmental Disaster?*, Διαθέσιμο εδώ: <https://www.nationalgeographic.com/science/article/istanbul-canal-project-bosporus-environmental-impacts>.

<sup>79</sup> Umut Uras (April 2021) *Turkey's Canal Istanbul dispute explained*, AlJazeera, Διαθέσιμο εδώ: <https://www.aljazeera.com/news/2021/4/5/turkey-what-you-need-to-know-on-canal-istanbul-montreux-dispute>.

προς τον Πρόεδρο, εκθέτοντας τις ανησυχίες τους για το νέο έργο εν αναμονή της έναρξης της κατασκευής της διώρυγας, η οποία υποστηρίζουν ότι θα υπονομεύσει τη Συνθήκη του Montreux. Συγχρόνως εκφράστηκαν οι ανησυχίες τους σχετικά με τον αντίκτυπο του έργου στην αμυντική ικανότητα της Κωνσταντινούπολης από την ευρωπαϊκή πλευρά, μετατρέποντας την μέχρι τώρα χερσόνησο σε ένα τεχνητό νησί και αποκόπτοντάς την από την Ανατολική Θράκη<sup>80</sup>. Εν συνεχεία η κυβέρνηση έδωσε εντολή στην αστυνομία για την έκδοση ενταλμάτων σύλληψης για 10 εκ των υπογραφόντων ναυάρχων με τον Ερντογάν να τονίζει ότι “σε μια χώρα με ένα παρελθόν γεμάτο πραξικοπήματα, μία ακόμα προσπάθεια πραξικοπήματος από μια ομάδα εν αποστρατεία ναυάρχων δεν μπορεί να γίνει δεκτή”<sup>81</sup>.

Παρόλα αυτά, η Συνθήκη τεχνικά δεν παραβιάζεται, αφού τα στενά του Βοσπόρου θα παραμείνουν διεθνώς αναγνωρισμένα ως προστατευόμενα και ανοιχτά για ελεύθερο πλου εμπορικών και πολεμικών πλοίων, των Παρευξινίων χωρών, εκτός από περιόδους πολέμου, αλλά και τρίτων κρατών για διάστημα έως 21 ημέρες. Πάντως, οι ναυτιλιακές εταιρείες δεν φαίνεται να ζητούν ή να υποστηρίζουν την κατασκευή μια νέας θαλάσσιας οδού, ενώ και τα τελευταία 40 χρόνια έχει βελτιωθεί η διαχείριση της θαλάσσιας κυκλοφορίας και για αυτό δεν έχει υπάρξει κάποιο σημαντικό ατύχημα παρά τη διαρκώς αυξανόμενη χωρητικότητα των διερχόμενων πλοίων. Ακόμα, με βάση τεχνικά χαρακτηριστικά της διώρυγας μπορεί να υποστηριχθεί ότι από αυτήν θα δύνανται να διέρχονται μόνο συγκεκριμένα πλοία, αποκλείοντας έτσι τα μεγαλύτερου τύπου φορτηγά πλοία, που χρόνο με τον χρόνο κατασκευάζονται. Τα ατυχήματα μειώθηκαν κατά 39% από το τελευταίο μεγάλο ατύχημα το 1994, όταν το εμπορικό πλοίο “Shipbroker” προσέκρουσε στο δεξαμενόπλοιο (tanker) “Nassia” με κυπριακή σημαία, σκοτώνοντας 24 μέλη του πληρώματος και τραυματίζοντας άλλους 29 με 10 αγνοουμένους, προκαλώντας συγχρόνως πέντε αλυσιδωτές εκρήξεις στον Βόσπορο και απελευθερώνοντας 95.000 τόνους αργού πετρελαίου<sup>82</sup>.

### E. ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΣΥΝΘΗΚΗΣ ΤΟΥ MONTREUX

Αρχικά, με βάση την δήλωση του Τούρκου Πρωθυπουργού, Μπιναλί Γιλντιρίμ, το 2018 η νέα διώρυγα δεν θα υπόκειται στη Συνθήκη του Montreux, αλλά σε εσωτερική νομοθεσία. Η Ρωσία θεωρεί την κατασκευή της διώρυγας ως ένα πολιτικώς υποκινούμενο έργο, το οποίο όμως δεν πίστευε ότι θα προχωρούσε στην εκπλήρωση του. Όμως έπειτα από δηλώσεις του Υπουργού Εξωτερικών της Ρωσίας, Σεργκέι Λαβρόφ, και του Ρώσου πρέσβη στην Άγκυρα ότι δεν πρόκειται να επαναδιαπραγματευτούν την Συνθήκη, η Τουρκία μετέβαλε την θέση της. Εν τέλει, διευκρίνισε στην αναφορά του περιβαλλοντικού αντικτύπου του έργου ότι όλες οι ρυθμίσεις της Συνθήκης θα εφαρμόζονται και στην νέα διώρυγα, με τον Βόσπορο να παραμένει ανοιχτός στην ελεύθερη κυκλοφορία<sup>83</sup>.

Το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS) διακρίνει τη διέλευση των πλοίων από τα στενά από τις τεχνητές διώρυγες, κανάλια, που κατά το άρθρο 35, περίπτωση 1 θεωρούνται ως εσωτερικά

<sup>80</sup> German Institute for International and Security Affairs (July 2021) *Canal Istanbul: Turkey's Controversial Megaproject*, page 3, Διαθέσιμο εδώ: [https://www.swp-berlin.org/publications/products/comments/2021C43\\_Canal\\_Istanbul.pdf](https://www.swp-berlin.org/publications/products/comments/2021C43_Canal_Istanbul.pdf).

<sup>81</sup> Σε εκείνους που σπεύδουν να επωφεληθούν από την κατασκευή του έργου και των νέων παρόχθιων οικισμών βρίσκεται και ένα μέλος της οικογένειας του Προέδρου Ερντογάν. Ο σύζυγος της κόρης του Προέδρου και Υπουργός Οικονομικών της κυβέρνησής του, Μπεράτ Αλμπαϊράκ, έχει αγοράσει εκτάσεις κατά μήκος της διαδρομής την οποία θα ακολουθήσει η πλωτή οδός. Συνεπώς, το όφελος της οικογένειας του Τούρκου Προέδρου από την ανάπτυξη των περιοχών αυτών θα είναι άμεσο, γεγονός που δείχνει την προσωπική ανάμειξή του με το έργο και αποτελεί έναν επιπλέον λόγο για να προωθήσει με αποφασιστικότητα την ολοκλήρωση του έργου. (Joseph Hincks (February 2020) *The Multibillion Dollar Canal Carving a Rift Through Erdogan's Turkey*, TIME, Διαθέσιμο εδώ: <https://time.com/5783560/canal-istanbul-erdogan-imamoglu-infrastructure/>).

