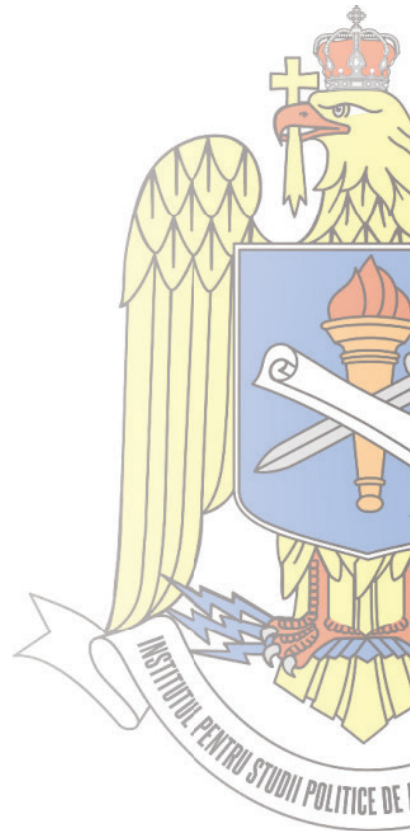


SECURITY BRIEF



*Importanța strategică a
Strâmtoarelor Mării Negre*

2023

Responsabil de volum: Șerban-Filip Cioculescu



IMPORTANȚA STRATEGICĂ A STRÂMTORILOR MĂRII NEGRE

Este permisă reproducerea, fără perceperea unor taxe, însă cu respectarea precizării exacte a sursei.

Responsabil de volum:

Șerban-Filip Cioculescu

Colectiv de autori:

Dragoș Ilinca

Andreea-Iuliana Bădilă

Rareș-Gabriel Bercaru

Sorin Cristescu

Vlad Gheorghică

Alexandru Madgearu

George-Alin Oprea

Șerban-Liviu Pavelescu

Andreea-Loredana Tudor

Tudor Vișan-Miu

CUPRINS

Prefață	7
<i>Importanța geostrategică a Strâmtorilor</i>	11
<i>Strâmtorile Mării Negre în antichitate</i>	25
<i>Expansiunea Rusiei spre Strâmtorile pontice. De la Tratatul de la Kuciuc-Kainargi (1774) la Tratatul de la Unkiar Iskelessi (1833)</i>	33
<i>Strâmtorile Mării Negre de la Convenția de la Londra (1841) până la Primul Război Mondial</i>	39
<i>Strâmtorile Mării Negre în timpul Primului Război Mondial ...</i>	47
<i>Problematika Strâmtorilor Mării Negre în perioada interbelică</i>	55
<i>Strâmtorile Mării Negre în timpul celui de-Al Doilea Război Mondial și la începutul Războiului Rece</i>	67
<i>Poziția Strâmtorilor Mării Negre între Est și Vest în dinamica Războiului Rece</i>	75
<i>Strâmtorile Mării Negre în ecuația post-Război Rece</i>	81
<i>Războiul ruso-ucrainean și miza Strâmtorilor pontice</i>	87
<i>Importanța Strâmtorilor Mării Negre pentru România</i>	95
<i>Concluzii</i>	105
<i>Bibliografie selectivă</i>	111
<i>Lista ilustrațiilor</i>	115

PREFAȚĂ

Dragi cititori,

Avem plăcerea de a vă oferi spre lectură al doilea dosar din seria analizelor scurte (brief), dedicat tot unei problematici specifice regiunii Mării Negre, atât de importantă pentru noi ca stat și națiune de-a lungul istoriei. Dacă primul se referea la Crimeea și la evoluțiile geopolitice și strategice semnificative care au marcat destinul acestei peninsule și implicit, configurația militar-strategică a bazinului pontic, acum aducem în atenția tuturor celor interesați un al doilea volum dedicat strâmtorilor Bosfor și Dardanele, puncte geografice vitale din punct de vedere economic și militar-strategic deopotrivă. Importanța acestora este evidentă, cele două strâmtori constituind unica legătură dintre Marea Neagră și Marea Mediterană, asigurând conexiunea statelor riverane cu bazinul mediteraneean și cu oceanul planetar, deschiderea țărilor est-europene către Africa și Asia.

Citind primul dosar, desigur ați constatat că peninsula Crimeea este avanpostul strategic vital care asigură controlul căilor de navigație ce străbat Marea Neagră de la Est la Vest, dar fără controlul asupra strâmtorilor nicio mare putere nu poate pretinde că este stăpâna Mării Negre. De-a lungul secolelor, diverse imperii au încercat să obțină acest dublu avantaj geopolitic, dar rare au fost cazurile când au reușit, exemplul clasic fiind al Imperiului Otoman în epoca sa de apogeu.

Începând cu jumătatea secolului XVIII, Imperiul Rus și-a afirmat în mod deschis ambițiile în zona Mării Negre având ca ax centrală cucerirea Constantinopolului și controlul asupra strâmtorilor.

Aspirațiile imperiale rusești au generat eforturi și acțiuni susținute din partea actorilor occidentali, în special Marea Britanie, de limitare a politicii expansioniste rusești și, implicit, de preservare a Imperiului Otoman ca factor de echilibru în ecuația de putere pe centura Balcani-Marea Neagră. Regimul strâmtorilor a continuat să fie o sursă majoră de interes, rivalitate și competiție între puterile interesate, riverane sau neriverane, definind în mod structural geografia de securitate în întreg spațiul din sud-estul Europei. Abia în 1936, prin Convenția de la Montreux, s-a adoptat un regim juridic internațional care să guverneze statutul și tranzitul prin strâmtorile pontice, document care este în vigoare și astăzi. În esență, Convenția a stabilit procedurile privind tranzitul prin strâmtori pentru toate navele civile și militare, pe timp de pace și război, conferind Turciei rolul de „gardian” al acestora și de principal actor responsabil pentru implementarea prevederilor Convenției. De menționat că, pe timp de război sau când se simte amenințată, Turcia are dreptul de a decide și a impune regimul de tranzit pentru toate navele militare (art. 19 și 21).

Declanșarea războiului Rusiei împotriva Ucrainei la 24 februarie 2022 și necesitatea consolidării măsurilor de apărare și descurajare aliate pe flancul sud-estic și în zona Mării Negre au readus în dezbatere regimul strâmtorilor și importanța acestuia în ecuația de putere regională. Elementul declanșator al acestor dezbateri l-a constituit decizia Turciei de a închide complet tranzitul prin strâmtori pentru toate navele militare, motivația fiind legată de imperativul menținerii stabilității și securității bazinului pontic și evitarea escaladării războiului în întreaga regiune. De menționat că de-a lungul anilor, Turcia, prin aplicarea consecventă a prevederilor Convenției, a contribuit în mod semnificativ la securizarea spațiului de securitate al Mării Negre, evitând transformarea zonei într-un teatru de război. La fel de important, însă, regimul strâmtorilor poate limita eforturile de consolidare a măsurilor de apărare aliate în spațiul maritim pontic, cu deosebire important în condițiile degradării accentuate a mediului de securitate.

Considerăm cu atât mai important în acest context, să aducem în dezbateri chestiunea strâmtorilor Bosfor și Dardanele, rolul și semnificația militar-strategică a acestora în dinamica marilor evenimente istorice. Cunoașterea istoriei și evoluției celor două puncte cheie care leagă Marea Neagră de Marea Mediterană devine cu deosebire utilă pentru o mai bună cunoaștere și înțelegere a ansamblului geopolitic care a definit securitatea întregii regiuni pe axa extinsă Marea Neagră-Balcani marcând în mod definitoriu destinul României, al sud-estului European și al Europei în ansamblul ei.

Marile întrebări în jurul cărora se structurează acest volum pot fi astfel formulate. Ce rol au jucat strâmtorile în ecuația de putere și de securitate din zona Europei de Est? De ce liderii marilor puteri riverane au urmărit cu atâta obstinție obținerea controlului asupra strâmtorilor? Care au fost marile dosare de conflict care au definit evoluția geopolitică a strâmtorilor? Care au fost mizele geopolitice care au determinat marile puteri să încerce să obțină controlul asupra strâmtorilor sau să prevină dominația unei singure puteri asupra acestora? De ce soarta strâmtorilor a fost întodeauna o preocupare critică de securitate pentru România? Acestea sunt doar câteva dintre întrebările în jurul cărora am construit analiza istorică, intenția fiind de a ajuta cititorul să cunoască și să înțeleagă mai bine problematica strâmtorilor pontice și semnificația acestora ca parte a dinamicii geografiei de putere continentale.

Ca și în cazul primului număr, acest al doilea volum a rezultat din efortul de cercetare al unui colectiv de autori din cadrul ISPAIM, istorici și experți în studii de apărare și securitate. Aceștia au urmărit, de-a lungul marilor perioade istorice, principalele evoluții politice, juridice, militare și strategice legate de strâmtorile Mării Negre.

Recursul la studiul istoriei, atât sub aspect factual, cât și la nivel perceptiv, înțelegerea modului în care se raportau statele la strâmtori și cunoașterea proiectelor și ambițiilor marilor puteri, precum și a celor regionale, ne permit să avem o mai bună înțelegere a marilor evoluții de securitate din Europa de Est și de Sud-Est, să integrăm rivalitățile geopolitice acute din bazinul Mării

Negre în peisajul de ansamblu al securității europene din ultimele secole. Pentru noi ca români, cunoașterea importanței deosebite a strâmtorilor pentru țara noastră, ca element de conexiune cu Dunărea (multă vreme principala cale de desfășurare a comerțului autohton spre Occident), ne permite să înțelegem de ce diplomația națională a urmărit constant ca regimul de navigație prin strâmtori să fie unul deschis, bazat pe înțelegeri multilaterale, astfel ca niciun stat riveran să nu poată în mod arbitrar să restricționeze comerțul maritim. De aceea, prin recursul la istorie, considerăm că acordăm o binemeritată importanță problematicii strâmtorilor pontice și realizăm o necesară conexiune între situația dificilă din prezent și marile evoluții din trecutul istoric.

Dr. Carmen-Sorina Rîjnoveanu

*Directorul Institutului pentru studii politice
de apărare și istorie militară*

IMPORTANȚA GEOSTRATEGICĂ A STRÂMTORILOR

Considerente generale privind strâmtoarele

Ce este o strâmtoare? Ea trebuie definită ca un braț de mare (sub forma unui canal), format natural, cuprins între două țărmuri și care conectează două mări, două oceane sau o mare și un ocean. Nu este nicidecum un secret faptul că geografia se constituie într-unul dintre factorii determinanți ai formării și evoluției actorilor pe scena relațiilor internaționale. Toate statele lumii, dar și actorii non-statali își desfășoară politicile și strategiile de supraviețuire și dezvoltare în cadrul material determinat de geografie, existând astfel limitări inerente ale capacității acestora de a proiecta puterea și a-și asigura securitatea. Strâmtoarele naturale, dar și unele canale artificiale, permit circulația mărfurilor, a fluxurilor de energie (petrol, cărbune, gaz lichefiat) între diverse regiuni și continente, scurtând rutele de transport și generând economii semnificative. Beneficiarii sunt companiile producătoare, dar și statele care le sprijină și colectează taxele respective. Chiar dacă nu sunt cu adevărat puncte obligatorii de trecere (ci puncte de blocaj și congestionare a circulației, *chokepoints*), deoarece în caz de blocare accidentală sau de interzicere voluntară a tranzitului de către actori ostili se pot folosi alte rute ocolitoare, accesul cât mai neîngrădit la acestea permite statelor să își maximizeze beneficiile economice și să își sporească astfel securitatea economică. Circa două treimi din comerțul cu petrol se face pe cale navală, iar traficul prin strâmtoarele globale are o importanță deosebită.

De asemenea, marile puteri și cele regionale sunt preocupate de rutele strategice utilizabile pentru proiectarea puterii militare către zone îndepărtate, în timp efectiv și cu costuri cât mai reduse. Este evident că într-o situație de criză politico-militară acută cu cât un stat își aduce mai rapid forțele militare în zona disputată și cu cât întâmpină mai puține restricții cantitative sau legate de timp, cu atât va avea șanse mai mari să descurajeze adversarii sau să îi învingă în luptă.

Dacă în cazul comerțului cu materii prime sau alte bunuri manufacturate, rutele ocolitoare semnifică doar cheltuieli mai mari și timp mai îndelungat, în ceea ce privește accesul forțelor militare prin strâmtori sau canale artificiale, orice blocaj poate avea ca efect pierderea unui timp prețios și poate contribui la înfrângere, la eșecul operațiilor respective. De aceea, în cadrul planificării strategice, statele, cunoscându-și aliații și potențialii rivali, iau în calcul blocarea accesului prin strâmtorile sau canalele-cheie, respectiv prevenirea blocării sau, la nevoie, spargerea blocaului. Un bun exemplu îl constituie rivalitatea geopolitică dintre SUA și R.P. Chineză, actorii sistemici cei mai importanți, competiție ce are și o dimensiune maritimă evidentă și include accesul la strâmtorile globale din Oceanul Indian și Pacific, mai ales Ormuz și Malacca. Blocarea intenționată a acestora de către un stat sau o coaliție de state ostile poate fi un *casus belli* pentru China, însă și aliații Washington-ului, Japonia și Coreea de Sud ar fi grav afectați. Aceștia ar putea solicita sprijin politic și chiar militar din partea americanilor.

În aceste condiții, menținerea accesului navelor militare prin strâmtori este adesea un imperativ specific strategiilor naționale de securitate, iar blocarea sau limitarea voită a accesului sunt privite ca acte ostile, denotând rivalitate, competiție și putând contribui chiar la declanșarea unui conflict militar. Coridoarele naturale, numite strâmtori, creează raporturi de putere specifice între națiunile riverane și celelalte și între marile puteri, cele mijlocii (regionale) și actorii mai mici. Națiunile riverane puternice, care controlează cel puțin unul dintre malurile unei strâmtori importante, vor încerca să păstreze și să maximizeze controlul, presând celelalte

state să accepte regimuri juridice care consfințesc dominația acestora. Statele-națiune sunt în stare de interdependență, pe fondul accelerării trendurilor globalizării și a emergenței unei piețe mondiale, de aceea libera circulație prin strâmtori le va oferi garanția accesului la resurse provenind din zone geografice îndepărtate, iar în unele cazuri le va permite protejarea și aprovizionarea cu energie și bunuri materiale a unor exclave ce fac parte din teritoriul național.

În cazul în care accesul la o anumită strâmtoare e dificil, costisitor sau impune costuri politice excesive, un actor puternic la nivel regional va putea încerca să creeze un coridor navigabil artificial (canal), singur sau în asociere cu alte state interesate. Astfel, Turcia a insistat pentru construirea Canalului Istanbul, ca alternativă comercială și ecologică la strâmtorile Bosfor și Dardanele, un proiect controversat din motive economice și de mediu. Canalele Suez și Panama sunt tot construcții artificiale, acestea au jucat sau joacă încă (mai ales Suezul) un rol important, mai ales în plan comercial.

Națiunile maritime vor fie să controleze accesul prin strâmtori, fie să participe la anumite aranjamente juridice care le garantează folosirea acestora pe timp de pace și doresc să evite să se supună deciziilor arbitrare ale unor puteri regionale agresive.

Națiunile maritime puternice dezvoltă de-a lungul istoriei strategii de control al punctelor-cheie de trecere, de contestare sau de acomodare cu cele care dețin controlul strâmtorilor importante. Puterile în ascensiune ajung să controleze puncte strategice de trecere, să limiteze capacitatea rivalilor de a își proiecta puterea. Invers, decăderea unei puteri imperiale se manifestă uneori și prin accesul îngreunat sau blocat prin strâmtori, dublat de imposibilitatea de a forța pasajul prin mijloace militare sau presiuni economice. Ca regulă generală, competiția hegemonică determină marile puteri să caute rute terestre și maritime cât mai scurte și eficiente pentru comerț și proiectarea forței lor militare, dar în același timp caută și să blocheze accesul puterilor rivale sau să îl îngreuneze. De asemenea, vor să aibă uneori baze militare lângă strâmtorile importante, spre a își asigura accesul liber și a bloca tentativele competitorilor de a le restrânge libertatea de mișcare.

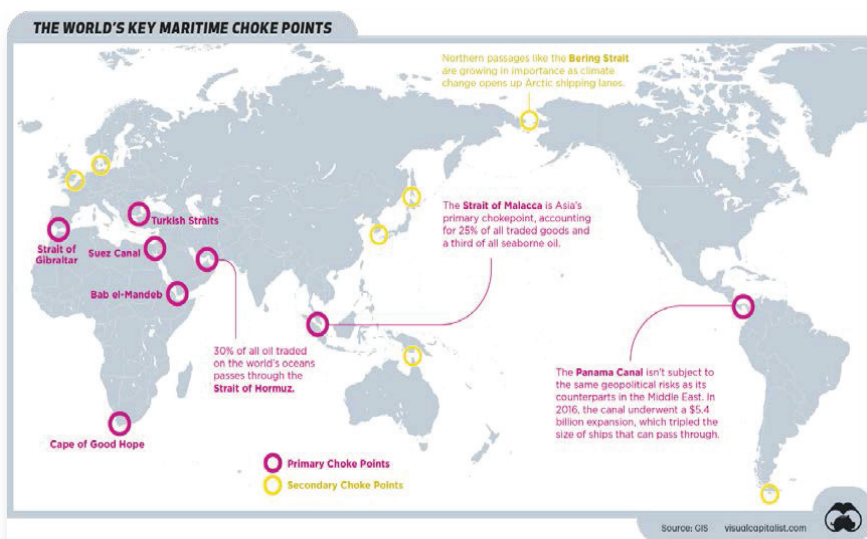
În Teoria Relațiilor Internaționale, curentul „realist” și „neorealist” explică prin noțiunea de „anarhie sistemică” această rivalitate periculoasă, actorii statali concurând pentru resursele de putere materială, implicit și pentru controlul punctelor geografice esențiale. Marile puteri și cele regionale nu vor înceta să urmărească să controleze accesul terților prin strâmtoarele din vecinătatea lor.

De cele mai multe ori, nu un singur stat, ci mai multe, își împart exercițiul suveranității asupra unei strâmtoare, acestea stabilind de comun acord reguli de drept internațional, bazate pe cutume sau pe tratate, cel mai important fiind cel referitor la dreptul mărilor și oceanelor (Convenția de la Montego Bay din 1982).

Comerțul maritim reprezintă acum, din punct de vedere cantitativ, circa 75% din totalul comerțului mondial. De aceea, strâmtoare precum Hormuz și Malacca au căpătat o importanță globală, mai ales că și comerțul cu petrol, gaze lichefiate, cereale le utilizează intensiv. Creșterea economică a unor mari puteri precum China și India depinde direct de accesul comercial prin aceste strâmtoare, iar dimensiunea economică a securității naționale este una esențială. Geoeconomia explică miza și geografia rivalităților și tendința de a concura spre a avea acces privilegiat prin strâmtoare și canale de importanță deosebită.

În analiza geopolitică se folosește uneori distincția între puterile „talasocratice” (adică maritime) și cele „telurocratice” (sau terestre). De regulă, puterile talasocratice reușesc să controleze strâmtoare esențiale, dar și alți actori maritimi semnificativi pot încerca să modifice regimurile de navigație nefavorabile, de exemplu formând o alianță. Marile războaie de tip mondial sunt adesea de natură să aducă schimbări majore în cadrul regimurilor de navigație prin strâmtoare. În cadrul negocierilor pentru stabilirea unui regim juridic echitabil al circulației prin strâmtoare există adesea două tabere: cea a adepților liberei circulații și tabăra celor ce susțin acordarea de puteri sporite de control și de restricționare a unuia sau mai multor actori statali locali. Prin controlul intrării în strâmtoare (puncte de gâtuire), puterile regionale pot bloca accesul militar al altor state în zone pe care vor să le controleze, mai ales în situații conflictuale, când ar exista riscul escaladării.

De asemenea, dată fiind importanța comercială și volumul mare de bunuri și materii prime ce străbat strâmtorile, riscurile asociate pirateriei sunt incluse în analiza de securitate, la fel ca și cele legate de accidente navale grave și poluarea chimică și biologică.



Carmen Ang, *Cartografierea principalelor puncte maritime de trecere de pe Globul pământesc* (Mapping the World's Key Maritime Choke Points), Visual Capitalist, 30 March, 2021, <https://www.visualcapitalist.com/mapping-the-worlds-key-maritime-choke-points/>

În acest context, sunt binevenite câteva exemple de strâmtori globale, care vor ajuta cititorii să înțeleagă mai clar situația actuală și efectele generate de acestea.

Strâmtoarea **Ormuz** este situată la intrarea Golfului Arabo-Persic, între Iran și Oman (dar în apele teritoriale ale acestuia), având 40 km lățime și 63 km lungime. Conectează Golful Persic și Golful Oman, asigurând circulația mărfurilor (mai ales a petrolului) către Marea Arabiei și Oceanul Indian. Prin ea trece circa 30% din petrolul mondial, ceea ce o face una dintre cele mai importante rute maritime comerciale din lume.

Strâmtoarea **Malacca** conectează Marea Andaman (Oceanul Indian) și Marea Chinei de Sud (Oceanul Pacific). Este situată geografic între insula indoneziană Sumatra și peninsula Malaezia la vest, precum și zona sudică a Thailandeii la est. Are o suprafață de aproximativ 65.000 km pătrați, o lungime de 800 km, dar o lățime de numai 65 km în sud, respectiv 250 km între Insula We din Sumatra și Istmul Kra pe continent. Are 2,7 km în cel mai îngust punct și adâncimea medie e de 27 metri în zona de sud. Se estimează că Malacca este cea mai vulnerabilă dintre strâmători și blocarea acesteia poate genera efecte extrem de grave, mergând până la confruntare militară. Pirateria, terorismul islamic sunt riscuri constante, dar și un conflict militar regional rămâne de domeniul posibilului. E considerată calea cea mai scurtă pentru petrolul din Orientul Mijlociu cumpărat de China, India sau Coreea de Sud. Se consideră că circa 35 % din comerțul mondial cu bunuri și energie trece prin acest loc. Circa 12 milioane barili de petrol trec zilnic prin ea și circa 50.000 de vase o străbat anual. În caz de blocaj, navele pot trece prin strâmătorile Makassar și Lombok, ca alternative. Analizii arată că 80% din importurile de petrol ale Chinei trec prin Malacca.

Strâmtoarea **Singapore** are 113 km lungime și 19 km lățime, conectând Malacca cu Marea Chinei de Sud. Canalul Filipine e cel mai îngust areal al Strâmătorii Singapore, având circa 3 km lățime în punctul cel mai îngust, de aceea poate fi ușor blocat de state din regiune sau de SUA de exemplu, în caz de conflict militar.

Strâmtoarea **Bab el Mandeb** este situată între Marea Roșie și Oceanul Indian, fiind unul din marile hub-uri pentru comerțul maritim mondial cu petrol. Are circa 32 km lățime. Strâmtoarea marchează în fapt joncțiunea dintre Peninsula Arabică și Africa și importanța sa deosebită derivă și din conexiunea funcțională cu Canalul Suez, cel care leagă Marea Mediterană și Marea Roșie, permițând astfel comerțul cu energie și bunuri între Europa și Asia. Între Yemen și Djibouti coridorul navigabil se întinde pe 26 km. Pirateria, terorismul islamic sau conflictele din Somalia și din Yemen sporesc riscurile aferente acestei strâmători.

Strâmtoarea **Sunda** conectează Oceanul Indian și Marea Java (conectată cu Oceanul Pacific), ambele maluri aparținând Indoneziei. Lățimea minimă este de 24 km, iar adâncimea minimă de 20 de metri. Este importantă pentru comerțul dinspre Orientul Mijlociu și Africa, prin Oceanul Indian către Asia de Est. Poate fi o alternativă la Malacca, dar consumul de carburant va fi mai mare și drumul va dura mai mult.

Strâmtoarea **Gibraltar** separă Marea Mediterană de Oceanul Atlantic, precum și Marea Britanie (de care aparține legal exclava Gibraltar) de Maroc. Este o strâmtoare foarte importantă deoarece este singura cale de a ajunge rapid dinspre Oceanul Atlantic către zona de Sud a Europei și cea de Nord a Africii. Astfel, țările din Europa de Nord, dar și cele din America de Nord și de Sud fac comerț cu state africane folosind această strâmtoare. Lățimea minimală este de 13 km, iar lungimea totală de 58 km.

Strâmtoarea Tsugaru se află între Honshu și Hokkaido, în nordul Japoniei și leagă Marea Japoniei de Oceanul Pacific. Este importantă pentru comerțul Chinei și Japoniei cu statele aflate la Est.

De asemenea, **canalele artificiale** (de exemplu Panama și Suez) sunt esențiale pentru desfășurarea comerțului mondial cu bunuri și energie, dar și pentru proiectarea forțelor militare ale marilor puteri. Deși au fost create de om, servind inițial mai ales interesele unor mari puteri (de tip colonial), acestea joacă un rol similar cu al strâmtorilor, având o valoare geopolitică și geoeconomică foarte ridicată. Statele care au posibilitatea să construiască canale având ambele maluri situate pe teritoriul lor, dar asigurând conexiunea cu mări sau oceane, dobândesc avantaje geoeconomice și strategice importante. Un caz specific este al **canalului Istanbul**, pe care Turcia îl construiește ca alternativă la Bosfor și Dardanele, spre a le decongestiona, dar și din motive de profit economic. **Canalul Suez** conectează Marea Mediterană cu Marea Roșie, permițând conexiunea Europei și Africii de Nord cu Asia de Sud. Circa 4,2 milioane de barili de petrol trec zilnic prin canal. Blocarea accidentală sau voită a canalului ar obliga vasele să ocolească pe la capul Bunei Speranțe, măbind substanțial costurile

și timpul necesar. **Canalul Panama** conectează Oceanul Pacific cu Marea Caraibelor, așadar cu Oceanul Atlantic. Circa jumătate milion de barili de petrol trec zilnic pe acolo, dar canalul este destul de îngust. Se discută de zeci de ani de posibila construire a unui nou canal, **Nicaragua**, spre a avea o alternativă la Panama și, grație adâncimii sale mai mari (26-29 metri), ar permite trecerea unor vapoare care nu pot străbate Canalul Panama. Costurile estimate, circa 30-40 de miliarde USD, fac deocamdată proiectul extrem de greu de realizat, fiind mai fezabilă lărgirea canalului Panama.



