

LES DÉTROITS, ATOUT STRATÉGIQUE MAJEUR DE LA TURQUIE

PAR

TOLGA BILENER (*)

Constituant l'unique route maritime entre la Méditerranée et la mer Noire, les détroits turcs(1) sont le véritable «*nœud stratégique de l'Eurasie*»(2). Pourtant, alors qu'ils furent une grande voie marchande depuis l'Antiquité, ce n'est qu'à partir du XVIII^e siècle, avec l'apparition de la «question d'Orient», qu'ils commencèrent à constituer une préoccupation de la diplomatie(3).

Si, à chaque changement de l'équilibre global ou régional, la question des détroits revient sur le devant de l'actualité internationale, on observe que le régime de Montreux actuellement en application a réussi à perdurer par-delà les crises.

LES DÉTROITS TURCS DANS L'HISTOIRE

1453-1841 : de la fermeture à l'ouverture

Le principe de la clôture totale (1453-1774)

Restés pendant de longs siècles sous domination de l'Empire byzantin, les détroits passèrent sous contrôle de l'Empire ottoman à la suite de la chute de Constantinople, en 1453. Avec l'avancée des armées ottomanes, dont les conquêtes se poursuivirent jusqu'en 1484, tout le littoral de la mer Noire devint possession ottomane. Dès lors, fut appliquée une règle fondamentale du droit public ottoman, à savoir la fermeture à la navigation étrangère de cette

(*) Doctorant à l'Université Panthéon-Assas (Paris II, France) et assistant de recherche à l'Université Galatasaray (Istanbul, Turquie).

(1) Par «détroits turcs», on entend les Dardanelles, la mer de Marmara et le Bosphore. Cette appellation, privilégiée par la Turquie, suscite l'opposition de la Grèce, car elle ne figure pas dans la Convention de Montreux et Athènes préfère évoquer les détroits des Dardanelles et du Bosphore. De son côté, la Russie parle des détroits de la mer Noire. Par-delà ces querelles terminologiques, signalons que la désignation «détroits turcs» est utilisée par de nombreux auteurs, dont notamment : George SCELLE, *Manuel élémentaire de Droit international public*, Domat-Montchrestien, Paris, 1943, pp. 339-343 ; F. DE MARTENS, *Traité de Droit international*, Librairie Marescq-Aine, Paris, 1883, vol. I, p. 506, cité par Cemil BILSEL, «The Turkish straits in the light of recent Turkish-Soviet Russian correspondence», *The American Journal of International Law*, vol. XLI, n° 4, oct. 1947, pp. 727-747.

(2) Ahmet DAVUTOĞLU, *Stratejik Derinlik*, Küre, Istanbul, 2001, p. 161.

(3) Georges WASSAMY, *La Convention des détroits*, Pedone, Paris, 1937, p. 6.

mer intérieure qu'était la mer Noire (4) : il fallait obtenir la permission du Sultan pour pouvoir entrer ou sortir du littoral. Les étrangers ne se voyaient accorder des autorisations qu'à titre exceptionnel et ponctuel : les Vénitiens furent notamment autorisés à commercer, en 1479, 1482, 1513 et 1521, car les Ottomans voulaient profiter de leur savoir-faire dans le domaine de la marine marchande. Cependant, en 1540 leur autorisation fut annulée et la mer Noire devint alors totalement fermée aux pavillons étrangers.

Le traité d'alliance conclu entre Soliman le Magnifique et François I^{er} en 1535 fit de la France la première puissance européenne à obtenir des « capitulations » en Turquie, mais celles-là ne comprenaient pas l'autorisation d'entrer en mer Noire. Pourtant, les navires français pouvaient naviguer dans les eaux ottomanes sous le pavillon fleurdelisé et chaque navire appartenant aux autres pays avait l'obligation de battre le pavillon français et de demander la protection des consuls français. C'est en 1579 que l'Angleterre obtint les premières capitulations. Toutefois, si la Sublime Porte reconnut aux navires anglais le droit de naviguer sous leur propre pavillon, ils n'avaient pas non plus le droit d'aller plus loin que le port d'Istanbul. Il en fut de même pour les Hollandais, qui obtinrent des capitulations en 1612.

La fermeture de la mer Noire commença à être menacée à partir du début du XVIII^e siècle. Suite à la descente de la Russie à la mer Noire, l'histoire des relations russo-turques et l'histoire des détroits sont intimement mêlées (5) : d'un côté, les Russes cherchent à s'étendre sur les rives de la mer Noire et à y naviguer librement, de l'autre, les Turcs multiplient les efforts pour les en chasser. Avec le Traité de Karlowitz du 26 janvier 1699, la Sublime Porte accepta de céder à la Russie le littoral de la mer d'Azov. La Russie demanda aussitôt au Sultan la négociation d'un traité visant à accorder à la marine russe la libre navigation dans la mer Noire, ce qui fut refusée catégoriquement. C'est seulement avec le Traité de Küçük Kainardji, signé en 1774, que la Russie s'installa définitivement dans la partie septentrionale de la mer Noire et obtint la liberté de passage et de navigation pour ses navires marchands dans la mer Noire et dans les détroits (art. 11). Dès lors, le principe de fermeture totale disparut progressivement. Le Traité de Küçük est donc le premier acte diplomatique consacrant la liberté de passage et de navigation pour la marine marchande russe en en faisant une obligation et non pas une permission accordée par le Sultan (6). Toute-

(4) *Ibid.*, p. 20.

(5) Mensur AKGÜN, « Geçmişten günümüze Rusya ve Türkiye arasındaki görünmez bağlar : Boğazlar », in Gülten KAZGAN / Natalia ULÇENKO (dir.), *Türkiye ve Rusya*, Istanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, Istanbul, 2003, p. 47.

(6) Art. 11 : « pour la commodité et l'avantage des deux Empires, il y aura une navigation libre et sans obstacle pour les vaisseaux marchands appartenant aux puissances contractantes, dans toutes les mers qui baignent leurs terres ; la Sublime Porte accorde aux vaisseaux marchands russes un libre passage de la mer Noire dans la Méditerranée et réciproquement de la Méditerranée dans la mer Noire comme aussi d'entrer dans tous les ports et havres existants ou sur les côtes de la mer ou dans les passages et canaux qui joignent ces mers ». Cf. Georges WASSAMY, *op. cit.*, p. 26.

fois, il convient de souligner qu'aucune de ses clauses n'évoque les navires de guerre.

