

**ȘCOALA DOCTORALĂ DE ȘTIINȚE POLITICE  
ȘCOALA NAȚIONALĂ DE STUDII POLITICE ȘI  
ADMINISTRATIVE**

**TEZĂ DE DOCTORAT**  
*STRÂMTORILE MARITIME ÎN ARHITECTURA  
INTERNĂȚIONALĂ DE SECURITATE.*  
*STUDIU DE CAZ: STRÂMTOAREA MALACCA*

**REZUMAT**

**Coordonator științific:**

**Prof. univ.dr. MIHAIL E. IONESCU**

**Doctorand: MIHAI SANDU**

**București**

**- 2021 -**

## CUPRINSUL REZUMATULUI

- *CUPRINSUL LUCRĂRII DE DOCTORAT*.....pg. 3
- *SINTEZA LUCRĂRII DE DOCTORAT*.....pg.5
- *BIBLIOGRAFIA LUCRĂRII DE DOCTORAT*.....pg.28

## CUPRINSUL LUCRĂRII DE DOCTORAT

<b><u>I. INTRODUCERE</u></b> .....	5
<b><u>II. ROLUL STRÂMTORILOR MARITIME ÎN ISTORIE. ISTORICUL STRÂMTORII MALACCA ȘI AL REGIUNII ASIEI DE SUD-EST ȘI TRECEREA SPRE PROVOCĂRILE MEDIULUI CONTEMPORAN</u></b> .....	11
<u>II.1 DINAMICA PUTERII MARITIME ȘI ROLUL STRÂMTORILOR MARITIME ÎN ISTORIE</u>	11
<u>II.2 PUTEREA MARITIMĂ – ABORDĂRI CONCEPTUALE ȘI EVOLUȚIE ISTORICĂ</u> .....	23
<u>II.3 ISTORICUL STRÂMTORII MALACCA ȘI AL REGIUNII ASIEI DE SUD-EST ȘI PROVOCĂRILE MEDIULUI CONTEMPORAN</u> .....	33
<b><u>III. STRÂMTORILE MARITIME ÎN RELAȚIILE INTERNAȚIONALE. CADRU JURIDIC INTERNAȚIONAL, DREPT MARITIM ȘI REGIMUL STRÂMTORII MALACCA</u></b> .....	48
<u>III.1 DREPTUL MĂRII – PRINCIPII GENERALE</u> .....	48
<u>III.2 CODIFICAREA DREPTULUI MĂRII – UNCLOS I, II &amp; III</u> .....	51
<u>III.3 ISTORIA DREPTULUI MĂRII</u> .....	54
<u>III.4 REGIMUL JURIDIC AL STRÂMTORILOR</u> .....	57
<u>III.5 REGIMUL JURIDIC AL STRÂMTORILOR BOSFOR ȘI DARDANELE</u> .....	60
<u>III.6 REGIMUL CANALULUI DE SUEZ ȘI AL CANALULUI PANAMA</u> .....	63
<u>III.7 REGIMUL STRÂMTORII MALACCA</u> .....	66
<u>III.8 DREPTUL MĂRII ȘI PRETENȚIILE STATELOR RIVERANE DIN MAREA CHINEI DE SUD</u> .....	69
<b><u>IV. STRÂMTORILE ȘI CANALELE MARITIME ȘI ARHITECTURA DE SECURITATE. MODELE SPECIFICE</u></b> .....	72
<u>IV.1 ARHITECTURA DE SECURITATE ȘI STRÂMTORILE</u> .....	72
<u>IV.2 BOSFOR ȘI DARDANELE</u> .....	75
<u>IV.3 CANALUL DE SUEZ</u> .....	83
<u>IV.4 CANALUL PANAMA</u> .....	90