Ajay Kumar, Strâmtorile de importanță globală (Major World Straits Important for Various Competitive Written Exams), Military Choice, 1 February 2019, <https://military-choice.blogspot.com/2019/02/major-straits-of-world-ncert-notes.html>

Importanța geostrategică a strâmtorilor Mării Negre

Strâmtorile Bosfor și Dardanele

Trebuie să subliniem că **Strâmtorile Bosfor și Dardanele** constituie tema centrală a acestui proiect editorial. De ce? Sunt

zone geostrategice considerate esențiale pentru bunul mers al comerțului dintre Europa de Est, Africa, Orientul Mijlociu și Asia de Sud și de Est. De asemenea, au o mare importanță în securitatea militară a Europei de Est.

O privire aruncată hărții Mării Negre ne arată că strâmtorile Bosfor și Dardanele au o multiplă însemnătate pentru continentul european și implicit pentru țara noastră. Ele asigură conectarea comercială navală a Europei de Sud-Est cu zona Mediteranei și cu Orientul Mijlociu-Africa de Nord (MENA), de asemenea intră substanțial în calculele de securitate și apărare ale statelor UE, dar și non-UE (Rusia, Ucraina etc).

Importanța lor geostrategică a fost evidentă încă din cele mai vechi timpuri.

Începând din Antichitate, acestea au servit ca element material în competiția de putere și securitate dintre diverse imperii, regate și orașe-state. Marile puteri și cele regionale au concurat acerb pentru a-și asigura controlul asupra Mării Negre, iar posesia peninsulei Crimeea și a Strâmtorilor garantau acest lucru. Cel care le controla, transforma Marea Neagră într-un lac și împiedica rivalii să aducă forța navală în bazinul pontic. De asemenea, obținea un avantaj comercial major. Astfel, Imperiul Persan a stabilit punți de trecere peste Bosfor și Dardanele spre a ataca orașele-state grecești și a le cuceri, dar a înregistrat în final un eșec major iar apoi, peste un secol și jumătate, Alexandru Macedon a trecut și el peste aceste strâmtori cu armatele sale grecești cucerind integral Imperiul Persan. Căderea Constantinopolului, la mijlocul secolului al XV-lea, a stimulat Imperiul Otoman să preia controlul asupra strâmtorilor Mării Negre. Sultanii otomani au decis să nu permită accesul navelor străine prin ele, decât atunci când acordau ei discreționar acest drept, blocând practic conexiunea dinspre Marea Neagră spre Orientul Mijlociu.



Istanbul, Turkey: The Crossroads of Europe and Asia (Istanbul, Turcia: intersecția dintre Europa și Asia), NASA Earth Observatory, 16 April, 2004, Public domain, Wikimedia Commons, https://ro.wikipedia.org/wiki/Bosfor#/media/Fi%C8%99ier:Istanbul_and_Bosporus_big.jpg

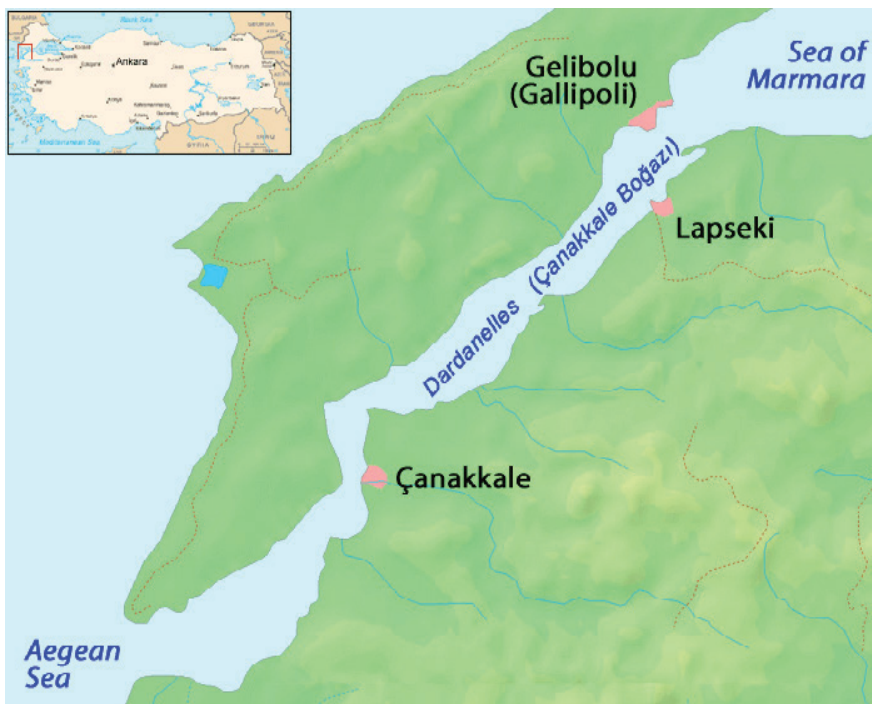
Competiția pentru strâmtori s-a caracterizat ulterior prin rivalitatea ruso-otomană. Tratatul de la Kuciuk Kainargi (1774) a permis rușilor libera navigație prin Marea Neagră și strâmtori. Ulterior, o suită de războaie și de tratate de pace au dus la alternarea unor situații, când accesul le era permis actorilor non-riverani, cu altele, când Rusia și Turcia își rezervau dreptul de a decide discreționar cine poate intra prin acestea. Convenția colectivă privind statutul strâmtorilor din anul 1841 a marcat interzicerea trecerii navelor de război, stabilind acest fapt ca pe un principiu de drept internațional. Tratatul de Pace de la Paris din 1856 a menținut interdicția pentru navele militare, existând doar câteva excepții. După Primul Război Mondial, după eșecul implementării tratatului de la Sèvres (nefavorabil Turciei), tratatele de la Lausanne

și Montreux au permis libera circulație a vaselor comerciale, dar au restricționat circulația celor militare, chiar și în timp de pace.

Din punct de vedere geopolitic, de-a lungul ultimelor trei sute de ani, conflictele militare regionale (mai ales între Rusia și Imperiul Otoman/Turcia) și cele la nivel global (cele două războaie mondiale) au arătat importanța atașată de actorii aflați în stare de rivalitate controlului strâmtorilor. Binomul Crimeea-Strâmători a definit în mod tradițional dorința celor două imperii de a controla bazinul pontic și căile de acces dinspre și către acesta. Repetăm, aceste strâmători constituie unica rută maritimă ce conectează Marea Neagră cu Marea Mediterană, în condițiile în care Marea Neagră este una semi-închisă, având o conexiune redusă cu alte mări și oceane. Pe fondul declinului lent al Imperiului Otoman și a ascensiunii Imperiului Rus, menționăm preocuparea intensă a Marii Britanii de a împiedica statul rus să controleze strâmțorile și gurile Dunării, ilustrativ fiind războiul Crimeii de la mijlocul secolului al XIX-lea. Doar ascensiunea militară și economică amenințătoare a Germaniei la începutul secolului XX a determinat Marea Britanie să se alieze cu Rusia și Franța spre a o contracara, iar ulterior, în timpul Primului Război Mondial, să fie de acord, în secret, alături de Franța, ca Rusia să obțină controlul asupra strâmtorilor. Acest lucru nu s-a mai întâmplat, statul rus trecând prin revoluția bolșevică și război civil, devenind incapabil să obțină ceea ce își dorea atât de mult.

Epoca interbelică s-a caracterizat prin oscilația între un regim multilateralist, care să asigure riveranilor o cât mai mare libertate de circulație și dorința Turciei și URSS de a limita accesul vaselor militare ale non-riveranilor. Conform Tratatului de la Lausanne (1923), niciun stat non-riveran nu putea trece prin strâmțori cu o forță mai mare decât a celui mai puternic actor naval riveran și care se afla deja în Marea Neagră. Pe timp de război, dacă Turcia era stat beligerant, doar navele țărilor neutre aveau drept de trecere. Pe ansamblu însă, acest tratat afirmă principiul libertății de navigație și aplica același regim cu cel care se aplica și altor strâmțori situate în alte regiuni de pe glob.

Obiectivul Turciei a rămas, însă, asigurarea controlului asupra strâmtorilor, considerat o chestiune de securitate națională. Începând cu anii '30, liderii de la Ankara au făcut demersuri diplomatice pentru redeschiderea dosarului strâmtorilor Mării Negre, insistând pe dreptul său de a cere militarizarea și controlul total asupra strâmtorilor. Acest obiectiv a fost realizat prin Tratatul de la Montreux (1936) care a impus restricții clare privind tonajul vaselor care tranzitau strâmtorile, a limitat perioada de ședere în Marea Neagră a vaselor statelor non-riverane în timp de pace și a dat Turciei dreptul de a închide strâmtorile în timp de război, dacă se simțea amenințată sau era angrenată în război. Turcia devenea *de jure* gardianul strâmtorilor pontice.



Map of Dardanelles (Harta Strâmtorii Dardanele), 13 October, 2005, Public domain, Wikimedia Commons, https://ro.wikipedia.org/wiki/Dardanele#/media/Fi%C8%99ier:Dardanelles_map2.png

În prezent, în ceea ce privește strâmtorile Bosfor și Dardanele, problemele de interes sunt de natură economică, ecologică și militară.

Traficul comercial prin strâmtori este foarte încărcat, ceea ce creează și probleme de natură ecologică. Se estimează că circa 3% din petrolul mondial tranzitează aceste strâmtori (3 milioane de barili de petrol zilnic, 20 milioane tone pe an). Bosforul este străbătut anual de circa 40.000 de vase comerciale, volumul total estimat fiind de 630.000 de tone. Între Bosfor și Dardanele se găsește Marea Marmara, iar spațiul maritim al Bosforului este destul de îngust pe alocuri (698 metri minim și 4,7 km maxim, cu adâncimea cuprinsă între 30 și 110 m). Dardanele au o lățime medie de 4 km (minim 1,2 km) și o adâncime de circa 55 de metri. Între Bosfor și Marmara sunt 31 de km, iar între Marmara și Dardanele 61 km. Traficul a devenit extrem de congestionat, existând periodic accidente navale soldate cu episoade de poluare.

Paradoxal, România a acceptat și chiar a lăudat regimul creat în 1936, deși el practic transforma Marea Neagră într-un spațiu maritim închis și permitea nu doar Turciei, dar și URSS să pună bazele unui viitor posibil condominiu subregional. Interesul național românesc ar fi cerut să fie păstrate regulile de la Lausanne. Și atunci cum se explică poziția României? Nicolae Titulescu, pe atunci ministru de externe, a dorit să menajeze interesele Ankarei, cu care statul român colabora în cadrul Pactului Balcanic și să facă și o deschidere spre Moscova, cu care România încheia în 21 iulie 1936 un protocol al unui pact de asistență mutuală. Aliatul principal al țării noastre pe atunci, Franța, își dorea clar un asemenea aranjament de securitate, aceasta având un acord similar cu URSS încă din 1935. În timpul celui de-Al Doilea Război Mondial, Turcia a rămas neutră până în 1945, dar URSS s-a aflat în conflict militar cu România din iunie 1941 până în septembrie 1944. Începutul Războiului Rece a adus cu sine tentativa eșuată a URSS de a pune stăpânire pe strâmtorile Mării Negre, iar deceniile care au urmat s-au caracterizat prin existența unei granițe fixe între Occident

(NATO) și URSS, care trecea prin Marea Neagră. Regimul creat la Montreux s-a conservat și e în vigoare și în prezent, neexistând perspective clare pentru schimbarea sa, în viitorul apropiat.

Pentru România, ca stat riveran, securitatea națională a fost organic legată de dinamica strategică din zona strâmtorilor și bazinului Mării Negre. De-a lungul istoriei, doar accesul liber la strâmtori a asigurat conectarea comerțului românesc la cel global, a permis menținerea unei conexiuni mai facile cu spațiul occidental și a asigurat o prezență activă a României în jocurile de putere și securitate regională. Din momentul obținerii accesului la Marea Neagră, odată cu încorporarea Dobrogei prin Tratatul de la Berlin din 1878, una din prioritățile centrale ale agendei de securitate a României a fost asigurarea liberului acces prin strâmtori. Pe lângă aspectele de ordin economic, dimensiunea strategică a jucat un rol important în calculele decidenților români. Țara noastră nu dorea ca o singură putere să domine Marea Neagră și să acționeze discreționar, ea avea de asemenea nevoie să se asigure că poate primi sprijin militar aliat în caz de necesitate.

În prezent, România, stat membru al NATO și al UE, dorește ca navele de suprafață și cele subacvatice ale aliaților săi să poată pătrunde cât mai liber în Marea Neagră spre a contribui la descurajarea unei agresiuni împotriva sa sau a Turciei și Bulgariei. De asemenea, ne dorim să putem desfășura comerțul cu bunuri economice prin strâmtori, fără alte blocaje decât cele accidentale și de scurtă durată. De aceea, România s-a situat constant în tabăra celor care susțin libera circulație prin strâmtori și accesul cât mai neîngrădit al navelor militare ale statelor non-riverane.

STRÂMTORILE MĂRII NEGRE ÎN ANTICHITATE

Înainte de a prezenta principalele momente ale confruntărilor pentru hegemonia asupra strâmtorilor Bosfor (Bospor) și Dardanele (Hellespont), trebuie subliniat că, în antichitatea greco-romană, ele au avut ca funcție principală comunicarea dintre Asia Mică și Europa. Chiar etimologia numelui *Bosporos* sugerează aceasta¹. Byzantion, cel mai important oraș din zona strâmtorilor, a fost fondat de coloniștii din Megara (din Attica) în jurul anului 667 î.d.Hr. Conflictele în care au fost implicate cele două strâmtori au fost motivate îndeosebi de scopul cuceririi unui teritoriu de pe continentul opus și nu de consolidarea controlului asupra accesului în Pontos Euxinos (Marea Neagră) prin Marea Marmara (Propontis). Două exemple străvechi de asemenea conflicte sunt cele din 513 și 480 î.d.Hr., când armatele persane au construit poduri de pontoane peste Bosfor, respectiv Dardanele, pentru a pătrunde în Thracia (după victoria contra perșilor din 479 î.d.Hr., regiunea strâmtorilor a intrat sub dominația Athenei, până în 405 î.d.Hr.). Pe direcția inversă, de la vest la est, Alexandru cel Mare a început războiul contra perșilor din 334 î.d.Hr. prin traversarea strâmtoarei Dardanele pe la Abydos (azi, Çanakkale), dar cu trupe purtate la bordul navelor. Imperiul creat de el a fost primul stat care, pentru o scurtă perioadă, a integrat teritoriile europene și asiatice a căror comunicare o asigurau strâmtorile Dardanele și Bosforos. Pe durată lungă, această funcție a fost consolidată ulterior de statul roman care, între 133 î.d.Hr. și 40 î.d.Hr., a cucerit în mai multe etape Asia Mică. Bythinia (în care se aflau strâmtorile) a devenit provincie în

¹ Bosforos derivă din *Bous* (bou) și *poros* (loc de trecere), deci s-ar traduce prin „Vadul boilor”. *Hellespontos* înseamnă „Marea lui Helles” (Helles a fost unul dintre argonauți, care s-ar fi înecat în această mare). *Dardanele* derivă de la numele orașului *Dardanos*, situat pe locul actualului Kepez, la 8 km sud de Çanakkale.

74 î.d.Hr. Toate provinciile europene și asiatice erau integrate prin rețeaua de drumuri. *Via Egnatia* începea la Dyrrachion (Durrës) și se termina la Byzantion, iar *Via Aquillia* lega Abydos de Side (Manavgat, pe coasta de sud a Asiei Mici). Pe de altă parte, *Pontus Euxinus* a fost inclus în ceea ce romanii denumeau *Mare Nostrum* (noțiunea de „Mare Mediterană” a apărut în evul mediu timpuriu).

Strâmtorile în secolele IV-XI

După ce a câștigat o bătălie contra rivalului său Licinius (18 septembrie 324), împăratul roman Constantin cel Mare a sesizat importanța pe care o avea zona unde s-a desfășurat confruntarea, între orașele de pe malurile opuse ale Bosforului, Byzantion și Chalcedon: o poziție centrală în imperiu, între cele două continente, între cele două mări și la distanțe aproximativ egale față de cele două zone de insecuritate (limes-ul dunărean și frontiera dinspre Persia). Byzantion a fost reconstruit și a devenit noua Romă, inaugurată la 11 mai 330 (denumit apoi în mod oficial Constantinopolis). Fondarea Constantinopolului nu a diminuat preponderența axei vest-est, deoarece noua capitală a fost amplasată acolo tocmai pentru a se asigura o poziție centrală între părțile europeană și asiatică ale imperiului. Această axă vest-est a rămas predominantă până în secolul al XIII-lea, când funcția preponderentă a celor două strâmtori a devenit asigurarea accesului flotelor Genovei și Veneției în Marea Neagră. A început astfel a doua mare etapă din istoria celor două strâmtori, în care Constantinopolul a devenit locul de tranzit între spațiul mediteranean și Marea Neagră, în care Imperiul Bizantin a stabilit un monopol comercial asigurându-și un avanpost în Crimeea până la dezmembrarea sa în 1204. Cum nu mai exista niciun inamic cu forță navală, punctele de control ale strâmtorilor (Hierion – pe malul de nord al Cornului de Aur - și Abydos) au avut funcții strict de natură vamală. Abydos a fost principalul loc de trecere din Europa către Asia. Abia atunci când a reapărut o asemenea putere în estul Mediteranei, Califatul arab, a devenit imperativă apărarea accesului prin Dardanele, și de aceea Abydos a devenit o poziție

strategică de cea mai mare importanță. Un moment de răscruce a fost cel din urmă atac al arabilor din 717-718, când resursele de care dispuneau asediații au permis transformarea blocajului într-o victorie contra unei armate arabe înfometate. Pericolul unui atac dinspre sud prin Dardanele a dispărut după 718, dar în 860 și 941 Constantinopolul a avut de suferit atacuri din partea varegilor ruși, pătrunși prin Bosfor. Noua situație a impus prevenirea acestor agresiuni prin reorganizarea districtului militar care supraveghea Bosforul, prin alianța cu khazarii și prin întărirea pozițiilor din Crimeea. Abia după creștinarea cneazului kievean Vladimir în 988, a dispărut acest factor de insecuritate. De asemenea, desființarea Bulgariei în 1018 a reprezentat și momentul final al transformării Mării Negre într-un „lac bizantin”. În concluzie, mutarea capitalei Imperiului Roman la Constantinopol a conferit o importanță majoră celor două strâmtoare, atât din punct de vedere militar, cât și din punct de vedere al traficului comercial dintre Marea Neagră și Marea Egee.

Declinul dominației bizantine asupra strâmtoarelor

Declinul puterii navale bizantine în a doua jumătate a secolului al XI-lea a făcut necesară utilizarea navelor venețiene, ceea ce i-a îngăduit Veneției să pretindă privilegii comerciale. În 1082 a obținut scutirea de impozite. Ulterior, de asemenea privilegiile au beneficiat și Genova și Pisa. În 1169, privilegiile acordate Genovei au devenit similare cu cele ale Veneției. Rivalitatea dintre cele două orașe și ambiția Veneției de menținere a hegemoniei comerciale în Imperiul Bizantin au determinat deturnarea cruciadei a IV-a (1204). La îndemnul Veneției, cruciații au cucerit Constantinopolul. Imperiul s-a destrămat. Constantinopolul a rămas capitala unui imperiu condus de unul dintre conducătorii cruciaților (Balduin de Flandra), dar Veneția a fost cea care a profitat cel mai mult de noua situație, deoarece a dobândit acces nestingerit în Marea Neagră. După ocuparea Constantinopolului de către cruciați, Veneția și Genova (care au încheiat un acord de pace în 1218 și un tratat de

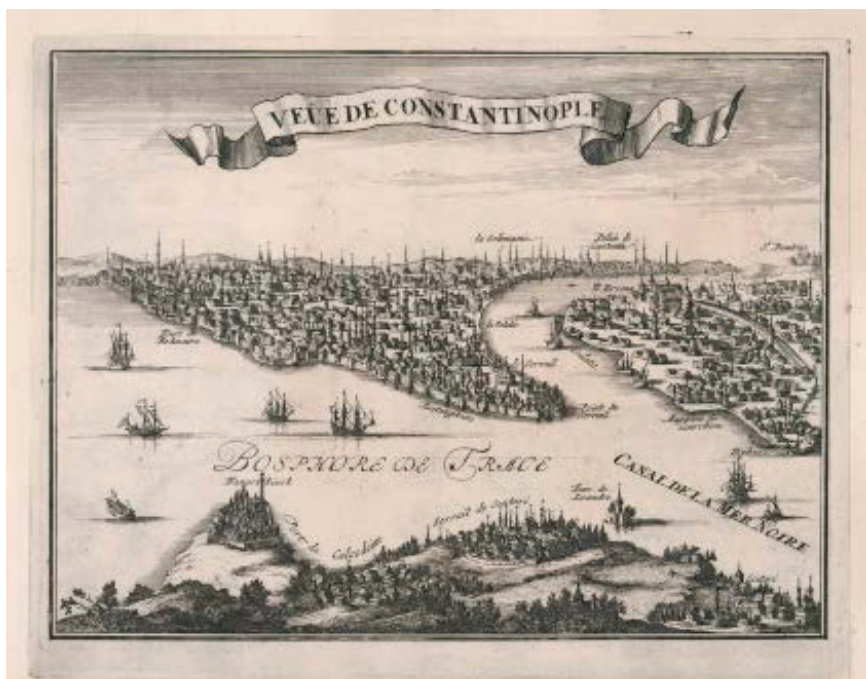
alianță în 1232) au beneficiat de liberul acces în Marea Neagră prin Bosfor. Dezvoltarea navigației italiene în Marea Neagră a conferit strâmtorilor o importanță majoră, deoarece astfel se asigura conectarea Mării Mediterane la circuitul comercial euroasiatic, deschis prin unificarea acestui imens spațiu de către dominația mongolă. Drumurile uneau regiunea Mării Negre cu centrele comerciale din Asia Centrală, Persia și China.

În Asia Mică au supraviețuit două state grecești, unul cu capitala la Niceea, iar celălalt la Trapezunt. Din cel de la Niceea a pornit mișcarea de recucerire a teritoriului ocupat de latini, încheiată în 1261. În schimb, Imperiul de la Trapezunt și cel Latin de la Constantinopol aveau ca interes comun stăvilirea expansiunii celui de la Niceea, care dispunea de o flotă în continuă dezvoltare. Constantinopolul era apărat de flotele Veneției și Genovei. În 1239 și 1241, atacurile flotei Imperiului de la Niceea pătrunse în Marea Marmara au fost respinse de navele venețiene. Imperiul Latin rămânea însă un stat fragil. În 1261, Constantinopolul a fost eliberat de armata împăratului de la Niceea, Mihail VIII Paleologul. Prin tratatul de alianță din 13 martie 1261, el le-a acordat Genovei și Pisei dreptul exclusiv de a naviga liber prin strâmtori și de a face comerț oriunde în bazinul Mării Negre (în 1258 reîncepuse confruntarea dintre Veneția și Genova). Deteriorarea relațiilor cu Genova în 1264 a condus la reorientarea lui Mihail VIII spre Veneția începând din 1268, dar și la recuperarea treptată a controlului imperial asupra strâmtorilor, cedat cu atâta ușurință în 1261. Politica de echilibru a fost însă abandonată de Andronic II în 1285, care a sporit privilegiile Veneției. Urmarea a fost reluarea conflictelor dintre Genova și Veneția.

Primul „război al strâmtorilor” din 1294-1299 a început prin lupte în estul Mediteranei, după care teatrul de război s-a mutat în Marea Neagră. El s-a încheiat cu consolidarea pozițiilor Genovei la strâmtori și în Marea Neagră. Instalată la Pera, pe malul de nord al Cornului de Aur, colonia genoveză controla accesul în Bosfor. Slăbiciunea statului bizantin a favorizat extinderea hegemoniei

genoveze în bazinul Mării Negre, dar pe de altă parte și Veneția a reușit restabilirea prezenței comerciale în Crimeea, cu sprijinul hanului Özbek (1332). Astfel se creau premisele următoarei confruntări dintre Veneția și Genova. După ce fuseseră aliate în războiul declanșat de hanul Jani Beg (1343-1347), încheierea unei păci separate cu Veneția a condus la un conflict între Genova și Veneția (1348-1349), continuat prin „al doilea război al strâmtoarelor” (1350-1355), provocat de concurența dintre coloniile din Crimeea. Veneția, aliată cu împăratul Ioan VI Cantacuzino, a fost înfrântă de Genova, dar nu a pierdut pozițiile din Marea Neagră. În „al treilea război al strâmtoarelor” (1376-1381), Genova, aliată cu Ungaria, a reușit eliminarea Veneției din Marea Neagră. Evenimentul cel mai important din acei ani, din punctul de vedere al istoriei celor două strâmtoare, a fost reinstalarea stăpânirii otomane în peninsula Gallipoli în 1376 (Ioan VI le-o cedase mai întâi în 1354). Turcii au construit acolo o fortificație care a devenit prima lor bază navală. Acesta a fost primul pas al înlocuirii dominației bizantino-genoveze asupra strâmtoarelor prin cea otomană. Al doilea pas a fost prima blocadă a Constantinopolului întreprinsă de sultanul Bayezid I între anii 1394-1402. Între 1390-1395 a fost construită fortificația Anadoluhisari pe malul asiatic al Bosforului, în locul unde canalul este cel mai strâmt (660 m). Ulterior, în timpul lui Mehmed II, în 1451-1452, fortificația a fost amplificată, și s-a construit încă una, Rumelihisari, pe malul opus. Construirea perechii de fortificații dotate cu artilerie a permis controlul asupra Bosforului și a facilitat cucerirea Constantinopolului la 29 mai 1453 (era blocat accesul pentru navele genoveze care ar fi putut veni din Marea Neagră). Tot în 1452 a fost blocată și strâmtoarea Dardanele prin perechea de fortificații Kale-i Sultaniye (pe malul asiatic) și Kilidülbahir (pe malul european).