<sup>82</sup> Regional Marine Pollution Emergency Response Centre for the Mediterranean Sea (March 2020) *1994 Nassia Incident*, Διαθέσιμο εδώ: <https://www.rempec.org/en/our-work/pollution-preparedness-and-response/response/accident-map/1994-nassia-incident>.

<sup>83</sup> Yörük Işık (June 2021) *Canal Istanbul: Don't believe the hype*, MEI@75, Διαθέσιμο εδώ: <https://www.mei.edu/publications/canal-istanbul-dont-believe-hype>.

ύδατα και δεν υπόκεινται στο καθεστώς του πλου διέλευσης στο διεθνές δίκαιο. Η εν λόγω ελευθερία διέλευσης από τεχνητές διώρυγες ρυθμίζεται επομένως από το διεθνές δίκαιο, αλλά μπορεί να αποκτήσει χαρακτήρα διεθνούς εθίμου από την συνεπή και γενικευμένη πρακτική, όπου είτε δεν υπάρχουν ήδη συναφείς συνθήκες είτε υπόκεινται εξ' ολοκλήρου στο εκάστοτε εσωτερικό δίκαιο, όπως ο Ισθμός της Κορίνθου. Όμως εν προκειμένω, βρίσκει εφαρμογή η περίπτωση 3 του ίδιου άρθρου, σύμφωνα με το οποίο "το νομικό καθεστώς των στενών στα οποία ελέγχεται η διέλευση εν όλω ή εν μέρει από μακροχρόνιες σε ισχύ συνθήκες σχετικές με τα στενά αυτά". Ως εκ τούτου, η υπό κατασκευή διώρυγα της Κωνσταντινούπολης δε θα υπόκειται στην εσωτερική νομοθεσία της Τουρκίας, ανάλογη με τα εσωτερικά ύδατα, αλλά λόγω της ύπαρξης της Συνθήκης του Montreux που ρυθμίζει τη διέλευση από τα Τουρκικά Στενά η διώρυγα θα υπόκειται στις ίδιες ρυθμίσεις. Το έργο δεν θα επηρεάσει το καθεστώς διέλευσης της Συνθήκης του Montreux, αλλά προβλήματα και εντάσεις μπορεί να ανακύψουν από την απευθείας αναλογική εφαρμογή και για την αποφυγή σχετικών διενέξεων. Η Τουρκία καλό θα είναι να επιτρέψει τη διέλευση από την υπό κατασκευή διώρυγα μόνο εμπορικών και όχι και πολεμικών πλοίων.

Παράλληλα, το ζήτημα για την εφαρμογή της Συνθήκης περιστρέφεται γύρω και από τον ορισμό της έννοιας "Τουρκικά Στενά" σύμφωνα με την Συνθήκη του Montreux, τα οποία συναποτελούν το στενό των Δαρδανελίων, η θάλασσα του Μαρμαρά και ο Βόσπορος, δηλαδή ο θαλάσσιος δρόμος μεταξύ της Μαύρης Θάλασσας και του Αιγαίου. Επειδή πρόκειται για μια θαλάσσια οδό που ακόμα και αν χρησιμοποιηθεί διαφορετική είσοδος μεταξύ της Μαύρης Θάλασσας και του Βοσπόρου, το εκάστοτε πλοίο πρέπει να διασχίσει τη θάλασσα του Μαρμαρά και τα Δαρδανέλια για να καταλήξει στο Αιγαίο και στη συνέχεια στη Μεσόγειο, που ελέγχονται από το καθεστώς της Συνθήκης του Montreux<sup>84</sup>.

Εφόσον η νέα διώρυγα δεν μπορεί να διαχωριστεί γεωγραφικά και λειτουργικά από τα Στενά, τότε είναι λογικό επόμενο της να υπόκειται στις ρυθμίσεις της Συνθήκης του Montreux με βάση την αρχή της αποτελεσματικότητας της Συνθήκης. Από τη στιγμή που η νέα διώρυγα δεν υπόκειται σε ειδικό νομικό καθεστώς, τότε και κατ' αναλογία δε θα μπορεί η Τουρκία να επιβάλλει διόδια, καθώς ρητά στη Συνθήκη ορίζεται ότι εγγυάται την ελεύθερη διέλευση των πλοίων.

## **8. ΑΠΟΣΤΡΑΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΕΠΑΝΑΣΤΡΑΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΝΗΣΙΩΝ ΤΟΥ ΑΝΑΤΟΛΙΚΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ\***

Καταρχάς, προς αποφυγήν παρερμηνειών, κρίνεται αδήριτη ανάγκη να παρουσιαστούν εν συντομία τα τρία καθεστώτα που διέπουν τα νησιά του Ανατολικού Αιγαίου. Ειδικότερα, τα τελευταία δεν αποτελούν μια νομική ενότητα αλλά αντίθετα διέπονται από τρεις Διεθνείς Συνθήκες<sup>85</sup>:

Το καθεστώς των νήσων Λήμνου και Σαμοθράκης διέπεται από την Σύμβαση της Λωζάννη για τα Στενά του 1923, η οποία αντικαταστάθηκε από την Σύμβαση του Μοντρέ 1936, η οποία ισχύει ως σήμερα.

Το καθεστώς των νήσων Μυτιλήνης, Χίου, Σάμου και Ικαρίας διέπεται μέχρι σήμερα από την Συνθήκη Ειρήνης της Λωζάννης του 1923.

---

<sup>84</sup> Yücel Kurtuluş (2019) *The Legal Regime of the Turkish Straits: Regulation of the Montreux Convention and its Importance on the International Relations after the Conflict of Ukraine*, Johann Wolfgang Goethe-University Frankfurt am Main, pages 244 - 248, Διαθέσιμο εδώ: <https://d-nb.info/1187833509/34>.

\* Κατερίνα Παπαδημήτρη

<sup>85</sup> Τουρκικοί ισχυρισμοί περί αποστρατικοποίησης των νησιών του Αιγαίου, Επίσημη ιστοσελίδα του Ελληνικού Υπουργείου Εξωτερικών, διαθέσιμη στο <https://www.mfa.gr/en/issues-of-greek-turkish-relations/relevant-documents/turkish-claims-regarding-the-demilitarization-of-islands-in-the-aegean-sea.html>

Το καθεστώς των Δωδεκανήσων διέπεται μέχρι σήμερα από την Συνθήκη Ειρήνης των Παρισίων του 1947.

