

EL TRATADO DE MONTREUX Y EL CONFLICTO DE UCRANIA

Augusto CONTE DE LOS RÍOS



*It is dangerous to play not only with
fire, but also with history.*

Sergei Borisovich Ivanov
Ministro de Exteriores ruso
Crimea, junio 2008

Introducción



OS estrechos del Bósforo, Dardanelos y el mar de Mármara constituyen el punto de unión entre dos continentes y han sido la causa de incontables conflictos a lo largo de la historia, escenario de épicas batallas, como la campaña emprendida por Darío I el Grande, rey de Persia (550- 485 a. de C.) contra los escitas en 514 a. de C., y que le llevó a cruzar el Bósforo a través de un puente flotante construido por el ingeniero Mandrocles de Samos (1); la épica masacre en 1915 de Churchill en Galípoli; o más reciente, los enfrentamientos durante la Guerra Fría entre los submarinos de la extinta Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS) y las fuerzas de la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN). Lejos de desaparecer estos conflictos, han vuelto a resurgir tras las crisis de Georgia y la más reciente de Ucrania. El atractivo geopolítico de los estrechos turcos hace que sean fuente inagotable para los analistas militares, ya que constituyen el único canal navegable que conecta el mar Negro con el Mediterráneo, y a su vez con el resto de océanos a través del canal de Suez y el estrecho de Gibraltar.

(1) <http://homberrante.com/2012/05/26/el-primer-puente-sobre-el-bosforo-historica-de-la-arquitectura-de-estambul-iii/>



Estrechos turcos: lazo de unión de dos continentes. (Foto: www.wikipedia.org).

La regulación de su paso ha causado numerosos problemas a lo largo de la Historia al ser un punto geoestratégico único, ya que divide dos continentes, Europa y Asia, y une dos mares.

La incorporación en 2004 de Rumanía a la OTAN ha hecho que el mar Negro deje de ser un coto privado de Rusia. Recientemente se han realizado en sus aguas los ejercicios de la Alianza SEA BREEZE 2014, que han contado con la participación de la fragata española *Almirante Juan de Borbón* (F-102), junto a tres unidades de la OTAN y otras de la Armada ucraniana. Este aumento de la presencia de buques de la Alianza en los considerados por la Federación Rusa (Rusia) como sus dominios ha hecho que se elevara el tono de protesta ante Turquía (2) y que se haya pedido en numerosas ocasiones la aplicación del Tratado de Montreux; reclamación que provocó una crisis entre Turquía y sus aliados cuando se negó el paso a dos buques hospitales de la US Navy que trataban de llegar a Georgia en 2008. Este tratado regula el paso de los buques de guerra por los estrechos turcos y el tiempo que estos pueden permanecer en el mar Negro, y la responsabilidad de su cumplimiento recae en las autoridades turcas.

Rusia no se ha limitado a emprender medidas diplomáticas, también ha iniciado un plan de potenciación de su flota en el mar Negro, especialmente con la renovación de su Arma Submarina con los nuevos sumergibles de la clase *Varshavianka*, conocidos en la OTAN como «agujeros negros» por su

(2) <http://ukrainianpolicy.com/turkey-warns-russia-it-will-blockade-bosphorus/>

gran sigilo. Este 17 de septiembre se ordenó la incorporación del *Novorossiysk*, primero de la mencionada serie, que actualmente se encuentra finalizando las pruebas en San Petersburgo e iniciando los preparativos para su traslado. El plan ruso es reforzar su Flota del Mar Negro con seis de estos submarinos, lo que puede marcar una diferencia estratégica. Hasta la fecha, esta flota solo contaba con dos submarinos, uno de la clase *Kilo*, el *Alrosa* —que tuvo la oportunidad de visitar la ciudad de Cartagena en mayo de 2011 cuando participó en las BOLD MONARCH 2011, ejercicios de la OTAN de salvamento y rescate de submarinos—, y el otro, más antiguo, pertenece a la clase *Tango*, y que posiblemente se encuentre inoperativo, lo mismo que el *Aporizhzhya*, submarino de la clase *Foxtrot* que le tocó en el reparto a la Marina de Ucrania y que ha vuelto a pasar a manos rusas tras la independencia de Crimea y su posterior incorporación a la Federación Rusa el pasado 21 de marzo.

