

# IDR

Romanian Diplomatic Institute



MINISTERUL AFACERILOR EXTERNE

**POLICY BRIEF nr. 91/2026**

# **România și Convenția de la Montreux: predictibilitate, relevanță strategică și mobilitate militară**

**George Vișan**





## România și Convenția de la Montreux: predictibilitate, relevanță strategică și mobilitate militară<sup>1</sup>

George Vișan<sup>2</sup>

*Analist, Institutul Diplomatic Român*

Policy Brief Series no. 91 / 2026

Published by: Romanian Diplomatic Institute

ISSN: 2066-5989

### Abstract

Acest policy brief argumentează că importanța Convenției de la Montreux pentru România constă în predictibilitatea pe care o oferă statului român în privința regimului de navigație în Marea Neagră. Regimul de navigație în zonă este contextualizat din perspectiva importanței acestui spațiu pentru ordinea internațională, interesul altor actori internaționali pentru această regiune, dar și a provocărilor de ordin militar. De asemenea, lucrarea subliniază importanța Mării Negre pentru securitatea și apărarea României în cazul unei agresiuni.

**Cuvinte cheie:** Convenția de la Montreux, România, Marea Neagră, securitate, conflictul ruso-ucrainean.

---

<sup>1</sup> Această publicație se bazează exclusiv pe surse deschise. Opiniile exprimate aparțin în întregime autorului și nu reflectă neapărat poziția instituției.

<sup>2</sup> [george.visan@idr.ro](mailto:george.visan@idr.ro)



## INTRODUCERE

Scopul acestui *policy brief* este de a prezenta și evalua importanța Convenției de la Montreux pentru România. În acest sens, *policy brief*-ul va argumenta că importanța acestui instrument diplomatic pentru statul român constă în predictibilitatea pe care o oferă pentru regimul de navigație în Marea Neagră, atât pentru statele riverane, cât și pentru cele neriverane. Această analiză va fi structurată în jurul relevanței strategice a Mării Negre, din punctul de vedere al României, cât și al importanței acestei regiuni pentru ordinea internațională. Analiza va explora contextul istoric al adoptării Convenției de la Montreux, evoluțiile politice și de securitate din prezent în spațiul Mării Negre, precum și evoluțiile și provocările la adresa regimului de navigație.

Războiul ruso-ucrainean reprezintă cea mai mare amenințare la adresa libertății de navigație în Marea Neagră. Izbucnit inițial în 2014, prin anexarea Peninsulei Crimeea și transformat într-un război activ de mare intensitate, acest conflict afectează securitatea tuturor statelor riverane, comerțul internațional și dezvoltarea regională. Deși considerată în general o regiune secundară sau chiar terțiară ca importanță strategică, războiul ruso-ucrainean a readus în prim planul relațiilor internaționale Marea Neagră, ca zonă unde ordinea internațională este contestată de o putere revizionistă. Alături de regiunea Arctică, Orientul Mijlociu și Marea Chinei de Sud, regiunea Mării Negre a devenit decisivă pentru evoluția ordinii internaționale. Această caracteristică este reflectată cel mai bine de evoluțiile privind regimul de navigație din Marea Neagră.

## RELEVANȚA STRATEGICĂ A MĂRII NEGRE

Marea Neagră este importantă pentru România, fiind principala poartă de acces la piața globală, prin intermediul oceanului planetar. Conexiunile Mării Negre cu bazinul mediteranean și, mai departe, cu Oceanul Indian și Oceanul Atlantic, permit întărirea legăturilor comerciale, dar și conexiunile cu aliații României din NATO și de peste ocean. Importanța strategică a regiunii Mării Negre pentru România este dată mai ales de numeroasele conflicte care au afectat regiunea după 1990: conflictele prelungite și nesoluționate care au

marcat disoluția URSS (așa numitele conflicte înghețate), războiul ruso-georgian și războiul ruso-ucrainean.

Regimul de navigație în Marea Neagră este unul reglementat prin Convenția de la Montreux (1936): deși libertatea de navigație pentru vasele comerciale este permisă, pentru cele militare este strict reglementată. Cauza acestei caracteristici este faptul că Marea Neagră și Marea Mediterană se conectează prin intermediul teritoriului Turciei: strâmțorile Bosfor și Dardanele sunt teritoriu turc, iar Marea Marmara, ape interne turcești. Pentru România, prezența navală a statelor membre NATO reprezintă o garanție de securitate și o componentă esențială a descurajării unei potențiale agresiuni pe flancul estic. Prezența altor state neriverane deși este reglementată prin Convenție și a fost respectată de-a lungul timpului, **demonstrează că proiectarea forței navale în Marea Neagră este posibilă și subliniază caracterul deschis al acestei mări.**

Sporirea interesului internațional pentru regiunea Mării Negre este reflectat cel mai bine de vizitele efectuate de marinele statelor neriverane efectuate în ultimii 15 ani. Mai jos, o selecție a vizitelor relevante realizate de navele unor state neriverane Mării Negre:

- O grupare navală chineză formată din distrugătorul purtător de rachete *Qingdao* și nava de patrulare *Yantai* pătrund în Marea Neagră și realizează vizite de curtoazie în porturile Sevastopol și Constanța ([RFE/RL](#), 31 iulie 2012);
- Desfășurarea regulată de nave militare americane în Marea Neagră, în limitele Convenției, mai ales începând cu anul 2014 când distrugătoare americane cu baza la Rota echipate cu sisteme *Aegis* au efectuat patrulări în Marea Mediterană și Marea Neagră ca parte a misiunilor de protecție antibalistică a Europei;
- Mai 2015 – două fregate purtătoare de rachete chineze, navele *Linyi* (547) și *Weifang* (550) pătrund în Marea Neagră și fac exerciții și aplicații cu nave aparținând Flotei Mării Negre. Navele chineze au efectuat anterior vizite și exerciții navale în Marea Mediterană ([USNI News](#), 5 mai 2015);
- Noiembrie 2020 – o grupare navală egipteană formată din trei nave de luptă: fregata purtătoare de rachete *Alexandria* (F911), nava purtătoare de rachete *M. Fahmy* (686) și corveta multirol *El Fateh* (971) traversează strâmțorile și împreună cu nave ale Flotei Mării Negre realizează exerciții și aplicații în Marea Neagră. Navele egiptene au vizitat portul rus Novorossiisk ([Urcosta](#), 2021);



- Iunie 2021 – distrugătorul antiaerian britanic HMS Dragon a efectuat o traversare prin apele teritoriale ucrainene, controlate de facto de F. Rusă ([VOA](#), 23 iunie 2021). Flota Mării Negre și aviația navală rusă au hărțuit nava britanică pe parcursul tranzitului.

