

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ**



**ΣΧΟΛΗ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΤΗΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ  
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ**

**Στενά Διεθνούς Ναυσιπλοΐας  
Πλεονεκτήματα και Μειονεκτήματα για την Ελλάδα**

Διπλωματική Εργασία για το Προπτυχιακό Πρόγραμμα  
Σπουδών

**Αλεξανδρής Αθανάσιος**

Σεπτέμβριος 2005

ΧΙΟΣ

**Αλεξανδρής Αθανάσιος**

Σεπτέμβριος 2005

**Στενά Διεθνούς Ναυσιπλοΐας  
Πλεονεκτήματα και Μειονεκτήματα για την Ελλάδα**

Διπλωματική Εργασία για το Προπτυχιακό Πρόγραμμα  
Σπουδών

**Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών**

**Συγγραφέας:** Αλεξανδρής Αθανάσιος

**Επιβλέπων:** Σιούσιουρας Πέτρος

***XIOS***

## ***Ευχαριστίες***

*Θερμές ευχαριστίες  
στον επιβλέποντα καθηγητή Πέτρο Σιούσιουρα, για τη βοήθειά του στην  
ολοκλήρωση της έρευνας.*

## Περιεχόμενα

Περιεχόμενα.....	4
ΠΡΟΛΟΓΟΣ.....	5
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	6
ΠΡΩΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ: ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ.....	7
1.1 Έννοια – Ορισμός.....	7
1.2 Η οριστική ρύθμιση.....	8
1.3 Κατηγορίες διεθνών στενών ανάλογα με το νομικό καθεστώς που τα διέπει.....	9
1.4 Τμήματα θαλασσών που δεν υπάγονται στο καθεστώς των διεθνών στενών ...	10
1.5 Το δικαίωμα του «πλου διέλευσης» μέσα από τα διεθνή στενά.....	10
1.6 Υποκείμενα του πλου διέλευσης.....	12
1.7 Πότε δεν ισχύει το καθεστώς πλου διέλευσης.....	12
1.8 Τα όρια της αρμοδιότητας του κράτους του στενού κατά τον πλου διέλευσης	13
1.8.1 Νομοθετική Αρμοδιότητα.....	13
1.8.2 Ποινική και αστική αρμοδιότητα.....	14
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ: ΣΤΕΝΑ ΠΟΥ ΔΙΕΠΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΕΙΔΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ.....	16
2.1 Τα Στενά των Δαρδανελίων.....	16
2.2 Το στενό του Γιβραλτάρ.....	18
2.3 Τα στενά της Δανίας.....	18
2.4 Άλλα στενά με ειδικό καθεστώς.....	18
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ: ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΩΝ ΤΟΥΡΚΙΚΩΝ ΣΤΕΝΩΝ.....	19
3.1 Γενικά.....	19
3.2 Η αφορμή που οδήγησε στην επιβολή των «Τουρκικών Κανονισμών».....	20
3.3 Ποιες είναι οι πραγματικές προθέσεις της Τουρκίας.....	21
3.4 Ο ρόλος του ΔΝΟ (Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός).....	22
3.5 Οι εξελίξεις των γεγονότων.....	23
3.6 Οι επιπτώσεις των «Τουρκικών Κανονισμών» και η πρακτική που ακολουθείται από την Ελλάδα.....	29
3.6.1 Πλοήγηση.....	30
3.6.2 Καθυστερήσεις λόγω αναστολής της κυκλοφορίας.....	30
3.6.3. Δυνατότητα αντίδρασης της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας.....	31
3.6.4. Οι επιπτώσεις στην Ελλάδα από πιθανό κλείσιμο των Τουρκικών Στενών.....	32
3.7 Επίλογος.....	33
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ: ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	35
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	37
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	38

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η παρούσα μελέτη έχει ως στόχο να παρουσιάσει το ζήτημα των Στενών Διεθνούς Ναυσιπλοΐας καθώς και τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα για την Ελλάδα από το νομικό καθεστώς που τα διέπει.

Το ζήτημα των Στενών Διεθνούς Ναυσιπλοΐας υπήρξε σημείο τριβής ανάμεσα στα ναυτιλιακά και στα παράκτια κράτη, αφού τα μεν ήθελαν τα εμπορικά τους πλοία να μπορούν ελεύθερα να δραστηριοποιούνται χωρίς περιορισμούς ναυσιπλοΐας και τα δε υποστήριζαν ότι είχαν νομοθετική και διοικητική κυριαρχία στα ύδατα που ήταν κοντά στις ακτές τους. Αλλά τελικά λύση δόθηκε με τη Σύμβαση του 1982, όπου στηρίζει σε μεγάλο βαθμό την ελεύθερη ναυσιπλοΐα, κάτι που ευνοεί τα ναυτιλιακά κράτη με την προϋπόθεση ότι υπακούουν σε ορισμένες υποχρεώσεις, που δεν βλάπτουν τα παράκτια κράτη των στενών.

Τα Στενά Διεθνούς Ναυσιπλοΐας υπόκεινται σε κάποιο νομικό καθεστώς, που δεν είναι το ίδιο σε όλα τα στενά, με αποτέλεσμα να διαφέρουν τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των δύο εμπλεκόμενων πλευρών που είναι τα παράκτια κράτη από τη μια και οι μεγάλες ναυτικές δυνάμεις από την άλλη.

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στο πρώτο κεφάλαιο της μελέτης γίνεται ανάλυση του νομικού καθεστώτος που διέπει τα Διεθνή Στενά. Αρχικά παρουσιάζεται η έννοια και ο ορισμός των Στενών Διεθνούς Ναυσιπλοΐας καθώς και το γεγονός που οδήγησε στην καθιέρωσή τους.

Στο δεύτερο κεφάλαιο γίνεται παρουσίαση των βασικών χαρακτηριστικών ορισμένων Διεθνών Στενών, τόσο από γεωγραφική όσο και από νομική άποψη, τα οποία υπόκεινται σε ειδικό καθεστώς.

Στο τρίτο κεφάλαιο γίνεται αναφορά στη προσπάθεια των Τούρκων να επιβάλλουν νέους κανονισμούς στα Τουρκικά Στενά, που έρχονταν όμως σε αντίθεση τόσο με τους διεθνείς οργανισμούς, όσο και με τα συμφέροντα των γειτονικών κρατών, ανάμεσα στις οποίες ανήκει και η Ελλάδα.

Τέλος, στο τέταρτο κεφάλαιο παρουσιάζονται τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα που προκύπτουν για την Ελλάδα από το νομικό καθεστώς που διέπει τα Στενά Διεθνούς Ναυσιπλοΐας σύμφωνα με τη Σύμβαση του 1982.

# ΠΡΩΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ: ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ

## 1.1 Έννοια – Ορισμός

Ως θαλάσσιο στενό ορίζεται μια στενή λωρίδα θάλασσας, που χωρίζει δύο χερσαία εδάφη και ενώνει δύο ευρύτερες θάλασσες. Αυτή είναι η γεωγραφική έννοια του όρου. Το διεθνές δίκαιο δίνει έμφαση στα στενά που χρησιμοποιούνται από την διεθνή ναυσιπλοΐα. Στόχος είναι η εξασφάλιση της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας, δηλαδή να μην παρεμποδίζεται η ελευθερία του διάπλου από τα παράκτια των στενών κράτη. Ως θαλάσσια στενά δεν χαρακτηρίζονται οι τεχνητές διώρυγες, όπως του Σουέζ και του Παναμά, που διέπονται είτε από ειδικά καθεστώτα είτε ανήκουν στα εσωτερικά ύδατα των παράκτιων κρατών.

Ο όρος «Στενά Διεθνούς Ναυσιπλοΐας» γεννήθηκε με την υπόθεση του Στενού της Κέρκυρας<sup>1</sup> το 1949, που είχε εξελιχθεί ως εξής: στις 22 Οκτωβρίου του 1946 μία βρετανική μοίρα που πραγματοποιούσε αβλαβή διέλευση<sup>2</sup> του βόρειου Στενού της Κέρκυρας προσέκρουσε σε νάρκες, με αποτέλεσμα να πληγούν δύο αντιτορπιλικά και να σκοτωθούν ή να τραυματισθούν 86 μέλη των πληρωμάτων. Η Αγγλία θεώρησε την Αλβανία μέσα στα χωρικά ύδατα της οποίας έγινε το ατύχημα, ως υπεύθυνη και το Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης ανέλαβε να λύσει τη διαφορά.

Στην παραπάνω απόφασή του το Διεθνές Δικαστήριο έθεσε δύο σημαντικές αρχές σχετικά με την ναυσιπλοΐα μέσα από διεθνή στενά, τις οποίες θεώρησε ότι αποτελούσαν ήδη την εποχή εκείνη εθιμικό δίκαιο. Η Αλβανία ισχυρίστηκε ότι η Αγγλία παραβίασε την κυριαρχία της, στέλνοντας πολεμικά πλοία στο Στενό της Κέρκυρας, χωρίς προηγούμενη άδεια της Αλβανίας. Η απάντηση του δικαστηρίου ήταν πως εν καιρώ ειρήνης είναι αναγνωρισμένο και σύμφωνο με το διεθνές έθιμο τα κράτη να στέλνουν τα πολεμικά τους πλοία για να διαπλέουν στενά, τα οποία χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα μεταξύ δύο τμημάτων ανοιχτής θάλασσας, χωρίς εξουσιοδότηση από το παράκτιο κράτος, με την προϋπόθεση ότι ο διάπλους είναι αβλαβής, εκτός και αν κάτι διαφορετικό προβλέπεται σε κάποια διεθνή συνθήκη.

<sup>1</sup> βλ. Κ. Ιωάννου, *Δίκαιο της Θάλασσας*, Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα – Κομοτηνή 2000, σ.124

<sup>2</sup> Η διέλευση ενός πλοίου από τα χωρικά ύδατα ενός κράτους με την προϋπόθεση ότι δεν διαταράσσει την ειρήνη, την τάξη και την ασφάλειά του

Το Διεθνές Δικαστήριο, ουσιαστικά αναγνώρισε δύο βασικά κριτήρια προκειμένου ένα στενό να μπορεί να χαρακτηριστεί ως Στενό Διεθνούς Ναυσιπλοΐας. Το πρώτο κριτήριο είναι το γεωγραφικό ότι δηλαδή τα συγκεκριμένα στενά συνδέουν ένα τμήμα ανοικτής θάλασσας με ένα άλλο τμήμα ανοικτής θάλασσας. Το δεύτερο κριτήριο είναι το λειτουργικό ότι δηλαδή τα στενά είναι χρήσιμα για τη διεθνή ναυσιπλοΐα.

## **1.2 Η οριστική ρύθμιση**

Στη Πρώτη Συνδιάσκεψη των Η.Ε για το Δίκαιο της Θάλασσας το ζήτημα των θαλάσσιων Στενών αποτέλεσε αντικείμενο εξέτασης σε συνδυασμό με το μέγιστο εύρος της αιγιαλίτιδας ζώνης και το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης, όπως δηλαδή αντιμετωπίστηκε από το Διεθνές Δικαστήριο στην υπόθεση του Στενού της Κέρκυρας. Το μοναδικό συμβατικό αποτέλεσμα ήταν μια διάταξη στη σύμβαση της Γενεύης του 1958 για την αιγιαλίτιδα ζώνη<sup>3</sup> και την Συνορεύουσα ζώνη<sup>4</sup>, σύμφωνα με την οποία η αβλαβής διέλευση από τα στενά που χρησιμοποιούνται για την διεθνή ναυσιπλοΐα μεταξύ ενός τμήματος της ανοικτής θάλασσας και ενός άλλου τμήματος της ανοικτής θάλασσας ή της αιγιαλίτιδας ζώνης τρίτου κράτους, δεν μπορεί να ανασταλεί.

Στην Τρίτη Συνδιάσκεψη για το Δίκαιο της Θάλασσας, η καθιέρωση της έννοιας του Στενού Διεθνούς Ναυσιπλοΐας ως νομική έννοια, προέκυψε ως αποτέλεσμα συμβιβασμού – γνωστού ως «package deal». Από τη μια πλευρά υπήρχαν τα παράκτια κράτη που επιθυμούσαν την επέκταση των χωρικών τους υδάτων ως τα 12 ναυτικά μίλια και από την άλλη πλευρά υπήρχαν τα ναυτικά κράτη που σε καμία περίπτωση δεν ήθελαν την επέκταση των χωρικών υδάτων, καθώς θα αποτελούσε εμπόδιο στην άσκηση τα ελεύθερης ναυσιπλοΐας. Τα ναυτικά κράτη ανησυχούσαν γιατί η επέκταση των χωρικών υδάτων, θα έκλεινε ένα μεγάλο αριθμό στενών, καθώς θα επικάλυπτε πλήρως τον εσωτερικό τους διάδρομο, η αιγιαλίτιδα ζώνη του ή των παράκτιων κρατών. Έτσι τα ναυτικά κράτη έθεσαν ως απόλυτο στόχο την ελευθερία διάπλου μεταξύ των στενών, ενώ τα παράκτια κράτη επεδίωξαν τη

---

<sup>3</sup> Η θαλάσσια ζώνη που αποτελεί, σε νομικό επίπεδο την προέκταση της ξηράς στη θάλασσα

<sup>4</sup> Η θαλάσσια ζώνη που ακολουθεί την αιγιαλίτιδα ζώνη και μπορεί να φτάσει μέχρι και τα 24 ναυτικά μίλια από τις γραμμές βάσης



διατήρηση του καθεστώτος της αβλαβούς διέλευσης, που ίσχυε με τη σύμβαση της Γενεύης.

