



Nr. 8 (221) / 2024
Indexat în Crossref,
CEEOL și ROAD

Supliment al revistei „Strategic Impact”

COLOCVIU STRATEGIC

UNIVERSITATEA NAȚIONALĂ DE APĂRARE „CAROL I”
CENTRUL DE STUDII STRATEGICE DE APĂRARE ȘI SECURITATE

DOI: 10.53477/1842-8096-24-08

REGLEMENTAREA ACCESULUI ÎN MAREA NEAGRĂ – ISTORIC ȘI PROVOCĂRI ACTUALE

Alexandru-Lucian CUCINSCHI

Regulating access to the Black Sea – history and current challenges

Abstract: With the outbreak of the conflict between Russia and Ukraine in 2022, the importance of the Bosphorus and Dardanelles Straits, as well as the Montreux Convention that regulates access to the Black Sea, have become important topics of discussion for both regional political actors and the international community. However, the way these issues have been presented to the public, without comprehensive context, has led to a partial and biased understanding.

The main objective of this article is to examine and explain the legal regime of international straits, particularly those that provide access to the Black Sea, with a focus on their importance for security. The historical analysis of relevant treaties and conventions, as well as the case study related to the Bosphorus and Dardanelles Straits, it provides sufficient clarifications for this topic to be easily understood by the general public.

Keywords: security, international straits, UNCLOS, legal regime, Montreux Convention.

Reglementarea accesului în Marea Neagră – istoric și provocări actuale

Rezumat: Odată cu izbucnirea conflictului dintre Rusia și Ucraina, în anul 2022, importanța strâmtorilor Bosfor și Dardanele, precum și a convenției de la Montreux care reglementează accesul în Marea Neagră, au devenit subiecte importante de discuție atât pentru actorii politici regionali, cât și pentru comunitatea internațională. Totuși, modul în care aceste aspecte au fost prezentate opiniei publice, fără un context cuprinzător, a condus la o înțelegere parțială și părtinitoare.

Obiectivul principal al acestui articol este examinarea și explicarea regimului juridic al strâmtorilor internaționale, în special a celor care asigură accesul în Marea Neagră, cu accent pe importanța lor pentru securitate. Analiza istorică a tratatelor și convențiilor relevante, precum și studiul de caz legat de strâmtorile Bosfor și Dardanele, aduc suficiente clarificări pentru ca acest subiect să fie ușor de înțeles pentru publicul larg.

Cuvinte-cheie: securitate, strâmtori internaționale, UNCLOS, regim juridic, Convenția de la Montreux.

Introducere

Strâmtorile maritime internaționale sunt artere vitale ale transportului global, care nu doar interconectează mări și oceane, ci și facilitează mișcarea a nenumărate nave comerciale și militare, având un impact major asupra comerțului internațional și geopoliticii mondiale. Aceste rute maritime sunt reglementate prin legi internaționale, cum ar fi *Convenția Națiunilor Unite privind dreptul mării* (UNCLOS) din 1982, care stabilește cadrul legal pentru utilizarea sustenabilă și echitabilă a mării și resurselor sale.

Codificarea și clarificarea acestor drepturi și obligații prin UNCLOS și alte tratate internaționale au devenit esențiale pentru menținerea unui echilibru între interesele suverane ale țărilor riverane și nevoia comunității internaționale de rute maritime deschise și sigure.

Pe măsură ce economia globală crește și dependența de comerțul internațional se intensifică, importanța acestor strâmtori și a reglementării lor devine și mai evidentă. Ele sunt esențiale nu doar pentru transportul resurselor energetice sau al bunurilor comerciale, dar și pentru asigurarea stabilității și securității regionale, fiind adesea puncte focale în marile strategii geopolitice.

Istoria reglementării strâmtorilor reflectă o dinamică continuu schimbătoare, influențată de avansurile tehnologice, „jocurile” politice și considerentele de securitate. Convențiile internaționale și tratatele regionale au fost adesea necesare pentru a aborda provocările emergente ale navigației maritime și pentru a asigura că interesele naționale sunt respectate, fără a compromite fluxul liber și sigur al comerțului global.

Cpt. cdor. dr. Alexandru-Lucian CUCINSCHI este instructor avansat în cadrul Universității Naționale de Apărare „Carol I” din București (e-mail: cucinschi.alexandru@gmail.com).