## IMPORTANȚA STRÂMTORILOR BOSFOR ȘI DARDANELE ÎN CAZUL UNEI AGRESIUNI ÎMPOTRIVA ROMÂNIEI

În cazul unei agresiuni împotriva României, cel mai rapid mod de a sprijini România din punct de vedere logistic este pe mare, prin intermediul marinei militare turce și prin intermediul marinelor militare NATO din Marea Mediterană via strâmtorilor Bosfor și Dardanele. Sprijinul logistic și militar pe cale maritimă este mult mai eficient din punctul de vedere al volumului, depinde într-o mai mică măsură de calitatea infrastructurii decât cel terestru și nu depinde de reglementările interne, cum este cel pe cale terestră. Într-un asemenea scenariu, în care Art. 5 al Tratatului de la Washington ar fi activat, **Ankara ar trebui să mențină deschise strâmtorile Bosfor și Dardanele pentru traficul militar aliat, deoarece este parte beligerantă.**

În mod curent, atât statele membre NATO riverane, cât și cele care au marine militare dezvoltate, mențin nave de luptă în Marea Mediterană. Flancul sudic al NATO, unde este încadrată România din punct de vedere al zonelor de responsabilitate, este coordonat de la Napoli. Orice forță de reacție rapidă substanțială a Alianței poate pleca de la Toulon din Franța și/sau Napoli pentru a sprijini atât naval, cât și terestru România, traversând Bosforul și Dardanele în Marea Neagră pentru a ajunge la Constanța. Sprijinul pe calea aerului nu este exclus, este mult mai rapid decât cel naval, dar este limitat din punct de vedere logistic, numai forțe militare ușoare putând fi desfășurate. De asemenea, sprijin naval poate veni rapid și de la baza navală Rota din Spania, unde sunt staționate nave americane.

Sprijinul naval aliat va fi decisiv atât prin desfășurarea unor forțe terestre numeroase și grele (echipate cu tancuri și blindate), cât și pentru a ridica o eventuală blocadă a coastelor românești. Forța navală de care dispune NATO permite desfășurarea de nave de luptă și de desant în Marea Neagră, în sprijinul României. Astfel forțele navale NATO pot ridica o eventuală blocadă și, în același timp, să debarce trupe și logistică în sprijinul armatei române.

## Notă istorică

România a negociat și semnat Convenția de la Montreux din 1936 având trei interese majore. În contextul revizionismului practicat de Germania și Italia în perioada interbelică, România a vrut să demonstreze că ordinea internațională și arhitectura de securitate din Europa statuată de Tratatul de la Versailles (1919) pot fi schimbate fără utilizarea forței, prin intermediul diplomației și dialogului între state (Deutsch 1975, 21-48). Convocarea lucrărilor Convenției de la Montreux în 1936 nu este deloc accidentală, venind după referendumul de realipire a regiunii Saar (Saarland) la Reich-ul nazist din 1934 și de remilitarizarea Renaniei în martie 1936, o acțiune unilaterală germană, contrară prevederilor Tratatului de la Versailles. De asemenea, România dorea să reafirme importanța Societății Națiunilor, afectată de retragerile Japoniei și Germaniei din 1933, precum și de tensiunile cu Italia, ca urmare a invaziei Abisiniei din 1934 (Rîjnoveanu 2023, 395-398). România se temea de o acțiune unilaterală turcă, similară cu cea a Germaniei (Ibid., 492-493). Convenția de la Montreux va integra în mecanismele sale Societatea Națiunilor.

În al doilea rând, statul român dorea să-și consolideze relațiile cu Republica Turcă, cu care se aliase în cadrul Înțelegerii Balcanice (1934), alături de Iugoslavia și Grecia (Rîjnoveanu 2023, 395-398). Cooperarea cu Ankara, pe o temă vitală pentru aceasta din urmă, ar fi ancorat mai bine relația de alianță între cele două state, pentru că astfel ar fi arătat că Bucureștiul sprijină explicit suveranitatea și independența statului turc.

În fine, în al treilea rând, România dorea eliminarea Comisiei Europene a Dunării pe bază de reciprocitate cu eliminarea Comisiei strâmtorilor, comisia internațională care controla traficul prin strâmtorile Bosfor și Dardanele și pe care Bucureștiul o considera ca afectându-i suveranitatea națională (Deutsch 1975, 196-200; Căzan 1980, 63-64). În acest sens, interesul național al României coincidea cu cel al Turciei, și anume – **controlul suveran efectiv asupra teritoriului național**. Tratatul de la Lausanne din 1923, la care România era parte, statuase o zonă de securitate în proximitatea strâmtorilor în care Turcia nu putea să-și desfășoare forțele militare și care nu permitea astfel Ankarei exercitarea efectivă a suveranității asupra teritoriului național.

România, deși semnase și ratificase Tratatul de la Lausanne din 1923, era conștientă de evoluțiile strategice și diplomatice din Europa perioadei interbelice, iar schimbarea poziției în

chestiunea regimului de navigație în Marea Neagră, reprezenta o adaptare la noile realități internaționale. În schimbul libertății neîngrădite a comerțului maritim, accesul militar al statelor neriverane în Marea Neagră era reglementat strict (în contrapartidă cu anumite reglementări și pentru statele riverane).

Nu trebuie însă trecută cu vederea îmbunătățirea relațiilor cu URSS din perioada interbelică. În 1934, Regatul României și URSS stabilesc relații diplomatice, prin deschiderea reciprocă de ambasade (Georgescu 1995, 216), iar în anul 1936, tot la Montreux, Bucureștiul și Moscova parafează Protocolul de asistență mutuală, documentul diplomatic care va marca apogeul relațiilor diplomatice româno-sovietice în perioada interbelică (Gheorghe 1995, 217-221).<sup>3</sup> În cadrul lucrărilor conferinței de la Montreux, pozițiile României și URSS au coincis asupra mai multor teme, dar cele două state împărtășeau viziuni diferite asupra Mării Negre. Moscova considera Marea Neagră o mare închisă, în timp ce România nu (Deutsch 1975, 88-91).

Deși România era angajată în sprijinirea ordinii internaționale post-Versailles, angajamentul marilor puteri care ar fi trebuit să garanteze această ordine (SUA, Marea Britanie și Franța în principal) s-a diminuat constant după semnarea tratatului care a pus capăt primei conflagrații mondiale. Astfel SUA nu a ratificat Tratatul de la Versailles și nu a aderat la Societatea Națiunilor, Marea Britanie în urma consecințelor războiului, a început încă din anii 1920 să-și reevalueze angajamentul față de securitatea continentului, pe fondul nevoii de a-și proteja vastul imperiu colonial, iar Franța a ieșit slăbită din Primul Război Mondial, problemele sale socio-economice fiind exacerbate în anii 1930 de efectele Marii Crize (Araud 2022, 187-228). URSS a fost exclusă din start din cadrul tratatelor de la Versailles ca urmare a Revoluției Bolșevice și a păcii separate cu Puterile Centrale semnată la Brest-Litovsk. Deși se integra în cadrul Societății Națiunilor, URSS va rămâne în linii mari o putere revizionistă.

