



CHESTIUNEA STRÂMTORILOR BOSFOR ȘI DARDANELE

Colonel dr. Cezar CUCOȘ

Statul Major al Forțelor Terestre
DOI: 10.55535/GMR.2023.1.5

Lupta pentru controlul strâmtorilor Bosfor și Dardanele, puncte strategice de acces pe singura cale navigabilă dintre Marea Neagră și oceanele lumii, are o îndelungată istorie. Aceasta s-a acutizat în epoca modernă, ca efect al creșterii puterii economice și al tendințelor expansioniste ale unor puteri, purtând amprenta înfloririi sau a decăderii unor imperii a căror soartă a depins de situația strategică de la joncțiunea Europei cu Asia.

În urmă cu 86 de ani însă, se semna la Montreux, într-un cadru conciliant, un instrument diplomatic, emblematic în evoluția dreptului internațional, bazat pe un real spirit de armonizare a intereselor de natură politică, economică și militară, care autoriza trecerea navelor și aeronavelor prin zona strâmtorilor Bosfor și Dardanele. În vigoare și astăzi, Convenția de la Montreux din 20 iulie 1936, care a pus Ankara în posesia cheii strâmtorilor, a devenit unul dintre cele mai vechi acorduri internaționale, ce limitează numărul și tonajul vaselor, iar în cazul navelor de război, și durata prezenței în zonă, fapt care, în cele aproape nouă decenii, a produs efecte asupra intereselor unor state, riverane sau nu la Marea Neagră.

Războiul actual din Ucraina, declanșat la 24 februarie 2022, readuce pe masa dezbaterilor diplomatice documentul ale cărui articole referitoare la situația de conflict nu au mai fost invocate de la încheierea celui de-Al Doilea Război Mondial, deși, de-a lungul timpului, voci interesate au pledat insistent pentru revizuirea Convenției de la Montreux.

Cuvinte-cheie: Bosfor, Dardanele, Montreux, Mustafa Kemal Atatürk, Nicolae Titulescu.



Motto: „... tot ce are vreo legătură cu Marea Neagră interesează țara mea în gradul cel mai înalt, pentru că prin Marea Neagră și prin strâmtori trece singura noastră ieșire spre marea liberă... Eu voi spune că strâmtorile sunt însăși inima Turciei, dar ele sunt, în același timp, și plămânii României”¹.

Nicolae Titulescu

Strâmtorile Bosfor și Dardanele au fost dintotdeauna adevărate porți pe singura cale navigabilă ce leagă Marea Neagră, o mare semiînchisă, cu Marea Mediterană, o mare cu deschidere la oceanele lumii. Controlul exercitat asupra strâmtorilor de către Turcia, ca țară pe teritoriul căreia se găsesc, a creat drepturi indiscutabile în favoarea acesteia. Țările riverane Mării Negre însă au fost mereu interesate în problema strâmtorilor, câtă vreme trecerea prin Bosfor și Dardanele a reprezentat unica lor cale de acces spre Marea Mediterană, iar regimul celor două strâmtori a fost, inevitabil, strâns legat de asigurarea securității navigației în apele Mării Negre, de cerințele navigației comerciale internaționale și de apărarea granițelor.

Interesele mari, de ordin politico-strategic și economic, aflate în jurul chestiunii Bosforului și Dardanelor, explică atât dificultățile care s-au ivit de-a lungul timpului în încercările de reglementare a problemei celor două strâmtori, cât și regimul inechitabil care s-a instituit asupra acestora până la încheierea Primului Război Mondial. În perioada interbelică însă, statutul juridic al strâmtorilor a cunoscut importante transformări, menite a realiza un acord între interesele comunității internaționale și interesele de securitate și economice ale țărilor riverane Mării Negre. Și aceasta pentru că, raportate la traficul maritim mondial, strâmtorile Bosfor și Dardanele au ocupat mereu o poziție de prim rang, alături de strâmtori precum Bab el Mandeb (Gulful Aden), Gibraltar, Pas-de-Calais sau Singapore.

Interesele mari, de ordin politico-strategic și economic, aflate în jurul chestiunii Bosforului și Dardanelor, explică atât dificultățile care s-au ivit de-a lungul timpului în încercările de reglementare a problemei celor două strâmtori, cât și regimul inechitabil care s-a instituit asupra acestora până la încheierea Primului Război Mondial.

¹ Din discursul ministrului Nicolae Titulescu, rostit la ședința de deschidere a Conferinței de la Montreux, la 22 iunie 1936.



În complexa chestiune a strâmtorilor, interesul legitim al României a avut mereu, ca fundament, serioase temeuri istorice și geografice. Țară scăldată de Dunăre și riverană Mării Negre, având trecerea prin Bosfor și Dardanele unică ieșire la căile maritime internaționale, România a fost și va rămâne permanent interesată de menținerea libertății de navigație prin cele două strâmtori.

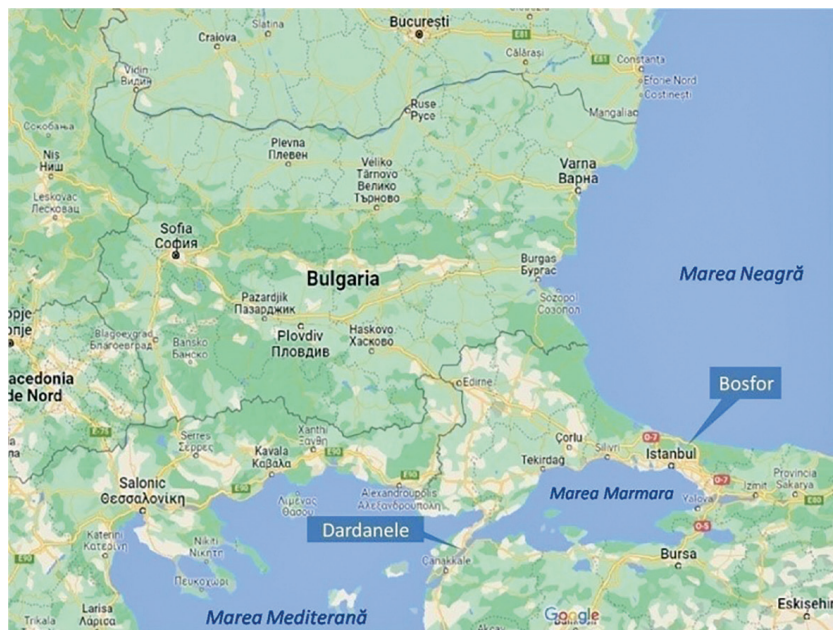


Foto 1: Strâmtorile Bosfor și Dardanele

(Sursa: prelucrare după <https://www.google.com/maps>, accesat la 12 august 2022)

În complexa chestiune a strâmtorilor, interesul legitim al României a avut mereu, ca fundament, serioase temeuri istorice și geografice. Țară scăldată de Dunăre, cel mai important fluviu al Europei, și riverană Mării Negre, având trecerea prin Bosfor și Dardanele unică ieșire la căile maritime internaționale, România a fost și va rămâne permanent interesată de menținerea libertății de navigație prin cele două strâmtori.

Prin urmare, metodologia de cercetare la care am recurs, în vederea fundamentării cadrului teoretic al articolului, are la bază atât documentarea și analiza de conținut asupra unor materiale bibliografice emblematică, care au abordat de-a lungul timpului problematica strâmtorilor Bosfor și Dardanele, cât și observația, analiza și sinteza celor mai recente informații, vehiculate în spațiul public, privitoare la controlul celor două strâmtori, în contextul actualului război din Ucraina.

SCURTĂ ISTORIE A STRÂMTORILOR BOSFOR ȘI DARDANELE PÂNĂ LA ÎNCHEIEREA PRIMULUI RĂZBOI MONDIAL

În virtutea importanței lor strategice, există numeroase episoade istorice legate de strâmtorile Bosfor și Dardanele. De la Herodot aflăm că regele persan Darius, intenționând să-și mute armatele din Asia în Europa, pe timpul expediției sale împotriva sciților, din anul 513 î.H., construia un pod de vase peste Bosfor. Herodot ne vorbește, de asemenea, despre trecerea regelui persan Xerxes, fiu al lui Darius, și a numeroaselor sale armate peste strâmtoarea Dardanelelor, pe poduri de pontoane, în anul 480 î.H. Mai târziu, și Alexandru cel Mare traversa strâmtoarea Dardanele, purtând aici o luptă, în anul 323 d.H. Tot în zona Dardanelelor, Republica Venețiană înfrunta flota otomană în bătălia de la Gallipoli, din anul 1416, dar și în timpul Expediției venețiene a Dardanelelor, din 1654, când turcii erau învinși.

După căderea Constantinopolului, în anul 1453, strâmtorile Bosfor și Dardanele au intrat sub dominația Imperiului Otoman, care, aplicând o regulă fundamentală a dreptului public otoman, a închis traficul navigației străine în Marea Neagră. Așadar, către sfârșitul Evului Mediu îi găsim pe turci stăpâni absoluți ai strâmtorilor, Marea Neagră fiind, practic, un lac interior turcesc. Doar sultanul putea da permisiunea de trecere înspre și dinspre Marea Neagră.