1774-1841 : les détroits au cœur des relations diplomatiques

La fin du XVIII^e siècle fut marquée par l'affaiblissement de la souveraineté ottomane sur les détroits et la croissance de la puissance russe. Dans ce contexte, les puissances non riveraines commencèrent à s'intéresser aux détroits, élément stratégique international.

L'expédition de la France en Egypte entraîna un rapprochement entre la Russie et l'Empire ottoman. Ces derniers conclurent un traité d'alliance défensive le 23 décembre 1798, par lequel leurs vaisseaux de guerre et de munitions obtinrent le droit d'être reçus dans les ports de l'une et de l'autre soit pour y hiverner, soit pour y radouber, tout au long de la guerre commune. Les deux puissances invitèrent l'Angleterre et la Prusse à participer à ce traité (art. 12). Londres accepta, en reconnaissance de quoi, le 30 octobre 1799, le Sultan accorda aux navires de commerce anglais le droit de naviguer librement dans la mer Noire. Suite à l'évacuation de l'Egypte et à la conclusion de la paix entre la France et l'Empire ottoman en 1802, les navires de commerce français obtinrent le même droit.

Un nouveau traité d'alliance fut conclu entre la Russie et la Turquie en 1805, confirmant la liberté de passage pour les bâtiments de guerre russes pendant la guerre contre la France et instaurant pour la première fois une sorte de condominium russo-turc sur la mer Noire (7). Cependant, cette alliance ne dura pas longtemps : la Sublime Porte ferma les détroits aux navires de guerre russes le 24 juin 1806 et entra en guerre contre la Russie le 3 janvier 1807, se rapprochant de l'Angleterre contre la Russie, dont la puissance devenait trop inquiétante.

La signature, le 5 janvier 1809, du Traité de Kala-i Sultaniye par l'Empire ottoman et l'Angleterre constitua un tournant dans l'histoire des détroits. De fait, par l'article 11 de ce Traité, le Roi britannique promettait de respecter le principe d'interdiction pour les navires de guerre de tous les Etats d'entrer dans les détroits en temps de paix, principe désormais connu sous l'appellation d'« ancienne règle de l'Empire ottoman ». Ainsi, une puissance non riveraine obtint presque le droit de surveiller et de contrôler la clôture des détroits aux pavillons de guerre, ce qui constituait désormais une obligation découlant du droit international (8).

En 1829, *via* le Traité d'Edirne signé entre l'Empire ottoman et la Russie, la liberté de passage pour les navires de commerce russes fut élargie,

(7) L'article 7 : « Les deux parties contractantes, étant convenues de la fermeture de la mer Noire, déclarent que toute tentative d'une puissance quelconque de la violer sera considérée comme un acte d'hostilité contre elles. En conséquence, elle s'engage à s'opposer par toutes leurs forces navales à l'entrée dans cette mer de tout bâtiment de guerre étranger et de tout navire chargé de munitions de guerre. » *Ibid.*, p. 29.

(8) Sevin TOLUNER, *Milletlerarası Hukuk Dersleri*, Beta, Istanbul, 1996, 454 pages, p. 160.

puisque le texte assurait qu'aucun contrôle de bord ne serait effectué tout au long de la traversée des détroits. La même autorisation fut délivrée pour les navires de commerce à destination des ports russes, sous pavillon d'Etats étrangers en paix avec l'Empire ottoman (art. 7) (9).

Lors de l'insurrection du gouverneur d'Egypte Méhémet Ali en 1833, le Sultan Mahmut II appela en renfort le tsar Nicolas I^{er}. Cependant, la Russie ne retira pas sa flotte du Bosphore avant la signature, le 8 juillet 1833, du Traité de Hunkar Iskelesi, par lequel la Sublime Porte s'engageait pour huit ans à fermer le détroit des Dardanelles à tous les navires de guerre étrangers. C'est là un grand succès pour la diplomatie russe : le détroit du Bosphore n'étant pas cité dans le Traité, les navires de guerre russes avaient la possibilité de pénétrer dans la mer de Marmara par cette voie.

Toutefois, ne parvenant pas à obtenir le renouvellement de ce Traité, la Russie appela les grandes puissances à coopérer avec elle au maintien du principe de clôture des détroits à tout pavillon de guerre en temps de paix, ce qui donna lieu à la signature de la première convention multipartite sur les détroits.

L'implication des grandes puissances (1841-1918)

Par la Convention internationale des détroits, signée à Londres le 13 juillet 1841, le Sultan accepta de façon formelle et permanente de préserver en temps de paix l'ancienne règle de l'Empire ottoman, c'est-à-dire de défendre aux bâtiments de guerre des puissances étrangères d'entrer dans les détroits (art. 1^{er}). De leur côté, la Russie, la Grande-Bretagne, la France, l'Autriche et la Prusse s'engagèrent à respecter le principe de clôture des détroits, non seulement vis-à-vis de la Sublime Porte, mais également l'une envers l'autre. Il s'agit là d'un échec sensible pour la Russie : elle se trouva alors enfermée dans la mer Noire et n'était pas du tout à l'abri des flottes ennemies, puisque la clôture des détroits n'était stipulée qu'en temps de paix. En effet, en temps de guerre, l'Empire ottoman avait le pouvoir d'autoriser le passage aux flottes de guerre de ses alliés.

Pendant la guerre de Crimée (1853-1856), le Sultan permit ainsi à l'expédition alliée de passer les détroits afin d'attaquer Sébastopol, la base maritime principale de la Russie dans la mer Noire. Suite à la défaite russe, lors d'un congrès réuni à Paris, un traité général de paix fut signé le 30 mars 1856, avec, en annexe, une convention relative aux détroits et une autre relative aux bâtiments de guerre que les puissances riveraines entretiendraient dans la mer Noire. Pour les navires de commerce, le principe de la liberté de passage fut préservé. Concernant les navires de guerre, on constate deux clauses importantes : l'ensemble de la mer Noire fut déclaré neu-

(9) *Ibid.*, p. 158.

tre (10) et l'Empire ottoman et la Russie s'engagèrent à démanteler tout arsenal militaire maritime sur le littoral de la mer Noire (11).

A cette période, la politique russe consistait à fermer la mer Noire aux navires de guerre des pays non riverains et à assurer le libre passage, à travers les détroits, de ses propres navires de guerre. La politique britannique soutenait, elle, le principe de fermeture aux navires de guerre de toutes les nations, afin d'éviter l'accès de la Russie à la Méditerranée : la Sublime Porte rejoignant Londres là-dessus, cette règle fut préservée jusqu'à la Grande Guerre.