În concluzie, substituirea hegemoniei bizantine în bazinul Mării Negre prin cea venețiano-genoveză a accentuat importanța celor două strâmtoare, deoarece controlul asupra lor însemna



David Rumsey Map Collection, David Rumsey Map Center, Stanford Libraries, *Veue de Constantinople* (Imagine asupra Constantinopolului), 1696, Internet Archive, https://archive.org/details/dr_veue-des-dardanelles-de-constantinople-to-accompany-les-forces-de-leuro-11668203

controlul asupra navigației care conecta coloniile din Crimeea și restul Mării Negre cu cele două republici italiene care concureau pentru supremație comercială în Mediterana.

Strâmtorile sub stăpânire otomană (1453-1774)

Cucerirea Constantinopolului de către armata otomană a fost un moment de răscruce a istoriei universale. Din punct de vedere geopolitic, principala consecință a victoriei lui Mehmed II a fost consolidarea dominației otomane în întreaga Europă de Sud-Est și înaintarea spre Europa Centrală. Ocuparea celor două strâmtori a condus implicit la substituirea hegemoniei bizantino-genoveze în

bazinul Mării Negre. Până în 1484, au fost cucerite toate regiunile sau orașele care mai rezistau (Imperiul de Trapezunt, coloniile genoveze din Crimeea, Chilia și Cetatea Albă din Moldova), iar Marea Neagră a devenit un spațiu exclus navigației altor state, un „lac otoman” în toată puterea cuvântului. Pe de altă parte, timp de două secole după cucerirea Constantinopolului, Dardanelele nu au suferit nicio amenințare.

A intervenit însă războiul otomano-venețian din 1645-1669, purtat pentru eliminarea ultimelor posesiuni venețiene din Creta. Flota venețiană a reușit să blocheze Dardanelele în 1650, iar între 1654-1657 s-au desfășurat alte acțiuni ale ei în strâmtoare. Cu mari eforturi, flota otomană a reușit înlăturarea blocadei. După aceea, s-a procedat la construirea unor noi fortificații, Seddül-Bahir în partea europeană și Kumkale în partea asiatică.

La începutul secolului al XVIII-lea, țarul Petru cel Mare a inițiat politica pe termen lung de expansiune a Rusiei în direcția Mării Negre. După eșecul războiului din 1711, Rusia a făcut un prim pas în această direcție prin tratatul de pace de la Belgrad din 18 septembrie 1739, care a pus capăt războiului ruso-austriaco-otoman din 1735-1739. Rusia a primit aprobarea de navigație comercială în Marea Neagră, dar numai folosind nave turcești. Problema apărării Bosforului nu se va mai pune decât atunci când



Gentile Bellini, The Sultan Mehmet II (Portretul lui Mehmet al II-lea), 1480, Public domain, Wikimedia Commons, https://en.wikipedia.org/wiki/Mehmed_II#/media/File:Gentile_Bellini_003.jpg

strâmtoarea putea fi amenințată de flota de război rusă din Marea Neagră, ceea ce se va întâmpla abia în războiul din 1768-1774.

Hegemonia otomană asupra strâmtoarelor a fost cu adevărat periclitată în acest război, declanșat de sultanul Mustafa III contra Rusiei, la îndemnul Franței. Obiectivul era recuperarea teritoriilor cucerite de Rusia în zona Niprului, în cooperare cu hanatul tătar din Crimeea. Contraofensiva rusă începută prin asediul Hotinului (aprilie – august 1769) și retragerea forțelor otomane din teatrul de război din Moldova și estul Munteniei au condus la instalarea ocupației rusești în cele două state românești. Planurile Rusiei erau însă de o mult mai mare anvergură, scopul final al strategiei sale pe termen lung fiind cucerirea Constantinopolului. Pentru a provoca revolte în Grecia și Arhipelag, a fost trimisă o flotă din Marea Baltică, prin Atlantic și Mediterana. Această operațiune a luat prin surprindere forțele otomane, care se așteptau la un atac naval rusesc asupra Bosforului.

La 5-7 iulie 1770, Rusia a câștigat bătălia din golful Çeşme, în fața insulei Chios, flota otomană suferind pierderi grele. Deoarece navele rusești au rămas în continuare în Marea Egee, imediat după bătălia de la Çeşme s-a decis modernizarea fortificațiilor din Dardanele. Lucrarea a fost efectuată de inginerul francez de origine maghiară François de Tott. În 1773-1776, inginerul a lucrat și la completarea fortificațiilor de la intrarea în Bosfor. Prin urmare, războiul din 1768-1774 a însemnat, în istoria strâmtoarelor Bosfor și Dardanele, un moment de răscruce. Noile fortificații au consolidat apărarea lor, dar, pe de altă parte, după cum se va arăta în detaliu în următorul capitol, tratatul de la Küçük Kaynarca (Kainargi) din 21 iulie 1774 a acordat Rusiei libera navigație a navelor comerciale. Nicio altă putere europeană nu beneficia de acest drept conferit prin articolul XI al tratatului. Așadar, în 1774 a început subminarea hegemoniei otomane în bazinul Mării Negre, ca efect al politicii agresive a Rusiei.

EXPANSIUNEA RUSIEI SPRE STRÂMOTORILE PONTICE. DE LA TRATATUL DE LA KUCIUC-KAINARGI (1774) LA TRATATUL DE LA UNKIAR ISKELESSI (1833)

Perioada cuprinsă între războiul ruso-otoman (1768 – 1774) și tratatul de la Unkiar Iskelessi (iulie 1833) a reprezentat pe de o parte, o epocă de expansiune a Rusiei spre Strâmtori iar, pe de altă parte, un efort constant al marilor puteri occidentale - Marea Britanie și Franța - pentru a limita această expansiune, conturând o epocă de mare complexitate, de confruntări războinice și diplomatice care au schimbat radical geografia politică și economică a zonei. Rusia s-a angajat în realizarea obiectivului ei primordial – cucerirea Strâmtorilor – schimbându-și tactica în funcție de situațiile cu care s-a confruntat. Într-o primă etapă, a recurs la război și anexarea de teritorii care să o apropie de obiectivul final (tratatele din anii 1774, 1792 și 1812). Când anexările nu au mai fost realizabile, Rusia a urmărit crearea unor state autonome în acele zone ale Imperiului Otoman unde creștinii ortodocși erau majoritari, state care să accepte tutela și



Țarina Ecaterina a II-a (1762 – 1796), https://ro.wikipedia.org/wiki/Ecaterina_a_II-a_a_Rusiei

să-i permită subminarea controlului otoman în zonele de interes vizate (tratatele din anii 1826 – 1829). În același timp, Rusia a reușit să obțină consimțământul Porții pentru trecerea navelor ei de luptă prin Strâmtoare (iulie 1833).

Pentru realizarea obiectivului de a lua în stăpânire Strâmtoarele, obiectiv politic și economic deopotrivă, împărăteasa Ecaterina a II-a a Rusiei (1762 – 1796) a imaginat inițial așa-numitul „proiect grecesc” ce prevedea restabilirea Imperiului Bizantin care urma să revină nepotului ei, Constantin. Acest imperiu urma să aibă capitala la Constantinopol și urma să înglobeze Grecia, Tracia, Macedonia și Bulgaria, în vreme ce Principatele Dunărene urmau să formeze regatul Daciei, promis favoritului împărătesei, prințul G. A. Potemkin.

Pacea de la Kuciuk-Kainargi, care a pus capăt războiului ruso-otoman din anii 1768-1774, constituie un moment definitoriu în evoluția de ansamblu a ecuației de putere în zona sud-estului Europei.

Tratatul de pace de la Kuciuk Kainargi (10/21 iulie 1774):

- Rusiei i se recunoștea dreptul de a lua sub protecția ei pe ortodocșii din Imperiul Otoman, atât prin reprezentantul său de la Constantinopol, cât și prin reprezentanții diplomați ce urmau să fie numiți la București și Iași.
- Rusia renunța la Basarabia păstrând doar regiunea de la est de râul Bugul de Sud (Iedisan) și o regiune spre Caucaz (Kabardia).
- Poarta Otomană recunoștea independența Hanatului Tătar care cuprindea Peninsula Crimeea și regiunea înconjurătoare Mării Azov.
- Clauza economică cea mai importantă pentru Rusia era libertatea comerțului și a navigației pentru navele ei „pe toate apele, fără excepție”.

Ulterior, Rusia s-a folosit de prevederile favorabile ei cuprinse în acest tratat. În 1783, ca urmare a presiunilor constante din partea Rusiei, liderii tătari au cerut alipirea teritoriilor lor la

Rusia. Impactul geopolitic a fost unul semnificativ, Rusia obținând controlul asupra peninsulei Crimeea, zonă strategică de importanță vitală în competiția de putere cu Imperiul Otoman în Marea Neagră.

Având în vedere că Marea Neagră, cât și Strâmțorile erau deschise pentru navele comerciale rusești, s-a semnat, în 1783, un tratat comercial cuprinzător cu Poarta Otomană, foarte asemănător cu „capitulațiile” acordate altor mari puteri. Optzeci și una de clauze fixau condițiile în care pavilionul comercial rusesc urma să fie permis, ca și cel al Marii Britanii și Franței, la intrarea în porturile otomane. Navelor comerciale rusești li se permitea să treacă prin Strâmțori fără plata vreunei taxe vamale. În urma somației Porții de a evacua Crimeea, Rusia, bazându-se pe alianța ei cu Austria, a declanșat ostilitățile împotriva Imperiului Otoman la 19 august 1787.

După o serie de confruntări cu rezultate ne semnificative, Austria a încheiat cu otomanii pacea de la Șiștov (4 august 1791), iar Rusia, deși victorioasă, însă temându-se de complicațiile iminente determinate de revoluția franceză, a semnat tratatul de pace cu otomanii la Iași (9 ianuarie 1792), prin care renunța din nou la Basarabia. În schimb, Poarta îi recunoștea stăpânirea asupra Crimeii, iar granița dintre cele două imperii era stabilită pe fluviul Nistru.

Următorul război ruso-otoman a izbucnit în noiembrie 1806, iar după aproape șase ani de conflict, la începutul lui mai 1812, când au fost clare intențiile lui Napoleon I de a invada Rusia, țarul Alexandru I (1801 – 1825) a decis să ajungă la un compromis cu Poarta.

În aceste condiții s-a semnat Tratatul de Pace de la București din 16/28 mai 1812. Sub presiunea amenințării franceze, Rusia a renunțat la obiectivul anexării Principatelor Moldova și Țara Românească și a optat pentru soluția minimală, realizată prin mituirea diplomaților otomani, care au acceptat ca Poarta să cedeze Rusiei doar teritoriul dintre râurile Prut și Nistru, ulterior numit

Basarabia. Doar sudul acestei zone era provincie otomană (raialele Chilia, Cetatea Albă și Tighina fuseseră cucerite la 1484 și 1538), iar restul aparținea Principatului Moldovei de la întemeierea sa; așadar rezulta că Poarta își încălcase obligația de a apăra teritoriul provinciilor ei privilegiate și dispunea de ele după bunul plac. În plus, se acordau privilegii de autonomie Serbiei, ai cărei lideri porniseră lupta antiotomană încă din 1804. Înfrângerea catastrofală a lui Napoleon și a marii sale armate la sfârșitul anului 1812 a făcut ca tratatul să rămână definitiv. Rusia ajunsese la Gurile Dunării.

La 20 decembrie 1827, sultanul a emis un *hâtîşerif* (o proclamație) chemând la „războiul sfânt” împotriva necredincioșilor și numind Rusia drept „cel mai înverșunat dușman al Islamului”. În plus, a mai afirmat că tratatul de la Akkerman i-a fost smuls prin „șantaj” și că prevederile lui sunt inaplicabile. Precizăm că, prin Convenția de la Akkerman (semnată de otomani la presiunea rușilor pe 7 octombrie 1826), fusese realizat precedentul de recunoaștere al statutului de autonomie a unor provincii otomane (Moldova, Țara Românească și Serbia), iar Poarta acceptase explicit protectoratul Rusiei asupra acestor provincii. În felul acesta, Rusiei i s-a oferit pretextul pentru războiul menit să o aducă în stăpânirea mult râvnitelor Strâmtoare. Când au înțeles că războiul este inevitabil, britanicii l-au presat pe țarul Nicolae I să facă un angajament oficial că nu va anexa noi teritorii. Pentru a liniști Londra, precum și alte guverne europene, Ministerul de Externe rus și-a însoțit declarația de război către Poartă (7 mai 1828) cu o expunere de motive care susținea că Rusia „nu urmărește distrugerea Imperiului Otoman”, ci dorea doar să restaureze tratatele ruso-otomane.

Războiul nu a adus însă rezultatul scontat de Sankt Petersburg, iar armata rusă nu a putut să treacă de orașul Adrianopol (astăzi orașul Edirne). Acolo au început, la 29 august 1829, tratativele de pace care s-au încheiat la 2/14 septembrie prin semnarea tratatului

de la Adrianopol care a adus noi modificări regimului circulației prin strâmtoari.

Tratatul de pace de la Adrianopol (2/14 septembrie 1829):

- Trecerea prin Bosfor și Dardanele se declară liberă și deschisă tuturor vaselor comerciale ale puterilor care se află în stare de pace cu Sublima Poartă. (art. 7)
- Bastimentele ruse nu vor fi supuse niciunei vizite de bord din partea autorităților otomane nici în plină mare, nici în porturile sau radele supuse dominației Sublimei Porți. (art. 8)
- Actul separat privitor la principatele Moldova și Țara Românească preciza statutul lor teritorial și politic, conferindu-le autonomie și libertatea comerțului, iar autoritatea sultanului rămânea doar formală. Principatele urmau să fie evacuate de trupele ruse după ce Poarta va plăti Rusiei o uriașă despăgubire de război. În caz contrar, Principatele urmau să treacă în componența Rusiei. (art. 5)

Tratatul de la Adrianopol a schimbat radical statutul țărilor române care au trecut sub protectoratul Rusiei, au fost eliberate de monopolul otoman asupra comerțului lor cu grâne și, ulterior, au adoptat Regulamentele Organice. Abia în 1833, otomanii au plătit uriașa despăgubire cerută, iar armata rusească a trebuit să plece din Principate.

Un alt moment important în evoluția ecuației de putere în Marea Neagră este consemnat prin semnarea Tratatului de la Unkiar-Iskelessi din 8 iulie 1833. Semnarea acestui tratat ruso-otoman s-a realizat sub presiunea pusă de trupele lui Mehmed Ali, pașa din Egipt, revoltat împotriva sultanului, care amenința capitala imperiului. În aceste condiții, Poarta a apelat la sprijinul Rusiei. Firește, interesul Rusiei era de a profita de vulnerabilitățile tot mai mari ale Imperiului Otoman pentru a forța obținerea unor avantaje strategice pe direcția principală de interes strategic: Marea Neagră-Strâmtoari.

Tratatul de la Unkiar-Iskelessi (8 iulie 1833):

- Rusia și Poarta Otomană se angajau ca pe viitor să se consulte „în toate problemele care privesc liniștea și securitatea lor” și să se ajute reciproc în cazul unui atac din partea unei terțe puteri.
- La cererea sultanului, țarul se obliga să-i vină în ajutor cu forțe terestre și maritime, iar în schimbul acestui ajutor, Poarta Otomană se angaja să închidă strâmtoarea Dardanele navelor de război străine, dar NU și celor rusești (articol adițional secret)

În urma acestui tratat, Marea Neagră devenea astfel o bază de acțiune a flotei ruse pentru lansarea unor operațiuni în Mediterana.

STRÂMOTORILE MĂRII NEGRE, DE LA CONVENȚIA DE LA LONDRA (1841) PÂNĂ LA PRIMUL RĂZBOI MONDIAL

Strâmtoarele au devenit o problemă internațională pe măsură ce marile puteri au intervenit activ în balanța de putere ruso-otomană. La capătul drumului de la declararea până la recunoașterea independenței Greciei (1821-1829), Balcanii s-au transformat, dintr-o regiune a Imperiului Otoman, într-o zonă de dispută a intereselor puterilor europene în care s-au manifestat și actorii locali.

„Criza orientală”, declanșată de afirmarea independenței Egiptului față de otomani, a oferit marilor puteri prilejul de a se întruni, în 1840, în conferința de la Londra. Anul următor, discuțiile s-au reluat în același loc, de data aceasta asupra problemei Strâmtoarelor. Convenția încheiată la 13 iulie 1841 a restabilit practica de a opri traversarea navelor militare între Marea Neagră și Marea Mediterană, anulând privilegiile pe care Rusia le obținuse prin tratatul din 1833 și temperându-i ambițiile de a obține controlul asupra Strâmtoarelor.

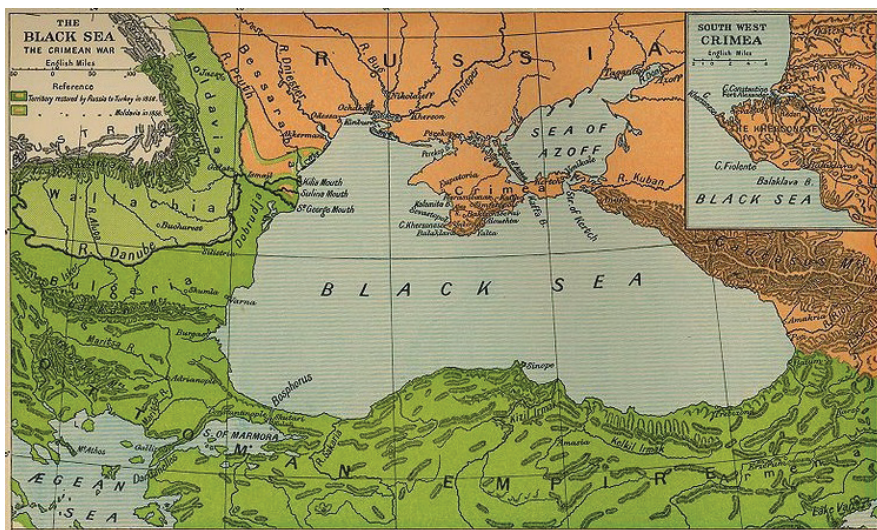
Convenția de la Londra privind Strâmtoarele (13 iulie 1841):

- Era interzisă, pe timp de pace, trecerea navelor de război prin Strâmtoare (art. 1).
- În mod excepțional, sultanul aproba, prin decret imperial, accesul pentru navele militare ușoare aflate la dispoziția misiunilor diplomatice străine (art. 2).

1848, anul mișcărilor revoluționare în Europa, a demonstrat rezistența regimului politic din Rusia, încurajând-o să continue să-și folosească forța militară pentru noi cuceriri. În iunie 1853,

trupele ruse au ocupat Principatele Române, determinând coalizarea puterilor occidentale cu Imperiul Otoman împotriva Rusiei. „Războiul Crimeii”, al cărui început a fost marcat de victoria maritimă rusească de la Sinop (30 noiembrie 1853), s-a încheiat, grație sprijinului francez și britanic acordat Constantinopolului, cu înfrângerea Rusiei, în 1856.

Congresul de pace de la Paris din 1856 a prilejuit un efort occidental concertat pentru a limita capacitatea militară a Rusiei și potențialul ei de a-și proiecta puterea pe direcția Marea Neagră-Marea Mediterană. În acest sens, măsurile menite să îngrădească expansionismul rusesc au vizat schimbări de natură politică și revizuirii teritoriale.



Hartă politică cu statele riverane ale Mării Negre după războiul Crimeii, 1853-1856. (*Cambridge Modern History Atlas*, 1912), https://az.wikipedia.org/wiki/Paris_kongresi

În plan internațional, tratatul de la Paris a introdus principiul liberei navigații a vaselor comerciale pe Dunăre și în zona pontică. Pentru a se garanta securitatea transporturilor maritime, Marea Neagră a fost „neutralizată”, prevenindu-se posibilitatea de a mai

fi folosită ca teatru de operații militare (așa cum s-a întâmplat în „războiul Crimeii”). Astfel, Rusia și Imperiul Otoman au fost obligate să-și retragă flotele militare spre porturile din Marea Azov, respectiv, Marea Marmara și Marea Mediterană. De asemenea, asupra comerțului maritim au fost impuse reglementări internaționale privind chestiunile sanitare, vama și poliția, reducându-se aria de legiferare a otomanilor în acest domeniu la aspecte secundare.

În plan politic, pentru anularea pretenției Rusiei de a-și mai aroga statutul de protector al creștinilor ortodocși din Imperiul Otoman (la care aspirase și Franța, pentru cei de confesiune catolică, oferind unul din pretextele războiului Crimeii), tratatul de la Paris a negat formal dreptul oricărei puteri semnatare de a interveni în afacerile interne ale Imperiului Otoman.

Prevederile tratatului de la Paris au vizat direct și spațiul românesc. Puterile europene au preluat principatele Moldovei, Valahiei și Serbiei sub „garanția colectivă a marilor puteri”, dezvoltându-le semnificativ gradul de autonomie. De asemenea, Rusiei i s-a blocat accesul la gurile Dunării când, în cadrul revizuirilor de frontieră, i-au fost luate teritoriile din sudul Basarabiei, în jurul orașelor Cahul, Bolgrad și Ismail. Acestea au fost înapoiate Principatului Moldovei, restabilindu-i-se legătura cu Marea Neagră, pe care o pierduse în 1812, la ocuparea Basarabiei. În felul acesta, după unirea moldo-valahă, în 1859, România a apărut pe hartă ca stat riveran pontic.

Tratatul de pace de la Paris (30 martie 1856):

În privința Mării Negre...

- A înlocuit prevederile privind Marea Neagră ale Convenției de la Londra din 1841 (art. 10);
- Marea Neagră era neutralizată: erau interzise navele de război în apele și porturile sale (art. 11);
- Rusia și Imperiul Otoman se angajau să demilitarizeze coastele Mării Negre;
- Fortificațiile de pe țărmurile pontice erau desființate (art. 13);

- Rușii și otomanii își rezervau, pentru paza litoralului pontic, un număr echivalent de nave militare ușoare (art. 14).
- Comerțul în Marea Neagră era supus exclusiv regulilor internaționale privind chestiunile sanitare, vama și poliția (art. 12).

În privința Dunării...

- A instituit principiul liberei navigații pe Dunăre (art. 15). A fost înființată Comisia Europeană a Dunării (art. 16).

Tratatul de la Paris a reprezentat, fără îndoială, o înfrângere geopolitică majoră pentru Rusia care, în perioada următoare, s-a axat cu prioritate pe recăpătarea pozițiilor de putere pierdute. Un prim semnal, în acest sens, a fost oferit de decizia Sankt Petersburgului de a denunța clauzele tratatului de la Paris privind „neutralizarea” Mării Negre. Prilejul a fost oferit de schimbările la nivelul balanței de putere continentale urmare a înfrângerii Franței în războiul franco-prusac din 1870 și apariției Germaniei ca putere dominantă pe harta Europei. Marile puteri, reunite în conferința de la Londra, au consimțit, prin tratatul semnat la 13 martie 1871, să anuleze, în avantajul Rusiei, prevederile din 1856 care împiedicau prezența oricărei flote militare în bazinul pontic. În continuare, Imperiul Otoman își păstra dreptul de a controla, pe timp de pace, accesul navelor de război prin Strâmtoare.

Tratatul de la Londra (13 martie 1871):

În privința Mării Negre...

- A înlocuit prevederile tratatului de pace de la Paris privind prezența navelor de război în Marea Neagră. Rusia și Imperiul Otoman recapătă dreptul de a menține o flotă militară în Marea Neagră (art. 1).
- Strâmtoarele Bosfor și Dardanele rămâneau, în principiu, închise pentru navele militare, dreptul de acces fiind acordat, în fiecare caz în parte, numai de Imperiul Otoman, „atunci când consideră necesar” (art. 2).

- Marea Neagră rămânea deschisă vaselor comerciale (art. 3).

În privința Dunării...

- Comisia Europeană a Dunării își continua activitatea (art. 4), cu mențiunea că ea nu va afecta dreptul otomanilor de a trimite vase militare pe Dunăre (art. 7).

Clauzele din 1871 au rămas în vigoare, în esență, până la începutul Primului Război Mondial. În continuare, politica rusă a urmărit reafirmarea intereselor sale în zona Mării Negre și a Strâmtoarelor. Revoltele antiotomane din 1875-1876 ale națiunilor din Balcani (sârbi, muntenegreni și bulgari) au declanșat o nouă „criză orientală” care a degenerat într-o nouă confruntare militară ruso-otomană (războiul din 1877-1878).

Războiul s-a încheiat prin tratatul ruso-otoman de la San Stefano din 19 februarie/3 martie 1878. În privința Mării Negre, tratatul a reafirmat dreptul liberei treceri prin Strâmtoare a vaselor comerciale, inclusiv când transportau mărfuri din sau spre porturile rusești, conform principiului libertății comerțului stabilit prin tratatul din 1856. Deciziile de la San Stefano, care asigurau Rusiei o zonă extinsă de influență în perimetrul Balcani-Marea Neagră (crearea Bulgariei Mari), au nemulțumit și îngrijorat cancelariile occidentale.