Η ρύθμιση που συμφωνήθηκε στη Σύμβαση του 1982 έχει δύο βασικά χαρακτηριστικά: Πρώτον, αποσυνδέει το καθεστώς διέλευσης από τα στενά από το θεσμό της αβλαβούς διέλευσης από τη χωρική θάλασσα, καθιερώνοντας ένα νέο θεσμό, τον πλου διέλευσης. Δεύτερον, αποσυνδέει τις ρυθμίσεις για τα στενά από τις ρυθμίσεις για την αιγιαλίτιδα ζώνη. Μέσα από αυτές τις ρυθμίσεις φαίνεται και η έννοια των διεθνών στενών, όπου περιλαμβάνει τα εξής χαρακτηριστικά: α) τη γεωγραφική μορφολογία ενός στενού, β) τη χρήση του από τη διεθνή ναυσιπλοΐα, γ) τη σύνδεση τμημάτων ανοικτής θάλασσας ή αποκλειστικής οικονομικής ζώνης ή αιγιαλίτιδας ζώνης, δ) το γεγονός ότι αποτελείται από τμήμα ή τμήματα αιγιαλίτιδας ζώνης παράκτιου ή παράκτιων κρατών.

### **1.3 Κατηγορίες διεθνών στενών ανάλογα με το νομικό καθεστώς που τα διέπει<sup>5</sup>**

Από την ανάγνωση των διατάξεων της Σύμβασης του 1982, προκύπτει ότι ανάλογα με το νομικό καθεστώς που διέπει τα στενά, μπορούμε να τα διαχωρίσουμε ως εξής:

- Στενά που ισχύει το καθεστώς του πλου διέλευσης (transit passage), όπου είναι αυτά που συνδέουν τμήματα ανοικτής θάλασσας ή ΑΟΖ με άλλα τμήματα ανοικτής θάλασσας ή ΑΟΖ
- Στενά που υπόκεινται στο καθεστώς της αβλαβούς διέλευσης
- Στενά με ειδικό νομικό καθεστώς που βασίζεται σε διεθνείς συμβάσεις
- Στενά, που δεν είναι πλήρως επικαλυμμένα από την αιγιαλίτιδα ζώνη των κρατών ή του κράτους που τα δημιουργεί και λόγω αυτού του γεγονότος, διαθέτουν στο εσωτερικό τους διάδρομο είτε ανοικτής θάλασσας είτε ΑΟΖ. Τα στενά της κατηγορίας αυτής μπορεί να είναι: α) στενά πλάτους 24 μιλίων ή λιγότερο, στο οποίο οποιοδήποτε από τα παράκτια κράτη δεν έχει αιγιαλίτιδα ζώνη 12 ναυτικών μιλίων και έχει αφήσει ένα τμήμα ανοικτής θάλασσας μέσα στα στενά ως διάδρομο ναυσιπλοΐας, β) στενά πλάτους μεγαλύτερου των 24 μιλίων

---

<sup>5</sup> βλ ο.π., Ιωάννου, *Δίκαιο...*, σ. 127

## **1.4 Τμήματα θαλασσών που δεν υπάγονται στο καθεστώς των διεθνών στενών**

Σύμφωνα με τη σύμβαση του 1982 δεν υπάγονται σε κάποια κατηγορία στενών τα εξής τμήματα θαλασσών:

- Τα εσωτερικά ύδατα των παράκτιων κρατών, εξαιρουμένων των τμημάτων των εσωτερικών υδάτων που ήταν προηγουμένως αιγιαλίτιδα ζώνη, αλλά με την εφαρμογή ευθείων γραμμών βάσης<sup>6</sup> έγιναν εσωτερικά ύδατα
- Τα ύδατα που αποτελούν ανοικτή θάλασσα ή τμήμα της ΑΟΖ. Σύμφωνα με τη σύμβαση το ειδικό καθεστώς των στενών δεν προσδίδει παραπάνω δικαιώματα στα παράκτια κράτη, για τα τμήματα εκείνα της θάλασσας που παρά το γεγονός ότι εντάσσονται στα στενά, δεν ανήκουν στη χωρική θάλασσα ή στα εσωτερικά ύδατα.

## **1.5 Το δικαίωμα του «πλου διέλευσης» μέσα από τα διεθνή στενά**

Σύμφωνα με τη σύμβαση του 1982 πλους διέλευσης (transit passage)<sup>7</sup> είναι η άσκηση ελευθερίας της ναυσιπλοΐας και της υπέρπτησης, μόνο για το σκοπό του συνεχούς και ταχέως διάπλου του στενού ανάμεσα σε ένα τμήμα ανοικτής θάλασσας ή αποκλειστικής οικονομική ζώνης και ένα άλλο τμήμα ανοικτής θάλασσας ή αποκλειστικής οικονομικής ζώνης. Ο «πλους διέλευσης» σημαίνει δηλαδή, ελευθερία διέλευσης πλοίων και αεροσκαφών, όχι όμως ως απόλυτη ελευθερία, αλλά μόνο όταν εξυπηρετεί ένα συγκεκριμένο σκοπό: το συνεχές και γρήγορο πέρασμα μέσα ή πάνω από ένα διεθνές στενό, στενό δηλαδή που συνδέει συγκεκριμένες θαλάσσιες περιοχές.

Η έννοια της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας και της αεροπλοΐας στα διεθνή στενά δε σημαίνει σκόπιμη περιπλάνηση στη περιοχή του στενού ή πάνω από τον

---

<sup>6</sup> Η αφετηρία μέτρησης των θαλασσίων ζωνών, το διαχωριστικό όριο μεταξύ εσωτερικών και χωρικών υδάτων

<sup>7</sup> βλ. Τσάλτας, Γρηγόρης, *Το Διεθνές Καθεστώς των Θαλασσών και των Ωκεανών*, Ι. Σιδέρης, Αθήνα, 2003, σ.329

εναέριο χώρο του. Η παρέκκλιση επιτρέπεται μόνο αν υπάρχουν λόγοι ανωτέρας βίας ή κινδύνου όπως για παράδειγμα μηχανική βλάβη ή ακατάλληλες καιρικές συνθήκες. Η απαίτηση για συνεχή και γρήγορο διάπλου δεν αποκλείει τη διέλευση πλοίου ή αεροσκάφους με σκοπό την πρόσβαση, την αναχώρηση ή επιστροφή από τις ακτές ενός παράκτιου στο στενό κράτους, με την επιφύλαξη των όρων εισόδου από αυτό το κράτος. Αυτό αφορά τις περιπτώσεις όπου η πρόσβαση σε κάποιο λιμάνι προϋποθέτει τη διέλευση μέσα από ένα στενό.

Τα πλοία και τα αεροσκάφη κατά τον πλου διέλευσης πρέπει να τηρούν κάποιες υποχρεώσεις. Πιο συγκεκριμένα οφείλουν:<sup>8</sup>

- ◆ Να διαπλέουν ή να υπερίπτανται του στενού χωρίς καθυστέρηση
- ◆ Να απέχουν από κάθε απειλή ή χρήσης βίας εναντίον της κυριαρχίας, της εδαφικής ακεραιότητας ή της πολιτικής ανεξαρτησίας των παράκτιων στα στενά κρατών ή κατά οποιονδήποτε άλλον τρόπο, κατά παράβαση των αρχών του διεθνούς δικαίου
- ◆ Αποχή από οποιεσδήποτε δραστηριότητες, άλλες από εκείνες που επιβάλλει ένας κανονικός τρόπος συνεχούς και γρήγορης διέλευσης, εκτός αν καθίστανται απαραίτητες λόγω ανωτέρας βίας ή κινδύνου
- ◆ Συμμόρφωση με άλλες σχετικές διατάξεις της Σύμβασης

Ειδικότερα τα πλοία σε πλου διέλευσης πρέπει να υπακούουν στους διεθνείς κανονισμούς, διαδικασίες και πρακτικές για την ασφάλεια στη θάλασσα και την αποφυγή ή ελαχιστοποίηση της ρύπανσης από τα πλοία. Τα αλλοδαπά πλοία οφείλουν να συμμορφώνονται και με την εσωτερική νομοθεσία των παράκτιων στα στενά κρατών και να τηρούν τους θαλάσσιους διαδρόμους και τα σχέδια διαχωρισμού κυκλοφορίας που τα κράτη προσδιορίζουν μέσα στα στενά. Επίσης, τα αλλοδαπά πλοία δεν επιτρέπεται να εκτελούν θαλάσσιες έρευνες και υδρογραφικές εργασίες χωρίς την άδεια από το κράτος του στενού.

Σε ό,τι αφορά τα αεροσκάφη, οφείλουν να τηρούν τους κανόνες εναέριας κυκλοφορίας του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας. Τα κρατικά αεροσκάφη πρέπει να συμμορφώνονται με τα μέτρα ασφάλειας που προβλέπονται από αυτούς τους κανόνες και να κινούνται με τη δέουσα επιμέλεια για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Όλα τα αεροσκάφη πρέπει να είναι συνεχώς

---

<sup>8</sup> βλ ο.π., Τσάλτας, *Το Διεθνές...*, σ.330

συντονισμένα στη ραδιοσυχνότητα , που είναι καθορισμένη από την αρμόδια αρχή εναέριας κυκλοφορίας, ή στη διεθνή ραδιοσυχνότητα κινδύνου.

## **1.6 Υποκείμενα του πλου διέλευσης**

Σύμφωνα με τη Σύμβαση του 1982 το δικαίωμα του πλου διέλευσης ισχύει για όλα τα πλοία και όλα τα αεροπλάνα. Είτε πρόκειται για εμπορικό ή πολεμικό πλοίο, είτε για πολιτικό ή στρατιωτικό αεροσκάφος, όλα έχουν το δικαίωμα να περάσουν από το στενό υπό το καθεστώς της διέλευσης **transit**.

Σχετικά με τα πολεμικά πλοία υπήρχε ασάφεια με το αν είχαν δικαίωμα διάπλου διεθνούς στενού χωρίς την έγκριση από το κράτος του στενού σε περίοδο ειρήνης. Μετά την απόφαση του Διεθνούς Δικαστηρίου για την υπόθεση των Στενών της Κέρκυρας, αυτό το δικαίωμα κατοχυρώθηκε με την προϋπόθεση ότι πρόκειται για αβλαβή διάπλου. Η Σύμβαση του 1982 προσφέρει μεγαλύτερη ελευθερία στα πολεμικά πλοία, πέρα από την αβλαβή διέλευση. Πιο συγκεκριμένα, τους δίνει τη δυνατότητα της transit διέλευσης, που εξασφαλίζει μεγαλύτερη ελευθερία κινήσεων, με την προϋπόθεση όμως της εξυπηρέτησης του τελικού σκοπού, που είναι ο διάπλους του στενού.

Από τη Σύμβαση του 1982 ευνοημένα είναι και τα υποβρύχια. Σε αντίθεση με τη Σύμβαση του 1958, όπου υπήρχε ρητή αναφορά για την τήρηση του εξής όρου: «η διέλευση από την αιγιαλίτιδα ζώνη να πραγματοποιείται στην επιφάνεια», στη Σύμβαση του 1982 τα πράγματα διαφοροποιούνται και γίνονται πιο ελεύθερα για τα υποβρύχια, τα οποία, μπορούν να πραγματοποιούν διέλευση transit εν καταδύσει, αλλά οφείλουν **όταν εκτελούν αβλαβή διέλευση, να πλέουν στην επιφάνεια της θάλασσας και να έχουν επηρμένη τη σημαία κατά τρόπο εμφανή.**

## **1.7 Πότε δεν ισχύει το καθεστώς πλου διέλευσης**

Το καθεστώς πλου διέλευσης δεν ισχύει σε δύο βασικές περιπτώσεις:

- Όταν ένα στενό σχηματίζεται από το ηπειρωτικό έδαφος ενός κράτους και νήσου που ανήκει σε αυτό, με την προϋπόθεση ότι υπάρχει ανοικτά της νήσου

δυνατότητα πλου μέσα από ανοικτή θάλασσα ή από αποκλειστική οικονομική ζώνη, παρόμοιας καταλληλότητας ως προς τα ναυτιλιακά και υδρογραφικά χαρακτηριστικά

- Όταν το στενό ενώνει τη χωρική θάλασσα ενός κράτους με τμήμα ανοικτής θάλασσας ή με την αποκλειστική οικονομική ζώνη άλλου κράτους

Σε αυτές τις περιπτώσεις ισχύει ένα ενισχυμένο υπέρ των ελευθεριών διάπλου καθεστώς αβλαβούς διέλευσης. Η άσκηση αυτού του δικαιώματος δε μπορεί να διακοπεί σε καμιά περίπτωση, ακόμα και να πρόκειται για λόγους ασφάλειας.