Italia și Japonia, celelalte mari puteri care au contribuit la victoria aliată împotriva Puterilor Centrale, au început după 1919 să alunece treptat într-un revizionism agresiv, fiind nemulțumite de împărțirea beneficiilor victoriei din Marele Război. Roma ar fi dorit mai multe teritorii în Balcani și în Africa de Nord (Serra 2024, 11-29), iar Japonia a fost nemulțumită de modul în care a fost tratată diplomatic de puterile occidentale în cadrul negocierilor de pace. O altă nemulțumire a Tokyo-ului a reprezentat-o Tratatul naval de la Washington 1922, care i-a

---

<sup>3</sup> Documentul nu a fost semnat niciodată, URSS utilizând destituirea lui N. Titulescu din funcția de ministru de externe în august 1936 drept scuză.

limitat puterea navală la trei cincimi din flotele individuale ale SUA și Marii Britanii (Toll 2011, 99-175).

Marea Criză economică din 1929 a generat o panică strategică legată de vulnerabilitatea la macro-șocuri a economiei nipone, dependentă de comerțul exterior (Ibid.). Tokyo a început să se teamă că celelalte mari puteri o vor exclude de pe piața globală prin politici protecționiste și expansioniste și, astfel, își va pierde statutul de mare putere, dobândit cu greu ca urmare a procesului de modernizare început de împăratul Meiji în a doua jumătate a secolului al XIX-lea (Paine 2012, 13-49). De asemenea, rasismul implicit, iar uneori explicit pe alocuri, manifestat de societățile occidentale față de popoarele Asiei (Toll 2011, 78), genera teama că, din punct de vedere politic și diplomatic, Imperiul Japonez nu va fi niciodată tratat ca un egal. Astfel expansiunea teritorială în dauna Chinei și a imperiilor coloniale occidentale din Asia a fost percepută de elita politică niponă ca o strategie de supraviețuire și dezvoltare eficientă în contextul crizelor multiple care au afectat prima jumătate a secolului al XX-lea.

La momentul semnării Convenției de la Montreux, libertatea de navigație în Marea Neagră pentru România reprezenta cheia dezvoltării sale economice și accesul la piața globală (Deutsch 1975, 82). Aceste aspecte au rămas valabile și în prezent. Experiența Primului Război Mondial a demonstrat că singurul mod fezabil prin care trupele aliaților occidentali ai României (Franța, Marea Britanie) puteau să o sprijine direct doar dacă accesul prin strâmtoarele Bosfor și Dardanele era liber. Această realitate strategică era valabilă și în cazul unei agresiuni venite dinspre vest, din direcția Europei Centrale (Germania, Ungaria), dar și din Est, în cazul unei agresiuni sovietice.

În Primul Război Mondial, legăturile logistice cu aliații occidentali ale României porneau din Canalul Mânecii sau Marea Nordului (Coasta de Est a Marii Britanii), traversau Marea Norvegiei și Marea Barents, pentru a avea drept punct terminus porturile rusești Murmansk și Arhanghelsk, aflate în Marea Albă (Bléry 2024, 27-40) și chiar Vladivostok, în Oceanul Pacific (Stănescu & Crăciunoiu 2000, 258-261; Barrett 2013, 19). Apoi armamentul, munițiile, echipamentul și membrii misiunilor aliate trebuiau să traverseze Rusia pe calea ferată, până ajungeau la București (până la căderea acestuia în decembrie 1916) sau Iași. În aceste condiții, cele 300 de tone de muniții pe zi sprijin aliat agreate în urma convenției de intrare a României în război de partea Antantei nu aveau cum să ajungă în timp util sau în cantitățile stabilite (Barrett, 2013, 19-20; Georgescu 1995, 187).



Astfel, din perspectiva intereselor României, libertatea de navigație prin strâmători rămâne fundamentală pentru securitatea sa. Este deci vital ca tranzitul prin strâmători să fie predictibil și preferabil, ca statul care le controlează să fie unul aliat. În prezent România și Turcia sunt membre NATO și cele două state au un parteneriat strategic funcțional din anul 2011 ([MAE 2026](#)).

Un aspect important este evoluția politică și militară a Turciei în cursul secolului XX. În momentul semnării Convenției de la Montreux, Turcia nu era o putere europeană importantă, iar republica proclamată în anul 1923 era un stat relativ nou pe harta Europei, care preluase teritoriile europene și din Anatolia ale defunctului Imperiu Otoman. Din punct de vedere militar, era un stat slab, care în Al Doilea Război Mondial a fost neutru până spre sfârșitul acestuia. De-abia la 23 februarie 1945 statul turc a declarat război puterilor Axei, Germaniei, respectiv Japoniei. Acest act a permis Turciei să devină membru fondator al ONU la 26 iunie 1945.

În 1952, URSS a încercat să profite de slăbiciunea militară a Ankarei și să obțină controlul asupra strâmtorilor Bosfor și Dardanele. Această pretenție a Moscovei a dus la declanșarea Crizei Strâmtorilor, care s-a încheiat în momentul în care SUA a trimis forțe navale în sprijinul Turciei, iar aceasta împreună cu Grecia au devenit membre NATO (Rynning 2024, 68). După 1952 forța militară a Turciei a crescut constant, devenind din punct de vedere al dimensiunilor, a două forță armată a Alianței și una dintre cele mai sofisticate. În ciuda faptului că România și Turcia au fost adversare în timpul Războiului Rece, regimul de navigație prin strâmători și în Marea Neagră a fost respectat.

### **Situația din prezent**

La 28 februarie 2022, la patru zile de la declanșarea agresiunii pe scară largă rusești împotriva Ucrainei, Turcia a anunțat închiderea strâmtorilor Bosfor și Dardanele pentru traficul militar din Marea Mediterană în Marea Neagră, cu excepția navelor militare care se întorc la bazele lor ([USNI News](#), 28 februarie 2022). Anterior invaziei, o grupare navală rusă compusă din nave desant aparținând Flotei Mării Baltice a intrat în Marea Neagră ([Naval News](#), 6 februarie 2022).