La intervenția marilor puteri europene, a fost organizat un congres general pentru restabilirea ordinii în sud-estul Europei. Tratatul de la Berlin, semnat la 13 iulie 1878, a înlocuit pe cel de la San Stefano. Fără să se refere direct la problema Mării Negre, tratatul a urmărit menținerea principiului liberei navigații și a comerțului pontic. Cursul inferior al Dunării a fost demilitarizat, otomanii fiind obligați să-și distrugă fortificațiile de la granița de sud a României. România, Serbia și Muntenegru și-au obținut independența. Rusia și-a atins obiectivul de a reveni la gurile Dunării care s-a realizat prin anexarea teritoriului românesc din sudul Basarabiei (Cahul, Bolgrad și Ismail). În schimb, Dobrogea a intrat în componența statului

român. În acest mod, România a rămas un stat riveran pontic, acum independent, alături de Imperiul Otoman, Rusia și Bulgaria. Prin prevederile Tratatului de la Berlin, s-a asigurat menținerea status-quo-ului în zona strâmtorilor Mării Negre. Ca rezultat, Imperiul Otoman a reușit să-și mențină neperturbat controlul asupra Strâmtorilor și în anii următori.

Tratatul de pace de la Berlin (13 iulie 1878)

În privința Mării Negre...

- Nu a modificat prevederile tratatului de la Paris din 1856 privind libertatea comerțului în Marea Neagră sau ale tratatului de la Londra din 1871 privind închiderea Strâmtorilor pentru navele militare.

În privința Dunării...

- Fortărețele otomane de pe cursul inferior al Dunării urmau a fi distruse, pentru a „spori garanțiile privind libertatea navigației pe Dunăre”, iar circulația navelor militare fluviale pe această porțiune era interzisă, cu excepția navelor ușoare ale poliției și ale serviciului vamal (art. 52). Comisia Europeană a Dunării își continua activitatea (art. 53).

În privința României...

- României îi este recunoscută independența (art. 43), este obligată să cedeze Rusiei sudul Basarabiei (art. 45) și îi sunt alipite Delta Dunării și Dobrogea (art. 46).

În anii următori, de fiecare dată când o navă militară străină trebuia să treacă Strâmtorile, ca să intre în Marea Neagră sau să iasă spre Marea Mediterană, guvernele respective erau nevoite să ceară acordul Porții; răspunsul sultanului varia în funcție de contextul politic internațional, creând o stare de impredictibilitate care a afectat statele riverane ale Mării Negre.

Forțele navale ale Rusiei din Marea Neagră erau, practic, blocate în bazinul pontic, așa cum s-a dovedit când nu a putut să le transporte pentru a-și întări efectivele din Pacific în timpul războiului cu Japonia din 1904-1905. Neputând comanda și aduce aici vase de război mai moderne (franceze sau britanice), amiralitatea rusă a fost obligată să-și întărească securitatea pontică exclusiv prin resurse proprii.

În timpul războiului cu Italia din 1911-1912, otomanii au închis complet Strâmtoarele, chiar și pentru navele comerciale. În scurt timp, harta sud-estului Europei a fost din nou reconfigurată după Primul Război Balcanic (1912-1913), când „Liga Balcanică”, formată de Bulgaria, Grecia, Serbia și Muntenegru, a învins Imperiul Otoman. Astfel, teritoriul cucerit a fost împărțit între cei patru învingători, Constantinopolul pierzând accesul direct la Marea Adriatică. În același timp, Bulgaria, ocupând Tracia de Vest, a câștigat o ieșire la Marea Mediterană, nemaifiind constrânsă de traversarea Strâmtoarelor. (Sofia avea să-și păstreze accesul spre Mediterana până la finele Primului Război Mondial, când, prin tratatul de la Neuilly-sur-Seine din 27 noiembrie 1919, această zonă litorală de mare valoare strategică a fost alipită Greciei). În același timp, Bulgaria nu a reușit să-și însușească teritoriile otomane din jurul strâmtoarelor pontice, Tracia de Est. Rusia, fără să participe direct la operațiunile militare, a avertizat Bulgaria să nu încerce să asedieze și să ocupe Constantinopolul și, deci, Strâmtoarele - vechi obiectiv al politicii expansioniste ruse, la care nu renunțase. Al Doilea Război Balcanic din 1913 nu a adus nici el Bulgariei acces la zonele dorite: atacându-și foștii aliați, în urmărirea planurilor sale expansioniste, Sofia a fost învinsă de coaliția acestora împreună cu otomanii, în sprijinul cărora a intervenit și România.



Geographx, The Kingdom of Bulgaria in 1915 (Regatul Bulgariei Mari in 1915) updated 14 August 2014, New Zealand History, <https://nzhistory.govt.nz/media/photo/map-kingdom-bulgaria-1915>,

Situația politică din zona Mării Negre a fost marcată de formarea celor două alianțe europene rivale, Puterile Centrale și Antanta. În anul 1914, Rusia era parte a Antantei, pe când Imperiul Otoman se apropiase de Puterile Centrale. Primul Război Mondial va evidenția, mai limpede ca niciodată, importanța crucială a Strâmtorilor pentru aprovizionarea statelor riverane ale Mării Negre și rolul lor decisiv în context militar.

STRÂMOTORILE MĂRII NEGRE ÎN TIMPUL PRIMULUI RĂZBOI MONDIAL

Primul Război Mondial, declanșat în vara anului 1914, a pus față în față două mari tabere: Antanta, reprezentată de Marea Britanie, Franța și Rusia Țaristă, cărora li s-au alăturat Italia, România și Statele Unite ale Americii pe parcurs, și Puterile Centrale, reprezentate în primul rând de Germania și Imperiul Austro-Ungar, cărora li s-au alăturat ulterior Imperiul Otoman și Bulgaria. Luptele între cele două blocuri rivale s-au desfășurat pe tot întinsul globului, însă regiunea Mării Negre și a strâmtorilor a reprezentat un teatru semnificativ de operații.

Timp de secole, problema controlului Strâmtorilor Bosfor și Dardanele a avut un rol central în politica externă a Rusiei. Acestea reprezentau principala rută de acces a navelor rusești către Marea Mediterană. Importanța acestui fapt era dublă: din punct de vedere economic, cea mai mare parte a comerțului rusesc cu Europa Occidentală utiliza această cale navigabilă, porturile de la Marea Neagră fiind singurele cu activitate neîntreruptă, datorită vremii mai blânde. Din același motiv, statul rus utiliza această rută pentru aprovizionarea forțelor sale armate. Astfel, în cazul unui conflict în regiune, întreg efortul de război al Rusiei era profund afectat dacă Strâmtorile erau închise. Mai mult, puterea care controla Strâmtorile putea permite navelor militare ostile Rusiei să le tranziteze, așa cum s-a întâmplat în Războiul Crimeii (1853-1856), vulnerabilizând semnificativ coasta rusească a Mării Negre și implicit securitatea imperiului.

Așadar, la debutul Marelui Război, Strâmtorile Bosfor și Dardanele, controlate de Imperiul Otoman, erau din nou amenințate de planurile de expansiune ale Rusiei Țariste. Deși oportunitatea

integrării Constantinopolului în propriul imperiu părea să fi apărut în august 1914, Rusia nu putea avansa în această direcție fără să înfrângă mai întâi Germania, principalul inamic al Antantei. La Marea Neagră, flota rusă nu era suficient de puternică pentru a putea amenința flota otomană care apăra Strâmtoarele.

Germania avea în 1914 o influență importantă asupra Imperiului Otoman. Relațiile economice și militare dintre Berlin și Constantinopol s-au intensificat înainte de război, odată cu începerea construcției căii ferate Berlin-Bagdad și cu misiunile militare germane trimise în sprijinul armatei otomane. Calea ferată spre Bagdad punea în pericol sfera de influență britanică în Orient, iar închiderea Strâmtoarelor ar fi cauzat daune substanțiale statului rus, dependent de acel culoar maritim pentru exporturi și aprovizionarea armatei, consolidând totodată puterea aliatului austro-ungar în Balcani. Mai mult, o armată turcă în război cu Rusia și Marea Britanie în Orient reprezenta un avantaj evident pentru Berlin. Cu alte cuvinte, alianța dintre Germania și Imperiul Otoman era utilă Berlinului, contribuind la strategia germană de război. Astfel, la 2 august 1914, a fost încheiat un tratat secret de alianță între Germania și Imperiul Otoman. Deși s-au angajat să se alăture conflictului împotriva Imperiului Rus de partea Germaniei, intrarea otomanilor în război a fost amânată, opinia liderilor turci fiind divizată în ceea ce privește oportunitatea acestui demers.

Un incident ce ar fi putut precipita intrarea Imperiului Otoman în război a avut loc la începutul lunii august 1914. Atunci, crucișătoarele germane *Goeben* și *Breslau* au părăsit Marea Adriatică și, urmărite fiind de către flota britanică, au ajuns la Constantinopol trecând prin Strâmtoarele Bosfor și Dardanele. Acțiunea încălca prevederile Tratatului de la Londra, semnat în 13 martie 1871, privind interzicerea accesului navelor militare în Strâmtoare pe timp de război. În urma protestelor venite de la ambasadorii Antantei, autoritățile turce au replicat că cele două ambarcațiuni au fost în fapt cumpărate de guvernul otoman. Deși întreaga situație putea fi interpretată ca un motiv de război pentru aliații occidentali, Marea

Britanie și Franța preferau o Turcie neutră. Astfel, justificarea guvernului otoman a fost acceptată.

Strâmtoarele au fost închise pentru tot traficul maritim la finalul lunii septembrie 1914, după ce unui distrugător otoman nu i-a fost permisă ieșirea din Dardanele de către navele britanice aflate în proximitate. Efectul a fost devastator pentru economia rusă, care utiliza această rută pentru mai bine de jumătate din comerțul său european. Coroborată cu închiderea strâmtoarelor daneze de la Marea Baltică, decizia a dus la o dublă blocadă asupra Rusiei, iar comunicarea cu aliații franco-britanici a devenit extrem de dificilă. Implicarea Imperiului Otoman în război, un obiectiv major al Germaniei, a fost definitivată în 29 octombrie 1914, când Enver Pașa, ministrul de război, a ordonat crucișătoarelor *Goeben* și *Breslau*, precum și altor nave din flota otomană, să efectueze un raid asupra porturilor rusești de la Marea Neagră.



Kleiner Kreuzer SMS Breslau (Crucișătorul german SMS Breslau), 1912, Public domain, Wikimedia Commons, <https://i0.wp.com/www.militaer-wissen.de/wp-content/uploads/2017/09/SMS-Breslau-1.jpg>

Odată declanșat, războiul împotriva Imperiului Otoman a permis din nou Rusiei să aspire explicit la dominația asupra Strâmtorilor. În declarația către popor, țarul Nicolae al II-lea a subliniat „misiunea istorică de la țărmurile Mării Negre” ce trebuia îndeplinită. Pentru a putea ajunge să controleze Constantinopolul și cele două Strâmtori, Rusia trebuia să înfrângă mai întâi Germania pe frontul de est. Franța și Marea Britanie au căutat să se asigure că luptele ruso-otomane nu vor deveni prioritare în fața conflictului cu germanii, asigurând informal Rusia, prin căi diplomatice, că situația Strâmtorilor va fi decisă la finalul războiului în conformitate cu cerințele țarului.

Ministrul rus de externe, Serghei Sazonov, a insistat în următoarea perioadă, în lunile martie-aprilie 1915, să primească garanții explicite cu privire la Strâmtori. Urgența era dată de dinamica de moment a războiului, după ce, în februarie 1915, Marea Britanie și Franța au declanșat campania împotriva peninsulei Gallipoli (în zona strâmtorii Dardanele). Aceasta avea ca obiectiv să scoată Imperiul Otoman din război, să apere Egiptul ocupat de britanici și să atenueze presiunea pusă pe Rusia în Caucaz. Dacă exista un consens privind capitala otomană, perspectiva unei ocupații ruse a Strâmtorilor prezenta suficiente riscuri pentru ca aliații occidentali să se simtă inconfortabil. Cu toate acestea, posibilitatea pierderii Rusiei ca aliat în război a determinat Franța și Marea Britanie să accepte în final cererile lui Sazonov, mai cu seamă că Imperiul Țarist era curtat de Germania pentru o pace separată.

Așadar, în timp ce armatele aliate atacau Dardanelele, ambasadorii Franței și Marii Britanii ofereau garanții formale Rusiei, în ceea ce a rămas în istorie drept *Acordul asupra Strâmtorilor*, cu condiția ca Parisul și Londra să își îndeplinească obiectivele în Orient.



Anzac Beach, Gallipoli, 1915 (Plaja Anzac, Gallipoli) 1915, Peninsula Essence, <https://library.norwood.vic.edu.au/c.php?g=949722&p=6885254>

Acordul asupra Strâmtoarelor (4 martie-10 aprilie 1915):

- Rusia primea controlul orașului Constantinopol și al Strâmtoarelor Bosfor și Dardanele.
- Teritoriile ce urmau să fie cedate Rusiei includeau și malul asiatic al Bosforului, sudul Traciei, precum și insulele din Marea Marmara.

Înțelegerea din 1915 a fost completată de *Acordul Sykes-Picot*, în 1916. Tratatul, ce împărțea Imperiul Otoman între Franța, Marea Britanie, Rusia și Italia, era finalizat într-un moment în care Campania din Gallipoli eșuase.

Acordul Sykes-Picot (19 mai 1916):

- Confirma controlul Rusiei asupra orașului Constantinopol și al Strâmtoarelor Bosfor și Dardanele, în conformitate cu Acordul asupra Strâmtoarelor din 1915.
- Rusia primea și vestul Armeniei.

- Imperiul Rus recunoștea sferile de influență ale Franței și Marii Britanii în Orientul Mijlociu.

În conformitate cu cele două acorduri, pentru prima dată în istorie, Rusia își îndeplinea marele său obiectiv geopolitic: integrarea Constantinopolului în Imperiul Țarist și controlul asupra Strâmtorilor Bosfor și Dardanele. Dacă ieșea învingătoare din conflagrație, Rusia urma să domine Marea Neagră, fiindu-i oferită o rută de acces sigură și permanentă către Marea Mediterană pentru flota sa de nave militare și comerciale.

Aspirațiile ruse de a controla Strâmtorile Bosfor și Dardanele s-au lovit în final de realitatea implacabilă a războiului. Extenuată de conflict, opinia publică din Rusia nu mai punea preț pe acest „vis sacru” în 1917. În urma revoluției din martie, guvernul provizoriu de la Sankt Petersburg a denunțat politica bazată pe cuceriri și anexare. După preluarea puterii, bolșevicii conduși de Vladimir Lenin au renunțat formal la pretențiile asupra Strâmtorilor și Constantinopolului prin Decretul asupra păcii și prin Proclamația pentru musulmani de la finalul anului 1917.

În cele din urmă, puterea militară, nu inițiativa diplomatică a Rusiei, a dictat soarta celor două Strâmtori la finalul Primului Război Mondial. În condițiile ieșirii Rusiei din război, cu un Imperiu Otoman înfrânt și cu un guvern favorabil păcii la Constantinopol, Franța și Marea Britanie au putut impune ocuparea Constantinopolului și a celor două maluri ale Strâmtorilor, asigurând trecerea liberă pentru navele aliate. Armistițiul a fost semnat la Mudros, în ziua de 30 octombrie 1918.

Armistițiul de la Mudros (30 octombrie 1918):

- Prevedea deschiderea Strâmtorilor Bosfor și Dardanele și acces sigur către Marea Neagră, precum și ocuparea forturilor din Bosfor și Dardanele de către Aliați (art. 1).
- Aliații aveau dreptul de a ocupa orice punct strategic din Imperiul Otoman în cazul în care securitatea lor era pusă în pericol (art. 7).

Marele Război a evidențiat importanța Strâmtoarelor pentru continentul European. Pe de-o parte, controlul acestui spațiu geografic a permis Germaniei să împiedice comunicațiile între Rusia și aliații săi, izolând Imperiul Rus și deschizând calea pentru colapsul ulterior al acestuia. Mai mult, dominația Berlinului asupra regiunii i-a permis să extindă războiul către Asia, complicând și mai mult situația Antantei. De asemenea, Primul Război Mondial a expus slăbiciunea Rusiei și planurile sale iluzorii. În lipsa unei puteri militare proprii capabile să pună în pericol controlul turcesc asupra Strâmtoarelor, Sankt Petersburg s-a bazat pe diplomație. Franța și Marea Britanie au fost dispuse să accepte acest preț al alianței rusești în timp ce erau angajate într-un război total împotriva Germaniei, cu toate că acordul afecta direct interesele aliaților occidentali. În final, prăbușirea Imperiului Rus a scutit puterile occidentale de situația incomodă a stăpânirii rusești asupra Bosforului și a Dardanelor. În schimb, Franța și Marea Britanie, învingătoare în vest, și-au impus propriul acord asupra regiunii în 1918, sprijinite de forța lor armată.

PROBLEMATICA STRÂMOTORILOR MĂRII NEGRE ÎN PERIOADA INTERBELICĂ

Prăbușirea Imperiilor Rus și Otoman, cele două mari puteri care au dominat spațiul Mării Negre pe parcursul secolului al XIX-lea, la sfârșitul Primului Război Mondial, a dus la modificarea echilibrului de putere în spațiul Mării Negre, cu consecințe deosebit de importante asupra regimului strâmților. Înving pe frontul din sud-estul Europei, în urma Armistițiului de la Moudros (30 octombrie 1918), Imperiul Otoman a cedat Aliaților controlul asupra zonei Strâmților și Constantinopolului, în așteptarea deciziilor Conferinței de Pace de la Paris. În același timp, Rusia bolșevică, aflată în plin război civil, încetase, pe moment, să mai fie o putere în bazinul pontic, ca urmare a păcii separate încheiate cu Puterile Centrale la Brest-Litovsk (3 martie 1918), ceea ce a îndepărtat amenințarea rusă asupra strâmților. În fața acestor noi realități, s-au creat condițiile pentru ca Marea Britanie, interesată de navigația prin strâmți, să-și satisfacă interesele și să impună dreptul de trecere liberă prin Bosfor și Dardanele și, implicit, posibilitatea trimiterii flotei în Marea Neagră.

Tratatul de la Sèvres

Pe 10 august 1920 a fost semnat Tratatul de la Sèvres, care a pecetluit soarta Imperiului Otoman. Clauzele teritoriale ale acestuia erau deosebit de dure, fiind prevăzut ca teritoriul viitorului stat turc să fie redus doar la o porțiune din Anatolia, cu menținerea însă a autorității Turciei asupra Constantinopolului. Regiunea adiacentă strâmților urma să fie demilitarizată, iar navigația prin acestea urma să fie liberă pentru toate vasele comerciale și militare, atât

pe timp de pace, cât și pe timp de război. De asemenea, tratatul prevedea instituirea unei comisii internaționale având rolul de a controla regimul circulației prin strâmtori, compusă din Marea Britanie, Franța, Italia, Japonia, SUA (în eventualitatea ratificării tratatului de pace) și Rusia (dacă devenea membră a Societății Națiunilor). Aceste țări dispuneau fiecare de două voturi. Din comisie mai urmau să facă parte România, Grecia, Turcia și Bulgaria (ultimele două doar după intrarea în Societatea Națiunilor).



The treaty of Sèvres and its legacy (Tratatului de la Sèvres și moștenirea sa), Europe Centenary, 16 October, 2019, <https://europecentenary.eu/the-treaty-of-sevres-and-its-legacy/>

Din cauza prevederilor considerate înrobitoare, tratatul nu a fost acceptat de guvernul naționalist turc de la Ankara condus de Mustafa Kemal Pasha (cunoscut mai târziu sub numele de Atatürk). În condițiile în care armata condusă de acesta a reușit să oprească ofensiva trupelor grecești în Bătălia de la Sakariya (august-septembrie 1921) și apoi să obțină o victorie decisivă în bătălia de la Afonkaranhisar (august 1922), tratatul de la Sèvres a

devenit inoperabil. Astfel, marile puteri au fost nevoite să accepte convocarea unei noi conferințe care să reglementeze statutul viitor internațional al Turciei cu consecințe inclusiv asupra regimului strâmtorilor.

Tratatul de la Lausanne

Locul ales pentru negocieri a fost Lausanne, iar conferința a fost deschisă la 20 noiembrie 1922. În chestiunea strâmtorilor, s-au manifestat divergențe între Turcia și Rusia Bolșevică pe de o parte, și marile puteri occidentale, pe de cealaltă parte. Primele două țări erau legate printr-un Tratat de alianță semnat în 1921, care conținea o prevedere conform căreia Rusia și Turcia vizau închiderea strâmtorilor pentru toate navele de război ale țărilor non-riverane Mării Negre. Marea Britanie dorea în schimb ca prevederile referitoare la libertatea de navigație prin strâmtori conținute în Tratatul de la Sèvres, atât pentru navele comerciale, cât și pentru cele de război, să fie menținute. La rândul ei, Rusia urmărea să își păstreze hegemonia în Marea Neagră și din acest motiv a sprijinit la conferință menținerea controlului Turciei asupra strâmtorilor.



The Greek Herald, Signing of the treaty of Lausanne (Semnarea tratatului de la Lausanne), 24 July 2023,, <https://greekherald.com.au/culture/history/100-years-since-the-treaty-of-lausanne-a-historical-retrospective/>

În cele din urmă, punctul de vedere al marilor puteri occidentale a triumfat, iar prin prevederile sale în privința navigației prin strâmtori, Tratatul de la Lausanne, semnat la 24 iulie 1923, nu se îndepărta prea mult de cel de la Sèvres. În continuare, era garantată libertatea completă de trecere a navelor comerciale atât pe timp de pace, cât și pe timp de război. În ultimul caz însă, autoritățile turcești dispuneau de drept de vizită. În ce privea trecerea navelor de război, libertatea acestora de trecere prin strâmtori era menținută, distingându-se trei cazuri:

- Pe timp de pace, libertate absolută, dar tonajul maxim al flotei unui stat neriveran, care dorea să-și treacă navele către Marea Neagră prin strâmtori, nu-l putea depăși pe acela al celei mai puternice flote a unui stat riveran la Marea Neagră, iar din cele maximum 3 vase care puteau trece, tonajul niciunuia nu trebuia să depășească 10.000 tone;
- Pe timp război, în situația în care Turcia rămânea neutră, navele beligeranților nu puteau recurge la acte de ostilitate în regiunea strâmtorilor;
- Pe timp de război, în situația în care Turcia era parte beligerantă, doar navele neutre aveau drept de trecere.

De asemenea, coastele strâmtorilor rămâneau în continuare demilitarizate pe o întindere variind între 15-20 kilometri, cu excepția Constantinopolului, unde Turcia putea păstra o garnizoană de 15.000 militari. Regimul strâmtorilor rămânea în continuare a fi reglementat de o Comisie a Strâmtorilor, prezidată de delegatul Turciei și având ca membri câte un delegat din partea României, Bulgariei, Rusiei, Marii Britanii, Franței, Italiei, Japoniei și Iugoslaviei.

Dacă în problemele de natură economică, juridică și financiară delegația turcă nu a cedat în fața marilor puteri, aceasta a fost mult mai conciliantă în privința strâmtorilor. În fond, prevederile din tratat erau mai favorabile Constantinopolului decât cele din Tratatul de la Sèvres, deoarece Turcia, conform tratatului, a obținut următoarele beneficii:

- Posibilitatea de a închide strâmtorile vaselor de război ale inamicilor;
- Reducerea suprafeței zonei demilitarizate;
- Dreptul de a transporta trupe peste zona demilitarizată;
- Introducerea restricțiilor de tonaj pentru vasele de război neriverane;
- Limitarea duratei tranzitului prin strâmtori;
- Lărgirea definiției dată vaselor de război, care cuprindeau inclusiv flota auxiliară și cea care transporta trupe.

Deși nu au obținut ceea ce și-au propus inițial în privința strâmtorilor, Turcia, ca și URSS de altfel, ambele state trecând prin transformări profunde ale regimurilor lor politice după Primul Război Mondial, au acceptat pe moment Tratatul de la Lausanne. Tratatul a asigurat recunoașterea internațională a suveranității noului stat „Republica Turcia”, proclamată la rândul ei drept stat succesor al Imperiului Otoman. Pe de altă parte, regimul bolșevic de la Moscova a acceptat tratatul pentru a ieși din izolarea internațională și a fi recunoscut de marile puteri.

Un succes incontestabil al Aliaților, Tratatul de la Lausanne are meritul de a fi reglementat relațiile interstatale din sud-estul Europei și, în același timp, de a fi instituit primul cadru legal internațional privind regimul strâmtorilor, cadru care urma să fie menținut până la jumătatea anilor '30.

Convenția de la Montreux

În pofida reglementării juridice oferită de Tratatul de la Lausanne, factorii de decizie turci nu au renunțat la obiectivul vital al redobândirii suveranității complete asupra strâmtorilor. Tratatul de la Lausanne a fost, mai degrabă, văzut ca o etapă intermediară care nu satisfăcea nici pe departe interesele de securitate ale statutului turc. S-a așteptat doar momentul prielnic pentru a

repune în discuție chestiunea strâmtorilor, prilej care a fost oferit de dinamica contextului internațional apărut începând cu jumătatea anilor '30 pe fondul deteriorării balanței de putere europene, a ascensiunii revizionismului german și a „conciliatorismului” statelor occidentale.

Retragerea Germaniei din Liga Națiunilor (1933), reintroducerea serviciului militar obligatoriu (1935), denunțarea unilaterală a Tratatului de la Versailles din 1919 și a Tratatului de la Locarno din 1925, remilitarizarea zonei Renania (1936), au tensionat scena politică internațională și au alimentat temerile privind posibilitatea declanșării unui nou conflict generalizat.

