

Nyugat-magyarországi Egyetem
Savaria Egyetemi Központ
Természettudományi és Műszaki Kar
Földrajz és Környezettudományi Intézet
Társadalomföldrajz Intézeti Tanszék

A Földközi-tenger kijáratainak szerepe a XIX. századtól napjainkig

Dr. Lenner Tibor

Egyetemi docens

Egresi Martin

Geográfus MSc I. évfolyam

Szombathely

2015.

TARTALOMJEGYZÉK

1.	BEVEZETÉS	3
	A DOLGOZATBAN HASZNÁLT FOGALMAK	4
2.	GIBRALTÁRI-SZOROS.....	6
2.1.	TÖRTÉNETI HÁTTÉR.....	6
2.2.	BRIT- SPANYOL KONFLIKTUS NAPJAINKBAN	11
2.3.	MAROKKÓ A „DÉLI SZOMSZÉD”	15
2.4.	A SZIKLA MAI GAZDASÁGI HELYZETE.....	17
3.	BOSZPORUSZ ÉS DARDANELLÁK.....	19
3.1.	TÖRTÉNELMI HÁTTÉR	20
3.2.	VILÁGHATALMI ELLENTÉTEK.....	27
3.3.	A SZOROSOK MAI HELYZETE	30
3.4.	KRIMI VÁLSÁG.....	33
4.	SZUEZI-CSATORNA.....	36
4.1.	TÖRTÉNETI HÁTTÉR.....	37
4.2.	A SZUEZI-VÁLSÁG HATÁSA A GEOPOLITIKÁRA	39
4.3.	A SZUEZI-CSATORNA HELYZETE NAPJAINKBAN.....	43
5.	ÖSSZEGEZÉS	48
	IRODALOMJEGYZÉK	50

1. Bevezetés

A Földközi-tenger a civilizációk egyik legrégebbi összekötőkapcsa. A partjain kialakult társadalmak a tengert használták felfedezésre, kereskedelemre és háborúzásra, így a századok folyamán egyre értékesebbé váltak a kivezető utak birtoklása. Minden nagyhatalom törekedett arra, hogy a kijáratok közül legalább egyet uraljon, aki pedig mindet uralta annak kezében volt a világhatalomhoz vezető kulcs.

Érdeklődésemet a témában az keltette fel, hogy 2013 nyarán olvastam és hallottam az egyre éleződő spanyol-angol konfliktusról Gibraltár miatt. Felmerült bennem a kérdés, vajon hogy válthat ki vitát a két ország között ez az aprócska terület? Ráadásul mindkét ország Európai Unió tagállam. Érdekelt, milyen szerepei lehetnek még ma ennek a tengerszorosnak és azok hogyan változtak ez az elmúlt századokban? Mivel Gibraltár problematikája szorosan összefügg a Földközi-tenger többi kijáratával, kutatásom kibővítettem a másik két kijáratral, a Szuezi-csatornával és a Török-szorosokkal. A dolgozat írása alatt kialakult Krím-félszigeti konfliktus csak fokozta a témában való kutatásom intenzitását.

Mivel a különböző tengerszorosok más-más korban játszottak fontosabb szerepet, ezért munkám időintervalluma főként a XIX. századtól napjainkig terjed. Az elmúlt bő két században a Földközi-tenger kijáratait, ellenkező érdekszférájú államok tartották a kezükben. Az ebben az időszakban lezajlott konfliktusok többsége érintette a csatornát és szorosokat.

A dolgozatomban szeretnék választ adni azokra a kérdésekre, hogy milyen geopolitikai viszályok köthetőek e területekhez az elmúlt bő két évszázadban és még ma is? Milyen szerepet tölthettek be anno és ma? Vajon mennyire értékelődött alul vagy felül egy-egy ilyen átkelőnek a szerepe? Mi a jövőjük ezeknek az átkelőnek az egyre gyorsuló világban?

A dolgozat megírása előtt kibővítettem a politikai földrajz ismereteimet a megfelelő szakirodalommal. Mivel a témában szereplő területekkel a nemzetközi jog is foglalkozik, igyekeztem az ide vonatkozó egyezményeket kellő mértékben átültetni a munkámba. Tekintve, hogy dolgozatom témája a hazai politikai földrajzban nemigen kutatott terület az információkat főként a nemzetközi szakirodalomból merítettem, ezen belül is internetes forrásokból. Elemeztem még statisztikai adatokat valamint térképeket tanulmányoztam a bekövetkezett területváltozásokkal kapcsolatosan. A táblázatok és ábrák adatait több különböző forrásból merítettem.

A dolgozatban használt fogalmak

A munkám során több olyan fogalommal is találkoztam mely talán az Olvasó előtt nem ismertek még. Ezek közül a legfontosabbak a következők: politikai földrajz, geopolitika, tengerjogi egyezmények és azon belül a tengerszoros, kereskedelmi hajók és hadihajók státusza tengerszorosokban és parti vizeken.

Először is tisztázom mi is az a politikai földrajz. A politikai földrajz fogalma egészen a 19. század végéig nem különült el a geopolitikától, így először is tisztázni kell azok viszonyát. Izsák Éva szerint: *„A politikai földrajz és a geopolitika két nagy rendszer (politika és tudomány) találkozásának az eredménye. A politika és tudomány viszonya határozza meg azt a vizsgálati területet, amellyel foglalkozik a politikai földrajz és a geopolitika diszciplínája.”* (IZSÁK É. 2002. 40.o.) Ebből következően „a tudomány feladati közé soroljuk azokat a kérdésfeltevő, problémafeltáró és elemző kutatásokat, amelyek javaslatokat tesznek a politika, s ezen keresztül a politikusok számára.” Így tehát a politikai földrajz feladata: helyzet leírása, elemzése és a lehetséges kutatása. A geopolitika pedig ezeket alkalmazza. A politika és a földrajz viszonya három szakaszra bontható:

- kérdésfeltevés: a tudomány segítségével elemzi, a földrajzi helyzetet,
- ajánlás: a már létrejött politikai hatalmai viszonyokat véve javaslatokat tesz, ez már a politikai földrajz színtere,
- végrehajtás: a végső fázis már maga geopolitika.

A tengeri átjárók értelemszerűen szoros kapcsolatban vannak az általuk határolt vizekkel, azokon belül pedig a nemzetközi joggal. Mivel azonban minden szoros egyedi, többségükre egyéb szabályozás vonatkozik. Létezik, egy nemzetközi okmány, mely a tengerek jogait foglalja magában, ez pedig az un. UNCLOS (*United Nations Conference on the Law of the Sea*), azaz Egyesült Nemzetek Tengerjogi Egyezménye. Ez a dokumentum hivatott magába foglalni az egységes tengeri jogokat. Az egyezménynek ma már a harmadik kiadása van érvényben (UNCLOS III), mely 1994-től van hatályban. Nem kerülheti el a figyelmet viszont az, hogy ugyan ENSZ törvényről van szó, több ország sem fogadta még el, mint például; az Amerikai Egyesült Államok, Törökország és Izrael. Az UNCLOS volt az első nemzetközi törvény, mely a tengerszorosok státuszával foglalkozott. Az UNCLOS I 1964. évi 31. törvényerejű rendelet 16. cikk értelmében, amely a parti tengerről és a csatlakozó övezetről szól: *„Az idegen hajók békés áthaladásának joga nem függeszthető fel azokban a*

szorosokban, amelyek a nyílt tenger egy része és a nyílt tenger más része, vagy egy idegen állam parti tengere között a nemzetközi hajózás céljára szolgálnak.”

(http://www.complex.hu/jr/gen/hjegy_doc.cgi?docid=96400031.TVR)

A szabad tengeri kereskedelemről szóló törvény az 1982-es UNCLOS alapján a következő: „*a tengerszorosokkal határos államok nem akadályozhatják a tranzitáthaladást, és kellő módon nyilvánosságra hozzák a szoroson való áthajózás, vagy átrepülés tudomásukra jutott veszélyeit. A tranzitáthaladás nem függeszthető fel.*” (<http://www.parlament.hu/irom36/5558/5558.htm>)

A hadihajókra vonatkozó jogszabály szerint ha „*valamely hadihajó a parti tengeren történő áthaladás során nem tartja tiszteletben a parti állam szabályait, és figyelmen kívül hagyja az erre vonatkozóan hozzá intézett felszólítást, akkor a parti állam követelheti, hogy a hajó a parti tengert hagyja el.*”(1964. évi 31. törvényerejű rendelet 23. Cikk)(<http://www.parlament.hu/irom36/5558/5558.htm>)

2. Gibraltári-szoros

Az Ibériai-félsziget legdélebbi pontján található szoros legmeghatározóbb eleme, a hatalmas mészkő monolit, a Gibraltári-szikla. A hegy egy keskeny földnyelvet alkotva emelkedik ki a környezetéből, mely csak 14 kilométerre van Afrika partjaitól, és területe mindössze 7 km². Itt, az évszázadok alatt, stratégiaileg fontos erődítményt építettek először a spanyolok, majd az angolok. Az erődítmény körül, mára már egy kisebb méretű városállam alakult ki. Ez máig a brit korona területe, és kiemelt gyakorló terepe a Brit Hadseregnek. Azonban a hadi szerepe egyre jobban áttérlődik a gazdasági funkciók felé.

2.1. Történeti háttér

Az ókorban a szorost, mint Heráklész (Herkules) oszlopaiként emlegették, mely elnevezést valószínűleg a Gibraltár és Ceuta hatalmas függőleges szikláinak kinézete ihlette. A Római Birodalom által uralt területeket, a birodalom bukása után, a vizigótok foglalták el. 711-ben Tárikibn-Zijád átkel a szoroson és meghódítja a félsziget déli részét. A szorost egészen 1462-ig a mórok uralták, amikor is a spanyolok elfoglalták. Ezután alig 250 évig a spanyol korona területe lett. 1501-től, Izabella királynő uralkodásától fogva a „Gibraltár” már nem a csak félszigetet jelenti, de a város által birtokolt földeket is. Ekkor alkották meg a város ma is használatos címerét, mely egy erődöt és egy kulcsot ábrázol, utalva a stratégiai fontosságára. (<https://www.gibraltar.gov.gi/history>)

1. ábra: A Gibraltári-szoros műholdképe

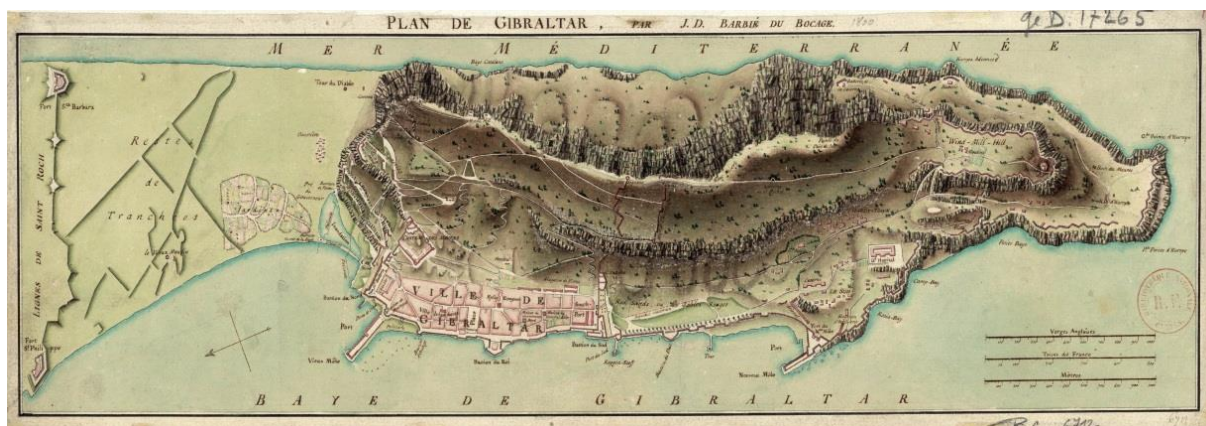


forrás: Google Earth alapján saját szerkesztés

Amikor a keresztény seregek elűzték a muszlimokat a szoros mindkét oldaláról, a hadi szerepe lecsökkent. Ennek köszönhetően a Sziklán épült erőd állapota leromlott, amit kihasználtak a berber kalózok és többször is kifosztották a szinte őrizetlenül hagyott területet. 1607-ben komoly csorba esett a spanyolok dicsőségén, amikor egy holland flotta elpusztította a szorosnál állomásozó spanyol hajóhadat. 1700-ban II. Károly spanyol király utód nélkül halt meg. Az üresen álló trónra két akkori nagyhatalom is benyújtotta az igényét; Franciaországból XIV. Lajos király unokája, Fülöp (később V. Fülöp spanyol király) és Habsburg Károly osztrák főherceg (később VI. Károly német-római császár). Az így kialakult konfliktus 14 évnyi háborúba sodorta Európát és bizonyos tekintetben át sodródott Amerikára is. Fülöp mögött felsorakoztak a hozzá hű spanyolok, a Francia Királyság, Bajor Választófejedelem, a Kölni Érsekség és a Rákóczi-szabadságharc is. Habsburg Károlynak szintén voltak spanyol támogatói, emellett Anglia (1707-től Nagy-Britannia), Holland Köztársaság, Poroszország és Portugália. 1713-ban megkötik az utrechti békét, mely jelentős változásokat hozott Európa és Észak-Amerika térképén. Az angolok ekkor szerzik meg ügyes politikájuknak köszönhetően a Földközi-tenger bejáratát, Gibraltárt.

Az elkövetkezendő években a spanyolok többször is megpróbálták visszafoglalni a Sziklát, ennek következtében a britek egyre jobban kibővítették az erődöt, és egyre több katonát állomásoztattak benne.

2. ábra: A Szikla erődítményének térképe az 1800-as évekből



forrás: <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b8494897v>

1776-ban Spanyolország és Franciaország Nagy-Britannia ellen szövetekezett, kihasználva, hogy azt lefoglalja az amerikai függetlenségi háború. 1779. február 7-én megkezdődött a „nagy ostrom” a Szikla elfoglalásáért. Az ostromgyűrű egészen 1783-ig tartott. A négy évig tartó ostromban több ezer spanyol és francia katona esett el, de az erődrendszert nem tudták elfoglalni. Ekkor terjedt el az a közmondás, hogy „strong as the rock of Gibraltar” (erős, mint a gibraltári szikla), utalva a védők hősiességére és a jól kiépített védelmi vonalakra. A „nagy

ostrom” után a város gazdasága és népessége rohamosan nőtt, mivel Egyiptomon keresztül hatalmas mennyiségű áru érkezett a tengeren. A napóleoni háborúk alatt a Szikla menedékként szolgált sok embernek, emellett a csempészés fellegvárává vált. (<https://www.gibraltar.gov.gi/history>)

1830-ban Gibraltár a Brit Korona gyarmata lett. Az ipari forradalommal megjelentek a gőzhajók, amik nagyban megváltoztatták Gibraltár szerepét. A város addigi kereskedelmi jellegét csak az árurakodás jelentette, és ezt egészítette ki az új igények alapján, az olaj és szénutántöltés. Ekkor jelentek meg először az olcsó spanyol munkások, akik a fizikai munkáért sokkal jobb bért kaptak itt, mint odahaza. A határ mentén így kialakult La Línea de la Concepción városa.

3. ábra: A Szikla látképe Spanyolország felől. (Háttérben Afrika partjai.)



forrás: http://costasol.cz/files/la_linea_de_le_concepcion_7.jpg

A 19. században a spanyol-brit kapcsolatok viszonylag békések. A brit tisztek átjárhattak a határon és akár házuk is lehetett spanyolföldön. A legnagyobb gondot az ekkorra kiépülő hatalmas csempészhálózat adta. A spanyolok hatalmas adókat vetettek ki a külföldről behozott iparcikkekre, hogy ezzel is erősítsék a még gyenge saját iparukat. Elkerülhetetlen volt tehát, hogy Gibraltár, ahol olcsón be lehetett szerezni minden árut, Spanyolország nagy csempészraktárává váljon.

1869-ben megnyitották a Szuezi-csatornát, ezzel kereskedelmi szerepe felértékelődött. 1889-ben a Sziklán hatalmas hadifejlesztések mentek végbe. Kibővítették a kikötőt és azt torpedó biztosra építették át, az új tengeri támaszpontot pedig ellepték a csatahajók. A közvélemény ekkor úgy gondolt Gibraltárra, mint a Brit Birodalom egyik szimbólumára.

Az első világháborúval nyilvánvaló vált tényleges szerepe. 1914 augusztusában néhány órával az után, hogy Anglia hadat üzent az Osztrák-Magyar Monarchiának és Németországnak, a szorosban elfogtak 3 német torpedónaszádot. Ugyan Gibraltár messze volt a harcvonalaktól, mégis nagy szerepe volt a harcokban. Az antant hatalmak hajói számára feltöltő bázisként funkcionált. A rengeteg rakománnyal megrakott hajó viszont tökéletes célpontot nyújtott a német tengeralattjáróknak, ám a szorosban sosem tudtak sikerrel járni. 1936-ban kitört a spanyol polgárháború. Bár Gibraltárt nem érintik közvetlenül a harcok, a háború jelentős gondokat okoz. Közel 10.000 spanyol menekült érkezik, ami túlsúlyfokozást idéz elő a Szikla egész területén. A polgárháború lezárulásával hatalomra kerülő Franco tábornok nyíltan követelte Gibraltárt, így nyilvánvalóvá vált, hogy az erődöt korszerűsíteni kell, ezért Nagy-Britannia a legmodernebb fegyverekkel és hajókkal látta el gyarmatát. Az addigra kiépült repülőteret pedig szintén hadicélokra alakították át. (DARREN F. & CLIVE F. 2006.)

A második világháború nem érintette a területet különösebben egészen 1940-ig, amikor is a németek lerohanták Franciaországot. Nagy-Britannia tartott attól, hogy Spanyolország a németek oldalára áll, ezért kényszerű döntésként kitelepítette Gibraltár civil lakosságát. Ekkor kezdődött meg a sziklára vájt alagútrendszer kiépítése is, mely a védelmet fokozta. Gibraltár kulcsszerepet játszott a szövetségesek utánpótlásában és védelmében. A Földközi-tenger bejáratának őrzésével megakadályozta, hogy a Tengelyhatalmak még több csatahajót és tengeralattjárót bocsássanak az Atlanti-óceánra. Az észak-afrikai és olaszországi hadműveleteknek az utánpótlása főleg Gibraltár érintésével történt. A Vichy-kormány, német és olasz repülőgépek egyaránt bombázták, de különösebb kárt nem tettek benne. Franco tábornok úgy döntött, nem áll a németek oldalára, így nem valósult meg a Felix hadművelet, melyet Hitler az erődítmény bevételeire tervezett meg. A háború éve alatt a Sziklán maradt maréknyi civil (akik lényegében a hadsereget szolgálták ki) megalapította az első politikai pártot, mely a gibraltáriak egyre szélesebb jogaiért harcolt. 1950-re Gibraltárnak megalakult az első Törvényhozó Tanácsa. 50-es évek végére befejeződött a második világháború alatt evakuált lakosság visszatelepítése.