În secolul al XVIII-lea, decizia de a închide Marea Neagră a început să fie compromisă, ca urmare a expansiunii în regiune a puterii Rusiei. Aceasta după ce, prin Tratatul de la Karlowitz, semnat la 26 ianuarie 1699, Sublima Poartă a fost nevoită să cedeze rușilor coasta Mării de Azov. Ulterior, prin tratatul de la Kuciuc-Kainargi, din 1774, li se permitea rușilor navigația în Marea Neagră și prin strâmtori (Teodorescu, 1928, p. 57). Zece ani mai târziu, Austria obține, și ea, de la turci libertatea de a naviga în Marea Neagră, alături de Rusia.

În 1804, un acord ruso-turc stabilește stăpânirea exclusivă a turcilor și rușilor asupra apelor Mării Negre, interzicând trecerea oricărui vas de război prin strâmtorile Bosfor și Dardanele. Acordul avea să producă efecte doar cinci ani, pentru că, în 1809, înțelegerea dintre Anglia și Turcia blochează trecerea vaselor de război rusești prin strâmtori, către Marea Mediterană, acolo unde englezii dețineau supremația.



GÂNDIREA
MILITARĂ
ROMÂNEASCĂ

După căderea Constantinopolului, în anul 1453, strâmtorile Bosfor și Dardanele au intrat sub dominația Imperiului Otoman, care, aplicând o regulă fundamentală a dreptului public otoman, a închis traficul navigației străine în Marea Neagră. Așadar, către sfârșitul Evului Mediu îi găsim pe turci stăpâni absoluți ai strâmtorilor, Marea Neagră fiind, practic, un lac interior turcesc. Doar sultanul putea da permisiunea de trecere înspre și dinspre Marea Neagră.



Prin Tratatul de pace de la Paris, încheiat la 30 martie 1856, care a pus capăt Războiului Crimeii, Marea Neagră a devenit o mare neutră, în care aveau libertate de navigație vasele comerciale, în timp ce navelor de război, indiferent de apartenență, li se interzicea trecerea prin apele acesteia, cu câteva excepții, prevăzute în mod explicit în document.

Tratatul de la Adrianopol², semnat la 2/14 septembrie 1829, prin care se punea capăt războiului ruso-turc (1828-1829), prevedea însă, la articolul 7, libertatea de trecere în Marea Neagră și prin strâmtoare a navelor comerciale care aparțineau puterilor aflate în stare de pace cu Sublima Poartă, liberalizându-se, astfel, comerțul cu animale vii, cereale și lemn.

Tratatul de la Unkiar-Iskelessi din 1833, dintre Rusia și Turcia, vine să interzică traversarea strâmtorilor și intrarea vaselor de război în Marea Neagră, garantând, astfel, oprirea pătrunderii flotei engleze dinspre Marea Mediterană. De fapt, tratatul secret nu era decât o reînnoire a acordului din 1804, stabilind deplina stăpânire a Rusiei, în bună înțelegere cu Turcia, asupra Mării Negre și a strâmtorilor. Cum era de așteptat, prevederile tratatului secret ruso-turc au produs nemulțumiri în rândul puterilor europene, care, în 1841, aveau să încheie *Convenția colectivă a strâmtorilor*, prin care s-a stabilit interzicerea trecerii vaselor de război prin Bosfor și Dardanele, ca principiu de drept internațional. Principiul, rezultat din solidaritatea europeană, urma să fie interpretat după interesul fiecărui stat. Astfel, explicația Rusiei era aceea că, prin documentul semnat, se interzicea intrarea vaselor de război, în timp ce, din perspectiva Angliei, interzicerea se referea la ieșirea prin strâmtoare a vaselor de război din Marea Neagră.

Prin Tratatul de pace de la Paris, încheiat la 30 martie 1856, care a pus capăt Războiului Crimeii, Marea Neagră a devenit o *mare neutră*, în care aveau libertate de navigație vasele comerciale, în timp ce navelor de război, indiferent de apartenență, li se interzicea trecerea prin apele acesteia, cu câteva excepții, prevăzute în mod explicit în document.

Războiul italo-turc din 1911 și războaiele balcanice (1912-1913) au reaprins interesul politicii internaționale asupra chestiunii strâmtorilor, existând convingerea că nu se poate concepe un comerț prosper în regiune fără liniște în Marea Neagră și o deschidere permanentă a căii de navigație către Mediterana. Guvernul turc a inițiat negocieri pentru apropierea de puterile Antantei, respectiv cu Marea Britanie, în 1913,

² Numit și *Tratatul de la Erdine*, pentru Principatele Române, acesta a însemnat recunoașterea domniei pe viață a principilor aleși, stabilirea graniței dintre Imperiul Otoman și Muntenia pe cursul Dunării și, respectiv, restituirea raiatelor Brăila, Giurgiu și Turnu Măgurele. Practic, Tratatul de la Adrianopol a consfințit diminuarea considerabilă a puterii Sublimei Porți asupra Țărilor Române, în favoarea Imperiului Țarist.

cu Franța și Rusia, în 1914. De asemenea, turcii au reușit să parafeze, la 2 august 1914, o alianță cu Germania, considerând că aceasta nu ar avea interese pe teritoriul Imperiului Otoman.

Deși administrația de la Constantinopol a urmărit menținerea stării de neutralitate după declanșarea Primului Război Mondial, în octombrie 1914, navele germane Breslau și Goeben au intrat în Marea Neagră, prin strâmtoare Bosfor și Dardanele, cu permisiunea statului turc, și au bombardat porturi rusești. Incidentul avea să schimbe poziția în conflict a Imperiului Otoman, forțele armate turcești purtând lupte grele pe trei continente, cu pierderi însemnate.

Regimul strâmtorilor Bosfor și Dardanele, stabilit la 1841, rămâne însă neschimbat până după încheierea Primului Război Mondial. Totuși, un acord secret anglo-franco-rus, din 1915, recunoaște rușilor dreptul de a stăpâni Constantinopolul (Seftiuc, Cârțană, 1974, p. 60), înțelegere care avea să rămână valabilă până la colapsul Imperiului Țarist³. În mod implicit, acordul a produs efecte și asupra stăpânirii strâmtorilor, însă acesta nu a mai fost pus în practică după victoria revoluției bolșevice din 1917.

REGIMUL JURIDIC AL STRÂMTORILOR BOSFOR ȘI DARDANELE ÎN PERIOADA INTERBELICĂ

După încheierea Primului Război Mondial, problema strâmtorilor Bosfor și Dardanele și-a menținut cunoscuta sa importanță, devenind o permanentă preocupare în cadrul relațiilor internaționale stabilite la nivel european. Contradicțiile dintre puterile învingătoare în război și ignoranța acestora în privința intereselor directe ale statelor riverane Mării Negre, la care se adaugă lupta poporului turc pentru eliberarea națională și pentru instituirea unui regim al strâmtorilor, care să garanteze interesele de securitate și pe cele economice ale Turciei, explică aspectele complexe ale chestiunii strâmtorilor din perioada interbelică.

Tratatul de la Sèvres, din 10 august 1920, ca parte a tratatelor de pace semnate cu prilejul Conferinței de la Versailles, a venit să reglementeze încheierea păcii între Puterile Aliate și Asociate cu Turcia. Tratatul nu a fost ratificat însă, lupta politică de renaștere națională

³ Crearea Triplei Alianțe din 1882, consolidarea Imperiului German și exacerbarea divergențelor franco-germane și ruso-germane din ultimii ani ai secolului XIX au condus la o politică externă comună și interese militare strategice reciproce între Franța și Imperiul Țarist.



GÂNDIREA
MILITARĂ
ROMÂNEASCĂ

Contradicțiile dintre puterile învingătoare în război și ignoranța acestora în privința intereselor directe ale statelor riverane Mării Negre, la care se adaugă lupta poporului turc pentru eliberarea națională și pentru instituirea unui regim al strâmtorilor, care să garanteze interesele de securitate și pe cele economice ale Turciei, explică aspectele complexe ale chestiunii strâmtorilor din perioada interbelică.



După un îndelungat și istovitor război greco-turc, după victoria Turciei lui Kemal în lupta sa pentru independență națională, după ce percepția generală că tratatul de la Sèvres „s-a născut mort” și după nenumărate tentative de compromis și tergiversări, Conferința de la Lausanne venea să stabilească un nou tratat de pace, care, printre altele, urma să abolească regimul capitulațiilor, dar, în același timp, să prevadă schimbul de populații între Grecia și Turcia, respectiv apartenența întregii Anatolii și a Traciei Orientale la Turcia.

În jurul liderului Mustafa Kemal Atatürk oferind turcilor posibilitatea să-și apere propriile interese față de condițiile împovărătoare pe care le prevedea. Astfel, s-au coagulat interesele poporului turc de constituire a unui stat-națiune, demarându-se alte acțiuni care să conducă la negocieri pentru un nou acord cu puterile europene. De asemenea, în martie 1921, s-a semnat un tratat între Turcia și Rusia, prin care se stabileau relații de prietenie între cele două țări și se fixa frontiera statului turc. În același timp, Franța, care tocmai se retrăgea din Cilicia, a acceptat o retrasare a graniței dintre Turcia și Siria, modificând, astfel, prevederile instituite prin tratatul de la Sèvres. La rândul său, Italia se retrăgea din Turcia. În aceste condiții, practic, s-a declanșat recunoașterea în plan internațional a regimului de la Ankara, aflat sub conducerea lui Kemal Atatürk.

Mai mult, victoria liderului Kemal Pașa asupra Greciei a făcut să cadă tratatul de la Sèvres, din 1920, semnat de guvernul otoman⁴. Însă, *Tratatul de pace de la Lausanne*, din 1923, va pune capăt războiului revoluționar turc, recunoscând victoria forțelor naționaliste aflate sub controlul Marii Adunări Naționale a Turciei de la Ankara și comandate de Mustafa Kemal Atatürk⁵.