En 1936 entró en vigor uno de los tratados marítimos más antiguos, el Tratado de Montreux, que lejos de estar olvidado ha vuelto a la palestra, primero en la guerra de Osetia del Sur en agosto del 2008 y ahora con más ímpetu con la independencia de Crimea y la crisis de las regiones prorrusas del este de Ucrania. No es la primera vez que Turquía impide el paso a unidades de la OTAN haciendo cumplir este tratado, lo que ha provocado fuertes críticas entre sus aliados. La crisis de Ucrania vuelve a traernos a la actualidad este viejo tratado, y en este artículo se trata de explicar su contenido e implicaciones.



Flota rusa del Mar Negro. Submarino *Novorossiysk*.
 (Foto: <http://sp.ria.ru/Defensa/20140923/162021968.html>).

Reseña histórica

Después de la Guerra de Independencia turca en 1923, el paso por los estrechos fue regulado por el Tratado de Lausana, que restringía notablemente la soberanía de Turquía sobre parte de su territorio. Tras su independencia, reclamó la recuperación de su soberanía, que se consigue en 1936 con la firma del Tratado de Montreux, por el que recupera el control de los estrechos.

El Tratado de Lausana de 1923 establecía un régimen especial que garantizaba el paso inocente y desmilitarizaba la zona, pero prohibía el paso de buques de guerra, incluso de las marinas extranjeras más importantes. Turquía, no contenta con la desmilitarización e inseguridad que le dejaba este tratado, consiguió sentar a las principales potencias de la época y renegociarlo en una conferencia que se celebraría en Montreux, y que concluyó con la restauración de la soberanía turca y la firma del conocido Tratado de Montreux de 1936.

De acuerdo con el investigador turco Hasan Kanbolat (3), pueden establecerse tres períodos de dominación turca sobre los estrechos del Bósforo y Dardanelos: primera época de dominación turca (1453-1809), segunda época de acuerdos bilaterales (1809-1841) y tercera de acuerdos multilaterales (1841-2009).

Desde la conquista de Constantinopla en 1453 hasta 1774, el mar Negro era un manso lago turco, y el problema de los estrechos no existía. El Imperio otomano prohibía el acceso de los buques extranjeros a este lago. Esto termina el 21 de julio de 1774 con la firma del Tratado de Küçük Kaynarca (también conocido como Kuchuk Kainarji) que ponía fin a la Guerra de Independencia de Crimea entre la Rusia del zar y los otomanos, obligaba a estos a reconocer la independencia, y por el que Crimea pasaba a constituirse como protectorado ruso y posteriormente era anexionada, dando comienzo al declive del sultanato turco.

En el siglo XIX se vivieron nuevos episodios de la decadencia otomana; en 1809 se firma el Tratado de los Dardanelos (también conocido como Tratado de Kale-i Sultaniye Antlaşması) entre el Imperio otomano y Reino Unido, por el que los británicos conseguían enormes privilegios comerciales para su flota, pero no para sus buques de guerra. Este fue el preámbulo de la Convención de los Estrechos (también conocida como Convención de Londres de 1841).