## **1.8 Τα όρια της αρμοδιότητας του κράτους του στενού κατά τον πλου διέλευσης**

### **1.8.1 Νομοθετική Αρμοδιότητα**

Η Σύμβαση του 1982 προβλέπει, ότι τα παράκτια κράτη μπορούν να νομοθετούν σχετικά με τον πλου διέλευσης για τα εξής ζητήματα: α) την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και τη ρύθμιση της εναέριας κυκλοφορίας, β) την αποφυγή, μείωση και έλεγχο της ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος από τα πετρελαιοειδή, το πετρέλαιο και τις άλλες βλαβερές ουσίες, εφαρμόζοντας τους διεθνείς κανονισμούς πάνω στο θέμα, γ) την παρεμπόδιση της αλιείας, συμπεριλαμβανομένης και της στοίβασης αλιευτικού εξοπλισμού επί αλιευτικών σκαφών, δ) τη διακίνηση εμπορευμάτων, συναλλάγματος ή προσώπων κατά παράβαση τελωνειακής, δημοσιονομικής, μεταναστευτικής ή υγειονομικής νομοθεσίας των παράκτιων στα στενά κρατών. Η νομοθεσία, όμως, αυτή δε μπορεί να κάνει διάκριση μεταξύ αλλοδαπών πλοίων και να εμποδίζει ή να παρακωλύει το δικαίωμα του πλου διέλευσης

Μια άλλη σημαντική δραστηριότητα των κρατών είναι ο προσδιορισμός θαλασσίων δρόμων και ο καθορισμός σχεδίων διαχωρισμού κυκλοφορίας για τη ναυσιπλοΐα στα στενά. Αυτό δίνει τη δυνατότητα στα παράκτια κράτη να εντοπίζουν τον κυκλοφοριακό φόρτο μέσα σε τμήματα του στενού που είναι κατάλληλα για διέλευση και να εξασφαλίζουν τη θαλάσσια και εναέρια ασφάλεια της κυκλοφορίας.

Η έννοια του πλου διέλευσης σημαίνει τη μη διακοπή του δικαιώματος του πλου διέλευσης μέσα ή πάνω από το στενό για πλοίο ή αεροπλάνο αντίστοιχα. Η

Σύμβαση του 1982 περιορίζει σημαντικά τη δυνατότητα επέμβασης του κράτους σχετικά με τον πλου διέλευσης πλοίων και αεροσκαφών. Παρ' όλ' αυτά, υπάρχουν κάποιες περιπτώσεις που δίνουν την εξουσία στα παράκτια κράτη να επέμβουν και να επιβάλλουν ακόμα και διακοπή του πλου. Αυτές οι περιπτώσεις είναι:

- ✓ Η περίπτωση «απόκλισης» από το πλου διέλευσης όταν δε πραγματοποιείται με τα χαρακτηριστικά της συνέχειας και της ταχύτητας του διάπλου μέσα από το στενό. Σ' αυτήν την περίπτωση το κράτος παρεμβαίνει, ζητά αποκατάσταση της ομαλής πορείας και αν δεν υπάρξει συμμόρφωση του πλοίου ή του αεροπλάνου τότε το κράτος μπορεί να διακόψει τον πλου.
- ✓ Η περίπτωση «απόκλισης» από τον πλου διέλευσης όταν απειλεί την κυριαρχία, την εδαφική ακεραιότητα ή την πολιτική ανεξαρτησία του κράτους ή των κρατών του στενού, Σ' αυτήν την περίπτωση η παρέμβαση του παράκτιου κράτους θεωρείται βέβαιη από τη στιγμή που τίθενται σε κίνδυνο τα συμφέροντα του κράτους.
- ✓ Μία ακόμη περίπτωση είναι η «απόκλιση» από τον πλου λόγω άσκησης άλλων δραστηριοτήτων που δεν αποτελούν πλου διέλευσης, μόνο που εδώ το κράτος δε φτάνει απαραίτητα στη διακοπή του πλου, αλλά μπορεί να επιβάλλει αποζημίωση ή το κράτος της σημαίας να αναλάβει την ευθύνη

### **1.8.2 Ποινική και αστική αρμοδιότητα**

Η Σύμβαση του 1982 δεν προβλέπει κάτι συγκεκριμένο για την άσκηση ποινικής και αστικής δικαιοδοσίας για τα παράκτια σε διεθνή στενά κράτη. Επομένως εφαρμόζονται οι κανονισμοί σχετικά με την αβλαβή διέλευση, που ορίζουν ότι τα παράκτια κράτη έχουν δικαιοδοσία απέναντι στα ξένα πλοία μόνο στις περιπτώσεις που προβλέπονται ειδικά από τη σύμβαση.

Παρά το γεγονός ότι η Σύμβαση δεν ορίζει κάποια ρύθμιση σχετικά με το θέμα, αυτό δεν σημαίνει ότι στερείται του δικαιώματος άσκησης της δικαιοδοτικής αρμοδιότητας του. Αυτό όμως μπορεί να γίνει κάτω από κάποιες προϋποθέσεις, αφού το παράκτιο κράτος δε μπορεί να θίγει την ελευθερία διόδου.

Από τα παραπάνω εξάγεται αβίαστα το συμπέρασμα, ότι στόχος της Σύμβασης του 1982 είναι να επέλθει ισορροπία, έτσι ώστε να μη θίγονται τα συμφέροντα ούτε των ναυτικών κρατών ούτε και των παράκτιων. Για να επιτευχθεί,

όμως, κάτι τέτοιο βασική προϋπόθεση είναι να τηρούνται και από τις δύο πλευρές συγκεκριμένα δικαιώματα και υποχρεώσεις.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ: ΣΤΕΝΑ ΠΟΥ ΔΙΕΠΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΕΙΔΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ**

Η Σύμβαση του 1982 εξαιρεί από τις διατάξεις της σχετικά με το καθεστώς διέλευσης τα στενά εκείνα που η διέλευση ρυθμίζεται από υφιστάμενες διεθνείς συμβάσεις, οι οποίες πρέπει να ισχύουν από «μακρού», δηλαδή πριν από την υπογραφή της Σύμβασης, για να θεωρηθούν ότι καθιερώνουν ειδικό καθεστώς έναντι της Σύμβασης.

Παρακάτω παρουσιάζονται περιπτώσεις Στενών που ανήκουν σε αυτή την κατηγορία και πιο συγκεκριμένα το νομικό καθεστώς που τα διέπει.

### **2.1 Τα Στενά των Δαρδανελίων**

Πρόκειται για τα στενά των Δαρδανελίων (Ελλάσποντος), του Βοσπόρου και η θάλασσα του Μαρμαρά (Προποντίς). Τα στενά αυτά έχουν μήκος περίπου 330 χιλιομέτρων και συνδέουν τη Μεσόγειο με τη Μαύρη Θάλασσα. Η σημασία τους τόσο από οικονομική όσο και από στρατηγική άποψη είναι πάρα πολύ μεγάλη.

Τα Στενά αυτά αποτελούν «διεθνή στενά», αφού συνδέουν ανοικτή θάλασσα με άλλη ανοικτή θάλασσα και είναι χρήσιμα για τη ναυσιπλοΐα. Το νομικό καθεστώς που τα διέπει σήμερα είναι αυτό που προβλέπεται από τη Συνθήκη του Montreux το 1936, όπου είναι περιοριστικό σχετικά με τον πλου διέλευσης της σύμβασης του 1982 και αποτελεί ειδική ρύθμιση που δε τίγεται από τις διατάξεις της Σύμβασης του 1982 για τα διεθνή στενά.

Σύμφωνα με τη Συνθήκη του Montreux, αναγνωρίζεται η πλήρης κυριαρχία της Τουρκίας επί των Στενών. Οι πιο βασικές διατάξεις<sup>9</sup> για τη διέλευση από τα Στενά είναι οι εξής:

- Τα εμπορικά πλοία μπορούν ελεύθερα να διέρχονται κατά τη διάρκεια της μέρας και της νύχτας με την προϋπόθεση η Τουρκία να βρίσκεται σε περίοδο ειρήνης. Αν βρίσκεται, όμως, σε εμπόλεμη κατάσταση, τότε καταργείται η ελευθερία διέλευσης για τα εμπορικά πλοία των αντιπάλων και επιτρέπεται για τα εμπορικά πλοία των ουδέτερων χωρών με κάποιους, όμως

---

<sup>9</sup> βλ. ο.π, Τσάλας, *Το Διεθνές...*, σσ.342 - 345



περιορισμούς. Πιο συγκεκριμένα, η διέλευση των πλοίων από τα στενά πρέπει να γίνεται την ημέρα, πρέπει να ακολουθούν την οδό που καθορίζεται από τις τουρκικές αρχές και να μην βοηθούν με κανένα τρόπο τον εχθρό.

- Σχετικά με τα πολεμικά πλοία διακρίνουμε δύο βασικές περιπτώσεις: 1) Σε περίοδο ειρήνης τα πολεμικά πλοία μπορούν να διέρχονται, αρκεί προηγουμένως να έχουν προειδοποιηθεί, η διέλευση να γίνεται την ημέρα, να υπακούουν σε ορισμένες ποσοτικές και τεχνικές προδιαγραφές, όπως για παράδειγμα πλοία άνω των 10.000 τόνων, μόνο των παράκτιων της Μαύρης Θάλασσας κρατών, μπορούν να διέρχονται τα τουρκικά στενά και τέλος απαγορεύεται να παραμείνουν στη Μαύρη Θάλασσα πλοία μη παράκτιων κρατών για διάστημα μεγαλύτερο των 21 ημερών, 2) Σε περίοδο πολέμου, αν η Τουρκία είναι ουδέτερη, τότε τα πλοία των ουδέτερων κρατών μπορούν να διέρχονται ελεύθερα, ενώ των εμπόλεμων μόνο αν εκτελούν αποστολή κατ' εντολή της Κοινωνίας των Εθνών (σήμερα, στη περίπτωση επιβολής μέτρων ασφάλειας από το Συμβούλιο Ασφάλειας του Ο.Η.Ε) ή αν παρέχουν βοήθεια σε κράτος που δέχθηκε επίθεση και η Τουρκία δεσμεύεται από κάποια συνθήκη αμοιβαίας συνδρομής και 3) αν η Τουρκία βρίσκεται σε πόλεμο, τότε εξαρτάται από την ίδια αν θα επιτρέψει την διέλευση πολεμικών πλοίων ή όχι
- Σχετικά με τα υποβρύχια: α) αυτά που ανήκουν στα παράκτια της Μαύρης Θάλασσας κράτη, μπορούν να πραγματοποιήσουν τη διέλευση στην επιφάνεια υπό τους εξής όρους: όταν πρόκειται για επισκευή, αγορά, ή ναυπήγηση έξω από τη Μαύρη Θάλασσα, ενώ β) τα υποβρύχια των μη παράκτιων κρατών δε μπορούν να διέλθουν τα Στενά
- Τέλος η Συνθήκη του Montreux, αναγνωρίζει το δικαίωμα υπέρπτησης μόνο των πολιτικών αεροσκαφών και όχι των πολεμικών

Η Συνθήκη του Montreux δεν υποχρεώνει την Τουρκία να την εφαρμόσει. Μάλιστα κατά το Δεύτερο Παγκόσμιο πόλεμο, η Τουρκία παραβίασε τη Συνθήκη του Montreux σε βάρος των Συμμάχων και υπέρ των Δυνάμεων του Άξονα. Μετά το τέλος του πολέμου η Σοβιετική Ένωση, έκανε πρόταση αναθεώρησης του καθεστώτος των στενών, κάτι που όμως δεν επετεύχθη, λόγω διαφωνίας Σοβιετικής Ένωσης και Αμερικής.