În acest context, la data de 10 aprilie 1936, Turcia a solicitat statelor semnatare și Secretariatului General al Societății Națiunilor o revizuire a prevederilor Convenției de la Lausanne și punerea de acord a statutului strâmtorilor cu pactele regionale, scopul principal urmărit fiind remilitarizarea Strâmtorilor.

Solicitarea Turciei s-a realizat în baza principiului de drept internațional „rebus sic stantibus”, fiind susținută necesitatea renegocierii statutului strâmtorilor, și implicit adoptarea unei noi convenții datorită schimbării situației geopolitice din regiune existentă la data semnării Tratatului de la Lausanne.

Negocierile pentru adoptarea noii convenții au evidențiat puncte de vedere diferite care reflectau, în esență, interesele specifice ale puterilor implicate. Turcia, statul cu cel mai lung litoral al Mării Negre, dorea militarizarea și controlul total asupra strâmtorilor (revizuirea art. 23 din Tratatul de la Lausanne). URSS dorea tranzitarea neîngrădită a flotei sale, civile sau militare, de la Marea Neagră, în timp ce Marea Britanie, mereu preocupată de chestiunea Canalului Suez, dorea exact contrariul, respectiv limitarea accesului forței navale sovietice în Marea Mediterană.

Statele membre ale Micii Înțelegeri și ale Înțelegerii Balcanice au susținut, în cele din urmă, cererea Turciei de revizuire a Tratatului de la Lausanne, ministrul elen de externe declarând: *“Fortificarea Strâmtorilor nu constituie o revizuire a tratatelor, deoarece nu este vorba de o schimbare teritorială, ci numai de o reînarmare pentru nevoi de apărare”*.

Termenii Convenției de la Montreux au fost în mare măsură o reflectare a situației internaționale din perioada interbelică și serveau în principal intereselor turcești, permițând Turciei să recâștige controlul economic și politico-strategic, inclusiv tranzitul pe Dunăre - Marea Neagră - Marea Marmara, dar și controlul militar asupra strâmtorilor, practic singurul coridor de transport între Marea Neagră și Marea Mediterană. În timp ce Turcia dorea militarizarea Strâmtorilor pentru a avea garanții de securitate, Uniunea Sovietică urmărea restrângerea sau anularea intrării vaselor de război ale neriveranilor. Marea Britanie era interesată de protejarea propriilor rute de transport maritime și să păstreze pentru viitor o poziție care să-i permită implicarea în chestiunea strâmtorilor în baza unor principii de drept internațional.



The Montreux Convention regarding Turkey's control over the Bosphorous and Dardanelles straits was signed at the Montreux Palace on 20th July 1936 Montreux Palace (Semnarea Convenției de la Montreux, Palatul Montreux, 20 iulie 1936), Swiss Info, https://www.swissinfo.ch/eng/syria-peace-talks_montreux-prepares-for-new-diplomatic-role/37740510

„Convenția privind regimul strâmtorilor” a fost semnată la data de 9 noiembrie 1936 în localitatea Montreux, dată la care a fost anulat Tratatul de la Lausanne și oficializată suveranitatea turcă asupra strâmtorilor Bosfor și Dardanele. Semnatarii Convenției sunt: Marea Britanie, Bulgaria, Franța, Grecia, Japonia, România, Turcia, Uniunea Sovietică, Iugoslavia și Commonwealth-ul Australiei. Principalele prevederi limitează dreptul navelor de război de a trece prin strâmtorile Mării Negre, dar stabilește în același timp și regimul de navigație al navelor comerciale.

Convenția conține cinci secțiuni și 29 de capitole, patru anexe și un protocol.

Potrivit articolului 2 din Convenția de la Montreux:

„În timp de pace, navele comerciale se bucură de libertate deplină de trecere și navigație în strâmtori, zi și noapte, (...) fără nicio formalitate, cu excepția celor prevăzute la articolul 3”.

Libertatea de tranzit și navigație poate fi interpretată ca libertatea de navigație în marea liberă. Potrivit dreptului internațional cutumiar, consultat de statele semnatare la data adoptării Convenției, „libertatea deplină de trecere” pentru navele comerciale este considerată o „trecere nevinovată”, adică „nu aduce atingere păcii, bunei ordini sau securității statului de coastă”.

În cazul navelor de război, convenția stabilește un set clar de prevederi pentru a dispune trecerea acestora prin strâmtori. Sunt reglementate modul de intrare, durata șederii și tonajul permis, precum și natura armelor pe care le pot transporta la bord. Aceste prevederi se aplică diferit, dacă o trecere are loc în timp de pace sau de război sau când există o amenințare de război, dacă este vorba despre o navă sub pavilionul unui stat riveran Mării Negre sau din afara acestei regiuni. Pentru fiecare navă de război, trebuie să se informeze în prealabil autoritățile turce, care la rândul lor trebuie să informeze reprezentanții statelor semnatare ale convenției. Staționarea navelor de război din statele din afara bazinului Mării Negre este limitată la maximum 21 de zile, iar tonajul total al navelor de război străine care tranzitează prin strâmtori, nu poate

depăși 15.000 de tone. În mod similar, tonajul total al navelor de război al statelor altele decât cele riverane Mării Negre, nu poate depăși în niciun moment 45.000 de tone.

Trei articole modifică, în principal, regulile care protejează drepturile navelor de război de a tranzita în timp de război.

Articolul 19 – situația în care Turcia nu este stat beligerant

- toate vasele de război vor avea libertate deplină de trecere și navigație prin Strâmtoare în timp de război;
- va fi interzisă trecerea prin Strâmtoare a vaselor de război ale oricărei puteri beligerante, cu excepția cazurilor aplicabile articolului 25 al prezentei Convenții și a cazurilor de asistență acordată unui stat victimă a unei agresiuni, în virtutea unui tratat de asistență mutuală asumat de Turcia;
- vaselor de război ale puterilor beligerante riverane sau neriverane Mării Negre li se permite întoarcerea în porturile de origine;
- este interzis vaselor de război beligerante să realizeze orice captură, să exercite dreptul de vizită și să săvârșească vreun act ostil în Strâmtoare.

Articolul 20 – situația în care Turcia este stat beligerant

- trecerea tuturor vaselor de război va fi hotărâtă de Guvernul turc, cu excepțiile prevăzute la articolele 10-18 din Convenție.

Articolul 21 – situația în care Turcia este amenințată de iminența războiului

- Turcia are dreptul să aplice dispozițiile articolului 20 al prezentei Convenții, după o notificare adresată părților semnatare ale Convenției, precum și Secretarului General al Societății Națiunilor;
- Turcia poate permite trecerea prin Strâmtoare a vaselor de război pentru întoarcerea acestora la porturile de origine, dacă acestea au tranzitat Strâmtoarele înainte ca acesta să folosească prevederile Convenției; ar putea totuși să rețină acest drept pentru statul a cărui atitudine a dus la aplicarea acestui articol;

- dacă Consiliul Societății Națiunilor hotărăște, cu o majoritate de două treimi, că măsurile luate de Turcia nu sunt îndreptățite, la decizia majorității părților semnatare ale prezentei Convenții, Guvernul turc se obligă să revină atât asupra hotărârilor adoptate, cât și asupra măsurilor dispuse în baza articolului 6 al prezentei Convenții;

Dacă Turcia invocă articolul 21, aceasta trebuie să notifice celelalte state semnatare ale Convenției. Luarea unei decizii pripite de către Turcia poate fi însă sancționată, în sensul în care dacă două treimi din „Consiliul Societății Națiunilor” și jumătate din statele semnatare resping măsurile Turciei ca nejustificate, prevederile articolului 21 sunt suspendate, guvernul turc fiind obligat a acționa potrivit prevederilor articolului 6 din Convenție: *„vasele vor trebui să intre în Strâmtori în timpul zilei și trecerea va trebui să se efectueze pe calea care va fi indicată, pentru fiecare caz, de autoritățile turcești”*. România a avut o atitudine rezervată față de propunerea Turciei de denunțare a articolului 23 a Tratatului de la Lausanne și remilitarizarea celor două strâmtori. Bucureștiul nu era de acord cu această propunere a Ankarei, ci voia, mai degrabă, o soluție negociată cu partenerii din Mica Înțelegere.

Pentru statul român, internaționalizarea strâmtorilor și dreptul de circulație liberă prin cele două strâmtori ar fi fost opțiunea cea mai favorabilă. Politica de alianțe cu vecinii și contextul internațional au impus însă adoptarea de către România a unei poziții de susținere a propunerii Turciei, având ca prim obiectiv menținerea integrității teritoriale și încheierea unor viitoare acorduri economice și relații politico-diplomatice cu părțile implicate în negocierea convenției. Nota oficială a României prevedea, printre altele:

„Dat fiind că între Turcia și România există un simțământ de încredere, pe care nici un fel de îndoială l-ar putea atinge și o prietenie activă la scopul menținerii păcii [...] Guvernul regal al României, luând în specială considerare împrejurările deosebite care caracterizează raporturile turco-române, are onoarea să comunice că acceptă să înceapă în spiritul cel mai amical negocierile”.

Prin adoptarea convenției a fost evitată competiția istorică dintre marile puteri și limitată prezența navelor de război ale puterilor navale rivale într-o zonă maritimă importantă din punct de vedere economic și geopolitic. A fost diminuat, astfel, riscul de escaladare a unui conflict prin restrângerea capacității marilor puteri de a strămuta rapid forțele navale (militare) către și dinspre Marea Neagră în contextul unor viitoare crize internaționale.

STRÂMOTORILE MĂRII NEGRE ÎN TIMPUL CELUI DE-AL DOILEA RĂZBOI MONDIAL ȘI LA ÎNCEPUTUL RĂZBOIULUI RECE

La nici trei ani după adoptare, Convenția asupra regimului Strâmtoarelor Mării Negre de la Montreux (1936), alături de statul însărcinat cu aplicarea prevederilor acesteia, aveau să fie supuse testului dur al celui de-Al Doilea Război Mondial.

Având o situație de securitate delicată cu multiple riscuri și amenințări de natură politică și militară, Turcia, asemeni majorității statelor balcanice, a ales neutralitatea față de conflagrația mondială în curs. Confruntată cu o poziție ostilă a URSS și cu perspectiva extinderii operațiilor militare în Balcani ce potența o posibilă amenințare militară din partea Italiei fasciste, Turcia a semnat, la 17 octombrie 1939, un acord tripartit cu Franța și Marea Britanie. Aranjamentul de securitate era unul complex ce oferea garanții de securitate Ankarei fără însă a o obliga să adopte o poziție de beligeranță. Rezervele formulate de Turcia sub forma unor clauze ale acordului în discuție țineau de dorința statului turc de a evita cu orice preț o situație în care ar fi intrat într-un conflict armat cu Uniunea Sovietică. Această din urmă clauză a și fost invocată de Ankara în primăvara anului 1940 pentru a respinge solicitările aliate de intrare în război după declarația de război italiană din 10 iunie 1940. Ulterior, la 18 iunie 1941, Turcia își reafirma neutralitatea prin semnarea unui pact de neagresiune cu Germania.

Balansul delicat geopolitic pe care statul turc l-a făcut pe parcursul celui de-Al Doilea Război Mondial în încercarea păstrării neutralității sale față de conflictul armat în derulare, a fost posibil prin utilizarea atentă a avantajului geopolitic și geostrategic deținut de Ankara prin controlul Strâmtoarelor Mării Negre, spațiu

esențial în echilibrul de forțe în întreg spațiul balcanic și caucazian. Factorul crucial în acest sens a fost cel al interpretării și aplicării reglementărilor Convenției de la Montreux. Interpretarea legalistă și înscrierea într-un joc al echilibrului a permis Ankarei să parcurgă anii războiului fără amenințări majore la adresa suveranității și independenței sale și fără incidente majore legate de violarea reglementărilor vizând tranzitul navelor și materialului de război prin Strâmători.

Presiunea celor două tabere aflate în conflict asupra Turciei va fi una continuă pe parcursul celui de-Al Doilea Război Mondial și se va reflecta ca atare în interpretarea pe care statul turc o va da prevederilor Convenției de la Montreux. Rând pe rând, fiecare dintre părțile beligerante va insista asupra prezervării neutralității și respectării scrupuloase a prevederilor convenției Strâmtorilor ori pentru beligeranța Turciei.

Ținând cont de poziția geostrategică și rolul asumat de garant și forță de impunere a respectării Convenției Strâmtorilor, Turcia a adoptat o poziție prudentă, legalistă, dar și atent calibrată de balans în aplicarea prevederilor convenției. Prin tratatul din 1939, semnat cu Franța și Marea Britanie, Turcia garantase tranzitul transporturilor navale aliate prin Strâmători, atunci când cele două puteri occidentale ar fi acționat în sprijinul României și Poloniei, conform garanțiilor de securitate acordate de acestea Bucureștiului și Varșoviei. Ulterior, Ankara a implementat aceeași politică de aplicare scrupuloasă, legalistă, a prevederilor Convenției de la Montreux, conduită văzută ca singura în măsură să evite angrenarea statului turc în conflictul mondial. În acest context, pe parcursul anilor 1940-1943, diferitele sondaje făcute atât de Germania, cât și de Italia cu privire la ce și cum pot tranzita prin Strâmtoarele Mării Negre, s-au izbit de o opoziție a autorităților turce dispuse să interpreteze favorabil caracterul civil al unor transporturi ori nave, dar intransigente în accepta orice tranzit în situații aflate flagrant în conflict cu prevederile convenției Strâmtorilor.

Schimbarea de curs a războiului a modificat vectorii de presiune la adresa Turciei și polaritatea acestora. În contextul refluxului major al forțelor Axei pe frontul de est, presiunea exercitată asupra Ankarei pentru a determina intrarea acesteia în război a fost exercitată de către statele Națiunilor Unite. De asemenea, interesul puterilor aliate pentru o aplicare strictă a convenției Strâmtoarelor din anii 1940-1943 era înlocuit cu presiuni asupra autorităților turce pentru o interpretare mai liberală a acesteia. Unul dintre cele mai interesante exemple în aceste sens este demersul Aliaților din vara anului 1944, de transfer a unor dragoare maritime americane către URSS, care ar fi trebuit să tranziteze Strâmtoarele. Dacă acest lucru a fost refuzat de Ankara, după cum fusese refuzată, la nivelul anilor 1941-1942, trecerea unor nave auxiliare militare italiene, în schimb accesul convoaielor navale aliate transportând mărfuri către URSS în virtutea acordului *land-lease* va fi permis.

În tot acest joc de interpretare și reinterpretare continuă a prevederilor Convenției de la Montreux, principala putere ce acționase în sensul modificării majore a echilibrului de forțe în spațiul Mării Negre a fost Uniunea Sovietică. Neutralitatea și relativa izolare a Turciei, precum și ascensiunea politică și militară sovietică a oferit Moscovei, la fel ca și în cazul celorlalte state de pe frontiera sa occidentală, ocazia pentru a emite pretenții și demara presiuni vizând schimbarea *statu-quo-ului* teritorial, dar și pentru obținerea de concesiuni geopolitice majore. Încă din 1940, autoritățile sovietice au procedat la sondarea Berlinului în vederea obținerii susținerii pentru o restructurare în favoarea lor a situației Strâmtoarelor Mării Negre. Deși nu făcuse parte din aranjamentul inițial negociat și adoptat odată cu Pactul Molotov-Ribentrop din 23 august 1939, demersul sovietic vizând Strâmtoarele a obținut un acord formal din partea Berlinului. Evoluția ulterioară a evenimentelor și declanșarea conflictului germano-sovietic la 21 iunie 1941, au anulat posibila înțelegere sovieto-germană asupra strâmtoarelor. Ulterior, problema Strâmtoarelor a revenit în atenția internațională în

contextul conferințelor de la Teheran, Moscova, Ialta și Potsdam ce marchează debutul procesului de planificare aliată pentru situația postbelică a sistemului relațiilor internaționale.



Conferința de la Potsdam, 16 iulie – 2 august 1945, <https://evenimentulistoric.ro/2-august-1945-conferinta-de-la-potsdam-se-incheie.html>

Intrarea Turciei în război a fost una relativ tardivă. Atunci când declara, la 23 februarie 1945, război împotriva statelor Axei, decizia guvernului turc era una ce răspundea unor interese de securitate majore și viza locul și rolul ce urmau să revină Turciei în ordina mondială postbelică. Presiunile extreme ale aliaților (cu deosebire Marea Britanie) și perspectiva pierderii dreptului de participare la conferința constitutivă a Națiunilor Unite, care urma să reconfigureze sistemul postbelic al relațiilor internaționale, sunt principalii factori ce au determinat și justificat această decizie. Un alt factor care a influențat în mod hotărâtor decizia Ankarei de a intra în război de partea Națiunilor Unite a fost poziția tot mai explicit amenințătoare a Moscovei care era cu deosebire interesată să repună în discuție regimul strâmtorilor. Perspectiva izolării în fața revizionismului sovietic și implicațiile pentru suveranitatea și independența Turciei au determinat, în cele din urmă, Ankara

să abandoneze neutralitatea și să se alăture Națiunilor Unite în ultimele luni de război.

În cadrul conferinței interaliate de la Teheran, Moscova a adus pentru prima oară în discuție nevoia sovietică de securizare și reglementare a funcționării porturilor sale la Marea Neagră și, în acest context, al nevoii de revizuire a regimului Strâmtoarelor. Principalul obiectiv enunțat de partea sovietică a fost cel al obținerii unui control (prin acceptarea instalării unei baze militare în Strâmtoare) asupra traficului maritim în și dinspre Marea Neagră. Demersul sovietic era justificat prin invocarea incapacității Turciei de a asigura o aplicare de bună credință a prevederilor Convenției de la Montreux și de securizare a zonei Strâmtoarelor ce expunea, *ipso facto*, Uniunea Sovietică unei agresiuni cu potențial devastator în regiunea Mării Negre. Această regiune era una de interes major geopolitic și geostrategic pentru Moscova aici fiind situate nu numai singurele sale porturi operaționale tot timpul anului, dar și importante resurse economice, fie ele hidrocarburi ori capacități industriale. Aceste preocupări de securitate sunt și rămân majore pentru securitatea spațiului rus până în zilele noastre. Chestiunea va fi prezentă pe toate agendele Conferințelor interaliate ale anilor 1944-1946, pretențiile sovietice fiind structurate și amplificate în timp. În paralel cu aceste demersuri, partea sovietică lansează, începând cu 19 martie 1945, un adevărat "război al nervilor" în relația bilaterală cu Ankara. La acea dată, Moscova anunța decizia de a nu mai prelungi valabilitatea tratatului de neutralitate și non-agresiune turco-sovietic din 1925, acesta fiind declarat în dezacord cu situația internațională și cu stadiul relațiilor bilaterale. La 7 iunie 1945, partea sovietică comunica ambasadorului turc la Moscova că un nou tratat era posibil doar cu acceptarea unei revizuirii majore a frontierei comune caucaziene și acceptul Ankarei pentru un acord de asigurare în comun a securității și regimului navigației în Strâmtoare ce presupunea instalarea de baze militare sovietice în această regiune.

În paralel, în cadrul conferinței interaliatate de la Potsdam (17 iulie-2 august 1945), Moscova readucea în discuție problema revizuirii convenției de la Montreux obținând un acord de principiu al aliaților asupra nevoii discutării și adaptării acestui document internațional la noile coordonate ale sistemului relațiilor internaționale. Pornind de la acest acord de principiu ce viza consultări bi și multilaterale și pregătirea unei conferințe internaționale pe acest subiect, Moscova a procedat la o interpretare unilaterală a dezbaterilor și deciziilor Conferinței crescând presiunea asupra părții turce pentru a obține o reconfigurare a relațiilor bilaterale și a regimului Strâmtorilor în conformitate cu punctul de vedere sovietic. Escaladarea situației tensionate se produce la mai bine de un an de la întrevvedereea dintre ministrul de externe sovietic și ambasadorul turc la Moscova în care fuseseră enunțate pentru prima dată pretențiile sovietice la adresa Ankarei.

Criza strâmtorilor

La 7 august 1946, URSS a prezentat o notă diplomatică Ankarei solicitând o modificare semnificativă a regimului Strâmtorilor după cum urmează:

Strâmtorile să fie:

- (i) întotdeauna deschise traficului maritim civil;
- (ii) întotdeauna deschise forțelor maritime militare ale statelor Mării Negre;
- (iii) închise forțelor maritime militare ale statelor neriverane cu excepția unor circumstanțe speciale;
- (iv) sub controlul Turciei și celorlalte state riverane Mării Negre;
- (v) apărate în comun de către Turcia și Uniunea Sovietică.

Demersul s-a produs pe fondul unor manevre militare terestre și maritime de amploare ale URSS și al statelor blocului politico-militar

comunist și a fost dublat de presiuni importante asupra Turciei vizând acceptarea unor concesiuni teritoriale la frontiera comună caucaziană. Erau vizate regiunile Kars și Ardahan, intrate în componența Turciei la sfârșitul Primului Război Mondial și recunoscute de URSS ca atare prin tratatele de la Kars și Moscova.

În această situație, Ankara a beneficiat de sprijinul aliat anglo-american materializat în notele diplomatice ale SUA și Marii Britanii (19 august, respectiv 21 august 1946) ce acceptau ideea necesității revizuirii regimului Strâmtoarelor și a Convenției de la Montreux, pentru a le adapta la noua situație internațională, dar subliniau ideea negocierilor multilaterale în cadrul unei conferințe internaționale cu participarea tuturor părților interesate. De asemenea, solicitările sovietice de implicare în securizarea regiunii Strâmtoarelor și de implantare a unei baze militare în această regiune erau respinse ca afectând grav suveranitatea, integritatea teritorială și independența Turciei. La 22 august 1946, sprijinindu-se pe demersurile aliaților occidentali, Ankara a răspuns printr-o notă diplomatică cu conținut similar. În esență, guvernul turc a respins demersurile sovietice exprimându-și, totodată, disponibilitatea de a participa la eventuale negocieri privind statutul Strâmtoarelor, dar în format multilateral. Notele în discuție au rămas fără un răspuns din partea sovietică. În toamna anului 1953, la nici șase luni de la moartea lui Stalin, Moscova a informat Ankara că abandonează atât revendicările teritoriale vizând frontiera comună, cât și demersurile pentru restructurarea regimului Strâmtoarelor.

Criza din anii 1945-1946 din relațiile bilaterale turco-sovietice și demersurile sovietice vizând modificarea regimului Strâmtoarelor și implantarea unei prezențe permanente militare în regiune reprezintă unul dintre cele mai importante momente ce au concurat la declanșarea Războiului Rece și la scindarea lumii postbelice în blocuri politico-militare opuse.

Una dintre cele mai importante consecințe imediate ale acestei crize a fost enunțarea, la 12 martie 1947, într-un discurs

al președintelui SUA adresat Congresului american, a Doctrinei Truman ce prevedea acordarea de sprijin militar și economic oricărei națiuni amenințate de pericolul comunizării. Decizia Congresului american de acordare de sprijin economic, politic și militar Greciei (confruntată cu un război civil susținut de gherilele comuniste) și Turciei (aflată sub o presiune susținută a URSS și aliaților săi vizând controlul Strâmtorilor Mării Negre) este debutul așa-numitei politici de "îndiguire" (containment), anume încercarea de a limita influența și răspândirea regimurilor politice și a ideologiei comuniste în lumea postbelică. Expresia în plan economic al acestui nou curs în acțiunea politică externă americană este lansarea în iunie 1947, a planului Marshall vizând sprijinirea reconstrucției economice postbelice a continentului european. În plan politico-militar concretizarea acestui nou curs al politicii externe americane o reprezintă crearea, în 1949, a Organizației Atlanticului de Nord.

O analiză retrospectivă a evenimentelor din spațiul Mării Negre din timpul celui de-Al Doilea Război Mondial și din anii imediat ulterioari încheierii conflagrației mondiale relevă faptul că, deși secundare în economia generală a războiului, regiunea Mării Negre și chestiunea Strâmtorilor au jucat un rol de primă importanță în structurarea relațiilor internaționale postbelice. Principala consecință a demersurilor sovietice vizând obținerea controlului asupra Strâmtorilor din anii 1945-1946 a fost accelerarea diviziunilor deja existente în planul relațiilor internaționale post-război și accelerarea procesului de constituire a ordinii sistemice bipolare.

POZIȚIA STRÂMOTORILOR MĂRII NEGRE ÎNTRE EST ȘI VEST ÎN DINAMICA RĂZBOIULUI RECE

Problematika strâmtoarelor și a configurației strategice a bazinului pontic în perioada postbelică trebuie înțeleasă în specificitatea Războiului Rece și a dinamicii relațiilor Est-Vest care a generat o scindare de mari dimensiuni a geografiei continentale de securitate. Rezultatul a fost apariția a două blocuri politico-ideologice și militare antagonice, NATO și Organizația Tratatului de la Varșovia, grupate în jurul intereselor celor două superputeri: Statele Unite ale Americii și Uniunea Sovietică.

Actorii principali în dosarul strâmtoarelor în perioada Războiului Rece au fost Uniunea Sovietică și Turcia. Prima controla mai bine de două treimi din totalul țărmurilor, atât prin teritoriul propriu, cât și cel al statelor aflate sub sfera sa de influență - România și Bulgaria, a doua (stat membru NATO) era garantul strâmtoarelor conform prevederilor Convenției de la Montreux, rămasă în vigoare și după încheierea celui de-Al Doilea Război Mondial.