<b><u>V.</u></b>	<b><u>STRÂMTOAREA MALACCA, ASIA DE SUD-EST ȘI PROVOCĂRILE MEDIULUI CONTEMPORAN. AMBIȚII REGIONALE ȘI MODELE DE PUTERE STATALĂ</u></b>	94
	<b><u>V.1 ASIA DE SUD-EST, MAREA CHINEI DE SUD ȘI STRÂMTOARILE</u></b>	94
	<b><u>V.2 STRÂMTOAREA MALACCA ȘI COMPETIȚIA GRANZILOR</u></b>	97
	<b><u>V.3 CHINA</u></b>	101
	<b><u>V.4 INDIA</u></b>	116
	<b><u>V.5 AUSTRALIA – DIALOGUL QUADRILATERAL DE SECURITATE</u></b>	120
	<b><u>V.6 MALAEZIA, SINGAPORE, INDONESIA</u></b>	123
	<b><u>V.7 THAILANDA</u></b>	128
	<b><u>V.8 JAPONIA</u></b>	130
	<b><u>V.9 HONG KONG ȘI TAIWAN</u></b>	131
	<b><u>V.10 CHINA – RUSIA. MODELARE INDIRECTĂ?</u></b>	135
	<b><u>V.11 NATO, UE ȘI MUTAREA CENTRULUI DE GRAVITAȚIE</u></b>	138
	<b><u>V.12 SUA ȘI JOCUL INDO-PACIFICULUI</u></b>	146
<b><u>VI.</u></b>	<b><u>CONCLUZII</u></b>	158
<b><u>VII.</u></b>	<b><u>BIBLIOGRAFIE</u></b>	167

## SINTEZA LUCRĂRII

Cercetarea de față își propune să analizeze puterea maritimă și implicarea strâmtorilor și a canalelor maritime în reliefarea relațiilor de putere și a ecuațiilor de securitate, inclusiv prin corelarea elementelor juridice de cadrul relațiilor internaționale, al ecuațiilor de securitate și al intereselor diferiților actori implicați. Lucrarea pune accent pe importanța strâmtorilor în planul comerțului internațional și al relațiilor economice internaționale și pe modul în care existența strâmtorilor maritime ca puncte de inflexiune în arhitectura internațională crează dileme de securitate născute în primul rând din dependența față de acestea. Ca și structură, cercetarea se împarte în patru părți, prima dedicată analizei istorice a puterii maritime și a conceptelor și teoriilor cu care putem lucra în domeniu, precum și pe istoricul regiunii Asiei de Sud-Est, a doua axându-se pe cadrul juridic atât la nivel general, cât și specific, prin analiza reglementărilor specifice pentru strâmtoarea Malacca și alte strâmtori. A trei parte analizează rolul strâmtorilor și al canalelor maritime în arhitectura de securitate cu câteva exemple prezentate, iar cea de-a patra se axează pe situația prezentă a strâmtoării Malacca și a regiunii Asiei de Sud-Est. Ipoteza de lucru principală este demonstrarea nivelului ridicat al importanței strâmtorilor în calculele politice și de securitate ale statelor, determinismul lor în definirea și evoluția relațiilor interstatale și internaționale, precum și implicarea pe care o strâmtoare maritimă o are în determinarea puterii statului sau a statelor și în relațiile politice, economice și chiar culturale la nivel regional și global.

Referitor la subiectul specific pe care lucrarea pune accentul, cel al Strâmtoării Malacca, obiectivul cercetării vizează reliefarea importanței acesteia în plan internațional și regional, în special prin prisma importanței comerciale și strategice a acesteia, precum și în planul relațiilor geopolitice și al modelelor de putere statală.

