



În data de 07 aprilie 2021, Centrul de Studii Globale al Universității „Lucian Blaga” din Sibiu și Fundația Universitară a Mării Negre „Mircea Malița” au organizat evenimentul intitulat: „Dilema strategică a Mării Negre între problematizarea acordurilor internaționale și angajamentele de securitate comună”.

Acest document prezintă sinteza ideilor exprimate de experți pe marginea particularităților oferite de Convenția de la Montreux și a perspectivelor potrivit cărora Marea Neagră poate deveni o mare deschisă, un spațiu maritim cu acces neîngrădit.*

Dan DUNGACIU – *Convenția de la Montreux și cele două perspective asupra Mării Negre*

Sergiu MEDAR – *Canalul Istanbul în competiția marilor puteri*

Șerban CIOCULESCU – *Canalul Istanbul: un „game-changer” în arhitectura de securitate a regiunii Mării Negre sau o decizie (controversată) de politică internă a regimului Erdoğan?*

Adrieon PÂRLOG – *Securitatea Turciei, Patria Albastră și Marea Neagră*

Adrian POPA – *Impactul geopolitic al operaționalizării Canalului Istanbul asupra statelor riverane Mării Negre*

Silviu NATE – *Viziuni concurente privind multilateralismul și unilateralismul la Marea Neagră*

DILEMA STRATEGICĂ A MĂRII NEGRE
INTRE PROBLEMATIZAREA ACORDURILOR INTERNAȚIONALE ȘI ANGAJAMENTELE DE SECURITATE COMUNA

07 APRILIE 2021, 16:00 - 17:30 (VIA ZOOM)

DAN DUNGACIU – *CONVENȚIA DE LA MONTREUX ȘI CELE DOUĂ PERSPECTIVE ASUPRA MĂRII NEGRE*

SERGIU MEDAR – *CANALUL ISTANBUL ÎN COMPETIȚIA MARILOR PUTERI*

ȘERBAN CIOCULESCU – *CANALUL ISTANBUL: UN „GAME CHANGER” ÎN ARHITECTURA DE SECURITATE A REGIUNII MĂRII NEGRE SAU O DECIZIE (CONTROVERSATĂ) DE POLITICĂ INTERNĂ A REGIMULUI ERDOĞAN?*

ADRIEAN PÂRLOG – *SECURITATEA TURCIEI, PATRIA ALBASTRĂ ȘI MAREA NEAGRĂ*

ADRIAN POPA – *IMPACTUL GEOPOLITIC AL OPERAȚIONALIZĂRII CANALULUI ISTANBUL ASUPRA STATELOR RIVERANE MĂRII NEGRE*

SILVIU NATE – *VIZIUNI CONCURENTE PRIVIND MULTILATERALISMUL ȘI UNILATERALISMUL LA MAREA NEAGRĂ*

MODERATOR: CRISTIAN BARNA

EVENIMENT ORGANIZAT DE:
CENTRUL DE STUDII GLOBALE (ULBS) ȘI
FUNDAȚIA UNIVERSITARĂ A MĂRII NEGRE „MIRCEA MALIȚA”

MODERATOR: Cristian BARNA



Prof. univ. dr. Dan DUNGACIU este directorul Institutului de Științe Politice și Relații Internaționale al Academiei Române, coordonator al Laboratorului de Analiză a Războiului Informațional și Comunicare Strategică, coordonator al programului de studii universitare de master Studii de Securitate/Analiza Informațiilor din cadrul Facultății de Sociologie și Asistență Socială, Universitatea București, conducător de doctorat în domeniul sociologie, a activat ca și consilier pentru integrare europeană al Președinției Republicii Moldova.



General (r) Sergiu MEDAR a activat ca și consilier prezidențial pentru securitate națională, poziție din care a coordonat Comunitatea Națională de Informații, a condus Direcția Generală de Informații a Apărării, Direcția de Informații Militare și a activat ca Atașat militar al României în SUA. În calitate de profesor universitar doctor a susținut cursuri la Universitatea Națională de Apărare, Academia Națională de Informații „Mihai Viteazul” și Universitatea „Lucian Blaga” din Sibiu.



Lector univ. dr. Șerban Filip CIOCULESCU este cadru universitar la Facultatea de Științe Politice din cadrul Universității București, cercetător științific la Institutul pentru Studii Politice de Apărare și Istorie Militară.