En 1823 los griegos, ayudados por los rusos, se levantan en armas y consiguen su independencia, con la firma del Tratado de Adrianople en 1829. Turquía además de concederles su independencia, autoriza a los buques comerciales rusos a pasar por sus aguas territoriales en lo que se denominó

(3) http://www.todayszaman.com/columnists/hasan-kanbolat_150871-montreux-straits-treaty-after-south-ossetia-war-1-the-history-of-the-turkish-straits.html

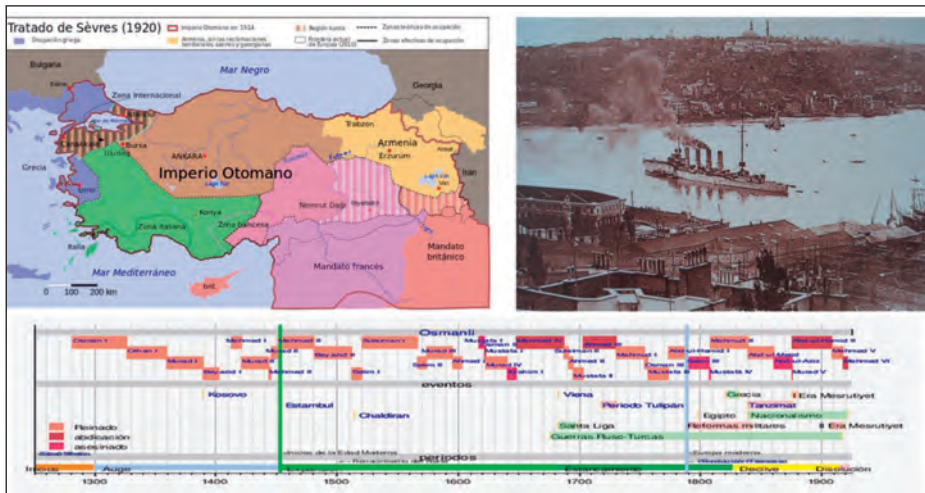
Imperio otomano (1453-1923)	Dominación turca 1453	Conquista de Estambul	1453	
		Acuerdo Karlowitz	1699	
		Acuerdo Küçük Kaynarca	1774	
		Acuerdo de alianza ruso-otomano	1798	
		Acuerdo de alianza ruso-otomano	1805	
		Finalización del acuerdo ruso-otomano	1807	
	Acuerdos bilaterales (1809-1841)	Tratado de los Dardanelos	1809	
		Tratado de Adrianople	1829	
		Acuerdo Hünkâr İskelesi	1833	
	República turca (1923-2009)	Acuerdos multilaterales (1841-2009)	Convención de los Estrechos de Londres	1841
			Convención París	1856
			Acuerdo de Estrechos de Londres sobre el mar Negro	1871
			Acuerdo de Berlín	1878
Borrador del Tratado de Lausana			1920	
Convención de Estrechos de Lausana			1923	
Tratado de Estrechos de Montreux			1936	
Convención sobre la plataforma continental de Ginebra			1958	
UNESCO			1974	
Convención de la ONU sobre las leyes del mar			1982	
Declaración de Ginebra	1985			
Directiva sobre el tráfico marítimo en los Estrechos y en el mar de Mármara	1994			
Directiva sobre el tráfico marítimo de los llamados estrechos turcos	1998			

«libertad de viajar». Rusia intentó también cerrar los estrechos al resto de potencias. El amotinamiento en 1931 de Mehmet Alí Pacha, gobernador de Egipto, fue aprovechado por Rusia para consolidar este tratado con el desembarco de una fuerza en Hünkâr İskelesi (Unkiar Skelessi), ciudad próxima al Bósforo. Después de la guerra de los otomanos contra el gobernador rebelde, Rusia mantiene sus tropas hasta 1833, en que se firma el Tratado de Hünkâr İskelesi y aumenta aún más sus privilegios respecto a los estrechos turcos. Se establece un cláusula secreta que obliga a garantizar el paso de los buques de guerra del zar por los estrechos, mientras se cierra al resto de potencias. Por

primera vez se rompe la vieja norma del sultán otomano de impedir el paso de los buques de guerra por sus estrechos. La reacción de Inglaterra y Francia no se hace esperar.