\*\*\*

Istoric vorbind, prin intermediul accesului maritim, un stat a putut să își extindă mult mai ușor și mult mai departe influența și puterea, fructificându-și potențialul militar, economic ori chiar cultural. Cele mai bune exemple sunt civilizațiile europene în Evul Mediu, care, beneficiind de un avans tehnologic și militar considerabil, au dobândit controlul asupra altor regiuni prin cucerirea ori extinderea dominației în primul rând asupra zonelor de coastă, uneori nefiind nevoie de altceva pentru a-și maximiza puterea. Spania, Portugalia, Olanda, Franța și, mai ales, Marea Britanie, toate

au căpătat controlul asupra zonelor de coastă fie prin orașe deja existente, fie prin întemeierea unor noi așezări, creând avanposturi de-a lungul rutelor comerciale maritime ori deschizând noi piețe de desfacere sau de exploatare și prelucrare.<sup>1</sup>

Un alt rol îndeplinit de-a lungul istoriei de strâmtoarele maritime și alte asemenea forme de relief care leagă cadrul maritim de cel terestru este cel de legătură, de context pentru strângerea legăturilor, pentru întărirea coeziunii și pentru definitivarea sau formarea unui nucleu din punct de vedere politic, social și cultural, așa cum a fost cazul Turciei lui Atatürk în jurul strâmtoarelor Bosfor și Dardanele, al situației canalului de Suez pentru Egipt sau al strâmtoării Malacca deopotrivă pentru cele trei state riverane, Singapore, Indonezia și Malaezia, și pentru China.

În planul abordărilor conceptuale, unul din cei mai importanți autori cu relevanță pentru studiul geopoliticii și al arhitecturii de securitate maritime este Alfred Thayer Mahan, pentru care „stăpânirea lumii nu se face prin deținerea de teritorii, ci prin controlul asupra principalelor rute comerciale și prin stăpânirea principalelor puncte de pe traseul lor – insule, canale, strâmtoari, puncte de aprovizionare”<sup>2</sup>. Mahan observă faptul că în orice conflict sau cursă pentru supremație la nivel internațional, partea care a câștigat întotdeauna a fost cea care deținea controlul principalelor căi maritime. Desigur, Mahan nu susține faptul că doar prin puterea navală poți câștiga un război sau te poți impune, însă prezența sporită și articulată pe plan maritim înseamnă protejarea propriilor interese comerciale, prin garantarea punctelor cheie pentru supremația comercială și, îndeosebi, oprirea inamicului sau rivalului să facă același lucru. Mahan vede în stăpânirea maritimă modul în care poți atinge în primul rând supremația comercială, ținând cont de faptul că principalele rute comerciale la mare distanță și de cel mai mare tonaj sunt cele maritime. Tot Mahan indică și punctele strategice de care depinde controlul mărilor, respectiv strâmtoarele Gibraltar și Hormuz, Canalul de Suez și portul Aden, pentru ruta Atlantic-Golful Persic prin Mediterana, canalul Panama pentru ruta Atlantic-Pacific și strâmtoarea Malacca pentru ruta Golful Persic-Oceanul Indian-Asia de Sud-Est-Pacificul de Vest.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Joshua S. Goldstein, Jon C. Pevehouse, *International Relations – Brief 2006-2007 Edition*, Pearson Longman, New York, 2007, pg.26

<sup>2</sup> Andrei Miroiu, „Teoriile geopolitice clasice”, in Andrei Miroiu, Radu-Sebastian Ungureanu (Coord.), *Manual de Relații Internaționale*, Ed. Polirom, Iași, 2006, pg. 73-74

<sup>3</sup> Andrei Miroiu, „Teoriile geopolitice clasice”, *Op. Cit.*, pg. 74

Există, însă, un alt autor care a completat teoriile lui Mahan și a venit cu o dimensiune ceva mai puțin agresivă și care anunță, într-un fel, exemplele de *soft power* de astăzi. Istoricul britanic Julian Corbett pune accent nu atât pe forța navală brută, cât pe modul în care aceasta este folosită și valorificată. Pentru Corbett, un model ar putea fi coalițiile navale care, deși dispersate și inferioare numeric la prima vedere, ar putea interveni rapid prin activări ale forțelor componente în momente cheie și pentru capturarea unor puncte cheie.<sup>4</sup>