Αντικείμενο, ωστόσο, της παρούσας εργασίας θα αποτελέσει μόνο το νομικό καθεστώς των νησιών Λήμνου και Σαμοθράκης.

### **Το νομικό καθεστώς των νησιών Λήμνου και Σαμοθράκης**

Η αποστρατικοποίηση και κατά συνέπεια η ουδετεροποίηση των ελληνικών νησιών Λήμνου και Σαμοθράκης, μαζί με την αποστρατικοποίηση και την ουδετεροποίηση των Δαρδανελίων, της Θάλασσας του Μάρμαρα και του Βόσπορου, καθώς επίσης και των τουρκικών νησιών Ίμβρου (Gokceada), Τενέδου (Bozcaada) και Λαγουσών (Tavcan), αρχικώς προβλέπταν στο άρθρο 4 της Σύμβασης της Λωζάννης περί του καθεστώτος των Στενών 1923. Το καθεστώς αυτό, όμως, έμελλε να καταργηθεί 13 χρόνια αργότερα, το 1936, από την Συνθήκη του Μοντρέ, η οποία όπως ρητώς μνημονεύεται στο Προοίμιο της, αντικατέστησε εξ ολοκλήρου την προγενέστερη της, Σύμβαση της Λωζάννης, η οποία λύθηκε, έπαψε δηλαδή να υπάρχει νομικά. Τα μέρη έκαναν, με αλλά λόγια, χρήση της ρύθμισης του άρθρου 59 της Σύμβασης της Βιέννης του 1969 για το Δίκαιο των Συνθηκών, η οποία κωδικοποιώντας τον εθιμικό κανόνα έμμεσης και σιωπηρής κατάργησης μιας Συνθήκης από μια μεταγενέστερη, όρισε πως «*μια Συνθήκη θεωρείται ότι έχει λήξει αν όλα τα μέρη συνομολόγησαν μεταγενέστερη συμφωνία που έχει το ίδιο αντικείμενο και προκύπτει από τη μεταγενέστερη Συνθήκη ή από άλλου ότι τα μέρη είχαν πρόθεση να διέπεται το αντικείμενο από την Συνθήκη*»<sup>86</sup>. Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω πληρώθηκαν και οι τρεις προϋποθέσεις έμμεσης και σιωπηρής κατάργησης μιας Συνθήκης εφόσον: α) το αντικείμενο και των δυο Συμβάσεων είναι το ίδιο, ο καθορισμός του καθεστώτος των Στενών, β) τα συμβαλλόμενα μέρη είναι τα ίδια, γ) από το Προοίμιο της Σύμβασης του Μοντρέ γίνεται φανερή η πρόθεση των μερών να διέπεται εξής από αυτή το καθεστώς των Στενών. Έτσι, το καθεστώς των νησιών Λήμνου και Σαμοθράκης καθορίζει σήμερα η Σύμβαση του Μοντρέ.

Πώς, όμως, και κυρίως γιατί, μετά από μόλις 13 χρόνια ισχύος, τα κράτη-μέλη της Σύμβασης της Λωζάννης έκριναν πως ήλθε το πλήρωμα του χρόνου για μια νέα εποχή;

Στην πραγματικότητα, κινητήρια δύναμη της αλλαγής αποτελέσαν τα συμφέροντα της Τουρκίας. Ειδικότερα, η τελευταία επικαλούμενη τις πολιτικές κρίσεις της εποχής και την διεθνώς αναγνωρισμένη αρχή της μεταβολής των περιστάσεων (*clausula rebus sic stantibus*) που οδήγησαν στην υπογραφή της Σύμβασης της Λωζάννης (λήξη του Α' Παγκοσμίου Πολέμου), όπως αυτή αναγνωρίζεται στο Διεθνές Δίκαιο, ανακοίνωσε, ήδη από το 1922 όταν και έγινε μέλος της Κοινωνίας των Εθνών, πως επιθυμεί μια νέα ρύθμιση του καθεστώτος των Στενών<sup>87</sup>. Έτσι, ζήτησε καθοριστικό στοιχείο να προκριθεί αυτήν την φορά η εδαφική της ασφάλεια και όχι η εξυπηρέτηση της διεθνούς ναυσιπλοΐας. Οι τότε Μεγάλες Δυνάμεις υπέκυψαν σε αυτή την τουρκική αξίωση, προσπαθώντας όμως με κάποιο τρόπο να την ισοσταθμίσουν με τα δικά τους συμφέροντα χρήσης των στενών<sup>88</sup>. Αποτέλεσμα της προσπάθειας αυτής ήταν η σύναψη της Σύμβασης του Μοντρέ, η οποία παρείχε στην Τουρκία αμέσως μετά την υπογραφή της το δικαίωμα επανεξοπλισμού των Στενών<sup>89</sup>. Έτσι, η

<sup>86</sup> Ροζάκης Χρήστος, Τούντα-Φεργάδη Αρετή, Μανωλοπούλου-Βαρβιτσιώτη Αικατερίνη, Ιωάννου Εμμανουήλ, «*Η αποστρατικοποίηση των Ελληνοτουρκικών συνόρων*», Πάντειου Ανάτατη Σχολή Πολιτικών Επιστημών, 1977, σελ. 90.

<sup>87</sup> Η Σύμβαση της Λωζάννης ήταν μια τυπική μεταπολεμική Συνθήκη, εφόσον καταρτίστηκε μετά την λήξη του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου. Ως εκ τούτου, οι ρήτρες της περιείχαν πολλούς κινδύνους για την ασφάλεια και την ακεραιότητα της Τουρκίας, δεδομένου ότι υποχρέωναν σε αποπλισμό τόσο τα Τουρκικά Στενά όσο και τα ελληνικά νησιά. Συνεπώς, με αυτήν είχαν, στην πραγματικότητα, περιοριστεί τα κυριαρχικά δικαιώματα της Τουρκίας. Για τους παραπάνω λόγους η Τουρκία επικαλέστηκε την αρχή της μεταβολής των συνθηκών και ζήτησε την δημιουργία μιας νέας Συνθήκης. Váli Ferenc Albert, "The Turkish Straits and NATO", Vol. 32. Hoover Institution Press, Stanford, 1972, σελ 34.

<sup>88</sup> Ροζάκης Χρήστος, Τούντα-Φεργάδη Αρετή, Μανωλοπούλου-Βαρβιτσιώτη Αικατερίνη, Ιωάννου Εμμανουήλ, ο.π., σελ. 89.