Au moment de la conclusion de la Convention de Paris, les Etats-Unis s'exprimèrent pour la première fois officiellement sur le statut des détroits et de la mer Noire : quand l'envoi, en 1858, d'un navire de guerre doté de 50 canons au service de la légation américaine fut critiqué par les signataires du Traité de Paris, le Secrétaire d'Etat américain souligna, dans une lettre à son homologue russe du 14 janvier 1859, que Washington n'était pas partie audit traité (12).

Profitant de la guerre franco-prussienne, la Russie annonça le 31 octobre 1870 qu'elle n'était plus liée par les clauses concernant la neutralité de la mer Noire. Cette annonce provoqua les protestations des grandes puissances, mais, ne pouvant l'éviter, ces dernières n'eurent d'autre choix que de se conformer à ce fait accompli. Les grandes puissances élaborèrent alors un nouveau traité : le Traité de Londres du 13 mars 1871 prévoyait pour la première fois des cas d'ouverture des détroits à des navires de guerre en temps de paix et stipulait que le Sultan pouvait faire appel aux bâtiments de guerre des puissances amies et alliées, toutes les fois que la Sublime Porte jugerait leur présence nécessaire pour sauvegarder sa sécurité : cette marge d'appréciation laissée à la Turquie compensait en quelque sorte la perte de sécurité que constituait pour elle l'abandon du principe de neutralité de la mer Noire. Le Traité réaffirmait l'ouverture de la mer Noire et des détroits à la marine marchande de toutes les nations (art. 3).

Dans une note envoyée en mai 1871 à son ambassadeur auprès de la Sublime Porte, le Président des Etats-Unis, soulignant à nouveau que son pays n'était pas signataire des conventions de Paris et de Londres, indiqua que, sans contester l'existence d'une « ancienne règle de l'Empire ottoman », les Etats-Unis rejetaient l'idée selon laquelle celle-ci leur soit opposa-

(10) Art. 11 : *« la mer Noire est neutralisée : ouverts à la marine marchande de toutes les nations, ses eaux et ses ports sont formellement et à perpétuité interdits aux pavillons de guerre, soit des puissances riveraines, soit de toute autre puissance ».*

(11) Art. 13 : *« la mer Noire étant neutralisée, le maintien ou l'établissement sur son littoral d'arsenaux militaires maritimes devient sans nécessité, comme sans objet ».* Art. 14 : *« les Hautes Parties contractantes se réservent d'entretenir chacune dans cette mer, six bâtiments à vapeur de cinquante mètres de longueur à la flottaison, d'un tonnage de huit cents tonneaux au maximum, et quatre bâtiments légers à vapeur ou à voile, d'un tonnage qui ne dépassera pas deux cents tonneaux chacun. »*

(12) John BASSETT MOORE, *A Digest of International Law*, United States Government Printing Office, Washington, 1906, p. 665.

ble (13). Dans une autre instruction envoyée à l'ambassade des Etats-Unis à Istanbul, le 31 janvier 1873, il fut demandé de ne pas contester la clôture des détroits aux navires de guerre «*jusqu'à l'occasion de contester l'application de cette règle aux navires américains*» (14).

LES RÉGIMES DE L'APRÈS-PREMIÈRE GUERRE MONDIALE :
SÈVRES (1920), LAUSANNE (1923), MONTREUX (1936)

La souveraineté limitée de la Turquie sur les détroits (1918-1936)

La fin de la Première Guerre mondiale fit des détroits un sujet de l'actualité diplomatique : le Président des Etats-Unis, Woodrow Wilson, exigea, dans ses célèbres «*Quatorze points*», des garanties internationales pour assurer la liberté de passage dans les détroits d'une façon permanente (15).

Le nouveau régime de liberté et d'ouverture des détroits trouva son application la plus étendue dans le Traité de Sèvres du 10 août 1920, aux articles 37-61 : la liberté devint absolue et permanente en temps de paix et en temps de guerre, à tous les bâtiments de commerce ou de guerre, sans distinction de pavillon. La Grande-Bretagne abandonna ainsi sa politique traditionnelle de fermeture des détroits aux bâtiments de guerre (16). Une Commission des détroits, avec un pavillon et un budget particuliers, fut établie pour surveiller l'application de ce Traité (17). La zone des détroits étant démilitarisée, il était prévu que la sécurité fût assurée par les forces armées de la Grande-Bretagne, de la France et de l'Italie, à condition qu'elles agissent ensemble. Ainsi, après quatre siècles de souveraineté, la Turquie se retrouva totalement exclue de la gestion des détroits. Cependant, ce Traité n'entra jamais en vigueur.

Le 24 juillet 1923 fut signée la Convention de Lausanne sur le régime des détroits, dont l'article 1^{er} affirmait le principe de liberté de passage et de navigation pour les navires de commerce en temps de paix et en temps de guerre, à condition que la Turquie restât neutre. Dans le cas où la Turquie serait belligérante, la Convention garantissait la liberté de navigation pour les navires neutres, à condition qu'ils n'assistent pas l'ennemi, et donna à la Turquie le droit de visiter les navires; et la Turquie était autorisée à interdire le passage aux navires de commerce ennemis. Trois mesures garan-

(13) *Ibid.*, p. 666.

(14) *Ibid.*, p. 667.

(15) Le 12^e des quatorze points de W. Wilson concerne la Turquie : «*aux régions turques de l'Empire ottoman actuel devraient être assurées la souveraineté et la sécurité, mais aux autres nations qui sont maintenant sous la domination turque, on devrait garantir une sécurité absolue de vie et la pleine possibilité de se développer d'une façon autonome; quant au Dardanelles, elles devraient rester ouvertes en permanence afin de permettre le libre passage aux vaisseaux et au commerce de toutes les nations, sous garantie internationale*».

(16) Sevin TOLUNER, *op. cit.*, p. 162.

(17) La Commission serait composée des représentants des Etats-Unis, de la Grande-Bretagne, de la France, de l'Italie, du Japon, de la Roumanie et de la Bulgarie.

tissaient le régime de large liberté organisé à Lausanne : la démilitarisation des rives des détroits (18), l'établissement d'une commission internationale ayant pour mission de contrôler la liberté de navigation (19) et l'assurance donnée à la Turquie, par les parties contractantes, particulièrement par la France, le Royaume-Uni, l'Italie et le Japon, qu'elles interviendraient pour protéger la liberté de la navigation et la sécurité des zones démilitarisées.