A hidegháború alatt a Szikla lett a NATO egyik őrszeme, ami a szovjet flottát kémlelte. 1954-ben II. Erzsébet királynő a 250. éves brit uralom évfordulójára a Sziklára látogatott, ezzel a cselekedettel Franco tábornok nagy ellenszenvét váltotta ki, ezért a spanyolok szankciókat vezettek be Gibraltár ellen. A Sziklán bezárták a spanyol konzulátust, korlátozták a gépjármű forgalmat és csak azok a spanyol állampolgárok léphettek át a határon, akik Gibraltári állampolgársággal rendelkeztek. 1955-ben Spanyolország kérvényezte az ENSZ-nél, hogy

vizsgálják felül Gibraltár helyzetét. „*A spanyolok álláspontja ugyanis az volt, hogy nem a lakosok gyakorolják a felügyeleti jogokat (a szuverenitást) a város felett, hanem az angolok (l. utrechti béke), és nem tekinthetők nemzeti egységnek (entidadnacional) sem. Tehát nem egy nép önrendelkezéséről van szó, hanem egy ország (Spanyolország) területi integritásának helyreállításáról, amelyen egy idegen gyarmatot létesítettek és tartanak fenn.*”(KOVÁCS B. 2009. 170.p.) Az ENSZ 2070. (XX) határozatában öltött testet a javaslat, hogy Spanyolország területi integritásának visszaállítása ügyében a kétoldalú brit–spanyol tárgyalásokat folytatni kell. 1965-ös tárgyalások során az angolok nem hagytak kétséget a felől, hogy a szuverenitás bármilyen módosítására csak a lakosság akaratának megfelelően hajlandóak. 1967. szeptember 10-én került sor az első szuverenitási népszavazásra, melyen a választók 99%-a a brit fennhatóságot választotta. Érthető volt a döntésük, mivel az angolok jobb megélhetést és valószínűleg nagyobb szabadságot adtak, mint a spanyolok. A népszavazás következménye az lett, hogy 1969-ben új alkotmányt vezettek be, aminek legfontosabb kijelentése az, hogy Gibraltár a brit uralkodó kormánya alá tartozik, és az nem korlátozza az emberek szabad akaratát és Gibraltár szuverenitását. Franco tábornok ekkor döntött úgy, hogy lezárja a határt. A lezárás mindkét oldal gazdaságát érintette. Abban az esetben, ha egy gibraltári Spanyolországba akart menni, át kellett hajóznia komppal Marokkóba, és onnan a spanyol kikötőbe, Algecirasba. A spanyol oldalról sok munkavállaló veszítette el állását Gibraltárban, mivel nem tudta megoldani a mindennapos átjutást. 1973-ban Gibraltár csatlakozik Nagy-Britanniával együtt az Európai Unió jogelődjéhez az Európai Gazdasági Közösséghez. Franco 1975-ös halálával az újonnan alakuló demokratikus spanyol kormány igyekezett oldani a feszült kapcsolatot, ám az 1980-as lisszaboni egyezmény nem hozta meg a nagy áttörést. Mindkét fél fenntartotta álláspontját, miszerint Spanyolország területi integritást akart, ezzel szemben az Egyesült Királyság a gibraltáriak szabad akaratát hangsúlyozta. 1982 végén a hatalomra jutó spanyol szocialisták részlegesen újra megnyitották a gibraltári határt. Ez azt jelentette, hogy a spanyolok csak a gyalogosokat, gibraltári lakóhellyel vagy spanyol állampolgársággal rendelkezőket engedték át a határon. Naponta csak egy átkelés volt megengedve személyenként mindkét irányba. (<http://www.gibraltarinformation.com/history-of-gibraltar-5.html>)

Az 1980-as években a csökkenő szovjet nyomást látva, a haditengerészeti bázis fokozatosan alakul át hajógyárrá és kereskedelmi létesítménnyé. 1990-ben a brit szárazföldi hadsereg elhagyta Gibraltárt, de a légierő és a haditengerészet továbbra is ott maradt. Ekkor a spanyol

kormány felajánlotta az angoloknak, hogy közös irányítás alá vonhatnák a Sziklát, de ezt a britek elutasították.

2.2. Brit- spanyol konfliktus napjainkban

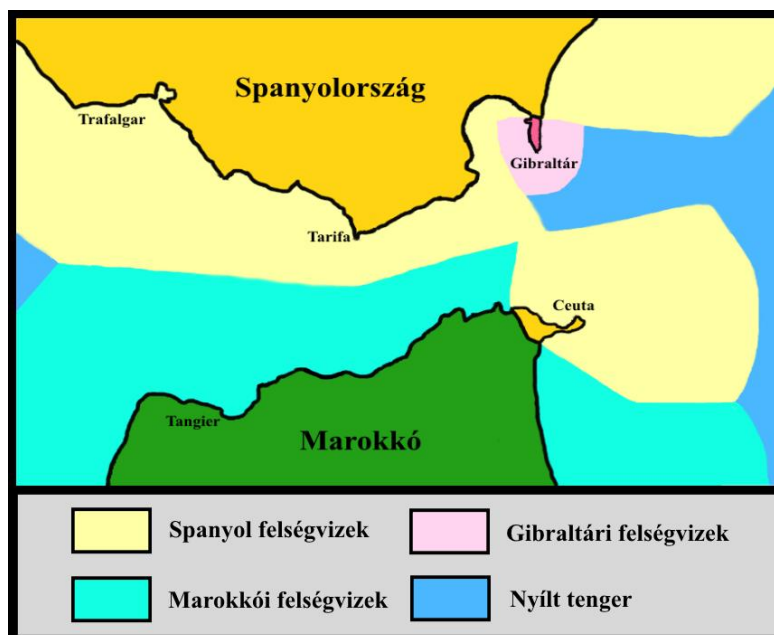
2000. májusban hatalmas felháborodást keltett a spanyolokban a HMS Tireless brit atom-tengeralattjáró érkezése. A tengeralattjáró jelenléte az emberekben pánikot váltott ki és így az egy éven át tartó javítások alatt, folyamatos tüntetések voltak mind spanyol, mind gibraltári oldalon. Ez nagy diplomáciai feszültséget okozott Nagy-Britannia és Spanyolország között. 2002-ben elvi megállapodás született a két ország között Gibraltár megosztásáról. A lépést hangos civil ellenállás követte. A gibraltári kormány, mivel nem vett részt a két ország közötti tárgyaláson, az ellenállásukat hivatalossá téve, népszavazást írt ki. Gibraltárt ellepték a "Give Spain No Hope, Vote No!" (*Ne adj esélyt Spanyolországnak, szavazz nemmel!*) és a "Gibraltar Forever! Spanish For never!" (*Gibraltár örökké! Spanyolország soha!*) jelszavak, amelyen előre reprezentálta azt, hogy a választók 99%-a elutasítja a közös irányítást. Ebben az évben Nagy-Britannia megváltoztatta a terület státuszát tengerentúli területre. Ez azt jelenti, hogy saját önkormányzattal rendelkezik, gazdaságilag önfenntartó lett, de az államfő személye a mindenkori brit uralkodó, a védelemről pedig Nagy-Britanniának kell gondoskodnia.

2006-ban megkezdődött egy háromoldalú tárgyalás, aminek következményeképpen Nagy-Britannia, Spanyolország és Gibraltár szeptember 26.-án aláírta a Córdobai Megállapodást, amely olyan kérdéseket rendezett, mint a határátkelők és a repülőjáratok ügye. Így ezentúl biztosítottá vált a szabad és korlátlan átkelés. Emellett Anglia vállalja, hogy kifizeti azoknak a személyeknek a nyugdíját, akik a Franco tábornok által hozott intézkedések miatt elvesztették az állásaikat Gibraltárban. Az év végén elkészült az új alkotmány, mely 2007 januárjától érvénybe is lépett. Az új alkotmány nem kérdőjelezi meg Gibraltár hovatartozását és státuszát, a királynőt képviselő kormányzó jogkörét viszont lecsökkentette, így a jövőben gyakorlatilag csak a külpolitikáért, a belbiztonságért (Gibraltári Királyi Rendőrség) és a honvédelemért felel. Emellett London a gibraltári parlament döntéseivel szemben, az új alkotmány értelmében, csak kivételes esetekben emelhet vétót.

Az új képviselő testület, kihasználva a nagyobb önállóságot, olyan kérdéseket vitt az Európai Bíróság és a Tanács elé, melyek a helyiek számára nagy jelentőséggel bírnak, s melyek képviseletére eddig nem volt lehetőség. 2009 májusában Gibraltár az Európai Bíróság elé terjesztett egy kérelmet, melyben az Európai Tanács gibraltári vizeket érintő határozatának megsemmisítését kéri: a felperes álláspontja szerint a Földközi-tengeren kijelölt

Estrechooriental megnevezésű természetvédelmi terület, magában foglalja mind a gibraltári, mind a nemzetközi vizeket. Ez a területi kérdés csak az egy a sok közül, mely felhalmozódott az évek során. A tengeri területekkel a probléma még az 1960-as években kezdődött, amikor az UNCLOS I-et elfogadta az ENSZ. Az utrechti békébe nem foglalták bele, hogy meddig tart a brit fennhatóság a vizeken, ezért az eddigi szokásjogként alkalmazott 3 tengeri mérföldnyi távolság volt az elfogadott a partszakasztól. (18. században egy ágyúlövésnyi távolságra értették ezt a távolságot, mai mértékek szerint ez átlagosan 3 tengeri mérföld volt (kb. 5.5 km.)). Az új jogszabály szerint a part menti államnak joga van kiterjeszteni határát 12 tengeri mérföldig. Gibraltárnál ez egy speciális helyzetet hozott létre. Ezt a jogot alkalmazva Spanyolország és Marokkó kiterjesztette a fennhatóságát az egész Gibraltári-szorosra. A városállam körül pedig, az ott élőknek, szinte semmit sem hagytak meg vizekből. (O'REILLY, G. 1999.)

4. ábra: A Gibraltári-szoros körüli vizek megoszlása napjainkban



forrás: http://2.bp.blogspot.com/95uta8SktOk/UhI7TwYq6aI/AAAAAAAAETo/oTYzmv97C5g/s1600/BQ_H9lgCAAElJRU.jpg alapján saját szerkesztés

A britek 1967-ben már kijelentették, hogy Gibraltárnak joga van az öböl középvonalától számított területre. Ezzel ellentétben a spanyolok az utrechti békére hivatkozva csak egy kis sávot adnának át a tengerből. Spanyolország mai napig nem ismerte el hivatalosan a brit fennhatóságot az Algecirasi-öbölben, Gibraltári-öbölben és a Gibraltárt körülölelő felségvizeken, így mindennaposak a határsértések. A legtöbb gondot a halászok okozzák, ugyanis gibraltári oldalon nagyon szigorú halászati előírások vannak, amit a spanyol halászok

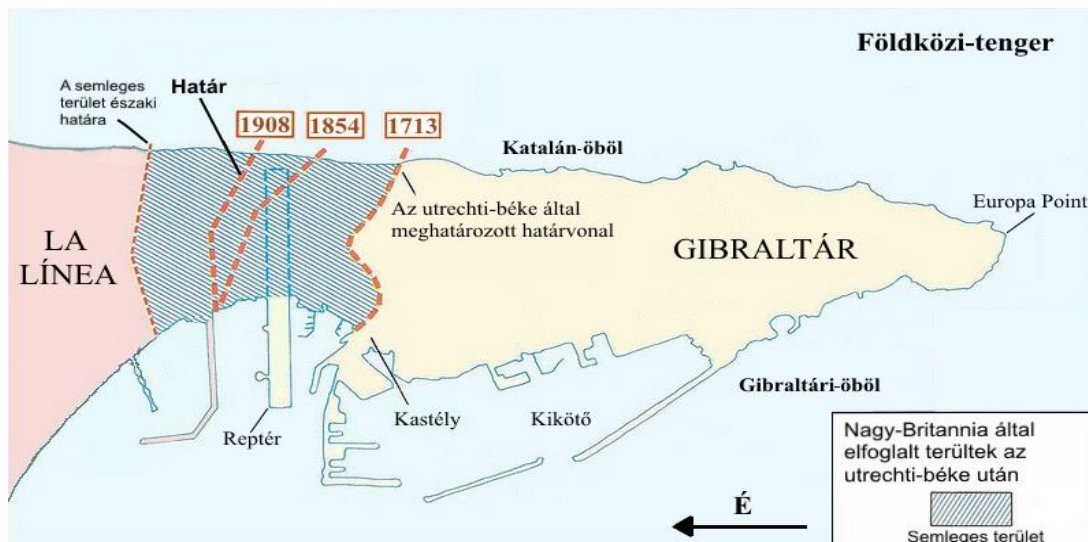
minduntalan megszegnek, ezzel provokálva Gibraltár szuverenitását. 2013-ban újabb halászzattal kapcsolatos vita robbant ki a két fél között. Gibraltár, hogy megvédje a vizeit, a szerinte kizsákmányoló spanyol halászoktól, mesterséges betonzátonyt hozott létre. A spanyolok nem késlekedtek az ellenlépéssel, és a megnövekedett cigarettacsempészetre hivatkozva, megkeserítették a határátkelők mindennapjait az elhúzódó átvizsgálásokkal. Emellett *„a spanyol kormány díjfizetésre kötelezné a gibraltári határon áthaladókat, és lezárná Spanyolország légterét a gibraltári repülőtérre tartó repülőgépek előtt,,* (http://hvg.hu/vilag/20130805_Kirekesztenek_a_spanyolok_Gibraltart_a_sp).

Nagy-Britannia végül az Európai Unióhoz fordult. Gibraltár kapcsán speciális eset áll fenn, ugyanis csatlakozásakor nem lépett be a vámunióba. Sem a közös kereskedelmi politikának, a közös mezőgazdasági politikának, a közös halászatnak nem részese, és az ÁFA kivetése, beszedése sem az uniós szabályok alapján történik. Az EU a tagország kérésére vizsgáló bizottságot küldött a határátkelőkre, hogy vizsgálja meg a spanyol lépés szükségességét. Érdekesség még, hogy a Falklandi-háború nyomán, (melyet a 1982-ben britek és argentinok vívtak a Malvin-szigetek uralmáért, és angol győzelemmel zárult) 2012-ban az argentinok a spanyolokat támogatva, bojkott alá vonták a brit zászló alatt közlekedő hajókat. (http://hvg.hu/vilag/20120214_falkland_szigetek_bojkott)

Ha átkelőről van szó, a spanyolok nemcsak a vízi határokat kérdőjelezik meg, hanem a szárazföldöt is. Az utrechti-béke szerint, amiben a spanyolok átadták a területet az angoloknak, csak a Sziklára és az arra épült erődöt, várost és kikötőt adták át. A szikla és az Ibériai-félsziget között azonban van egy keskeny földszáv, ezen a földszávon, rögtön a szerződés után egy évvel 1714-ben, a britek terjeszkedni kezdtek, mondván, szükséges a védelem kiépítéséhez. A határvonal egészen 1815-ig nem változott, ugyanis ekkor sárgaláz járvány tört ki Andalúziában és így Gibraltáron is. Mivel a béke kimondta, hogy nem lehet semmiféle kapcsolat szárazföldön a két nemzet között, így a földszáv a senki földjévé vált. A járvány kitörtével azonban a britek arra hivatkozva, hogy a Szikla területén nem tudnak megfelelő egészségügyi táborokat létrehozni, a spanyolok beleegyezésével, ezen, a senki földjén állították fel a rögtönzött kórházakat. A járvány elcsendesedése után azonban az ott felépített épületek megmaradtak, és a bennük őrt álló katonák sem vonultak ki. 1854-ben kitört pestisjárvány miatt újra használatba került az egészségügyi tábor, ám ekkor már egy kerítést is felépítettek az angolok. A harmadik terjeszkedése a Sziklának 1938-ban történt, amikor az említett kerítést kijebbe tolták. Az akkoriban a polgárháborúval elfoglalt spanyoloknak kisebb gondjuk is akadt, mint az angolok pár négyzetkilométeres földhódítása.

A brit csapatok ekkor kezdték el építeni a katonai repülőtérüket, melynek egy jó része belenyúl a Gibraltári-öbölbe, a spanyolok szerint ezzel is megsértve Spanyolország területi egységét.

5. ábra: A Szikla térhódításai



forrás: <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/5/55/Xibraltarplano-en.jpg/339px-Xibraltarplano-en.jpg> alapján saját szerkesztés

2009 júliusában a három kormány, a spanyol, a brit és a gibraltári tárgyalásokba bocsátkozott a jövőbeni szorosabb kapcsolatok érdekében. Hat fő együttműködési területet jelöltek ki melyet, az elkövetkezendő években próbálnak megvalósítani.

- rendszeres találkozók szervezése a két oldal vám- és pénzügyőri hatóságai között, a kettős adóztatás okozta problémák felszámolása, jobb információs hálózat kiépítése;
- rendészeti, igazságügyi és vámügyi együttműködés, közös bűnügyi nyilvántartás létrehozása, embercsempészet és illegális migráció elleni sikeres harc érdekében való összehangolt akciók, az európai elfogatóparancs gyakorlatba történő átültetése és a kiadatás körüli problémák megoldása;
- hajózásbiztonság és tengeri kommunikáció, spanyol kikötők és Gibraltár között, biztonsági tanúsítványok követelése az 500 bruttó regiszter tonnát (DWT) meghaladó hajók részéről,
- határátlépés megkönnyítése a vízummal rendelkezők számára, a vízumkiadások megkönnyítése azon marokkói állampolgárok számára, akik hazautazásukat spanyol felségterületen valósítják meg;

- oktatás terén a legfontosabb a kétnyelvűség támogatása, gibraltári részről pénzügyi támogatás biztosítása gibraltári diákoknak spanyolországi tanulmányaikhoz, kulturális kapcsolatok erősítése Spanyolország és Gibraltár között;
- lég,- talaj,- vízszennyezés elleni összefogás, katasztrófák megelőzése és esetleges kezelése.

(http://fpa-mcc.blog.hu/2010/05/26/gondolatok_gibraltar_jelenlegi_statusza_kapcsan_1)

2.3. Marokkó a „déli szomszéd”

A szoros túl oldalán, Marokkó területén helyezkedik, Spanyolország hat exklávéja. Ezeket spanyolul *plaza de soberanía*-nak nevezik, mely szuverén területet jelent. Két nagyobb városállamból (Ceuta és Melilla), és négy apró szigetektől és félszigetektől áll melyeken spanyol katonai erődök épültek.

A jobb megélhetés miatt rengeteg marokkói ingázik nap mint nap Ceuta, Melilla és lakhelyeik között. Ez kísértetiesen hasonlít Gibraltárra és az ott dolgozó spanyol vendégmunkások esetére. A két nagy plaza de soberanía-nak viszont a legnagyobb problémája az illegális bevándorlás. A spanyol kormány, hogy védekezzenek a városok köré egy komplett védelmi rendszert épített. Az itt állomásozó spanyol katonák fő feladata a határ őrzése. Az óvintézkedés ellenére is évente 3000-6000, főként 20-30 éves, fekete-afrikai férfi menekült jut el a túlsúfolt segélytáborokba, 2005-ben a fal méretét 6 méterre emelték így következett be a csökkenés.