Uniunea Sovietică domina geografic și militar arealul Mării Negre, pe care o transformase într-un „lac rusesc”. Se baza pe existența bazelor militare navale din Crimeea (Sevastopol), unde era staționată Flota Mării Negre, pe cooperarea cu flotele statelor riverane socialiste, dar trebuie spus că și posesia Insulei Șerpilor și vecinătatea cu Delta Dunării erau factori ce asigurau Moscovei controlul celei mai importante artere de comunicație fluvială, transformând Uniunea Sovietică în principala forță militară din regiune. În Marea Neagră a fost plasată și a staționat cea mai importantă flotă a forțelor navale ruse, iar porturile au devenit

și au rămas operabile pentru Uniunea Sovietică întreaga perioadă, fapt ce a generat un avantaj strategic clar pentru Moscova.

De cealaltă parte, aderarea și includerea Turciei în structurile NATO, în anul 1952, a conferit conducerii de la Ankara un rol esențial în constructul de apărare al alianței în regiunea pontică. Prin controlul asupra strâmtoarelor, în baza Convenției de la Montreux, Turcia a asigurat prezența NATO în Marea Neagră, fapt care a cântărit substanțial în raportul de forțe și interese dintre cele două blocuri politico-militare.

După cum s-a arătat și în capitolul anterior, aderarea Turciei la Alianța Nord-Atlantică, care i-a conferit acesteia umbrela de securitate necesară în raporturile cu Uniunea Sovietică, și moartea lui Stalin au fost evenimentele care au condus la procesul de normalizare a dimensiunii bilaterale ruso-turce. Începând cu 30 mai 1953, „în spiritul relațiilor de bună vecinătate și pentru a consolida pacea și securitatea” în regiunea maritimă, Uniunea Sovietică a renunțat la pretențiile asupra strâmtoarelor Bosfor și Dardanele. Ulterior, guvernele Armeniei și Georgiei au urmat linia Moscovei și au renunțat la revendicările teritoriale la adresa Turciei. La 18 iulie 1953, Turcia a răspuns, la rândul său, printr-o notă, în care aprecia poziția Uniunii Sovietice de a respecta termenii Convenției de la Montreux asupra strâmtoarelor. Cu toate acestea, la câteva zile distanță, Moscova și-a exprimat nemulțumirea față de unele nave de război americane și britanice care navigau spre Istanbul. Reacția guvernului de la Ankara nu a întârziat să apară, acesta afirmând că, în fapt, „sunt vizite de curtoazie”, realizate în conformitate cu Convenția de la Montreux și nu era nevoie de o notificare în prealabil.

Discuțiile bilaterale dintre Turcia și Uniunea Sovietică s-au desfășurat în contextul evoluției și dinamicii climatului internațional al Războiului Rece și, implicit, al raporturilor dintre două state cu sisteme politico-militare diferite. După moartea lui Stalin, s-a ajuns la un condominiu sovieto-turc de natură a preveni apariția unei zone de confruntare directă între cele două superputeri, SUA și

URSS. În acest sens, s-a convenit să nu se mai revizuiască statutul strâmtorilor² și s-a stabilit în mod tacit ca regimul de tranzit al navelor militare prin strâmtori să fie acceptat de toate părțile interesate.

Un episod important în dinamica Războiului Rece, cu privire la controlul asupra strâmtorilor, a survenit în anul 1977, în contextul dezbaterilor internaționale privind libera circulație maritimă derulate sub egida „Conferinței ONU privind dreptul mărilor”. În acest context, statele membre NATO și, în mod special, SUA le-au ridicat oficialilor turci problema revizuirii Convenției de la Montreux pentru a contracara pătrunderea flotei sovietice în Marea Mediterană. La rândul său, Uniunea Sovietică i-a indicat establishment-ului de la Ankara același interes de a pune în discuție modificarea Convenției, cu scopul ca navele sovietice să aibă o mai mare libertate de mișcare prin strâmtorile Mării Negre și din dorința de a limita tonajul și prezența navelor occidentale în regiune³. În ciuda presiunilor marilor puteri, Turcia a refuzat să pună în discuție regimul strâmtorilor. Din perspectiva conducerii turce, orice modificare a Convenției de la Montreux ar fi afectat direct suveranitatea națională a țării și i-ar fi lezat interesele economice. Ca soluție de compromis, liderii de la Ankara au adoptat o atitudine conciliantă și flexibilă în aplicarea prevederilor de la Montreux atât față de SUA, cât și față de URSS, care au obținut importante beneficii strategice.

Limitarea accesului militar sovietic prin strâmtorilor Mării Negre ar fi putut genera o situație de criză majoră, cu efecte devastatoare pentru relațiile Est-Vest. Meritul principal și rolul central în a preveni o potențială dezvoltare conflictuală la nivelul

² Deși sovieticii amenințaseră că în anul 1956 vor relua chestiunea strâmtorilor, nu au mai făcut presiuni.

³ Documentul aduce în atenție și o evaluare a poziției României în contextul negocierilor privind încheierea Convenției de la Montreux, scoțând în evidență interesul conducerii de la București pentru elaborarea unor acorduri care să asigure securitatea în zona strâmtorilor și libertatea comercială. Sursa: AMAE, Problema 241, 1977, 851, Dosar nr. 3795, ff. 18-20.

celor două alianțe au fost atribuite Turciei, care a folosit cu mult tact aplicarea Convenției de la Montreux pentru a menține echilibrul strategic în bazinul pontic.

O nouă serie de incidente între navele de război americane și sovietice au avut loc și în anii '80. Un exemplu în acest sens, a fost incidentul din anul 1988, când crucișătorul „USS Yorktown” și distrugătorul „USS Caron”, care exersau dreptul de „trecere inofensivă” la 10 mile marine de Peninsula Crimeea, au fost lovite intenționat de două fregate sovietice. În urma acestor incidente navale din Marea Neagră, SUA și Uniunea Sovietică au elaborat o declarație privind acceptarea mutuală a normelor și prevederilor de drept internațional cu privire la „trecerea inofensivă”, astfel încât să fie evitate orice alte acțiuni similare în cazul tranzitării apelor teritoriale.



USS Caron (DD-970) struck by the Soviet light frigate SKR-6, February 1988 (Incidentul în care USS Caron a fost lovit de fregata sovietică SKR-6, februarie 1988), Public domain, Wikimedia Commons, <https://www.warhistoryonline.com/cold-war/black-sea-bumping-incident.html>

În timpul Războiului Rece, Turcia a acționat ca un pilon central asigurând apărarea flancului sudic al NATO și controlând proiecția de putere militară a Rusiei în Marea Neagră prin strâmtori. Totodată, echilibrul relativ din regiunea pontică a reprezentat efortul comun al statelor membre ale Alianței Nord-Atlantice și ale Pactului de la Varșovia, transpus într-un compromis pe care l-au admis din rațiuni geostrategice, militare, economice, comerciale, dar și politice, pentru a beneficia de importanța tranzitului prin strâmtori.

Spre sfârșitul Războiului Rece, statele din bazinul pontic au intrat într-un proces de redefinire și restructurare a relațiilor internaționale. Începând cu anul 1988, la Belgrad, a luat naștere „Inițiativa de Cooperare Balcanică”, entitate cu profil politico-economic, care a avut drept scop intensificarea relațiilor dintre statele riverane, prin creșterea încrederii mutuale și asigurarea securității, pe fondul unei bune colaborări economice, dar și militare. Prăbușirea regimurilor comuniste în Europa Răsăriteană din 1989, destrămarea Uniunii Sovietice și implicit disoluția Organizației Tratatului de la Varșovia din 1991, precum și dispariția lumii internaționale bipolare au sistat pentru o perioadă aceste demersuri geostrategice. Efectele pe termen scurt ale acestor evenimente au fost dublarea numărului de state riverane, redistribuția bazelor militare și noi evoluții în redefinirea sistemelor strategice de securitate ale țărilor, ceea ce a dezechilibrat profund raportul de forțe în arealul geopolitic al bazinului Mării Negre.

STRÂMOTORILE MĂRII NEGRE ÎN ECUAȚIA POST-RĂZBOI RECE

Dispariția conflictului bipolar a adus noi realități în ecuația de securitate din bazinul Mării Negre generate, mai cu seamă, ca urmare a desființării Organizației Tratatului de la Varșovia (1 iulie 1991) și a destrămării URSS (25 decembrie 1991). Pentru mai bine de un deceniu, dominanța Federației Ruse a fost semnificativ diminuată, accentul acțiunilor Moscovei fiind orientat către securizarea controlului asupra unei cât mai mari părți a fostei flote a URSS la Marea Neagră. Acest demers se va finaliza, în 1997, după negocieri complexe între Federația Rusă și Ucraina în urma cărora Moscova reușește să-și mențină un arsenal naval important care să-i permită proiecția strategică a forței în bazinul Mării Negre.

Astfel, principala caracteristică a perioadei post-Război Rece a vizat aprofundarea conexiunii între evoluțiile de securitate din Marea Neagră și problematica strâmtorilor. Dispariția Cortinei de Fier a fost urmată de trecerea la un nou curs al relațiilor dintre cele două părți ale Europei, centrată pe ideea de reconectare politică și economică a statelor ex-comuniste la noul sistem internațional. Sintagma prin care Marea Neagră era asociată unui „lac rusec” și-a pierdut din simbolistică nemaifiind aplicabilă noii configurații geopolitice. Sub aceste auspicii, modalitatea de abordare a problematicii strâmtorilor s-a plasat, în mare măsură, pe coordonatele logicii de detensionare și a noului climat al relațiilor Est-Vest. Astfel, primul deceniu de după terminarea Războiului Rece nu a mai consemnat inițiative ale Moscovei de revizuire a regimului strâmtorilor în parametrii stabiliți prin Convenția de la Montreux.

De asemenea, eliminarea logicii de confruntare Est-Vest și dispariția blocului comunist a creat contextul favorabil pentru

lansarea proceselor de integrare europeană și euroatlantică la nivelul statelor din bazinul Mării Negre. În acest sens, se plasează dobândirea calității de membru al NATO și UE de către România și Bulgaria (2004, respectiv 2007). În cadrul acestei tendințe se plasează și poziționarea fermă a Ucrainei și Georgiei față de accesarea în NATO, confirmată cu prilejul Summit-ului Consiliului Nord-Atlantic desfășurat în aprilie 2008, la București. Aderarea României și Bulgariei la NATO a favorizat acest curs al evenimentelor, strâmtoarele fiind cu atât mai integrate în aria de responsabilitate aliată în condițiile în care Marea Neagră devine „importantă pentru securitatea euroatlantică”⁴. Integrarea celor două state în sistemul de apărare asigurat de NATO a consolidat predictibilitatea în ceea ce privește evoluția situației de securitate din perimetrul învecinat strâmtoarelor contribuind, astfel, la menținerea prevederilor Convenției de la Montreux. De asemenea, prin deschiderea generată de sfârșitul Războiului Rece, s-au pus bazele cooperării regionale între statele riverane la Marea Neagră care s-a dezvoltat într-o manieră cuprinzătoare în primul deceniu. Dimensiunea de securitate a fost integrată în acest cadru de cooperare prin lansarea, în 2001, a inițiativei „BLACKSEAFOR” cu participarea forțelor navale ale statelor din bazinul Mării Negre.

Cu toate acestea, politica expansionistă rusă a revenit cu acuitate de la începutul anilor `2000 în estul și nordul bazinului Mării Negre, manifestându-se atât prin alimentarea tensiunilor interetnice, precum și prin încercări violente, inclusiv prin boicot energetic, de limitare a independenței statelor din această zonă (Georgia și Ucraina). Punctul culminant a fost atins în martie 2014, când Federația Rusă a anexat Peninsula Crimeea, în profund dezacord cu legislația internațională și prin amputarea teritorială a teritoriului aparținând Ucrainei. Consecințele imediate ale acestui act s-au reflectat în consolidarea prezenței militare ruse către vestul bazinului Mării Negre, realizată prin militarizarea rapidă a Peninsulei Crimeea, aceasta devenind o veritabilă platformă de proiectare a potențialului ofensiv rusesc.

⁴ Declarația Summit-ului NATO de la București (2-4 aprilie 2008).

În acest context, importanța strategică a strâmtoarelor a fost readusă în atenție, potențată în mare măsură de re poziționarea navală rusă din Marea Neagră. Astfel, dinamica tranzitului militar prin strâmtoare a înregistrat evoluții particulare ca parte a procesului de consolidare a posturii de descurajare pe care NATO a asumat-o după anexarea Peninsulei Crimeea de către Federația Rusă. Deciziile summit-ului NATO de la Wales (5 septembrie 2014) au plasat un accent particular asupra consolidării măsurilor de asigurare în perimetrul estic al Mării Negre, atât prin măsuri de patrulare a componentelor navale aliate⁵, cât și prin intensificarea exercițiilor navale desfășurate de statele membre în această regiune. Asigurarea libertății de circulație a capacităților navale aliate prin strâmtoare a reprezentat condiția *sine qua non* pentru implementarea pachetului de măsuri de asigurare a securității statelor membre riverane la Marea Neagră oferind, totodată, elementele de descurajare necesare contracarării unor acțiuni agresive din partea rusă. Cu toate acestea, prevederile Convenției de la Montreux în ceea ce privește limitările de tonaj, număr și durata prezenței navelor care aparțin statelor fără deschidere la Marea Neagră au determinat o serie de limitări în asigurarea continuității navale aliate în această zonă. Atenția NATO pentru regiunea Mării Negre s-a consolidat semnificativ pe fondul deteriorării severe a situației de securitate după anexarea Crimeii. În acest sens, Summit-ul NATO de la Varșovia (8-9 iulie 2016) a adoptat decizii de referință pentru consolidarea prezenței NATO pe Flancul Estic prin crearea Prezenței avansate consolidate (Polonia, Lituania, Letonia, Estonia), respectiv a Prezenței avansate adaptate (România și Bulgaria). În susținerea acestei din urmă componente s-au evidențiat o serie de măsuri menite să contribuie la consolidarea capacității NATO de monitorizare a situației de securitate din bazinul Mării Negre. Importanța strâmtoarelor pentru implementarea măsurilor adoptate cu acest prilej a reprezentat una dintre direcțiile prioritare de susținere a efortului operațional aliat, mai cu seamă prin asigurarea legăturii cu perimetrul mediteranean și celelalte state aliate.

⁵ Grupurile navale permanente ale NATO (Standing NATO Maritime Group 1, 2)



NATO Defence Ministers gather at the 2016 Warsaw summit in Poland (Summitul miniștrilor apărării ai statelor NATO, Varșovia 2016). Sursa: https://en.wikipedia.org/wiki/2016_Warsaw_summit Warsaw summit - Wikipedia

Menținerea circulației militare prin strâmtori a generat, în schimb, oportunități pentru promovarea politicii expansioniste rusești, susținută prin militarizarea bazinului estic al Mării Negre, inclusiv prin crearea de zone de interdicție aeriană care au accentuat complexitatea operațională regională. Această tendință a fost stimulată în contextul implicării Federației Ruse în războiul civil din Siria, demers în urma căruia prezența navală a acesteia în Estul Mediteranei s-a consolidat semnificativ. În susținerea efortului operațional rus, strâmtorile vor juca un rol extrem de important, principala rută de aprovizionare a contingentelor dislocate în Siria realizându-se prin acest sector de navigație și prin utilizarea bazelor și capacităților navale din Marea Neagră. Această situație a fost de natură să genereze un plus de flexibilitate în promovarea politicii expansioniste a Rusiei către Mediterana, prin utilizarea regimului Convenției de la Montreux privind libertatea de circulație. De menționat, totodată, faptul că implicarea rusă în conflictul din Siria a determinat o serie de divergențe la nivel bilateral între Federația Rusă și Turcia, accentuate și prin incidente de natură operațională (doborârea unui avion militar rus de către apărarea turcă) la granița

turco-siriană. Cu toate acestea, nu s-a înregistrat o schimbare din partea autorităților de la Ankara în stoparea accesului navelor militare prin strâmtoari, această situație continuând să fie utilizată de Moscova în anii următori.

Elementele expuse vor reprezenta constantele de referință în ceea ce privește securitatea în bazinul Mării Negre și al strâmtoarelor pentru al doilea deceniu de după sfârșitul Războiului Rece. Nota dominantă este cea a accentuării insecurității din cauza politicii agresive a Federației Ruse, dublată de o retorică belicoasă la adresa statelor membre NATO. În această ecuație, strâmtoarele și menținerea libertății de circulație vor continua să joace un rol extrem de important pentru asigurarea caracterului integrat al sistemului de apărare aliat fiind exploatat, însă, și de Federația Rusă pentru proiectarea forței în bazinul mediteranean. Astfel, se poate considera că pentru deceniile care au urmat Războiului Rece problematica strâmtoarelor nu a înregistrat evoluții notabile din perspectiva menținerii prevederilor Convenției de la Montreux. Evoluția cu deosebire semnificativă este cea a creșterii interesului pentru asigurarea circulației navelor militare, mai ales în condițiile deteriorării constante a situației de securitate din Marea Neagră.

RĂZBOIUL RUSO-UCRAINEAN ȘI MIZA STRÂMTORILOR PONTICE

Invazia militară declanșată de Federația Rusă împotriva Ucrainei, la 24 februarie 2022, a produs cea mai gravă criză de securitate din Europa după încheierea celui de-Al Doilea Război Mondial. Acțiunea Federației Ruse trebuie coroborată cu decizia anexării peninsulei Crimeea din 2014, evenimente care au generat un șoc strategic major și care au schimbat profund geografia securității continentale. Datorită poziției sale geografice și a importanței sale geostrategice, regiunea pontică a redevenit atât un teatru de desfășurare a operațiilor militare, cât și un subiect de interes pentru întreaga comunitate internațională. Desfășurarea unui nou conflict armat între două state riverane Mării Negre a reorientat atenția asupra statutului strâmtorilor Bosfor și Dardanele și asupra relevanței Convenției de la Montreux.

În pofida evidentei perturbări a securității Mării Negre, statutul celor două strâmtori pontice nu a suferit modificări imediat după anexarea Peninsulei Crimeea, decizia Turciei fiind de a menține deschis tranzitul civil și militar. Invadarea Ucrainei de către Federația Rusă a condus, însă, la o reconfigurare a pozițiilor statelor implicate cu privire la aplicarea Convenției de la Montreux. Atât Federația Rusă, cât și Ucraina au fost preocupate de modul în care Turcia putea interveni în modificarea sau ajustarea regimului de tranzit prin strâmtori. Pe scurt, războiul dintre cele două state a adus chestiunea strâmtorilor în centrul dezbaterilor strategice.

Atât pentru Federația Rusă, cât și pentru Ucraina, importanța strâmtorilor Bosfor și Dardanele se rezumă la raționamentele strategice și economice oferite de aceste pasaje maritime. În special pentru primul stat menționat, dar și pentru al doilea, cele două strâmtori ale Mării Negre pot fi considerate nu doar o

simplă conexiune către zona de influență mediteraneeană, dar și o „deschidere către lume”. Potrivit informațiilor furnizate de Ministerul de Afaceri Externe al Turciei, între anii 2014-2021 au fost înregistrate 16.366 de treceri prin strâmtori de către nave comerciale sub pavilion rusesc și 2.245 de treceri a navelor comerciale sub pavilion ucrainean. În ceea ce privește navele de război, în aceeași perioadă analizată, au fost înregistrate 1.357 de treceri a navelor sub pavilion rusesc, în timp ce de partea ucraineană a fost înregistrată o singură navă ce a străbătut zona strâmtorilor în anul 2014. Este evident, dacă analizăm aceste cifre, că Federația Rusă a beneficiat cel mai mult de pe urma tranzitului prin strâmtori, atât din perspectiva proiectării puterii sale militare, cât și al interesului economic.

În contextul desfășurării unui conflict armat, ambele state implicate au înțeles că modul în care este reglementat accesul prin aceste culoare maritime poate influența imediat puterea de luptă a beligeranților, modificând oricând echilibrul existent între cele două părți și, astfel, influențând parcursul și soarta, în sine, a războiului. Luând în considerare faptul că Turcia deține rolul de «gardian» al strâmtorilor, poziția acesteia capătă o importanță critică în ecuația de ansamblu a evoluțiilor de securitate în regiune.

La patru zile după declanșarea agresiunii Federației Ruse împotriva Ucrainei, la data de 28 februarie 2022, Turcia a anunțat decizia de a închide accesul prin strâmtorile Bosfor și Dardanele pentru toate navele militare, indiferent de pavilionul afixat. În contextul respectivului moment, Mevlüt Çavuşoğlu, ministrul turc de externe, a declarat:

„Când Turcia nu este parte beligerantă într-un conflict, are autoritatea de a restricționa trecerea navelor de război ale statelor beligerante prin strâmtori. Dacă nava de război se întoarce la baza sa de origine din Marea Neagră, trecerea nu este închisă. Noi ne conformăm regulilor de la Montreux. Toate guvernele, riverane (Mării Negre) și nu numai, au fost avertizate să nu trimită nave de război prin strâmtori.”

Era pentru prima dată, după încheierea celui de-Al Doilea Război Mondial, când Turcia a recurs la dreptul conferit de Convenția de la Montreux de a închide accesul în strâmtori pentru navele militare. Această decizie a fost asumată după momentul în care experții turci în drept internațional au decis că „operația militară specială” din Ucraina îndeplinește criteriile pentru a fi calificată în categoria stării de război. În acel context, președintele turc Recep Tayyip Erdoğan a afirmat că adoptarea acestei hotărâri contribuie la „prevenirea escaladării conflictului dintre Rusia și Ucraina” și extinderii potențiale a acestuia asupra bazinului pontic. Decizia Turciei implicit are la bază articolele 19 și 21 ale Convenției. Dacă articolul 19 menționează faptul că accesul prin cele două strâmtori pentru navele militare a statelor implicate într-un război este restricționat, articolul 21 prevede faptul că reglementarea trecerii navelor de război prin strâmtori va fi lăsată la discreția guvernului Turciei în situația în care statul turc se consideră amenințat de un pericol iminent de război. Această libertate este extinsă până la posibilitatea ca Turcia să nu ofere dreptul navelor militare să se întoarcă la bazele de origine din Marea Neagră pentru statele care contribuie la această stare de insecuritate. În ceea ce privește navele comerciale, acestea, indiferent de pavilion sau încărcătură, pot tranzita strâmtorile, sub rezerva aceluiași condiții aplicabile pe timp de pace, în conformitate cu articolele 2 și 3 din Convenția de la Montreux. În schimb, în situația în care Turcia se simte amenințată de pericolul iminent al războiului, articolul 6 din respectiva convenție evidențiază faptul că navele comerciale pot tranzita cele două strâmtori doar pe timp de zi sub stricta îndrumare a autorităților turce.

Decizia nu a fost contestată de niciunul dintre beligeranți. Anterior, Ucraina solicitase Turciei să închidă strâmtorile pentru navele militare rusești. Turcia a ales, însă, să aplice Convenția de la Montreux pentru toate navele militare, inclusiv pentru cele aliate din cadrul NATO. Poziția Turciei a fost, de altfel, apreciată la Kremlin. În cuvintele purtătorului de cuvânt al Ministrului Afacerilor

Externe al Federației Ruse, Maria Zakharova, „partenerii turci nu s-au alăturat sancțiunilor americane și europene împotriva Rusiei și continuă să trateze strâmtorile Mării Negre în conformitate cu dreptul internațional, chiar dacă au existat solicitări din partea anumitor state referitoare la interzicerea accesului în strâmtori pentru navele ruse”. De asemenea, Statele Unite ale Americii și-au exprimat pe cale oficială recunoștința la adresa Turciei pentru neîntrerupta punere în aplicare a Convenției de la Montreux.



President of Ukraine, *Working visit of the President of Ukraine to the Republic of Republic of Türkiye*, 7 July 2023, <https://www.president.gov.ua/en/photos/robochij-vizit-prezidenta-ukrayini-do-tureckoyi-respubliki-5541>

Consecințele directe ale aplicării Convenției de la Montreux

Închiderea accesului prin cele două strâmtori pentru navele militare a influențat puterea de luptă a ambelor state beligerante. În practică, din acel moment, nicio navă militară, indiferent de pavilion, nu a mai putut tranzita strâmtorile Bosfor și Dardanele cu excepția situației în care se întorcea la baza de origine. Conform articolului 21 din Convenția de la Montreux, această posibilitate era permisă doar dacă Turcia considera că aceste mișcări nu ar putea

intensifica criza existentă. Conform datelor existente la data de 24 februarie 2022, în momentul inițierii „operației militare speciale”, navele militare ale Ucrainei și Federației Ruse, cu baza de origine la Marea Neagră, erau următoarele:

<i>Tehnică de luptă</i>	<i>Ucraina</i>	<i>Federația Rusă</i>
Submarine	0	6
Nave de război principale	1	6
Nave de război destinate patrulării și apărării coastei	12	36
Nave de război destinate deminării	1	10
Nave de asalt amfibiu	2	10

Tabloul 1 – Navele militare ale Ucrainei și Federației Ruse de la Marea Neagră în momentul inițierii „operației militare speciale” (realizat pe baza datelor disponibile în „The Military Balance 2022”).

Pentru Federația Rusă, dintr-un număr de aproximativ 500 nave militare deținute (inclusiv de Jandarmerie și grupuri paramilitare), doar 68 de nave militare aveau baza de origine în bazinul pontic. Însă statul rus a adus nave în Marea Neagră și la începutul anului 2024, de asemenea a folosit și canalul Volga-Don-Marea Neagră în acest scop. Prin urmare, deși puterea de luptă navală a Federației Ruse în teatrul de operații din Marea Neagră a cunoscut unele limitări, aceasta a rămas dezvoltată, accentuată mai ales de capacitățile militare dislocate în Peninsula Crimeea, după anexarea din anul 2014. În prezent, în Crimeea sunt cantonați peste 32.000 militari ruși, susținuți de o întregă flotă navală, cu baza la Sevastopol și înzestrată cu echipamente moderne, inclusiv rachete de croazieră Kalibr, precum și importante forțe aeriene, în componența cărora se regăsesc bombardiere strategice cu rază lungă de acțiune (SU-24 M), avioane de asalt (SU-25SM) sau aeronave pentru suport aerian (SU-27SM și SU-30SM), dar și mijloace pentru apărare aeriană (S-400, Pantsir-1) sau antinavă (Bastion). De asemenea, menționăm cele aproximativ 7.000 de trupe dislocate în Georgia, alături de

capabilități militare de luptă necesare celor două brigăzi mecanizate dislocate în Alhazia și Osetia de Sud. Așadar, după anexarea Peninsulei Crimeea, Federația Rusă a reușit să desfășoare în Marea Neagră o capacitate militară superioară celei însumate a statelor membre ale NATO riverane, sporind presiunea asupra întregului Flanc Estic al NATO.