Decizia Turciei a blocat potențiala pătrundere în Marea Neagră a crucișătoarelor purtătoare de rachete rusești *Varyag* aparținând Flotei Pacificului și *Ustinov*, aparținând Flotei

Mării de Nord.<sup>4</sup> Ambele nave aparțineau clasei de crucișătoare purtătoare de rachete sovietice *Moskva*, a cărei primă navă era alocată Flotei Mării Negre, iar dacă cele două nave ar fi traversat strâmtoarele Bosfor și Dardanele ar fi creat o grupare operativă de suprafață extrem de puternică, care ar fi putut bloca coastele Ucrainei și ar fi reprezentat o amenințare serioasă și pentru statele NATO din regiune (România, Bulgaria și Turcia). De la data de 28 februarie 2022 până în prezent, Marea Neagră a rămas închisă pentru navele militare ale statelor neriverane, precum și pentru cele ale F. Ruse, precum și cele ale Ucrainei.

Deși impactul acestei decizii a Turciei a fost în general pozitiv, decizia de închidere a strâmtoarelor atât pentru statele beligerante riverane, cât și pentru cele neriverane și nebeligerante se bazează pe o interpretare largă a Convenției. Închiderea strâmtoarelor nu a mai permis F. Ruse să-și întărească Flota Mării Negre cu nave aparținând celorlalte flote ale sale. În conformitate cu prevederile convenției, Turcia poate interzice traficul militar în Marea Neagră prin strâmtoare în următoarele situații:

- Art. 19. În cazul unui război în care Turcia este nebeligerantă, navele statelor beligerante nu pot tranzita strâmtoarele cu două excepții: dacă se întorc la bazele lor sau în cazul în care se acordă asistență statului victimă a unei agresiuni<sup>5</sup>;
- Art. 20. În cazul în care Turcia este țară beligerantă, „*trecerea vaselor de război va fi în întregime lăsată la discrețiunea Guvernului turc*”. Cu alte cuvinte Ankara poate închide strâmtoarele Bosfor și Dardanele traficului militar dacă consideră oportun acest lucru inclusiv pentru statele riverane, indiferent dacă sunt parte sau nu la conflictul în care ar fi implicat statul turc;
- Art. 21 extinde prevederile Art. 20 al Convenției, în situația unei amenințări de securitate la adresa Turciei („*În cazul când Turcia s-ar socoti amenințată de o primejdie iminentă de război, ea ar avea dreptul să aplice dispozițiunile articolului 20 al prezentei Convențiuni.*”). În conformitate cu prevederile Convenției, Turcia poate interzice în această circumstanță tranzitul prin strâmtoare spre porturile de bază ale navelor militare ale statului sau statelor considerat/e sursă/e a acestei amenințări. Invocarea Art. 21 de către Ankara putea fi suspendată doar printr-o decizie adoptată cu

<sup>4</sup> Probabil și a altor nave rusești care ar fi putut trimise să întărească Flota Mării Negre în timpul agresiunii.

<sup>5</sup> În conformitate cu prevederile Pactului Societății Națiunilor, aspect menționat expres în textul Convenției. Turcia semnase și ratificase și Pactul Kellogg-Briand (1929).

două treimi de către Consiliul Societății Națiunilor și de către majoritatea părților semnatare ale Convenției.

Războiul ruso-ucrainean nu se regăsește printre instanțele prevăzute de convenție care să justifice interzicerea accesului navelor militare ale statelor neriverane Mării Negre. Turcia nu este parte a conflictului ruso-ucrainean, deci prevederile Art. 20 nu pot fi aplicate. Situația din prezent din Marea Neagră ar putea fi cea descrisă de Art. 19 și 21. F. Rusă este statul agresor, fără doar și poate, iar Ucraina este victima agresiunii. Turcia nu s-a declarat amenințată de o primejdie iminentă de război. Rămâne deci instanța prevăzută de Art. 19 din Convenție, Turcia putând interzice traficul pentru navele militare ale statelor direct implicate în conflict, F. Rusă și Ucraina. De asemenea, Turcia ar fi putut permite accesul navelor militare ale statelor care ar fi acordat asistență Ucrainei, care este în mod vădit victimă unei agresiuni. Rămâne deci Art. 21 al Convenției, care pare să se potrivească cel mai bine situației, deși aplicarea acestuia ține de existența unei „primejdii imediate”.

Oficial, Turcia a invocat prevederile Art. 19, pentru a justifica închiderea strâmtorilor Bosfor și Dardanele însă, situația din prezent, reprezintă o interpretare largă a Art. 21 din Convenție. Președintele Turciei, Recep Tayyip Erdoğan a declarat înainte de închiderea strâmtorilor că țara sa va aplica prevederile Convenției de la Montreux strict, astfel încât să evite escaladarea conflictului.

Turkey is determined to use the authority given by the Montreux Convention on Turkish Straits in a manner to prevent escalation of the Russia-Ukraine crisis... ([Daily Sabah](#), 28 februarie 2022)

Totodată, cu ocazia închiderii strâmtorilor, ministrul de externe al Turciei, Mevlüt Çavuşoğlu a precizat:

When Turkey is not a belligerent in the conflict, it has the authority to restrict the passage of the warring states' warships across the straits. If the warship is returning to its base in the Black Sea, the passage is not closed. We adhere to the Montreux rules. All governments, riparian and non-riparian, were warned not to send warships across the straits. ([Naval News](#), 28 februarie 2022)

Prima parte a declarației ministrului de externe turc indică aplicarea Art. 19 al Convenției, însă a doua parte a acesteia indică o aplicare a Art. 21.

În cazul în care Turcia s-ar fi considerat în „primejdie de război” ar fi existat cel puțin trei alternative aflate la dispoziția Ankarei:

- Mobilizarea forțelor sale armate, care sunt foarte numeroase, bine echipate și motivate, dublată de solicitarea sprijinului NATO pentru descurajarea unei eventuale agresiuni. Convocarea în regim de urgență a Consiliului Nord Atlantic al NATO, pe baza Art. 4 din Tratatul de la Washington, evaluarea situației împreună cu aliații și luarea măsurilor care se impun pentru descurajarea unei eventuale agresiuni;
- Aplicarea strictă a Art. 19 din Convenția de la Montreux și monitorizarea situației;
- Aplicarea pe termen scurt a Art. 21, deci nu foarte diferit de situația din prezent, după care să se fi revenit la prevederile Art. 19.