## **2.2 Το στενό του Γιβραλτάρ**

Το στενό αυτό έχει πλάτος 14,6 χιλιόμετρα και συνδέει την Μεσόγειο Θάλασσα με τον Ατλαντικό Ωκεανό. Σύμφωνα με τη γαλλοβρετανική διακήρυξη του 1904 και τη γαλλοϊσπανική συνθήκη του 1912, ισχύει η ελευθερία διέλευσης. Εξάλλου, και τα ενδιαφερόμενα γύρω από το στενό κράτη, που είναι η Μεγάλη Βρετανία, που κατέχει το ακραίο σημείο του Βράχου του Γιβραλτάρ, η Ισπανία που διεκδικεί το Γιβραλτάρ και το Μαρόκο που βρίσκεται ακριβώς απέναντι στις αφρικανικές ακτές, πολλές φορές έχουν διακηρύξει το καθεστώς ελευθερίας γύρω από το Στενό.

## **2.3 Τα στενά της Δανίας**

Τα στενά αυτά είναι γνωστά με τον όρο «Baltic Straits» και περιλαμβάνουν τη Σούνδη με πλάτος 3,8 χιλιόμετρα και τις δύο Ζώνες(Little Belt και Great Belt), με πλάτος 18,30 χιλιόμετρα. Τα στενά αυτά ανήκουν στη Δανία και τη Σουηδία και συνδέουν τη Βαλτική με τη Βόρεια Θάλασσα. Τη περίοδο 1429 – 1857 η Δανία απαιτούσε τη πληρωμή διοδίων από τα πλοία που διέρχονταν τα Στενά. Με τη Συνθήκη, όμως, της Κοπεγχάγης το 1857, στα στενά άρχισε να ισχύει το καθεστώς της ελεύθερης διέλευσης. Κατά τη διάρκεια του ρωσοϊαπωνικού πολέμου και του γαλλορωσικού πολέμου, τα στενά ήταν ανοικτά για τους εμπόλεμους, αλλά έκλεισαν με την έναρξη του Πρώτου Παγκόσμιου πολέμου. Πάντως, σύμφωνα με το άρθρο 35, παρ. (γ) το καθεστώς διέλευσης των Στενών της Δανίας ρυθμίζεται από υφιστάμενες διεθνείς συμβάσεις.

## **2.4 Άλλα στενά με ειδικό καθεστώς**

Άλλα παραδείγματα στενών που η διέλευσή τους διέπεται από ρυθμίσεις ειδικών συμβάσεων είναι: α) τα στενά της Μάλαγας που ανήκουν στη Μαλαισία, τη Σιγκαπούρη και την Ινδονησία και συνδέουν τον Ινδικό με τον Ειρηνικό Ωκεανό και β) τα στενά του Μαγγελάνου στη Νότια Αμερική, που συνδέουν τον Ατλαντικό με τον Ειρηνικό Ωκεανό και είναι ανοιχτά στη διεθνή ναυσιπλοΐα, σύμφωνα με τη συνθήκη του 1881 μεταξύ Χιλής και Αργεντινής.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ: ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΩΝ ΤΟΥΡΚΙΚΩΝ ΣΤΕΝΩΝ**

### **3.1 Γενικά**

Τα στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων, δεν αποτελούσαν μόνο το γεωγραφικό σημείο που ένωνε την Ανατολή με την Δύση, αλλά πάντοτε ήταν είτε πηγή τριβών, είτε γέφυρα επικοινωνίας και πολιτισμικών αλληλεπιδράσεων. Σήμερα, τα στενά αποτελούν τη μόνη θαλάσσια διέξοδο στη Μεσόγειο για τα Παρευξείνια κράτη και η μόνη δίοδος μεταφοράς των πετρελαίων της Υπερκαυκασίας και της Μαύρης Θάλασσας.

Όλα τα παραπάνω δικαιολογούν το μεγάλο ενδιαφέρον για το νομικό καθεστώς που διέπει τα στενά, καθώς τα πολιτικά, οικονομικά και στρατιωτικά συμφέροντα από τον πλήρη έλεγχο των στενών είναι πολύ μεγάλα. Η Ελλάδα ενδιαφέρεται άμεσα από την κατάσταση που επικρατεί στη συγκεκριμένη περιοχή. Τα τελευταία χρόνια λόγω της ανάπτυξης των εμπορικών συναλλαγών, που σημειώνεται στη περιοχή της Μαύρης Θάλασσας, Έλληνες πλοιοκτήτες συμμετέχουν ενεργά στις ναυτιλιακές μεταφορές προϊόντων της περιοχής. Την τετραετία 1997 – 2000 το ποσοστό των ελληνόκτητων πλοίων που πέρασαν από τα Στενά του Βοσπόρου έφτανε το 11,57%, ενώ το ποσοστό που πέρασε από τα Στενά των Δαρδανελίων έφτανε το 14,11%. Έτσι λοιπόν, γίνεται φανερό ότι ή Ελλάδα ενδιαφέρεται για τη διαμόρφωση του καθεστώτος διέλευσης των στενών, καθώς η ελεύθερη πρόσβαση προς τη Μαύρη Θάλασσα αποτελεί βασικό παράγοντα για την ανάπτυξη ενός από τους σημαντικότερους οικονομικούς κλάδους, που είναι η εμπορική ναυτιλία.

Η συνθήκη του Montreux του 1936 που καθορίζει και το νομικό καθεστώς που διέπει τα Τουρκικά Στενά, ήταν ένας πολιτικός συμβιβασμός μεταξύ της Τουρκίας και των Παρευξείνιων κρατών. Οι διατάξεις της ευνοούν τα κράτη αυτά σχετικά με το δικαίωμα τη ελευθερίας διέλευσης. Αδυναμία της Συνθήκης ήταν η μη διευθέτηση θεμάτων όπως η ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος από τα πλοία. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι υπογράφηκε πριν από περίπου 30 χρόνια και γι' αυτό

δεν μπορεί να αντιμετωπίσει προβλήματα που παρουσιάζονται τα τελευταία χρόνια λόγω της συνεχώς αυξανόμενης κίνησης στη περιοχή.

Ο αυξανόμενος αριθμός εμπορικών πλοίων και κυρίως δεξαμενόπλοιων από τη περιοχή των Τουρκικών Στενών προκάλεσε προβλήματα στη ναυσιπλοΐα καθώς οι τουρκικές αρχές αδυνατούσαν να αντεπεξέλθουν στην αύξηση της θαλάσσιας κίνησης. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να προκληθούν πολλά ατυχήματα. Το μικρό πλάτος των Στενών και τα μεγάλα ρεύματα που υπάρχουν στη περιοχή δημιουργούν επίσης πολλά προβλήματα στη ναυσιπλοΐα. Τα ατυχήματα που έχουν γίνει έχουν απειλήσει τη περιβαλλοντική ασφάλεια και έχουν επιφέρει οικονομικά προβλήματα.

### **3.2 Η αφορμή που οδήγησε στην επιβολή των «Τουρκικών Κανονισμών»**

Το γεγονός ότι η Συνθήκη του Montreux δεν προέβλεπε κάτι για θέματα ναυτικής ασφάλειας και θαλάσσιας ρύπανσης έδωσαν τη δυνατότητα στη Τουρκία να εφαρμόσουν τους «Τουρκικούς Κανονισμούς». Αφορμή δόθηκε με το ατύχημα το Μάρτιο του 1994, όταν το υπό κυπριακή σημαία πετρελαιοφόρο NASSIA τυλίχτηκε στις φλόγες και προσάραξε στο Βόσπορο όταν συγκρούστηκε με το υπό κυπριακή σημαία φορτηγό πλοίο μεταφοράς χύδην φορτίου SHIPBROKER, το οποίο έπιασε φωτιά και προσάραξε επίσης<sup>10</sup>. Αυτό λοιπόν το ατύχημα αποτέλεσε την αφορμή για την Τουρκία για την εφαρμογή του νέου συστήματος διαχωρισμού της θαλάσσιας κυκλοφορίας και την επιβολή κανονισμών για τη ναυσιπλοΐα στα Στενά αλλά και για τα υπό ξένη σημαία πλοία.

Η τουρκική κυβέρνηση προσπάθησε να πετύχει την επιβολή αυτών των κανονισμών, προβάλλοντας την περιβαλλοντική της ευαισθησία και το ενδιαφέρον της για την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα. Μια σειρά, όμως από γεγονότα αποδεικνύουν ότι στόχος της Τουρκίας δεν είναι ούτε το περιβάλλον, ούτε και ασφάλεια ζωής στη θάλασσα, αλλά πίσω από αυτή τη δικαιολογία κρύβονται συμφέροντα πολιτικά, οικονομικά και στρατηγικά.

---

<sup>10</sup> Και τα δυο πλοία ήταν ελληνικών συμφερόντων

### **3.3 Ποιες είναι οι πραγματικές προθέσεις της Τουρκίας**

Τρία ήταν τα γεγονότα που φανερώνουν τις ουσιαστικές προθέσεις των Τούρκων: α) η συζήτηση της τουρκικής πρότασης για την επιβολή συστήματος διαχωρισμού της κυκλοφορίας στα Στενά έγινε στην 39<sup>η</sup> σύνοδο της YAN (Υποεπιτροπή Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας) από τις 6 – 10 Σεπτεμβρίου του 1993, δηλαδή έξι μήνες πριν από το ατύχημα, β) οι «Τουρκικοί Κανονισμοί» εμπεριέχονται στον με αριθμό 93/5061 κανονισμό, που δημοσιεύτηκε στην τουρκική εφημερίδα της Κυβέρνησης τον Ιανουάριο του 1994, δηλαδή δύο μήνες πριν από το ατύχημα και γ) η συζήτηση για τη σύνταξη συγκεκριμένων κανόνων για τη ναυσιπλοΐα και η τελική έκδοσή τους στα πλαίσια της 63<sup>ης</sup> συνόδου της ENA (Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας), βασίστηκε σε προτάσεις που είχε υποβάλλει στον Οργανισμό στις 26 Ιανουαρίου του 1994, δηλαδή περίπου δύο μήνες πριν από το ατύχημα.

Επομένως τα επιχειρήματα της Τουρκίας σχετικά με την αύξηση της θαλάσσιας κίνησης και την ανησυχία της για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας στα στενά δεν ευσταθούν και δεν δικαιολογούν τη λήψη μονομερών τουρκικών μέτρων. Η αύξηση της ναυτιλιακής κίνησης αποτελεί πραγματικό γεγονός. Χαρακτηριστικό είναι ότι το 1960 το σύνολο των πλοίων που πέρασαν από τα στενά ήταν 9.144 με αντίστοιχη ολική χωρητικότητα 28.735.726, τη στιγμή που το 1993 ο συνολικός αριθμός των πλοίων ήταν 23.414 και η αντίστοιχη ολική χωρητικότητα ήταν 117.626.723 κόρους. Το να προχωρήσει η Τουρκία στη λήψη αυτών των μέτρων τη δεδομένη χρονική στιγμή, είναι ένα γεγονός που δε μπορεί να δικαιολογηθεί, αφού η αύξηση της θαλάσσιας κίνησης είχε ξεκινήσει πολύ νωρίτερα από τη δεκαετία του 1970.

Κύριος στόχος των «Τουρκικών Κανονισμών» είναι τα πετρελαιοφόρα, αν και δεν είναι αυτά που προκαλούν την κυκλοφοριακή συμφόρηση στη περιοχή. Το 1998 από τα 45.639 πλοία που διέσχισαν τα Τουρκικά Στενά, μόλις το 10,3% ήταν πετρελαιοφόρα. Επομένως δεν υπάρχει λόγος επιβολής περισσότερων περιορισμών στο συγκεκριμένο τύπο πλοίων.

Βέβαια, η λήψη της απόφασης της Τουρκίας να ρυθμίσει με περιοριστικούς κανονισμούς τη θαλάσσια κυκλοφορία, συμπίπτει χρονικά με την έναρξη των διαπραγματεύσεων εταιριών από τη Δύση για την εκμετάλλευση των χωρών του Καυκάσου και της Κεντρικής Ασίας. Μεγάλο μέρος της διακίνησης αυτών των

πετρελαίων θα πραγματοποιείτο αναπόφευκτα μέσα από τα Τουρκικά Στενά, λόγω του ήδη υπάρχοντος τερματικού του ρωσικού αγωγού στο Νοβοροσίσκ.

Βασικός στόχος των Τούρκων ήταν η δημιουργία του αγωγού Μπάκου – Τσεϊχάν<sup>11</sup>, έτσι ώστε τα πετρέλαια από το Αζερμπαϊζάν να περνούν μέσα από τα εδάφη της Τουρκίας και να καταλήγουν στη Μεσόγειο. Με αυτόν τον τρόπο, η Τουρκία θα αποκτούσε ενεργειακή δύναμη, θα μετασχηματιζόταν στο κύριο διαμετακομιστικό κέντρο του ενεργειακού πλούτου της Κασπίας προς τις αγορές της Δύσης και έτσι θα μπορούσε να καταστεί περιφερειακή υπερδύναμη. Η εφαρμογή, λοιπόν των «Τουρκικών Κανονισμών» λειτουργούσε ως μέτρο πίεσης για τη μεταφορά του πετρελαίου.