General Maior (r) Adrieian PÂRLOG a fost adjunct al Direcției Informații Militare din România și Atașat al Apărării, Militar, Aero și Naval în Regatul Norvegiei. În calitate de profesor universitar doctor a susținut cursuri la Academia Națională de Informații „Mihai Viteazul”, UNAP, Academia de Științe Economice și Universitatea „Lucian Blaga” din Sibiu.



Dr. Adrian POPA este un tânăr cercetător în domeniul studiilor de securitate, doctor în *Informații și Securitate Națională* al Academiei Naționale de Informații „Mihai Viteazul”, licențiat în *Științe Politice și Relații Internaționale* și absolvent al studiilor de master *Studii Strategice și Drept Internațional* din cadrul Universității Aberdeen, Marea Britanie.



Conf. univ. dr. Silviu NATE este cadru universitar și coordonează programul de *Studii de Securitate* din cadrul Universității „Lucian Blaga” din Sibiu (ULBS). Este directorul *Centrului de Studii Globale* al ULBS, are un background academic în științe politice și studii de securitate, a coordonat construcția unor policy-papers pe teme legate de strategia de securitate energetică a UE 2030, fenomenul migrației în spațiul european și securitate la Marea Neagră.



Prof. univ. dr. Cristian BARNA este decanul Facultății de Psihosociologie din cadrul Universității „Andrei Șaguna” din Constanța și profesor asociat al Facultății de Informații, Academia Națională de Informații „Mihai Viteazul”, Facultății de Sociologie și Asistență Socială, Universitatea București și Facultății de Istorie din cadrul Universității Babeș-Bolyai din Cluj Napoca.



Scurt reper istoric

Marea Neagră este o mare a statelor costiere, iar această expresie derivă din Convenția de la Montreux, astfel, moștenindu-se ideea că aceste state trebuie să dețină cheia la Pontus Euxinus. Această idee a fost formalizată la Montreux inclusiv de marele diplomat român Nicolae Titulescu, care a susținut demersul de a oferi cheia Mării Negre turcilor. După reîntoarcerea lui Titulescu la București, în Parlamentul României, liberalii au criticat alegerea sa, ei referindu-se la versiunea cealaltă a Mării Negre, ca mare deschisă. Viziunea Mării Negre ca mare exclusivă a statelor costiere, rămâne și principala viziune după căderea URSS-ului.

Viziunea pentru o mare deschisă se manifestă mai pregnant începând cu anul 2004, când Occidentul a ajuns la Marea Neagră. Odată ce frontiera transatlantică atinge în plan fizic Marea Neagră și își construiește cadrul de lucru, apar primele cărți despre Marea Neagră, primele articole și se pregătește infrastructura Mării Negre în teorie. Această infrastructură se bazează pe Marea Neagră ca o mare liberă, în care aliații occidentali pot veni neîngrădiți.

În perioada 2004-2005, Uniunea Europeană lansează Politica de Vecinătate, iar în anul 2007, România contribuie la operaționalizarea conceptului Sinergia Mării Negre. Sinergia Mării Negre încearcă să adune statele costiere pentru a le arăta că marea trebuie să se deschidă. Tot acest efort a culminat cu reticența Turciei, Federației Ruse și Bulgariei. Chestiunea a scăzut ca relevanță în anul 2008, după Summit-ul NATO de la București, summit care nu a oferit Ucrainei și Georgiei perspective consistente de a adera la NATO. La câteva luni după acest summit, Rusia a declanșat un război împotriva Georgiei care a zguduit lumea, iar în 2014, Federația Rusă și-a crescut semnificativ relevanța la Marea Neagră, inclusiv preluarea controlului total asupra strâmtorii Cherci. Astfel, Ucraina nu mai poate valoriza astăzi capacitatea sa portuară maximă ca stat costier din cauza pierderii controlului Crimeii și a apelor teritoriale adiacente.

Georgia nu își poate accesa 4 dintre cele 8 porturi ale sale, 4 dintre ele fiind sub controlul de facto abhaz, ca reprezentant semi-oficial al Moscovei.

Din aceste considerente ne aflăm într-o stare prelungită de tensiune în Marea Neagră, rămânând, în cele din urmă, o mare închisă.