Teoriile celor doi autori relevă foarte bine evoluția istorică în tandem cu dominația maritimă, mai ales dacă sunt combinate cu teoria polonezului George Modelski. Conform acestuia, sistemul internațional a evoluat în cinci cicluri majore, fiecare marcat de dominația unei mari puteri la nivel internațional, respectiv *Ciclul portughez*, început odată cu expediția în India lui Vasco da Gama, însă cu rădăcini chiar mai vechi, prin expedițiile lui Columb, și care a ținut până la cucerirea Portugaliei de către Spania în 1580; al doilea, *Ciclul olandez* ține până la Pacea de la Utrecht din 1713, urmat de două *Cicluri britanice*, primul încheiat odată cu războiul de independență din America, cel de-al doilea odată cu sfârșitul Primului Război Mondial, urmat de cel de-al cincilea, *Ciclul american*, încă în desfășurare.<sup>5</sup> Primul ciclu vine pe fondul marilor descoperiri geografice, respectiv prin rutele deschise de Vasco da Gama și Alvarez Cabral, ce oferă portughezilor acces la o rețea de porturi de neimaginat până atunci și provocând, practic, o explozie a comerțului. În plus, prin controlul pe care ajung să îl dețină asupra unor puncte precum Macau, dar mai ales a strâmtoării Malacca, portughezii sunt primii care profită de controlul unui nod comercial pentru a-i da o coloratură strategică. Cel de-al doilea ciclu vine într-un moment în care expansiunea maritimă devenise deja o realitate, iar înfrângerea Invincibilei Armada a lui Filip al II-lea a blocat hegemonia spaniolă, permițând Țărilor de Jos, exemplu concludent de *soft power* în Evul Mediu european, să devină principala putere datorită controlului asupra piețelor de desfacere din colonii prin flota aproape exclusiv comercială deținută. Mult mai pricepuți la mânăuirea banilor, olandezii au adus, în același timp, o inovație fiscală pe care o vedem replicată rapid doar de cei care aveau să le urmeze la supremația mărilor, înființând Compania Olandeză a Indiilor de Est și ajungând să controleze comerțul în Oceanul Indian, cu strâmtoarea Malacca punct de referință pentru ei.<sup>6</sup>

---

<sup>4</sup> Robert D. Kaplan, *Revenirea lumii lui Marco Polo. Război, strategie și interese americane în secolul XXI*, Humanitas, București, 2019, pg. 84

<sup>5</sup> Andrei Miroiu, „Evoluția sistemului internațional până la 1914”, in Andrei Miroiu, Ra du-Sebastian Ungureanu, *Op. Cit.*, pg. 16

<sup>6</sup> J.M Roberts, Odd Arne Westad, *Istoria Lumii. Din preistorie până în prezent*, Polirom, Iași, 2018, p. 533

Cele două cicluri britanice se instalează odată cu Pacea de la Utrecht, care pune capăt Războiului de 30 de ani și lasă în urmă o Europă continentală istovită și o Mare Britanie care învinsese uriașa flotă de corăbii a lui Filip al II-lea și își dovedise deja superioritatea pe mare. Pacea de la Utrecht aduce Marii Britanii controlul asupra strâmtorii Gibraltar, care marchează predominanța britanică asupra principalului punct de acces dinspre Europa către Americi și chiar continentul african, Asia și Indiile orientale. În plus, cazul Marii Britanii mai cunoaște un specific pe care îl moștenește de la Regatul Țărilor de Jos, însă îl duce la un alt nivel. În aceeași perioadă, ia avânt Compania britanică a Indiilor de Est, una din primele societăți pe acțiuni care ajunge să dețină monopolul asupra comerțului cu zona Asiei, îndeosebi cu China și India.