6. ábra (Illegális bevándorlók száma 2003-06 és 2010-13 között Ceuta és Melilla területén)



forrás: saját szerkesztés

A bevándorlók hullámaival való fellépés azonban csak akkor lehet hatékony, ha az Európa partjait védő katonai és idegenrendészeti műveletekben minél kevesebb állam vesz részt,

mivel az ilyen műveletek lebonyolításához szükséges információk átadása egyes esetekben problémákba ütközhet. Ugyanis „minden állam alapvető érdeke a titkosszolgálati információk feletti privilégium lehető leghosszabb ideig való megtartása, s ezek más államoknak való kiszolgáltatásának biztosítása csak az elkerülhetetlen esetekben” (http://fpa-mcc.blog.hu/2010/05/28/gondolatok_gibraltar_jelenlegi_statusza_kapcsan_2).Egységesített katonai felügyelet kialakításáról így pedig nagyon nehéz beszélni.

Az fent említett (14. oldal) együttműködési célok mindegyikénél elvárás az összehangolt kommunikáció és információ átadás. A probléma leküzdése elősegíthetné a közös harcot az Észak-Afrika irányából egyre erősebbé váló illegális migráció ellen. A menekültek ugyanis elsősorban az olasz és a spanyol határszakaszon keresztül kísérlik meg a bejutást az „ígéret földjére”, az Európai Unióba.

Mivel Marokkónak is hatalmas problémát okoz, hogy stratégiai fontosságú helyeket idegen hatalom ural a saját országában, folyamatos vitákba bonyolódik Spanyolországgal. Eddig csak egy katonai akció volt a két ország között; 2002-ben marokkói katonák megszállták a lakatlan Petrezselyem-szigetet. A sziget körülbelül 8 kilométerre van Gibaltártól (piros ponttal jelölve a 7.ábrán). A területen bázist létesítettek a csempészet elleni harcra hivatkozva, azonban a sziget jogilag Spanyolországé. Egy hét múlva spanyol kommandósok visszafoglalták a szigetet. A marokkói katonákat Ceutára vitték onnan pedig visszaengedték őket Marokkóba. A sziget az incidens után a senki földje lett, de továbbra is mindkét ország igényt tart rá.

7. ábra: A spanyol szuverén területek Marokkóban



forrás: O'REILLY G. 1999, alapján saját szerkesztés

Marokkó földrajzi potenciálját minél jobban próbálja kihasználni és a Gibraltári-szoros déli partján, az utóbbi időben egyre nagyobb hangsúlyt kap Tanger-Med kikötőközpontja. A gyorsan fejlődő konténerkikötő és hajóüzemanyag töltőállomás méltó ellenfele lett Gibraltárnak.

2.4. A Szikla mai gazdasági helyzete

Még ma is provokációnak tartják a spanyolok, ha egy brit hadihajó kiköt Gibraltáron, a Sziklánál viszont ez gyakori jelenségnek számít. A hidegháború után ugyan a terület veszített hadifontosságából, de ma is a Brit Haditengerészet három fő bázisának egyike. A bázis ugyanilyen jelentős az Egyesült Államoknak, mivel ez a Földközi-tenger térségében tevékenykedő hadiflottájának egyik ellátó központja. Az egyre aktívabb terrorcselekmények miatt, Gibraltár egyre fontosabbá válik az amerikaiak szemében is. Meg kell még jegyezni, hogy ugyan Spanyolország is NATO tag, de az 1970-es évek végén a nagy civil ellenállás hatására, ki kellett vezényelni az amerikai atom-tengeralattjárókat a spanyolországi Rota katonai bázisról. Célszerű volt, hogy Gibraltárt válasszák új állomáshelyüknek, ahol az adminisztratív eljárások is kedvezőbbek. Az esetleges támadások miatt, minden 16 csomónál lassabb hajó mellé, kíséretet biztosítanak a parti hatóságok. 2002-ben az al-Kaida iszlamista terrorszervezet megtámadott egy brit-amerikai hadihajó flottát. A támadás módszere az volt, hogy kicsi, de gyors hajókat megpakoltak robbanószerrel és azzal nekihaztanak a lassú hadihajóknak. A támadást azonban a marokkói szervek megakadályozták.

A védelem nem csak a hadihajóknak, de a nagyobb kereskedelmi hajóknak is jár. Naponta közel 500 hajó kel át a szoroson, és ebből kb. 30 meg is áll a Sziklánál.

1. táblázat: Gibraltári-szoros hajóforgalma

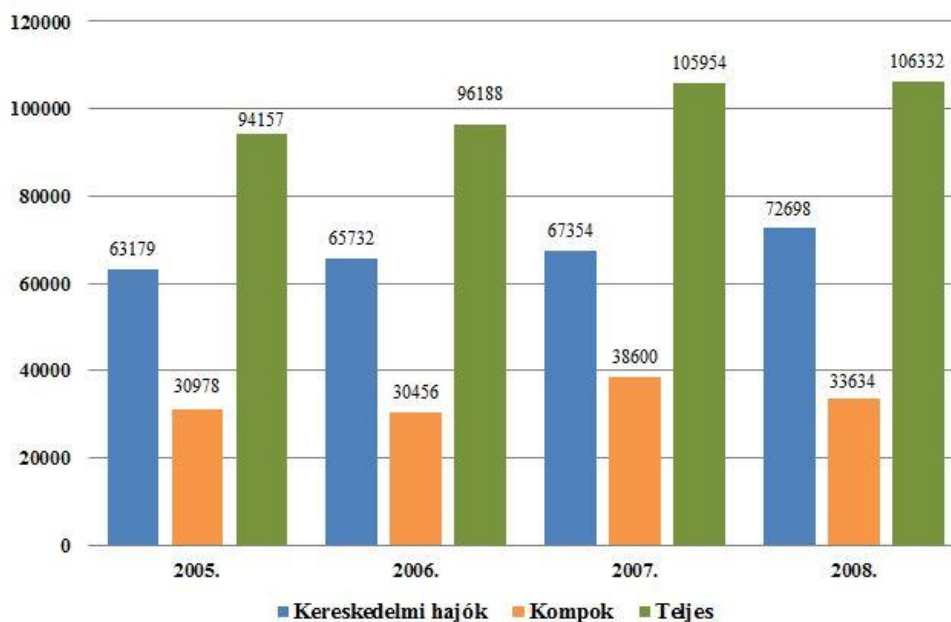
Év	Hajók száma	Teljes űrtartalom (kg.)
2008	9.749	288 409 608
2009	10.042	276 370 000
2010	11.134	258 148 181
2011	10.350	275 168 505
2012	9.581	277 483 060

forrás: <http://www.gibraltarport.com/statistics> alapján saját szerkesztés

Szuezzel és a Török-szorosokkal ellentétben a Gibraltári-szoroson bármekkora hajó át tud kelni. Ennek az adottságnak köszönhetően a legnagyobb tankerhajók is képesek áthaladni. Ez lehetőséget ad arra, hogy az un. „bunkering” azaz üzemanyagtöltő állomásként is működjön. A töltőállomások kint a nyíltvízen találhatóak, ahol a hajók dokkolnak, és üzemanyagot

vételeznek. 2011-ben az összes áthaladó hajó közül 6181 kért tankolást. Gibraltárnak így jelenleg 70%-os a részesedése az üzemanyagpiacból a Földközi-tenger nyugati végén. Területi korlátozottsága miatt, a gazdasági növekedés igényeit Gibraltár egyre nehezebben küzdi le. Áteresztőképességét azonban nem tudja teljes mértékben kihasználni, mivel az óriás tankerhajók nem tudnak átkelni a Szuezi csatornán. A Boszporusszal és Daradanellával való összeköttetésben ugyanilyen problémával találkozunk.

8. ábra Gibraltár hajóforgalma 2005-2008 között



forrás: <https://www.gibraltar.gov.gi/statistics>

Kikötőjének rakpartja 940 méter hosszú, ami négy közepes méretű vagy két nagy hajó befogadására alkalmas ugyanabban az időben, emellett még további kisebb rakpartok állnak rendelkezésre. Mivel Gibraltárról 1990-ben kivonták a főbb szárazföldi csapatokat, így az arra épült szolgáltatások fokozatosan leépültek. Az elvesztett profitot a turizmus erőteljes fejlesztéséből nyerték vissza. A 8. ábrán a 2008-as gazdasági világválság hatása látható. A 2008-ra várható növekedés nagymértékben elmaradt. A válságot leghamarabb a turizmus érezte meg, ezért az Afrikába és Spanyolországba tartó kompok iránti igény viszonylag hamar csökkent. 2010-ben már 59 luxus tengerjáróhajó kötött ki Gibraltáron, ami összesen 305 160 turistát jelentett. 2011-ben már 71 luxushajón, 328 636 utas érkezett. A gibraltári idegenforgalomnál fontos figyelembe venni a már említett spanyol ingázókat, évente összesen közel 2 millió alaklommal kelnek át a határon. Az évek alatt sikeres funkcióbővítésen és modernizáción átesett „városállam” így továbbra is elengedhetetlen szereplője a Mediterrán térségnek.

3. Boszporusz és Dardanellák

A Török-szorosok, azaz a Boszporusz (törökül *Boğaziçi* vagy *İstanbul Boğazı*, „Isztambuli-szoros”) és Dardanellák (törökül *Çanakkale Boğazı*, „Çanakkale-szoros”) mint sok más keskeny szoros, világszerte kihívást jelent a navigációban, mivel rengeteg természeti akadályt kell leküzdeniük az itt átkelőeknek. A Boszporusz hossza 30 km, szélessége 3.7 km és 750 méter között változhat. Legmélyebb pontja 110 méter a legsekélyebb pedig 13 méter, átlagosan 65 méter mély. A Boszporusz sokkal nehezebben hajózható, mint a Dardanellák. Az Isztambuli-szoros kanyargós és szűk földrajzi képződmény. Itt a hajóknak legalább 12 pályakorrekcióra van szükségük, köztük két 45 fokos vagy annál nagyobbra. Továbbá, a Boszporusznál erős és gyors áramlatok találhatók, melyek könnyen eltérítenek egy tankerhajót is. Fontos, hogy a felszín közeli áramlatok délre folynak a Márvány-tenger felé, míg az alsó áramlat északra a Fekete-tengerbe. A Fekete-tenger felől érkező olajjal teli tartályhajó sokkal nagyobb sebességgel képes haladni, mint egy a Fekete-tengerre tartó üres hajó. A Boszporusz felett két híd található melyek alatt, maximálisan 58 méter magas hajó haladhat át. Ami az időjárást illeti, a Boszporusz hajózhatóságát befolyásolja az erős északi szél. Különösen tavasszal és ősszel, zuhogó esőben és intenzív ködben néha nulla a látási távolság. Röviden, a Boszporuszon átkelő nagy olajszállító hajóknak (több mint 150 m hosszúak is lehetnek), hatalmas kihívást jelent bent maradni a szűk forgalmi sávban, megoldani a nagyszögű irányváltásokat, leküzdeni az erős áramlatokat és elviselni a gyorsan változó időjárási körülményeket.

9. ábra: A Török-szorosok



forrás: <http://www.muverrih.net/wp-content/uploads/2009/04/bogazlar-1024x573.jpg>, alapján saját szerkesztés

Dardanellák hossza 70 km, szélessége 1.2-6 km között mozog. Átlag mélysége 55 méter, legmélyebb pontja 82 méter. A Canakkale-szoros tehát sokkal szélesebb és közel sem olyan, nehezen hajózható, mint a kanyargó Boszporusz, így nem igényel akkora odafigyelést az átkelés. A szoros felszínen folyó áramlat az Égei-tenger felé, míg a rejtett alsó áramlat a Márvány-tengerbe ömlik. Azonban ezek itt kevesebb problémát jelentenek. Továbbá, előnyt jelent a szorosnak, hogy nem terül el a két partján egy nagy metropolisz úgy, ahogy a Boszporusz mentén teszi ezt Isztambul. A délebbi (Dardanellák) szoros kapcsolja össze az Égei-tengert a Márvány-tengerrel, míg az északabbra (Boszporusz) fekvő szoros a Márvány-tengert a Fekete-tengerrel.

3.1. Történelmi háttér

A két szoros, a történelem évszázadai alatt, végig fontos szerepet töltött be. Földrajzi helyzetéből adódóan azonban Boszporusz mindig is nagyon figyelmet kapott, ugyanis ez az átkelő sokkal jobban védhető a szárazföldről. Az ókori civilizációk idejétől forráspontnak tekinthetjük az átjárókat. Chalcedón (Kalkedón) volt az első ismert város, mely a szoros Ázsia felőli partján épült. A túlsáron, már Európában, pár évre rá épült meg Büzantion, ami a tökéletesen védhető Aranyzarv-öböl partján terült el. A görög-perzsa háborúk idején, a görögök teret vesztek a régióban. I. Xerxész perzsa uralkodó kötötte össze először a két kontinenst hajóhíddal a célból, hogy seregei könnyebben átkelhessenek Európába.

Büzantont a 2. században elfoglalták a rómaiak, ami az ostrom alatt szinte teljesen megsemmisült, később pedig újjáépítették. Aranykora a területnek és a városnak Nagy Konstantin uralkodása alatt volt. A császár hatalmasra növelte a települést és azt átnevezte Nova Roma-nak, azaz Új Rómának, de egyre elterjedtebb lett Constantinopolis vagy Konstantinápoly név is. A Római Birodalom és egyben az egyházszakadással, Konstantinápoly lett a Kelet-Római Birodalom központja, mind vallási, mind közigazgatási szempontból. A koraközépkorban a Bizánci Birodalom központja volt.

10. ábra: Kilátás a Boğazkesen-ből. Háttérben a Győzedelmes Mehmed szultán híd



forrás: <http://www.marineinsight.com/wp-content/uploads/2014/01/turkey-1024x768.jpg>

Az oszmánok először 1432-ben próbálják elfoglalni az Aranyszarv-félszigetre épült erődöt, de próbálkozásuk sikertelennek bizonyult. II. Mehmed a Boszporusz túlszajára erődöt emeltetett, melyről ágyútűz alá vehette a várost. Ma ezt az erődöt *Boğazkesen*-nek nevezik, ami kettős jelentésű: szoros-záró vagy torok-vágó. A várost 1453 májusában sikerült elfoglalniuk a török hadaknak. A hatalmas rombolás és fosztogatás után Mehmed hozzálátott az újjáépítésnek, mivel szerette volna azt a birodalma centrumává tenni.

A város az Oszmán Birodalom fővárosaként a középkori politika egyik központja lett. A szorosokon áthaladó kereskedelmet szigorúan a törökök irányították. Az évek során kiépítettek a Boszporusz mindkét szajára egy korszerű erődöt, mellyel biztosították a fennhatóságukat a Fekete-tengerre való ki és bejutásra.

A 15. századtól kezdve, miután az oroszok lerázták rabláncukat, egyre jobban terjeszkedtek minden irányba. A folyamatos terjeszkedés állandó ellentétet generált az oroszok és törökök között, melynek következménye több évszázadon elnyúló kisebb-nagyobb háborúk sora lett. Az első háborúkat (1568-1686) a török-tatár seregek indították azzal a reménnyel, hogy kiterjeszthetik a birodalmukat kelet-európai területekre, főleg Ukrajnára. A hadjáratok egyszer még Moszkvát is elérték, melyet a tatárok feldúltak és felégettek. 1687-ben, a Szent Liga háborúinak időszakában, I. Péter orosz cár azt a célt tűzi ki, hogy megszerzi a Török-szorosokat. Első lépésként megszerzi Azov városát a töröktől, ám az 1710-ben visszafoglalják

az oszmánok. 1735-ben kitört négy éves háború következménye az lett, hogy ugyan újra megszerezték az oroszok Azovot, de a békeszerződésben leírtak alapján a Fekete-tengeren nem tarthattak hadiflottát. Az oszmánok továbbra is biztosították az egyeduralkodó státuszukat a tengeren. Az oroszok számára az 1768-74-es orosz-török háború kedvező kimenetelű volt. Megszerezték Azovot és Kercset melyek fontos városaik voltak az Azovi-tengernek. Az orosz hajók szabadon járhattak ettől kezdve a beltengeren. A Krími Tatár Kánság a török hódoltság alól felszabadult, majd azt 1783-ban az oroszok a birodalmukhoz csatolták, így hatalmas területet szereztek meg a Fekete-tenger partján. A napóleoni-háborúk idején a törökök célja az volt, hogy a meggyengült Oroszországtól visszahódítsák az addig megszerzett területeket. A kezdeti oszmán sikerek után az orosz flotta megalázó vereséget mért az iszlám országra. (ORAL, N & ÖZTÜRK, B. 2006.)

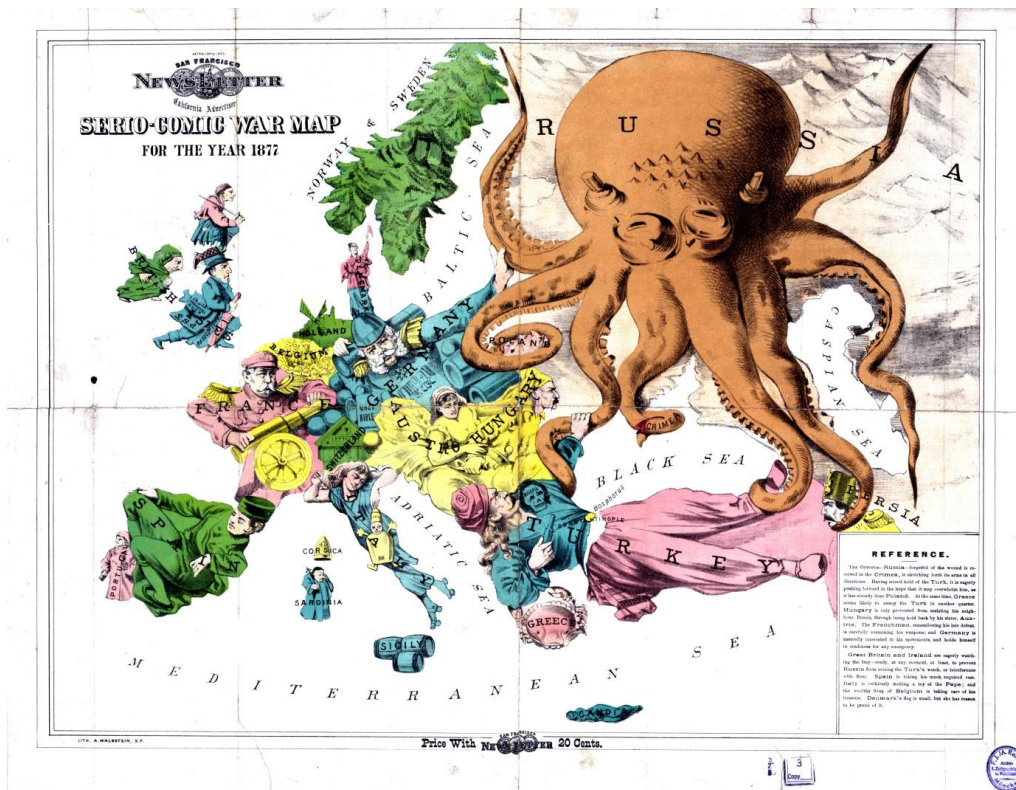
A görög szabadságharc idején (1821-1831), 1827-ben brit, francia és orosz hadihajók eltiporták a rosszul felszerelt muszlim flottát. Megtorlásul a szultán lezárja a Török-szorosokat, amire az oroszok válaszlépése a szárazföldi csapatok megindítása volt. 1828-29 között elsőprő győzelemmel hatolnak be az orosz csapatok Havasalföld, Moldova, Bulgária területére, vészesen közel Isztambulig. A szultán kénytelen követeket küldeni az oroszokhoz a béke reményében. 1829 szeptemberében megkötik a drinápolyi békét, melyben kimondták, hogy Oroszország megtarthatja az addig szerzett területeit (Moldova, Havasalföld). 1833-ban Egyiptom szembefordul Törökországgal, melyre többször is vereséget mért. Így válik lehetségessé, hogy egyiptomi hadihajók közelítik meg meggyengült török fővárost. Az oroszok ekkor közbelépnek, mint a szultán „jó barátja”, csapatok szállnak partra Isztambultól nem messze. A patthelyzetben a cár kikényszeríti a szultántól az Unkiar Iszkeleszi szerződés aláírását. A szerződés garantálja, hogy békeidőben a szorosok a kereskedelmi hajók előtt nyitva vannak és hadihajók előtt zárva valamennyi hatalom számára (oroszok nem tudnak kijönni a Földközi-tengerre), háborús időben viszont nyitva vannak a szultán szövetségeseinek (így Oroszországnak is), és zárva a több ország előtt.