La segunda revuelta de Mehmet Alí Pacha en 1838 permite cambiar esto. Esta vez, era el turno del Reino Unido, que ayuda al gran visir otomano a repeler el levantamiento y en compensación consigue que se anule el Tratado de Hünkâr İskelesi. Tras una conferencia celebrada en Londres en 1841, que contó con la presencia de los Imperios otomano y austrohúngaro, Francia, Reino Unido, Rusia y Prusia, se llega a la llamada Convención de los Estrechos, firmada el 13 de julio de 1841 y se vuelve a la antigua regla de cerrar el paso a los buques de guerra. La jurisdicción otomana perdía el control del mismo con fines comerciales y se anulaban todos los tratados anteriores. Comenzaba la era de acuerdos multilaterales, volviendo los estrechos a estar libres de la presencia militar extranjera.

A mediados del siglo XIX se firmaron dos nuevos tratados, el de París en 1856 y el de Londres en 1871. El primero pone fin a la Guerra de Crimea (1854-1856) y establece la desmilitarización del mar Negro, se mantiene la prohibición del paso de buques de guerra por los estrechos, y como salvedad se incluye también a los turcos en esta prohibición. Por el segundo, el 13 de marzo de 1871 se firma el Acuerdo de los Estrechos de Londres sobre el mar Negro. Se autoriza el paso de buques de guerra por los estrechos en tiempo de paz, tanto del Imperio otomano como de los aliados que contasen con la autorización del gran visir. Con este acuerdo, el Imperio otomano volvía a retomar



Tratado de Sèvres de 1920 y cronograma del sultanato turco Osmanlí.
(Fuente: www.wikipedia.org).

la soberanía de los estrechos. Después de la firma se vive un periodo de estabilidad tan solo afectado por una pequeña modificación del acuerdo en 1878, que permanecería así hasta Lausana en 1923.

Tras la Primera Guerra Mundial, los restos del Imperio otomano son ocupados por los aliados y no recuperarían su independencia hasta 1923. La Primera Guerra Mundial supone un desastre para los turcos, que sucumben al igual que los imperios centrales europeos. El 10 de agosto de 1920, los representantes del sultán Mehmet VI firman el Tratado de Sèvres, reconociendo el mandato de las potencias aliadas y perdiendo el control otomano sobre Anatolia y Esmirna (Izmir) y Turquía queda reducida a la mínima expresión. Comienza un movimiento de protesta nacionalista, precipitado por los violentos acontecimientos protagonizados por la ocupación griega de Esmirna. Mustafá Kemal Atatürk, cabeza del Movimiento Nacional Turco, lidera un levantamiento que desembocaría en la Guerra de Independencia turca. El éxito de sus brillantes campañas militares conduce a la liberación del país y al establecimiento de la República de Turquía, tal como se conoce en la actualidad. Como primer presidente de la República, Kemal se impone la recuperación de la soberanía turca sobre los estrechos y destierra al nefasto sultán Mehmed VI a un exilio dorado en la riviéra italiana. El 24 de julio de 1923 se firma el Acuerdo de Lausana, recuperando los turcos parte de la soberanía de sus estrechos, se vuelve a restringir el paso a los buques de guerra y se obliga a los turcos a la desmilitarización total de la zona.

En 1933 se celebra la Conferencia sobre el Desarme en Londres, y Turquía aprovecha para pedir la modificación de Lausana justificando que afectaba a su seguridad, y se decide abordarlo en una conferencia que se celebraría en Montreux pasados tres años. Este nuevo tratado se terminaría firmando el 20 de julio de 1936 y está considerado piedra angular de la soberanía turca, clave para la geopolítica regional. Se mantiene la regla fundamental de limitar el paso de buques de guerra extranjeros, aunque con una serie de matices que se van a tratar de analizar a continuación.

El Tratado de Montreux

El Tratado de Montreux (4) deja en manos de Turquía el control del Bósforo, los Dardanelos y el mar de Mármara, regulando entre otras cosas el paso de los buques de guerra a través de ellos. Este tratado ha permanecido casi olvidado hasta los recientes acontecimientos de Osetia del Sur y Crimea, por lo que su importancia ha estado creciendo durante los últimos años. Se trata

(4) *Translation Convention regarding the regime of the straits signed at Montreux (July 20th, 1936)*, http://sam.baskent.edu.tr/belge/Montreux_ENG.pdf

de una zona fascinante y diversa, comprendiendo Estados grandes y pequeños, con una mezcla de democracias y regímenes autoritarios.