<sup>89</sup> Όπως άλλωστε φανερώνει το Προοίμιο της Σύμβασης του Μοντρέ, τα συμβαλλόμενα κράτη συνήλθαν με σκοπό «*να ρυθμίσουν την διέλευση και ναυσιπλοΐα των Στενών, χωρίς να παραγνωρίζεται η ασφάλεια*

αποστρατικοποίηση των Στενών έπαψε να υφίσταται, τερματίζοντας ταυτόχρονα οποιαδήποτε δυνατότητα παρέμβασης στα Στενά από άλλες χώρες πλην της Τουρκίας.

Αναπόφευκτη συνέπεια, όμως, του εξοπλισμού των Στενών (Θάλασσα του Βόσπορου, Θάλασσα του Μάρμαρα και Στενά των Δαρδανελίων) θεωρήθηκε τόσο από την πλευρά της Ελλάδας όσο και από την πλευρά της Τουρκίας, ήδη προ της σύγκλησης της συνδιάσκεψης για την Συνθήκη, ο εξοπλισμός (ή στρατικοποίηση) και των ελληνικών νησιών Λήμνου και Σαμοθράκης. Την συμφωνία αυτή περί αμοιβαίου εξοπλισμού μεταξύ των δυο χωρών επιβεβαιώνουν, μάλιστα, πολλαπλές δηλώσεις των εκπροσώπων των δύο κρατών.

Πιο συγκεκριμένα, στις 17 Απριλίου του 1936, ο απεσταλμένος της Ελλάδας στην Άγκυρα, κ. Βατικιώτης, ζήτησε από τον Υπουργό Εξωτερικών της Τουρκίας, κ. Rustu Aras, την οχύρωση της Λήμνου και της Σαμοθράκης. Η απάντηση του Τούρκου Υπουργού Εξωτερικών, ούσα ευνοϊκή, διαβεβαίωνε πως η Ελλάδα δεν θα συναντήσει καμία αντίσταση εκ μέρους της Τουρκίας αν επιθυμεί, για την ασφάλεια της στην περιοχή, να προβεί στην οχύρωση των άλλων νησιών του Αιγαίου Πελάγους<sup>90</sup>. Την δήλωση αυτή επανέλαβε και λίγες εβδομάδες μετά, στις 2 Μαΐου του 1936, επισκεπτόμενος τον τότε Πρωθυπουργό της Ελλάδας, Ιωάννη Μεταξά, στην Αθήνα, όπως αυτό αποδεικνύεται από τα πρακτικά της συνάντησης<sup>91</sup>. Επιπλέον, 4 μέρες αργότερα, η Τουρκική κυβέρνηση, θέλοντας να κάνει γνωστή και στα λοιπά συμβαλλόμενα μέρη της Σύμβασης της Λωζάννης, την επιθυμία της να επαναδιαπραγματευτούν τους όρους που ρυθμίζουν την διέλευση μέσα από τα Στενά της, στέλνει υπομνήματα στις κυβερνήσεις της Γαλλίας και της Αγγλίας, στα οποία ανέφερε μεταξύ άλλων την πρόθεση της να καταργήσει τις διατάξεις αποστρατικοποίησης των Στενών, συμπεριλαμβανομένων και των δυο ελληνικών νησιών. Παρόμοιο υπόμνημα στάλθηκε την ίδια μέρα, εκ μέρους του πρεσβευτή της Τουρκίας, κ Ρουσέλ Εσρέφ, και στον Ιωάννη Μεταξά<sup>92</sup>. Τέλος, την Παρασκευή στις 31 Ιουλίου του 1936, ο Τούρκος ΥΠΕΞ, κ. Rustu Aras, κατά την διαδικασία κύρωσης της Σύμβασης του Μοντρέ στην Τουρκική Εθνοσυνέλευση, δήλωσε πως οι «*διατάξεις που αναφέρονται στα νησιά Λήμνος και Σαμοθράκη, τα οποία ανήκουν στη φίλη και γείτονα Ελλάδα και ήσαν αποστρατιωτικοποιημένα βάσει των σχετικών διατάξεων της Συμβάσεως της Λωζάννης, καταργούνται και αυτές από τη Σύμβαση του Μοντρέ*»<sup>93</sup>.

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, ευλόγως, προκύπτει το ερώτημα, αν τελικά η Ελλάδα και η Τουρκία σύναψαν μια Διεθνή Σύμβαση σχετικά με την επαναστρατικοποίηση των αποστρατικοποιημένων έως τότε νησιών, Λήμνου και Σαμοθράκης, δεδομένου πως οι σχετικές

---

*της Τουρκίας και των άλλων Κρατών της Μαύρης Θάλασσας και να αντικαταστήσουν με την παρούσα Συνθήκη, την Συνθήκη της Λωζάννης».*

<sup>90</sup> Απόσπασμα δήλωσης του Τούρκου Υπουργού Εξωτερικών: "...the provisions concerning the islands of Limnos and Samothraki which belong to our friend and neighbour, Greece, and which had been demilitarised by the Lausanne Convention in 1923, are abolished also by the Convention of Montreux and we are particularly pleased about this... By this opportunity I wish to point out one of the features of new Turkey's policy: to wish our friends what we wish for ourselves and never wish for them as well as for any other power, what we consider unfair...".

<sup>91</sup> On 31 July 1936, during a debate in the Turkish National Assembly on the ratification of the Montreux Convention, the Turkish Minister of Foreign Affairs, Rustu Aras, declared full of joy: "the provisions concerning the islands of Limnos and Samothraki which belong to our friend and neighbour, Greece, and which had been demilitarised by the Lausanne Convention in 1923, are abolished also by the Convention of Montreux and we are particularly pleased about this... By this opportunity I wish to point out one of the features of new Turkey's policy: to wish our friends what we wish for ourselves and never wish for them as well as for any other power, what we consider unfair", Turkish Gazette of Great National Assemblies, vol. 12, assembly 31 July 1936, p. 309, όπως αναφέρεται στην επίσημη ιστοσελίδα του Ελληνικού Υπουργείου Εξωτερικών, διαθέσιμη στο <https://www.mfa.gr/en/issues-of-greek-turkish-relations/relevant-documents/turkish-claims-regarding-the-demilitarization-of-islands-in-the-aegean-sea.html>

<sup>92</sup> Πρεσβευτής της Τουρκίας, κ, Ρουσέλ Εσρέφ προς Ιωάννη Μεταξά: «*Κατ' εντολήν της κυβερνήσεως μου... είμαστε εξ ολοκλήρου σύμφωνοι όσον αφορά στη στρατιωτικοποίηση αυτών των δύο νησιών (Λήμνου και Σαμοθράκης), ταυτόχρονα με τον εξοπλισμό των Στενών*».