Az 1848-49-es magyarországi szabadságharc leverése után Oroszország hatalma csúcsán volt. Legfőbb célja továbbra is a Török-szorosok megszerzése. 1853-ban a puszkaporos hordóba szikra került, amikor a törökök visszautasították az oroszok ajánlatát, hogy Oroszország az Oszmán Birodalomban élő keresztények védnöke legyen. Erre Oroszország válasza hadmozdulat volt a Balkán irányába. Nagy-Britannia és Franciaország az oroszok túlzott terjeszkedésétől tartva csatlakozott a háborúba, török oldalon. 1854-ben brit-francia és török seregek szálltak partra a Krím-félszigeten és ostrom alá vették az oroszok legnagyobb erődjét

a térségben, Szevasztopot. A közel egy éves ostrom a három szövetséges győzelmével zárult, köszönhetően a jobban biztosított utánpótlásnak. A Krími-háborút lezáró, 1856-ban aláírt párizsi békében foglaltak alapján Oroszország elvesztette a Duna torkolatát, a nyugati hatalmak pedig létrehoztak egy ütköző országot a cár és a szultán birodalma között, Havasalföldből és Moldovából az új Romániát. Másik fontos következménye a békének, hogy a fekete-tengeri orosz hadiflottát el kellett sülyeszteniük az oroszoknak. Emellett le kellett rombolniuk a fontosabb erődöket, ezzel is gátolva az Orosz Birodalom további befolyás szerzését a régióban.

A cári birodalom annyira meggyengült a krími háborúban, hogy 20 évre elvesztette nagyhatalmi pozícióját. Egészen 1877-ig, amíg II. Sándor – aki az előző háborút lezárta – támadást indít a szultán ellen. Az egyik fő kirobbantó ok, a pánszláv mozgalom felerősödése volt. A pánszlávizmus a 18. század kezdetétől jelent meg egész Kelet-Európában. Célja az eszmének az, hogy az összes szláv népet politikai, társadalmi és kulturális egységbe fogja. Az ideológia terjedése elősegítette a szláv nemzeti öntudatra ébredést és az Oroszországhoz való fordulást. A cár kihasználva a szláv nacionalizmust, ezért a Balkánon egyre nagyobb befolyásra tudott szert tenni. 1876-ban Boszniában törökellenes lázadás tör ki. Oroszország és az Osztrák-Magyar Monarchia szerződést köt, hogy az osztrákok nem avatkoznak be a balkáni eseményekbe. A cár arra hivatkozva, hogy szláv testvéreiket ölik a törökök 1877-ben két fronton (Duna deltája felől és a Kaukázuson keresztül) megtámadja Törökországot. Az orosz katonák 1878-ra elérik San Stefanot (mai nevén Yeşilköy), mely csak 11 kilométerre van Isztambultól. Az arab állam megsegítésére érkező angol flotta, és nemzetközi politikai nyomásra a cár, megkezdte a béketárgyalásokat. Az oroszok, győztes pozíciójukat kihasználva kivívták Szerbia, Románia, Bosznia és Bulgária függetlenségét. A felsorolt országokban ezután csak nő az orosz befolyás. Oroszország megkapta Besszarábiát és egy részt a Kaukázusból. A két török szoroson ezentúl minden kereskedelmi hajó szabadon átvonulhatott, akár háború idején is. (<http://www.britannica.com/EBchecked/topic/514064/Russo-Turkish-wars>)

11. ábra: Az orosz "polip" terjeszkedése



forrás: <http://www.retronaut.com/wp-content/uploads/2013/02/178.jpg>

Nagy-Britannia a 18. századra a világ legnagyobb gyarmatbirodalmával rendelkező országa lett. 1869-ben megnyitották a Szuezi-csatornát, mely a legfontosabb összekötő kapocssá vált a keleti gyarmatokkal. Az angolok igyekeztek biztosítani az odavezető utat. Oroszország megerősödésével, a meleg tengeri flottájának gombamód történő növekedésével egyre nagyobb befolyásra tett szert a Balkánon, így potenciális veszélyforrást jelentett. A karikatúra jól mutatja az 1877-es angol közvéleményt, miszerint egész Európa az orosz „polipra” figyel, mely egyre csak terjeszkedik a csápjaival és a környező országokat szorongatja.

Az első és második Balkán-háborúban a török seregeket nagy veszteségek érték. Kiemelendő, hogy 1912-ben a görög flotta vereséget mér a török hajóhadra a Dardanelláknál, így azok kiszorulnak az Égei-tengerről.

A 19. század végére a Török Birodalom megállíthatatlanul elindult a bomlás útján. A folyamatos háborúk kiszorították a Balkánról és egyéb területeit is elvesztette, mint például a Kaukázus egy részét és Ciprust is, amit angol csapatok szálltak meg. Ekkora a szultán elszigetelődött és, hogy biztosítsa az állam egységét, szövetségeket keresett. A nyugati államok közül csak Németország volt az egyetlen, aki szóba jöhetett, így csatlakozott a

központi hatalmakhoz. A század végére Európa nagyhatalmai két fő érdekszférába csoportosultak. Az Antant hatalmak közé sorolhatjuk: a Brit Birodalmat, Franciaországot, a Japán Császárságot, Olaszországot, Román Királyságot, USA-t, Brazíliát és az Orosz Birodalmat. A központi hatalmak közé: a Német Birodalmat, Bulgáriát, az Osztrák-Magyar Monarchiát és az Oszmán Birodalmat.

Az eddig is éles orosz-török ellentét a kitörő I. világháborúban is megmutatkozott. A török-német szövetséget erősítette, hogy német tisztek oktatták a törököket, emellett német beruházások indultak meg Törökországban. Az első világháború kitörésével Németország nehéz helyzetbe került, mivel két fronton kellett harcolni, így elengedhetetlen volt, hogy Törökország is csatlakozzon mellé, enyhítve a keleti frontról ránehezedő nyomást. 1914-ben két német hadihajó menekült egészen Isztambulig az antant flottái elől. Ezt a két hajót – elkerülvén a pusztulásukat – a német kormány gyorsan a törököknek adományozta. A törökök védelmi lépésként ekkor aknákkal lezárták mindkettő szorost, meggátolva az antant hajók átkelését. Törökország fő törekvései a régi területinek visszaszerzése volt a Balkánon, Kaukázusban és a Szezi-csatorna feletti uralom. Nemsokára - német buzdításra - a szultán seregei megtámadják a Fekete-tenger parti orosz városokat. Ennek okául az antant hadat üzen Törökországnak.

A török hadak betörték a Kaukázusba, így a keleti front kibővült, a cár kénytelen volt megosztani seregeit. 1914-re kialakult az állóháború a nyugati fronton. A britek féltek, hogy Törökország elérje a Szezi-csatornát így veszélyeztetve az összeköttetést a keleti gyarmatival. E szorult helyzetben született meg az a terv, hogy meg kell szállni a Török-szorosokat, rákényszerítve ezzel a törököket az átcsoportosításra. 1915 februárjában az antant flottái elkezdtek bombázni a Dardanellák erődjait. Megszállták a Szorosok közelében lévő Lémnosz és Tendosz szigeteit, biztosítva ezzel az utánpótlást a csapatoknak. Az antant hatalmak már 1915 márciusában tárgyalásokat folytattak egymás között Törökország felosztásáról. Oroszország egyértelműen a két Szorost és a Márvány-tengert akarta. Március végén több antant hajó megpróbálta akna mentesíteni a szorosok bejáratait, ám a török lövegek heves tüzeiben ez nem sikerült. Évtizedek óta, mind a brit, mind a francia hadiflotta a legsúlyosabb vereségét szenvedte. Ez az esemény rámutatott arra, hogy a török védelmi erők mennyire jól kihasználják a természeti előnyeiket a szorosoknak. Egyértelművé vált, hogy csakis szárazföldi csapatok segítségével sikerülhet átkelni a Fekete-tenger felé. Az antantnak nem volt lehetősége arra, hogy a nyugati frontról csoportosítson át embereket így 1915. április 15.-én főleg a brit gyarmatokról származó (új-zélandi, ausztrál, szenegáli, indiai, egyiptomi) katonák

szálltak partra Gallipolinál. A Török-szorosok védelméért felelős török-német hadvezetés Kemal Atatürköt (aki később ő lett a Török Köztársaság megalapítója) bízta meg az offenzíva visszaverésével. A folyamatos rohamokat sikerrel verték vissza a törökök, így 1915 végére az antant belátta, hogy esélytelen tovább próbálkoznia a szorosok elfoglalásával. Az offenzíva súlyos kudarccal és nagy nemzetközi vízhanggal zárult. A brit gyarmatbirodalomban eluralkodott az elkeseredettség és felháborodás, hogy katonáik a hazától messze szolgálva vesztes csatákat vívnak.

Az első világháború a központi hatalmak – így Törökország – vereségével zárult. Az 1920-as békeszerződések közül a sèvres-i békeszerződés érintette Törökországot, aminek aláírásával megfosztotta az országot addigi területeinek háromnegyedétől. A Szorosokat demilitarizált övezetté nyilvánították. A török közvélemény felháborodása csak egyre erősítette a nacionalizmus eszményét és Atatürk vezetésével kitört a török függetlenségi háború. Török csapatok hadmozdulatokat indítottak a megszálló hadak ellen. Az antant kénytelen volt felülbírálni a békeszerződést, ezért 1923-ban aláírták a lausanne-i békeszerződés. Az egyezményben biztosították a szabad átkelést mind vízen, mind levegőben is, legyen háború vagy béke. A szorosok partjai továbbra is demilitarizált övezet maradt, így a partokon le kellett rombolni az összes hadiépítményt. Ez azonban Törökországra nagy veszélyt jelentett.

1930-as évekre Európában a politikai helyzet jócskán megváltozott. Az Olaszországban hatalomra kerülő fasiszták térhódítása a Földközi-tenger fekvő országok területi épségét veszélyeztette. Mussolini csapatai több Égei-tengeri szigeten bázisokat kezdtek építeni, amit a török vezetés aggodalommal figyelt. 1935-ben kérelmet küldtek a Népszövetségnek – mely korábban a lausanne-i békét is aláírta – hogy vizsgálják felül a demilitarizáció szükségességét. A tárgyalások alatt három érdekszféra ütközött. Az első a briteké volt, akik szerették volna, ha a szorosok mindig zárva maradnának a hadihajók előtt, ezzel törekedve arra, hogy kiszorítsák az szovjeteket. A második érdek maga a törököké volt, akik a szorosok felett újra teljes szabadságot akartak. Az utolsó javaslat pedig a szovjeteteké, kik próbálták elérni, hogy hadihajóik bármikor szabadon átkelhessenek.

1936. július 20-án jutunk el jogi értelemben (apróbb módosításokkal) a mai állapotokhoz, ugyanis ekkor írták alá az un. montreux-i egyezményt. Ez a dokumentum részletesen kitér a csatornákat igénybevevő hajókra. A szorosokat Törökország birtokolja, és minden nemzetiségű kereskedelmi hajót köteles átengedni, bármilyen árut is szállítson. Az egyezmény korlátozza az áthaladó hadihajók nagyságát és előzetes értesítési kötelezettséget ír

elő. A nem fekete-tengeri államok hadihajói átkelésénél további szigorítást alkalmaz a török hatóság: az ilyen hajók nagysága (15.000 tonna alatt) és fegyverzete, valamint a fekete-tengeri tartózkodási idő (21 nap) figyelembevételével. Az egyezmény 11. és 12. cikkelye kitér a repülőgép hordozók és a tengeralattjárók helyzetére, melyeket később kifejték a dolgozatban.

1938-ban Atatürk halálával káosz közeli állapotba került Törökország, viszont rövidesen, İsmet İnönü hatalomra kerülésével, az ország stabilizálódott. A második világháború kitörésekor, mindkét fél megpróbálta Törökországot a maga oldalára állítani, ám İnönü okos politikájával megtartotta országa semlegességét, csak 1945 februárjában, mikor már nyilvánvaló volt, hogy a tengelyhatalmak elbukják a küzdelmüket, lépett be a szövetségesek oldalán a háborúba. A semlegesség nem volt akadálymentes. Törökország veszélyes vizeken lavírozott, hol az egyik, hol a másik félnek tett ígéretet. Mindkét oldalról kapott fegyvereket és hitelt, de minden csatlakozási felhívásra azzal válaszolt, hogy az ország katonailag nincs felkészülve a hadviselésre. Az országot megosztotta a még Atatürk által bevezetett politika: a pántörök eszméket pártolók, a tengelyhatalmak győzelmeinek hatására egyre inkább németbarát politika mellé álltak. A liberálisok pedig a szövetségeseket támogatták. A szövetségesek egyre jobban követelték Törökország segítségnyújtását: légi támaszpontokat akartak építeni az ország területén. İnönü látszólag belement az egyezségbe, ám a náci Németország közölte, hogy háborús cselekedetnek tekinti a szövetséges gépek fogadását. A törökök minden lehetséges módszerrel halasztották a támaszpontok építését, lassították az ütemterveket. A háború előre haladtával Törökország egyre jobban a szövetségesek felé húzott, visszamondta németekkel kötött szerződéseket. Ugyanakkor a kétoldali politika rossz hatással volt a törökökre, mivel a német kapcsolatokat a szövetséges hatalmak nem nézték jó szemmel, így Sztálin javaslatára beleegyeztek a montreux-i egyezmény felülvizsgálatába. (PICA, M. 2011.)

3.2. Világhatalmi ellentétek

Az első világháború utáni hónapokban volt némi együttműködés Nagy-Britannia, a Szovjetunió és az Egyesült Államok között, de az érdekek hamar szembe találkoztak.

Bár az amerikai javaslatok kedvezőek voltak a Szovjetuniónak, Moszkva még szigorúbb szabályokat akart, amelyek lehetővé tették volna azt, hogy minél jobban kézben tartsa a szorosokat. E javaslat szerint, a Török-szorosok csak a Fekete-tengeri államok irányítása alá tartozhatnak. Sőt, Törökország és a Szovjetunió, akik legjobban érdekeltek, így csak ők képesek biztosítani a szabad kereskedelmi hajózást és megfelelő védelemmel ellátni, egyben

megvédeni az esetleges invázióktól az átjárót. A nyugati szemlélet szerint, aki inváziót hajtana végre az csakis a Szovjetunió. A török kormány kijelentette, hogy a szabad áthaladás elve korlátozza az állam biztonságát. Törökországnak joga van, hogy megvédje magát minden agressziótól, megtartván egy állam legfontosabb tulajdonságát: a szuverenitást. Ha Törökország elfogadja a közös védelemi elvet a Szovjetunióval, az azt jelentené, hogy csak egy idegen állam beavatkozásával képes fenntartani a rendet. Mind a britek, mind az amerikaiak megállapodtak Törökországgal, hogy nem fogadják el a Szovjetunió rendszermódosító követeléseit. A szovjetek felhagytak a felülvizsgálati igényeikkel, mert rájöttek, hogy e célt diplomáciával nem lehet megvalósítani.

Ezek az események már a hidegháború előzményei voltak. A két szuper hatalom, az USA és a Szovjetunió szembenállása a világ minden pontjára kiterjedt. A két fél, létrehozta saját fegyveres szövetségi rendszerét. A szovjetek a varsói szerződést aláíró országokat vonultatták fel, míg az USA a NATO-ban tömörítette szövetségeseit. A szovjet terjeszkedéstől félve egyértelművé vált a törököknek, hogy a nekik megfelelő szövetségük a „nyugat” lesz. 1951-ben Törökország csatlakozott a NATO-hoz. Az 1950-es években, a szorosok nem játszottak nagy szerepet a NATO stratégiájában, a Szovjetunió ellen. A NATO ebben az időben inkább a szovjet támadások megelőzésére koncentrált Európában, különösen Nyugat-Németországban. Az is igaz, hogy a Szovjetuniónak a Fekete-tengeren nem volt hatalmas hadiflottája, amely lehetővé tette volna, hogy terjeszkedjen a Földközi-tengerrel határos országokban. (PICA, M. 2011.)

Az 1960-as években, a kubai rakétaválság után a Szovjetuniónak világos lett, hogy szüksége van egy ütőképes hadiflottára, ezért a 60-as évek végén gyors ütemben elkezdtek erősíteni a haditengerészetet. A flotta politikai szerepét először a hatnapos háború idején mutatta ki, amikor tíz szovjet hadihajó kelt át a szoroson. Törökország nem ellenezte az átkelésüket, mert az összhangban volt a montreux-i egyezményvel. 1967-ben a szovjet hajók nagy gyakorisággal keltek át, összesen több mint 124-szer, és közel ennyiszor 1968-ban is.