Le régime de Lausanne reconnut ainsi la liberté de passage et de navigation en donnant satisfaction aux intérêts légitimes d'un plus grand nombre d'Etats et en soumettant la navigation dans les détroits au droit commun des grandes voies maritimes. Durant les treize années de son application, cette Convention fut respectée par toutes les parties.

Le retour de la souveraineté absolue turque sur les détroits

Vers l'établissement d'un nouveau régime des détroits

Suite aux bouleversements politiques des années 1930 en Europe, la Turquie déclara à chaque occasion aux Etats signataires son souhait de modification de la Convention de Lausanne afin d'établir un système qui affirmerait davantage la souveraineté turque et protégerait mieux les prérogatives de la Turquie sur les détroits. La Turquie savait qu'elle pourrait compter sur l'appui de l'Union soviétique (20), mais l'opposition du Royaume-Uni demeurait.

La volonté turque d'apporter des modifications au régime de Lausanne se manifesta officiellement pour la première fois en mai 1933, lors de la Conférence pour la réduction et la limitation des armements. La loi allemande du 16 mars 1935 rétablissant le service militaire général et obligatoire permit à la Turquie de déclarer, le 17 avril 1935, au sein de la Société des Nations, que, dans ce nouvel état croissant d'insécurité générale, les clauses de la Convention de Lausanne étaient discriminatoires à son encontre (21). Le 14 septembre 1935, la Turquie déclara de nouveau que les clauses mili-

(18) La zone démilitarisée comprenait les deux rives du Bosphore sur une étendue de 15 kilomètres des deux côtés, les deux rives des Dardanelles sur une étendue de 20 kilomètres, toutes les îles de la mer de Marmara sauf celui d'Imrali, et, dans la mer Egée, les îles Samothrace, Lemnos, Imbros, Ténédos et les îles aux Lapins (art. 4). Cependant, la Turquie avait l'autorisation de déployer 12 000 hommes à Istanbul, ainsi que d'y maintenir une base navale (art. 6).

(19) Contrairement aux dispositions du Traité de Sèvres, la Turquie faisait partie de cette commission en tant que son président, les autres membres étant la France, le Royaume-Uni, l'Italie, le Japon, la Bulgarie, la Grèce, la Roumanie, l'URSS et la Yougoslavie. La participation des Etats-Unis était prévue en cas de participation du pays à la Convention, ce qui n'a jamais eu lieu ; toutefois, les Etats-Unis acceptèrent, par un traité signé avec la Turquie le 6 août 1923, de respecter les dispositions de la Convention de Lausanne, mais ce Traité n'entra jamais en vigueur, faute de ratification par les Etats-Unis. Sevin TOLUNER, *op. cit.*, p. 164, note 190.

(20) L'URSS manifesta à chaque occasion le mécontentement que lui inspirait la Convention de Lausanne. En février 1924, lors de la Conférence navale de Rome, la délégation soviétique exigea la fermeture totale de la mer Noire et de la mer Baltique pour les navires de guerre des Etats non riverains. Cf. Mensur AKGÜN, *op. cit.*, p. 58.

(21) Georges WASSAMY, *op. cit.*, p. 82.

taires concernant la zone démilitarisée portaient un grave préjudice à la sécurité du pays et qu'il fallait prendre en compte «*les profondes modifications survenues dans les circonstances*» (22).

Les développements internationaux ultérieurs, comme l'instauration des sanctions économiques et financières contre l'Italie le 18 novembre 1935 et la dénonciation unilatérale des accords de Locarno par l'Allemagne le 7 mars 1936, ne firent que renforcer les thèses de la Turquie. Au moment où le monde entier semblait avancer vers une guerre généralisée, la Turquie avait des raisons de douter des garanties de sécurité fournies par la Convention de Lausanne : celles-ci prévoyaient la coopération des quatre grandes puissances ; or, l'affaire d'Éthiopie rendait la coopération de l'Italie avec la France et le Royaume-Uni improbable (23).

Par une note du 10 avril 1936 remise aux représentants des gouvernements signataires du Traité de Lausanne, le gouvernement turc appela les parties à entamer des pourparlers sur le statut des détroits. Le même jour, par souci de se montrer attachée aux valeurs de la SDN, la Turquie transmit la même note au Secrétaire général de cette dernière, le priant d'en informer tous les membres. A la suite de l'accord de toutes les parties intéressées, une conférence débuta le 22 juin 1936 à Montreux, aboutissant à la signature, le 20 juillet 1936, de la Convention réglant le régime des détroits du Bosphore et des Dardanelles, dite Convention de Montreux (24). Dès le lendemain, les troupes turques entrèrent dans l'ancienne zone démilitarisée (25) et la Convention entra en vigueur le 9 novembre 1936.

Les dispositions de la Convention de Montreux (26)

Le Préambule de la Convention prévoit que le passage et la navigation dans les détroits seront désormais réglés «*de manière à sauvegarder la sécurité de la Turquie et la sécurité, dans la mer Noire, des États riverains*». Il souligne que la sécurité des États riverains est prise en compte uniquement dans l'espace mer Noire, pour éviter des interprétations ultérieures plus larges.

L'article 1^{er} de la Convention de Montreux «*reconnaît et affirme le principe de la liberté de passage et de navigation par mer dans les détroits*». L'article 28 va encore plus loin, puisqu'il précise que cette liberté aura une durée illimitée, bien que le reste de la Convention ne soit prévu que pour

(22) *Ibid.*

(23) Mensur AKGÜN, *op. cit.*

(24) Les signataires sont la Turquie, la Bulgarie, la Roumanie, l'Union soviétique, la France, le Royaume-Uni, la Grèce, le Japon, la Yougoslavie. L'Italie adhéra à la Convention le 2 mai 1938 et le Japon s'en retira le 8 septembre 1951, avec le Traité de San Francisco.

(25) Un Protocole signé en même temps que la Convention autorisait la remilitarisation immédiate des zones démilitarisées.

(26) Pour le texte entier de la Convention, ainsi que ses annexes, cf. *Actes de la Conférences de Montreux*, Vaillant-Carmane SA, Liège, 1936, 310 p.

vingt ans : autrement dit, avec ou sans la Convention, la Turquie est tenue de respecter le principe coutumier de liberté de passage.

La Convention de Montreux établit un régime de liberté strictement réglementée par rapport au type de navires – navires de guerre et navires de commerce – et par rapport à quatre situations données – temps de paix; temps de guerre, la Turquie n'étant pas belligérante; le temps de guerre, la Turquie étant belligérante; le temps où la Turquie s'estimerait menacée d'un danger de guerre imminent.