El propósito del tratado fue regular el tránsito de los estrechos turcos, tanto para proteger la seguridad de estos como, más importante todavía, la del mar Negro, siguiendo el principio ya establecido por el artículo 23 del Tratado de Paz de Lausana y otros tratados anteriores. Este tratado, que reemplaza al de Lausana de 1923, consta de 29 artículos, cuatro anexos y un protocolo.

La libertad del tránsito y la navegación en los estrechos es regulada sobre la base de la discriminación entre mercantes, buques de guerra, y aeronaves.

LISTADO DE ARTÍCULOS TRATADO MONTREUX	TIEMPO DE PAZ	TIEMPO DE GUERRA		TURQUÍA SE CONSIDERA EN PELIGRO INMINENTE DE GUERRA
		TURQUÍA NO BELIGERANTE	TURQUÍA BELIGERANTE	
Buques mercantes	2, 3	4	5	6
Buques de guerra	10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17 y 18	19	20	21
Aeronaves	23			

Las otras diferencias están en función de las circunstancias, tiempo de paz, tiempo de la guerra y beligerancia o no de Turquía, así como de la situación de inseguridad turca.

En tiempo de paz, los mercantes se benefician de la completa libertad de tránsito, de día y noche, sin importar el pabellón bajo el que naveguen ni la carga que lleven, sin estar sujetos a procedimiento alguno excepto a las inspecciones médicas reguladas por leyes turcas en conformidad con las reglas internacionales. El practicaje según Montreux era opcional, vemos que esto después se ha modificado con la entrada en vigor del TSVTS (*Turkish Straits Vessel Traffic Services*).

En tiempo de guerra, si Turquía no es beligerante se regula el paso por el Artículo 4; en este caso los mercantes siguen estando autorizados al libre tránsito idénticamente igual que en tiempo de paz. Si Turquía es un país beligerante, los mercantes que pertenezcan a un Estado en conflicto con Turquía no podrán pasar por los estrechos. El resto de buques mercantes tienen libertad de tránsito, siempre que no estén prestando ayuda a un enemigo de Turquía.

Si Turquía se considera en peligro de entrar en guerra, los buques mercantes podrán pasar por los estrechos como en tiempo de paz, pero deberán entrar de día y seguir las rutas que les especifiquen las autoridades turcas.

En el caso de los buques de guerra en tiempo de paz, deberán cursar previamente vía diplomática una notificación a las autoridades turcas. El pe-

río normal para esta notificación previa es de ocho días, que se incrementa a quince días para los Estados no ribereños al mar Negro. La notificación debe especificar el destino, nombre de la unidad, numeral, motivo, junto con la fecha de entrada y la salida prevista. Se deberá entrar de día y el comandante de la fuerza naval está obligado a identificarse en las estaciones de control de Çanakkale y Estambul. Tanto el desplazamiento como el número de buques de guerra están limitados conforme al artículo 14, que dice:

«El tonelaje total máximo de todas las unidades navales extranjeras que pueden estar en tránsito por los estrechos no excederá las 15.000 toneladas, y no incluirá más de nueve embarcaciones... Si se encontrasen de visita en uno de los puertos del estrecho, o si fueran dañados durante el paso no se incluiría en este tonelaje.»

Las condiciones y las limitaciones relacionadas con el tonelaje y la clase de embarcaciones no son aplicables para el tránsito de buques bajo pabellón ribereño del mar Negro. Asimismo, los submarinos de estos países tienen derecho a transitar después de notificarlo al gobierno turco, en superficie, de día y de forma individual.