Singura justificare a Ankarei pentru sistarea traficului militar prin strâmtoari pentru statele neriverane ar fi arsenalul nuclear rus, cu două paranteze însă: Moscova nu a amenințat direct Turcia cu utilizarea armamentului nuclear, iar NATO este o alianță nucleară<sup>6</sup>. Condiția existența unei „primejdii imediate de război” nu era astfel îndeplinită. Pe de altă parte însă, judecând după declarațiile decidenților turci, **prioritatea acestora a fost evitarea unei escaladări a războiului ruso-ucrainean.**

## DEGRADAREA REGIMULUI DE NAVIGAȚIE ÎN MAREA NEAGRĂ

Războiul de agresiune al Rusiei împotriva a avut drept consecință directă degradarea regimului de navigație în Marea Neagră. Dincolo de atacurile reciproce asupra țintelor militare, (nave militare, baze aeronavale), a fost afectată infrastructura maritimă (porturi, terminale de cereale și petroliere). Cel mai grav aspect al războiului naval ruso-ucrainean din Marea Neagră a fost tentativa F. Ruse de a instaura o blocadă asupra coastelor ucrainene. Această blocadă a presupus lovirea infrastructurii portuare ucrainene, în special porturile Odesa, Ciornomorsk și Mykolaiv, dar și a navelor aflate în radele acestora.

---

<sup>6</sup> F. Rusă a amenințat în mod repetat Ucraina și statele occidentale care sprijină Ucraina împotriva invaziei rusești cu utilizarea armelor nucleare. Aceste amenințări sunt asociate cu eșecurile repetate ale forțelor militare ruse pe front.

În câteva instanțe nave comerciale aflate în marș au fost lovite de tiruri rusești ([Ukrinform](#), 13 decembrie 2025) sau chiar au fost abordate de forțele speciale rusești ([CNN](#), 14 august 2025). Minele navale reprezintă partea vizibilă a amenințărilor și riscurilor la adresa libertății de navigație în Marea Neagră, dar problema fundamentală de securitate este reprezentată de războiul interstatal de mare intensitate izbucnit în 2022. Ambii combatanți le utilizează, iar pentru eliminarea minelor derivante (mine navale de contact care își rup ancora) a fost formată misiunea MCM Black de către România, Turcia și Bulgaria ([MApN](#), 11 ianuarie 2024). Loviturile cinetice au vizat și infrastructura *offshore* folosită pentru extragerea hidrocarburilor ([Defence Express](#), 3 noiembrie 2025), unele dintre platformele de extracție ucrainene controlate de facto de F. Rusă încă din 2014, fiind utilizate în scopuri militare ([BBC](#), 11 septembrie 2023).

Dincolo de loviturile cinetice și de pericolul minelor derivante, navigația din Marea Neagră este afectată de războiul electronic utilizat de ambele părți, care bruiază sistemele de navigație atât ale navelor comerciale cât și ale celor militare. Un alt mod prin care libertatea de navigație este afectată grav sunt NAVTEX-urile (avizele către navigatori) emise de F. Rusă prin care porțiuni întregi din Marea Neagră sunt închise traficului maritime în scopuri militare ([Ship & Bunker](#), 22 martie 2022). Zonele desemnate pentru aplicații, exerciții militare sau operațiuni de război cuprind porțiuni din zonele exclusive ale statelor riverane Mării Negre, precum și rute comerciale maritime ([Aljazeera](#), 16 aprilie 2021).

În ultimii 15 ani, regimul Convenției de la Montreux, precum și mediul de securitate din Marea Neagră au avut de suferit. Începând cu anul 2008, Marea Neagră a fost scena unor conflicte militare interstatale convenționale de mare intensitate: războiul ruso-georgian din august 2008, anexarea Crimeii în 2014 și izbucnirea războiului ruso-ucrainean în estul Ucrainei, pentru controlul Donbasului, pentru a culmina în anul 2022 cu lansarea unei agresiuni pe scară largă împotriva Kievului. Aceste războaie au afectat semnificativ mediul de securitate regional și au avut consecințe directe asupra libertății de navigație în Marea Neagră.

Atât în cazul războiului ruso-georgian din august 2008 cât și al războiului ruso-ucrainean, Marea Neagră a fost un teatru de război activ în toate domeniile (aerian, terestru, maritim), F. Rusă încercând să-și impună controlul asupra coastelor georgiene, respectiv ucrainene. Dacă în cazul Georgiei lucrul acesta a fost realizat relativ facil, din cauza absenței unei flote georgiene numeroase și a unei apărări de coastă eficiente, în cazul Ucrainei, lucrurile s-au desfășurat într-un mod radical diferit. În ciuda unei forțe navale compromise de anexarea

Crimeii și a bazelor aeronavale ucrainene din peninsulă în anul 2014, Kievul a contestat cu succes tentativa F. Ruse de a-i tăia accesul la Marea Neagră și mai departe, la mările și oceanele lumii ([Washington Post](#), 24 mai 2022). Ucraina a realizat acest lucru cu ajutorul mijloacelor navale asimetrice (vehicule fără pilot, sisteme de apărare de coastă, mine navale și aviația de luptă).

Rusia a abuzat în mod frecvent de prevederile Convenției de la Montreux în ultimii 15 ani. Cel mai bun exemplu în acest caz este modul în care s-a folosit de prevederile Convenției pentru a trimite în Marea Mediterană, pentru misiuni de luptă în sprijinul operațiunilor militare din Siria.

- 2011 – Submarinul rusesc *Alrosa* (B-871) părăsește Marea Neagră pentru reparații capitale în Marea Baltică, în șantierul naval Kronstad. Înainte de a intra în șantier, submarinul *Alrosa* a participat la un exercițiu comun cu NATO în Oceanul Atlantic ([Devrimyayli](#), 26 aprilie 2011; [BBC](#), 8 iunie 2011);
- Martie 2019 – Submarinul diesel-electric *Krasnodar* (B-265) părăsește apele Mării Negre, oficial pentru reparații la șantierele din Sankt Petersburg, dar realizează misiuni în Marea Mediterană ([USNI News](#), 18 martie 2019);
- Două submarine rusești, *Novorossiisk* (B-261) și *Starîi Oskol* (B-262), au părăsit Marea Neagră pentru a efectua reparații capitale în șantierele din Marea Baltică. Tranzitul spre șantierele din Marea Baltică însă nu a fost unul continuu, submarinele participând la operațiuni în Marea Mediterană împotriva Siriei ([The National Interest](#), 29 aprilie 2020; [Janes](#), 21 martie 2019);
- Submarinul *Rostov pe Don* (*Rostov-na-Donu*) (B-237) a reintrat în Marea Neagră, alături de șase nave de desant rusești, transferate din Marea Baltică. Anterior submarinul operase în regim pendul, în Marea Mediterană, apoi se îndreptase pentru reparații în Marea Baltică, pentru a reveni în Marea Mediterană unde a participat din nou la operațiunile rusești din Siria, ca să revină apoi la baza navală de la Sevastopol din Crimeea. ([Naval News](#), 6 februarie 2022; [The National Interest](#), 29 aprilie 2020)