Az USA-t már jobban aggasztották ezek az átkelések a Földközi-tengerre, mint Törökországot. Az amerikaiak reakciója erre az volt, hogy két rakéta-hordozó rombolót küldtek a Fekete-tengerig. Ez komoly vitát váltott ki a nemzetek között. A 1936-os egyezmény 12.-es cikkelye szerint, a nem Fekete-tengeri állam hadihajóira vonatkozó szabályok alapján, nagyobb, mint nyolc hüvelyk (203 mm) kaliberű ágyúval felszerelt csatahajó nem léphet be a Fekete-tengerre. A problémát az jelentette, hogy az amerikai

hadihajókon 305 mm-es kaliberű ASROC rakéták voltak. A szovjetek tiltakozását a török kormány elutasította, rámutatva, hogy irányított rakéták még nem léteztek, amikor az egyezmény aláírták, így azokat nem is lehet korlátozni. 1968 és 1973 között, azonban nem volt igazi veszély, ami az amerikai hegemoniát kockáztatta volna a Földközi-tengeren. Bár a Szovjetunió létrehozott egy erős flottát, de nem volt olyan hajójuk, mely stratégiai előnyhöz juttatná őket, mint például a repülőgép-hordozók. Így a fegyverkezési versenyt, az Egyesült Államokkal szemben, elbukták a Mediterráneumban. A szorosok pár évig nem élveztek akkora prioritást, mint addig. 1976-ban a helyzet azonban megváltozott, amikor a Szovjetunió úgy tűnt, hogy elérte a stratégiai egyenlőséget az Egyesült Államokkal, mert megerősítette a flottáját helikopterek és repülőgép-hordozókkal. (ÜNLÜ, N. 2002)

A szovjet hadviselés fenyegette az USA tengeri hegemoniáját a Földközi-tengeren. A szovjet jelenlét a Földközi-tengeren megerősítette a politikai kapcsolatait Etiópiával és Dél-Jemennel, a Vörös-tenger menti segélyezésével, Líbiát pedig a Földközi-tengerről támogatta. A szovjet haditengerészet a Földközi-tengeren szállított olaj és más stratégiai anyagok kereskedelmét veszélyeztette. Ezek voltak azok a tényezők, amelyek a mediterrán konfliktust alakították a Szovjetunió és az Egyesült Államok között. Az 1980-as években a Török-szorosok azért lettek különösen fontosak, mert egyaránt stratégiai érdekei voltak az USA-nak és a Szovjetuniónak is. Az 1936-os montreux-i egyezmény előnyt adott a Szovjetuniónak, mert az szabad átjárást biztosított a csatahajóknak, amivel hatékonyan tarthatták sakkban az USA hadigépezetét.

Az 1990-es években Szovjetunió összeomlása váratlanul érte a nemzeteket. Ennek eredményeként, a stratégiai fontos Boszporusz és Dardanellák szerepe csökkent a nyugati hatalmak számára. Az egykori Szovjetunió már nem fenyegeti a nyugatot, hiszen elfoglalták saját problémái, köztük a szétdarabolódás és a gazdasági visszaesés. A szovjet haditengerészet nem tudta finanszírozni a modernizációt, melyre a sok elavult hajónak szüksége lett volna, beleértve a nagyszámú nukleáris meghajtású tengeralattjárókat, amelyek leszerelése és felújítása nehéz és költséges problémát jelentett.

Az újonnan alakult Orosz Föderációban a Török-szorosok katonailag ezután is fontos szerepet töltek be. Moszkva nem akarja elveszíteni azokat a kiváltságokat, amelyeket a Fekete-tengeren nyert még a Szovjetunió idejében, különösen így, amikor az orosz jövő bizonytalan. Bár még mindig fontosak a szorosok, de katonai szerepük kezd háttérbe szorulni és inkább a gazdasági szerepkör kerül előtérbe.

3.3. A szorosok mai helyzete

A globális tengeri útvonalak között, a Török-szorosok az egyik gócpont, amelyek kritikus fontosságú szerepet töltenek be a globális energiagazdaságban, mivel rendkívül nagy mennyiségű olaj megy át rajtuk. Emellett Fekete-tenger biztosítja az egyetlen hozzáférést a világ óceánjaihoz a számos Földközi tengeri országnak, köztük Ukrajna, Románia, Bulgária, Moldova és Grúzia, valamint számos tengerparttal nem rendelkező országnak a Kaszpi-térségben és Közép-Ázsiában, mint például Azerbajdzsán, Üzbegisztán, Tádzsikisztán és Türkmenisztán.

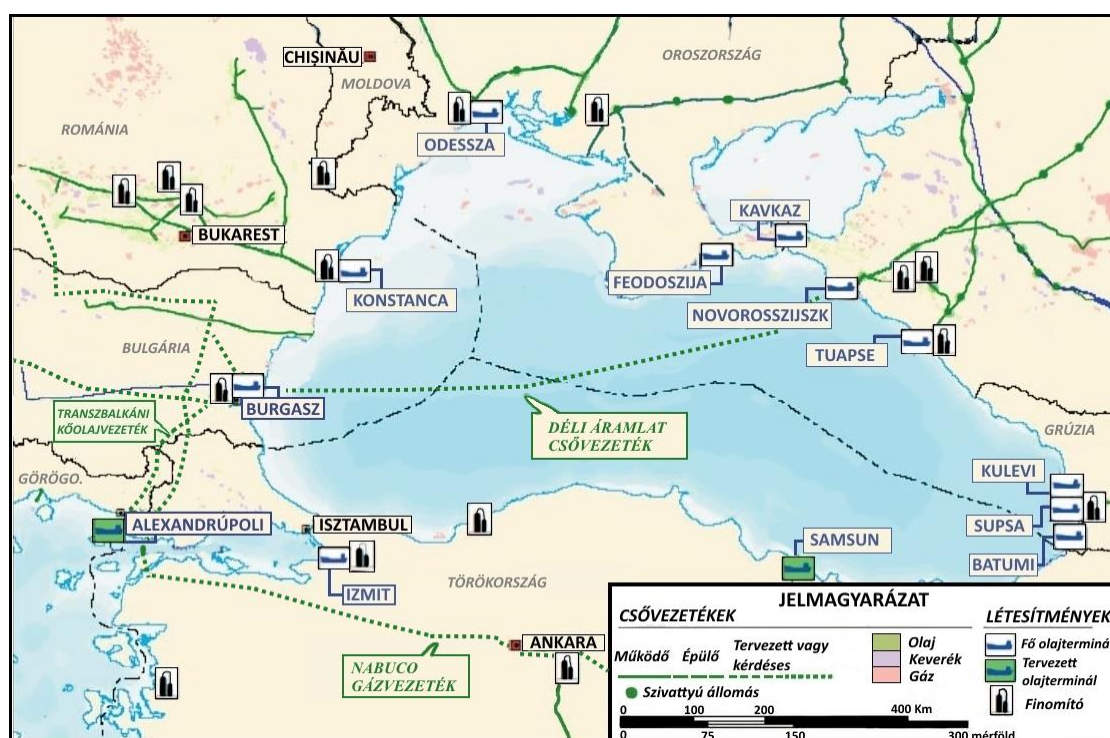
A két szoros alkotja a tengeri kereskedelmi kapcsolatot a Földközi-tenger és a Fekete-tenger között. Ez fontos útvonal az eurázsiai olajexport számára és így a globális piacnak is. Az áthaladó forgalom egyik legnagyobb akadályát az áramlások okozzák, melyek veszélyeztetik az olajszállító tartályhajók útját, emellett gyakori, hogy télen a hajók felhalmozódnak a szorosok mindkét végén. A problémára a megoldás az lenne, ha a kisebb tartályhajókat leváltanák a nagyobbak, ám ezt a török kormány ellenezi, pedig a szorosok túlszűfolttsága már rég nyilvánvaló.

A hosszú távú török politikai cél az volt, hogy a szorosokon csökkentsék az olaj átmenő forgalmát. A Szovjetunió felbomlása után a török politikai döntéshozóknak kellett megakadályozniuk, hogy a Boszporusz és Dardanellák legyenek az olaj elsődleges szállítási útvonala a nemzetközi piacokra. Az aggodalomra az adott okot, hogy a szorosokon évente több baleset is történik, ezért lehetséges katasztrófa jó ideig meggátolná a közlekedést az átjárón. 1953 és 2002 között 461 baleset történt, 2009-ben viszont csak 67 darab. A csökkenés a jól kiépített irányítórendszernek köszönhető.

A balesetek száma is mutatja, hogy a törökök miért is támogatják nagymértékben különböző csővezeték rendszerek megépítését. Sajnos ezek csővezetékek nem adtak nagyobb szabadságot a szorosoknak. A 12. ábrán is látszik, a Fekete-tenger parti országok és a Kaszpi-térségből induló kőolajvezetékek végállomásai a Fekete-tengerhez vezetnek. A kőolaj hajóra rakva teszi meg útjának nagy részét nyugat felé. 2014. december 1-én Oroszország lemondta az Ukrajnát kikerülő Déli Áramlat gázvezeték-beruházás építését. A Déli Áramlat ezáltal az Unió által tervezett Nabuco gázvezeték sorsára jutott. A Nabuco lett volna hivatott feloldani az orosz földgáz függőséget. A vezeték iraki, azerbajdzsáni, türkménisztáni és egyiptomi eredetű földgázt is eljuttatott volna az EU területére.

Egy harmadik opcióként a Déli Gázfolyosót valósítaná meg Európai Unió. Ez az útvonal behálózná a Kaukázus országait, Törökországot és a Balkánt. Összesen közel 3500 kilométernyi vezetékrendszer részben már elkezdett megépülni (Baku-Tbiliszi-Erzurum útvonallal), ez Azerbajdzsánból szálltja a gázt Grúziának és Törökországnak. Jelenleg azonban a legszükségesebb lépés, hogy megépüljön az Ázsiát Európával összekötő Trans-Anatolian Gas Pipeline (TANAP) vezeték, ami lényegében a Nabuco vonalát követi. Emellett a Görögország és Olaszországot elérő vezetékszakas a Trans Adriatic Pipeline (TAP) is szükséges ahhoz Közép-Európát ilyen úton ellássák földgázzal.

12. ábra: Fekete-tenger menti országok kőolajvezeték rendszere



forrás: METTHEW J. S. 2011. 82.o.

Azonban nem biztos, hogy ezek a megkerülő megoldások jelentik biztonsági és környezetvédelmi opciót. A Török-szorosokon (főként a Boszporuszon) történő balesetek 95%-a a kisebb, de nagyobb összlétszámú hajók miatt történik, és nem a nagyobb, de kisebb számúak tehetnek róla. Ezek a kisebb hajók általában rosszul felszereltek és idősök.

2011-ben Erdogan, török miniszterelnök bejelentette, hogy egy gigantikus építkezésbe kezdenek Isztambultól nyugatra. A terv egy a Szezei-csatornához hasonlatos átkelő építése. A cél a Török-szorosok teherforgalmát átvegye a közel 50 kilométer hosszú 25 méter mély és 150 méter széles csatorna. A tervek elkészítésére két évet adott török-kormány, ám az még

2014-re se készült el. Feltételezések szerint a tervezet csak a miniszterelnök kampányfogása volt a választások előtt. (<http://www.theguardian.com/world/2011/apr/27/istanbul-new-bosphorus-canal>)

Napjainkban Törökország kezében van a világ egyik legforgalmasabb tengerszoros párosa. A 1994-es UNCLOS III. egyezményt Törökország mai napig nem írta alá, így a szorosokra a montreux-i egyezmény érvényes. A kereskedelemben betöltött szerepe kétségtelen. Gibraltárral és Szuezzel szemben azonban hátrányban van. Ennek fő okai a Boszporuszon érvényben lévő korlátozások, melyek a természeti adottságokból adódnak. Ezt a hátrányt talán kompenzálná a Duna-Majna-Rajna csatornával való összeköttetés kihasználása, de a Dunán, több szakaszon is csak korlátozott időben haladhatnak a teherhajók. Ezen kívül e hajók mérete eltörlül a Gibraltáron és Szuezen áthaladókétől.

A montreux-i egyezmény idejében naponta 15 hajó, melyeknek súlya átlagosan 13 tonna volt, navigált át a szorosokon (azaz mintegy 5500 hajó évente). A jelentős növekedés 1991 óta figyelhető meg, amikor a Szovjetunió összeomlott és a hidegháború véget értével a volt szovjet tagországok egyre szorosabban integrálódtak a globális gazdaságba. 1991-ben 24.285 hajó kelt át a Boszporuszon; 2010-ben pedig 69.338, ez közel 3-szoros növekedés. 2010-ben hajók típusai szerint 2239 nyersolajat szállító tartályhajó, 1487 konténerhajó és 6500 tartályhajó, melyek vegyi- gáz vagy más termékeket szállítottak. 2013-ra az összes átkelő hajó száma meghaladta a 90.000-et.

2. táblázat: A Török-szorosokon áthaladó hajók száma és típusa 2009-2010-ben

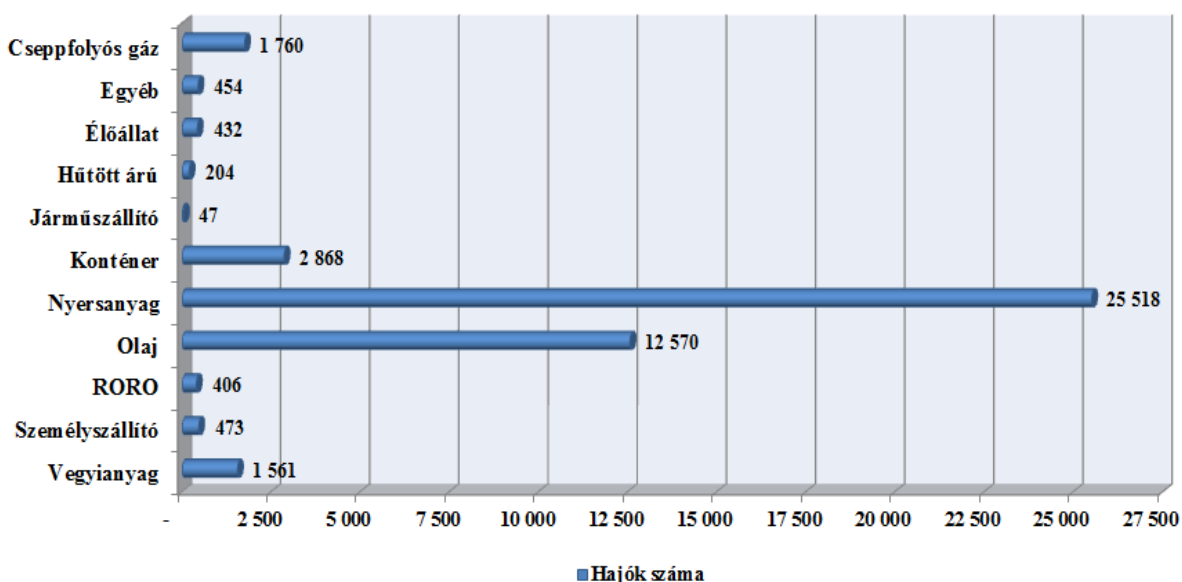
Típus	2009-ben	2010-ben
Kőolaj szállító tartályhajók	2.741	2.239
Terményeket szállító tartályhajók	1.873	1.487
Vegyi/Gáz/Egyéb anyagot szállító tartályhajók	7.125	6.500
Összes tartályhajó	11.736	10.226
Egyéb hajók	54.148	59.112
Összes hajó	65.887	69.338

forrás: METTHEW J. S. 2011. 6. p. alapján saját szerkesztés

Az úgynevezett veszélyes áruk, melyeket a Boszporuszon szállítottak, a török statisztikai adatok szerint 2007-ben elérte a 143,9 millió tonnát, beleértve a 95,3 millió tonna nyersolajat, 40,3 millió tonna a finomított olaj terméket, 4,2 millió tonna cseppfolyós propán-bután gázt és 4,2 millió tonna vegyi anyagot (főleg ammónia). A legfrissebb adatok szerint, a legtöbb szállított áru; nyersanyag mely ércből, fémekből és fából tevődik össze. A

konténerforgalom az utóbbi évben visszaesett ugyanis 2013-ban adták át a Marmaray vasúti-közüti alagutat, ami a Boszporusz alatt halad át ezzel biztosítva alternatív útvonalat a konténereknek. (lásd 13. ábra)

13. ábra: A Boszporuszon áthaladó hajók száma szállított áru szerint 2013-ban



forrás: Matthew J. S. 2011. 5.p. alapján saját szerkesztés

3.4. Krimi válság

A Szovjetunió feldarabolódásával az újonnan alakult Oroszország sok stratégiai területet elvesztett. Ilyen a nyersanyagokban gazdag Közép-Ázsiai vidék, a Kaukázus és az éléskamrának számító Ukrajna. 1954-ben Nyikita Hruscsov odaajándékozta a területet az Ukrán Tagköztársaságnak - ez azért is volt meglepő, mert az 1944-ben a németektől visszafoglalt területről Sztálin az ott élő krími tatárokat deportálta és helyüket oroszokkal pótolta. A Szovjetunió bukása után sokan arra számítottak, hogy Borisz Jelcin majd visszaköveteli a területet Oroszországnak, de ez nem történt meg. Ukrajna 1991-ben népszavazást tartott a függetlenségről, a krímiek 54%-a szavazott igennel, ezt követően a félsziget széles körű autonómiát kapott. Egy rövid időre még saját elnököt is választhatott, ezt a jogot azonban Kijev később megvonta. Oroszországnak az volt a legfontosabb, hogy továbbra is megtartsa legnagyobb hadikikötőjét, Szevasztopolt. 1997-ben a Barátsági, Együttműködési és Partnerségi szerződésben Oroszország megtarthatta a kikötőt, pontosabban bérelhette. A szerződést 2010-ben 2042-ig meghosszabbították. Szevasztopolt 1783-ban II. Katalin orosz cárné abból a célból alapította, hogy a cári birodalom hadikikötő központja lesz. E pozícióját 1854-ig meg is tartotta, amikor is a Krími-háborúban a brit-

francia-török seregek egy évig ostromolták. Ezután a város hadifelszerelését el kellett szállítani vagy meg kellett semmisíteni. Szerepét a Szovjetunióban újra visszakapta, a Török-szorosok felé is innen keltek útra a szovjet hajók. A hidegháború idején építettek például egy atom biztos tengeralattjáró bázist a Balaklavai-öbölben, ami mára már turista látványosság. (forrás: http://nol.hu/kulfold/a_krim__sztalin_buntetett__hruscsov_ajandekozott-1448201)

14. ábra: Orosz hadiflotta a Fekete-tengeren



forrás: <http://storage0.dms.mpinteractiv.ro/media/1/186/29826/12187225/1/marea-neagra.jpg>

2013 végétől a Viktor Janukovics vezette, oroszbarát kormányzatot a nép minduntalan elmarasztalta, mivel az ukránok nagy része szeretne az Európai Unióhoz csatlakozni. 2014 februárjában a népharag felkelés keretében tört ki és elsöpörte a kormányt. Új vezetők kerültek hatalomra, illetve a korábban bebörtönzött egykori EU párti kormányfőt, Julija Timosenkot is kiszabadították. A fejleményeket mind a Nyugat mind Oroszország aggódva figyelte. Az orosz többségű Krím elítélte a szerintük puccsal hatalomra kerülő kormányt, ezért oroszpárti megmozdulásokat szerveztek több nagyvárosban is. Ezzel egy időben az orosz katonákat, felségjelzés nélkül mozgósították a krími katonai bázisokon és azok, március közepére szinte teljesen elfoglalták a félszigetet. Március 16.-án népszavazással döntöttek arról, hogy a Krím az Oroszországi Föderációhoz akar-e tartozni. Két napra rá az új krími kormányfő, Vladimir Konstantinov és Vlagyimir Putyin orosz kormányfő aláírták Krím csatlakozási egyezményét Oroszországhoz.