Astfel, regimul juridic al strâmtorilor internaționale nu este doar o temă de drept internațional, ci și un element dinamic al relațiilor internaționale, având un impact direct asupra stabilității economice și politice globale.

În ceea ce privește Marea Neagră, *Convenția de la Montreux* din 1936 se bazează pe principiul libertății de trecere și navigație, aplicat diferit pentru navele comerciale și navele militare, în timp de pace sau război.

Turcia trebuie să gestioneze în prezent o situație complexă, generată de izbucnirea conflictului ruso-ucrainean în 24 februarie 2022, având în vedere posibilele implicații asupra tuturor statelor riverane Mării Negre și a Alianțelor din care acestea fac parte.

În acest context, ne-am propus să prezentăm în articolul de față complexitatea provocărilor legate de regimul strâmtorilor destinate navigației internaționale, cu accent pe reglementarea accesului în Marea Neagră, precum și modul în care Turcia a gestionat acest aspect după izbucnirea conflictului dintre Rusia și Ucraina.

Regimul strâmtorilor internaționale

Regimul strâmtorilor, în conformitate cu legislația maritimă internațională, este o componentă esențială a navigației globale, a comerțului și a diplomației. Reguli generale referitoare la strâmtorile maritime au fost incluse în *Convenția asupra dreptului mării* din 1982 și se aplică strâmtorilor care servesc navigației internaționale și fac legătura între o parte a mării libere sau o zonă economică exclusivă cu o altă parte de mare liberă sau zonă economică exclusivă.

Prin strâmtorile maritime cu regim internațional pot trece toate navele fără vreo piedică. Statele riverane la strâmtorile maritime au dreptul de a adopta legi și regulamente cu privire la asigurarea securității navigației în strâmtori, dar au obligația să nu împiedice trecerea navelor în tranzit prin ele și să semnalizeze orice pericol existent, în strâmtoare, pentru navigație sau aeronavigație.

Regulile care guvernează strâmtorile au evoluat pentru a menține un echilibru între suveranitatea statelor de coastă și principiul libertății de navigație, care este esențial pentru dreptul internațional și practicile maritime. Istoric, reglementarea acestor strâmtori a fost bazată pe dreptul internațional cutumiar, statele de coastă exercitând controlul asupra navigației prin apele care fac parte din marea lor teritorială. Importanța tot mai mare a comerțului global și a securității maritime a necesitat reglementări mai explicite, ceea ce a dus la codificarea legislației strâmtorilor în tratate internaționale, cel mai notabil fiind UNCLOS.

Conform UNCLOS din 1982, regimul strâmtorilor folosite pentru navigația internațională este guvernat în principal de două concepte: trecerea în tranzit și trecerea inofensivă. Trecerea în tranzit se aplică specific strâmtorilor utilizate pentru navigația internațională între o parte a apelor internaționale sau a unei

zone economice exclusive și alta (UN 1982). Aceasta permite navelor și aeronavelor să navigheze prin aceste strâmtori fără impedimente, dar ele trebuie să avanseze fără întârziere și să se abțină de la activități care amenință pacea, buna ordine sau securitatea statului de coastă. Acest concept este crucial deoarece asigură mișcarea neîngrădită a navelor comerciale și militare prin aceste căi navigabile strategice, stimulând comerțul global și securitatea.

Pe de altă parte, trecerea inofensivă se aplică navelor care traversează marea teritorială a unui stat, permițându-le să treacă atât timp cât nu se angajează în activități prejudiciabile pentru statul de coastă. Acest lucru înseamnă că, deși navele pot trece, trebuie să respecte anumite prevederi stabilite de statul de coastă, cum ar fi să nu desfășoare activități de pescuit, testare de arme sau colectare de informații (UN 1982).

Regimul juridic al strâmtorilor evoluează continuu ca răspuns la schimbările geopolitice, avansul tehnologic în transportul maritim și naval și considerațiile de mediu. Deși UNCLOS oferă un cadru robust, tratatele bilaterale sau multilaterale specifice îl completează adesea pentru a răspunde preocupărilor regionale unice.