Așadar, după un îndelungat și istovitor război greco-turc, după victoria Turciei lui Kemal în lupta sa pentru independență națională, după ce percepția generală că tratatul de la Sèvres „s-a născut mort” și după nenumărate tentative de compromis și tergiversări, Conferința de la Lausanne venea să stabilească un nou tratat de pace, care, printre altele, urma să abolească regimul capitulațiilor, dar, în același timp, să prevadă schimbul de populații între Grecia și Turcia, respectiv



Foto 2: Liderul turc Mustafa Kemal Atatürk
(Sursa: <https://medium.com/universal-quotes/>, accesat la 5 septembrie 2022)

⁴ După expulzarea trupelor Aliaților de pe teritoriul Turciei de către armata aflată sub conducerea lui Mustafa Kemal Atatürk, guvernul din Ankara, format de Mișcarea națională turcă, a refuzat să mai recunoască prevederile Tratatului de la Sèvres, semnat de reprezentanții guvernului otoman de la Constantinopol.

⁵ Tratatul asigura recunoașterea în plan internațional a suveranității noului stat, Republica Turcia, proclamată ca stat succesor al Imperiului Otoman.

apartența întregii Anatolii și a Traciei Orientale (însemnând o suprafață de circa 23.000 km²) la Turcia (Bărbulescu, Cloșcă, 1982, p. 157). Acesta a fost ratificat de Grecia, la 11 februarie 1924, ulterior de Italia, Marea Britanie și Japonia, la 6 august același an. De altfel, la 5 septembrie 1924, tratatul a fost înregistrat în „*Seria de tratate a Ligii Națiunilor Unite*”.

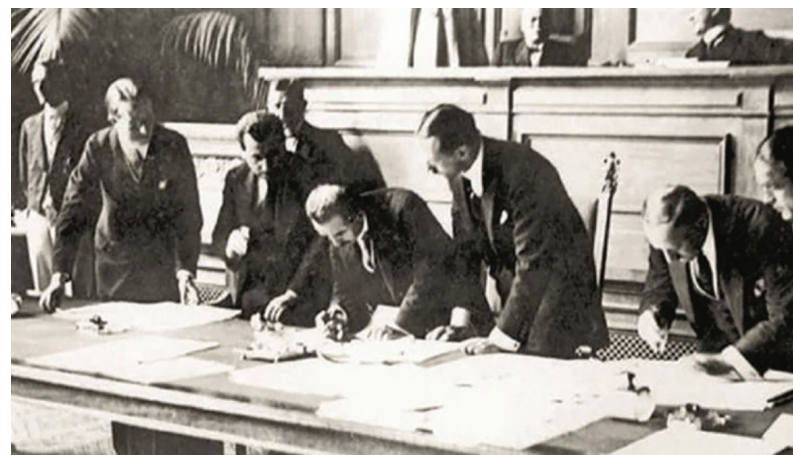


Foto 3: Lucrările Conferinței de la Lausanne, 1923
(Sursa: <https://ro.rayhaber.com/2020/07/>, accesat la 18 septembrie 2022)

Tratatul de pace avea să reglementeze însă și libertatea de navigație prin strâmtori. Astfel, prin **Convenția internațională privitoare la regimul strâmtorilor**, semnată la **24 iulie la Lausanne**⁶, se stabilea un nou regim al strâmtorilor, acordându-se, în anumite condiții, libertate de mișcare a vaselor și aeronavelor care urmau să le traverseze. Așadar, pentru prima dată, era stabilit un regim internațional al strâmtorilor Bosfor și Dardanele, pe care Rusia nu s-a încumetat să îl împiedice, soluționându-se, astfel, una dintre cele mai complexe probleme orientale care a stat, de-a lungul timpului, la baza multor conflicte și războaie. „*Doritori să asigure în strâmtori, tuturor națiunilor, libertatea de trecere și navigație între Marea Mediterană și Marea Neagră (...) și considerând că menținerea acestei libertăți este necesară păcii generale*

⁶ Convenția a fost semnată de Marea Britanie, Franța, Italia, Japonia, România, Bulgaria, Grecia, Uniunea Sovietică, Iugoslavia, Turcia. Uniunea Sovietică a semnat convenția la Roma, la 14 august 1923, fără a o ratifica însă. În România, Convenția de la Lausanne a fost votată de Senat, la 12 decembrie 1923, și de Adunarea Deputaților, la 29 ianuarie 1924. Legea care a ratificat-o a fost promulgată prin Decretul Regal nr. 805, din 29 februarie 1924, și publicată în *Monitorul Oficial al României nr. 189*, din 31 august 1924.



GÂNDIREA
MILITARĂ
ROMÂNEASCĂ

Prin „*Convenția internațională privitoare la regimul strâmtorilor*”, semnată la 24 iulie la Lausanne, se stabilea un nou regim al strâmtorilor, acordându-se, în anumite condiții, libertate de mișcare a vaselor și aeronavelor care urmau să le traverseze. Așadar, pentru prima dată, era stabilit un regim internațional al strâmtorilor Bosfor și Dardanele, pe care Rusia nu s-a încumetat să îl împiedice, soluționându-se, astfel, una dintre cele mai complexe probleme orientale care a stat, de-a lungul timpului, la baza multor conflicte și războaie.



și comerțului lumii” (Gheorghe, 1980, pp. 43-44), reprezentanții părților semnatare au căzut de acord asupra recunoașterii și declarării principiului libertății de navigație și de trecere, pe mare și în aer, în strâmtoarea Dardanele, Marea Marmara și strâmtoarea Bosfor (M. Of. al României, 189, 1924).

Regulile pentru trecerea prin strâmtoari a vapoarelor și aeronavelor de comerț, respectiv a *bastimentelor* și aeronavelor de război, în timp de pace și de război, erau detaliate în Anexa Convenției. Important rămâne faptul că precizările erau formulate în raport cu statutul Turciei față de situația de pace ori de război. Astfel, în ceea ce privește vapoarele de comerț, vapoarele-spital, iahturile, vapoarele de pescuit și aeronavele civile, pe **timp de pace**, acestea aveau libertatea deplină de navigație și de trecere, ziua și noaptea, indiferent de pavilion și de încărcătură, fără vreo formalitate, taxă sau impunere, sub rezerva dispozițiilor sanitare internaționale în vigoare. Pe **timp de război**, în cazul în care **Turcia era țară neutră**, libertatea de navigație și de trecere, pe timp de zi și noaptea, rămânea aceeași. Statutul de țară neutră la conflict nu îndreptățea Turcia să ia vreo măsură care să împiedice navigația prin strâmtoari, ale căror ape și spațiu aerian trebuiau să rămână cu liber acces și trecere. În timp de război, dacă **Turcia era stat beligerant**, situația se schimba. Libertatea de navigație și cea de zbor erau garantate pentru navele și aeronavele civile aparținând statelor neutre, dacă acestea nu sprijineau inamicul Turciei, nu transportau materiale de contrabandă, trupe sau „*supuși inamici*”. Turciei i se dădea dreptul să controleze așadar vapoarele și aeronavele. Pentru aceasta, avioanele trebuiau să aterizeze sau să amerizeze în anumite zone stabilite și amenajate de către statul turc. De altfel, Turcia avea libertate deplină în a aplica vapoarelor și aeronavelor inamice măsuri admise la acea vreme de dreptul internațional.

Pe de altă parte, bastimentele de război, care cuprindeau și vapoarele auxiliare, cele purtătoare de avioane și aeronave militare, respectiv transporturile de trupe, **pe timp de pace**, aveau deplina libertate de trecere, ziua și noaptea, indiferent de pavilionul statului de apartenență, fără vreo formalitate, taxă sau impunere, însă erau condiționate de numărul total al forțelor. Forța maximă, pe care o țară avea dreptul să o treacă prin strâmtoari, având ca destinație Marea Neagră, nu putea să depășească pe cea a celei mai puternice flote, aparținând statelor riverane Mării Negre, și care se afla în această

mare la momentul trecerii. Puterile semnatare își rezervau dreptul de a trimite în Marea Neagră, în orice timp sau circumstanță, o forță care nu ar fi trebuit să depășească trei bastimente, având maxim 10.000 de tone fiecare. Pe **timp de război**, în situația în care **Turcia era țară neutră**, se aplicau aceleași reguli precum cele din timp de pace, însă îngrădirile referitoare la totalul forțelor și la încărcătură nu se aplicau Puterilor beligerante, în paguba drepturilor lor de beligeranți în Marea Neagră (Gheorghe, p. 45). În plus, Convenția interzicea bastimentelor de război și aeronavelor militare ale beligeranților să procedeze la captură, să exercite dreptul de vizită sau să se dedea la orice act de ostilitate în zona strâmtoarelor. Dacă, în timp de război, **Turcia** era sau devenea **stat beligerant**, se păstrau aceleași îngrădiri asupra deplinei libertăți de trecere pentru bastimentele de război ale statelor neutre. De asemenea, în baza Convenției de la Lausanne, submarinele aparținând statelor aflate în stare de pace cu Turcia aveau obligativitatea să traverseze strâmtoarile numai la suprafață.