En temps de paix

Les navires de commerce jouissent de la complète liberté de passage et de navigation quels que soient leur pavillon et leur chargement, aussi bien de jour que de nuit. Le pilotage et le remorquage restent facultatifs (art. 2). De leur côté, les bâtiments de guerre jouissent de la liberté de passage quels que soient leur pavillon, sans aucune taxe ou charge quelconque, pourvu qu'ils s'engagent de jour dans les détroits; ils n'ont pas la liberté de séjourner (art. 16).

Des limitations à cette liberté de passage sont prévues pour assurer la sécurité de la Turquie, dans la zone des détroits, et des riverains, dans la mer Noire. Pour les Etats non riverains, ne peuvent traverser les détroits que les bâtiments légers de surface, les petits navires de combat et les navires auxiliaires, ce qui exclut du passage les bâtiments de ligne, c'est-à-dire les bâtiments d'un tonnage supérieur à 10 000 tonnes et ceux qui portent au moins un canon d'un calibre supérieur à 203 mm, ainsi que les porte-aéronefs et les sous-marins (art. 10). En aucun cas, les bâtiments de guerre en transit ne pourront utiliser les aéronefs dont ils seraient porteurs (art. 15). Par exception pour les puissances riveraines qui se trouvent enfermées dans la mer Noire, le passage est autorisé, d'une part, à leurs bâtiments de ligne, à la condition qu'ils franchissent les détroits un à un, escortés au plus de deux torpilleurs, s'ils sont d'un tonnage supérieur à 15 000 tonnes (art. 11) et, d'autre part, à leurs sous-marins construits ou achetés en dehors de la mer Noire, ainsi qu'à leurs sous-marins qui sortent de la mer Noire pour aller être réparés, à condition de prévenir la Turquie en temps utile (art. 12) et de naviguer de jour et en surface. Le passage des porte-avions reste interdit.

Des limitations sont également prévues concernant la présence de forces navales étrangères dans la mer Noire. Ces restrictions, qui concernent uniquement les puissances non riveraines, fixent un tonnage global maximum de 30 000 tonnes pour l'ensemble de ces puissances et un maximum individuel de $\frac{2}{3}$, c'est-à-dire de 20 000 tonnes pour chacune d'elles, à condition de ne l'utiliser que dans la mesure où le tonnage global de 30 000 tonnes le permet. Ce tonnage global pourra être poussé à 45 000 tonnes dans le cas

où la plus forte flotte riveraine serait de 10 000 tonnes supérieure à celle de la flotte la plus importante existant le jour de la signature de la Convention. Et un excédent de 8 000 tonnes sera accordé aux non-riverains pour être utilisé par eux tous, dans un but humanitaire, ce qui implique l'idée de protection des populations en cas d'événements imprévus.

Afin d'assurer la stricte observation de toutes ces règles, avant tout passage des détroits, un préavis de huit jours devra être donné au gouvernement turc par la voie diplomatique; pour les Etats non-riverains ce délai est de quinze jours (art. 13). Le préavis doit comprendre la destination, le nom, le type et le nombre de bâtiments en transit. Le tonnage supplémentaire de 8 000 tonnes est exempté du préavis normal, parce qu'il est à un but humanitaire.

Le tonnage global maximum de toutes les forces navales étrangères pouvant se trouver en transit dans les détroits ne devra pas dépasser 15 000 tonnes et en tout cas neuf bâtiments. Les bâtiments de guerre qui auraient subi une avarie lors de la traversée (art. 14), les bâtiments auxiliaires transportant des combustibles (art. 9), les forces navales qui rendent une visite de courtoisie d'une durée limitée dans un port des détroits, sur l'invitation du gouvernement turc, ne seront pas inclus dans ce calcul (art. 17).

A part les limitations de type et du tonnage citées ci-dessus, il existe une limitation de séjour de vingt et un jours en mer Noire pour les bâtiments de guerre des non-riverains (art. 18). En outre, l'article 17 oblige les flottes étrangères en visite de courtoisie sur l'invitation du gouvernement turc à quitter les détroits par la même route que pour l'entrée.

En temps de guerre, la Turquie n'étant pas belligérante

D'après l'article 4, le régime institué pour les navires de commerce, qu'ils soient belligérants ou non, est en tous points le même que celui du temps de paix.

L'article 19 interdit en principe le passage des détroits aux flottes de guerre belligérantes. En revanche, la liberté de passage est reconnue aux bâtiments de guerre des puissances non belligérantes, à condition que ces bâtiments respectent toutes les dispositions limitatives et restrictives de la liberté de passer prévues pour le temps de paix. Toutefois, *«il sera interdit aux bâtiments de guerre de toute puissance belligérante de passer à travers les détroits, sauf dans les cas rentrant dans l'application de l'article 25 de la présente Convention (27), ainsi que dans le cas d'assistance prêtée à un Etat victime d'une agression en vertu d'un traité d'assistance mutuelle engageant la Turquie, conclu dans le cadre du Pacte de la SDN»*. Une liberté de passage

(27) Art. 25 : *«aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits et obligations découlant du Pacte de la Société des Nations pour la Turquie ou pour tout autre haute partie contractante, membre de la SDN»*.

absolue et complète existe donc pour les bâtiments de guerre qui exécutent une mission de la SDN.

Malgré l'interdiction générale de passage qui frappe les flottes belligérantes, il est prévu que les bâtiments de guerre des puissances belligérantes riveraines ou non de la mer Noire, séparés de leurs ports d'attache, soient autorisés à rallier ces ports (art. 19). Ainsi, la Turquie ne risque pas de se trouver dans la situation délicate d'interdire le passage à des bâtiments belligérants qui ne demandent qu'à rentrer chez eux. Il est interdit aux bâtiments de guerre belligérants autorisés à passer en transit «*de procéder à toute capture, d'exercer le droit de visite et de se livrer à un acte hostile quelconque dans les détroits*» (art. 19 §5).

En temps de guerre, la Turquie étant belligérante

Les navires de commerce n'appartenant pas à un pays en guerre avec la Turquie jouissent de la liberté de passage (art. 5). Ils ne doivent assister en aucune façon l'ennemi, doivent entrer de jour dans les détroits et, ce, par la route qui sera, dans chaque cas, indiquée par les autorités turques.

En ce qui concerne les bâtiments de guerre, leur passage «*est entièrement laissé à la discrétion du gouvernement turc*» (art. 20).