Astfel, putem afirma faptul că regimul strâmtorilor în cadrul dreptului maritim internațional reprezintă un echilibru delicat între interesele suverane ale statelor de coastă și nevoia globală de navigație liberă și sigură. Principiile stabilite sub dreptul internațional și UNCLOS sunt instrumente vitale în menținerea acestui echilibru, asigurându-se că strâmtorile rămân deschise și sigure pentru navigația internațională, indispensabilă pentru comerțul global și securitatea în lumea noastră interconectată.

Pe lângă regulile generale aplicabile celor mai multe strâmtori care servesc navigației internaționale, prin tratate au fost stabilite regimuri speciale de navigație internațională pentru strâmtoarea Gibraltar, strâmtoarea Magellan, strâmtorile Sund, Beltul Mic și Beltul Mare, strâmtorile Bosfor și Dardanele.

Prin UNCLOS s-a stabilit faptul că regimul strâmtorilor pentru care există vechi convenții internaționale, care le vizează în mod expres, să rămână neschimbat. În această sferă sunt incluse și strâmtorile Bosfor și Dardanele (*Convenția de la Montreux*). Pentru a înțelege mai bine prevederile Convenției din 1936 și pentru a avea termeni de comparație, voi prezenta câteva exemple de convenții speciale din cele menționate anterior.

Regimul juridic al strâmtorii Gibraltar a fost determinat de două documente internaționale: *Declarația franco-britanică* din 1904 și *Convenția franco-spaniolă* din 1912. Acestea prevăd libertatea de trecere prin strâmtoare pentru toate navele comerciale și militare, indiferent de pavilion, atât pe timp de pace, cât și de război. Totodată, impun demilitarizarea strâmtorii, o obligație care nu a fost respectată de Marea Britanie (Rothwell 2009).

Regimul juridic al strâmtoarei Magellan a fost stabilit prin *Tratatul dintre Argentina și Chile* din 23 iulie 1881, care asigură libera trecere pentru toate navele prin strâmtoare și prevede demilitarizarea acesteia (IILSS 2021).

Regimul juridic al strâmtoarelor daneze, Sund, Beltul mare și Beltul mic, care leagă Marea Baltică de Marea Nordului, a fost stabilit prin cele două *Tratate de la Copenhaga* din 1857. Aceste tratate confirmă statutul de mare semiînchisă al Mării Baltice și asigură libertatea navigației prin strâmtoari pentru navele comerciale ale tuturor statelor, precum și dreptul de a interzice accesul navelor militare aparținând statelor care nu sunt riverane.

În diferite studii se fac paralele între *Tratatele de la Copenhaga* și *Convenția de la Montreux*, fără a se ajunge la concluzii incontestabile, în principal din cauza situației geografice și obiectivelor diferite ale puterilor maritime care își dispută întâietatea în cele două zone geografice.

Pentru a înțelege în mod cuprinzător elementele care stau la baza aplicării Convenției de la Montreux în cazul invaziei Ucrainei de către Rusia, considerăm că este necesară o abordare istorică a acestei convenții.

Regimul accesului în Marea Neagră - scurt istoric

Din secolul al XVI-lea până în secolul al XVIII-lea, Imperiul Otoman a exercitat controlul total asupra Mării Negre, aflată în granițele sale, cât și asupra strâmtoarelor Bosfor și Dardanele. Prin *Tratatul de la Kuciuk-Kainargi* (1774), Imperiul Țarist obține dreptul de liberă trecere prin cele două strâmtoari a navelor sale comerciale (Moraru 2011, 3).

Odată cu semnarea *Tratatului de la Adrianopole* din 14 septembrie 1829, se acordă dreptul de liberă trecere prin strâmtoari tuturor navelor comerciale (Ibidem). În anul 1833, după adoptarea *Tratatului de la Hünkâr İskelesi*, Imperiul Țarist obține dreptul de trecere prin strâmtoari pentru navele militare proprii.

În 1840, printr-un tratat adoptat la Londra, se stabilește faptul că doar navele turcești pot tranzita strâmtoarele. Tratatul face parte din inițiativa marilor puteri europene de a purta tratative pentru instituirea unui regim internațional pentru cele două strâmtoari. Acest aspect este potențat de faptul că Turcia începuse să devină „problema orientală”, aflându-se astfel în poziția de a nu mai fi în măsură să contracareze acțiunile Imperiului Țarist și în imposibilitatea de a controla teritoriile cucerite.