<sup>93</sup> 5η Σύνοδος Τουρκικής Εθνοσυνέλευσης, 81η Συνεδρίαση.



δηλώσεις των δυο πλευρών δεν έλαβαν ποτέ την μορφή ενός ενιαίου νομοθετικού κειμένου ενώ μάλιστα μερικές από αυτές δεν περιβλήθηκαν ούτε τον έγγραφο τύπο.

Την απάντηση σε αυτό το ερώτημα, δίνει ο συνδυασμός των άρθρων 2 και 7 της Σύμβασης της Βιέννης για το Δίκαιο των Συνθηκών του 1969. Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με το άρθρο 2 «με τον όρο συνθήκη εννοούμε κάθε συμβατική σχέση που συνάπτεται μεταξύ των υποκειμένων του Διεθνούς Δικαίου (είτε μεταξύ κρατών, είτε μεταξύ κρατών και διεθνών οργανισμών που έχουν δικαιοπρακτική ικανότητα ή τέλος είτε μεταξύ διεθνών οργανισμών που έχουν δικαιοπρακτική ικανότητα) και αποσκοπεί στην παραγωγή έννομων αποτελεσμάτων». Η Συνθήκη της Βιέννης, πράγματι, προκρίνει την εγγραφή μορφή των διεθνών συμφωνιών για λόγους ασφαλείας, ορίζοντας πως δεν εφαρμόζεται σε προφορικές συμφωνίες μεταξύ των κρατών. Αυτό, όμως, δεν σημαίνει πως οι τελευταίες είναι ανυπόστατες ή δεν παράγουν τα έννομα αποτελέσματα τους κατά το εθμικό δίκαιο<sup>94</sup>. Αντίθετα, μάλιστα, ο τύπος, η μορφή της συμφωνίας, η ύπαρξη ενός ενιαίου κειμένου όπως επίσης και η ονομασία, είναι αδιάφορα για την ύπαρξη νομικής δεσμευτικότητας<sup>95</sup>. Μοναδική προϋπόθεση είναι να υφίσταται η βούληση των Κρατών να δημιουργήσουν έννομες σχέσεις, βούληση, η οποία θα συνάγεται από τους όρους της συμφωνίας και τις περιστάσεις υπό τις οποίες θα συνάπτεται<sup>96</sup>. Στην υπόθεση, μάλιστα, *Θαλάσσια Οριοθέτηση και Εδαφικά Ζητήματα μεταξύ Κατάρ και Μπαχρέιν (Κατάρ κατά Μπαχρέιν)*, *Δικαιοδοσία και Παραδεκτό*, η οποία μοιάζει πολύ με την υπό εξέταση υπόθεση μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας, το Διεθνές Δικαστήριο έκρινε ότι τα πρακτικά μιας συνάντησης εκπροσώπων των δυο κρατών το 1990 αποτελούσαν διεθνή συμφωνία, καθώς ενσωμάτωναν τις δεσμεύσεις που είχαν αναλάβει και γεννούσαν δικαιώματα και υποχρεώσεις κατά το διεθνές δίκαιο, ανεξαρτήτως εάν η μεταγενέστερη συμπεριφορά του Μπαχρέιν υποδήλωνε ότι δεν είχε πρόθεση να συνάψει διεθνή συμφωνία<sup>97</sup>.

Συνδυάζοντας, τα παραπάνω με το άρθρο 7 της Σύμβασης της Βιέννης το οποίο κατοχυρώνει το γενικό τεκμήριο εκπροσώπησης στην σύναψη διεθνών συμφωνιών, σύμφωνα με το οποίο οι Αρχηγοί Κρατών, οι Πρόεδροι των Κυβερνήσεων και οι Υπουργοί Εξωτερικών είναι αρμόδιοι να εκπροσωπούν την χώρα τους στην συνομολόγηση οιασδήποτε Διεθνούς Συμβάσεως, οδηγούμαστε στο μάλλον σαφές συμπέρασμα, πως η Ελλάδα και η Τουρκία σύναψαν μια πραγματική συμφωνία, σύμφωνα με το Διεθνές Δίκαιο, για τον εξοπλισμό (στρατικοποίηση) των νήσων Λήμνου και Σαμοθράκης ενόψει της υπογραφής της νέας Σύμβασης του Μοντρέ για το καθεστώς των Στενών, εφόσον τόσο ο Υπουργός Εξωτερικών της Τουρκίας, κ. Rustu Aras, όσο και ο τότε Πρωθυπουργός της Ελλάδας, Ιωάννης Μεταξάς, ήταν αρμόδιοι να συνδιαλλαχθούν και να καταλήξουν στην κατάρτιση αυτής.

Παρά, όμως, την ξεκάθαρη από νομική άποψη κατάρτιση μιας διεθνούς συμφωνίας μεταξύ των δύο πλευρών περί επαναστρατικοποίησης όχι μόνο των Στενών αλλά και των ελληνικών νησιών Λήμνου και Σαμοθράκης ενόψει της υπογραφής της Συνθήκης του Μοντρέ, καμία διάταξη της τελευταίας δεν αναφέρθηκε τελικά στην στρατικοποίηση των νησιών, δημιουργώντας έτσι ένα κενό. Παρόλα αυτά, η μεν Τουρκία οχύρωσε αμέσως την Ίμβρο και την Τένεδο, χαρακτηρίζοντας τα ως επιτηρούμενη ζώνη ενώ η δε Ελλάδα, αφού επανεξόπλησε τα νησιά Λήμνο και Σαμοθράκη, τον Φεβρουάριο του 1937, τα ανακήρυξε και αυτή με την σειρά της, στις 3 Απριλίου του ίδιου έτους, ως επιτηρούμενη ζώνη<sup>98</sup>. Οι πράξεις αυτές θεωρήθηκαν απολύτως νόμιμες και σύμφωνες με την Σύμβαση του Μοντρέ, με την Βρετανική Διπλωματία να τις χαρακτηρίζει ως "expressis verbis" (ρητά), δηλαδή ως απολύτως σύμφωνες

<sup>94</sup> Αντωνόπουλος Κωνσταντίνος και Μαγκλιβέρας Κωνσταντίνος, ο.π., σελ 398

<sup>95</sup> Στην υπόθεση Νομικό Καθεστώς της Ανατολικής Γροιλανδίας (Δανία κατά Νορβηγία), το Διαρκές Δικαστήριο Διεθνούς Δικαιοσύνης έκρινε ότι η «Δήλωση (του τότε Νορβηγού Υπουργού Εξωτερικών) Ihlen» προς το Δανό πρέσβη στο Όσλο το 1919 ότι «η Νορβηγία δεν θα προκαλέσει προσκόμματα» στην επέκταση της κυριαρχίας της Δανίας σε ολόκληρη τη Γροιλανδία δέσμευε τη Νορβηγία έναντι της Δανίας, Αντωνόπουλος Κωνσταντίνος και Μαγκλιβέρας Κωνσταντίνος, ο.π., υποσημείωση 24, σελ 398

<sup>96</sup> Έτσι, έκρινε το Διεθνές Δικαστήριο στην υπόθεση Υφαλοκρηπίδα του Αιγαίου (Ελλάδα κατά Τουρκίας), το 1978.