En cas de danger de guerre imminent pour la Turquie

En cas de danger de guerre imminent impliquant la Turquie, cette dernière est autorisée à appliquer les dispositions du temps de guerre, du moins en ce qui concerne les bâtiments de guerre : le passage de ces derniers est donc laissé entièrement à la discrétion de la Turquie. L'article 21 prévoit que, malgré la fermeture complète des détroits aux bâtiments de guerre, ceux-ci pourraient passer pour rallier leurs ports d'attache, mais la Turquie est autorisée à ne pas laisser passer les détroits, même pour rallier leurs bases, les bâtiments de l'État dont l'attitude aurait précisément motivé l'application des mesures préventives. Cette mesure discriminatoire aide à renforcer la sécurité de la Turquie.

Quant aux navires de commerce, ils devront entrer de jour dans les détroits et le passage devra s'effectuer par la route indiquée par les autorités turques : c'est, en somme, le régime du temps de guerre, à cette différence près que tous les navires de commerce peuvent s'en prévaloir, même ceux appartenant à la puissance qui constitue la menace pour la sécurité de la Turquie (art. 6). Le pilotage devient obligatoire, mais ne sera pas rétribué.

Pour pouvoir contrôler, dans les limites du possible, les actions de la Turquie et évaluer la réalité du danger de la guerre, la Convention prévoit une double procédure. Le gouvernement turc devra envoyer une notification des mesures prises, d'une part, aux parties contractantes et, d'autre part, au

Secrétaire général de la SDN. Si le Conseil de la SDN, par une majorité de deux tiers, décide que les mesures ainsi prises par la Turquie ne sont pas justifiées et si tel est également l'avis de la majorité des puissances signataires de la Convention, la Turquie devra rapporter les mesures en question (art. 21).

Les apports de la Convention de Montreux

La Convention de Montreux supprima trois aspects fondamentaux de la Convention de Lausanne : la démilitarisation de la zone des détroits, la Commission internationale des détroits et la garantie donnée par les grandes puissances pour assurer la sécurité des détroits. La Turquie avait insisté pour supprimer la Commission internationale, y voyant un facteur amoindrissant sa souveraineté ; toutes les attributions de la Commission ont donc été transférées au gouvernement turc, qui s'est engagé à veiller à l'exécution de toutes les dispositions de la Convention, à réunir les statistiques nécessaires afin d'adresser au Secrétaire général de la SDN, ainsi qu'aux parties contractantes, un rapport annuel indiquant les mouvements des bâtiments de guerre étrangers et fournissant tous renseignements utiles pour le commerce et la navigation maritime et aérienne.

Par l'article 28, la durée de cette Convention est de vingt ans : à la suite d'un préavis de deux ans avant l'expiration de ce délai, la Convention prendrait fin en 1956 et les parties réuniraient une nouvelle conférence internationale. Puisqu'une telle demande n'a jamais été faite, la Convention de Montreux reste à ce jour en vigueur. Pourtant, la possibilité d'une dénonciation reste possible : en cas d'un préavis dans ce sens, la Convention prendra fin dans les deux ans qui suivent. Une procédure de révision est également prévue à l'article 29 (28).

La Convention de Montreux est la seule révision de traité pacifique accomplie entre les deux guerres. Elle est venue à un moment où la confiance dans la possibilité de régler collectivement et de façon pacifique les problèmes internationaux commençait à s'ébranler. Elle fut un succès politique et moral pour la Turquie : elle a su utiliser à son profit l'équilibre des puissances de l'époque pour atteindre un objectif vital pour elle ; ainsi redevenue maîtresse des détroits, elle a accru son importance sur la scène

(28) A l'expiration de chaque période quinquennale, chacune des parties contractantes peut proposer, en exposant ses motifs, des amendements à la Convention. Une telle demande doit être notifiée aux puissances contractantes au moins trois mois avant l'expiration de la période quinquennale en cours et doit être soutenue par au moins deux autres Etats signataires. Si les propositions ne sont pas acceptées par la voie diplomatique, une conférence sera convoquée pour discuter les amendements proposés, mais elle ne pourra statuer qu'à l'unanimité. Deux articles de la Convention, l'article 14 fixant le tonnage étranger admis en transit dans les détroits et l'article 18 fixant le tonnage non riverain admis en mer Noire, peuvent être amendés de façon plus simple : la demande de révision n'aura à être appuyée que d'une seule autre partie contractante ; en cas d'échec par la voie diplomatique, la conférence réunie statuera à la majorité des trois quarts, à condition que, dans cette majorité, soient compris trois riverains de la mer Noire, y compris toujours la Turquie.

internationale; en réclamant la modification d'une convention dans le respect de la légalité internationale, elle est apparue comme un pays prestigieux et pacifique (29).

L'APPLICATION DU RÉGIME DE MONTREUX

La fin de la Seconde Guerre mondiale et la première crise

La fin de la Seconde Guerre mondiale et le nouvel équilibre des puissances qui en découla n'ont pas manqué d'avoir des répercussions sur le régime des détroits, qui connut alors sa première crise importante.

Moscou donna les premiers signaux de cette crise en annonçant, le 19 mars 1945, que le Traité de neutralité et de non-agression conclu en 1925 entre Ankara et Moscou ne serait pas renouvelé à la date de son expiration, c'est-à-dire le 7 novembre 1945 (30). En réaction, la Turquie envoya en juin 1945 une délégation à Moscou pour négocier un nouveau traité de non-agression. L'URSS proposa alors d'assurer conjointement la défense de la zone des détroits en y établissant des bases terrestres et navales soviétiques, ce que la Turquie refusa, rappelant que ces questions devaient être abordées lors d'une conférence internationale avec l'ensemble des signataires de la Convention de Montreux.

Lors de la Conférence de Potsdam (17 juillet-2 août 1945), l'URSS déclara que le régime des détroits et la sécurité de la mer Noire devaient être le domaine exclusif des Etats riverains (31), ce qui suscita les protestations de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis. Cette contestation ouverte de la Convention de Montreux est l'une des crises qui annoncèrent la Guerre froide et poussèrent la Turquie vers le camp occidental dans la nouvelle configuration internationale.

On constate que les Etats-Unis remplacèrent le Royaume-Uni, dans le rôle de l'«équilibreur». Ils étaient convaincus que les demandes soviétiques n'étaient que le reflet d'une volonté de contrôle de la Turquie tout entière, ce qui ferait disparaître le dernier rempart contre l'avancée soviétique vers la Grèce et le Moyen-Orient (32). La visite du cuirassé américain *USS Missouri* à Istanbul, entre le 22 mars et le 5 avril 1946 (33), fut le symbole du soutien à la Turquie.