Una dintre principalele prevederi ale Convenției de la Lausanne, care a frământat Turcia până în 1936, a rămas cea stipulată în articolul 4 al acesteia, potrivit căreia se demilitarizau țărmurile Bosforului și ale Dardanelor, toate insulele din Marea Marmara, mai puțin insula Emis-Ali-Avasi, respectiv insulele din Marea Egee situate în apropierea strâmtoării Dardanele.

Pentru supravegherea respectării regimului strâmtoarelor, s-a instituit *Comisia Internațională a Strâmtoarelor*, aflată sub autoritatea supremă a Societății Națiunilor, for care urma să se întrunească bianual. Aceasta a funcționat la Constantinopol⁷, din octombrie 1924 până la 9 noiembrie 1936, când a intrat în vigoare Convenția de la Montreux, și era formată din reprezentanți ai Angliei, Franței, Italiei, Japoniei, Rusiei, României, Bulgariei și Turciei. De asemenea, din comisie mai făceau parte reprezentanți ai Greciei și ai Regatului Sârbo-Croato-Sloven, ca state direct interesate.

La Lausanne, toate țările balcanice prezente la negocieri s-au pronunțat, fără rezerve, pentru un regim care să asigure libertatea de navigație deplină prin strâmtoarile internaționalizate. Evident, punctul de vedere al Turciei, ca stat ce deținea strâmtoarile, nu putea fi în vreun fel ignorat. Astfel, în cadrul conferinței, diplomația turcă s-a declarat

⁷ Redenumit Istanbul, după anul 1923.



Pentru supravegherea respectării regimului strâmtoarelor, s-a instituit Comisia Internațională a Strâmtoarelor, aflată sub autoritatea supremă a Societății Națiunilor, for care urma să se întrunească bianual. Aceasta a funcționat la Constantinopol, din octombrie 1924 până la 9 noiembrie 1936, când a intrat în vigoare Convenția de la Montreux, și era formată din reprezentanți ai Angliei, Franței, Italiei, Japoniei, Rusiei, României, Bulgariei și Turciei. De asemenea, din comisie mai făceau parte reprezentanți ai Greciei și ai Regatului Sârbo-Croato-Sloven, ca state direct interesate.



Evoluția situației internaționale după anul 1933, caracterizată prin creșterea agresivității statelor fasciste, dar și de sporirea diferendelor între unele puteri occidentale, a creat o firească îngrijorare în rândul țărilor mici și mijlocii, legată de interesele lor naționale, de integritatea teritorială și suveranitatea acestora.

de acord cu un regim al liberei circulații și pentru vasele militare, conștientizându-se astfel, de fapt, cât de complicată ar fi situația în cazul unui conflict armat, când Turcia ar fi neutră. După încheierea Primului Război Mondial, în contextul în care libertatea de navigație dobândise o reală importanță pentru țările din bazinul Mării Negre și al Mediteranei, Turcia a fost nevoită, chiar dacă nu cu ușurință, să consimtă la o serie de concesii, în sensul armonizării intereselor sale naționale cu interesele generale privind asigurarea comunicațiilor maritime intercontinentale (Seftiuc, Cârțană, p. 380).

Pentru România, regimul strâmtorilor stabilit la Lausanne a avut o însemnătate aparte. Dincolo de aspectele legate de navigația în Marea Neagră și ieșirea spre Marea Mediterană, libertatea strâmtorilor avea un efect major asupra navigației pe Dunăre, iar la acea vreme, dezvoltarea economică a statului român era strâns legată de libertatea de mișcare pe fluviu.

Evoluția situației internaționale după anul 1933, caracterizată prin creșterea agresivității statelor fasciste, dar și de sporirea diferendelor între unele puteri occidentale, a creat o firească îngrijorare în rândul țărilor mici și mijlocii, legată de interesele lor naționale, de integritatea teritorială și suveranitatea acestora.

La **10 aprilie 1936**, guvernul de la Ankara a formulat o **notă circulară** către guvernele semnatare ale Convenției de la Lausanne și către Secretariatul General al Societății Națiunilor de la Geneva, prin care propunea întrunirea unei conferințe internaționale care să revizuiască statutul strâmtorilor stabilit în 1923. Nota constata schimbarea situației politice, militare și de securitate europeană față de cea din 1923, atunci când Europa mergea spre dezarmare, iar organizarea sa politică părea că se bazează pe principii de drept, consacrate prin angajamentele internaționale⁸. Nota mai menționa că, dacă situația din Marea Neagră se caracteriza încă prin bună înțelegere în toate⁹, nesiguranța apăsătoare tot mai evidentă în Marea Mediterană, acolo unde se reluau vizibil înarmările, fortificațiile insulare și continentale sporeau fără încetare, iar șantierul naval construiau vase de un tonaj record.

⁸ Turcia semnase clauzele restrictive ale Convenției de la Lausanne, asigurată fiind de art. 18 al acesteia (peste garanția art. 10 al Pactului Societății Națiunilor), conform căruia, în orice situație, semnatarii și cele patru mari puteri (Anglia, Franța, Italia și Japonia) își asumau responsabilitatea de a apăra strâmtorile împotriva oricărei amenințări.

⁹ În textul notei: „de concorde en tous”.

Pe de altă parte, nota semnala că în Convenția strâmtorilor din 1923 se vorbea doar despre starea de pace și cea de război, în cel din urmă caz, Turcia fiind neutră sau beligerantă, fără a fi prevăzută eventualitatea unei amenințări generale sau speciale de război ori să i se dea Turciei dreptul de a veghea la propria apărare legitimă. Din perspectiva semnatarilor notei, recente evenimente din Europa tocmai aceasta dovediseră, că faza critică a unui pericol extern este chiar amenințarea, starea de război putând să survină ulterior, inopinat și fără nicio altă formalitate (Ib., p. 251). Pe aceste considerente și prin faptul că aplicarea dispozițiilor prevăzute în articolul 18 al Convenției de la Lausanne, cu privire la garanția comună a celor patru mari puteri, a devenit inoperantă, guvernul de la Ankara anunța puterile care au luat parte la negocierile din 1923 că „*este gata să înceapă tratativele spre a ajunge în scurtă vreme la acorduri menite să reglementeze regimul strâmtorilor în condiții de siguranță, indispensabile inviolabilității teritoriului turc și în spiritul cel mai larg pentru dezvoltarea constantă a navigației comerciale între Mediterana și Marea Neagră*”¹⁰.

Reacția țărilor balcanice, printre care se număra și România, la nota turcă din 10 aprilie 1936 dovedește faptul că acestea au înțeles că, în noile condiții istorice ale anilor '30, se impun măsuri menite să asigure pacea și care să întărească securitatea în regiunea Mării Negre. Din păcate însă, nota turcă a fost dată într-un moment în care se producea expansiunea economică și politică a Germaniei naziste în sud-estul Europei¹¹, când cercurile reacționare revizioniste din Ungaria hortistă și din Bulgaria aveau deschis planuri de contracarare a clauzelor tratatelor de la Trianon și Neuilly-sur-Seine. În acest sens, de menționat este faptul că, doar cu o lună înainte, Germania încălcase tratatele de la Versailles și Lucarno, trecând la ocuparea cu trupe a regiunii renane¹².

¹⁰ Textul notei remise de către guvernul turc semnatarilor Tratatului de la Lausanne (Dașcovici, 1937, pp. 181-184).

¹¹ Germania nu a luat parte la lucrările Conferinței de la Montreux, ca de altfel nici la cea de la Lausanne.

¹² Gestul de forță manifestat de Hitler a determinat Departamentul Externelor de la București să reproșeze diplomației turce că nu a fost suficient de „*inspirată*” în alegerea momentului trimiterii notei și să ceară Franței și Angliei să ia măsuri energice împotriva Reich-ului german (Seftiuc, Cârțană, p. 265).



GÂNDIREA
MILITARĂ
ROMÂNEASCĂ

Reacția țărilor balcanice, printre care se număra și România, la nota turcă din 10 aprilie 1936 dovedește faptul că acestea au înțeles că, în noile condiții istorice ale anilor '30, se impun măsuri menite să asigure pacea și care să întărească securitatea în regiunea Mării Negre.



În perioada 22 iunie - 20 iulie 1936, la Montreux, în Elveția, are loc Conferința privind regimul strâmtorilor Mării Negre, care avea să instituie un nou regim al acestora, prin adoptarea, la 20 iulie 1936, a „Convenției internaționale privitoare la regimul strâmtorilor”, în locul celei semnate în 1923, la Lausanne.