<sup>97</sup> Αντωνόπουλος Κωνσταντίνος και Μαγκλιβέρας Κωνσταντίνος, ο.π., παρ. 853, σελ 398

<sup>98</sup> Συρίγος Άγγελος, «Ελληνοτουρκικές σχέσεις», Εκδόσεις Πατάκη, Αθήνα 2015, σελ.84.

με τις προβλέψεις της Σύμβασης, και με τις εμπλεκόμενες κυβερνήσεις να τις αποδέχονται σιωπηρώς. Για λίγο καιρό, η διεθνής κοινωνία πίστευε και ευλόγως, πως το ζήτημα περί αναγνώρισης δικαιώματος επαναστρατικοποίησης και στην ελληνική πλευρά έλαβε τέλος. Δυστυχώς, όμως, η ηρεμία δεν ήταν παρά, φαινομενική.

Πολύ σύντομα, η Τουρκική Κυβέρνηση άρχισε να ισχυρίζεται πως οι παραπάνω ενέργειες της ελληνικής πλευράς εφόσον δεν αποτέλεσαν αντικείμενο ρητής ρύθμισης με την Συνθήκη του Μοντρέ συνιστούσαν νομική αυθαιρεσία. Η Ελλάδα, από την άλλη πλευρά, επικαλείται τις σχετικές με την κατάρτιση της Σύμβασης του Μοντρέ προπαρασκευαστικές συζητήσεις και δημόσιες δηλώσεις, όπως επίσης και τα σχετικά υπομνήματα, υποστηρίζοντας πως αποδεικνύουν, χωρίς καμία αμφιβολία, πρώτον ότι η Σύμβαση του Μοντρέ αποσκοπούσε να αντικαταστήσει εξ ολοκλήρου την Σύμβαση της Λωζάννης και δεύτερον πως μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας συνάφθηκε, ήδη προ της σύγκλησης της Τουρκικής Εθνοσυνέλευσης που ψήφισε υπέρ της Σύμβασης του Μοντρέ, μια διακριτή Συμφωνία Διεθνούς Δικαίου για αμοιβαία επαναστρατικοποίηση. Επιπλέον, η Ελληνική πλευρά, προς επίρρωση του δικαιώματος επαναστρατικοποίησης των νησιών, επικαλείται το φυσικό δικαίωμα κάθε κράτους να λαμβάνει μέτρα για την νόμιμη άμυνα του, όπως αυτό αποτυπώνεται στο άρθρο 51 του Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών, ισχυριζόμενη πως η στρατικοποίηση των νησιών ήταν αναφαίρετο δικαίωμα της. Συνεπώς, ακόμα και αν όντως όπως ισχυρίζεται η Τουρκική πλευρά, η Ελλάδα έπρεπε να εμείνει στους όρους της Σύμβασης της Λωζάννης που την υποχρέωναν σε ουδετερότητα, ακυρώνοντας έτσι το γεγονός πως η τελευταία έπαψε να ισχύει και χάθηκε από τον νομικό κόσμο την χρονική στιγμή που η Σύμβαση του Μοντρέ τέθηκε σε ισχύ, η Ελλάδα και πάλι θα είχε, σύμφωνα με το άρθρο 51, το δικαίωμα στρατιωτικοποίησης των νησιών προς διαφύλαξη της εθνικής της ασφαλείας. Παράλληλα με το άρθρο 51, προβάλλει συχνά και το επιχείρημα της νόμιμης άμυνας μπροστά στην Τουρκική απειλή, η οποία, κατά την ίδια, μετά την εισβολή στην Κύπρο το 1974, τη συγκρότηση της 4ης Τουρκικής Στρατιάς στα παραλία της Μικράς Ασίας και της διαρκούς έντασης που χαρακτηρίζει το Αιγαίο, θεωρείται υπαρκτή. Η Τουρκία, από την πλευρά της, αποδέχεται μεν το επιχείρημα της νόμιμης άμυνας, ισχυρίζεται, δε, πως για να μπορέσει να ασκηθεί θα πρέπει πρώτα το Κράτος να έχει γίνει στόχος ένοπλης επίθεσης. Με άλλα λόγια, υποστηρίζει, πως η Ελλάδα έχει δικαίωμα να εξοπλίσει στρατιωτικά τα δυο νησιά, μόνο αφότου γίνει στόχος ένοπλης επίθεσης από την ίδια, το οποίο είναι προβληματικό<sup>99</sup>.

Συμπερασματικά, διαπιστώνεται πως το ζήτημα της στρατικοποίησης των νησιών Λήμνου και Σαμοθράκης αμφισβητείται από την Τουρκία, δεδομένου πως κανένα διεθνές νομοθετικό κείμενο δεν αναφέρεται σε αυτό. Το ιστορικό των διαπραγματεύσεων είναι, σαφώς, ένα ισχυρό αποδεικτικό στοιχείο που κλίνει την Ζυγαριά του Δικαίου προς την ελληνική πλευρά. Όσο, όμως, η Τουρκία επιμένει να αποκρημίζει την εγκυρότητα των δηλώσεων και των υπομνημάτων της, ισχυριζόμενη κενό δικαίου επί του θέματος, σοβαρές εντάσεις μεταξύ των δυο κρατών στο Αιγαίο θα εξακολουθούν να υφίστανται.

### ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ\*

Όπως ήδη αναλύθηκε στην αρχή της εργασίας και συγκεκριμένα στο ιστορικό πλαίσιο το άρθρο 35 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (1982) αναγνωρίζει και εξαιρεί τις διατάξεις της Συνθήκης του Montreux (1936) αναφορικά με την διέλευση της διεθνούς ναυσιπλοΐας από τα Στενά των Δαρδανελίων από τις ρυθμίσεις της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας. Εύλογα, λοιπόν, γεννιέται το εξής ερώτημα: «Ποιο εν τέλει είναι το νομικό καθεστώς που διέπει το άρθρο 35;» Το άρθρο 35 απλά αναγνωρίζει τα ειδικά δικαϊκά καθεστώτα, τα οποία διέπουν συγκεκριμένα στενά διεθνούς ναυσιπλοΐας. Ένα

---

<sup>99</sup> Τουρκικοί ισχυρισμοί περί αποστρατικοποίησης των νησιών του Αιγαίου, Επίσημη ιστοσελίδα του Ελληνικού Υπουργείου Εξωτερικών, διαθέσιμη στο <https://www.mfa.gr/en/issues-of-greek-turkish-relations/relevant-documents/turkish-claims-regarding-the-demilitarization-of-islands-in-the-aegean-sea.html>

\* Ασπασία Τριανταφύλλου

από αυτά είναι το καθεστώς που εισάγει η Συνθήκη του Montreux στην οποία η Τουρκία είναι συμβαλλόμενο μέρος.

Ένα επιπλέον ζήτημα άξιο μνείας που αναφέρθηκε στο στάδιο της ιστορικής αναδρομής και τείνει να δημιουργεί ορισμένα ερωτήματα είναι το άρθρο 62 της συνθήκης της Βιέννης για τις διεθνείς συνθήκες. Το εν λόγω άρθρο αφορά την θεμελιώδη μεταβολή των περιστάσεων ως λόγο λήξης της ισχύος των διεθνών συνθηκών. Σύμφωνα, λοιπόν, με την διάταξη του άρθρου 62 τερματίζεται η ισχύς της Συνθήκης της Λωζάννης για τα Στενά (1923).

Επιπλέον, μπορούν να γίνουν ορισμένες ενδιαφέρουσες επισημάνσεις σχετικά με τα εμπορικά πλοία. Καταρχάς, να σημειωθεί, ότι η Συνθήκη του Montreux είναι δομημένη με τέτοιο τρόπο που καθιστά απόλυτα αντιληπτό την ύπαρξη δυο διακριτών ενότητων, μία αυτή των πολεμικών και μία των εμπορικών πλοίων και αεροσκαφών. Το άρθρο 3 της συνθήκης του Montreux που βρίσκεται στην ενότητα των εμπορικών πλοίων, αναφέρεται στο ζήτημα υγειονομικού ελέγχου, κάνοντας λόγο ότι ο υγειονομικός έλεγχος αφορά όλα τα πλοία («all ships entering»), όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται στην Συνθήκη. Γεννάται ευλόγως η απορία αν με βάση το γράμμα του άρθρου η ρύθμισή του περιλαμβάνει τόσο τα εμπορικά όσο και τα πολεμικά ή αφορά αποκλειστικά τα εμπορικά σκάφη για τον λόγο ότι η συγκεκριμένη διάταξη βρίσκεται στην ενότητα των εμπορικών πλοίων («merchant section»). Συναφές με αυτό το ζήτημα είναι και το Παράρτημα 1 της Συνθήκης. Πιο συγκεκριμένα άξιο προβληματισμού είναι κατά πόσο η πληρωμή φόρων και τελών για τους υπάρχοντες σταθμούς υγειονομικού ελέγχου συνάδει με την συνθήκη.

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω η συνθήκη κάνει ξεχωριστή μνεία για τα πολεμικά πλοία. Σύμφωνα με το άρθρο 18 παρ.1 στοιχείο d της συνθήκης του Montreux αξιοσημείωτη είναι τόσο η αναφορά στην ανθρωπιστική βοήθεια όσο και εκείνη στην τουρκική εξουσιοδότηση. Και οι δυο αυτές έννοιες όχι μόνο δεν ορίζονται συγκεκριμένα στην εν λόγω συνθήκη, αλλά παραμένουν γενικές κι αφηρημένες, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται αμφιβολίες σχετικά με το τι ορίζουμε ως ανθρωπιστική βοήθεια και τουρκική εξουσιοδότηση. Από όσα έχουν αναφερθεί παραπάνω σχετικά με αυτό το ζήτημα αυτή η ασάφεια μάλλον έγινε εσκεμμένα, ώστε το πεδίο εφαρμογής της συγκεκριμένης διάταξης να καλύπτει όλες τις πιθανές περιπτώσεις, όπως συνάγεται από τις διαπραγματεύσεις. Επιπρόσθετα, δεν διευκρινίζεται αν απαιτούνται σωρευτικά όλες οι αρνήσεις των παρευξείνιων κρατών ή μία άρνηση ενός μόνο κράτους είναι αρκετή για να εισέλθει στα στενά η ανθρωπιστική βοήθεια εντός ενός 24ώρου. Ωστόσο, καταλήγουμε στο συμπέρασμα με βάση την τελεολογική ερμηνεία της συνθήκης ότι και η άρνηση ενός μόνο παράκτιου κράτους στην Μαύρη Θάλασσα αρκεί για την ματαίωση της διέλευσης από τα Τουρκικά Στενά.

Ένα επιπρόσθετο ζήτημα που χρήζει ιδιαίτερης αναφοράς ακριβώς λόγω των αμφιβολιών που προκύπτουν από αυτό είναι η κατασκευή της διώρυγας της Κωνσταντινούπολης. Όπως έχει αναφέρει και ο ίδιος ο Πρόεδρος της Τουρκίας, Ρετζέπ Ταγίπ Ερντογάν, πρόκειται όντως για ένα «τρελό» έργο καθιστώντας το μέλλον της Τουρκίας αβέβαιο. Πρόκειται για ένα εγχείρημα που έχει συγκεντρώσει πολλές αντιδράσεις κυρίως από την πλευρά της κοινωνίας της Κωνσταντινούπολης, μιας και το 90% του πληθυσμού της αντίκειται στην δημιουργία αυτού του έργου. Αυτό είναι απολύτως λογικό μιας και είναι ένα έργο που είναι αντικείμενο πολλών περιβαλλοντικών ανησυχιών και ενστάσεων. Αμφισβητείται η βιωσιμότητα της πλωτής οδού μήκους 45 χιλιομέτρων που θα περνά μέσα από ελώδη εδάφη και αγροκτήματα, στο δυτικό άκρο της Κωνσταντινούπολης, γεγονός που θα έχει ως επακόλουθο την πρόκληση μεγάλων περιβαλλοντικών προβλημάτων στο μέλλον. Είναι γεγονός ότι η διώρυγα της Κωνσταντινούπολης θα διαταράξει την οικολογική ισορροπία ανάμεσα στην Μαύρη Θάλασσα και την Προποντίδα και μάλιστα σύμφωνα με επιστημονικές μελέτες θα οδηγήσει στην αύξηση του υδρόθειου στον Μαρμαρά, με αποτέλεσμα μια έντονη μυρωδιά κλούβιου αυγού στην Κωνσταντινούπολη. Εύλογα, λοιπόν, γεννιέται το εξής ερώτημα; Πώς, λοιπόν, αυτό το έργο εγγυάται την ασφάλεια, την επιβίωση της Πόλης και την διατήρηση του φυσικού περιβάλλοντος, όταν την ίδια στιγμή τίθεται σε κίνδυνο η ύδρευση της Πόλης, η μόλυνση των υδάτων, της πανίδας και της χλωρίδας; Μήπως σε τελική ανάλυση πρόκειται για ένα έργο