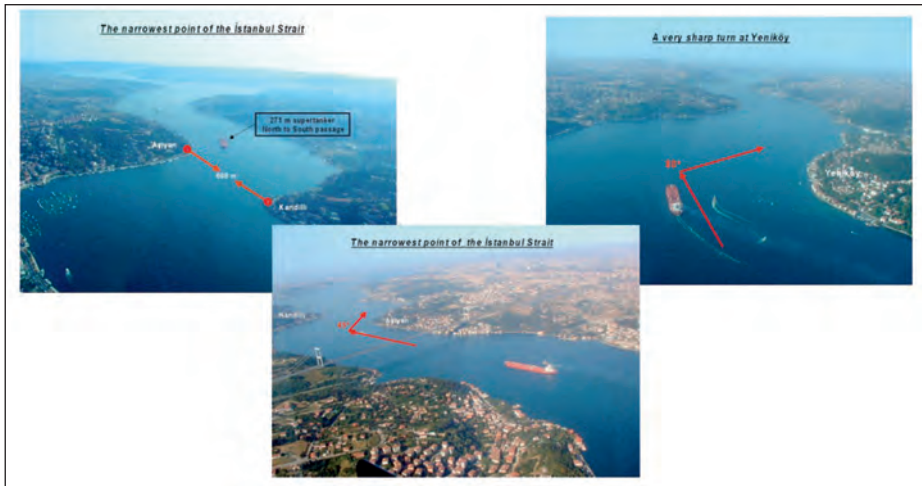


Fragata *Almirante Juan de Borbón* (F-102) en el mar de Mármara.
(Fuente: www.aco.nato.int/nato-breeze.exercise.aspx).

Según el artículo 10 de la convención, los buques de guerra con pabellón no ribereños podrán pasar por los estrechos si se trata de buques de superficie ligeros o auxiliares. Para que estos sean considerado ligeros, se establece una clasificación en el Anexo II del tratado, donde impone un límite entre 8.000 y 10.000 toneladas, artillería menor de ocho pulgadas y que no se trate de porta-aeronaves ni submarinos. Como curiosidad, la fragata *Almirante Juan de Borbón* (F-102), que ha entrado recientemente en el mar Negro, desplaza 5.800 toneladas.

El artículo 18 también restringe el paso en relación con el tonelaje total de la flota y el tiempo que tenga previsto permanecer en el mar Negro. El tonelaje total para los países no ribereños no podrá ser superior a las 30.000 toneladas (ver artículo 18.1). Este se incrementa en la práctica a las 45.000, siempre por debajo de los dos tercios de la Armada más potente ribereña al mar Negro (Rusia); para ello los países ribereños informarán a las autoridades turcas de las modificaciones de sus fuerzas en el mar Negro cada primero de enero/julio. La URSS en el momento de la firma del tratado tenía una flota de 60.000 toneladas y actualmente se estima en más de 100.000 toneladas, por lo que el tonelaje queda limitado a las 45.000 toneladas.

El tratado establece una excepción para esta limitación de tonelaje total y parcial, ya que en el caso de que la fuerza naval enviada sea por propósitos humanitarios se podrán superar las 8.000 toneladas y las 45.000 totales, así como el tiempo de aviso a las autoridades turcas. Esto viene regulado por el punto *d* del artículo 18.1. Las autoridades turcas tienen la obligación de notificarlo al resto de países ribereños del mar Negro.



TSVTS (*Turkish Straits Vessel Traffic Services*).
(Fuente: www.afcan.org/dossiers_techniques/tsvts_gb.html).

En tiempo de guerra, si Turquía es uno de los Estados beligerantes, el Gobierno turco puede actuar libremente respecto al paso de buques de guerra (artículo 20), quedando a su discreción quiénes y cuándo pueden pasar. En caso de amenaza inminente de guerra, también se establece una norma similar (artículo 21.2). En otras palabras, Turquía tiene el derecho discrecional de prohibir el paso a todos aquellos países que supongan un peligro. Bajo tales circunstancias, está obligada a informar al secretario general de la Liga de Naciones (artículo 21.3), órgano extinto y cuya función ha sido asumida por la ONU (Organización de Naciones Unidas). Se establecía asimismo que sería sometido a votación y en el caso de que los dos tercios del consejo de la Liga de Naciones decidiesen que la reacción estuviese injustificada, Turquía estaría obligada a reabrir el paso de los estrechos (artículo 21.4).