### **3.4 Ο ρόλος του ΔΝΟ (Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός)**

Ο ρόλος του ΔΝΟ για την επίτευξη της ναυτικής ασφάλειας και της περιβαλλοντικής προστασίας είναι πολύ σημαντικός. Σύμφωνα με τη Σύμβαση του 1982 μία από τις βασικότερες αρμοδιότητες του Οργανισμού είναι να ελέγχει και αν συμφωνεί να εγκρίνει συγκεκριμένες προτάσεις από τα διάφορα κράτη. Με λίγα λόγια χρειάζεται η συνεργασία μεταξύ του Οργανισμού και των κρατών με κύριο στόχο να εξυπηρετείται ο σκοπός της προστασίας της ελευθεροπλοΐας και της εξασφάλισης ότι οι κανονισμοί του κράτους θα συμφωνούν με τους γενικούς περιβαλλοντικούς όρους και πρακτικές ασφαλείας.

Αυτού του είδους, λοιπόν η συναρμοδιότητα υπάρχει και στην περίπτωση των Τουρκικών Στενών, όπου η Τουρκία ως παράκτιο κράτος και ο ΔΝΟ ως αρμόδιος διεθνής οργανισμός οφείλουν να συνεργαστούν και να ασκήσουν την συναρμοδιότητά τους, προκειμένου να καθορίσουν τη ναυσιπλοΐα στη περιοχή και να λάβουν τα απαραίτητα μέτρα για την αποφυγή της θαλάσσιας ρύπανσης.

---

<sup>11</sup> Φουρνατζοπούλου, Ευδοκία, *Τουρκικές προσπάθειες αλλαγής του νομικού καθεστώτος των Στενών του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων και οι επιπτώσεις στη ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα*, Διατριβή, 1999, σ.102

### **3.5 Οι εξελίξεις των γεγονότων**

Στις 26 Ιανουαρίου του 1994, στην 63<sup>η</sup> σύνοδο της ΕΝΑ η Τουρκία υπέβαλε σχετικό έγγραφο, όπου πρότεινε την υιοθέτηση συγκεκριμένων κανονισμών από τον ΔΝΟ σχετικά με τη ναυσιπλοΐα στα Στενά. Η πρώτη χώρα που αντέδρασε από αυτή την εξέλιξη ήταν η Ρωσία που στην ίδια σύνοδο υπέβαλε και αυτή έγγραφο, με το οποίο κατήγγειλε αυτούς τους κανονισμούς ως αντίθετους με την διεθνή έννομη τάξη και ζήτησε να γίνει έρευνα προτού ο Οργανισμός φτάσει κοντά σε μια συγκεκριμένη απόφαση.

Με τον ίδιο τρόπο αντέδρασε και η κυπριακή πλευρά, η οποία έστειλε και αυτή με τη σειρά της έγγραφο, με το οποίο ζητούσε την πραγματοποίηση έρευνας σχετικά με το ατύχημα του πετρελαιοφόρου Nassia και Shipbroker. Η τουρκική αντιπροσωπεία, όμως αρνήθηκε να κάνει κάτι τέτοιο, υποστηρίζοντας, ότι δεν υπάρχει κάτι επιλήψιμο ύστερα από την επίσημη έρευνα των τουρκικών αρχών.

Η 63<sup>η</sup> σύνοδος της ΕΝΑ, στην επίσημη αναφορά της επισημαίνει ότι οι εθνικοί κανονισμοί της Τουρκίας πρέπει να βρίσκονται σε πλήρη συμμόρφωση με τους κανόνες του ΔΝΟ. Αυτή η επισήμανση έγινε ύστερα από την παρέμβαση έξι κρατών και πιο συγκεκριμένα της Ελλάδας, της Ρωσίας, της Κύπρου, της Ουκρανίας, της Ρουμανίας και της Βουλγαρίας, καθώς οι Τούρκοι είχαν ανακοινώσει πως θα θέσουν σε εφαρμογή τους κανονισμούς από την 1<sup>η</sup> Ιουλίου 1994, χωρίς να έχουν αποσαφηνίσει το αν θα ισχύουν αυτοί οι κανονισμοί και στα υπό ξένη σημαία πλοία.

Πράγματι οι Τούρκοι άρχισαν να εφαρμόζουν τους «Τουρκικούς Κανονισμούς» στα υπό τουρκική σημαία πλοία από την 1<sup>η</sup> Ιουλίου του 1994, δίχως όμως να τροποποιηθούν έτσι ώστε να μην έρχονται σε αντίθεση με τους Κανόνες του ΔΝΟ. Οι Τουρκικοί Κανονισμοί περιλαμβάνουν σύστημα διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας, σύστημα αναφοράς, δηλαδή υποχρέωση παροχής ναυτιλιακών πληροφοριών από τα πλοία που διέρχονται τα Τουρκικά Στενά στο Τουρκικό κέντρο συλλογής πληροφοριών (TUBRAP), το οποίο επιβάλλει σοβαρούς περιορισμούς για τη διέλευση των μεγάλων πλοίων (ολικού μήκους άνω των 150 μέτρων) και των πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία. Οι περιορισμοί που επιβάλλονται είναι αναστολή της κυκλοφορίας και δυνατότητα των τουρκικών αρχών να επιβάλλουν υποχρεωτική πλοήγηση.

Η Ρωσία ήταν αυτή που αντέδρασε άμεσα στην εφαρμογή των «Τουρκικών Κανονισμών» και στην 71<sup>η</sup> σύνοδο της Νομικής Επιτροπής ζήτησε να παρέμβει

προκειμένου να αποκατασταθεί η διεθνής νομιμότητα. Μάλιστα η Ρωσία είχε δώσει εντολή στους καπετάνιους των πλοίων της να μην υπακούουν στους «Τουρκικούς Κανονισμούς» παρά μόνο στους Κανόνες και τις Συστάσεις του ΔΝΟ. Από τη πλευρά της η Τουρκία αρνήθηκε ότι οι «Τουρκικοί Κανονισμοί» έρχονται σε αντίθεση με τους Κανόνες και τις Συστάσεις του ΔΝΟ.

Στις 24 Νοεμβρίου του 1994 η Τουρκία άρχισε να εφαρμόζει τους «Τουρκικούς Κανονισμούς» και στα υπό ξένη σημαία πλοία. Στην 64<sup>η</sup> σύνοδο της ΕΝΑ η πλειοψηφία των κρατών μελών αντέδρασαν. Η μόνη χώρα που άλλαξε στάση ήταν οι Η.Π.Α. όπου ξαφνικά άρχισε να στηρίζει τις τουρκικές ενέργειες.

Η Τουρκία, στη προσπάθειά της να κερδίσει χρόνο και για να καταφέρει να μην παρθούν αποφάσεις στη συγκεκριμένη σύνοδο αντί να τροποποιήσει τους «Τουρκικούς Κανονισμούς», έτσι ώστε να συνάδουν με τον ΔΝΟ, εξέδωσε Οδηγίες προς τις τοπικές λιμενικές αρχές, όπου περιείχαν αρχές, κανόνες και πρακτικές εφαρμογής των «Τουρκικών Κανονισμών». Η Τουρκία δικαιολόγησε αυτήν την ενέργειά της ότι δήθεν στόχος των Οδηγιών είναι η εναρμόνιση των «Τουρκικών Κανονισμών» με τους Κανόνες και τις Συστάσεις του ΔΝΟ. Η αλήθεια όμως είναι άλλη. Οι Οδηγίες αυτές δεν καταργούν τις διατάξεις που έρχονται σε αντίθεση με τους Κανόνες του ΔΝΟ, αλλά προτείνουν να εφαρμόζονται παράλληλα. Κάτι τέτοιο, όμως είναι πρακτικά αδύνατο για τρεις λόγους:

- Τα δύο νομικά κείμενα αντικρούονται μεταξύ τους
- Η παράλληλη εφαρμογή τους σημαίνει τροποποίηση των «Τουρκικών Κανονισμών», κάτι που είναι νομικά αβάσιμο, αφού οι Οδηγίες είναι μειωμένης νομική ισχύς
- Η παράλληλη εφαρμογή είναι αντίθετη με την απόφαση της 63<sup>ης</sup> συνόδου της ΕΝΑ και τους Κανόνες και Συστάσεις του ΔΝΟ, οι οποίες καθορίζουν τη συμμόρφωση των εθνικών κανονισμών με αυτές και όχι την παράλληλη εφαρμογή τους.

Οι οδηγίες αυτές ήταν φανερό ότι δεν θα άλλαζαν την κατάσταση όπου η πλειοψηφία των κρατών – μελών είχε καταγγείλει ότι οι «Τουρκικοί Κανονισμοί» παραβίαζαν το Διεθνές Δίκαιο. Έπρεπε υποχρεωτικά να ακολουθήσουν τη διπλωματική οδό και να περιμένουν την εξέταση των Οδηγιών και τα αποτελέσματά τους. Έτσι η Τουρκία μπορεί να πέτυχε τον στόχο της που ήταν να μην ληφθεί καμιά απόφαση για τα Στενά στην 64<sup>η</sup> σύνοδο της ΕΝΑ, αλλά υπέπεσε στο εξής σφάλμα.



Δεν κατάφερε να μη δοθεί συνέχεια στα πλαίσια της ΕΝΑ στο μέλλον. Όταν αντιλήφθηκε το λάθος της, υποστήριξε ότι οι Οδηγίες ήταν εθνικό εσωτερικό έγγραφο και δε θα μπορούσε να συζητηθεί και να εξεταστεί στα πλαίσια του ΔΝΟ.

Κατά τη διάρκεια της 65<sup>ης</sup> συνόδου της ΕΝΑ η Ρωσία κατέθεσε έγγραφο, με τα οποία τόνιζε την έλλειψη νομιμότητας των «Τουρκικών Κανονισμών». Με τη ρωσική πρόταση συμφώνησε η Ελλάδα, η Κύπρος, η Ουκρανία, η Ρουμανία και η Βουλγαρία. Η Τουρκία, όμως συνέχιζε να επιμένει στην άποψή της και να αρνείται να συζητήσει επί της ουσίας το θέμα. Και σε αυτή τη σύνοδο οι Η.Π.Α στήριζαν την τουρκική πλευρά, ερχόμενοι σε αντίθεση με την πλειοψηφία των κρατών – μελών.

Το Νοέμβριο του 1995 πραγματοποιήθηκε η 19 Συνέλευση του ΔΝΟ. Σύμφωνα με απόφασή της υιοθετούνται από τον Οργανισμό το Σύστημα Διαχωρισμού της Θαλάσσιας Κυκλοφορίας και οι Κανόνες και Συστάσεις του ΔΝΟ. Επίσης, επικυρώθηκαν οι αποφάσεις της ΕΝΑ και της Νομικής Επιτροπής για τους Κανόνες και Συστάσεις του ΔΝΟ, ότι δηλαδή αυτοί καθιερώθηκαν για λόγους προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος και της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και σε καμία περίπτωση δεν έχουν σκοπό να καταστρατηγήσουν τα δικαιώματα των πλοίων που διέρχονται τα Στενά και τα οποία απορρέουν από το διεθνές δίκαιο και πιο συγκεκριμένα από τις συμβάσεις του 1982 και του Μοντραί. Επίσης οι εθνικοί κανονισμοί του παράκτιου κράτους θα πρέπει να εναρμονίζονται πλήρως με τους κανόνες και συστάσεις του ΔΝΟ.

Δεδομένης της διαμάχης της Τουρκίας από τη μια πλευρά ως παράκτιου κράτους και των άλλων κρατών που χρησιμοποιούσαν τα Στενά, σχετικά με τη νομιμότητα των «Τουρκικών Κανονισμών», η 19<sup>η</sup> Συνέλευση του ΔΝΟ αποφάσισε και έδωσε εντολή στην ΕΝΑ να προχωρήσει σε έρευνα των προτάσεων των ενδιαφερόμενων κρατών, καθώς και των συνθηκών που επικρατούν στα Στενά και να δώσει αναφορά στην επόμενη Συνέλευση του Οργανισμού.