Prin *Tratatul de la Paris*, încheiat în 30 martie 1856 în urma înfrângerii Imperiului Țarist în Războiul Crimeii de către o coaliție a țărilor din vestul Europei, a căror principali contributory au fost Franța și Imperiul Britanic, s-a decis demilitarizarea Mării Negre - teritoriu neutru, închis tuturor navelor militare, unde este interzisă prezența fortificațiilor și armamentului (Moraru 2011). Ulterior, în 1871, se stabilește la Londra dreptul Turciei de a deschide strâmtoarele pe timp de pace

pentru navele militare aparținând statelor cu care nu se află în război.

Odată cu armistițiul de la Mudros (30 octombrie 1918), partea turcească se obliga să pună la dispoziția Antantei strâmtoarele (Ryan 2021), ceea ce a permis acesteia să organizeze intervenția în sudul Rusiei Sovietice. Totodată, au fost create premisele împărțirii „moștenirii otomane” între puterile Antantei, așa cum fusese convenit prin acordurile secrete încheiate în cursul războiului.

Un moment istoric important în stabilirea regulilor de tranzitare a strâmtoarelor, reguli care au stat la baza *Convenției de la Montreux*, este reprezentat de *Tratatul de la Lausanne* din 24 iulie 1923, care recunoștea deplina independență a Turciei și conferea strâmtoarelor un nou regim juridic. Tratatul garanta libertatea comerțului prin strâmtoari, cu anumite restricții în timp de război (Moraru 2011, 3-4). Totodată, navele militare pe care o putere le putea trimite prin strâmtoari, în vreme de război, nu puteau depăși dimensiunile celei mai puternice flote din Marea Neagră.

Totuși, Marile Puteri s-au angajat să acționeze împreună, în cadrul Ligii Națiunilor, dacă securitatea zonei era amenințată. Acestea își rezervau dreptul de a trimite în Marea Neagră, în orice condiții și împrejurări, un număr de cel mult trei nave de război, fiecare dintre ele sub 10.000 de tone (RTMFA 2022). Pentru a asigura respectarea acestor prevederi, Tratatul viza demilitarizarea țărmurilor strâmtoarelor Dardanele și Bosfor, a insulelor din Marea Marmara și a insulelor grecești și turcești de la intrarea în strâmtoari.

În vederea obținerii controlului asupra strâmtoarelor, abilul politician turc, Mustafa Kemal Atatürk, a desfășurat ulterior o serie de acțiuni pregătitoare care au facilitat semnarea *Convenției de la Montreux* în termeni favorabili pentru Turcia:

- Turcia aderă la Liga Națiunilor (1932);
- Turcia semnează un tratat de alianță cu Grecia (1933);
- Turcia, Grecia, Iugoslavia și România constituie Înțelegerea Balcanică (1934);
- Turcia prelungeste, pentru încă 10 ani, Pactul de neagresiune semnat cu Rusia (1934).

În opinia noastră, acțiunile menționate au facilitat dialogul și în cele din urmă obținerea unui consens în ceea ce privește reglementarea accesului în Marea Neagră.

Convenția de la Montreux - elemente definitorii și controversate

Convenția de la Montreux a fost semnată pe 20 iulie 1936 în orașul elvețian cu același nume și reprezintă acordul care a succedat *Tratatului de la Lausanne* din 1923. La semnarea convenției au participat Turcia, Marea Britanie, Franța, Uniunea Sovietică, Bulgaria, Grecia, România, Iugoslavia, Australia și Japonia. Aceasta a fost esențială pentru a oferi Turciei control complet asupra strâmtoarelor Bosfor și Dardanele, echilibrând nevoile și temerile de securitate ale Turciei cu

libertatea de navigație cerută de alte națiuni maritime majore.

Convenția de la Montreux conferă Turciei dreptul de a remilitariza zona strâmtorilor Mării Negre, parte a teritoriului său, și a desființat „Comisia strâmtorilor”, instituită prin *Tratatul de la Lausanne* din 1923, care restrângea suveranitatea Turciei în această regiune. Regimul juridic aplicabil strâmtorilor Mării Negre se bazează pe principiul libertății de trecere și navigație, aplicat diferit pentru navele comerciale și navele militare, în timp de pace sau război.