(29) C. G. FENWICK, «The new status of the Dardanelles», *The American Journal of International Law*, vol. XXX, n° 4, oct. 1936, p. 701.

(30) Mensur AKGÜN, *op. cit.*, p. 67.

(31) Sevin TOLUNER, *op. cit.*, p. 163.

(32) Jonathan KNIGHT, «American statecraft and the 1946 Black Sea straits controversy», *Political Science Quarterly*, vol. XC, n° 3, aut. 1975, p. 451.

(33) La raison officielle de cette visite est le rapatriement du corps de Münir Ertegün, l'ambassadeur turc auprès des Etats-Unis, décédé le 11 novembre 1944. Dans ce cadre, il faut également rappeler la visite de *USS Randolph* à Izmir en novembre 1946.

L'URSS envoya une note au gouvernement turc le 7 août 1946, dans laquelle elle indiqua que, la Convention de Montreux ayant été violée plusieurs fois par l'Italie et l'Allemagne, sans que la Turquie ait pu empêcher cela, le régime des détroits ne devrait être réglementé que par les Etats riverains et que la défense de cette zone devrait incomber conjointement à la Turquie et à l'URSS. L'objectif essentiel du Kremlin était de pouvoir bloquer le plus possible l'accès à la mer Noire aux navires de guerre des Etats non riverains, en particulier des Etats-Unis et du Royaume-Uni (34). Les derniers points de cette note furent contestés par les Etats-Unis (19 août 1946) et le Royaume-Uni (21 août 1945), puis refusés par la Turquie (22 août 1946), qui s'opposa principalement à la proposition de défense conjointe, la qualifiant «*d'inacceptable, car découlant de l'idée que la sécurité des riverains pourrait être établie au détriment de la sécurité de la Turquie*» (35).

L'URSS réitéra ses demandes dans une note du 24 septembre 1946. La Turquie, dans sa réponse du 18 octobre 1946, refusa de nouveau les demandes soviétiques. Cette position fut soutenue ouvertement par les Etats-Unis, qui assurèrent la levée de la pression soviétique sur la Turquie en déclarant que la Turquie est le pays le mieux placé pour assurer la sécurité des détroits et la continuité de la Convention de Montreux. Une nouvelle ère débuta avec la doctrine Truman le 12 mars 1947, démontrant le soutien américain incontestable envers la Turquie.

Durant toute la Guerre froide, le fait que l'unique sortie de la flotte de la mer Noire, l'une des quatre flottes de l'Union soviétique, fût contrôlée par la Turquie, membre de l'OTAN depuis 1952, ne fit qu'accroître le sentiment d'encerclement de l'Union soviétique. Pourtant, suite à la mort de Joseph Staline, l'URSS fit savoir, par une note adressée au gouvernement turc le 30 mai 1953 (36), qu'elle ne demandait plus à défendre conjointement avec la Turquie les détroits. Quand, dans une note du 20 juillet 1953, elle s'est plainte du nombre croissant des bâtiments de guerre des Etats-Unis et du Royaume-Uni dans les détroits, la Turquie s'est contentée de répondre, le 24 juillet 1953, que ces derniers étaient en visite de courtoisie, conformément aux dispositions de la Convention de Montreux (37).

L'évolution technique des navires de guerre depuis l'accomplissement de la Convention de Montreux en 1936 n'a pas manqué de causer des difficultés à la Turquie, qui, responsable de l'exécution de toutes les dispositions de la Convention, doit notifier toute violation aux autres parties contractantes (38). Ainsi, vers la fin des années 1960, s'est posée la question de

(34) Faruk SÖNMEZOĞLU, *Türk Dış Politikası*, Der Yayınları, Istanbul, 2006, p. 121.

(35) Sevin TOLUNER, *op. cit.*, p. 183.

(36) *Pravda*, 19 juillet 1953, cité par B. M. POTSHVERIYA, «Rusya-Türkiye ilişkilerinde Boğazlar Sorunu», in Gülten KAZGAN/Natalya ULÇENKO (dir.), *op. cit.*, p. 93; Erel TELLAL, «SSCB ile ilişkiler», in Baskin ORAN (dir.), *Türk Dış Politikası*, İletişim, Istanbul, 2001, p. 512.

(37) Erel TELLAL, *ibid.*, p. 513.

(38) Sevin TOLUNER, *op. cit.*, p. 174, note 199.

l'adaptation aux nouvelles technologies maritimes : en 1968, l'URSS et la Bulgarie envoyèrent une note de protestation à la Turquie au sujet de deux croisières américaines, *Dyess* et *Turner*, ayant traversé le Bosphore, car ces deux bâtiments portaient des ogives nucléaires; dans sa réponse, la Turquie rappela que ce type d'armement n'est pas interdit par la Convention de Montreux, car, à l'époque de sa signature, il n'existait pas (39). L'Union soviétique a également cherché à s'appuyer sur l'article 19 de la Convention pendant la guerre du Vietnam, pour empêcher le passage des bâtiments de guerre américains (40), mais ce point de vue ne fut pas accepté par la Turquie. À part ces petits incidents, on peut dire que la Convention de Montreux tout au long de la Guerre froide a bien fonctionné.

La fin de la Guerre froide

Le bouleversement de l'équilibre géopolitique, suite à la fin de la Guerre froide et à l'effondrement de l'URSS, n'a pas manqué d'avoir des conséquences sur la Convention de Montreux. Le statut des détroits est apparu de nouveau comme un problème international au moment où d'énormes changements sont survenus dans la région.

Dans les années 1990, l'importance économique des détroits a augmenté, en raison de leur utilisation comme une voie d'acheminement des ressources énergétiques de l'espace mer Noire et du bassin caspien vers l'Occident. Suite à la transformation des détroits en plus grand «oléoduc» du monde, la Turquie a commencé à faire savoir ses craintes d'éventuels accidents pouvant avoir des résultats écologiques désastreux vu le nombre croissant de navires l'empruntant (41).