În același timp, aplicarea strictă a Convenției de la Montreux de către Ankara a creat dificultăți în proiectarea puterii Federației Ruse în bazinul mediteraneean. Conexiunea maritimă militară dintre bazele navale ruse de la Marea Neagră și escadrila rusă înființată în bazinul Mării Mediterane pe litoralul Siriei (la Tartus) nu a mai putut fi asigurată prin navele militare ce aparțineau de Flota de la Marea Neagră, situație ce a creat dificultăți semnificative în rotația prezenței militare existente acolo.

Pe de altă parte, pentru Ucraina, aplicarea Convenției de la Montreux a creat dificultăți majore și a afectat capacitatea statelor occidentale de a asigura un sprijin mai consistent administrației de la Kiev. Decizia Turciei a restricționat accesul navelor militare ale statelor membre NATO în bazinul pontic, chiar și sub forma unei prezențe rotaționale. În acest fel, Federația Rusă a reușit să-și mențină un avantaj militar-strategic important pe care l-a putut folosi pentru a pune Ucraina într-o postură de vulnerabilitate și a-și păstra preeminența navală în Marea Neagră.

În contextul războiului ruso-ucrainean, statele membre NATO au adoptat noi măsuri care să asigure creșterea capacității de apărare aliante pe flancul sud-estic. Consecință directă a escaladării amenințării din partea Federației Ruse, pentru prima dată în istoria sa, NATO a introdus în noul său Concept Strategic adoptat la Madrid în anul 2022, recunoașterea zonei Mării Negre ca fiind de o importanță strategică pentru Alianță. În acest sens, se asumă că se urmărește menținerea securității, siguranței, stabilității și libertății de navigație în regiunea bazinului pontic, inclusiv prin respectarea Convenției de la Montreux. Simultan, au fost adoptate măsuri consolidate de întărire a flancului sud-estic. În acest sens

menționăm înființarea a încă patru grupuri de luptă multinaționale, două dintre aceste structuri având locația pe teritoriul României și Bulgariei, în România fiind dislocate elemente terestre din cadrul Forței de Răspuns a NATO. Tot ca parte a reconsiderării rolului strategic al Mării Negre, inițiativa americană „Black Sea Security Act”, își propune să ia în considerare dezvoltarea unei prezențe rotaționale maritime regulate în bazinul pontic.

Pe lângă aspectele de natură militară, închiderea strâmtorilor a avut consecințe și asupra activităților comerciale din zonă. Din punct de vedere economic, pe lângă suspiciunile exprimate de ambii beligeranți referitoare la faptul că anumite nave comerciale ar putea transporta în secret capacități militare destinate sprijinirii efortului de război, volumul transporturilor comerciale a înregistrat o scădere semnificativă. Această diminuare este atribuită luptelor desfășurate în teatrul de operații din Marea Neagră, care au avut un impact negativ asupra fluxurilor obișnuite de transport. În momentul în care Federația Rusă a declanșat agresiunea militară asupra Ucrainei, cele două state puteau fi considerate doi dintre cei mai mari exportatori de grâne la nivel mondial, Ucraina exportând 90% din produsele agricole prin porturile de la Marea Neagră. Un raport Chatham House din 2017 sugera că 12% din comerțul global cu grâne trece prin strâmtorile turcești, adică o cincime din totalul grâului exportat la nivel mondial. Grâul din Ucraina, Rusia și Kazahstan este vital pentru hrana multor națiuni din Africa sahariană, Subsahariană și Orientul Mijlociu. Sub presiunea acestor realități, Federația Rusă a acceptat acordul asupra grânelor mediat de Turcia și ONU (Inițiativa privind exportul de cereale prin Marea Neagră), care a facilitat exportul a cel puțin 30 milioane tone de produse din trei porturi ucrainene - Odesa, Chornomorsk și Yuzhny/Pivdennyi. În vara anului 2023, Moscova a anunțat, însă, retragerea din acest acord, consecința directă fiind practic blocarea capacității Ucrainei de a exporta grâu către aceste națiuni cu impact direct asupra securității alimentare la nivel global. Această criză a cerealelor a venit să confirme miza economică a strâmtorilor și rolul

vital pe care accesul prin „porțile de ieșire” turcești îl are pentru situația economică globală.

Războiul ruso-ucrainian a evidențiat, încă o dată, importanța strâmtorilor în ansamblul configurației regionale și continentale de securitate. Fără îndoială, gestionarea controlului asupra acestora prin Convenția de la Montreux rămâne o preocupare critică de securitate. Decizia Turciei de a interzice tranzitul prin strâmtori pentru navele militare a blocat, practic, prezența navală aliată în Marea Neagră, obiectiv major pentru statele membre NATO riverane, România și Bulgaria. Din perspectiva Turciei, prin interzicerea tranzitului de nave militare prin strâmtori, se previne o potențială extindere a conflictului în Marea Neagră, fiind așadar, o contribuție la eforturile de limitare a războiului și a consecințelor acestuia. De-a lungul timpului, au fost exercitate presiuni în vederea revizuirii Convenției de la Montreux în această direcție. Însă, un astfel de proces rămâne unul cu deosebire complicat și va depinde în mod definitoriu de poziția de ansamblu a administrației de la Ankara la nivel regional, dar și de dinamica relațiilor ruso-turce. Prioritar pentru Turcia este de a-și păstra proeminența în regiune prin controlul strict asupra strâmtorilor, iar evitarea unui posibil război cu Federația Rusă în Marea Neagră este o preocupare majoră de securitate. În plus, atât Turcia, cât și Federația Rusă împărtășesc un interesul comun de a menține status-quo-ul strategic în bazinul pontic.

IMPORTANȚA STRÂMOTORILOR MĂRII NEGRE PENTRU ROMÂNIA

Indiferent de perioada istorică la care ne raportăm, strâmtoarele au jucat un rol extrem de important pentru statele din Peninsula Balcanică și, mai ales, pentru România. Caracteristicile geografice de care cele două strâmtoare beneficiază au influențat decisiv evoluția pozițiilor adoptate de România față de regimul circulației comerciale și militare. În definirea acestei abordări, premisa principală a fost reprezentată de evitarea transformării Mării Negre într-o zonă închisă, fiind promovat constant principiul libertății circulației maritime, cu atât mai important pentru statele din zonă. Pe aceste coordonate, raportarea României la problematica strâmtoarelor a vizat asigurarea conexiunii maritime, atât pe timp de pace, cât și de război, cu bazinul mediteranean și de aici către Oceanul Atlantic, respectiv Oceanul Indian, prin intermediul Canalului de Suez.

Importanța strâmtoarelor pentru țările române se definește mult mai structurat în primele decenii ale secolului al XIX-lea. Astfel, Tratatul de la Adrianopol (1829) legiferează dreptul de navigație pe Dunăre cu nave proprii, precum și libera utilizare a porturilor românești. De asemenea, interesele comerciale ale producătorilor de cereale de la nord de Dunăre se concretizează prin libertatea comerțului din țările române. Toate aceste aspecte vor avea o contribuție importantă în planul dezvoltării economice, în special producția și comerțul de cereale din Țările Române, aducând în atenție importanța multiplă a strâmtoarelor. Continuarea procesului de integrare a țărilor române în fluxurile economice mondiale în deceniile următoare a accentuat importanța menținerii libertății de circulației maritime pe axa Dunăre – Marea Neagră – Strâmtoare – Mediterana. În acest context se plasează demersurile domnitorilor români, Mihail Sturdza și Grigore Ghica, vizând consolidarea

comerțului exterior al țărilor române, pentru care strâmtoarele jucau un rol esențial. Stabilirea neutralității Mării Negre, avansată prin Tratatul de la Paris (1856), încheiat după Războiul Crimeii, a venit în întâmpinarea preocupărilor țărilor române care vor fi beneficiare directe ale libertății circulației comerciale prin strâmtoare.

Obținerea independenței în urma Războiului împotriva Imperiului Otoman din 1877-1878 și a Tratatului de la Berlin (13 iulie 1878) a adus problematica strâmtoarelor mult mai aproape de interesele României. Implicațiile strategice ale stabilirii graniței estice la Marea Neagră, prin încorporarea Dobrogei și a Deltei Dunării, s-au reflectat în creșterea relevanței comerțului maritim, oferind, totodată, oportunități majore pentru dezvoltarea porturilor maritime și a unei flote comerciale proprii. Din acest moment, interesul României privind reglementarea juridică a statutului strâmtoarelor va deveni o problemă de interes național. Astfel, până la începutul secolului al XX-lea, regimului strâmtoarelor a fost abordat preponderent în cheia valorificării oportunităților comerciale pe care conectarea României la fluxurile economice mondiale le oferea. Datele statistice indică o creștere exponențială a comerțului României după câștigarea independenței, libertatea de circulație prin strâmtoare fiind unul dintre factorii stimulatori.

Cu toate acestea, importanța strategică a strâmtoarelor în ecuația generală a competiției dintre marile puteri europene a determinat, adeseori, evoluții defavorabile intereselor României în ceea ce privește menținerea conexiunii cu rutele maritime mondiale. Practic, confruntările în care Imperiul Otoman avea să fie implicat în primele decenii ale secolului al XX-lea, după cum este cazul Războiului turco-italian (1911), Războaielor balcanice (1912-1913), diferendul greco-turc privind controlul în nordul Mării Egee (1914), au dus la decizia Constantinopolului de a închide sau limita drastic circulația prin strâmtoare. Astfel de episoade au demonstrat atât fragilitatea regimului circulației în cazul unor conflicte care antrenau Imperiul Otoman, cât și legătura extrem de strânsă între România și strâmtoare. Implicațiile acestei stări de lucruri depășeau

perimetrul economic, relevând o problemă de securitate majoră prin faptul că, în caz de conflict, România se găsea într-o stare de izolare profundă, neavând posibilitatea de a derula activități comerciale, dar și de a primi sau acorda asistență altor state europene.

În fața acestei realități, problematica strâmtorilor devine una dintre temele abordate cu prioritate, atât la nivel politico-diplomatic, cât și la nivelul opiniei publice din România. Atenția majoră acordată acestui subiect este reflectată prin demersurile diplomatice consistente derulate de România la nivel european, precum și în relație cu Imperiul Otoman pentru stabilirea unui regim care să corespundă principiului liberei circulații și al intereselor statelor din bazinul Mării Negre. Argumentele promovate de România aveau să-și demonstreze rațiunea pe parcursul anului 1914, premergător izbucnirii Primului Război Mondial, când Imperiul Otoman a adoptat măsuri de militarizare a strâmtorilor. Efectele acestora s-au resimțit în limitarea circulației și creșterea semnificativă a duratei necesare pentru vasele românești de a tranzita strâmtorile. Intrarea Imperiului Otoman în război alături de Puterile Centrale a fost urmată imediat de închiderea strâmtorilor.

Pornind de la aceste realități, problematica strâmtorilor a fost dezbătută intens pe durata neutralității României, fiind unul dintre subiectele importante care a fost luat în considerare pentru decizia intrării în război alături de Antantă. De menționat că Bucureștii nu aveau informații cu privire la înțelegerea încheiată, în martie 1915, de puterile Antantei, prin care Rusia țaristă urma să preia, după înfrângerea Imperiului Otoman, controlul asupra Constantinopolului și al strâmtorilor.

De altfel, chestiunea strâmtorilor a fost invocată în timpul dezbaterilor privind oportunitatea intrării României în război (vezi Consiliul de Coroană din 1916). În acest context adepții alianței cu Puterile Centrale au atras atenția asupra riscurilor unei eventuale victorii a Antantei. Argumentul a fost acela că, într-un astfel de scenariu, Rusia va deveni stăpâna strâmtorilor, iar o astfel de evoluție va afecta direct securitatea și independența României.



Anunț în presa românească referitor la deciziile Consiliului de Coroană din august 1916, Sursa: <https://dragusanul.ro/14-august-1916-romania-intra-in-razboi/>

Pentru perioada neutralității, impactul închiderii strâmtoarelor a fost resimțit mai cu seamă în domeniul economic prin limitarea circulației și creșterea semnificativă a duratei necesare pentru vasele românești de a tranzita strâmtoarele. Practic, România, deși aflată în stare de neutralitate față de părțile implicate în conflict a suferit pierderi substanțiale vizibile mai cu seamă în ceea ce privește nivelul schimburilor comerciale devenind, astfel, o victimă colaterală a deciziei Turciei. De asemenea, efectele negative ale acesteia au fost resimțite și în ceea ce privește eforturile statului român de pregătire a capacității militare, cu atât mai necesară în contextul generalizării conflictului în Europa. Practic, absența conexiunii maritime cu statele vest-europene a limitat posibilitățile statului român de a-și consolida potențialul militar.

Situația de izolare în care România a fost aruncată ca urmare a deciziei de închidere a strâmtoarelor va fi resimțită și mai acut după intrarea în război, alături de statele Antantei. Alianța la care România a aderat nu și-a putut valorifica potențialul în sprijinul

armatei române, principala rută de aprovizionare fiind închisă. În acest context, singura alternativă rămasese aceea a aprovizionării prin porturile rusești din Murmansk și Arhanghelsk. Confruntată deja cu situația de izolare în relație cu aliații occidentali, România s-a găsit într-o acută stare de dependență față de Rusia pentru accesarea ajutoarelor trimise de Franța și Marea Britanie. Parametrii de funcționalitate ai acestei rute de aprovizionare erau cu atât mai dificili de menținut având în vedere distanța geografică și condițiile climatice în care trebuiau să se realizeze transporturile cu echipamente militare. Această situație va determina diminuarea drastică a capacității de susținere a efortului de război vizibilă mai cu seamă în derularea de către armata română a acțiunilor militare în a doua parte a războiului și culminând cu retragerea în Moldova a guvernului român. De asemenea, instabilitatea generată în Rusia de evenimentele din octombrie 1917 a contribuit la accentuarea dificultăților de aprovizionare a armatei române.

Experiența războiului a adus în atenție încă o dată importanța strategică pentru România a menținerii libertății de circulație totale prin strâmtori. Posibilitatea închiderii aleatorii a strâmtorilor, cu atât mai sigură în cazul unui conflict în care Turcia era angrenată, a reprezentat o vulnerabilitate strategică pe care România trebuia să o gestioneze, inclusiv prin diversificarea opțiunilor de asistență la care putea recurge. De asemenea, experiența războiului indica fără echivoc faptul că orice altă alternativă nu putea fi luată serios în considerare dată fiind complexitatea relațiilor politico-militare cu Rusia. Prin urmare, menținerea caracterului deschis al circulației navelor civile și militare prin strâmtori extins și către zona Mării Negre era opțiunea care putea evita repetarea dificultăților și constrângerilor pe care România le trăise pe durata războiului.

Aceste repere au orientat poziția adoptată de România la negocierile de după război. Inițial, prin Tratatul de la Sevres, semnat la 10 mai 1920 între Franța, Marea Britanie, Italia, Japonia și Imperiul Otoman, regimul strâmtorilor a fost schimbat substanțial prin introducerea liberei circulații a navelor comerciale și militare.

Această idee a fost reluată în contextul negocierilor privind încheierea Tratatului de la Lausanne, fiind susținută în mod direct și ferm de delegația română participantă. Poziția adoptată de România s-a plasat pe coordonate mult mai complexe, libertatea deplină de circulație prin strâmtori fiind abordată atât din perspectiva importanței economice pentru statele din regiune, cât și din cea militară. Corolarul acestor elemente a vizat evitarea transformării Mării Negre într-un perimetru închis și asigurarea unei legături permanente a României cu spațiile maritime globale. Deopotrivă important, menținerea unei conexiuni facile cu aliații occidentali era un imperativ major de securitate. Poziția românească s-a plasat în antiteză cu abordarea promovată de URSS a cărei rațiune principală viza izolarea Mării Negre (*mare clausum*) și limitarea prezenței occidentale.

Linia de argumentație promovată de România a vizat instituirea unui regim internațional de control a circulației, care să asigure caracterul de neutralitate și evitarea deciziilor unilaterale de închidere a traficului. Subsumat acestei poziții, România a introdus o nuanță distinctă prin susținerea necesității de abordare simetrică a regimului utilizat pentru controlul internațional al circulației pe Dunăre cu cel aplicabil strâmtorilor. Totodată, poziția cuprinzătoare a României a vizat și susținerea acordată demilitarizării strâmtorilor, prin crearea, de o parte și alta a cursului navigabil, a unor zone neutre care să împiedice eventualele încercări de limitare a zonei de trafic. Toate aceste elemente promovate de România s-au regăsit în Convenția privind regimul strâmtorilor, semnată de toate statele participante la negocierile derulate la Lausanne (1923), ceea ce poate fi privit ca un succes diplomatic major. Prioritățile vizate de România aveau să se regăsească în activitatea derulată ulterior în cadrul Comisiei internaționale a strâmtorilor, structură creată pentru implementarea regimului internațional al strâmtorilor. În acest scop, s-au avut în vedere două direcții de acțiune vizând facilitarea procedurilor de tranzit a navelor, precum și menținerea unui ritm constant pentru traversarea strâmtorilor.

Aceste priorități au fost promovate constant de România în deceniul următor, menținerea libertății de circulație prin strâmtori fiind integrată în cadrul politicii de consolidare a *statu-quo*-ului european și regional. În acest context se înscrie și dezvoltarea relațiilor bilaterale dintre România și Turcia, care va servi drept fundament pentru încheierea, la 9 februarie 1934, a Înțelegerii Balcanice (Pactul Balcanic), în cadrul căreia se vor alătura Grecia și Iugoslavia. Prioritatea acordată cooperării regionale s-a reflectat și în contextul demersurilor derulate de Ankara vizând revizuirea statutului strâmtorilor. Nota transmisă de Turcia la 10 aprilie 1936 a fost primită cu deschidere de către România fiind exprimate, totuși, o serie de rezerve față de modul în care aceasta a fost promovată și, nu în ultimul rând, de schimbările pe care aceasta le aducea cadrului adoptat la Lausanne. Cu toate acestea, poziția României a fost una constructivă, orientată în general către susținerea propunerilor turce pe durata noilor negocieri derulate la Montreux. Explicația atitudinii românești se regăsește în importanța acordată menținerii unui sistem de alianțe, atât prin intermediul Înțelegerii Balcanice, cât și în plan bilateral, care să ofere României garanțiile de securitate necesare. Importanța relației de securitate cu Turcia, precum și tendințele geopolitice inspirate de Franța de îmbunătățire a relațiilor cu URSS au influențat, în final, decizia Bucureștilor. Pornind de la aceste considerente, România va semna Convenția de la Montreux (20 iulie 1936), care aducea un nou regim de control al circulației prin strâmtori. În contextul general al perioadei interbelice, Convenția venea să contribuie la consolidarea abordării regionale în ceea ce privește libertatea comercială, opțiune împărtășită și de România. Cu toate acestea, limitările substanțiale în ceea ce privește circulația militară nu reprezenta neapărat cea mai bună soluție, pentru statele din zonă existând posibilitatea repetării experienței nefaste din timpul Primului Război Mondial. Premisa neutralității Turciei, care reprezenta elementul central al noului regim, era menită să asigure un echilibru, dar plasa sub semnul incertitudinii asigurarea sprijinului militar pentru statele din zonă în cazul în care acestea ar fi fost implicate într-un conflict.

Prevederile Convenției au continuat să fie aplicate până în prezent, asigurând libertatea comercială prin strâmtori, precum și un echilibru în circulația militară și contribuind, în mod evident, la evitarea escaladării în perimetrul Mării Negre. Această situație nu a împiedicat, însă, apariția unor situații de criză mai ales după izbucnirea Războiului Rece (1946-1953), care au contribuit la intrarea Turciei în NATO (mai 1952). Această evoluție a proiectat o nouă realitate asupra regimului aplicat circulației prin strâmtori, cu atât mai complexă în contextul rivalității dintre cele două blocuri politico-militare (NATO vs. Tratatul de la Varșovia). Pentru România menținerea libertății de circulație comerciale a reprezentat prioritatea majoră, prevederile Convenției de la Montreux fiind de natură să o asigure. Din perspectivă militară și de securitate, regimul strâmtorilor nu a adus evoluții notabile pentru România, aceasta fiind integrată în dispozitivul Tratatului de la Varșovia, pentru care Marea Neagră reprezenta un perimetru închis.

Sfârșitul Războiului Rece, urmat de accesarea României și Bulgariei în NATO și UE au readus în atenție importanța regimului strâmtorilor. Prin extinderea către est, ambele organizații au devenit mult mai apropiate de situația economică și de securitate din această regiune. În același timp, perspectiva dominant-economică prin care regimul strâmtorilor fusese privit s-a schimbat semnificativ, această regiune devenind parte integrantă a ariei de responsabilitate a Alianței Nord-Atlantice. Pentru România, dobândirea statutului de membru NATO a plasat un accent particular asupra problematicii privind circulația militară prin strâmtori ca parte a demersurilor de consolidare a apărării naționale. Importanța asigurării permanente a mijloacelor rapide și eficiente de sprijin și asistență din partea celorlalte state aliene în caz de necesitate reprezintă o prioritate care decurge din aplicarea Articolului 5 al Tratatului Nord-Atlantic. Implementarea acestuia are o semnificație aparte pentru statele din această zonă, în condițiile și limitările Convenției de la Montreux care pot genera o serie de dificultăți funcționale în acordarea de asistență în cazul unei agresiuni armate împotriva statelor aliene din această zonă. În mod evident, diversificarea posibilităților de

transport și comunicație, precum și extinderea geografică a ariei de responsabilitate a NATO sunt elemente care proiectează o paradigmă semnificativ diferită în ceea ce privește posibilitatea de gestionare a potențialelor vulnerabilități generate în eventualitatea închiderii strâmtorilor.

Totodată, parcursul procesului de integrare europeană și euroatlantică asumat de România după 1990 a inclus o componentă substanțială vizând consolidarea securității la Marea Neagră. Una dintre prioritățile distincte ale pozițiilor promovate de România ca stat membru al celor două organizații a vizat promovarea securității Mării Negre pe agenda de securitate a NATO și UE. În acest sens, un accent particular a fost plasat pe consolidarea percepției asupra relevanței riscurilor și provocărilor existente în bazinul extins al Mării Negre pentru securitatea europeană și euroatlantică. În acest sens, România a contribuit activ la diferite inițiative de cooperare cu statele din regiune cu profil politic și economic (ex. Sinergia Mării Negre și inițiativele asociate acesteia și Organizația de cooperare economică la Marea Neagră). De asemenea, palierul de securitate și de apărare a beneficiat de un interes marcant din partea României, promovând idei și proiecte menite să consolideze mediul de securitate regional (ex. posibilitatea creării unei Flote la Marea Neagră, 2016). Perspectiva românească a contribuit la crearea unor formule operaționale de cooperare, după cum este cazul inițiativei BLACKSEAFOR care a contribuit la consolidarea mediului de securitate precum și a conștientizării realităților de securitate, din această zonă.

Crizele succesive consemnate în această zonă pe fondul comportamentului agresiv al Federației Ruse, culminând cu agresiunea împotriva Ucrainei, au validat demersurile românești indicând importanța evoluțiilor din Marea Neagră pentru ecuația regională și globală de securitate. Sub aceste auspicii, contribuția României a continuat să se valorifice în sprijinul implicării de substanță a UE și NATO în susținerea securității statelor membre și creșterea rezilienței statelor partenere din această regiune.

Un palier distinct este reprezentat, așa după cum a fost prezentat, dezvoltarea prezenței NATO pe Flancul Estic, demers inițiat în contextul deteriorării severe a situației de securitate din bazinul Mării Negre. În acest context, România este unul dintre statele membre angajat substanțial în consolidarea posturii avansate a NATO, precum și în ceea ce privește sprijinirea Ucrainei printr-o gamă largă de măsuri și inițiative, atât în la nivel multilateral, cât și în plan bilateral.

Pe coordonate similare, contribuția României se valorizează și din perspectiva relațiilor de cooperare dezvoltate cu statele din zona Mării Negre. Direcțiile prioritare în ceea ce privește statele partenere este reprezentată de sprijinirea parcursului european al statelor partenere din această regiune, precum și consolidarea capacității de reziliență a acestora în contextul de securitate actual. Un loc distinct este reprezentat de Parteneriatele strategice dezvoltate de România cu statele membre NATO din această regiune (Turcia și Bulgaria) la nivelul cărora agenda de securitate la Marea Neagră reprezintă una dintre temele prioritare de dialog și cooperare. În același timp, apartenența comună la Alianța Nord-Atlantică reprezintă un element suplimentar de fundamentare a demersurilor privind consolidarea percepției asupra riscurilor și amenințărilor de securitate de la granița acestei organizații și consolidarea unei abordări convergente în gestionarea acestora.

CONCLUZII

Prezentarea principalelor aspecte istorice, diplomatice, strategice și economice ale Strâmtoarelor Mării Negre permite o mai bună înțelegere a importanței deosebite a acestora, ca element indispensabil în ansamblul eforturilor de gestionare și asigurare securității globale. Dacă, în trecut, puterile hegemonice continentale și cele maritime și-au disputat, adesea în mod violent, controlul asupra acestor puncte cheie, unele dorind blocarea accesului, altele dreptul de liberă circulație, în prezent există un tratat internațional multilateral, datând din 1936, care asigură libertatea de navigație în scopuri civile, dar o poate restricționa atunci când este vorba de nave militare ale statelor non-riverane în conformitate cu percepțiile de securitate ale Turciei.