Como vemos, según el artículo 10 solamente los buques de superficie ligeros pueden pasar por los estrechos, entendiendo como ligeros a las unidades de superficie que no sean portaaeronaves, es decir, sin cubierta de vuelo (5), que no sobrepasen las 10.000 toneladas y que no monten artillería de un calibre superior a las ocho pulgadas.

Por último está el artículo 23 que regula el paso de las aeronaves. Las civiles tienen autorizado el paso de los estrechos por las aerovías correspondientes que han sido establecidas por el Gobierno turco, existiendo una zona específica prohibida al vuelo. Pueden pasar notificándolo con tres días de antelación. A diferencia de Lausana, el Tratado de Montreux no establece el principio de libre tránsito aéreo militar y se regulan solo los vuelos civiles. En otras palabras, la autorización para los vuelos militares sobre los estrechos se deja en manos del gobierno de la República de Turquía con total libertad.

Consideraciones finales (6)

El Tratado de Montreux es un elemento esencial en el contexto de seguridad del mar Negro, cuenta con una serie de normas que son implementadas por el Gobierno turco y ha proporcionado una estabilidad de forma imparcial durante casi ocho décadas. De acuerdo con Montreux, los buques mercantes disfrutaban del paso inocente por los estrechos turcos, con las limitaciones que se establecen por seguridad y que son reguladas por el TSVTS que data de 1998. Mientras, el paso de los buques de guerra está sujeto a restricciones que

(5) Segundo Tratado Naval de Londres, firmado el 25 de marzo del año 1936, en el que se limita el tamaño máximo de los buques de los países firmantes y el calibre máximo de las armas que podían portar. Este tratado se usa de referencia para ver las clases de buques de guerra.

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

varían dependiendo de si estas naves pertenecen o no a los países ribereños del mar Negro, al tipo de buque, su tonelaje, periodo de estancia y tonelaje total máximo de la flota que se encuentre en el mar Negro. Estas limitaciones se pueden resumir en general de la siguiente manera:

- Prohibición del paso de portaaviones, incluso para los Estados ribereños.
- Solamente los submarinos que pertenecen a los Estados ribereños pueden pasar por los estrechos turcos, si se van a incorporar a su base por primera vez después de su construcción o si es después de una reparación en astilleros ubicados fuera del mar Negro.
- El número y tonelaje total máximo de toda la flota extranjera que puede estar en curso en el paso de los estrechos turcos está limitada a nueve unidades y 15.000 toneladas respectivamente.
- El tonelaje total máximo de la flota de Estados no ribereños dentro del mar Negro está limitado a 45.000 toneladas.
- Las unidades de los Estados no ribereños no pueden permanecer más de 21 días.
- El paso por los estrechos turcos tiene que ser notificado a las autoridades turcas a través de vías diplomáticas, con ocho días para los ribereños y 15 días para los no ribereños.

El Tratado de Montreux y la situación de los estrechos turcos volvieron a ser de interés internacional durante la Guerra de Osetia del Sur en agosto de 2008 y la crisis que supuso la negación del paso a una fuerza humanitaria de la US Navy. Tras una gran tensión en el Cáucaso, la guerra entre Georgia y Rusia terminó tras dos semanas de conflicto. Rusia se impuso e hizo uso del Tratado de Montreux en beneficio propio. Más reciente lo ha estado durante la crisis de Ucrania, especialmente tras la independencia de Crimea y su posterior incorporación a la Federación Rusa.