αμφιβόλου αποτελεσματικότητας και ωφελειών που το μόνο που μπορεί να ανακύψει από αυτό είναι ένα μακροχρόνιο περιβαλλοντικό κόστος;

Ωστόσο η “εγκληματικότητα” αυτού του έργου δεν σταματά εδώ. Λέγεται ότι η διώρυγα της Κωνσταντινούπολης είναι πιθανό να προκαλέσει επίσης καταστροφή σε ανεκτίμητης αξίας αρχαιολογικούς χώρους, όπως η Βαθονεία, μια αρχαιοελληνική πόλη και σημαντικό κέντρο παραγωγής φαρμάκων κατά τη Βυζαντινή περίοδο, μόλις 20χλμ από την Κωνσταντινούπολη, που ξεκίνησε να ανασκάπτεται το 2007. Κατά μήκος της διώρυγας βρίσκεται ακόμη και το σπήλαιο Γιαριμπουργκάζ, ένας από τους αρχαιότερους οικισμούς στην ευρωπαϊκή ήπειρο. Εύκολα, λοιπόν κανείς θα μπορούσε να χαρακτηρίσει την γέφυρα ως ένα “εγκληματικό σχέδιο”.

Ένα δεύτερο πιο πρακτικό ζήτημα άξιο προβληματισμού, είναι σχετικό με το νομικό καθεστώς, στο οποίο θα υπόκειται η υπό κατασκευή διώρυγα. Είναι από ό,τι φαίνεται αμφιλεγόμενο το γεγονός εάν η διώρυγα θα υπόκειται στην συνθήκη του Montreux με αναλογική εφαρμογή ή αν θα υπόκειται ως εσωτερικά ύδατα στην εθνική νομοθεσία της Τουρκίας, επιβάλλοντας διόδια για την διέλευση των σκαφών, υπονομεύοντας κατά επέκταση την συνθήκη του Montreux. Είναι δηλαδή αμφίβολο αν η μελλοντική διώρυγα θα τεθεί κάτω από ένα μεικτό καθεστώς και αν αυτό θα ισχύει τόσο για τα εμπορικά όσο και για τα πολεμικά πλοία ή μόνο για μία κατηγορία αυτών. Η αλήθεια είναι ότι στα παραπάνω ερωτήματα οι απόψεις δίστανται, μη μπορώντας να εξάγουμε ένα βέβαιο συμπέρασμα.

Καταληκτικά, λαμβάνοντας κανείς υπόψη τις μεταβολές του νομικού καθεστώτος των Στενών στην πορεία των αιώνων γίνεται αντιληπτό πως η προσπάθεια για τον έλεγχό τους αποτελεί μια σύγκρουση μεταξύ Ανατολής και Δύσης. Ο έλεγχος των Στενών αποσκοπούσε την εξασφάλιση πολύ σημαντικών τόσο στρατηγικά όσο και οικονομικά συμφερόντων στο κράτος που τα είχε υπό τον έλεγχό του. Η Συνθήκη της Λωζάννης αν και κατοχύρωνε την ελευθερία διέλευσης, περιόριζε σημαντικά την τουρκική κυριαρχία μέσω των διεθνών εγγυήσεων για την πρόληψη και αντιμετώπιση οποιασδήποτε παραβίασης της συνθήκης. Οι διεθνείς αυτοί περιορισμοί σε συνδυασμό με την υποχρεωτική αποστρατιωτικοποίηση της περιοχής των Στενών δυσaráρεστησε την Τουρκία, η οποία επιδίωξε και εν τέλει κατάφερε μέσω της Συνθήκης του Montreux να ανατρέψει την εις βάρος της κατάσταση. Με την Συνθήκη του Montreux διατηρείται η ελεύθερη διέλευση, με μόνη διαφορά ότι η Τουρκία αποκτά πλήρη κυριαρχία στα Στενά. Σήμερα, τα Στενά συνεχίζουν να διατηρούν την γεωγραφική τους αξία και προνομιακή τους θέση ως την μοναδική θαλάσσια οδό προς την Μεσόγειο Θάλασσα για τις χώρες του Ευξείνου Πόντου, όπως και είσοδο προς τον Εύξεινο Πόντο για τις υπόλοιπες χώρες. Ειδικά για την Ρωσία η ελευθερία διέλευσης από τα Στενά είναι μέγιστης σημασίας, καθώς σε διαφορετική περίπτωση ο εμπορικός ή πολεμικός της στόλος είτε θα είναι εγκλωβισμένος είτε δεν θα έχει πρόσβαση στον Εύξεινο Πόντο. Αυτή η πραγματικότητα έχει φέρει την Τουρκία σε μια υπερβολικά πλεονεκτική θέση την οποία διατηρεί από την σύναψη της συνθήκης του Montreux, ενώ παράλληλα καταφέρνει να επωφελείται διπλωματικά κάθε φορά, παρά τις διαφοροποιήσεις και τις προκλήσεις που παρατηρούνται εν καιρώ. Από τα παραπάνω γίνεται την ίδια στιγμή αντιληπτή η ικανότητα που έχει η Τουρκία να προασπίζει με επιτυχία τα συμφέρόντά της και κυρίως να επιβάλλει την βούλησή της.

Βέβαια, δεν μπορεί να παραβλέψει κάποιος το γεγονός πως με το πέρασμα του χρόνου, την ανάπτυξη των νέων τεχνολογιών και των καινούργιων αναγκών και δυνατοτήτων που εμφανίζονται, η Συνθήκη του Montreux παρουσιάζει όλο και περισσότερο κενά ή ασάφειες, δημιουργώντας ταυτόχρονα ερμηνευτικές αμφιβολίες για ορισμένα ζητήματα, με αποτέλεσμα αυτά να χρήζουν πιθανόν αναθεώρησης ή τροποποίησης για χάρη της πληρότητας του νοήματος και εξάλειψης οποιουδήποτε νομικού κενού.