Strâmtoarele sunt extrem de importante prin prisma conexiunii navale dintre țările bazinului Mării Negre și cele din Marea Mediterană și oceanele sudice, asigurând comerțul, transporturile de bunuri, precum și proiectarea puterii militare. Accesul facil sau din contră, cu obstacole, subliniază vulnerabilitățile cu care se confruntă țările riverane și cele exterioare bazinului pontic.

Studiul istoriei este indispensabil cunoașterii marilor etape, a actorilor și mizelor geostrategice aferente strâmtoarelor. Astfel, Imperiul Otoman a reușit pentru o lungă perioadă să transforme Marea Neagră într-un lac interior, așa cum doar Imperiul Roman mai reușise anterior. Ulterior, declinul acestuia a stârnit dorința Imperiului Rus de a se extinde teritorial și maritim, tinzând către gurile Dunării, Strâmtoare și dorind să stabilească o conexiune solidă cu Balcanii, spațiu în care considera că are o misiune specială de a asigura protejarea populației creștin-ortodoxe. De fapt, Sankt Petersburg se folosea de această doctrină umanitară spre a încerca să profite de descompunerea marelui său adversar, statul otoman, poreclit în secolul al-XIX-lea *Omul bolnav* al Europei.

De-a lungul unor perioade de război, urmate de epoci relativ scurte de pace, otomanii și apoi, din 1923, turcii, au reușit să împiedice Rusia (ulterior URSS) să obțină controlul asupra strâmtorilor. Pentru țarii ruși și pentru liderii sovietici, accesul navelor militare prin strâmtori, fără piedici, le garanta posibilitatea de a crea baze militare în zonele sudice, în bazinul Mării Mediterane și chiar în zona Oceanului Indian. Dar Turcia a beneficiat de sprijinul franco-britanic la mijloculul secolului al XIX-lea, Rusia fiind înfrântă și ținută departe nu doar de strâmtori, ci și de gurile Dunării. Primul Război Mondial avea să aducă imperiul rus extrem de aproape de a obține în fine strâmtorile pontice, acordul Sykes-Picot din 1916 fiind expresia dorinței Franței și Marii Britanii de a da satisfacție aliatului lor rus, în speranța că acesta va continua lupta contra Puterilor Centrale (Germania, Austro-Ungaria, Imperiul Otoman, Bulgaria) până la victoria finală. Revoluția bolșevică și sângerosul război civil au anulat șansa aceasta, iar noul stat URSS (care a preluat teritoriul fostului imperiu țarist și l-a extins spre vest) a urmărit același țel geopolitic al controlului strâmtorilor pontice. În epoca interbelică, mai multe tratate ce implicau Turcia, celelalte țările riverane și învingătorii Primului Război Mondial, aveau să ducă în final la Convenția de la Montreux din 1936, rămasă în vigoare până în prezent. Aceasta a garantat libera trecere pentru navele comerciale ale statelor lumii, dar a restricționat drastic tonajul celor militare aparținând non-riveranilor, precum și timpul de staționare în Marea Neagră al acestora. În acest fel, din dorința de a responsabiliza Turcia și a o feri de tentația unei alianțe cu Germania și Italia, s-a ajuns la un condominiu de facto între Turcia și URSS, al căror interes a fost de a limita apariția altor centri de putere exteriori în bazinul pontic.

La finalul celui de-Al Doilea Război Mondial, în situația în care Războiul Rece se declanșa gradual, SUA și Marea Britanie au ajutat Turcia să reziste cererilor formulate de Stalin. Sovieticii nu mai erau mulțumiți de regimul de navigație existent și solicitau dreptul de a instala și ei baze militare în strâmtori. Nu au reușit, iar Tratatul de la Montreux a fost păstrat, asigurând un anumit echilibru în regiunea Mării Negre și consfințind împărțirea Mării Negre în zona controlată de sovietici (incluzând și statele comuniste satelit) și cea controlată de NATO prin intermediul Turciei. Extinderea NATO și UE

către est după 1991, precum și stabilirea unor strânse parteneriate cu statele foste sovietice din spațiul pontic au reșezat balanța de putere în Marea Neagră, asigurând o prezență occidentală consolidată în noua configurație strategică din bazinul Mării Negre. Această realitate cuplată cu rolul central al Turciei ca gardian al strâmtorilor au limitat în mod semnificativ presiunea militară rusă. Evenimentele recente, determinate de declanșarea agresiunii Rusiei asupra Ucrainei în februarie 2022 au readus zona Mării Negre în logica conflictului și au redeschis dosarul strâmtorilor pontice. După cum s-a arătat mai înainte, pentru prima dată după cel de-Al Doilea Război Mondial, Turcia a decis închiderea completă a strâmtorilor pentru navele militare ale tuturor statelor riverane sau neriverane. Riveranii (deci și România) pot aduce înapoi vasele flotelor alocate Mării Negre, dar nu le mai pot retrimite către Marea Mediterană. Președintele turc Recep T. Erdogan a afirmat că, în acest fel, a dorit să contribuie la „prevenirea escaladării crizei”. Consecința directă a fost blocarea accesului navelor aliate care ar fi putut pătrunde în Marea Neagră pentru a contribui la consolidarea eforturilor de apărare și descurajare pe flancul estic. Deopotrivă, Rusia și-a văzut și ea limitată parțial capacitatea militară navală fiind practic blocată în încercările de a-și întări potențialul deja existent.

Aplicarea dispozițiilor Convenției de la Montreux a generat ample dezbateri privind implicațiile deciziei Turciei și modul în care aceasta poate impacta asupra capacității de răspuns aliat în Marea Neagră în caz de necesitate. Obiectivul clar afirmat de Turcia vizează protejarea spațiului de securitate al Mării Negre și prevenirea escaladării războiului, situație care ar afecta deopotrivă interesele Turciei și ale aliaților săi.

Dar regimul aplicabil strâmtorilor trebuie înțeles în contextul actual. Rusia e acum unul dintre marii actori revizionisti ai sistemului internațional, unul care încalcă dreptul internațional în mod flagrant. Turcia este apărătorul status quo-ului teritorial și maritim din bazinul pontic, garantul strâmtorilor. În plan militar, Rusia este puterea dominantă, dar statul turc este singurul actor riveran care se situează la un nivel de putere navală semnificativ apropiat, și, în calitate de membru al NATO, contribuie la efortul de descurajare

strategică a statului rus. Însă, între aceste două țări există o conexiune politică, economică și strategică tot mai importantă în ultimii ani. De ce nu vor Turcia și Rusia să accepte ideea ca nave militare ale non-riveranilor să poată intra în număr mai mare, cu tonaje superioare și să stea mai mult timp în Marea Neagră? Ankara se teme să accepte revizuirii ale tratatului deoarece crede că ar putea să întâmpine presiunea statelor non-riverane dornice de schimbări mai substanțiale. Moscova și Ankara doresc să împiedice puterile exterioare regiunii să le conteste supremația militară și, de asemenea, pare logică că Turcia vrea să evite extinderea războiului actual în tot arealul pontic. Ankara este extrem de precaută, ea vrea să păstreze relațiile pozitive cu Moscova și nu vrea să o antagonizeze prin acceptarea venirii unor nave ale țărilor NATO non-riverane Mării Negre. În cazul menținerii strâmtorilor deschise, leadership-ul de la Ankara a anticipat că Moscova ar fi putut solicita să aducă nave aparținând unor alte flote în Marea Neagră astfel încât riscul unor ciocniri cu vase ale țărilor NATO ar fi crescut. Desigur, Rusia a adus deja și poate aduce unele vase militare prin canalul Volga-Don, din Marea Caspică în Marea Neagră. Să reținem așadar că Turcia este singurul stat care poate decide închiderea strâmtorilor invocând argumente de securitate națională și prevalându-se de Convenția din 1936.

Destinul istoric a făcut ca ambele maluri ale Bosforului și Dardanelelor să aparțină unui singur stat, Turcia, însă acestea nu au statut de ape interne ale statului turc. Ankara a refuzat constant să ratifice Convenția ONU referitoare la dreptul mării (UNCLOS - *United Nations Convention on the Law of the Sea*) pentru a nu se crea analogii nefavorabile în conflictul pe care îl are cu Grecia asupra unor insule din Marea Mediterană. Conform regimului creat la Montreux, Turcia trebuie să permită tranzitul navelor civile prin strâmtori, gratuit, singura taxă cerută fiind cea de pilotaj.

Săparea Canalului Istanbul (45 km lungime, paralel cu Bosforul), aflat în prezent în lucru, va permite decongestionarea traficului comercial prin Bosfor și eventual chiar posibilitatea non-riveranilor

de a pătrunde cu nave militare în și dinspre Marea Neagră, fără a mai fi constrânși de regulile Convenției de la Montreux. Desigur, dacă Turcia va accepta acest *game-changer* de mare importanță strategică. Evident, încă de când s-a aflat de acest proiect, Rusia a anunțat că nu ar accepta așa ceva, solicitând ca și în cazul viitorului canal să se aplice restricțiile stabilite în 1936. Avantajul pentru Ankara ar fi că va putea colecta taxe de la proprietarii vaselor care așteaptă zile întregi să străbată strâmtoarele turcești, aceștia scurtând timpul aferent călătoriei.

Neajunsurile regimului multilateral creat în 1936 ar putea determina multiplicarea solicitărilor de modificare a unora dintre stipulațiile sale ori chiar de înlocuire a tratatului cu un altul nou. Orice stat semnatar al Convenției de la Montreux poate cere revizuirea sau anularea acesteia, conform art. 29, iar, după doi ani de la momentul solicitării, convenția nu ar mai produce efecte pentru acesta. Între timp statele ar urma să convoace o conferință multilaterală spre a negocia un nou acord. Însă dacă acest lucru eșuează și trec cei doi ani se poate intra într-o perioadă de instabilitate și turbulențe ce ar afecta grav securitatea în zona Mării Negre. Legal, amendamentele se pot face din cinci în cinci ani, conform unor cicluri acceptate, iar în noiembrie 2026 va expira perioada când acestea pot fi propuse (2021-2026). Trebuie precizat faptul că Turcia poate bloca orice amendament care se referă la navele non-riveranilor ce pătrund în Marea Neagră, dar fără sprijinul altor semnatori nu poate determina adoptarea unuia nou.

România, ca stat riveran, a cunoscut efectele extrem de grave ale închiderii strâmtoarelor atunci când Turcia a devenit stat beligerant în Primul Război Mondial, alături de Puterile Centrale, izolând țara noastră de aliații săi occidentali, și făcând extrem de dificilă aprovizionarea cu arme și muniții venite prin Rusia. Lecția învățată este că diplomația românească trebuie să depună toate eforturile necesare spre a determina Turcia și celelalte state riverane să accepte libertatea de navigație în timp de pace și cât mai puține restricții pe timp de război.

NATO este principalul garant al securității naționale a României, pe termen lung, în complementaritate cu UE. Principala problemă este modul în care vor putea fi armonizate nevoile de securitate ale statelor membre NATO și ale celor partenere, fiind evidentă necesitatea creșterii prezenței militare aliate în Marea Neagră.

Extinderea NATO și a UE către Est a dus treptat la o reducere a nivelului de putere al Federației Ruse în bazinul pontic. Ocuparea ilegală de către Rusia a Crimeii a vizat mai ales obținerea unui avanpost strategic esențial, care să permită proiectarea puterii militare ruse către Sud, spre Marea Mediterană și oceanul planetar. Moscova controlează deja două baze militare de pe coasta maritimă a Siriei. Statul rus nu își poate atinge scopul geopolitic râvnit de secole, accesul spre mările calde, fără un control asupra Strâmtoarelor Bosfor și Dardanele. Niciodată în istoria sa, acesta nu a reușit să devină stăpânul strâmtoarelor, eșuând de mai multe ori în atingerea acestui obiectiv geopolitic considerat esențial. În prezent Turcia este un stat membru NATO și un candidat la integrarea în UE, iar problematica strâmtoarelor trebuie înțeleasă mai ales din această perspectivă, a solidarității aliate.

Desigur, problematica strâmtoarelor este complexă, iar acest *brief* își propune să contribuie la o aprofundare a cunoașterii rolului și importanței acestora pentru securitatea la nivelul continentului european, și, în egală măsură, pentru cea a României. Acest demers editorial nu își propune să elucideze toate aspectele complexe aferente problematicii strâmtoarelor, dar s-a urmărit atingerea unui număr cât mai important dintre acestea, urmând firul cronologic în desfășurarea sa.

În concluzie, cunoașterea și conștientizarea semnificației geopolitice și strategice a strâmtoarelor pontice și a celor globale sunt absolut necesare spre a înțelege specificul relațiilor internaționale actuale, marile evoluții ale mediului de securitate european și global.

BIBLIOGRAFIE SELECTIVĂ

- Acer, Yücel, Russia's Attack on Ukraine: The Montreaux Convention and Türkiye, în „International Law Studies” vol. 100, 2023. disponibil la adresa: <https://digital-commons.usnwc.edu/ils/vol100/iss1/8/>, accesat la data de 25.09.2023.
- Antal, Lukacs; Nistor, Gheorghe Vlad (editori), Marea Neagră: istorie și geopolitică: culegere de studii, vol. 1, București, Institutul Diplomatic Român, 2006.
- Aurescu Bogdan (coord.), *Regimul juridic al navigației în Marea Neagră și situația Strâmtorilor Bosfor și Dardanele*, Revista Științifică, București, 2011, https://drept.unibuc.ro/documente/dyn_doc/publicatii/revista-stiintifica/Moraru%20Elena%20Geanina.pdf;
- Caminos Hugo, Cogliati-Bantz Vincent, *The Legal Regime of Straits Contemporary Challenges and Solutions*, Cambridge University Press, 2014;
- Cârțână Iulian, Seftiuc Ilie, România și problema strâmtorilor, Editura Științifică, București, 1974.
- Coca-Cozma, Teoharie, Regimul juridic al strâmtorilor Mării Negre în perioada 1856-1923, București, Facultatea de Drept, 1968.
- Cucoș Cezar, *Chestiunea Strâmtorilor Bosfor și Dardanele*, Gândirea Militară Românească, no.1, București, 2023, <https://gmr.mapn.ro/webroot/fileslib/upload/files/arhiva%20GMR/2023%20gmr/gmr%201/CUCOS.pdf>;
- Dașcovici, Nicolae, Marea noastră sau regimul strâmtorilor, Iași, Tipografia Alexandru A. Terek, 1937.
- Dașcovici, Nicolae, Regimul Dunării și al Strâmtorilor în ultimele două decenii: (cu o anexă documentară), Iași, Tipografia Alexandru A. Terek, 1943.

- Davies Brian L., *The Russo-Turkish War 1768-1774 Catherine II and the Ottoman Empire*, Bloomsbury, London, 2016
- Gogeanu Paul, *Strâmtorile Mării Negre de-a lungul istoriei*, Editura Politică, București, 1966.
- Grainger John D., *The Straits from Troy to Constantinople. The Ancient History of the Dardanelles, Sea of Marmara and Bosforos*, Pen and Sword, Barnsley, 2021
- Holan Adrian, Giurcăneanu Claudiu, *Strâmtori și canale pe glob*, Editura Științifică, București, 1966.
- Ionescu, Mihail E. (coordonator), *Marea Neagră. De la „lacul bizantin” la provocările secolului XX*, București, Editura Militară, 2006.
- Ionescu Mihail (coord), *Regiunea extinsă a Mării Negre. Delimitări teoretice și practice ale unui areal geopolitic în plină redefinire*, Editura Militară, București, 2009;
- Kraska James, *Maritime Power and the Law of the Sea. Expeditionary Operations in World Politics*, Oxford University Press, 2011;
- Kurtuluş, Yücel, *The Legal Regime of the Turkish Straits: Regulation of the Montreux Convention and its Importance on the International Relations after the Conflict of Ukraine*, Frankfurt am Main, 2019.
- Madgearu, Alexandru; Soreanu, Mircea; Iosipescu, Sergiu, *Marea Neagră: state și frontiere: de la sfârșitul Antichității la Pacea de la Paris (1856)*, București, Editura Militară, 2013.
- Maechling Jr. Charles, *Crisis at the Turkish Straits* în revista „Proceedings”, Vol. 114/8/1026, august 1988, <https://www.usni.org/magazines/proceedings/1988/august/crisis-turkish-straits>
- Maleșcu Simona-Valentina, *Regimul juridic al strâmtorilor Mării Negre. Regimul juridic al Dunării*, Buletinul Universității Naționale de Apărare “CAROL I” nr.4, 2007, 247-253, <https://buletinul.unap.ro/pdf/buletin-4-2007.pdf>;
- Mark E., “The War Scare of 1946 and Its Consequences” în *Diplomatic History*, vol. 21, nr. 3, Summer 1997, pp. 383-415.

- Meleşcanu Theodor *The legal status of the Black Sea Straits*, Monitor Strategic, nr. 1-2/2012, 5-8, <https://ispaim.mapn.ro/webroot/fileslib/upload/files/Monitor%20Strategic/ms122012.pdf>;
- Mussetti, Mirko, *Roza geopolitică*, Ed. Militară, Bucureşti, 2023
- Nicolle David, *Ottoman Fortifications 1300–1710*, (Osprey Publishing, Fortress, 95), Oxford, 2010 Papacostea Şerban, Ciocîltan Virgil, *Marea Neagră, răspântie a drumurilor intercontinentale (1204-1453)*, Ovidius University Press, Constanţa, 2007
- Ozerdem Alpasian, *What the Montreux Convention is, and what it means for the Ukraine war*, The Conversation, 2022, <https://theconversation.com/what-the-montreux-convention-is-and-what-it-means-for-the-ukraine-war-178136>;
- Rădulescu, Andrei, *Regimul juridical Bosforului şi Dardanelelor*, Bucureşti, Monitorul Oficial, 1940.
- Toucas Boris, *The Geostrategic Importance of the Black Sea Region: A Brief History*, <https://www.csis.org/analysis/geostrategic-importance-black-sea-region-brief-history>
- Türmen Riza, *Whose sea? A Turkish international law perspective on the Greek-Turkish disputes*, Institut Montaigne, 2020, <https://www.institutmontaigne.org/en/blog/whose-sea-turkish-international-law-perspective-greek-turkish-disputes>;
- Vali, Ferenc, *The Turkish Straits and NATO*, Hoover Institution Press, Stanford California, 1972.
- Zamfirescu, Duiliu, *Bosforul şi Dardanelele faţă de interesele româneşti*, extras din Analele Academiei Române, Seria II, Tomul XXXVII, comunicare ținută în şedinţa de la 13 Martie 1915, Bucureşti, 1915
- Yücel Zeynep, *The Turkish Straits Treaties And Conventions*, IJOPEC Publication, London, 2023;

Documente oficiale

- Convention regarding the regime of the straits signed at Montreux, 1936.
- League of Nations, Convention regarding the regime of the straits, Montreaux, 20 iulie 1936.
- Republic of Türkiye. Ministry of Foreign Affairs, The Turkish Straits, disponibil la adresa: <https://www.mfa.gov.tr/sub.en.mfa?4ada377f-e670-4e50-893e-ade4453d26ed>, accesat la data de 25.09.2023.
- The United Nations, Data. Black Sea Grain Initiative, disponibil la adresa: <https://www.un.org/en/black-sea-grain-initiative/data>, accesat la data de 25.09.2023.
- The United Nations, Beacon on the Black Sea, disponibil la adresa: https://www.un.org/en/black-sea-grain-initiative?gclid=Cj0KCQjwvL-oBhCxARIsAHkOiu1yTyPeFjBtJwYpj7yzP4Rffb1tTXO_PT96dWumlJIJDeqNjevdzkaAl-IEALw_wcB, accesat la data de 25.09.2023.
- World Bank Group, Ukraine: Rapid Damage and Needs Assessment, disponibil la adresa: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/099184503212328877/pdf/P1801740d1177f03c0ab180057556615497.pdf>, accesat la data de 25.09.2023.

LISTA ILUSTRĂȚIILOR

- Carmen Ang, *Cartografierea principalelor puncte maritime de trecere de pe Globul pământesc* (Mapping the World's Key Maritime Choke Points), Visual Capitalist, 30 March, 2021, <https://www.visualcapitalist.com/mapping-the-worlds-key-maritime-choke-points/>
- Ajay Kumar, Strâmtoarele de importanță globală (Major World Straits Important for Various Competitive Written Exams), Military Choice, 1 February 2019, <https://military-choice.blogspot.com/2019/02/major-straits-of-world-ncert-notes.html>
- Istanbul, Turkey: The Crossroads of Europe and Asia (Istanbul, Turcia: intersecția dintre Europa și Asia), NASA Earth Observatory, 16 April, 2004, Public domain, Wikimedia Commons, https://ro.wikipedia.org/wiki/Bosfor#/media/Fi%C8%99ier:Istanbul_and_Bosporus_big.jpg
- Map of Dardanelles (Harta Strâmtoării Dardanele), 13 October, 2005, Public domain, Wikimedia Commons, https://ro.wikipedia.org/wiki/Dardanele#/media/Fi%C8%99ier:Dardanelles_map2.png
- David Rumsey Map Collection, David Rumsey Map Center, Stanford Libraries, *Veue de Constantinople* (Imagine asupra Constantinopolului), 1696, Internet Archive, https://archive.org/details/dr_veue-des-dardanelles-de-constantinople-to-accompany-les-forces-de-leuro-11668203
- Gentile Bellini, The Sultan Mehmet II (Portretul lui Mehmet al II-lea), 1480, Public domain, Wikimedia Commons, https://en.wikipedia.org/wiki/Mehmed_II#/media/File:Gentile_Bellini_003.jpg

- Țarina Ecaterina a II-a (1762–1796), https://ro.wikipedia.org/wiki/Ecaterina_a_II-a_a_Rusiei
- Hartă politică cu statele riverane ale Mării Negre după războiul Crimeii, 1853-1856. (*Cambridge Modern History Atlas*, 1912), https://az.wikipedia.org/wiki/Paris_konqresi
- Geographx, The Kingdom of Bulgaria in 1915 (Regatul Bulgariei Mari in 1915) updated 14 August 2014, New Zealand History, <https://nzhistory.govt.nz/media/photo/map-kingdom-bulgaria-1915> Kleiner Kreuzer SMS Breslau (Crucițătorul german SMS Breslau), 1912, Public domain, Wikimedia Commons, <https://i0.wp.com/www.militaer-wissen.de/wp-content/uploads/2017/09/SMS-Breslau-1.jpg>
- Anzac Beach, Gallipoli, 1915 (Plaja Anzac, Gallipoli) 1915, Peninsula Essence, <https://library.norwood.vic.edu.au/c.php?g=949722&p=6885254>
- The treaty of Sèvres and its legacy (Tratatului de la Sèvres și moștenirea sa), Europe Centenary, 16 October, 2019, <https://europecentenary.eu/the-treaty-of-sevres-and-its-legacy/>
- The Greek Herald, Signing of the treaty of Lausanne (Semnarea tratatului de la Lausanne), 24 July 2023,, <https://greekherald.com.au/culture/history/100-years-since-the-treaty-of-lausanne-a-historical-retrospective/>
- The Montreux Convention regarding Turkey's control over the Bosphorus and Dardanelles straits was signed at the Montreux Palace on 20th July 1936 Montreux Palace (Semnarea Convenției de la Montreux, Palatul Montreux, 20 iulie 1936), Swiss Info, https://www.swissinfo.ch/eng/syria-peace-talks_montreux-prepares-for-new-diplomatic-role/37740510 Conferința de la Potsdam, 16 iulie – 2 august 1945, <https://evenimentulistoric.ro/2-august-1945-conferinta-de-la->

potsdam-se-incheie.htmlUSS *Caron* (DD-970) struck by the Soviet light frigate SKR-6, February 1988 (Incidentul în care USS *Caron* a fost lovit de fregata sovietică SKR-6, februarie 1988), Public domain, Wikimedia Commons, <https://www.warhistoryonline.com/cold-war/black-sea-bumping-incident.html>NATO Defence Ministers gather at the 2016 Warsaw summit in Poland (Summitul miniștrilor apărării ai statelor NATO, Varșovia 2016). Sursa: 2016 Warsaw summit - Wikipedia

- President of Ukraine, *Working visit of the President of Ukraine to the Republic of Republic of Türkiye*, 7 July 2023, <https://www.president.gov.ua/en/photos/robochij-vizit-prezidenta-ukrayini-do-tureckoyi-respubliki-5541>
- Anunț în presa românească referitor la deciziile Consiliului de Coroană din august 1916, Sursa: <https://dragusanul.ro/14-august-1916-romania-intra-in-razboi/>

CONTENTS

Foreword

The geostrategic importance of the Black Sea Straits

The Black Sea Straits in Antiquity

Russian expansion towards the Pontic Straits. From the Kuciuc-Kainargi treaty (1774) to the Unkiar Iskelessi treaty (1833)

The Black Sea Straits from the London Convention (1841) to the First World War

The Black Sea Straits during the First World War

The problem of the Black Sea Straits in the interwar period

The Black Sea Straits during the Second World War and the beginning of the Cold War

The position of the Black Sea Straits between East and West in the dynamics of the Cold War

The Black Sea Straits in the post-Cold War equation

The Russian-Ukrainian war and the stake of the Pontic Straits

The importance of the Black Sea Straits for Romania

Final conclusions

Selective Bibliography

List of illustrations

*Operațiile tehnice, editoriale și tiparul au fost executate
la Centrul tehnic-editorial al armatei
sub cda. 2241/2023*