Στην 67<sup>η</sup> συνέλευση της ΕΝΑ (2-6/12/1996) η Ρωσία πρότεινε να σταλεί μια ομάδα πραγματογνώμων, που θα αποτελείται από αντιπροσώπους των παράκτιων κρατών της Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας και αποστολή της θα είναι η μελέτη λειτουργίας των Κανόνων και Συστάσεων του ΔΝΟ, οι συνθήκες ναυσιπλοΐας και η υδρογραφική κατάσταση στη περιοχή. Ταυτόχρονα το Διεθνές Ναυτιλιακό forum Πετρελαϊκών Εταιριών (Oil Companies International Marine Forum – OCIMF) υπέβαλε έγγραφο, με το οποίο πρότεινε αλλαγή στους Κανόνες και Συστάσεις του ΔΝΟ, που σε συνδυασμό με τους «Τουρκικούς Κανονισμούς θα εξασφάλιζαν την

ασφαλή διέλευση των πλοίων από τα Στενά. Βασικός στόχος ήταν να επιτευχθεί ομοιομορφία μεταξύ των κανόνων του ΔΝΟ και της Τουρκίας, έτσι ώστε να μην υπάρχει σύγκυση σχετικά με ποιο νομικό καθεστώς ισχύει στα Στενά.

Η Τουρκία αντέδρασε άμεσα βλέποντας πως με τα δύο αυτά έγγραφα μπορεί να ανατραπεί όλη η συμφέρουσα προς αυτή κατάσταση. Πιο συγκεκριμένα δήλωσε πως δε γίνεται να προτείνονται τροποποιήσεις σε δικά της νομοθετικά κείμενα, χωρίς τη δική της έγκριση και πρωτοβουλία. Αυτή είναι αρμοδιότητα μόνο της τουρκικής κυβέρνησης. Το επιχείρημα της Τουρκίας δεν ήταν ορθό, καθώς η επιτροπή των πραγματογμώνων θα λειτουργούσε στα πλαίσια του ΔΝΟ και θα ασχολούνταν με θέματα τεχνικής φύσεως όπως η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, η υδρογραφική κατάσταση στην περιοχή, η βελτίωση της τεχνικής υποδομής και του εκπαιδευτικού επιπέδου του προσωπικού των σταθμών ελέγχου της κυκλοφορίας.

Η πλειοψηφία των κρατών μελών ήταν υπέρ της ρωσικής πρότασης για αποστολή ομάδας εμπειρογνομόνων. Επειδή όμως κάτι τέτοιο απαιτούσε και την έγκριση της τουρκικής πλευράς, τελικά η 67<sup>η</sup> σύνοδος της ΕΝΑ δεν έλαβε κάποια απόφαση σχετικά με αυτό το θέμα.

Η 67<sup>η</sup> σύνοδος της ΕΝΑ έδωσε τελικά εντολή στην 43<sup>η</sup> σύνοδο της ΥΑΝ (14 - 18/7/1997) να μελετήσει τις προτάσεις του ΟCΙΜF και όποιες άλλες τυχόν υποβληθούν. Λόγω του φόρτου εργασίας στα πλαίσια της 43<sup>ης</sup> συνόδου της ΥΑΝ, αποφασίστηκε να δημιουργηθεί μια ομάδα εργασίας στα πλαίσια της 68<sup>ης</sup> συνόδου της ΕΝΑ. Η Τουρκία αρνήθηκε να συμμετάσχει και προσπάθησε να αποδείξει ότι από τότε που εφαρμόστηκαν οι «Τουρκικοί Κανονισμοί» ο αριθμός των ατυχημάτων μειώθηκε σημαντικά.

Η Τουρκία μπορεί να έλειπε από την ομάδα εργασίας, αλλά ουσιαστικά η θέση της καλύφθηκε από τις Η.Π.Α, που στήριζε τις τουρκικές απόψεις. Οι αποφάσεις της ομάδας εργασίας βασίζοντας σε τρεις άξονες:

Α) Διαπιστώθηκε ότι η εφαρμογή το μέτρου αναστολής της κυκλοφορίας των πλοίων αποτελεί κίνδυνο για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, καθώς έχει σαν αποτέλεσμα την ύπαρξη μεγάλου αριθμού πλοίων στις εισόδους των Στενών. Για να αποφευχθεί αυτός ο κίνδυνος προτάθηκε να ισχύει η αναστολή των συστημάτων διαχωρισμού της θαλάσσιας κυκλοφορίας σε δύο περιοχές των Στενών, όπου τα πλοία μεγάλου μήκους αδυνατούν να παραμείνουν στη λωρίδα κυκλοφορίας και να χαρακτηριστούν ως περιοχές εντός των οποίων τα πλοία πρέπει να ναυσιπλοούν με εξαιρετική προσοχή.

Β) Η ομάδα εργασίας τροποποίησε τους Κανόνες και Συστάσεις του ΔΝΟ προκειμένου να εναρμονιστούν με την καθιέρωση των περιοχών προφύλαξης. Αναστολή της διπλής κυκλοφορίας επιτρέπεται μόνο αν η ορατότητα είναι κάτω του ενός μιλίου και επιβάλλεται σε περιπτώσεις ανωτέρας βίας ή κατεπείγουσες καθώς και όταν η ορατότητα έχει μειωθεί στο μισό μίλι.

Γ) Η ομάδα εργασίας πρότεινε να δοθούν στη Τουρκία οι εξής συστάσεις:

1) να λειτουργήσει σύστημα αναφοράς των πλοίων, ακολουθώντας τις οδηγίες, τα κριτήρια και τις γενικές αρχές που αναπτύχθηκαν στα πλαίσια του ΔΝΟ. Η Τουρκία μπορεί να καταστήσει το σύστημα αυτό υποχρεωτικό, αρκεί, να το υποβάλλει στον Οργανισμό για έγκριση και να συμφωνεί με τα κριτήριά του.

2) να εγκαταστήσει ένα σύγχρονο σύστημα καθορισμού της θαλάσσιας κυκλοφορίας, το οποίο θα λειτουργεί σύμφωνα με τις οδηγίες του ΔΝΟ.

3) να μεταφέρει την εγκατάσταση των πιλότων σε περιοχή εκτός των λωρίδων κυκλοφορίας, ώστε να μη δημιουργείται συμφόρηση στις περιοχές αυτές

4) να δημιουργήσει μια νέα περιοχή αγκυροβολίου νότια της Κωνσταντινούπολης, καθώς τα πλοία είναι υποχρεωμένα να διασχίζουν τη λωρίδα κυκλοφορίας με αντίθετη κατεύθυνση, για να χρησιμοποιούν το υπάρχον αγκυροβόλιο.

5) να μετακινήσει ή να ανελκύσει τα δύο ναυάγια στο νότιο μέρος του στενού του Βοσπόρου, έτσι ώστε να διευκολυνθεί η ναυσιπλοΐα πλοίων με μεγάλο βύθισμα στη περιοχή και να περιοριστεί η χρήση σηματοδύρων πρόσδεσης στη περιοχή αγκυροβολίας των επιβατηγών πλοίων βόρεια των ναυαγίων για να μην εμποδίζεται η πορεία των πλοίων στις οικίες ζώνες διαχωρισμού της κυκλοφορίας.

6) να γίνει μελέτη και ανάλυση σχετικά με την κίνηση των πλοίων μέσα από τα Στενά από μια διεθνή ομάδα εμπειρογνομόνων κάνοντας χρήση ενός προσομοιωτή.

Από τα παραπάνω γίνεται σαφές, ότι τα αποτελέσματα αυτής της ομάδας ήταν πολύ θετικά για τα κράτη που χρησιμοποιούσαν τα Στενά. Η κατάργηση του συστήματος διαχωρισμού της θαλάσσιας κυκλοφορίας και η καθιέρωση περιοχών προφύλαξης διευκόλυναν περισσότερο τη διέλευση των πλοίων μεγαλύτερου μήκους και βυθίσματος, εξασφαλίζοντας έτσι το δικαίωμα της ελεύθερης διέλευσης σύμφωνα με τη Συνθήκη του Μοντραί. Επίσης, με τη σύσταση στην Τουρκία για κατάλληλο εφοδιασμό για τον έλεγχο της θαλάσσιας κυκλοφορίας και την ανέλκυση των ναυαγίων, ο στόχος της ασφαλούς και συνεχούς διέλευσης των πλοίων έφτασε ακόμα πιο κοντά. Η ύπαρξη, λοιπόν, μιας τόσο ολοκληρωμένης μελέτης από το ΔΝΟ για το

καθεστώς διέλευσης γύρω από τα Στενά έφερε σε δεύτερη μοίρα τους αυθαίρετους «Τουρκικούς Κανονισμούς».

Η 20<sup>η</sup> Συνέλευση του ΔΝΟ το Νοέμβριο του 1997 δεν υιοθέτησε την αναφορά της 43<sup>ης</sup> συνόδου της ΥΑΝ, αφού η Τουρκία ισχυρίστηκε ότι δεν συμμετείχε στην δημιουργία αυτής της αναφοράς αν και δήλωσαν ότι είναι πρόθυμοι να συνεργαστούν με όλα τα ενδιαφερόμενα κράτη για τη βελτίωση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας στα Στενά. Αυτή η προθυμία για συνεργασία από τη πλευρά των Τούρκων, είχε ως αποτέλεσμα την έκδοση μιας ουδέτερης απόφασης στις 27 Νοεμβρίου του 1997 όπου η Συνέλευση λαμβάνει υπ' όψη της τη διάθεση των Τούρκων και εύχεται να συνεργαστούν όλοι σχετικά με αυτό το ζήτημα.

Κατά τη διάρκεια της 69<sup>ης</sup> συνόδου της ΕΝΑ δεν υπήρξε κάποια νέα εξέλιξη στο θέμα δεδομένου ότι οι Τούρκοι συνέχισαν την πάγια τακτική τους να καθυστερούν τις συζητήσεις στα πλαίσια του ΔΝΟ. Το Νοέμβριο του 1998, ένα μήνα πριν από την 70<sup>η</sup> σύνοδο του ΕΝΑ δημοσιεύτηκαν οι καινούργιοι «Τουρκικοί Κανονισμοί», οι περισσότερες διατάξεις των οποίων ισχύουν μέχρι και σήμερα και όπου υπάρχει διαφοροποίηση, τα αποτελέσματα είναι τα ίδια, αν όχι πιο περιοριστικά.

Η ομάδα εργασίας που συγκροτήθηκε στα πλαίσια της 70<sup>ης</sup> συνόδου του 1998 δεν επέφερε κάποια ουσιαστική εξέλιξη στο θέμα της ναυσιπλοΐας των Στενών. Η Ελλάδα και η Ρωσία υπέβαλαν προτάσεις, έτσι ώστε να βελτιωθούν οι Κανόνες και οι Συστάσεις του ΔΝΟ, καταγγέλλοντας ταυτόχρονα την αδυναμία εφαρμογής των «Τουρκικών Κανονισμών». Πιο συγκεκριμένα ζήτησαν να καταργηθούν σε ορισμένα σημεία οι λωρίδες διαχωρισμού της θαλάσσιας κυκλοφορίας και να εισαχθούν περιοχές με συγκεκριμένα όρια εντός των οποίων τα πλοία πρέπει να χειρίζονται με εξαιρετική προσοχή. Η Τουρκία προσπάθησε ανεπιτυχώς να απορρίψει αυτές τις προτάσεις.

Η 71<sup>η</sup> σύνοδος της ΕΝΑ που διήρκεσε από τις 19 – 28/5/1999 ήταν η τελευταία σύνοδος που συζήτησε το θέμα των Τουρκικών Στενών και ουσιαστικά οδήγησε στη παγίωση των θέσεων της Τουρκίας. Η Διεθνής Ομοσπονδία Ενώσεων Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού (International Federation of Shipasters' Association – IFSMA), η Διεθνής Οργάνωση Ναυτικών Ινστιτούτων (International Association of Institutes of Navigation – IAIN) και η Διεθνής Οργάνωση Πλοηγών (International Maritime Pilots' Association – IMPA) κατέθεσαν πρόταση για επανεξέταση των συστημάτων διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας, για υιοθέτηση υποχρεωτικού

συστήματος αναφοράς των πλοίων που διέρχονται τα Στενά και την ενίσχυση της σύστασης για χρήση πλοηγών.

Οι προτάσεις της Ελλάδας, της Ρωσίας και της Βουλγαρίας που είχαν υποβληθεί κατά τη διάρκεια της προηγούμενης συνόδου θα εξετάζονταν κατά τη διάρκεια της 71<sup>ης</sup> συνόδου. Επειδή όμως όλος ο χρόνος αφιερώθηκε στην εξέταση της πρότασης των τριών παραπάνω οργανισμών, τα έγγραφα των τριών αυτών χωρών δε συζητήθηκαν ποτέ.

Επίσης, η ΕΝΑ λαμβάνοντας υπόψη τις δηλώσεις των Τούρκων για τη λήψη μέτρων στήριξης του υπάρχοντος συστήματος διαχωρισμού της θαλάσσιας κυκλοφορίας και βλέποντας ότι δεν υπήρχε ομοφωνία σχετικά με την αναθεώρηση των Κανόνων και Συστάσεων του ΔΝΟ και ότι για την αλλαγή του υπάρχοντος συστήματος διαχωρισμού της θαλάσσιας κυκλοφορίας απαιτείται και η σύμφωνη γνώμη του παράκτιου κράτους, αποφάσισε να διακόψει τη συζήτηση του θέματος στα πλαίσια του ΔΝΟ, παρά τις αντιδράσεις των Παρευξείνιων κρατών (Ελλάδα, Ρωσία, Κύπρος κ.α).