15. ábra: Az USS Truxtun amerikai csatahajó halad el Isztambul előtt 2014-ban



forrás: <http://www.ts.fi/uutiset/ulkomaat/618055/4/618056.jpg>

A NATO tagok és az EU országai elítélik Krím függetlenedést. Ukrajna, a félsziget elszakadásának hatására katonai készenlétet rendelt el, felkészülve az esetleges háborúra. Putyin április 17.-i nyilatkozatában először beszélt arról, hogy Krímet nem a felkelők, hanem valóban orosz fegyveresek szállták meg. Mivel Ukrajna NATO csatlakozásra váró ország, így a felvétele után Oroszországra nagyobb nyomás nehezedne, mint eddig. Az ukrajnai válságra a NATO fokozta a Fekete-tengeri aktivitását és Washington 2018-ig befejezi az amerikai rakétavédelmi rendszer kiépítését Lengyelországban. Több csatahajó kért belépési engedélyt Törökországtól, melyet meg is kaptak és hajóztak be a tengerre, ezzel tovább rontva az eddig se fényes török-orosz kapcsolatokat. Törökország tart az esetleges dominóhatástól, mely a Fekete-tenger parti államokban mehetne végbe, mint például: Azerbajdzsán, Grúzia és Moldova.

Ukrajnában a krími függetlenedésből származó szikra begyújtotta a Kelet-Ukrajnai Donyecket, ahol szintén nagyszámú oroszajkú él. 2014. április 7-én kikiáltották a Donyecki Népköztársaságot, ahol továbbra is fegyveres összetűzések vannak az oroszpartí tüntetők és az ukrán rendfenntartók között. Donyeckben várják, hogy Oroszország megsegítse őket és a krími módszerrel elszakadhassanak Ukrajnától. Ez a válsághelyzet tovább erősödő NATO jelenlétet sugall, ezáltal a Török-szorosok katonai pozíciója újra felértékelődik.

4. Szuezi-csatorna

A szuezi-csatorna egy 193 kilométer hosszú, átlagosan 20 méter mély csatorna mely a Földközi-tengert és a Vörös-tengert köti össze, így biztosítva a vízi kereskedelmet anélkül, hogy meg kellene kerülni Afrikát. Az átkelőt megkerülő hajónak Londonból a Perzsa-öböl felé közel 21000 kilométert kellett megtennie, ami 24 napjába telik. Áthaladva a Szuezi-csatornán azonban ez az út csak 12000 kilométer és 14 napból áll. A csatorna a földközi-tengeri Port Szaíd települését a Szuez városával köti össze mely a Vörös-tengernél található. A csatornát kettéválasztja a Nagy- Késérő-tó, mely fontos kikötő a csatornán, emellett szerves része van a forgalom sűrűségének csökkentésében. A vitorlás hajók korábban épült csatornát, a gőzzel és olajjal hajtott hajók élvezhették ki igazán. Megnyitásával új dinamikusan fejlődő kereskedelmi útvonal alakult ki a Földközi-tengeren, ám az akkor korszakalkotónak számító alkotásra azonban rászorulna a bővítés.

16. ábra: Szuezi-csatorna műholdképe



forrás: <http://famouswonders.com/wp-content/uploads/2009/04/suez-canal.jpg>

4.1. Történeti háttér

Az ókori Egyiptomban, III. Szeszósztisz fáraó uralkodása alatt is épült egy kisebb csatorna mely a Nílust a Vörös-tengerrel kötötte össze. I. Darius perzsa uralkodó egész hosszában kiszélesítette, így akár két hajó is elfért egymás mellett. A Római Birodalom idejében a csatornát Traianus uralkodása alatt újra felújították. Miután az iszlám teret nyert Egyiptomban Amro Ibn Elasz újraépítette az elhanyagolt vízi utat, ám ez nem volt hosszú életű, mivel a Vörös-tengerről érkező kalózok miatt ezt le kellett rombolni.

Az első modern próbálkozás Bonaparte Napóleon nevéhez fűződik. Egyiptomi hadjárata során, melyet azért folytatott, hogy az angolokat megfossza kereskedelmi útvonaluktól, tervezte meg a csatornát az építkezést pedig 1799-ben kezdték meg. A tervezés során elszámolták magukat a mérnökök. Rosszul határozták meg a két tenger vízszintjét és állításuk szerint a Vörös-tenger 10 méterrel magasabban áll, mint a Földközi-tenger. Az építkezést felfüggesztették, mivel túl bonyolult lett volna a zsiliprendszer kialakítása. Ezt követően, 1833-ban újabb francia mérnökgárda érkezett Kairóba, hogy felülvizsgálják a napóleoni számításokat. A két évre rá kitörő pestisjárvány azonban feladásra készítette a mérnököket, ám egy bizonyos Ferdinand de Lesseps helyettes konzul lelkesedése a csatorna iránt nem lankadt. 1847-ben a visszatérő francia mérnökök bebizonyították, hogy nincs számottevő különbség a két tenger vízszintje között.

1858-ban de Lesseps megalapítja a Szuezi-csatorna Társaságot. Sikeres lobbizással eléri, hogy 99 évnyi engedélyt kapjon a csatorna megépítésére és működtetésére. A tervezést az osztrák Alois Negrellire bízták és az építkezés 1859. április 25-én kezdődött meg. Becslések szerint 2600 millió köbméter földet kellett megmozgatni az építkezéshez. 600 milliónyt a szárazföldből és 2000 milliónyt a tengerek fenékről kikotorni. Nagy-Britannia az építkezés ellen lépett fel, mivel féltette nagyhatalmi pozícióját. Többek között tiltakozott a kivitelezés embertelen körülményei miatt és megpróbálta fellázítani a beduin törzseket az építkezés ellen, ám nem jártak maradandó sikerrel. Az eredeti költségvetés 200 millió frank volt, ám hamar kevésnek bizonyult a pénz. A társaság 44%-át ekkor felvásárolta Said pasa az akkori egyiptomi uralkodó, amiből később gondok adódtak és akadozott az építkezés. Ezért de Lesseps nemzetközi bizottságot alakított, ami sikeresen megoldotta a kivitelezési gondot.

A tesztüzem 1869. február 7-én zajlott le, november 17-én pedig a hivatalos megnyitón több európai nagyhatalom képviselte magát. A ceremónia után, a világkereskedelemben szinte

azonnal érzékelhető a drámai hatás. Az amerikai transznacionális vasúttal kombinálva rekordidő alatt értek el az áruk A-pontból B-be. (<http://www.suezcanal.gov.eg/sc.aspx?show=8>)

17. ábra: Szezei-csatorna a megnyitása idején



forrás: http://i.telegraph.co.uk/multimedia/archive/01814/suez1_1814886i.jpg

1875-ben a britek felismerték, hogy a csatorna inkább lehetőség, mint veszélyforrás. Kihasnálták Egyiptom hatalmas adósságát és felvásárolták a részesedésüket a Csatorna-társaságból. A csatorna így jóval lerövidítette az utat Indiába, Ausztráliába, Új-Zélandra és Távol-Keletre, azaz a Brit Birodalom legjelentősebb gyarmataira.

A britek a felvásárlás után egyre nagyobb befolyásra tettek szert Egyiptomban, ám ez nem várt ellenállást váltott ki az egyiptomiak körében és azok nem csak a hangjukat hallatták, de fegyvert is ragadtak. 1882-ben a britek és franciák közös flottát küldtek Alexandriában a csatorna épségének megőrzése érdekében. Ez év szeptemberében az angolok levertek a lázadást és ugyan Egyiptom az Oszmán Birodalom része volt, *de facto* átvették ott a hatalmat. Az 1888-as Konstantinápolyi Konvenció, melyet az európai nagyhatalmak írtak alá, kimondja, hogy brit felügyelet alatt minden hajónak garantálják a békés átvonulást. Ennek értelmében a csatorna mind békében mind háborúban, minden állam kereskedelmi és hadihajói számára nyitva áll. Az ellenséges hadihajók áthaladása között azonban bizonyos időnek és távolságnak kell eltelni, a csatornában és a bejárat előtti három mérföldes körzetben tilosak a hadműveletek. A csatorna egyre fontosabbá vált a robbanómotor terjedését követően. A frissen feltárt Távol és Közel-keleti olajmezőkhöz hajóval, Európából ez az út volt a legrövidebb. Annak ellenére, hogy a konstantinápolyi egyezmény értelmében minden hajó szabadon átkelhet, az 1904-05-ös orosz-japán háború alatt az angolok nem engedték át az oroszok hajóit, így azok kénytelenek voltak megkerülni egész Afrikát. Ezzel időt hagyva a

japánok ellentámadására. Az első világháború kitörésétől kezdve Egyiptom brit protektorátusként létezett tovább. A törökök egyik célja volt, hogy visszaszerezzék az uralmukat Egyiptom, de főleg a csatorna felett. A britek, hogy korlátozzák a központi hatalmak kereskedelmét és a németek gyarmati kapcsolatait, többször is lezárták a csatornát. 1922-ben a háborút lezáró béketárgyalások alatt egy egyoldalú nyilatkozatban Nagy-Britannia formálisan kinyilvánította a brit protektorátus státuszú Egyiptom függetlenségét. 1936-ban a britek névlegesen visszaadták a hatalmat Egyiptomnak, ahol az angol párti I. Faruk került hatalomra, ugyanakkor a brit csapatok továbbra is a csatorna térségében maradtak, hogy garantálják a szabad áthaladást minden nemzetnek. A második világháborúban a németek észak-afrikai hadjáratainak célja a Szezei-csatorna megszerzése volt mivel, ha eljutnak odáig megszakítják az összeköttetést a Nagy-Britannia és a keleti gyarmatbirodalom között. Az angolok sikeresen megállították az Afrika Korps egységeit. A háború alatt a britek ismét alkalmazták a csatornalezárás módszerét, ezzel megszegve a nemzetközi egyezményt. Az újonnan megalakult Izrael a környező arab államokból nagymértékű intoleranciát váltott ki. Egyiptom 1948-ban így megtiltotta az Izraelből induló és oda tartó hajóknak az áthaladást a csatornán. 1951-ben felmondta az 1936-ban aláírt szerződést. Faruk király hatalmát a következő évben puccsal megdöntötte a hazafias érzelmű tisztek egy csoportja a – Szabad Tisztek Mozgalma – melynek vezetője Gamal Abdel Nasszer volt.

4.2. A szezei-válság hatása a geopolitikára

A nemzetközi befolyását növelni kívánó új egyiptomi politikai elit 1955 októbere és 1956 áprilisa között kölcsönös segítségnyújtási szerződéseket kötött Szíriával, Szaúd-Arábiával és Jemennel. Emellett fegyvervásárlási szerződést írt alá Szovjetunióval is, mely így befolyásra tett szert a Közel-Keleten. Júniusban a brit csapatok kivonultak Egyiptomból. Mindezek után, a részvényesek kártalanítása mellett, Nasszer merész húzással 1956. július 26-án államosította a Szezei-csatornát. Az államosítás stratégiai jelentősége abban állt, hogy akkorra már a Közel-Keleten kitermelt kőolaj felét a csatornán keresztül szállították, ezért tehát nem volt mindegy, hogy kinek az ellenőrzése alatt áll. (LEFEBVRE, D. 1999.)

A hidegháborús helyzetben a két superhatalom, az USA és a Szovjetunió, befolyásukat kiterjesztették a Közel-Keletre is. Kezdetben Egyiptom az USA támogatását élvezte, ugyanis az hitelt ígért az Asszuáni-gát megépítésére. Azonban Egyiptom megpróbálta a saját céljait a „melyik fél ígér többet” módszerével is elérni. A csatorna egyiptomi államosítása is ehhez a törekvéshez sorolható: korábban az Egyesült Államok ígéretet tett arra, hogy finanszírozni

fogja az asszuáni gát felépítését, de megunva Egyiptom 'közeledjünk a Szovjetunióhoz' taktikáját (...) visszamondta ezt az ígérteét. Így Nasszer a csatorna államosításából próbálta a gát építési költségeinek egy részét fedezni, a Szovjetunió pedig nagylelkűen felajánlotta pénzügyi támogatását.” (Rákóczi Linda Réka, 2009., 3.p.). A két fő részvényest, Nagy-Britanniát és Franciaországot a lépés súlyosan felháborította és azonnali katonai válaszlépést terveztek, amiben számítottak az USA támogatásra. Az Egyesült Államoknak döntenie kellett, hogy „kitart-e az ENSZ Alapokmánya, valamint a NATO 1. cikkelye alapján a viták békés rendezésének elve és saját antikolonializmusa mellett, vagy pedig a kommunizmus feltartóztatása érdekében inkább az erőszak alkalmazása mellett dönt.” (Rákóczi Linda Réka, 2009. 4.p.). Mivel az USA nem tartotta még olyan nagy horderejűnek az ügyet, London és Párizs kénytelen volt diplomatikus úton kezelni a helyzetet. 1956 júliusa és szeptembere között 3 konferenciát is tartottak az egyiptomi krízist illetően. Ezek a tárgyalások mind egy szálig kudarcba fulladtak. A britek és a franciák továbbra is a fegyveres beavatkozásban való partnert kerestek, amit Izrael személyében meg is találtak.

18. ábra: Német karikatúra az egyiptomi helyzetről 1956. augusztusából



August 1956 Der Mann am Hahnen

forrás: http://www.nuttyhistory.com/uploads/1/2/1/5/12150034/9459236_orig.jpg

A Közel-keleti olaj szállításából származó előnyt a karikatúrán jól láthatjuk. Nasszer a sorban álló nemzeteknek csak csepegteti az addig számukra könnyen elérhető „fekete aranyat” és annak is jól megkéri az árát. A három nemzet, Nagy-Britannia, Franciaország és Izrael egy jól kiötlött terv alapján próbálta megoldani az egyiptomi gondot. A terv lényege a következő: a

Sínai-félszigeten keresztül Izrael megtámadja Egyiptomot, ezzel lehetséges veszélyt jelentve a csatorna épsége ellen. Ezt Nagy-Britannia és Franciaország ürügyként felhasználva beavatkozhat, mint békítő felek, akik védik a nemzetközi békét. 1956. október 24-én aláírták a Sèvres-i protokollt (*érdekes párhuzam a Török-szorosokkal kapcsolatosan*), mely a közös Egyiptom elleni támadás pontos tervét foglalta magába. A támadás okaként azt használták fel, hogy Egyiptom korlátozta az izraeli hajók szabad áthaladását a csatornán és a Vörös-tengeren. A jegyzőkönyv értelmében 1956. október 29.-én megindultak az izraeli csapatok, amik mint kés a vajon törtek előre a Sínai-félszigeten. Nasszer a brit-francia békítési javaslatot október 31.-én elutasította. Nagy-Britannia és Franciaország megkezdhette az ország tengerparti városainak bombázását, majd november 5-én partraszállást hajtottak végre Egyiptomban. Nasszer azonban készülve a háborúra, a támadást megelőzve, a légierijének jelentős részét Szíriába telepítette. A támadás napján, hogy meggátolja a világ egyik legfontosabb vízi útjának forgalmát; 40 hajót süllyesztettek el a Szuezi-csatornán. Ezzel megbénítva közel egy évre a hajóforgalmat. (LEFEBVRE, D. 1999.)

19. ábra: Lángoló olajtartályok Port Szaíd városában az angol-francia bombázás után



forrás: <http://www.reformation.org/port-said-destruction3.jpg>

A legtöbb állam mélyen elítélte a támadást, ám az ENSZ Biztonsági Tanácsa tehetetlen volt a francia és brit vétó miatt, így az ügyet a Közgyűlés elé terjesztették, ahol gyors tűzszünetet rendeltek el, ami november 7-én lépett életbe. Az ENSZ békefenntartó erőinek az un. UNEF-nek (*United Nations Emergency Force*) volt a feladata, hogy biztosítsa a békét a területen. Megemlítendő, hogy a Szovjetunió november 5.-én vetette be diplomáciai nyomását a támadó országok ellen. Emellett jól jött a konfliktus a szovjeteknek, mivel az elterelte a nemzetközi

figyelmet a magyarországi forradalomról és szabadságharcról, aminek leverésére november 4.-én indultak meg a szovjet hadak.

A Szezei-csatornában keletkezett károk miatt az olajszállító hajóknak Afrika megkerülésével kellett közlekedniük, megnehezítve ezzel Európa olajellátását. A csatornát megtisztították és helyreállították, majd 1957 áprilisában újra megnyitották. A háború igazi vesztese nem Egyiptom volt, hanem a három támadó ország. Nagy-Britannia végleg elvesztette a befolyását a Közel-Keleten, úgy ahogy Franciaország is. Izraelt pedig megrótt a nemzetközösség. Politikailag nyertesként Egyiptom került ki, ugyanis a háború után a Szovjetunió lett a fő szövetségese, ezzel fegyvert és tőkét biztosítva az országnak.

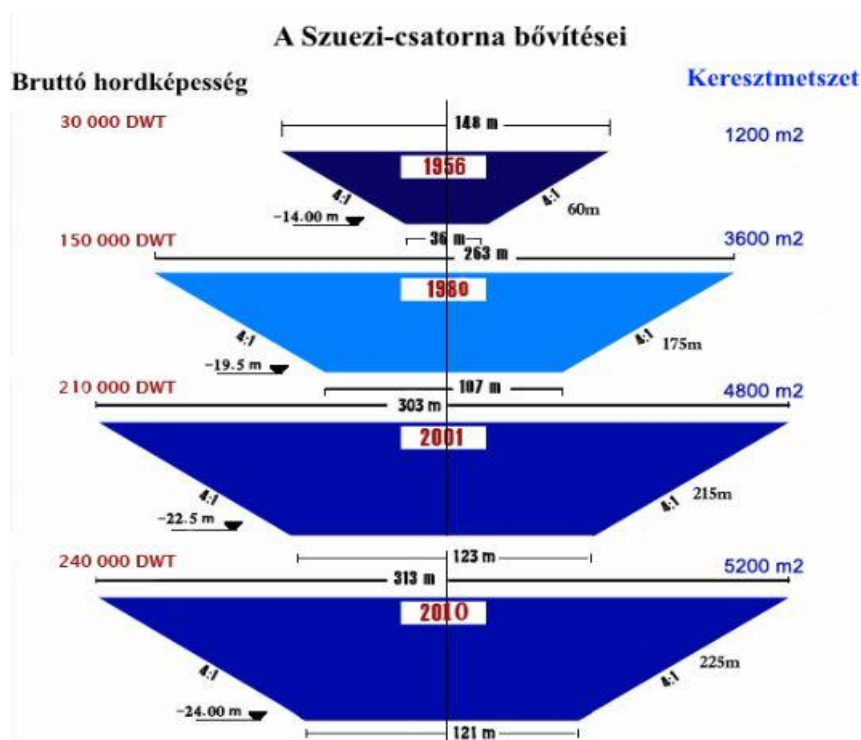
A Csatornán egészen 1967. június 4-ig biztonságban át kelhettek a hajók. Egyiptom ekkor kiutasította az ENSZ békefenntartókat a területről és blokáddal elzárta a Vörös-tengert az izraeliek előtt. Július 5-én Izrael ezt *casus belli*-nek tekintette és megindította a csapatait Egyiptom ellen. A kitörő háborút a történelemkönyvek hatnapos háborúként emlegetik. Izrael a hat nap alatt teljesen elfoglalta a Sínai-félszigetet, ez által a Szezei-csatorna lett a frontvonal és a háború végével az ország határ is. A csatorna innentől kezdve nyolc évig nem üzemelt. Ez komoly következményeket idézett elő a világpiacra; 12 milliárd US dollár, – ami mai árfolyamon kb. 50 milliárd dollárnyi – hajózási többlet költséget vont maga után. 1973-ban Egyiptom támadásba lendült a csatornán keresztül és viharos gyorsasággal felszámolta az izraeli védelmi állásokat. Ezt nevezzük a negyedik arab–izraeli háborúnak, közismertebb nevén jom kippur-háborúnak, amely csak 10 nappal tartott tovább a hatnapos háborúnál. A szovjetektől kapott hadianyag miatt az egyiptomi hadsereg fölényben volt, ezt a fölényt Izrael az épp elkészülő atomfegyverével akarta kompenzálni. A fennálló atomháború miatt az USA úgy döntött, hogy kiegyenlíti a feltételeket és hatalmas mennyiségű hadifelszerelést küldött Izraelnek. A kezdeti egyiptomi sikerek után Izrael ellentámadásba lendült az USA-tól kapott fegyverszállítmány segítségével. Napok alatt visszaverte a támadókat, a csatornán való átkeléssel pedig már Kairót fenyegette. Egyiptom kénytelen volt fegyverszünetet kérni, később pedig a békéről tárgyalni. Habár katonailag a zsidó állam került ki győztesként, az igazi nyertes mégis Egyiptom lett. Izraelnek vissza kellett adni a Sínai-félszigetet és így Szezei visszakerült az arab ország kezébe. A háborús évek nagyon megviselték a csatornát. 1975-ig nemzetközi összefogással, a fel nem robbant töltetektől és az elsüllyedt roncsoktól megbénított csatornát kijavították. A költségek nagyját az Egyesült Királyság, Franciaország, a kőolaj termelő arab országok és az USA fedezte. Az Izraelből érkező és oda tartó hajók ezt követően csak akkor vehették igénybe az útvonalat, ha nem katonai jellegű rakományt

szállítottak. Ez a szankció a két ország közti 1979-es békeszerződés után megszűnt. A Sínai-félszigeten jelenleg is a MFO (Multinational Force and Observer) nemzetközi békefenntartó egységek állomásoznak, és ellenőrzik, hogy a békeszerződést mindkét fél betartja-e.