Convenția de la Montreux interzice desfășurarea de submarine de către statele riverane Mării Negre în Marea Mediterană și mai departe, pe bază de reciprocitate statele neriverane se

angajează să nu desfășoare submarine în Marea Neagră. Statele riverane pot construi și achiziționa însă submarine, tranzitul către bazele acestora din Marea Neagră fiind permis. De asemenea, tranzitul submarinelor statelor riverane către șantierul unde au fost construite este permis pentru reparații. URSS și mai târziu F. Rusă s-au folosit din plin de această prevedere pentru a transfera submarine din și în Marea Neagră. **Textul Convenției nu precizează în mod expres că tranzitul submarinului sau submarinelor statelor riverane spre șantierul unde au fost construite pentru reparații, trebuie să fie neîntrerupt.** Kremlinul a invocat în mod frecvent prevederile convenției în ceea ce privește tranzitul submarinelor pentru reparații capitale în șantierele de origine pentru a justifica desfășurarea acestora din Marea Neagră în Marea Mediterană.

Unul dintre cele mai bune exemple că F. Rusă a abuzat de prevederile Convenției de la Montreux în ceea ce privește tranzitul submarinelor este situația submarinului *Alrosa* (B-871) care a putut fi reparat și modernizat fără nevoia unui tranzit prin strâmtoari până la șantierele din Marea Baltică unde a fost construit ([The War Zone](#), 28 iunie 2022). Reparația capitală și modernizările realizate în șantierele din Crimeea i-au permis apoi să participe la operațiunile împotriva Ucrainei, după 24 februarie 2022 ([Naval News](#), 30 iulie 2024).

### **Provocări la adresa regimului de navigație în Marea Neagră și în Strâmtoari**

Sistemele moderne de armament, precum și platformele pe care sunt instalate acestea în prezent fac anumite prevederi ale Convenției de la Montreux caduce, acest lucru manifestându-se încă din timpul Războiului Rece. Forța militară și amenințarea cu utilizarea acesteia împotriva unui stat riveran la Marea Neagră pot fi realizate fără a fi nevoie de desfășurarea unei grupări navale semnificative în regiune. Rachetele balistice, rachetele de croazieră și bombardierele strategice pot lovi ținte din Marea Neagră de la distanțe foarte mari, chiar și cu focoaase sau bombe nucleare. În contrapartidă, aceleași tipuri de armament sofisticat pot fi lansate din acvatoriul Mării Negre sau de pe coasta acesteia împotriva unor ținte din Europa Occidentală, Marea Mediterană, Asia Centrală și Orientul Mijlociu. Războiul ruso-ucrainean a demonstrat din plin importanța tehnologiei și inovației pe câmpul de luptă.

Deși portavioanele nu pot pătrunde în Marea Neagră ([MAE R. Turcă](#)), această interpretare a convenției nu a împiedicat URSS să construiască în Marea Neagră portavioane ușoare (după standardele NATO) și să le treacă prin strâmtoarele Bosfor și Dardanele,

clasificându-le drept crucișătoare purtătoare de aviație (navele din clasa *Kiev*, precum și *Admiral Kuznețov*). De asemenea, odată cu extinderea NATO, aplicațiile comune au demonstrat că portavioanele staționate în Marea Mediterană pot proiecta forță în Marea Neagră prin intermediul grupului de aviație de la bord ([Adevărul](#), 2 august 2021).

În plus, Convenția nu a putut anticipa unele evoluții tehnice și tehnologice specifice care au avut loc în domeniul naval și al sistemelor de armament. Astfel, dronele navale și aeriene oferă capabilități de proiecție a forței militare și de lovire atât din cât și în Marea Neagră. Ucraina a demonstrat că poate lovi ținte navale în Marea Caspică cu ajutorul dronelor aeriene ([The Guardian](#), 21 decembrie 2025; [Military](#), 11 ianuarie 2026; [Defense Romania](#), 12 ianuarie 2026) sau nave rusești aflate în tranzit prin sistemul de ape interioare rusești ([United 24 Media](#), 4 octombrie 2025), iar în România se construiește un portavion de drone pentru marina portugheză ([Defense România](#), 30 ianuarie 2026).

## CONCLUZII

Convenția de la Montreux rămâne un instrument diplomatic fundamental pentru România chiar și la 90 de ani de la negocierea și semnarea acesteia, iar Strâmtoarele Bosfor și Dardanele au o relevanță majoră pentru securitatea României. Importanța Convenției pentru statul român constă în predictibilitatea aplicării acesteia de către Turcia și celelalte state riverane și neriverane.

În cazul unei potențiale agresiuni împotriva României, domeniul maritim va juca un rol cheie pentru apărarea României, fiind singura cale prin care statul român poate fi sprijinit de aliați în mod eficient. Astfel, accesul statelor aliate în Marea Neagră este fundamental pentru securitatea României în cazul unei crize internaționale de amploare sau a unei agresiuni.

Regimul de navigație în Marea Neagră a avut însă de suferit din cauza revizionismului rusesc. Moscova a lansat două războaie de agresiune în ultimele două decenii în regiunea Mării Negre, unul împotriva Georgiei și cel mai recent împotriva Ucrainei. Amenințările și provocările la adresa regimului de navigație din Marea Neagră sunt o consecință directă a acțiunilor agresive ale F. Ruse.

Închiderea accesului pentru navele militare a statelor neriverane în Marea Neagră nu reprezintă o situație fericită, bazându-se pe o interpretare largă a Convenției. Turcia a încercat prin această acțiune să evite o escaladare a războiului ruso-ucrainean. Pe de altă parte,

perpetuarea situației din prezent comportă riscuri în privința regimului de navigație în Marea Neagră.

### Recomandări pentru România

- Extinderea misiunii MCM Black astfel încât să devină o misiune care să protejeze rutele maritime;
- Lansarea unor demersuri diplomatice pentru redeschiderea treptată Strâmtoarelor Bosfor și Dardanele pentru traficul militar neriveran pentru aliații din NATO pentru a realiza misiuni de patrulare în Marea Neagră;
- Monitorizarea modului în care este aplicată și interpretată Convenția de la Montreux, astfel încât să nu fie compromis regimul de navigație în Marea Neagră;
- Sporirea capacităților Forțelor Navale Române pentru descurajarea unei eventuale agresiuni în Marea Neagră;
- Consolidarea relațiilor cu Turcia și Ucraina în ceea ce privește securitatea maritimă în Marea Neagră;
- Continuarea și intensificarea demersurilor diplomatice românești privind promovarea agendei Mării Negre la nivel internațional.