Aspectele importante prevăzute în convenție se referă la libertatea navigației comerciale, la faptul că, pe timp de pace, cu anumite limitări, navele militare ale statelor riverane Mării Negre au consfințit dreptul de liberă trecere prin strâmtori, iar remorcajul și pilotajul prin strâmtori sunt facultative, însă navele au obligația de a comunica agenților portuari numele, naționalitatea, tonajul, destinația și proveniența (UN 1936).

Contribuția delegației României la elaborarea convenției a fost reprezentată de obținerea dreptului puterilor riverane de a trece prin strâmtori submarinele construite, cumpărate sau trimise pentru reparații în afara Mării Negre, iar remorcajul și pilotajul vaselor comerciale să fie facultative, cu excepția pilotajului în cazul unei primejdii iminente de război pentru Turcia, când poate deveni obligatoriu, dar trebuie să fie gratuit.

Totuși, lipsa de coordonare din partea participanților a permis recunoașterea taxei de control sanitar, în condițiile în care acest tip de control este unicul recunoscut în sarcina navelor aflate în liberă trecere.

Principalele prevederi ale convenției cu privire la tranzitul navelor militare străine prin strâmtori se referă la:

- notificarea Turciei cu 8 zile înainte de trecere (de dorit 15 zile pentru puterile neriverane), iar schimbarea datei cu un preaviz de 3 zile;
- nu pot fi mai mult de 9 nave militare neriverane simultan în strâmtori;
- tonajul total al navelor militare neriverane aflate în strâmtori nu poate fi mai mare de 15.000 de tone;
- navele nu pot rămâne în Marea Neagră mai mult de 21 de zile;
- tonajul total al navelor prezente la un moment dat în Marea Neagră nu poate depăși 45.000 de tone;
- tonajul pe care vreuna din puterile neriverane îl va avea în Marea Neagră, va fi limitat la două treimi din tonajul global;
- nu se acceptă portavioane și submarine ale statelor neriverane în strâmtori (UN 1936).

Referitor la dreptul Turciei de a închide strâmtorile în caz de război, două din cele douăzeci și nouă de articole ale convenției pot fi edificatoare:

„Articolul 19 - În timp de război, Turcia nefiind beligerantă, vasele de război se vor bucura de o deplină libertate de trecere și navigație prin strâmtori în condiții identice cu cele stipulate prin articolele 10 până la 18.

Navele de război aparținând puterilor beligerante nu vor putea trece prin strâmtori decât în cazurile care decurg din aplicarea articolului 25 al prezentei Convenții și în cele de asistență acordată unui stat victimă a unei agresiuni în virtutea unui tratat de asistență mutuală care obligă Turcia.

În ciuda interdicției de trecere stabilite la paragraful de mai sus, navele de război aparținând puterilor beligerante, fie ele riverane la Marea Neagră sau nu, care au fost separate de bazele lor, pot reveni la acestea.

Articolul 20 - În timp de război, Turcia fiind beligerantă, dispozițiile articolelor 10 până la 18 nu vor fi aplicabile; trecerea vaselor de război va fi în întregime lăsată la discreția guvernului turc” (UN 1936).

Ca urmare a celor prezentate, se poate înțelege faptul că Turcia a avut de navigat o realitate complexă, odată cu izbucnirea conflictului ruso-ucrainean în 24 februarie 2022, având relații economice și politice atât cu Rusia, cât și cu Ucraina, în timp ce face parte din NATO.

Pentru a lua măsuri de precauție, Turcia a decis, la 27 februarie 2024, să aplice prevederile *Convenției de la Montreux*, în special articolul 19, care stipulează că, în timp de război, chiar și atunci când nu este beligerantă, Turcia are dreptul să interzică tranzitul navelor de război prin strâmtorile sale pentru națiunile beligerante (Oral 2022). Folosind această prevedere, Turcia a blocat accesul navelor militare rusești și ucrainene în timpul războiului în desfășurare, reducând astfel potențialul de amplificare a conflictului în regiune. Implicațiile diplomatice și regionale ale deciziei Turciei de a închide strâmtorile pentru navele militare ale națiunilor aflate în conflict a fost privită ca un act de echilibru delicat între a-și respecta alianțele internaționale și a-și proteja interesele naționale.