Marea Neagră, dintr-un „lac rusesc” într-o „mare NATO”

Convenția de la Montreux reprezintă cheia securității Mării Negre, dar această cheie, mai degrabă, aparține Rusiei, deși aparent se află în mâinile Turciei. Cu toate că Turcia asigură avizele pentru tranzitul navelor militare prin strâmtorile Bosfor și Dardanele, în realitate, Rusia a reușit să facă ce știe mai bine: să manipuleze! A manipulat țările costiere pentru a pasa Turciei vina că „închide” Marea Neagră, și, în consecință, să nu mai arate nimeni către Rusia că este factorul de închidere a Mării Negre. În realitate, dacă s-ar organiza astăzi Convenția, probabil nu ar mai fi aprobată de statele

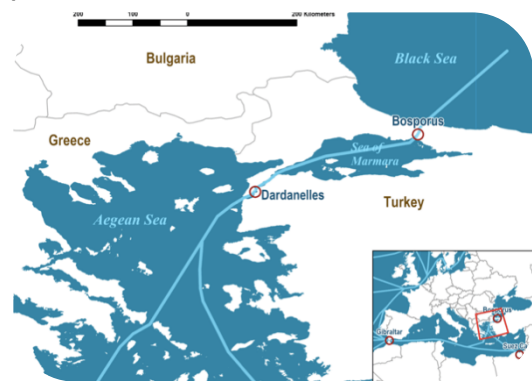




semnatare, invocându-se argumente de tip *insulele Spratly* din Marea Chinei de Sud unde se vorbește despre libertatea de navigație.

Marea Neagră reprezintă singurul areal maritim internațional în care marina SUA acceptă logica conform căreia navigarea prin această zonă necesită permisiunea altcuiva. Convenția de la Montreux limitează libertatea de navigație și ecranează principiul care se referă la țările costiere și la cele care au pasaj de trecere. În 2018, Recep Tayyip Erdoğan a semnat un decret prin care, în calitate de președinte, aprobă sau anulează o serie de tratate internaționale la care Turcia este parte. R.T. Erdoğan se consideră artizanul Canalului Istanbul, râvnit prin comparație cu cele din Suez și Panama, vizând totodată beneficii economice importante.

Strategiile de securitate ale SUA, Marii Britanii, Chinei și Rusiei vorbesc despre strategia marilor puteri, care, fiecare în parte, trebuie luată în considerare. Aceeași idee se aplică și în cazul Canalului Istanbul, în contextul căruia vorbim despre perspectiva marilor puteri și reacții din partea Rusiei, Chinei, SUA și UE – considerată mare putere din punct de vedere economic, cu raportări militare prin prisma relației UE-NATO.



Toate statele puternice au ieșire la mare sau la ocean, în timp ce Rusia este singura țară cu aspirații de mare putere care nu are ieșire la mările calde, așteptând temperaturile mai ridicate pentru deschiderea culoarului nordic. În prezent, Marea Neagră, oferă Rusiei exact o astfel de ieșire spre Marea Mediterană. Deși, Rusia este principala beneficiară a Convenției de la Montreux, se confruntă cu o nouă realitate: Marea Neagră se transformă dintr-un „lac rusesc” într-o „mare NATO”.

Rusia preferă să nu amplifice mesajul său public cu privire la Convenția din 1936, fiind totodată extrem de precaută față de o posibilă deteriorare a relațiilor ruso-turce și de o cimentare a Turciei în blocul Occidental.

China și Rusia au agreeat să se susțină reciproc din punct de vedere politic. China va susține continuarea reglementărilor Convenției de la Montreux, deoarece China are concesiuni în sud-estul Greciei, în zona petroliferă din Mediterana și datorită faptului că are interese mari în Siria.

De la Patria Albastră la Canalul Istanbul

Dimensiunile fizice estimate ale viitorului Canal Istanbul sunt foarte mari, fiind proiectat la 150m lățime și o adâncime de 25m.

Proiectul a apărut și în secolul al XVI-lea în vremea lui Suleiman Magnificul, a fost resuscitat la nivel public în anii '90, confruntându-se cu opoziția internă, cu lipsurile economice, cu reacția negativă a URSS și, mai târziu, a Rusiei. În anul 2009 și în 2012 au fost plătite studii de fezabilitate, după care Erdoğan în 2011 a afirmat în campania electorală că ar dori să construiască Canalul Istanbul pentru a obține fonduri și să descongeseze traficul din strâmtoari. Construcția acestui canal se încadrează în doctrina maritimă „*Mavi Vatan*” (Patria Albastră).