### BIBLIOGRAFIE

- Adams, P. (2023, 11 septembrie). „Ukraine claims to retake Black Sea drilling rigs from Russian control”. *BBC*. <https://www.bbc.com/news/66779639>.
- Araud, G. (2022). *Histoires diplomatiques: Leçons d'hier pour le monde de demain*. Le Livre de Poche.
- Aljazeera*. (2021, 16 aprilie). „Russia to close parts of Black Sea near Crimea for six months”. <https://www.aljazeera.com/news/2021/4/16/russia-to-close-parts-of-black-sea-near-crimea-for-six-months>.
- Barrett, Michael B. (2013). *Prelude to Blitzkrieg. The 1916 Austro-German Campaign in Romania*. Indiana University Press.
- BBC*. (2011, 8 iunie). „Russians join Nato submarine rescue drill”. <https://www.bbc.com/news/av/world-13692299>.
- Bléry, P. (2024). *În misiune în România: Anecdote și moravuri românești*. Editura Corint.
- Bolocan, V. (2021, 5 martie). „Grup naval NATO, „apărat” în Marea Neagră de avioane F-16 ale Forțelor Aeriene Române”. *Adevărul*. <https://adevarul.ro/stiri-interne/evenimente/grup-naval-nato-apatat-in-marea-neagra-de-2080913.html>.
- Căzan, Gh. N. et al. (1980). *Relații internaționale în perioada interbelică*. Editura Politică.
- Convenția privind regimul strâmtoarelor Mării Negre din 20.07.1936*, <https://lege5.ro/gratuit/g42dsnrw/conventia-privind-regimul-stramtoarelor-marii-negre-din-20071936>.

- Daily Sabah*. (2022, 28 februarie). „Turkey committed to Montreux to prevent escalation in Ukraine: Erdoğan”. <https://www.dailysabah.com/politics/diplomacy/turkey-committed-to-montreux-to-prevent-escalation-in-ukraine-erdogan>.
- Defense Romania*. (2026, 30 ianuarie). „Primul portavion pentru drone din Europa se construiește la Galați: Detalii despre nava D. Joao II care va supraveghea Oceanul Atlantic”. [https://www.defenseromania.ro/primul-portavion-pentru-drone-din-europa-se-construieste-la-galati-detalii-despre-nava-d-joao-ii-care-va-supraveghea-oceanul-atlantic\\_640646.html](https://www.defenseromania.ro/primul-portavion-pentru-drone-din-europa-se-construieste-la-galati-detalii-despre-nava-d-joao-ii-care-va-supraveghea-oceanul-atlantic_640646.html).
- Dettmer, J. (2021, 23 iunie). „Warning Shots Fired at British Destroyer in Black Sea, Russia Says”. *Voice of America*. [https://www.voanews.com/a/europe\\_warning-shots-fired-british-destroyer-black-sea-russia-says/6207369.html](https://www.voanews.com/a/europe_warning-shots-fired-british-destroyer-black-sea-russia-says/6207369.html)
- Deusch, R. (1975). *Conferința de la Montreux*. Editura Politică.
- Devrimyaylali.com*. (2011, 26 aprilie). „Russian submarine will take part in NATO Exercise”. <https://devrimyaylali.com/2011/04/26/russian-submarine-will-take-part-in-nato-exercise/>.
- Georgescu, V. (1995). *Istoria românilor. De la origini până în prezent*. Editura Humanitas, ed. a IV-a.
- Gheorghe, Geta C. (1995). „Semnificația pactului de asistență mutuală dintre România și U.R.S.S. (Montreux, 21 iulie 1936) în viziunea lui Nicolae Titulescu”. *BCȘS*, 1.
- Grotnik, T. (2024, 30 iulie). „Russia deploys three submarines armed with cruise missiles to sea for the first time”. *Naval News*. <https://www.navalnews.com/naval-news/2024/07/russia-deploys-three-submarines-armed-with-cruise-missiles-to-sea-for-the-first-time/>.
- Harris, S. (2022, 24 mai). „U. S. Intelligence Document Shows Russian Naval Blockade of Ukraine”. *The Washington Post*. <https://www.washingtonpost.com/national-security/2022/05/24/naval-blockade-food-supply-ukraine-russia/>.
- Khomenko, I. (2025, 4 octombrie). „Ukraine Strikes Russian Missile Corvette 1,000 km Inside Homeland in Bold Lake Assault”. *United 24 Media*. <https://united24media.com/latest-news/ukraine-strikes-russian-missile-corvette-1000-km-inside-homeland-in-bold-lake-assault-12194>.
- Lagrone, S. (2015, 14 mai). „Two Chinese Warships Enter Black Sea, Reports Link Visit to Possible Chinese Frigate Sale to Russia”. *USNI News*. <https://news.usni.org/2015/05/05/two-chinese-warships-enter-black-sea-reports-link-visit-to-possible-chinese-frigate-sale-to-russia>.
- MAE*. „Turcia – Relații bilaterale”. <https://www.mae.ro/bilateral-relations/1746>.
- MAPN*. (2024, 11 ianuarie). „The Signing of the Memorandum of Understanding on the establishment of a Task Force to Counter the Sea Mines in the Black Sea”. [https://english.mapn.ro/cpresa/6146\\_the-signing-of-the-memorandum-of-understanding-on-the-establishment-of-a-task-force-to-counter-the-sea-mines-in-the-black-sea](https://english.mapn.ro/cpresa/6146_the-signing-of-the-memorandum-of-understanding-on-the-establishment-of-a-task-force-to-counter-the-sea-mines-in-the-black-sea).
- Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Türkiye. *Implementation of the Montreux Convention*. <https://www.mfa.gov.tr/implementation-of-the-montreux-convention.en.mfa>
- Mongilio, H. (2022, 28 februarie). „Turkey Closes Bosphorus, Dardanelles Straits to Warships”. *USNI News*. <https://news.usni.org/2022/02/28/turkey-closes-bosphorus-dardanelles-straits-to-warships>
- Murray, W. (2025, 21 decembrie). „Ukraine war briefing: Russian oil rig hit in Caspian Sea over 700km from Ukraine”. *The Guardian*. <https://www.theguardian.com/world/2025/dec/21/ukraine-war-briefing-russian-oil-rig-hit-in-caspian-sea-over-700km-from-ukraine>.
- Newdick, T. (2022, 28 iunie). „Russia’s Only Pump-Jet Kilo Class Submarine Is Back To Attack Ukraine”. *The War Zone*. <https://www.twz.com/russias-only-pump-jet-kilo-class-submarine-is-back-to-attack-ukraine>.
- Ozberk, T. (2022, 28 februarie). „Turkey closes the Dardanelles and Bosphorus to warships”. *Naval News*. <https://www.navalnews.com/naval-news/2022/02/turkey-closes-the-dardanelles-and-bosphorus-to-warships/>.
- Paine, S.C.M. (2012). *The Wars for Asia, 1911–1949*. Cambridge University Press.
- Radio Free Europe/Radio Liberty*. (2012, 31 iulie). „Chinese Naval Boats Enter Black Sea For First Time”. <https://www.rferl.org/a/chinese-naval-boats-in-black-sea-for-first-time/24662169.html>.
- Rîjnoveanu, Carmen S. (coord.). (2023). *Relațiile politice și militare româno-otomano-turce 1878-1989. Documente*. Editura Militară.
- Roper, T. (2019, 21 martie). „Russia moves more strike assets to Eastern Mediterranean”. *Janes*. <https://www.janes.com/osint-insights/defence-news/russia-moves-more-strike-assets-to-eastern-mediterranean>.
- Rynning, S. (2024). *NATO: From Cold War to Ukraine, a History of the World’s Most Powerful Alliance*. Yale University Press.