Marea Britanie a fost prima putere mondială care a înțeles conceptul de securitate și modul în care poate să îl livreze posesiunilor sale de pe întregul glob, pornind de la dezvoltarea economică. Vorbim de țări situate, majoritatea, în zone de pe glob predispușe într-o măsură mai mare la crize decât Europa, avansată economic, industrial și politic, iar „extinderea Imperiului în lumea mai puțin dezvoltată a avut ca efect reducerea unor astfel de riscuri prin impunerea, direct sau indirect, a unei forme de control european”<sup>7</sup>, ca și prin investiții și depozite financiare masive, care prezentau o serie de garanții inclusiv pentru pătura bogată a societății britanice.

Odată cu efectele revoluției industriale și, în egală măsură, cu dezvoltarea liberalismului, Imperiul Britanic ajunge să promoveze în întreaga lume liberul schimb și capitalismul, ca și libertatea de mișcare a forței de muncă, mai ales după abolirea sclaviei, investind în colonii și instaurând *pax britannica*, un concept general de pace instaurată în sistem de o putere maritimă care putea controla mările și, prin acestea și prin punctele nodale maritime, comerțul mondial și care, în egală măsură, perpetua statul de drept, dezvoltarea și avansul tehnologic.

Cel de-al cincilea ciclu al lui Modelski, cel american, se instalează odată cu marile schimbări din secolul XIX, însă și printr-un act politic determinant: doctrina Monroe, proclamată în 1823 de către președintele american James Monroe și care marca nici mai mult nici mai puțin decât extinderea influenței americane în întreaga emisferă vestică. Respingând cu amenințarea repercusiunilor orice formă de intervenționism din partea statelor europene în politica Statelor Unite, Monroe transformă Oceanul Atlantic într-un câmp de bătălie pentru zonele de influență ale

---

<sup>7</sup> Niall Ferguson, *Imperiul. Cum a creat Marea Britanie lumea modernă*, Polirom, Iași, 2018, pg.307



Statelor Unite și ale puterilor europene, cu Marea Britanie în prim plan. America începea să își extindă influența și să își stabilească propria rețea comercială în regiune și, de acolo, în plan global.<sup>8</sup> Doctrina Monroe s-a completat perfect cu viziunea lui Alfred Thayer Mahan, constituind baza de la care a pornit expansiunea americană în afara continentului nord-american. Sub influența lucrării lui Mahan, ”Statele Unite au inițiat un program de construire a unei flote militare mai ambițios chiar și decât al Germaniei, iar în 1907 flota americană nu era întrecută decât de cea britanică.”<sup>9</sup>

Controlul punctelor nodale identificate de Mahan a fost o prioritate demonstrată evident de următoarele două secole, americanii ajungând să repliceze și, în același timp, să perfecționeze pacea în sistem pe care au avut-o britanicii prin controlul mărilor. Începea *pax americana*.

Dincolo de aceste aspecte care privesc dominația sistemică, într-un micro-cosmos aparte, strâmtoarea Malacca începea de timpuriu să modeleze lumea Asiei de Sud-Est, iar China își aprofunda strategiile de super-putere încă din Evul Mediu. Cu un imperiu imens construit și menținut din Antichitatea timpurie, China a manifestat tendințe evidente de expansiune și către regiunile vecine, uneori chiar situate la distanțe considerabile față de teritoriul continental de bază. Principalul caz care merită analizat este cel al expedițiilor întreprinse de amiralul Zhang He în timpul dinastiei Ming, care a condus, în perioada 1405-1433, nu mai puțin de șapte flote însumând aproape 300 de vase, în Oceanul Indian. Ce este foarte interesant privește în primul rând punctele vizate, respectiv India, Africa de Est, Marea Roșie, dar și Indonezia, deci strâmtoarea Malacca și Golful Persic și Golful Oman, despărțite de strâmtoarea Hormuz.<sup>10</sup>