În perioada 22 iunie - 20 iulie 1936, la Montreux, în Elveția, are loc Conferința privind regimul strâmtorilor Mării Negre, care avea să instituie un nou regim al acestora, prin adoptarea, la 20 iulie 1936, a **Convenției internaționale privitoare la regimul strâmtorilor**, în locul celei semnate în 1923, la Lausanne. La 22 iunie 1936, la Hôtel Palace din micul oraș elvețian, unde aveau să se deschidă lucrările Conferinței strâmtorilor, la masa tratativelor s-au așezat reprezentanții Turciei, URSS, României¹³, Bulgariei, Greciei, Iugoslaviei, Franței, Marii Britanii, Australiei și ai Japoniei. „Însuflețiți de dorința de a orândui trecerea și navigația în strâmtoarea Dardanelelor, Marea de Marmara și Bosfor, cuprinse sub denumirea generală de Strâmători (...)”, reprezentanții părților contractante au recunoscut și afirmat principiul libertății de trecere și navigație maritimă prin acestea. Astfel, prin articolul 2, Convenția de la Montreux stipulează faptul că, pe timp de pace, vasele de comerț se bucură de o deplină libertate de trecere și de navigație în strâmători, ziua și noaptea, indiferent care ar fi pavilionul și încărcătura acestora, fără alte formalități, sub rezerva dispozițiilor din articolul 3. Acesta din urmă prevede, la rândul său, că orice vas care pătrunde în strâmători se va opri la un post sanitar aflat la intrare, atât dinspre Marea Egee, cât și dinspre Marea Neagră, în vederea efectuării controlului sanitar, stabilit prin regulamentele turcești, în cadrul prescripțiilor sanitare internaționale. Așadar, în **timp de război**, atunci când **Turcia nu este beligerantă**, vasele comerciale, indiferent de pavilion și încărcătură, se bucură de libertatea de trecere și de navigație prin strâmători, în condițiile prevăzute de articolele 2 și 3 ale Convenției. Dacă **Turcia este beligerantă**, vasele comerciale aparținând unor țări cu care aceasta nu este în război se vor bucura de libertatea de trecere și de navigație prin strâmători, cu condiția ca acestea să nu sprijine inamicul turcilor. În această situație, vasele vor intra în strâmători pe timp de zi, iar trecerea se va efectua pe o cale indicată, pentru fiecare caz în parte, de către autoritățile turcești. Dacă **Turcia se consideră amenințată** de o primejdie iminentă de război, se menține aplicarea

¹³ Delegația României a fost compusă din Nicolae Titulescu – ministru de externe (și șef al delegației), Eugen Filotti – ministru român în Turcia, ministrul Constantin Coștescu (fost reprezentant al României la Conferința de la Lausanne și delegat al țării noastre în Comisiile Internaționale ale Dunării, ca președinte al Comitetului tehnic), ministrul Vespasian Pella – jurist și diplomat, generalul Nicolae Samsonovici – șef al Marelui Stat Major, comandorul Eugen Roșca – reprezentant al Inspectoratului Marinei.

dispozițiilor articolului 2, însă vasele vor trebui să intre în strâmtoarele Bosfor și Dardanele pe timpul zilei, iar trecerea să se facă pe o cale indicată de către autoritățile turcești.

Referitor la navele de război, articolul 10 al Convenției stipulează că, în timp de pace, vasele ușoare de suprafață, vasele mici de luptă și cele auxiliare, aparținând statelor riverane și neriverane Mării Negre, se vor bucura de libertatea de trecere prin strâmători, fără taxă sau altă obligație, indiferent de pavilion. Pătrunderea în strâmători se va putea face însă, pe timp de zi, în condițiile prevăzute la articolul 13 și următoarele. Vasele de război, altele decât cele din categoriile enumerate anterior, nu au drept de trecere decât în condițiile prevăzute de articolele 11 și 12. Astfel, prin articolul 11, statele riverane Mării Negre au autorizarea să-și treacă prin strâmători vasele de linie, care au tonaj superior celui prevăzut la articolul 14, alineatul 1, respectiv 15.000 de tone, cu condiția ca acele vase să străbată strâmtoarele unul câte unul, însoțite de cel mult două torpiloare. Aceleași state au dreptul, stipulat prin articolul 12, de a-și trece prin strâmători, în vederea întoarcerii la bază, submarinele construite sau cumpărate din afara Mării Negre, dacă avizul de punere în șantier sau de cumpărare a fost transmis autorităților turce în timp util.

O prevedere deosebit de importantă și astăzi este cea din articolul 18, conform căreia, oricare ar fi scopul prezenței lor în Marea Neagră, vasele de război ale statelor neriverane nu vor putea să rămână în apele acesteia **mai mult de 21 de zile consecutive**¹⁴.

Articolul 26 al Convenției de la Montreux prevede modul de ratificare și intrarea în vigoare a documentului, oferind un nou statut Bosforului și Dardanelelor, prin abrogarea Convenției semnate la Lausanne. Fraza inserată în preambulul noii Convenții rămâne edificatoare în acest sens: „**Înaltele Părți Contractante [...] au hotărât să substituie prezenta Convenție Convenției semnate la Lausanne, la 23 iulie 1923**” (Ib., nota 14). Pentru intrarea în vigoare însă, era nevoie de cel puțin șase ratificări, inclusiv de cea a Turciei. În urma unei înțelegeri între Ankara și Moscova, Marea Adunare Națională a Turciei și Sovietele de la Moscova au ratificat în aceeași zi, 30 iulie 1936, Convenția strâmtorilor, semnată la 20 iulie la Montreux¹⁵.

¹⁴ Convenția privind regimul strâmtorilor Mării Negre din 20.07.1936, Act Internațional. Text în limba română și franceză, publicat în Monitorul Oficial al României nr. 200, din 29 august 1936.

¹⁵ Ulterior, prin ratificarea și de către celelalte state semnatare, Convenția de la Montreux a putut intra în vigoare la 9 noiembrie 1936.



GÂNDIREA
MILITARĂ
ROMÂNEASCĂ

Prin articolul 11, statele riverane Mării Negre au autorizarea să-și treacă prin strâmători vasele de linie, care au tonaj superior celui prevăzut la articolul 14, alineatul 1, respectiv 15.000 de tone, cu condiția ca acele vase să străbată strâmtoarele unul câte unul, însoțite de cel mult două torpiloare. Aceleași state au dreptul, stipulat prin articolul 12, de a-și trece prin strâmători, în vederea întoarcerii la bază, submarinele construite sau cumpărate din afara Mării Negre, dacă avizul de punere în șantier sau de cumpărare a fost transmis autorităților turce în timp util.



În urma unor lungi dezbateri în Conferința de la Montreux, s-au statuat, prin articolul 28 al Convenției, durata și modalitățile denunțării acesteia. Inițial, delegația turcă propusese o durată de 15 ani, cea britanică, de 50 de ani, delegația sovietică opta pentru 25 de ani, iar reprezentanții României cereau o durată nelimitată, cu posibilitatea denunțării la anumite perioade de timp și în condiții speciale.



Foto 4: Nicolae Titulescu împreună cu membri ai delegației României la Conferința de la Montreux, 1936 (Seftiuc, Cârțană, p. 304)

Important de menționat este și faptul că, în urma unor lungi dezbateri în Conferința de la Montreux, s-au statuat, prin articolul 28 al Convenției, durata și modalitățile denunțării acesteia. Inițial, delegația turcă propusese o durată de 15 ani, cea britanică, de 50 de ani, delegația sovietică opta pentru 25 de ani, iar reprezentanții României cereau o durată nelimitată, cu posibilitatea denunțării la anumite perioade de timp și în condiții speciale (Seftiuc, Cârțană, p. 350). După negocieri, s-a agreat durata de 20 de ani a Convenției, convenindu-se ca principiul libertăților de trecere și de navigație prin strâmțori, stipulat la articolul 1 al acesteia, să rămână pe termen nelimitat. Părțile contractante și-au rezervat însă dreptul de a denunța Convenția, cu un preaviz de doi ani, dat, la nevoie, înaintea termenului de 20 de ani agreat. Preavizul urma să fie transmis guvernului francez, însărcinat să-l comunice tuturor părților, iar Convenția trebuia să rămână în vigoare până la expirarea celor doi ani (Ib., p. 351). În privința denunțării Convenției, acest act ar fi trebuit să fie urmat de înțelegerea părților contractante asupra convocării unei noi conferințe.

APLICAREA CONVENȚIEI DE LA MONTREUX ÎN EPOCA POSTBELICĂ

Pe timpul Conferinței de la Ialta, din februarie 1945, Stalin a adus în discuțiile cu Churchill și Roosevelt faptul că prevederile Convenției de la Montreux sunt depășite, în sensul că acestea acordă Turciei controlul deplin asupra trecerii navelor de război între Marea Neagră și Marea Mediterană, catalogând ca fiind de neacceptat o astfel de situație, în care turcii rămân cu „o mână pe gâtul Rusiei” (Preston, 2021, p. 324). Liderul sovietic califica drept „intolerabilă” situația aceasta, prin care rușii, cei care au urmărit secole în șir să pună mâna pe Bosfor și Dardanele, sunt nevoiți să ceară Turciei dreptul de a trimite nave prin strâmțorile turcești. În replică, Churchill avea să afirme că are „sentimente amestecate cu privire la această chestiune”, dar a promis că va sprijini o cerere venită din partea sovieticilor pentru modificarea termenilor Convenției (Ib., p. 319). Situația însă a rămas la nivel de discuții și promisiuni, iar în anii care au urmat celui de-Al Doilea Război Mondial, pacea care s-a instaurat în regiunea Mării Negre nu a impus în vreun fel aplicarea prevederilor Convenției de la Montreux, referitoare la starea de război.



Foto 5: Strâmtoarea Bosfor, Turcia
(<https://www.romaniatv.net/>, accesat la 25 septembrie 2022)

Dimpotrivă, comerțul care s-a practicat prin Bosfor și Dardanele de către țările riverane și neriverane, folosind salba de porturi active de la Marea Neagră, precum Odesa, Nicolaev, Herson, Rostov, Feodosia, Novorossiisk, Tuapse, Batumi, Constanța, Varna, Burgas sau Istanbul,



GÂNDIREA
MILITARĂ
ROMÂNEASCĂ

Comerțul care s-a practicat prin Bosfor și Dardanele de către țările riverane și neriverane, folosind salba de porturi active de la Marea Neagră, precum Odesa, Nicolaev, Herson, Rostov, Feodosia, Novorossiisk, Tuapse, Batumi, Constanța, Varna, Burgas sau Istanbul, a făcut ca traficul și tonajul transportat prin strâmțori să crească semnificativ, de la an la an.