Έτσι λοιπόν, ο απώτερος σκοπός της Τουρκίας επετεύχθη, αφού η συζήτηση για την ασφάλεια ναυσιπλοΐας στα Τουρκικά Στενά σταμάτησε στα πλαίσια του ΔΝΟ και στη τελευταία σύνοδο κατάφερε να πετύχει την ενίσχυση των διατάξεων που σχετίζονται με τη χρήση του συστήματος αναφοράς και των πλοηγικών υπηρεσιών.

Από τα παραπάνω εξάγεται το συμπέρασμα ότι ο καθορισμός του καθεστώτος διέλευσης των Τουρκικών Στενών κρύβει πολλά συμφέροντα από οικονομική, νομική και στρατιωτική άποψη και δε κρύβει μόνο προβλήματα τεχνική φύσης σχετικά με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.

### ***3.6 Οι επιπτώσεις των «Τουρκικών Κανονισμών» και η πρακτική που ακολουθείται από την Ελλάδα***

Αυτοί που υφίστανται τα περισσότερα προβλήματα από τους Τουρκικούς Κανονισμούς είναι οι εφοπλιστές. Τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν είναι οικονομικής φύσης και σχετίζονται με την πρόσληψη πλοηγού και με τις καθυστερήσεις που δημιουργούνται κατά τη διέλευση των πλοίων, λόγω αναστολής της κυκλοφορίας.

### 3.6.1 Πλοήγηση

Σχετικά με την πλοήγηση, παρά το γεγονός ότι ο κανονισμός αυτός δεν είναι υποχρεωτικός οι περισσότεροι πλοιοκτήτες προσλαμβάνουν πλοηγό λόγω της ανασφάλειας που δημιουργείται στους πλοιάρχους από την επικινδυνότητα της περιοχής ή ακόμα και την αποφυγή σαμποτάζ. Αν συμβεί κάποιο ατύχημα και δεν υπάρχει κάποιος πλοηγός, οι πλοίαρχοι όχι μόνο μπορεί να θεωρηθούν υπεύθυνοι, αλλά ακόμα και να φυλακιστούν. Η εμπειρία έχει αποδείξει ότι οι τουρκικές αρχές, έστω και έμμεσα επιβάλλουν κυρώσεις σε όσα πλοία δεν έχουν πλοηγό. Οι συνήθεις κυρώσεις που μπορεί να επιβληθούν είναι καθυστέρηση και διέλευση από τα Στενά την επόμενη ημέρα, σιωπηρή προτεραιότητα στα πλοία που έχουν προσλάβει πλοηγό

Γίνεται φανερό ότι αυτή η αυθαίρετη ενέργεια των Τούρκων σχετικά με το θέμα της πλοήγησης δεν έχει ως στόχο την επίτευξη της ναυτικής ασφάλειας, αλλά έχει ως κύριο στόχο να αποτελέσει πηγή κρατικών εσόδων. Πάντως, η συντριπτική πλειοψηφία των πλοίων που διέρχονται τα Τουρκικά Στενά προσλαμβάνουν πλοηγό είτε για λόγους επικινδυνότητας είτε για προληπτικούς λόγους.

### 3.6.2 Καθυστερήσεις λόγω αναστολής της κυκλοφορίας

Οι καθυστερήσεις στα Τουρκικά Στενά άρχισαν να παρατηρούνται μετά το ατύχημα του πετρελαιοφόρου Nassia, από τότε δηλαδή που άρχισαν να εφαρμόζονται οι «Τουρκικοί Κανονισμοί». Οι κυριότερες αιτίες καθυστέρησης είναι η ύπαρξη ομίχλης και η αναστολή της διπλής κυκλοφορίας λόγω διέλευσης μεγάλου δεξαμενόπλοιου.

Δύο ακόμα βασικές αιτίες καθυστέρησης είναι: α) η αναμονή για την επόμενη νηοπομπή σε περίπτωση που δεν πρόλαβε την προηγούμενη και β) η αναμονή μέχρι να ξημερώσει αν δεν έφτασε στη περιοχή μέρα, αφού τα μεγάλα δεξαμενόπλοια μόνο μέρα μπορούν να διέρθουν τα Στενά.

Πάντως, οι συγκεκριμένες αιτίες καθυστέρησης των πλοίων θεωρούνται δικαιολογημένες από τους πλοιοκτήτες, εκτός και να κρύβονται πολιτικοί ή άλλοι λόγοι πίσω από τη καθυστέρηση ενός πλοίου. Η χρονική διάρκεια της καθυστέρησης εξαρτάται από την αιτία. Για παράδειγμα λόγω ομίχλης η καθυστέρηση μπορεί να

φτάσει και τις πέντε μέρες. Η καθυστέρηση επιφέρει και ένα οικονομικό κόστος, που εξαρτάται από το ύψος της ναυλαγοράς.

Εκτός από το οικονομικό κόστος, οι καθυστερήσεις επιφέρουν και άλλες επιπτώσεις στον πλοιοκτήτη. Πιο συγκεκριμένα:

α) την αλλαγή προγραμματισμού για τη φόρτωση όταν φτάσει στο λιμάνι ύστερα από καθυστέρηση

β) την πιθανή ακύρωση χρονοναυλοσύμφωνου λόγω καθυστέρησης της παράδοσης του πλοίου

γ) τη δημιουργία δυσκολιών διεκπεραίωσης του ταξιδιού στο πρόσωπο του πλοιάρχου, αφού αυτός αναγκάζεται να αγκυροβολήσει λόγω της αναστολής της κυκλοφορίας

### **3.6.3. Δυνατότητα αντίδρασης της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας**

Η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα δεν έχει τη διάθεση να αρνηθεί τη συμμόρφωση με τους «Τουρκικούς Κανονισμούς», παρά το γεγονός ότι έρχονται σε αντίθεση με το διεθνές δίκαιο. Σε περίπτωση που κάποιο πλοίο αρνούνταν να συμμορφωθεί με τις υποδείξεις των τουρκικών αρχών οι επιπτώσεις θα ήταν απαγόρευση συνέχισης του ταξιδιού, επιβολή προστίμου, καθυστέρηση του πλοίου και όλα αυτά, βέβαια θα είχαν άμεσες οικονομικές συνέπειες για τους πλοιοκτήτες.

Επίσης η μη συμμόρφωση με τους τοπικούς, εθνικούς κανονισμούς, δίνει το δικαίωμα και στους Αλληλοασφαλιστικούς Οργανισμούς (Protection & Indemnity Clubs) να μην καλύψουν ασφαλιστικά το πλοίο σε περίπτωση ατυχήματος, χωρίς να δίνουν σημασία το αν αυτοί οι κανονισμοί είναι σύμφωνοι με το διεθνές δίκαιο ή όχι. Οι πλοιοκτήτες, πάνω απ' όλα είναι επιχειρηματίες και στόχος τους είναι το καλύτερο δυνατό για την εταιρία τους. Στα πλαίσια αυτού του στόχου, είναι επικίνδυνη ενέργεια να αντιδράσουν στις τοπικές αρχές για τους «Τουρκικούς Κανονισμούς», αφού οι συνέπειες θα είναι σημαντικές.

Έτσι λοιπόν, τόσο οι πλοιοκτήτες, όσο και οι ναυτικοί, δεν αντιδρούν στις υποδείξεις των Τούρκων όταν διέρχονται τα Στενά, γιατί γνωρίζουν πως με αυτόν τον τρόπο θέτουν σε κίνδυνο τα επιχειρηματικά και οικονομικά συμφέροντα της εταιρίας

τους. Οι δικές τους ενέργειες δεν έχουν επιφέρει κάποιο ουσιαστικό αποτέλεσμα και πιστεύουν ότι μόνο το ελληνικό κράτος μπορεί να δώσει λύση σε ένα τέτοιο ζήτημα.

### **3.6.4. Οι επιπτώσεις στην Ελλάδα από πιθανό κλείσιμο των Τουρκικών Στενών**

Σχετικά με τις επιπτώσεις στην ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα οι απόψεις δίστανται ανάλογα με την κατηγορία στην οποία ανήκει, δηλαδή εάν είναι εφοπλιστής, ναυλωτής, ή ναυτικός.

Η πλειοψηφία των Ελλήνων εφοπλιστών ισχυρίζονται πως αν κλείσουν τα τουρκικά στενά αυτό θα έχει αρνητικές συνέπειες στην επαγγελματική τους δραστηριότητα, αλλά όχι καταστροφικές. Ο βασικός λόγος που δεν θεωρούν καταστροφικές τις συνέπειες που θα επέφερε ένα πιθανό κλείσιμο των στενών είναι ότι ασχολούνται με την ελεύθερη φορτηγό ναυτιλία, επομένως μπορούν να μεταφέρουν φορτία σε όλο τον κόσμο χωρίς να εξαρτώνται άμεσα από την εμπορική πρόσβαση της συγκεκριμένης περιοχής.

Σύμφωνα με άλλες απόψεις, πιθανό κλείσιμο των Στενών θα εγκλώβιζε πλοία ελληνικών συμφερόντων στην περιοχή της Μαύρης Θάλασσας, με όλες τις οικονομικές συνέπειες που αυτό συνεπάγεται εκτός και αν συνέβαιναν τα εξής δύο γεγονότα:

- Εάν τα πλοία ήταν χρονοναλωμένα διότι τότε το οικονομικό βάρος πέφτει στο ναυλωτή
- Εάν ο πλοιοκτήτης είχε ασφαλίσει το πλοίο έναντι κινδύνων πολέμου

Επίσης, έχει εκφραστεί και η άποψη ότι πιθανό κλείσιμο των Στενών θα μπορούσε ακόμα και να ωφελήσει την Ελλάδα από την άποψη ότι χώρες όπως η Ρουμανία και η Βουλγαρία θα αναγκάζονταν να μεταφέρουν τα φορτία τους στην Ελλάδα δια ξηράς (Θεσσαλονίκη – Καβάλα – Αλεξανδρούπολη), έτσι ώστε να προωθηθούν στις παγκόσμιες αγορές. Το μοναδικό πρόβλημα για τη χώρα μας είναι ότι δε διαθέτει κατάλληλες λιμενικές υποδομές.

Αυτοί που θίγονται, πάντως, περισσότερο από το κλείσιμο των Στενών είναι αυτοί που διαχειρίζονται πετρελαιοφόρα για δύο κυρίως λόγους:

α) επειδή όλα ή τουλάχιστον τα περισσότερα πλοία τους δραστηριοποιούνται στη περιοχή



β) επειδή η ναυλαγορά των πετρελαιοφόρων είναι πιο περιορισμένη και έχει περισσότερες ιδιαιτερότητες. Ο αποκλεισμός μιας πολύς μεγάλης αγοράς πετρελαίου, όπως αυτή της Μαύρης Θάλασσας, θα μείωνε ανορθόδοξα τη ζήτηση, με αντίστοιχη μεγάλη αύξηση της προσφοράς δεξαμενόπλοιων.

Οι ναυλωτές από τη πλευρά τους δηλώνουν ότι η επαγγελματική τους δραστηριότητα θα επηρεαζόταν από πιθανό κλείσιμο των Στενών μόνο στο βαθμό που οι δουλειές τους εξαρτώνται άμεσα από τη διέλευση των πλοίων, που ναυλώνουν από τα Τουρκικά Στενά, είτε αφορά τη μεταφορά φορτίων από ή προς τη Μαύρη Θάλασσα, είτε τις ναυλώσεις δεξαμενόπλοιων.

Οι ναυτικοί, τέλος, δηλώνουν ότι πιθανό κλείσιμο των Στενών θα τους επηρέαζε σημαντικά, καθώς, όταν υπάρχει κρίση στη ναυτιλία, δραστηριοποιούνται λιγότερα πλοία, άρα υπάρχουν λιγότερες θέσεις εργασίας, άρα ανεβαίνει τα ποσοστά ανεργίας του κλάδου.

### **3.7 Επίλογος**

Από τα παραπάνω καθίσταται σαφές ότι πίσω από την εφαρμογή των «Τουρκικών Κανονισμών» κρύβονται πολιτικοί λόγοι. Δεν μπορεί να γίνει αποδεκτό ούτε από την Ελλάδα ούτε από κάποια άλλη χώρα η παρεμπόδιση της διέλευσης των τουρκικών στενών, που αποτελούν μία διεθνή οδό.