Prin această acțiune, Turcia a reușit să mențină un canal de comunicare deschis cu toate părțile implicate și să contribuie la stabilitatea regională. Totodată, Turcia a demonstrat hotărârea de a respecta normele internaționale și angajamentele, consolidându-și astfel poziția de actor crucial în politica regională. Totuși, dinamica în regiunea Mării Negre continuă să se schimbe și rămâne de văzut cum va evolua aplicarea acestei convenții în viitorul apropiat. Turcia pare hotărâtă să se mențină pe drumul unei politici externe echilibrate, continuându-și rolul de garant al securității regionale prin respectarea prevederilor *Convenției de la Montreux*.

Mai mult, o nouă provocare cu privire la regimul strâmtorilor Bosfor și Dardanele este reprezentată de inițiativa Turciei de a construi un canal artificial care să conecteze Marea Neagră cu Marea Marmara, ca o soluție la problemele de congestionare a traficului maritim din Bosfor (Norman 2024). Această inițiativă nu doar că vine cu promisiunea de a reduce riscurile maritime și accidente din strâmtori, dar are și un impact potențial semnificativ asupra regimului de navigație stabilit prin *Convenția de la Montreux*.

Una dintre cele mai mari întrebări pe care le ridică construirea Canalului Istanbul este modul în care acesta va interacționa cu regimul convențional de navigație. Canalul ar putea oferi Turciei o nouă oportunitate de a-și exercita controlul asupra circulației maritime în această regiune strategică. Deși canalul ar putea reduce congestiunea din Bosfor, el ar putea, totodată, complica relațiile între statele riverane Mării Negre și alte puteri internaționale implicate în comerțul maritim. În cazul în care canalul devine o rută alternativă pentru navele care doresc să evite restricțiile impuse de *Convenția de la Montreux*, acest lucru ar putea provoca tensiuni și dispute internaționale.

Din punct de vedere economic, Canalul Istanbul ar promova dezvoltarea regională și ar putea genera venituri considerabile pentru Turcia prin taxe de tranzit. Cu toate acestea, trebuie analizat și impactul asupra economiilor statelor din jurul Mării Negre. O rută alternativă ar putea îngreuna comerțul maritim pentru unele dintre aceste țări, afectând integrarea economică regională. De asemenea, este important de menționat că acest canal presupune costuri semnificative de construcție.

Construirea Canalului Istanbul ar putea avea, totodată, un impact semnificativ asupra mediului. Schimbarea ecosistemelor acvatice și a mediului înconjurător trebuie evaluată cu atenție înainte ca proiectul să fie implementat. De asemenea, impactul asupra florei și faunei din Marea Neagră și din ecosistemele adiacente ar putea avea consecințe pe termen lung, cu repercusiuni asupra biodiversității regionale.

Concluzii

Considerăm că prin acest articol am subliniat importanța tratatelor internaționale semnate de-a lungul timpului și a acțiunilor diplomatice ale Turciei, culminând cu semnarea *Convenției de la Montreux*, care nu doar că garantează libertatea de tranzit și dreptul de a militariza strâmtorile, dar reflectă și strategia politică a Turciei de a obține un control favorabil asupra strâmtorilor, în contextul securității regionale.

Regimul accesului în Marea Neagră, guvernat de *Convenția de la Montreux* și influențat de actualele tensiuni geopolitice, subliniază importanța crucială a strâmtorilor Bosfor și Dardanele pentru stabilitatea și securitatea regională și internațională. Odată cu escaladarea conflictului dintre Rusia și Ucraina, rolul vital al acestui regim juridic a fost evidențiat, iar strategiile Turciei în aplicarea convenției au arătat complexitatea echilibrului diplomatic ce trebuie menținut.

Toate aceste provocări am reușit să le plasăm într-un context istoric extins, examinând cum tratatele și convențiile au modelat, de-a lungul timpului, actualul regim. Reglementările privind strâmtorile reflectă un echilibru între nevoile de securitate națională ale statelor riverane și cerința comunității internaționale pentru căi de navigație libere, indispensabile pentru comerțul global.

Acțiunile Turciei în contextul actualului conflict au

arătat angajamentul acesteia față de normele internaționale, în timp ce își protejează interesele naționale. Decizia de a limita accesul navelor de război ale națiunilor beligerante a fost un pas semnificativ pentru evitarea amplificării tensiunilor în regiune, menținând stabilitatea necesară într-un moment de incertitudine geopolitică.