Pour diminuer ce risque, le gouvernement turc a approuvé, le 11 janvier 1994, le Règlement sur la régulation du trafic dans les détroits et la région de Marmara ayant pour objectif de limiter et de mieux contrôler les *tankers* acheminant des produits dangereux. Cependant, lors des discussions sur ce Règlement au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI), la Russie a adressé une note de protestation à la Turquie le 29 avril 1994 et déclaré, le 24 mai 1994, lors d'une réunion du Comité pour la sécurité en

(39) Un débat similaire eut lieu lors du passage de *Kiev* le 18 juillet 1976, soulevant les protestations des États-Unis et du Royaume-Uni. *Kiev* était un navire russe de 40 000 tonnes, d'une longueur de 281,94 mètres et d'une largeur de 60,96 mètres, construit à Odessa; il avait un pont d'une longueur de 176,78 mètres et d'une large de 27,43 mètres. L'URSS le qualifia de «croiseur anti-sous marins» et non de porte-avions, dont le passage n'est pas autorisé par la Convention. Le passage de *Kiev* suscita certaines réactions diplomatiques, mais pas de protestation officielle des parties contractantes à l'égard de la Turquie.

(40) Kudret ÖZERSAY, «Boğazlar Konusu», in Baskın ORAN (dir.), *Türk Dış Politikası*, İletişim, İstanbul, 2001, p. 184.

(41) Le nombre de navires traversant les détroits dépasse les 50 000, dont une bonne partie avec des produits dangereux; à cela il convient d'ajouter des navires de tous types qui voyagent entre les deux rives du Bosphore et qui sont au nombre de 3 000 par jour. Traverser les détroits, surtout le Bosphore, est un défi pour la navigation en raison des difficultés géographiques : 250 accidents importants sont survenus dans les détroits ces 20 dernières années, certains avec de graves conséquences écologiques; le nombre est de 4 500 en 1938. Cf. Faruk SÖNMEZOĞLU, *op. cit.*, p. 698; Kudret ÖZERSAY, *op. cit.*, p. 187.

mer, que la Turquie était en violation de la Convention de Montreux car le nouveau règlement prévoyait de limiter ou même d'empêcher le passage des navires de commerce dans certains cas (42), ce qui était contraire à l'article 2 de la Convention. Suite aux protestations d'autres riverains comme l'Ukraine, la Bulgarie, la Grèce, la Roumanie, la Turquie a préféré retirer le débat de la scène de l'OMI et négocier directement avec la Russie, mais les quatre réunions bilatérales tenues entre 1994 et 1996 n'ont donné aucun résultat (43).

Dès le début de cette crise, la Russie a soutenu que l'objectif essentiel de l'adoption de ce Règlement et la thèse de la sécurité environnementale mise en cause par la saturation des détroits pétroliers étaient de promouvoir le projet d'oléoduc Bakou-Tbilissi-Ceyhan : en raison des attentes suscitées par le Règlement, le transport par les *tankers* deviendrait beaucoup plus cher, ce qui sert d'argument aux partisans d'un oléoduc laissant la Russie hors du jeu de l'acheminement des ressources énergétiques vers l'Occident (44). La Bulgarie a également présenté un rapport en ce sens à l'OMI et le Forum maritime international des compagnies pétrolières a fait des déclarations soutenant les positions russe et bulgare.

Face aux multiplications des critiques, la Turquie a publié un nouveau règlement le 6 novembre 1998, qui apporte des mesures satisfaisant les demandes de Moscou. Si la crise s'est ainsi apaisée, la Russie, de plus en plus craintive à propos des détroits, a néanmoins commencé à prendre des initiatives pour contourner la Turquie. Lors d'une déclaration en mai 2004 devant la Douma, le président Vladimir Poutine a insisté sur la nécessité de trouver des itinéraires de livraison supplémentaires pour l'acheminement des ressources énergétiques, afin de réduire la dépendance vis-à-vis des détroits (45). La Russie a alors proposé la construction d'un oléoduc transbalkanique entre Bourgas et Alexandroupolis, qui serait approvisionné par des *tankers* provenant du port de Novorossisk, créant ainsi un lien économique entre la Russie, la Bulgarie et la Grèce.

* *
*

Au XXI^e siècle, les détroits turcs continuent de constituer un atout stratégique majeur pour la Turquie. La Convention de Montreux, qui a main-

(42) Le Règlement autorisait la Turquie à ajourner le passage des navires en raison de courants forts, du vent violent ou du brouillard. Un préavis de passage était nécessaire pour les navires d'une longueur de plus de 150 mètres et d'une hauteur de 58 mètres, appelés «grands navires» dans le Règlement. Les navires n'ayant pas ces dimensions mais transportant des produits pétroliers, chimiques ou nucléaires étaient également tenus de donner un préavis de passage et d'avoir recours au pilotage.

(43) Kudret ÖZERSAY, *op. cit.*, p. 591.

(44) Selon un rapport présenté par la Russie à l'OMI le 10 avril 1997, entre le 1^{er} juillet 1994 et le 1^{er} janvier 1997, 349 navires de commerce sous pavillon russe ont été arrêtés pendant 1 887 heures au total, ce qui a coûté 926 000 dollars américains à la Russie. Cf. Mensur AKGÜN, *op. cit.*, p. 80.

(45) Faruk SÖNMEZOĞLU, *op. cit.*, p. 702.

tenant 70 ans, a certes vieilli, en raison des évolutions techniques et de sa nature reflétant les préoccupations de l'entre-deux-guerres – elle se réfère toujours à la Société des Nations. Néanmoins, elle continue de rester en vigueur car les trois normes qui constituent sa base restent toujours d'actualité : la sécurité de la Turquie assurée par la souveraineté absolue de celle-là dans la zone des détroits ; la sécurité des riverains de la mer Noire, plus particulièrement de la Russie, en maintenant une liberté de passage strictement réglementée par les navires de guerre ; la liberté de passage pour la marine marchande.

L'adhésion de la Roumanie et de la Bulgarie à l'Union européenne en 2007, en faisant de la mer Noire une mer de l'UE, et la nouvelle stratégie américaine sur le littoral de la mer Noire, dont trois des six riverains sont désormais membres de l'OTAN, tandis que l'Ukraine et la Géorgie sont de plus en plus en phase avec les politiques de Washington, ne font qu'exacerber le sentiment d'isolement de la Russie dans la région, qui reste pourtant le seul espace encore protégé entourant l'ex-URSS. Le rempart qu'est la Convention de Montreux incite Moscou à souhaiter sa continuation dans la nouvelle configuration internationale en voie de formation, conformément à la volonté turque de préserver ses privilèges. L'équilibre à trois assure de nouveau la pérennité du régime de Montreux, mettant cette fois-ci la Russie et la Turquie du même côté.