Οι χρήστες των στενών γνωρίζουν την παρανομία των «Τουρκικών Κανονισμών», αλλά δε θέλουν να εμπλακούν σε πολιτικά παιχνίδια. Γνωρίζοντας πως θα χαρακτηριστούν «ανεπιθύμητοι» από τις τοπικές αρχές, με συνέπεια τη δημιουργία προβλημάτων κατά τη διάρκεια της επαγγελματικής τους δραστηριότητας, προτιμούν να συμμορφωθούν με τις υποδείξεις των Τούρκων.

Οι συζητήσεις στα πλαίσια του ΔΝΟ δεν έφεραν κάποιο αποτέλεσμα, αφού τα όργανά του ασχολούνται περισσότερο με θέματα τεχνικής φύσης και όχι με ζητήματα νομικής ή πολιτικής φύσης. Όπως δείχνουν τα πράγματα, από τη στιγμή που το ισχύον νομικό καθεστώς των τουρκικών στενών καθορίζεται από τη συνθήκη του Montreux, η λύση σε πολιτικό επίπεδο θα δοθεί με την αναθεώρηση της συνθήκης, που θα ανανεώσει το καθεστώς και θα προωθήσει την ηρεμία σ' αυτή τη τόσο ευαίσθητη περιοχή.

Πάντως ότι και να γίνει, το μόνο σίγουρο είναι ότι για να βρεθεί μια λύση στο όλο ζήτημα πρέπει η Τουρκία από τη πλευρά της να συναινέσει σε οποιαδήποτε πρόταση παρουσιαστεί. Η συνεργασία της με τη διεθνή κοινότητα, από τη στιγμή που είναι το παράκτιο κράτος, κρίνεται απαραίτητη, έτσι ώστε να βρεθεί μια λύση, που δε θα θίγει τα συμφέροντα κανενός.

Ανεξάρτητα από τη πολιτική διάσταση του προβλήματος πρακτικά το πρόβλημα της ναυτικής ασφάλειας και του θαλασσίου περιβάλλοντος υφίσταται και απαιτείται άμεση λύση του. Γι' αυτό, τα άμεσα ενδιαφερόμενα κράτη πρέπει να ασκήσουν πίεση στη Τουρκία, να σταματήσει τις μονομερείς κινήσεις και να δεχτεί τη συνεργασία με τη διεθνή κοινότητα, προκειμένου οι κανονισμοί που θα υιοθετηθούν να εξασφαλίζουν την ασφαλή και ελεύθερη διέλευση των Στενών.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ: ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Η καθιέρωση των Στενών Διεθνούς Ναυσιπλοΐας από τη Σύμβαση του 1982, είναι μια ρύθμιση που δεν ευνοεί την Ελλάδα. Η χώρα μας είναι μια χώρα νησιωτική και αυτό σημαίνει ότι διαθέτει πληθώρα νήσων άρα και στενών. Επομένως τα δικαιώματα των πλοίων και των αεροσκαφών των τρίτων χωρών και κυρίως το δικαίωμα των πολεμικών αεροσκαφών να υπερίπτανται ελεύθερα πάνω από τα Στενά και των υποβρυχίων να διέρχονται εν καταδύσει, έθεταν σε κίνδυνο την άμυνα και την ασφάλεια της Ελλάδας.

Πράγματι, στο Αιγαίο Πέλαγος, η γεωπολιτική διαμόρφωση του θαλάσσιου χώρου επιτρέπει την ύπαρξη μεγάλου αριθμού Στενών. Στον ελληνικό θαλάσσιο χώρο σχηματίζονται συνολικά 340 στενά διαφόρων κατηγοριών. Βέβαια, δεν ισχύει σε όλα το καθεστώς του πλου διέλευσης, καθώς ορισμένα μόνο από αυτά συνδέουν τμήματα ανοικτής θάλασσας με άλλα τμήματα ανοικτής θάλασσας και χρησιμοποιούνται από τη διεθνή ναυσιπλοΐα. Πιο συγκεκριμένα το στενό των Αντικυθήρων νοτιοδυτικά και το στενό της Κάσου νοτιοανατολικά υπάγονται στο καθεστώς του πλου διέλευσης. Περιπτώσεις, όπως αυτή του στενού της Καρπάθου και των στενών μεταξύ Κω, Αστυπάλαιας, Αμοργού και Καλύμνου, που συνδέουν τμήμα ανοικτής θάλασσας με μία απομονωμένη ζώνη ανοικτής θάλασσας αμφισβητείται το κατά πόσο υπάγονται στο καθεστώς του πλου διέλευσης.

Έτσι, λοιπόν, όταν υπεγράφη η Σύμβαση του 1982, η Ελλάδα κατέθεσε ερμηνευτική δήλωση σύμφωνα με την οποία, ως χώρα με πολυάριθμα νησιά που συνεπάγεται και τη δημιουργία πληθώρας στενών, που εξυπηρετούν τη διεθνή ναυσιπλοΐα, θα έχει την ευθύνη για το καθορισμό σχεδίων διαχωρισμού της θαλάσσιας κυκλοφορίας και των θαλάσσιων διαδρόμων μέσα από τα Στενά από όπου θα μπορούν να διέρχονται υπό καθεστώς transit passage τα πλοία και τα αεροσκάφη των τρίτων χωρών, με τέτοιο τρόπο, που να ικανοποιούνται οι απαιτήσεις της διεθνούς ναυσιπλοΐας από τη μια πλευρά και από την άλλη να τηρούνται όλες οι απαιτήσεις για την ασφάλεια του παράκτιου κράτους, αλλά και των πλοίων και των αεροσκαφών.

Το πλεονέκτημα που δίνει η Σύμβαση του 1982 για κράτη, όπως η Ελλάδα είναι το δικαίωμα να νομοθετούν σχετικά με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και τη

ρύθμιση της θαλάσσιας κυκλοφορίας στα στενά. Όμως, για να ισχύσουν αυτά τα μέτρα θα πρέπει να συμβαδίζουν με τη Σύμβαση του 1982. Αυτό συμβαίνει γιατί απαγορεύονται οι επιφυλάξεις, ενώ οι ερμηνευτικές δηλώσεις επιτρέπονται μόνο όταν δεν αποσκοπούν στον αποκλεισμό ή την τροποποίηση της νομικής ισχύος των διατάξεων της Σύμβασης του 1982. Το Αιγαίο Πέλαγος αποτελεί μια πολύ σημαντική περιοχή, καθώς συμβάλλει στην επικοινωνία μεταξύ κρατών που συνορεύουν με τη Μεσόγειο, καθώς και για τις θάλασσες και τους ωκεανούς, που βρίσκονται πέρα από το κανάλι του Σουέζ και το στενό του Γιβραλτάρ, ενώ συμβάλλει και στην επικοινωνία των κρατών που συνορεύουν με τη Μαύρη θάλασσα και το Αιγαίο Πέλαγος. Κανένα καράβι δε μπορεί να ταξιδέψει από και προς τη Μαύρη Θάλασσα ή από ένα τουρκικό ή ελληνικό λιμάνι στο Αιγαίο Πέλαγος χωρίς να περάσει κοντά από κάποιο ελληνικό ή τουρκικό νησί.

Για την Ελλάδα και την Τουρκία ισχύει ο κανόνας της μέσης γραμμής<sup>12</sup> σε ότι αφορά την αιγιαλίτιδα ζώνη στο Αιγαίο Πέλαγος. Τα 6 ναυτικά μίλια χωρικών υδάτων περιορίζουν σημαντικά την ύπαρξη διαδρόμων μέσω των οποίων μπορούν να περάσουν τα πλοία των τρίτων χωρών. Μάλιστα, αν η Ελλάδα εκμεταλλευτεί το δικαίωμα που της δίνει η Σύμβαση του 1982 και επεκτείνει την χωρική της θάλασσα στα 12 ναυτικά μίλια οι διάδρομοι ανοιχτής θάλασσας εξαφανίζονται. Επομένως, σ' αυτή τη συνεχόμενη έκταση αιγιαλίτιδας ζώνης υπάρχει το δικαίωμα του πλου διέλευσης μέσα από στενά που χρησιμοποιούνται για διεθνή ναυσιπλοΐα για τα πλοία τρίτων χωρών όπως και για την υπέρπτηση των αεροσκαφών.

Πάντως, τα μέτρα της Ελλάδας σχετικά με το καθορισμό των θαλάσσιων διαδρόμων και των μέτρων σχετικά με τη ναυτική ασφάλεια δε φαίνεται να έρχονται σε αντίθεση με τις διατάξεις της Σύμβασης του 1982 αφού ουσιαστικά δεν εμποδίζουν την ελευθερία διέλευσης. Κανένα συμβαλλόμενο μέρος της Σύμβασης δεν έφερε αντίρρηση στην ερμηνευτική δήλωση της Ελλάδας εκτός από την Τουρκία, η αντίδραση της οποίας, όμως, δεν έχει καμιά απολύτως σημασία, από τη στιγμή που δεν έχει υπογράψει τη Σύμβαση.

---

<sup>12</sup> βλ. άρθρο 15 της Σύμβασης του 1982

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Τα στενά «Διεθνούς Ναυσιπλοΐας» έχουν τεράστια σημασία, αφού αποτελούν τα περάσματα που συμβάλλουν στην επικοινωνία μεταξύ των κρατών, και στην ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου και της ναυτιλίας. Οι συνέπειες από το κλείσιμο κάποιων στενών (π.χ Δανίας, Γιβραλτάρ, Βοσπόρου και Δαρδανελίων) μπορεί να επιφέρει πολλά οικονομικά προβλήματα σε πλοιοκτήτες που δε θα μπορούν να μεταφέρουν το φορτίο τους και κάτι τέτοιο μπορεί να έχει αρνητικό αντίκτυπο και στην οικονομία του ίδιου του κράτους.

Από τις διάφορες συμβάσεις, όπως τη Σύμβαση του 1958, τη Σύμβαση του 1982, ή τη Συνθήκη του Montreux πηγάζουν κάποιες υποχρεώσεις και κάποια δικαιώματα τόσο για τα παράκτια των στενών κράτη, όσο και για τα τρίτα κράτη που διέρχονται αυτά τα στενά. Σκοπός των διατάξεων αυτών των συμβάσεων είναι να βρεθεί ένα σημείο ισορροπίας έτσι ώστε ούτε τα παράκτια κράτη να νιώθουν πως απειλείται η άμυνα και η ασφάλεια της χώρας τους, αλλά και τα τρίτα κράτη από την άλλη να μπορούν να διέρχονται ελεύθερα, χωρίς πολλούς περιοριστικούς όρους από τα παράκτια των στενών κράτη.

Η Σύμβαση του 1982 καθιέρωσε για πρώτη φορά το καθεστώς του πλου διέλευσης (transit passage). Για την Ελλάδα, που είναι μια χώρα νησιωτική κάτι που σημαίνει ότι διαθέτει πληθώρα στενών, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι στο Αιγαίο Πέλαγος δεν υπάρχει καθόλου διάδρομος ανοικτής θάλασσας, αφού καλύπτεται από τα χωρικά ύδατα της χώρας μας, το καθεστώς αυτό διέλευσης δεν μας ευνοεί, αφού είναι υποχρεωμένη να επιτρέπει τη διέλευση των πλοίων και την υπέρπτηση των αεροσκαφών των τρίτων χωρών. Γι' αυτό και ζήτησε, τουλάχιστον να καθορίσει αυτή τους διαδρόμους της θαλάσσιας κυκλοφορίας και να πάρει μέτρα για την ναυτική ασφάλεια.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### ΕΛΛΗΝΟΓΛΩΣΣΑ

- ◆ Ιωάννου, Κ – Στρατής Α, *Δίκαιο της Θάλασσας*, Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα – Κομοτηνή 2000
- ◆ Νικολάου, Ιωάννης, *Ο Διάπλους των Τουρκικών Στενών κατά τις Διεθνείς Συνθήκες και την πρακτική: από τη Συνθήκη του Κιουτσούκ Καϊναρτζή στο νέο κανονισμό διέλευσης*, Ι. Σιδέρης, Αθήνα, 1995
- ◆ Οικονομίδης Κ, *Θέματα Διεθνούς Δικαίου και Ελληνικής Εξωτερικής Πολιτικής*, Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα Κομοτηνή, 1993
- ◆ Τσάλτας, Γρηγόρης, *Το Διεθνές Καθεστώς των Θαλασσών και των Ωκεανών*, Ι. Σιδέρης, Αθήνα, 2003
- ◆ Φουρνατζοπούλου, Ευδοκία, *Τουρκικές προσπάθειες αλλαγής του νομικού καθεστώτος των Στενών του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων και οι επιπτώσεις στη ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα*, Αθήνα, 2003

### ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΑ

- ◆ Brown D, *The International Law of the Sea*, Martinus Nijhoff pub, 1991
- ◆ Καραμπελιάς, Γεράσιμος, *The passage of ships through straits*, Defence Analyses Institute, Athens, 1999