De asemenea, inițiativa Turciei de a construi Canalul Istanbul pentru a conecta Marea Neagră cu Marea Marmara are potențialul de a reduce congestiunea traficului stabilit prin *Convenția de la Montreux*, având implicații economice, geopolitice și ecologice semnificative pe termen lung.

Pe măsură ce dinamica regiunii Mării Negre continuă să evolueze, este crucial ca prevederile și aplicabilitatea *Convenției de la Montreux* să fie reevaluate și adaptate în contextul noilor provocări internaționale.

Bibliografie

IILSS. 2021. *Navigational Regimes of Particular Straits, Magellan case study*. April 24. International Institute for Law of the Sea Studies. Accesat 23 septembrie 2024. <https://iilss.net/navigational-regimes-of-particular-straits-magellan-case-study>.

UN. 1936. *Convention regarding the Régime of the Straits*. July 20. Montreux. Accesat 25 septembrie 2024. <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/LON/Volume%20173/v173.pdf>.

Moraru, Geanina. 2011. *Regimul juridic al navigației în Marea Neagră și situația Strâmtorilor Bosfor și Dardanele*. Facultatea de Drept a Universității din București. Accesat 26 septembrie 2024. https://drept.unibuc.ro/documente/dyn_doc/publicatii/revista-stiintifica/Moraru%20Elena%20Geanina.pdf

Norman, Matthew. 2024. *Will Turkey's Enormous Istanbul Canal Project Move Ahead?* March 8. Greek Reporter. Accesat 30 septembrie 2024. <https://greekreporter.com/2024/03/08/turkey-istanbul-canal>.

Oral, Nilüfer. 2022. *To Close or Not to Close the Turkish Straits under Article 19 of the 1936 Montreux Convention Regarding the Regime of the Straits*. Centre for International Law. National University of Singapore. Accesat 25 septembrie 2024. <https://cil.nus.edu.sg/to-close-or-not-to-close-the-turkish-straits-under-article-19-of-the-1936-montreux-convention-regarding-the-regime-of-the-straits>.

Rothwell, Donald R. 2009. *Gibraltar, Straits of*. March. Oxford Public International Law. Accesat 26 septembrie 2024. <https://opil.ouplaw.com/display/10.1093/law:epil/9780199231690/law-9780199231690-e1172>.

Ryan, James. 2021. *Mudros, Armistice of*. April 6. 1914-1918-online. International Encyclopedia of the First World War. Accesat 24 septembrie 2024. <https://encyclopedia.1914-1918-online.net/article/mudros-armistice-of>.

RTMFA. 2022. *Convention Relating to the Régime*

of the Straits. Republic of Türkiye. Ministry of Foreign Affairs. Accesat 24 septembrie 2024. https://www.mfa.gov.tr/ii_-convention-relating-to-the-regime-of-the-straits.en.mfa.

UN. 1982. *United Nations Convention on the Law of the Sea*. December 10. Montego Bay. Accesat 25 septembrie 2024. https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf.

Responsabilitatea privind conținutul articolelor publicate în *Colocviu strategic*, inclusiv a opiniilor exprimate, revine în totalitate autorilor, cu respectarea prevederilor *Legii nr. 183 din 10 iunie 2024 privind statutul personalului de cercetare, dezvoltare și inovare* și ale *Legii nr. 8 din 14 martie 1996 privind dreptul de autor și drepturile conexe*, cu modificările și completările ulterioare. Sunt autorizate orice reproduceri, fără perceperea taxelor aferente, cu condiția precizării exacte a sursei.

Colocviu strategic

Redactor: CS II dr. Cristian BĂHNĂREANU
E-mail: colocviustrategic@unap.ro
Webpage: <https://cssas.unap.ro/ro/cs.htm>
e-ISSN 1842-8096, 719/04.10.2024

**Centrul de Studii Strategice de Apărare și Securitate**

Adresă: Șoseaua Panduri, nr. 68-72, sector 5,
cod poștal 050662, București, România
Telefon: +4021.319.56.49, Fax: +4021.319.57.80
E-mail: cssas@unap.ro, Website: <https://cssas.unap.ro>