Doctrina *Patria Albastră* este permisivă în privința canalului, fiind strâns legată de amiralul (ret.) Cem Gürdeniz, care și-a pus amprenta pe politica mare de securitate a



Turciei în ultimii 12 ani, la fel cum a făcut-o și președintele Erdoğan. După încercarea de a acapara prim-planul securității maritime, în anul 2012, Cem Gürdeniz a fost trecut în rezervă, fiind acuzat de activități subversive la adresa stabilității politice a Turciei și primind o condamnare de 18 ani de închisoare din care executat doar trei. De curând, în urma scrisorii de protest, înaintate de cei 104 amirali în rezervă turci, față de intenția de a relua dezbaterile pe marginea subiectului Montreux, Cem Gürdeniz a fost arestat din nou, alături de alți 10 semnatori ai documentului. În acest sens, Cem Gürdeniz poate fi considerat chiar un adversar a lui Erdoğan.

Turcia are trei mari probleme de securitate:

1. Protecția perimetrului reprezentat de Patria Albastră – însumarea zonelor economice exclusive ale Turciei din Marea Marmara, Marea Neagră și Marea Mediterană, adică potențialul de exploatare a hidrocarburilor;
2. Implicațiile factorul kurd asupra stabilității sociale și politice a Turciei incluzând estul și sud-estul țării dar și Siria;
3. Republica Ciprului de Nord.

Toate aceste considerente îl fac pe Cem Gürdeniz să fie o figură importantă datorită impactului politic.

Problemele de securitate în Bosfor există și impun o atitudine precaută în ceea ce privește relația corectă dintre dimensiunea economică a culoarelor de transport naval și aspectele militare. Totodată, 38% din potențialul de hidrocarburi exportat pe calea apei de Federația Rusă tranzitează Bosforul. Moscova dorește să permanentizeze aplicabilitatea Acordului de la Montreux din perspectiva implicațiilor militare, însă, o combinație de interese strategice Rusia-China ar prefera apariția Canalului Istanbul pentru fluidizarea traficului economic pe ruta Marea Neagră – Oceanul Planetar.

Statutul trecerii submarinelor prin Bosfor este permis numai în situații deosebite – vânzare sau reparații în baze din exteriorul Marii Negre. Alte situații sunt excluse, conform Acordului, dar, în trecut, submarine ale fostei URSS și ale Federației Ruse s-au bucurat de excepții.

Un proiect similar Canalului Istanbul este actualmente în curs de operaționalizare în partea nordică a Flancului Estic al NATO și anume Canalul Lagunei Vistula. Această cale navigabilă artificială va permite navelor din portul polonez Elbląg, sediul Comandamentului Diviziei Multinaționale Nord-Est, să ajungă direct la Marea Baltică, fără accesarea punctului obligatoriu de trecere de până acum a Lagunei Vistula și anume portul rus Baltisk, principala bază navală a Flotei Baltice a Federației Ruse, situat pe malul strâmtorii Pilava.

Astfel, între Canalul Lagunei Vistula localizat în partea nordică a Flancului Estic, și, respectiv, Canalul Istanbul situat în partea sa sudică, se întrevăd căi de transport civil-militar menite să le interconecteze în scopul consolidării apărării statelor aliate din Europa Centrală și de Est – în prezent, două astfel de proiecte sunt implementate deja sub egida Inițiativei celor Trei Mări și anume conexiunea rutieră Via Carpathia, respectiv conexiunea feroviară Rail 2 Sea; în timp ce în perspectivă se poate lua în calcul și o conexiune maritimă, spre exemplu Canalul Gdansk-Galați, proiect românesc din perioada interbelică cu un traseu estimat de 1900 km pe ruta Vistula – San – Nistru – Prut – Dunăre care necesită doar 72 km a mai fi amenajați pentru scurtarea distanței străbătute de nave între Marea Baltică și Marea Neagră cu aproximativ 4000 de km.



Așadar, probabil că nimic nu se potrivește mai bine contextului decât remarcă istoricului polonez Marek Chodakiewicz: „Istoria este vie în Est. Clarificarea trecutului este cheia viitorului!”

Proiecte și influențe cu caracter strategic la Marea Neagră

Eforturile Rusiei se îndreaptă către opoziția turcă pentru a respinge construcția Canalului Istanbul, și, implicit, sabotarea acestuia. Președintele Erdoğan anticipează că odată finalizat canalul, va dispune de noi pârghii în relația cu SUA, NATO, Rusia și China. Turcia a fost penalizată cu sancțiuni de Statele Unite datorită achiziției rachetelor S400 din Rusia, iar acest proiect de infrastructură mare ar putea, într-o oarecare măsură, să ușureze sau să anuleze aceste sancțiuni în schimbul accesului neîngrădit pe canal.