4.3. A Szuezi-csatorna helyzete napjainkban

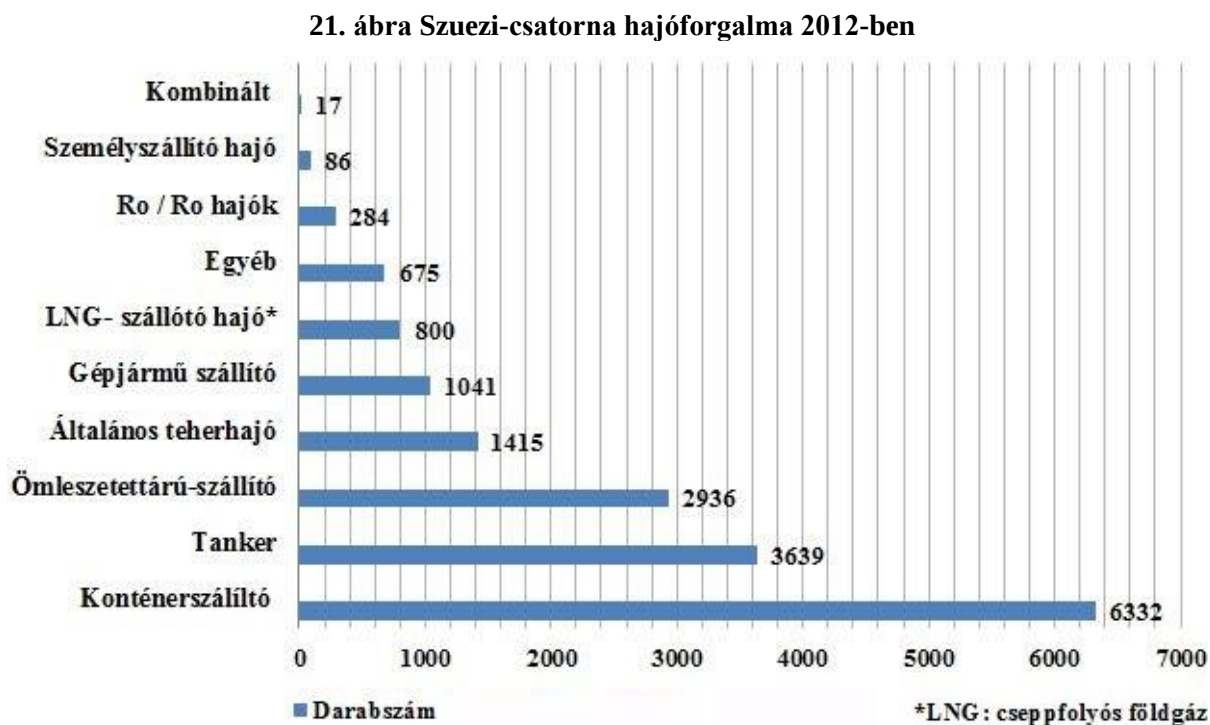
Amikor a csatornát megnyitották, csak 8 méter mély és 163 km hosszú volt. Ez időben az 5000 tonnás hajók könnyűszerrel átkelhetek rajta. A kor előrehaladtával az igények egyre nagyobbak lettek, így többször is bővítették. Az első bővítésre 1956-ban került sor, miután a csatornát államosították. A munkálatok során a mélységét 15 méterrel, hosszát pedig 9 kilométerrel bővítették. 1962-ben már 600.000 bruttó regiszter tonnás (DWT) hajók is átkelhetek. Az arab-izraeli háborúk utáni javítások mellett, újabb bővítést hajtottak végre, így 1980-ra közel 20 méter mély és 263 méter széles lett. A 21. század hajnalán két újabb növekedésen esett át a csatorna, az egyik 2001-ben az utolsó pedig 2010-ben, így elérve a mai méreteit. 193 km hosszúságú, 24 méter mély, 313 méter széles, melyen 240.000 tonnát szállító hajó is könnyen áthaladhat. A bővítés adatai leolvashatóak a 12-es számú ábráról.

20. ábra: A Szuezi-csatorna keresztmetszeti ábrája a bővítéseiről



forrás: http://www.suezcanal.gov.eg/Files/images_library/canal-characteristic_1.gif alapján saját szerkesztés

A csatorna biztosítja a legrövidebb tengeri útvonalat Európa és Ázsia között. Ennek eredménye, hogy a világ egyik leginkább használt hajózási útvonalai közé sorolható. Az áthaladó hajók száma 2008-ban 21.415 – mindkét irányban – míg 2010-ben már csak 17.933. 2012-re a csökkenés mértéke lassult, így a teljes hajó forgalom 17.225 volt (ld. 21. ábra). A legtöbb hajó, ami átkelt konténerszállító hajó volt.

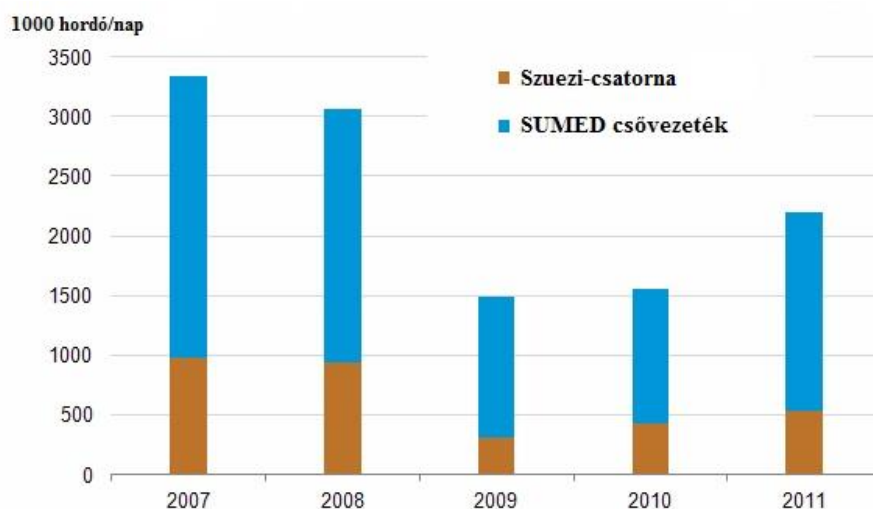


forrás: <http://www.suezcanal.gov.eg/TRstat.aspx?reportId=1> alapján saját szerkesztés

A kevés tanker hajóra az a magyarázat, hogy Egyiptomban kiépült az ún. SUMED csővezetékrendszer. A Vörös-tenger felől érkező tankerhajó Port Sueznél leadja az olajat és azt egészen Alexandriáig préselik, ahol egy másik hajóba csapolják a készletet. Ezt a hálózatot 1977-ben adták át, hogy csökkentse a tankerforgalmat a csatornán. A rendszert évről évre jobban kihasználják, mert a csatorna nem elég nagy ahhoz, hogy átengedje a több mint 300 000 tonnás hajókat.

A 22. ábrán látható, hogy a 2008-ban kirobbant gazdasági világválság, milyen negatív hatással volt mind a csatorna, mind a csővezeték forgalmára. 2007-ről 2009-re a vezeték kihasználtsága közel felére, a csatornán szállított nyersolaj mennyisége pedig 1/3-ra csökkent.

22. ábra Nyersolaj szállítása a Szezi-csatornán és a SUMED csővezetéken keresztül a Mediterránemuba, 2007-2011 között



forrás: http://www.eoearth.org/files/229701_229800/229800/north-suez-sumed.gif alapján saját szerkesztés

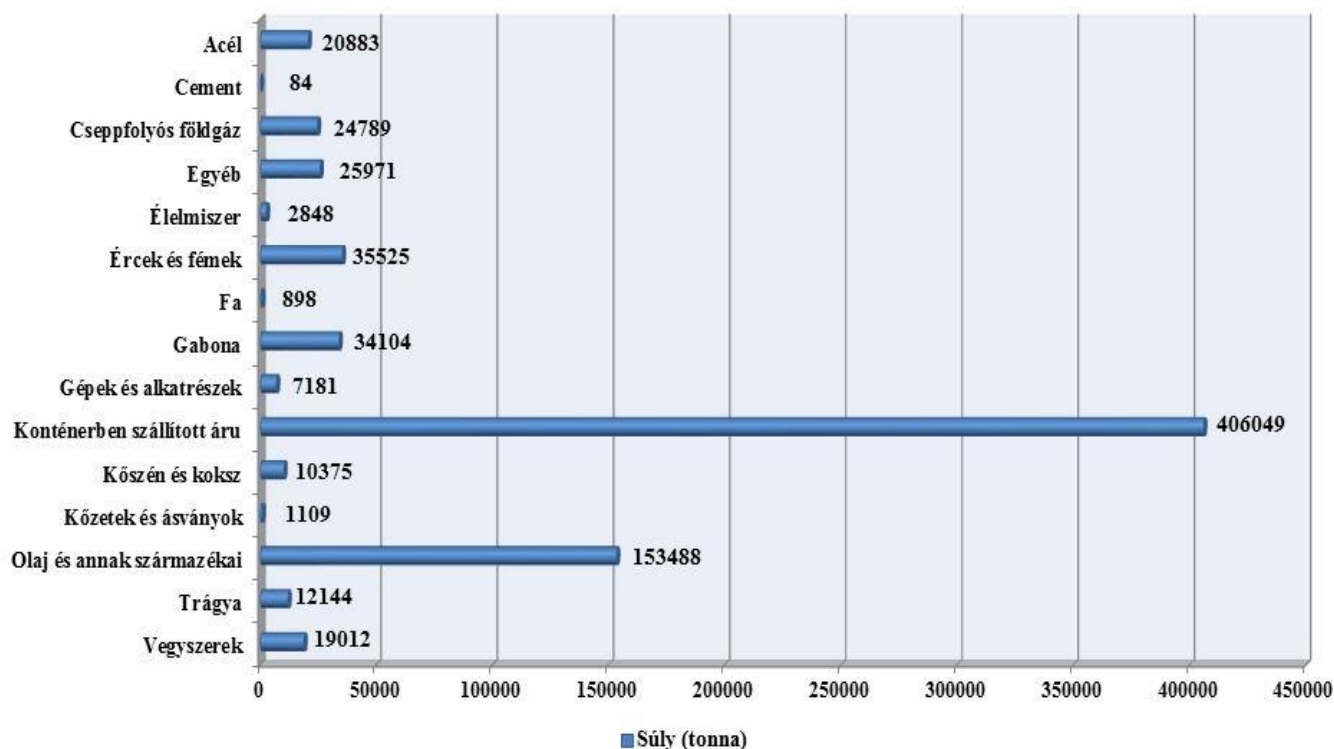
A probléma ma is gondot okoz Egyiptomnak, ugyanis a növekvő olajéhségben indokolt lenne a csatorna bővítése mind szélességében, mind mélységében. Csatornán való közlekedés korlátozott, mivel egyszerre csak egy irányba lehet haladni, ezért az átélés szigorú menetrendben történik. A csatornán adott időközönként indítanak konvojokat. A Kaserútavon és az El Ballah elkerülőnél megállót kell tartaniuk, hogy a szembejövő forgalmat elengedjék. Emellett minden hajónak négy révkalauzt biztosítanak, akik az számukra kijelölt területen segítik a hajó navigálását. (<http://www.suezcanal.gov.eg/>)

A csatorna legnagyobb gondja így az áteresztőképesség korlátozottsága. „Napjainkban a csatornán áthaladó áruknak már csak a 16%-át teszi ki az olaj. Az elemzők úgy becsülik, hogy naponta majdnem egymillió hordónyi az az olaj mennyiség, ami észak felé áthalad a csatornán. A SUMED csővezeték, amely párhuzamosan fut a Szezi-csatornával nagyobb, naponta mintegy egy- és kétmillió hordónyi mennyiséget szállít a Vörös-tengertől a Földközi-tenger irányába.” (<http://www.nemzetigeografia.hu/node/132>)

Ha Egyiptom kibővítené a csatornát, hogy a 350.000 tonnás hajók is átkelhessenek rajta, azzal a Közel-Kelet és Európa közötti forgalom új dimenziót nyerhet. Ám a bővítés hatalmas összegeket emésztene fel. 2014 februárjában elfogadtak egy bővítési projektet, mely a Szezi-csatorna mentén négy új kikötő és a Szezi-öbölben egy új ipari zóna építéséről szól. Ezzel próbálva leküzdeni azt a problémát, hogy az ország ne csak a hajók áteresztéséből profitáljon.

2013-as adatok szerint a csatornán áthaladó árumennyiség közel 755 ezer tonna volt. Ebből a legtöbb a konténerekben szállított áru. Jelentős részt hasítanak ki maguknak az olaj és földgáz, ám ezek mégis háttérbe szorulnak, főként az említett SUMED csővezeték és a nem megfelelő áteresztőképesség miatt.

23. ábra Szuezi-csatornán szállított áruk 2013-ban



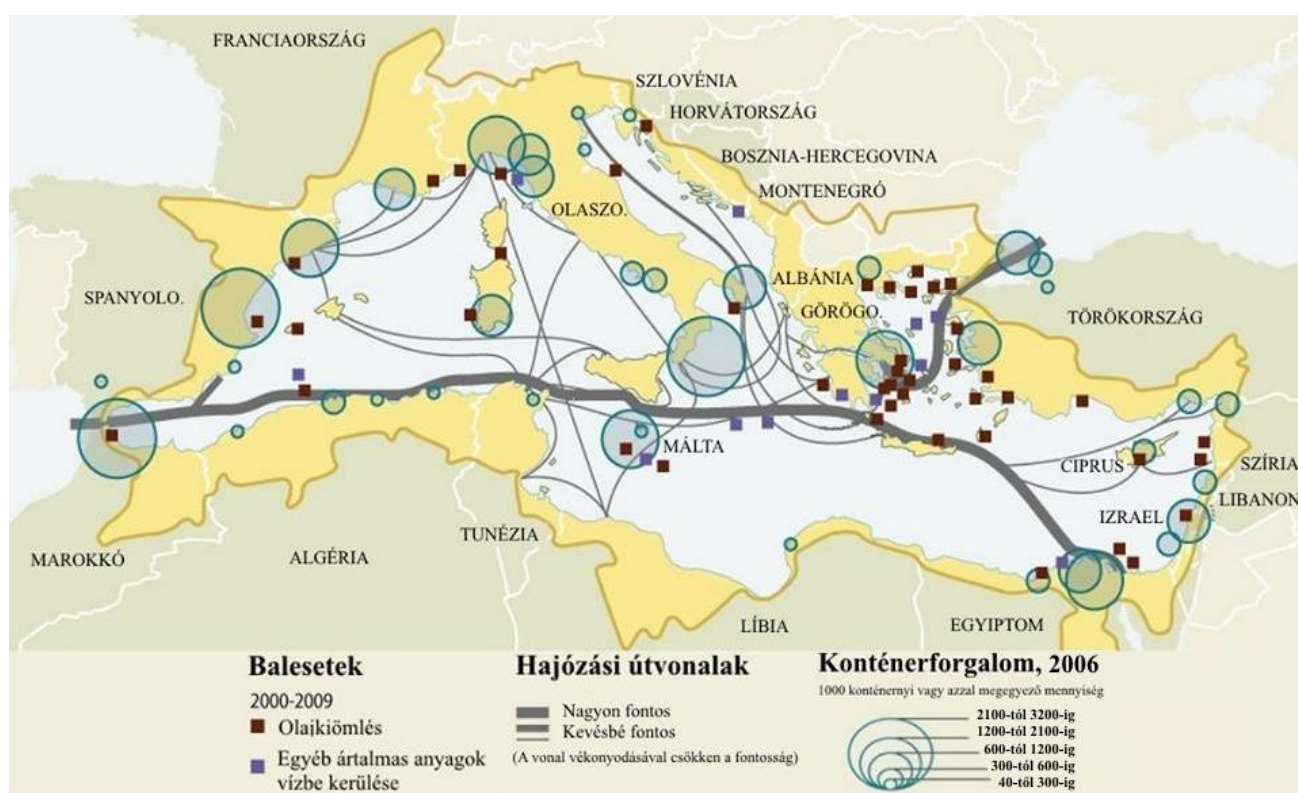
forrás: <http://www.suezcanal.gov.eg/TRstat.aspx?reportId=7> alapján saját szerkesztés

A 2011-es „arab tavasz” hulláma elérte Egyiptomot is. A források alatt elég volt csak a feltételezés is arról, hogy a kormány lezárna a csatornát ahhoz, hogy az olaj világpiaci ára 5-6%-al megugorjon. Ezen időszak alatt a világ természetesen nem csak az olaj árára figyelt, hanem a háborús helyzetre is. Jól jelzi ezt, hogy a Szuezi csatornán ekkor sok hadihajó haladt át. Kettő iráni hadihajó is igénybe vette a csatornát, melyet Izrael provokációnak vett. Az irániak tette csak olaj volt a tűzre, az így sem fényes iráni-izraeli kapcsolatokra. Emellett becslések szerint 2008 és 2010 között a csatorna forgalmának 10%-át elvesztette az Afrika Szarvánál található Ádeni-öböl körzetében tevékenykedő kalózok miatt. A kalózkodás felszámolására 2008-tól több ország is (Oroszország, India, Nagy-Britannia, USA) kísérletet tett, ám mindmáig történnek támadások.