Atât Federația Rusă și Ucraina, cât și unele țări occidentale, cu interese particulare la Marea Neagră și care au evitat să-și deterioreze relațiile cu Moscova, aflându-se într-un tip special de coalizare menită a se împotrivi implicării NATO în regiune, nu au dorit ajustarea sau anularea Convenției de la Montreux, chiar dacă, din punctul de vedere al unora, au existat suficiente și puternice argumente în acest sens.

a făcut ca traficul și tonajul transportat prin strâmtori să crească semnificativ, de la an la an.

Controlul strâmtorilor a produs însă reverberații în declanșarea și menținerea Războiului Rece, Turcia fiind susținută de către Occident în disputa sa cu URSS¹⁶. Cu toate acestea, articolele instrumentului diplomatic care avea să privilegieze Turcia în ceea ce înseamnă traficul prin strâmtori au rămas neschimbate.

Interesul pentru conținutul Convenției de la Montreux s-a resuscitat după anul 2004, odată cu ajungerea frontierei euroatlantice la Marea Neagră. Cum era de așteptat, Turcia a rămas cea care s-a împotrivit mereu unei revizuirii a documentului, în încercarea sa de a evita pierderea controlului asupra strâmtorilor. De asemenea, atât Federația Rusă și Ucraina, cât și unele țări occidentale, cu interese particulare la Marea Neagră și care au evitat să-și deterioreze relațiile cu Moscova, aflându-se într-un tip special de coalizare menită a se împotrivi implicării NATO în regiune, nu au dorit ajustarea sau anularea Convenției de la Montreux, chiar dacă, din punctul de vedere al unora, au existat suficiente și puternice argumente în acest sens. S-a pus problema chiar a înlocuirii acesteia cu Legea maritimă a ONU, semnată la 10 decembrie 1982 la Montego Bay (Jamaica), de către 119 state (mai puțin SUA) (Dungaci, 2019, p. 160).

Unul dintre argumentele invocate pentru modificarea Convenției a fost acela că documentul a fost semnat în 1936 de către Marea Britanie, Uniunea Sovietică, Turcia, Franța, Bulgaria, România, Grecia, Iugoslavia, Australia și Japonia, iar unele dintre aceste state nu mai există, în timp ce altele au apărut pe harta Europei. În aceste condiții, noile state riverane Mării Negre (ex. Ucraina, Georgia), la rândul lor, ar fi trebuit să poată decide în ceea ce privește condiția spațiului de securitate în care se situează. Mai ales că, respectând principiul de drept *rebus sic stantibus*¹⁷, schimbarea circumstanțelor atrage după sine imposibilitatea aplicării unui tratat.

¹⁶ Situația tensionată generată de refuzul guvernului turc de a permite Uniunii Sovietice trecerea liberă prin strâmtori, după încheierea celui de-Al Doilea Război Mondial, avea să fie factorul declanșator în elaborarea de către americani a Doctrinei Truman (1947) și să conducă la apropierea Turciei de SUA, respectiv la intrarea acesteia în NATO (1952).

¹⁷ În Dreptul civil, expresia latină desemnează clauza prin care obligația asumată printr-o convenție este condiționată de menținerea situației existente la momentul încheierii acesteia (Sursa: EuroAvocatura.ro, accesat la 14 august 2022).



Foto 6: Podul Çanakkale (1915) sau Podul Dardanelelor (L = 2.023 m), Gallipoli, Turcia (<https://www.rfi.ro/economie-139896>, accesat la 28 septembrie 2022)

Un alt motiv al intervenției pe textul Convenției de la Montreux ar fi fost acela că, în nenumărate situații, prevederile sale s-au încălcat, ca urmare a lipsei de consistență, datele tehnice prezentate în conținutul său fiind considerate de către unii irelevante în raport cu realitatea.

De asemenea, reprezentanții Marinei Regale Britanice au arătat, în repetate rânduri, că prevederile Convenției de la Montreux sunt o piedică în calea realizării *Programului Global Britain*¹⁸ în Marea Neagră, prin faptul că documentul limitează timpul de ședere în apele acesteia și tonajul navelor de luptă ale statelor neriverane.

Poate cel mai important argument al schimbării, însă, poate fi acela că semnificația termenului *război* a suferit modificări în înțelesul său, mai ales după atacurile de la 11 septembrie 2001, odată cu apariția *războiului global împotriva terorismului*, sau după 2014, dacă avem în vedere dezvoltarea la scară mondială a *războiului hibrid*. În ultimii ani, distincția dintre *război* și *pace* este una relativă, iar interpretarea Convenției, în acest context, devine una complicată.

Cu toate acestea, pe fondul unei îndârjite reacții a Turciei, care dintotdeauna a considerat textul Convenției de la Montreux unul

¹⁸ *Programul Global Britain 2022-2023* presupune patrularea maritimă în zonele cele mai încordate ale Oceanului Planetar, îndeosebi în Marea Mediterană și în Marea Chinei de Sud. O parte a acestui program prevede și creșterea numărului de intrări ale navelor de escortă, sprijinite aerian, în Marea Neagră.



GÂNDIREA
MILITARĂ
ROMÂNEASCĂ

Reprezentanții Marinei Regale Britanice au arătat, în repetate rânduri, că prevederile Convenției de la Montreux sunt o piedică în calea realizării Programului Global Britain în Marea Neagră, prin faptul că documentul limitează timpul de ședere în apele acesteia și tonajul navelor de luptă ale statelor neriverane.



sacrosanct și care a catalogat orice intenție de a interveni asupra acestuia drept atingere a suveranității sale, a făcut ca interesul pentru acest subiect să scadă treptat, în anii din urmă.

TRECEREA PRIN STRÂMATORI ÎN CONTEXTUL RĂZBOIULUI DIN UCRAINA

Odată cu izbucnirea conflictului din Ucraina, la 24 februarie 2022, discuțiile despre legitimitatea, adaptarea sau revizuirea regimului strâmtorilor, stabilit în 1936, s-au reaprins. Imediat după invazia Ucrainei de către forțele armate ale Federației Ruse, conducerea de la Kiev a cerut insistent Turciei să blocheze trecerea navelor de război rusești prin Bosfor și Dardanele, pe calea navigabilă către Marea Neagră. Ca parte a operației militare, trupele ruse au debarcat în porturile ucrainene de la Marea Neagră și Marea Azov. Deși, în baza Convenției de la Montreux, dacă se simte amenințată, Turcia are autoritatea de a limita trecerea navelor de război prin strâmători, cererea Kievului a pus guvernul de la Ankara într-o situație dificilă, aflat între gestionarea angajamentelor cu Occidentul și strânsele sale legături cu Moscova. Turcia, care, în ultimii ani, a cultivat relații bune atât cu Ucraina, cât și cu Rusia, a răspuns totuși imediat Kievului, prin vocea ministrului de externe turc, Mevlut Cavusoglu¹⁹, invocând imposibilitatea opririi navelor de război care se întorc, prin strâmători, către bazele de origine ale acestora, aflate în Marea Neagră. Experții turci în drept internațional au avut însă de stabilit dacă *operațiunea militară specială*²⁰ a forțelor ruse în Ucraina poate fi definită ca război, astfel încât să se recurgă la prevederile Convenției de la Montreux, semnată în 1936.

La 28 februarie 2022, Turcia a luat decizia activării Convenției de la Montreux, ale căror prevederi referitoare la starea de război nu au mai fost aplicate de la încheierea celui de-Al Doilea Război Mondial, închizând, astfel, strâmătorii Bosfor și Dardanele pentru navele militare. Acest fapt a condus și la întreruperea liniei de aprovizionare logistică a trupelor ruse dislocate în Siria, a interferat cu acțiunile Federației Ruse de rotire a efectivelor sale militare din Marea Mediterană și, evident,

¹⁹ Aflat într-o vizită oficială în Kazahstan, șeful diplomației turce, Mevlut Cavusoglu, a declarat, la 25 februarie 2022, că Ankara analizează atent cererea Kievului, însă nu fără a lua în considerare dreptul Federației Ruse, în temeiul Convenției de la Montreux din 1936, de a-și întoarce navele la bazele de origine ale acestora.

²⁰ Așa a fost denumit de către președintele Federației Ruse, Vladimir Putin, atacul declanșat asupra Ucrainei, la 24 februarie 2022.

la împiedicarea aducerii de către Moscova a unor nave de război suplimentare în apele Mării Negre. Așadar, prin activarea Convenției, Rusia a fost pusă în dificultate, în ceea ce privește susținerea trupelor sale din Siria și în onorarea livrărilor la export, în special în contractele de armament și echipamente de luptă, pentru care folosea nave militare. Însă, utilizarea unor nave comerciale civile, unele cumpărate chiar din Turcia și recondiționate, pentru asigurarea sprijinului logistic al operațiunilor din Siria, Libia și Ucraina, pentru exportul de produse militare în Algeria sau pentru continuarea lucrărilor la centrala nucleară de la El Dabaa, Egipt, nu a putut fi îngădită la trecerea prin strâmători.