Un alt proiect al Turciei se numește Coridorul din Mijloc, similar cu un segment de Drum al Mătășii, care asigură legătura dintre Africa de Nord și Orientul Mijlociu, ce trece prin Turcia către Caucazul de Sud și Asia Centrală. În anul 2015 s-a semnat un protocol între China și Turcia, prin care ministerul de externe turc s-a declarat favorabil pentru aceste proiecte, fiind încă două cărți de jucat pentru Erdoğan.

Dimensiunea financiară a finalizării proiectului este uriașă și, probabil, va deveni împovărătoare pentru Turcia. Aeroportul Istanbul nu are finanțarea necesară pentru operare și China s-a oferit să suplinească lipsa de lichidități a Turciei. Disponibilitatea Chinei de a sprijini financiar guvernul turc va conduce la o creștere a complexității relațiilor de nivel bilateral și în problematica de securitate, inclusiv între Rusia și China, la care se adaugă apetitul Federației Ruse de a investi în industria energetică turcă în domeniul centralelor nucleare, proiecte care nu se mai regăsesc de 3-4 ani în zona discuțiilor publice.

Remarci de final

- Limitările Convenției de la Montreux privind dislocarea navelor militare, aparținând statelor non-costiere, au permis Federației Ruse să se impună după încetarea Războiului Rece ca principală putere la Marea Neagră.
- Atitudinea bivalentă a Rusiei este evidentă: când vine vorba de Canalul Istanbul, din perspectivă defensivă, Rusia recunoaște brusc valoarea ordinii multilaterale și a acordurilor internaționale, intenționând să extindă aria lor de aplicare. Când se poziționează în Marea Azov, în Ucraina și în Caucazul de Sud, în formule ofensive, apelează la mecanisme de *hard-power*, prin încălcarea flagrantă a dreptului suveran al statelor și a dreptului internațional.
- Deși, Turcia mai împinge Rusia la colț când vine vorba de Marea Neagră, mizele regionale comune determină cele două state să se coordoneze, însă acest comportament riscă să erodeze predictibilitatea Turciei din perspectiva transatlantică.
- Bulgaria poate fi îngrijorată de perturbarea rutelor comerciale maritime, deoarece peste 80% din importurile și exporturile Bulgariei sunt realizate prin Marea Neagră.
- Timpul mediu de așteptare pentru tranzitarea strâmtorii Bosfor este de la 14 până la 30 de ore și tranzitul efectiv al strâmtorii durează o oră și jumătate



- pentru navele de dimensiuni mari, astfel putem aprecia pierderi economice suferite de către toți transportatorii.
- Deși, majoritatea marilor puteri preferă să lase neschimbat statutul Mării Negre, statele democratice costiere luptă pentru a face din aceasta o mare liberă.
 - Eforturile și strategiile celor două instituții majore de la Bruxelles, respectiv NATO și UE, trebuie să găsească convergența pentru Marea Neagră. Dacă la nivelul Alianței avem parte de o viziune clară și aprofundată pentru Marea Neagră, la nivelul Uniunii Europene această viziune este relativ diluată și dezangajată.
 - Convenția de la Montreux limitează proiecția capabilităților NATO la Marea Neagră. Canalul Istanbul poate avea un impact de descurajare major prin oferirea unei alternative la restricțiile de tonaj de pe Bosfor.
 - Canalul Istanbul poate juca un rol de *bypass* strategic, atât al Convenției de la Montreux prin facilitarea dislocării neîngrădite a navelor aliate în Marea Neagră, cât și de componentă esențială a unui culoar conector între partea sudică și cea nordică al flancului estic NATO.
 - Deși, Montreux este percepută ca un pilon important pentru securitatea maritimă a Turciei, este necesară și o perspectivă mai extinsă pentru a susține relevanța alianței. Dacă Turcia nu poate controla Marea Neagră, atunci ea este mai puțin relevantă pentru NATO. Astăzi, Turcia este un actor de calibrul în regiune și poate iniția o strategie inovatoare pentru a integra statele NATO în abordarea problematicilor la Marea Neagră.
 - Ar fi oportun ca România să anticipeze din punct de vedere strategic o posibilă renegociere a Convenției de la Montreux ca urmare a operaționalizării Canalului Istanbul, ținând cont de faptul că până în acest moment autoritățile turce evită să facă publice reglementările juridice care vor governa tranzitul pe acest nou culoar de transport naval.

**Ideile exprimate nu reprezintă un punct de vedere oficial și nu reflectă poziția vreunei instituții publice.
Sinteză coordonată de Centrul de Studii Globale, Universitatea „Lucian Blaga” din Sibiu – aprilie, 2021.*