- Ship & Bunker*. (2022, 22 martie). „Russia Using NAVTEX Maritime Communication System for Disinformation: UK”. <https://shipandbunker.com/news/world/902274-russia-using-navtex-maritime-communication-system-for-disinformation-uk>
- Soare, C. (2026, 12 ianuarie). „Vânătoarea de platforme petroliere: Cum au lovit Forțele Speciale ucrainene inima Lukoil din Marea Caspică și ce înseamnă asta pentru „mașinăria de război” a Rusiei”. *Defense Romania*. [https://www.defenseromania.ro/vanatoarea-de-platforme-petroliere-cum-au-lovit-fortele-speciale-ucrainene-inima-lukoil-din-marea-caspica-si-ce-inseamna-asta-pentru-masinaria-de-razboi-a-rusiei\\_639991.html](https://www.defenseromania.ro/vanatoarea-de-platforme-petroliere-cum-au-lovit-fortele-speciale-ucrainene-inima-lukoil-din-marea-caspica-si-ce-inseamna-asta-pentru-masinaria-de-razboi-a-rusiei_639991.html).
- Stănescu, R. & Crăciunoiu, C. (2000). *Marina română în Primul război mondial*. Editura Modelism.
- Suciu, P. (2020, 29 aprilie). „Why Is a Russian Submarine Headed to Syria?”. *X,x,x*. <https://nationalinterest.org/blog/buzz/why-russian-submarine-headed-syria-149171>.
- Sutton, H I. (2022, 8 februarie). „6 Russian Warships And Submarine Now Entering Black Sea Towards Ukraine”. *Naval News*. <https://www.navalnews.com/naval-news/2022/02/6-russian-warships-and-submarine-now-entering-black-sea-towards-ukraine/>.
- Sygaivska, S. (2025, 3 noiembrie). „Ukrainian Navy Strikes russian Forces on the Syvash Offshore Platform in the Black Sea”. *Defence Express*. [https://en.defence-ua.com/news/ukrainian\\_navy\\_strikes\\_russian\\_forces\\_on\\_the\\_syvash\\_offshore\\_platform\\_in\\_the\\_black\\_sea\\_video-16363.html](https://en.defence-ua.com/news/ukrainian_navy_strikes_russian_forces_on_the_syvash_offshore_platform_in_the_black_sea_video-16363.html)
- Tarasova, D., Tuysuz, G. & Kent, L. (2025, 14 august). „Russia fires warning shots and boards cargo ship in Black Sea”. *CNN*. <https://edition.cnn.com/2023/08/13/europe/russia-warning-shots-black-sea-intl>.
- Toll, Ian W. (2011). *Pacific Crucible: War at Sea in the Pacific, 1941-1942*. W. W. Norton & Company.
- V., Vladislav. (2026, 11 ianuarie). „Ukraine’s Drones Hit Three Russian Drilling Platforms in the Caspian Sea”. *Military*. <https://military.com/en/news/ukraine-s-drones-hit-three-russian-drilling-platforms-in-the-caspian-sea/>.
- Yaylali, C. D. (2019, 18 martie). „Russian Submarine Makes Mysterious Exit From Black Sea”. *USNI News*. <https://news.usni.org/2019/03/18/russian-submarine-makes-mysterious-exit-black-sea>.
- Ukrinform*. (2025, 13 decembrie). „Russia attacks Turkish civilian vessel with drone in Black Sea – Ukrainian Navy”. <https://www.ukrinform.net/rubric-ato/4069365-russia-attacks-turkish-civilian-vessel-with-drone-in-black-sea-ukrainian-navy.html>.
- Urcosta, R. B. (2021, 21 ianuarie). „Egyptian-Russian Naval Exercises in the Black Sea: Strategic Balancing against Turkey”. *Eurasia Daily Monitor*, (18), 11. <https://jamestown.org/egyptian-russian-naval-exercises-in-the-black-sea-strategic-balancing-against-turkey/>.

# IDR

Institutul Diplomatic Român

**Misiune.** Institutul Diplomatic Român (IDR) își asumă misiunea de a contribui substanțial la creșterea calității diplomației românești prin formare, educare continuă, cercetare, prin dezvoltarea gândirii critice și strategice, prin conectare internațională. O politică externă bună servește unei politici interne benefice.

**Principii:** valorizarea resurselor umane, profesionalismul, respectul și dialogul, responsabilitatea pentru comunitate.

Pornind de la atribuțiile legale fondatoare ale IDR, dezvoltarea în continuare a institutului se realizează, în funcție de nevoile identificate în MAE, pe următoarele patru direcții:

- Formarea și educarea continuă a diplomaților și a altor categorii de cursanți;
- Aprofundarea dimensiunii de cercetare și expertiză pe spații regionale și problematici funcționale;
- Funcționarea IDR ca *think-tank* al MAE;
- Integrarea IDR în cadrul unei rețele internaționale de institute relevante similare.

**Autor:** George Vișan este consilier la Institutul Diplomatic Român – Serviciul Furnizare de Expertiză pentru MAE.

Seria Policy Brief IDR  
ISSN 2066-5989  
ISSN-L 2066-5989

Editare, formatare și grafică: Claudiu Codreanu

Imagine copertă:

[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:U\\_S\\_Army\\_Garrison\\_Black\\_Sea\\_Commander\\_Attends\\_Romanian\\_Navy\\_Day\\_\(9260693\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:U_S_Army_Garrison_Black_Sea_Commander_Attends_Romanian_Navy_Day_(9260693).jpg)

Institutul Diplomatic Român - IDR  
<https://www.idr.ro/en/> | [secretariat@idr.ro](mailto:secretariat@idr.ro)  
Primăverii 17, sector 1, București, 011972