Pregătirile constante de război din ultimii ani ale Moscovei, anexarea de către aceasta a Crimeii în 2014, intervenția forțelor ruse în Siria în 2015, influența crescândă pe care Kremlinul o manifestă în zona Caucazului și a Mării Negre și, nu în ultimul rând, războiul actual din Ucraina au sporit temerile turcilor față de vecinul lor mai mare, Federația Rusă. Totuși, invocarea unei amenințări directe asupra Turciei, care să ceară punerea imediată în aplicare a prevederilor Convenției din 1936, sub acest aspect, a rămas discutabilă. Turcia a interzis însă imediat trecerea tuturor navelor de război prin strâmătorii Bosfor și Dardanele și a avertizat țările riverane și neriverane să nu trimită astfel de ambarcațiuni în Marea Neagră (CNN Turk, 2022), invocând articolul 19 al Convenției de la Montreux, care îi dă dreptul să blocheze accesul prin strâmători al navelor de război, cu excepția cazurilor când acestea se întorc la bazele lor de deținere.

Cu toate acestea, *Naval News*, publicația oficială a marinei britanice, a adus în atenția opiniei publice internaționale faptul că vapoare comerciale rusești, cum este cazul navei *Sparta II*, la sfârșitul lunii august 2022, au fost surprinse transportând armament pentru războiul pe care Federația Rusă îl duce în teritoriul ucrainean, în timp ce navele de război rusești sunt împiedicate de către Turcia să fie mutate din Marea Mediterană în Marea Neagră. Așadar, chiar dacă Ankara a interzis, imediat după începerea războiului în Ucraina, intrarea navelor de luptă în Marea Neagră, potrivit publicației enunțate, pe această cale maritimă, sisteme de rachete antiaeriene rusești S-300 sunt retrase din Siria, cu destinația strâmtoarea Kerci (Sutton, 2022), pentru a consolida apărarea podului ce leagă teritoriul Crimeii de cel al Federației Ruse²¹.

²¹ Podul avea să fie distrus în dimineața zilei de 8 octombrie 2022.



GÂNDIREA
MILITARĂ
ROMÂNEASCĂ

„Naval News”,
publicația
oficială a
marinei
britanice, a
adus în atenția
opinie publice
internaționale
faptul că
vapoare
comerciale
rusești, cum
este cazul navei
Sparta II, la
sfârșitul lunii
august 2022, au
fost surprinse
transportând
armament
pentru războiul
pe care
Federația Rusă îl
duce în teritoriul
ucrainean, în
timp ce navele
de război rusești
sunt împiedicate
de către Turcia
să fie mutate
din Marea
Mediterană în
Marea Neagră.



Navele roll-on/roll-off (ro-ros) mai vechi, precum Barbaros, Hizir Kocatepe (Varyag) și Șampiyon Trabzonspor, frecventau portul Novorossiysk. Și în trecut, aceste nave au transportat armament și produse militare, iar utilizarea lor actuală nu face decât să sprijine efortul de război al Federației Ruse împotriva Ucrainei.

De asemenea, conform unei analize publicate pe site-ul *Middle East Institute*, la 19 mai 2022, semnată de către analistul geopolitic turc Yörük Işık, Federația Rusă încalcă cu bună știință spiritul Convenției de la Montreux, utilizând nave civile în scopuri militare (Copcea, 2022). Potrivit lui Işık, la acea dată, cinci tipuri de nave comerciale civile erau utilizate de către ruși în scop militar. Astfel:

- navele de marfă ale companiei Oboronlogistika (parte a Ministerului rus al apărării), precum Pizhma, Sparta, Sparta II, Ursa Major (Sparta III) și Sparta IV, transportau, cu regularitate, echipamente și materiale militare din portul Novorossiysk în Siria și din porturile baltice Ust-Luga și Kaliningrad la Novorossiysk;
- navele de marfă ale unor companii private rusești, deținute de guvernul rus sau care lucrează în numele acestuia (ex. Adler, Angara, Lady Mariia sau M Leasing), aflate sub pavilion rusec, transportau exporturile din domeniul militar, inclusiv armament. De exemplu, nava comercială Lady Mariia ducea importante cantități de armament de la Kaliningrad către Novorossiysk și de la Novorossiysk la Myanmar;
- navele *roll-on/roll-off* (ro-ros) mai vechi, precum Barbaros, Hizir Kocatepe (Varyag) și Șampiyon Trabzonspor, frecventau portul Novorossiysk. Și în trecut, aceste nave au transportat armament și produse militare, iar utilizarea lor actuală nu face decât să sprijine efortul de război al Federației Ruse împotriva Ucrainei;
- petrolierele aflate sub pavilion rusec continuau să transporte combustibil pentru avioanele de la bazele Hmeimim și Baniyas, în Siria. Practic, aceste nave civile sprijină armata rusă, iar dacă ar fi împiedicate să tranziteze Bosforul și Dardanelele, ar prejudicia forțele aeriene ale Rusiei din teatrul de operații sirian. În plus, baza Hmeimim asigură și realimentarea zborurilor pentru acțiunile militare rusești în Mali, Republica Centrafricană și Venezuela. Astfel, oprirea tranzitării navelor petroliere rusești prin strâmători ar periclita imediat operațiunile militare desfășurate de către Federația Rusă la nivel global;
- vrachierele cu pavilion rusec sau sirian, precum Fenikia, Laodicea, Matros Pozynich, Mihail Nenashev sau Souria, transportau, în mod regulat, cereale prin strâmătorile Bosfor și Dardanele.

Așadar, câtă vreme prevederile Convenției de la Montreux nu sunt suficient de restrictive, Federația Rusă a recurs rapid la modalități practice de tranzitare a strâmtorilor turcești, în condițiile închiderii acestora, prin folosirea presupuselor companii private și a navelor civile de transport maritim, în scopul susținerii operațiunilor militare, la nivel global, inclusiv a celor din Ucraina, chiar dacă utilizarea în scopuri militare a navelor comerciale civile încalcă spiritul mecanismului Convenției de la Montreux, al cărei semnatar, de altminteri, este.

Declararea de către președintele rus, Vladimir Putin, în discursul său din 29 septembrie 2022, a provinciilor ucrainene Donețk, Lugansk, Herson și Zaporojie ca fiind teritorii ale Federației Ruse, acuzând Occidentul că duce un război hibrid împotriva statului rus, complică mai mult lucrurile în ceea ce înseamnă pacea în regiunea Mării Negre.

CONCLUZII

Problema pontică a avut mereu particularitatea sa, dată de caracterul Mării Negre – o mare semiînchisă, care poate comunica cu Marea Mediterană și, mai departe, cu oceanele lumii, doar prin strâmătorile Bosfor și Dardanele. Rolul strategic al celor două strâmători, aflate la joncțiunea Europei cu Asia, a condus, peste veacuri, la o luptă acerbă pentru controlul acestora. Dincolo de însemnătatea lor economică, dată de navigația comercială în regiune, strâmătorile au reprezentat dintotdeauna puncte de interes și dispută ca urmare a importanței lor, din punct de vedere militar.

Chestiunea strâmtorilor Bosfor și Dardanele a căpătat relevanță internațională la sfârșitul secolului al XVIII-lea, ca urmare a presiunii exercitate de către Rusia și puterile occidentale împotriva blocajului impus de turci asupra strâmtorilor. Acestea au început să se deschidă comerțului larg, după ce, timp de trei secole, Marea Neagră fusese, practic, un *lac turcesc*. Totuși, seria de tratate încheiate de-a lungul veacului al XIX-lea, în funcție de creșterea influenței unor puteri în regiunea Mării Negre, nu a condus la stabilirea unui regim juridic ferm, care să reglementeze navigația și comerțul internațional prin strâmători.

După încheierea Primului Război Mondial, schimbările survenite pe scena internațională, ca urmare a luptei de eliberare națională și de apărare a intereselor legitime ale unor state, a creării pe plan mondial a unui nou raport de forțe după prăbușirea Imperiului German, a monarhiei dualiste austro-ungare și a Imperiului Țarist și apariției



GÂNDIREA
MILITARĂ
ROMÂNEASCĂ

Chestiunea strâmtorilor Bosfor și Dardanele a căpătat relevanță internațională la sfârșitul secolului al XVIII-lea, ca urmare a presiunii exercitate de către Rusia și puterile occidentale împotriva blocajului impus de turci asupra strâmtorilor. Acestea au început să se deschidă comerțului larg, după ce, timp de trei secole, Marea Neagră fusese, practic, un lac turcesc.



*După eșecul
Tratatului
de la Sèvres,
Convenția de la
Lausanne a venit
să reglementeze
libera trecere
prin strâmtori.
Internaționa-
lizarea
strâmtorilor, prin
demilitarizarea
coastelor
acestora și
înființarea
Comisiei
Internaționale
a Strâmtorilor,
a dezavantajat,
în mod cert,
Turcia. Scăpările
sau formulările
ambigue ale
legiuitorului au
făcut ca regimul
strâmtorilor
stabilit la
Lausanne să-și
dovedească
rapid lipsa de
viabilitate și
slăbiciunile,
sucombând,
practic, după
numai 13 ani,
fără să fi avut o
existență prea
glorioasă.*

statului sovietic, fac ca problema strâmtorilor să intre într-o nouă fază. Disputa devine tot mai încordată, punând față în față interesele unor mari puteri precum Franța sau Anglia pentru Orientul Apropiat, controlul strâmtorilor și dominarea Constantinopolului, dar, în același timp, cu efecte serioase asupra edificiului Antantei.