Las tensiones en la región tienen consecuencias inevitables para Turquía, muy influenciadas por la cuestión energética, y especialmente del gas, tras la cancelación del gaseoducto previsto para Europa denominado South Stream. Atrapado entre Rusia, un vecino y aliado económico muy importante, y los Estados Unidos, superpotencia y aliado tradicional, Turquía ha dejado bien claro que se niega a romper el Tratado de Montreux, al que considera pilar fundacional como nación, de la misma manera que lo es Suez para Egipto y el Canal para Panamá.

La OTAN va a continuar con su rearme en el este de Europa, planea la creación de una fuerza de intervención rápida y el establecimiento de cinco nuevas bases en Letonia, Lituania, Estonia, Rumanía y Polonia, todos ellos antiguos miembros del Pacto de Varsovia. El objetivo es hacer frente a la amenaza rusa, convertida de nuevo en su principal adversario, más aún tras la firma del acuer-



Gaseoductos en la región: South Stream y Nabucco.
 (Fuente: www.naturalgaseurope.com/energy.geopolitics-europe/).

do en Ginebra sobre el programa nuclear iraní del grupo 5 + 1 (7). Por otro lado, Rusia no quiere injerencias en sus dominios del mar Negro y se considera el «único garante de la seguridad del Cáucaso» (8). La incorporación de Rumanía a la OTAN y las muy posibles de Georgia y Ucrania (9) parecen inclinar esta balanza. Rusia y Turquía no comparten los mismos intereses, pero tienen el mismo enfoque sobre la cuestión de Montreux; también la experiencia de estabilidad de las últimas ocho décadas avala este tratado. Turquía, como miembro de la OTAN y aliado natural de Estados Unidos, hará todo lo posible para que siga así, y la presencia de la Alianza en el mar Negro continuará siendo testimonial y más política que estratégica. Podemos concluir con la perfecta vigencia del Tratado de Montreux y las pocas posibilidades de modificarlo.

(7) <http://www.elmundo.es/internacional/2013/11/24/5291682761fd3d75778b4578.html>

(8) http://www2.elpais.com.uy/08/08/16/pinter_364123.asp

(9) El artículo 10 del Tratado del Atlántico Norte permite que nuevos Estados formen parte de la OTAN. Solo países de Europa pueden ser nuevos miembros y es necesario contar con el acuerdo unánime del resto de Estados miembros.

BIBLIOGRAFÍA

1976. *Maritime law and the Soviet Union*. *Survival* 18 (6): 266-271.
- ACIKMESE, Sinem Akgul, y TRIANTAPHYLLOU, Dimitrios.: «The Black Sea Region: The Neighbourhood too Close to, yet still Far from the European Union». *Journal of Balkan and Near Eastern Studies* 16 (3): 279-285, 2014.
- BUZAN, Barry: *The status and future of the Montreux Convention*. *Survival* 18 (6):242-247, 1976.
- COUTTO, Tatiana, y DEVLEN, Balkan: «Environmental Concerns in EU–Black Sea Affairs». *Journal of Balkan and Near Eastern Studies* 16 (3): 326-342, 2014.
- DELANOË, Igor: *After the Crimean crisis: towards a greater Russian maritime power in the Black Sea*. *Southeast European and Black Sea Studies* 14 (3): 367-382, 2014.
- PHILLIPSON, Coleman, y BUXTON, Noel: *The question of the Bosphorus and Dardanelles*. Stevens and Haynes, London, 1917.
- WALTER, Robinson: *The Straits of the Dardanelles and the Bosphorus: The Right of Way under Interantional Law*. Barrister in law, London, 1878.
- SEYDI, Süleyman, y MOREWOOD, Steven: *Turkey's Application of the Montreux Convention in the Second World War*. *Middle Eastern Studies* 41 (1): 79-101, 2005.
- TRIANANTAPHYLLOU, Dimitrios.: *The security paradoxes of the Black Sea region*. *Southeast European and Black Sea Studies* 9 (3):225-241, 2009.
- «The European Union and the Black Sea Region in Search of a Narrative or a New Paradigm». *Journal of Balkan and Near Eastern Studies* 16 (3):286-299, 2014.