„Korunkban a három nagy gazdasági erőközpont (Nyugat-Európa, Észak-Amerika, Kelet-Ázsia) közötti árucseré (számításunk szerint) a világkereskedelmi forgalmának értékben a 85%-át, tömegben (tonnában) a 32%-át teszi ki.” (ERDÖSI FERENC, 2008.) Értelemszerűen a

térségek között a legrövidebb utat használják. A 24.-as ábrán jól látszik, hogy a legfontosabb kereskedelmi útvonalak a három kijárat között épült ki, és ezek vonzáskörzetében találhatóak a legnagyobb kikötők. Ezekben a kikötőkben évente több mint 3 millió konténer is megfordulhat. Azonban az útvonalak közelségét csak az európai országok és Egyiptom tudták eddig kihasználni. Észak-Afrika országai ez idáig még nem tudtak versenybe szállni. A balesetek helyszíneiből kiderül, hogy a legveszélyesebb helyek az Égei-tengeren találhatóak. A szorosok áteresztőképessége kihat egymásra, ugyanis egy 350.000 tonnás hajó csak Gibraltáron át juthat ki vagy éppen be a Mediterránrumba. A Kelet-Ázsiából érkező és induló hajók mérete így korlátozott.

24. ábra: Kereskedelmi útvonalak a Földközi-tengeren



forrás: <http://www.grida.no/graphicslib/collection/state-of-the-mediterranean-marine-and-coastal-environment> alapján saját szerkesztés

A méretbeli korlátozások és a kalóztámadások miatt a szállítmányozási cégek megpróbálnak alternatív útvonalakat találni. Az egyetlen rövidebb útvonal Kelet-Ázsia és Nyugat-Európa között az északi sarkkörön vezet át. Az Északi-sarki jégsapka zsugorodásával megnyílt a lehetőség arra, hogy jégtörőhajók nélkül nyári időszakban teherhajók keljenek át a Bering-tengeren egészen a Barents-tengerig. Ezzel az útvonallal egy új kereskedelmi lehetőség nyílik Európa és Ázsia között.

5. Összegezés

A Földközi-tenger mindig is összekötőtengely volt a nemzetek között. A kijáratok birtoklása stratégiai ütőkártyát biztosít az adott államoknak. A három útvonal közös vonása, hogy a Földközi-tengerre biztosít ki- illetve bejáratot, ám mindegyik útvonal egy-egy speciális eset.

Gibraltár, melyet ma az utolsó gyarmatnak tartanak Európában, tökéletes összhangba került Nagy-Britanniával. Az évszázados angol uralom nem hiába törekedett a Szikla megőrzésre. A birodalom egy védelmi bázisa, mely utat nyit, vagy éppen elzár minden hajónak. A Szezei-csatorna megépülésével a szoros kulcsfontosságú lett. A gyarmatbirodalom felbomlásával azonban státusza megkérdőjelezhetővé vált, ám a brit koronához való hűséget, a spanyol törekvések a mai napig nem törték meg. Mára védelmi szerepe egyre jobban háttérbe szorult és előtérbe kerültek a gazdasági lehetőségek. A hatalmas hajók üzemanyagigényét kiszolgáló Szikla szerepváltással, de fenntartotta pozícióját. Folyamatos vitát jelent azonban a spanyolok és angolok közt ennek a kis területnek a hovatartozása. Hasonló vitát generálnak az Afrika északi partján lévő spanyol birtokok Spanyolország és Marokkó között. Az Európai Unió mindkét esetben a békés megegyezést hangoztatta.

Szeze kapcsán nem beszélhetünk hosszú történelmi múlttól, de az építését követően azonnal nagy szerephez jutott. A francia, majd a hosszú ideig tartó angol befolyást leküzdve és az izraeli háborúk után, végre Egyiptom kezébe került ez a kulcsfontosságú átjáró. Ma már a csatorna semlegességét nemzetközi egyezmény szabályozza. Nemzetközi jogi értelmében a Szezei-csatorna az egyiptomi államterületét képezi, de Egyiptom nem államosíthatja, és nem vezethet be korlátozásokat rajta. Védelmi intézkedéseket hozhat a saját védelme érdekében, de a külföldi hajók átvonulását akadálymentesen biztosítania kell. A csatorna jelentősége napjainkra csökkent, egyrészt a kőolajvezetékek megépülése miatt. Másrészt a folytonos bővítések ellenére, az átkelő sajnos már túl szűk és sekély a hatalmas tankerhajók számára, ezáltal azoknak muszáj megkerülni Afrikát. Ennek ellenére azt mondhatjuk, hogy a Szezei-csatorna még napjainkban is a világkereskedelem egyik legjelentősebb és legforgalmasabb ütérei közé tartozik. Egyiptomnak is jelentős bevétele származik belőle

A Boszporusz és Dardanellák birtoklása mindig is nagy hatalommal ruházta fel a birtokosát. A 11. századtól az Oszmán Birodalom „magántengerének” biztonságát e két szoros biztosította. Az orosz terjeszkedés megtörte a törökök évszázados egyeduralmát a Fekete-

tengeren. Az oroszok folyamatos harcokkal a kijáratok felé küzdötték magukat. Azonban a nyugati államok már a gondolattól is reszkettek, hogy Oroszországnak (és később a Szovjetunióknak) sikerül korlátozás nélkül áthaladni a Török-szorosokon. Törökország így a nyugatnak egyfajta védőbástyája lett. A helyzet tovább fokozódott a hidegháború alatt. A török NATO-tagsággal aztán sikerrel gátolták meg a szovjet terjeszkedését. Mára a két szoros védelmet ellátó szerepe egyre jobban halványul, viszont növekszik a gazdasági pozíciója. Mindemellett érdemes még megemlíteni, hogy a 2014-es ukrajnai eseményekkel szorosan összefügg a két tengeri átjáró, melyeken Törökország sorban engedi át a nyugati hatalmak hadihajóit, tovább izzítva ezzel az így is barátságtalan kapcsolatot Oroszországgal.

3. táblázat: A Földközi-tenger kijáratainak gazdasági mutatói

	Világ hajóforgalmából kivett szerepe 2010-ben	Éves hajóforgalom 2010-ben	Napi hajóforgalom 2010-ben	Olajszállítmány mennyisége 2010-ben
Gibraltári-szoros	10%	110 000 db	194 db	4.1 millió hordó/nap
Török-szorosok	8%	50 000 db	135 db	2.9 millió hordó/nap
Szuezi-csatorna	8%	35 000 db	95 db	3.1 millió hordó/nap

forrás: saját szerkesztés

A szorosok világgazdasági szerepét jól prezentálja a 3. táblázat. 2010-ben a három átjáró együttesen közel 30 %-kal részesül a világ hajóforgalmából. Ugyan ebben az évben közel 200 000 hajó haladt át a vizeiken. A legnagyobb napi és éves forgalmat a Gibraltári-szoros tudhatta magáénak. A legkisebb forgalommal a Szuezi-csatorna rendelkezett, de még így is több olaj haladt át rajta, mint a Török-szorosokon. Ha együttesen nézzük a szorosokat, naponta több mint 8 millió hordónyi olaj haladt át rajtuk. A fenti tények alapján azt mondhatom, hogy az évszázadok alatt a Földközi-tenger kijáratainak szerepe változott – gondolok itt a stratégiai pozícióra – de mind a mai napig, meghatározó részük van a világgazdaságban és a politikában egyaránt. Jövőjüket tekintve szinte biztosan állítható, hogy ha szerepük módosul is, de fontos helyük lesz továbbra is a világpolitikában.

Irodalomjegyzék

- AKTEN, N.(2004): The Bosphorus: Growth of Oil Shipping and Marine Casualties. In: Journal of the Black Sea / Mediterranean Environment Vol 10.,Turkish Marine Research Foundation, Ankara, 209-232. p.
- BOWDEN, A. (2010): The Economic Costs of Maritime Piracy, www.oneearthfuture.org/ 12. p.
- CASTILLO, V. L. G. (2011): The Delimitation of the Spanish Marine Waters in the Strait of Gibraltar, www.ieee.es , 12. p.
- DAVIS, C. (2003): When the Suez Canal was born, hoping to unite two Civilizations. The Washington Times 2. p.
- ERDŐSI F. (2004): Európa közlekedése és a regionális fejlődés. Budapest–Pécs, Dialóg Campus Kiadó, 640 p.
- ERDŐSI F. (2008): Tengeri közlekedés és globális gazdasági kapcsolatok. Tér és Társadalom, 22. évf. 21–42. p
- ERDŐSI F. (2007): Van-e jövője a belvízi közlekedésnek Kelet-Európában? A technológiai, gazdasági, környezeti kihívások és a lehetséges válaszok. Tér és Társadalom 21. évf. 39-56. p.
- FA, D. & FINLAYSON, C. (2006): The Fortifications of Gibraltar 1068-1945, Osprey Publishing, 64. p.
- FLESCH I. (2007): A Török Köztársaság története, Corvina Kiadó, Budapest, 167. p.
- IZSÁK É. (2002): A klasszikus politikai földrajz és geopolitikai történeti áttekintése – In. BERNEK Á. (szerk.): A globális világ politikai földrajza, Nemzeti Tankönyvkiadó, Budapest, pp. 40-80.
- KOVÁCS B. (2009): Gibraltár: az önrendelkezési jog újabb erőpróbája, Külügyi Szemle, 166-185. p.
- LEFEBVRE, D. (1999): A szuezi ügy, Osiris Kiadó, 152. p.
- MEZŐ F. (2000): A politikai földrajz alapjai, Kossuth Egyetemi Kiadó, Debrecen, 382. p.
- MILLER, V.(1998): Gibraltar, the United Kingdom and Spain, International Affairs and Defence. 41.p.
- O'REILLY, G. (1999): Gibraltar: Sovereignty Disputes and Territorial Waters,
- ORAL, N & ÖZTÜRK, B. (2006): The Turkish Straits Maritime Safety, Legal and Environmental Aspects. Turkish Marine Research Foundation, 160.p.

PICAK, M. (2011): Political, Economic and Strategic Dimension of the Turkish-Soviet Straits Question Emerged After World War II, In: International Journal of Business and Social Science Vol. 2 No. 15; Centre for Promoting Ideas, USA, 173-189. p.

RÁKÓCZI L. R. (2009): Izrael, Anglia és Franciaország érdekharmonizációja a szuezi-válság kapcsán (1956. augusztus-október), Grotius, 19. p.

SAGERS, M. J. (2011): New Realities in Oil Transit Through the Turkish Straits , IHS CERA, 208.p.

TÓTH J. & PAP N. (2002): Európa politikai földrajza, Alexandra Kiadó, Pécs, 272. p.

ÜNLÜ, N. (2002): The Legal Regime of the Turkish Straits, Hága, Martinus Nijhoff Publishers, 186. p.

Internetes források

A linkek utolsó megnyitása: 2014. december 28.

ABDELAZIM, M.: Egypt announces qualified candidates for Suez Canal Development Project, <http://www.dailynewsegypt.com/2014/01/07/egypt-announces-qualified-candidates-for-suez-canal-development-project/>

ARNDT, R.: Suez - The Reopening, <http://www.saudiaramcoworld.com/issue/197505/suez-the.reopening.htm>

BARFORD, V.: What are the competing claims over Gibraltar? , <http://www.bbc.com/news/magazine-23617910>

BETANCOR, F: Between the Rock and a Hard Place , <http://www.fdbetancor.com/2013/08/17/between-the-rock-and-a-hard-place/>

BURGESS, A.: Crisis in Gibraltar, <http://archive.spectator.co.uk/article/23rd-april-1965/8/crisis-in-gibraltar>

CAGAPE, W. E.: Bye pirates, hello Northeast Passage, <http://www.travelwireasia.com/2010/09/bye-pirates-hello-northeast-passage/>

CALA, A.: Why is Morocco Picking a Fight with Spain? , <http://content.time.com/time/world/article/0,8599,2010814,00.html>

COFFEY, L.: Self-Determination and National Security: Why the U.S. Should Back British Sovereignty over Gibraltar , <http://www.heritage.org/research/reports/2014/02/self-determination-and-national-security-why-the-us-should-back-british-sovereignty-over-gibraltar>

EGERESI Z. :Mérlegen a NATO-tagállamok: Törökország, http://www.mat.hu/hun/downloads/docs/NATO-NETto_TUR_Final.pdf

FEYRER, J.: The 1967-75 Suez Canal closure: Lessons for trade and the trade-income link,
<http://www.voxeu.org/article/1967-75-suez-canal-closure-lessons-trade>

GÖMÖRI R.: Újra fellángolt a Gibraltár-vita Madrid és London között,
http://kitekinto.hu/europa/2013/08/09/ujra_fellangolt_a_gibraltar-vita_madrid_es_london_kozott/#.U12Jx1f1Vfv

GRAVES, W.: New Life for the Troubled Suez Canal,
<http://ngm.nationalgeographic.com/1975/06/suez-canal/gates-text>

JONES, M.: Istanbul's new Bosphorus canal 'to surpass Suez or Panama'
<http://www.theguardian.com/world/2011/apr/27/istanbul-new-bosphorus-canal>

MCDERMOTT, M.: A Container Ship Is Traversing the Northern Sea Route for the First Time,
<http://motherboard.vice.com/blog/a-container-ship-is-traversing-the-northern-sea-route-for-the-first-time>

NÉMETH D.: Feszültség a Fekete-tengeren az amerikai hadihajók miatt,
http://kitekinto.hu/europa/2008/09/08/feszultseg_a_fekete-tengeren_az_amerikai_hadihajok_miatt/#.U1ThK1ef_2i

Szerző nélküli forrásmunkák:

90,000 ships pass through Turkish straits in 2013,
<http://www.worldbulletin.net/haber/126720/90000-ships-pass-through-turkish-straits-in-2013>

A Krím: Sztálin büntetett, Hruscsov ajándékozott,
http://nol.hu/kulfold/a_krim__sztalin_buntetett__hruscsov_ajandekozott-1448201

A Szikla története, http://hvg.hu/hvgfriss/2013.35/201335_a_szikla_tortenete

African immigrants rush barrier into Spain's Melilla enclave,
<http://www.reuters.com/article/2013/09/17/us-spain-melilla-idUSBRE98G0UG20130917>

Az egyiptomi zavargások hatása a globális olajpiacra,
<http://www.nemzetigeografia.hu/node/132>

Canal History, <http://www.suezcanal.gov.eg/sc.aspx?show=8>

CSIS (2012): U.S. – Turkish Relations: A Review at the Beginning of the Third Decade of the Post-Cold War Era, Washington DC, 30 p.

EC recommends UK/Spain “friendly accord” on Gibraltar waters dispute,
<http://en.mercopress.com/2009/06/08/ec-recommends-ukspain-friendly-accord-on-gibraltar-waters-dispute>

Együtt száll szembe Nagy-Britanniával Spanyolország és Argentína,
http://hvg.hu/vilag/20130926_Egyutt_szall_szembe_NagyBritanniaval_Spa

Falkland-vita: bojkottálja a brit hajókat egy argentin szakszervezet,
http://hvg.hu/vilag/20120214_falkland_szigetek_bojkott

Gibraltár lehet Európa Falklandja, <http://www.maszol.ro/index.php/hatter/16756-gibraltar-lehet-europa-falklandja>

Gibraltár, az utolsó gyarmat Európában, http://nol.hu/velemeney/20130919-gibraltar_az_utoolso_gyarmat_europaban-1413859

Gibraltar: The thorn in British-Spanish relations, <http://www.bbc.com/news/uk-23738651>

Gondolatok Gibraltár jelenlegi státusza kapcsán – 1., http://fpa-mcc.blog.hu/2010/05/26/gondolatok_gibraltar_jelenlegi_statusza_kapcsan_1

Gondolatok Gibraltár jelenlegi státusza kapcsán – 2., http://fpa-mcc.blog.hu/2010/05/28/gondolatok_gibraltar_jelenlegi_statusza_kapcsan_2

History of Gibraltar, <https://www.gibraltar.gov.gi/history>

II. Convention Relating to the Régime of the Straits, http://www.mfa.gov.tr/ii_-convention-relating-to-the-regime-of-the-straits.en.mfa

International Boundaries Research Unit (IBRU) Durham University, 67-81.p.

Jövő héten érkeznek az uniós megfigyelők Gibraltárra,
http://hvg.hu/vilag/20130917_unios_megfigyelok_gibraltar

Kirekesztenék a spanyolok Gibraltárt a spanyol légtérből,
http://hvg.hu/vilag/20130805_Kirekesztenek_a_spanyolok_Gibraltart_a_sp

Maritime Accidents on the Bosphorus
<http://www.seanews.com.tr/article/TURKISHSTRAITS/48901/Maritime-accidents-Bosporus-Accidents-in-Bosporus-Turkish-Straits-Strait-of-Istanbul/>

National Geospatial-Intelligence Agency (2011): Sailing Directions (Enroute) – Western Mediterranean. 1-19. p.

Nekimennek a spanyolok Gibraltárnak,
http://nol.hu/kulfold/gibraltar__madrid_50_eurot_fizettetne_a_hataron-1404561

Orosz rakétacirkáló indul a Földközi-tengerre,
http://hvg.hu/vilag/20130904_Orosz_raketacirkalot_indul_a_Foldkoziten

Port of Gibraltar - Port Commerce,
http://www.worldportsource.com/ports/commerce/GIB_Port_of_Gibraltar_54.php

Revised Suez southbound transit rules should save box ships time,
<http://maritimeintel.com/revised-suez-southbound-transit-rules-should-save-box-ships-time/>

Russo-Turkish wars, <http://www.britannica.com/EBchecked/topic/514064/Russo-Turkish-wars>

Spain: 492 Immigrants Jump the Fence in North African Enclave Melilla
<http://www.amren.com/news/2014/03/spain-492-immigrants-jump-the-fence-in-north-african-enclave-melilla/>

Spanyol halászok tüntetnek Gibraltár partjainál,
http://hvg.hu/vilag/20130818_Spanyol_halaszok_tuntetnek_Gibraltar_part

Stages of developing the Suez Canal , <http://www.suezcanal.gov.eg/sc.aspx?show=12>

Suez Canal, Egypt, <http://www.eoearth.org/view/article/156309/>

Szuezi-csatorna, <http://www.grotius.hu/publ/displ.asp?id=KEMGQH>

The battle over Ceuta, Spain's African Gibraltar,
<http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/europe/spain/10235205/The-battle-over-Ceuta-Spains-African-Gibraltar.html>

The divisions behind the Ukraine crisis, <http://www.bbc.com/news/world-europe-26387353>

The History of Gibraltar – The 3rd Century under British rule,
<http://www.gibraltarinformation.com/history-of-gibraltar-4.html>

The Turkish Straits Vessel Traffic Service (TSVTS),
http://www.afcan.org/dossiers_techniques/tsvts_gb.html

Turkey rejects Russian claims over US ships in Black Sea, <http://news.yahoo.com/turkey-rejects-russian-claims-over-us-ships-black-162648508.html>

'Unlawful and dangerous': Spanish ships stray into British-controlled water off Gibraltar,
<http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/europe/spain/10739785/Unlawful-and-dangerous-Spanish-ships-stray-into-British-controlled-water-off-Gibraltar.html>

US, French military ships transit Turkey's straits,
<http://www.worldbulletin.net/haber/133403/us-french-military-ships-transit-turkeys-straits>