După eșecul Tratatului de la Sèvres, Convenția de la Lausanne a venit să reglementeze libera trecere prin strâmtori. Internaționalizarea strâmtorilor, prin demilitarizarea coastelor acestora și înființarea Comisiei Internaționale a Strâmtorilor, a dezavantajat, în mod cert, Turcia. Scăpările sau formulările ambigue ale legiuitorului au făcut ca regimul strâmtorilor stabilit la Lausanne să-și dovedească rapid lipsa de viabilitate și slăbiciunile, sucombând, practic, după numai 13 ani, fără să fi avut o existență prea glorioasă.

Presiunile Ankarei, exprimate în nota circulară din 10 aprilie 1936, prin care s-a cerut statelor semnatare și Secretariatului General al Societății Națiunilor o revizuire a prevederilor Convenției de la Lausanne, și noile împrejurări istorice au dictat luarea altor măsuri, de natură a întări securitatea Turciei și a conecta statutul strâmtorilor la pactele regionale și la sistemul european de tratate bilaterale de asistență mutuală. Astfel, Convenția de la Montreux trebuia să stabilească strâmtorilor un alt regim de drept internațional. Și aceasta în contextul în care politica Italiei fasciste în Mediterana Răsăriteană și sistematica repudiere de către Germania hitleristă a clauzelor tratatului de la Versailles treceau, în mod legitim, neliniștea popoarelor, a statelor mici și mijlocii, în special. Pe de altă parte, Uniunea Sovietică câștiga tot mai mult teren, iar aportul la stabilirea condițiilor noii Convenții a strâmtorilor din 1936 a devenit unul edificator.

În ceea ce privește România, încheierea Convenției strâmtorilor de la Lausanne, din 24 iulie 1923, s-a produs într-un anumit context politic intern și internațional, în timp ce statutul juridic stabilit pentru Bosfor și Dardanele, prin Convenția încheiată la Montreux, în 1936, s-a perfectat într-o cu totul altă conjunctură internă, dar mai ales internațională. Regimul strâmtorilor s-a regăsit permanent printre obiectivele politicii externe românești din perioada interbelică, alături de preocuparea pentru menținerea integrității teritoriale a țării și pentru funcționarea eficientă a sistemului de alianțe. Raportarea la aceste obiective, la condițiile internaționale în care se desfășurau evenimentele, la

relațiile dintre România și vecinii săi, la întregul angrenaj al relațiilor politico-diplomatice și economice dezvoltate de statul român cu marile puteri ale Antantei ne fac să înțelegem atitudinea diplomației de la București în chestiunea strâmtorilor, aspectele pozitive, dar și limitările care s-au conturat în abordarea acestei complexe probleme. În perioada 1919-1923, guvernele de la București au apreciat că cea mai bună opțiune pentru protejarea libertății navigației prin Bosfor și Dardanele, care să corespundă intereselor statului român, ar fi fost internaționalizarea strâmtorilor, tocmai pentru a evita repetarea situației din anii 1914-1918, respectiv preponderența unei singure puteri în Marea Neagră. Într-o oarecare măsură, și marile puteri doreau același lucru, tocmai pentru a-și întări fiecare influența asupra Turciei.

Convenția semnată la Montreux menține până astăzi valabilitatea principiului libertății navigației prin strâmtori pentru navele comerciale, în cazul neutralității Turciei. În caz de război însă, doar navele statelor neutre beneficiază de acest drept de trecere, condiționate fiind de necolaborarea cu inamicul Turciei, ca stat beligerant. Cât privește navele militare, în 1936, au fost stabilite condiții diferite pentru statele riverane și cele neriverane, în funcție de poziția de stat neutru sau de beligerant a Turciei, guvernul turc fiind autorizat să remilitarizeze zona strâmtorilor Bosfor și Dardanele.

Referindu-se la instrumentul diplomatic rezultat în urma Conferinței desfășurate în orașelul Montreux, pe malul Lémanului, în anul 1936, Nicolae Titulescu afirma că acesta „*va marca o dată importantă în viața internațională*” (Titulescu, 1936, p. 541), prin aportul său la opera de consolidare a păcii în regiunea Mării Negre, fiind un strălucit exemplu de înțelegere între popoare, cu respectarea angajamentelor



Foto 7: Diplomatul român Nicolae Titulescu
(<https://historia.ro>, accesat la 30 septembrie 2022)



*Convenția
semnată la
Montreux
menține
până astăzi
valabilitatea
principiului
libertății
navigației
prin strâmtori
pentru navele
comerciale,
în cazul
neutralității
Turciei. În caz
de război însă,
doar navele
statelor neutre
beneficiază
de acest drept
de trecere,
condiționate
fiind de
necolaborarea
cu inamicul
Turciei, ca stat
beligerant.*



Faptul că și astăzi Convenția de la Montreux (1936) este în vigoare reprezintă un puternic argument asupra solidității acestui instrument diplomatic. Aplicarea acesteia în practica internațională, mai ales în actualul context de securitate din regiunea extinsă a Mării Negre, rămâne principalul aspect în ceea ce privește consistența sa.

internaționale. Cuvintele diplomatului român aveau să fie preluate, la vremea respectivă, de către diverse edituri și organe de presă din Londra, Paris, Moscova sau Ankara, ca, mai apoi, să le regăsim în discursuri ale unor oameni politici de prestigiu și în lucrări de drept sau istorie.

Faptul că și astăzi Convenția de la Montreux (1936) este în vigoare reprezintă un puternic argument asupra solidității acestui instrument diplomatic. Aplicarea acesteia în practica internațională, mai ales în actualul context de securitate din regiunea extinsă a Mării Negre, rămâne principalul aspect în ceea ce privește consistența sa.

Deși au existat o serie de momente în care a fost dezbătută ideea revizuirii Convenției de la Montreux, lucrurile au rămas neschimbate până în prezent, în ceea ce privește litera și spiritul documentului. Situația actuală din Ucraina readuce în discuție necesitatea revederii și revizuirii prevederilor Convenției, însă, deocamdată, la nivel internațional, acest fapt rămâne un subiect tabu.

Turcia va continua să joace un rol important în ceea ce privește viitorul strâmtorilor Bosfor și Dardanele, ca, de altfel, pentru întreaga regiune a Mării Negre, câtă vreme Europa, NATO și Statele Unite ale Americii doresc să-și consolideze o postură strategică relevantă pentru securitatea acestei părți a lumii, a cărei eventuală instabilitate poate deveni, în orice moment, o problemă globală.

BIBLIOGRAFIE:

1. Bărbulescu, P., Cloșcă, I. (1982). *Repere de cronologie internațională 1914-1945*. București: Editura Științifică și Enciclopedică.
2. Cleveland, W.L. (2004). *A History of the Modern Middle East*. Westview Press, Boulder.
3. Copcea, I. (2022). *Cele 5 tipuri de nave civile folosite de ruși în scopuri militare. Cum încalcă Rusia Convenția de la Montreux*, https://www.defenseromania.ro/cele-5-tipuri-de-nave-civile-folosite-de-rusi-in-scopuri-militare-cum-incalca-rusia-conventia-de-la-montreux_616493.html, accesat la 12 septembrie 2022.
4. Dașcovici, N. (1937). *Marea noastră sau regimul strâmtorilor*. Iași: Institutul de drept internațional public al Universității Mihăilene.
5. Dașcovici, N. (1943). *Regimul Dunării și al Strâmtorilor în ultimile două decenii*. Iași: Institutul de drept internațional public al Universității „Cuza Vodă”.
6. Dungaciu, D. (coordonator) (2019). *Enciclopedia de diplomație*. București: Editura RAO Distribuție.

7. Gheorghe, Gh. (1980). *Tratatele internaționale ale României 1921-1939*. București: Editura Științifică și Enciclopedică.
8. Howard, D.A. (2021). *O istorie a Imperiului Otoman*. Iași: Editura Polirom.
9. Insel, A. (2017). *Turcia lui Erdogan: între visul democrației și tentația autoritară*. București: Editura Corint.
10. Mazower, M. (2019). *Balcanii: de la sfârșitul Bizanțului până azi*. București: Editura Humanitas.
11. Murgescu, B. (2010). *România și Europa: acumularea decalajelor economice (1500-2010)*. Iași: Editura Polirom.
12. Preston, D. (2021). *Opt zile la Ialta. Cum au configurat Churchill, Roosevelt și Stalin lumea postbelică*. București: Editura RAO Distribuție.
13. Seftiuc, I., Cârțană, I. (1974). *România și problema strâmtorilor*. București: Editura Științifică.
14. Sutton, H.I. (2022). *Russian S-300 Missile System Slips Through Bosphorus Towards War In Ukraine*, <https://www.navalnews.com/naval-news/2022/08/russian-s-300-missile-system-slips-through-bosphorus-towards-war-in-ukraine/>, accesat la 31 august 2022.
15. Taylor, A.J.P. (2022). *Originile celui de-Al Doilea Război Mondial*. Iași: Editura Polirom.
16. Teodorescu, R.V. (1928). *România în concertul internațional*. București: Editura Casei Școalelor.
17. Titulescu, N. (22 iulie 1936). *Discursuri*. București: Editura Adevărul.
18. Declarația ministrului de externe turc, Mevlut Cavusoglu, într-un interviu acordat postului CNN Turk, la 27 februarie 2022, <https://www.agerpres.ro/politica-externa/2022/02/28/ucraina-turcia-interzice-trecerea-navelor-de-razboi-prin-bosfor-si-dardanele--874711>, accesat la 30 august 2022.
19. *Foreign Relations of the United States, The Conferences at Malta and Yalta* (1955). Washington: United States Government Printing Office.
20. *Monitorul Oficial al României nr. 189*, 31 august 1924.