Cam imediat după expedițiile lui Zhang He, istoria maritimă a Europei cunoaște, odată cu epoca marilor expediții și descoperiri geografice, o întretăiere cu mediul asiatic, la fel de dinamic și dezvoltat într-un microcosmos aparte de cel al europenilor. Unul dintre aceste puncte nevralgice era încă din acea perioadă zona strâmtoării Malacca, punct de legătură nu doar cu statele riverane, cât mai ales poartă către Marea Chinei de Sud și micro-universul chinez și punte de legătură între lumea Indiei și cea a Chinei. Cu atât mai mult cu cât expedițiile lui Zhang He avuseseră loc înainte

---

<sup>8</sup> Henry Kissinger, *Diplomația*, Ed. Bic ALL, București, 2007, pg. 30

<sup>9</sup> Niall Ferguson, *Colosul. Ascensiunea și Decăderea Imperiului American*, Polirom, Iași, 2019, p. 58

<sup>10</sup> Yuval Noah Harari, *Sapiens. Scurtă istorie a omenirii*, Polirom, Iași, 2017, pg. 245

de sosirea europenilor, momentul în care portughezii, olandezii și mai târziu britanicii și chiar francezii și-au făcut apariția a marcat începutul unei rivalități cu Imperiul Chinez asupra strâmtorii.

Este interesant de analizat mentalitatea Chinei în ce privește zonele de influență. Pentru China, zona Chinei continentale nu a fost niciodată de ajuns. Ca majoritatea puterilor imperiale, nucleul este protejat de o ”zonă sinică”, compusă din Vietnam, Coreea și zonele insulare din mările care înconjoară China și de o ”zonă asiatică interioară”, cu teritorii populate de alte civilizații dar pe care China trebuie să ajungă să o controleze pentru a se feri de ”zona exterioară”.<sup>11</sup> Este exact ce vedem și astăzi, atât prin acțiunile directe ale Chinei, în special în Marea Chinei de Sud sau Marea Chinei de Est ori în Hong Kong și Taiwan, cât și prin modul în care elementul civilizațional, etnic și cultural a fost cuantificat la maximum de Beijing în special în ultimele decenii.

Revenind, pe moment, în istorie, modelul Chinei e rapid urmat de marile puteri europene, care transformă, pe rând, strâmtoarea Malacca într-un punct focal pentru arhitectura proprie de securitate.

Astăzi strâmtoarea Malacca face parte din probabil principalul nod comercial și strategic din lume. Alături de strâmtoarele „surori” Sunda, Lombok și Makassar, însă și de Marea Chinei de Sud, Malacca asigură legătura dintre Oceanul Indian și Oceanul Pacific și legătura dintre mai multe lumi. Pe aici trece peste jumătate din comerțul global anual, o treime din traficul maritim în general la nivel mondial și, poate mai important, un imens tranzit energetic – „două treimi din aprovizionările cu energie ale Coreei de Sud, aproape 60% din aprovizionările cu energie ale Japoniei și Taiwanului și 80% din importurile de țiței ale Chinei”<sup>12</sup>.

Dependența ridicată remarcată astăzi la nivel mondial de Malacca o face vulnerabilă nu doar în ce privește schimburile economice și comerciale, dar și în ce privește pirateria, problemă veche în regiune, terorismul și crima organizată în porturi. Cel mai aglomerat nod comercial din lume nu beneficiază, astăzi, de un cadru de cooperare internațional, care să includă nu doar statele litorale, dar și puterile regionale și actorii internaționali. În prezent, statele litorale sunt nevoite să se bazeze

---

<sup>11</sup> Samuel Huntington, *Ciocnirea civilizațiilor și refacerea ordinii mondiale*, Ed. Litera, București, 2019, p. 306

<sup>12</sup> Robert D. Kaplan, *Marea Chinei de Sud și sfârșitul stabilității în Pacific*, Ed. Litera, București, 2016, pg. 26

în cea mai mare proporție pe resursele proprii, cu ajutor limitat din partea altor state în ce privește dezvoltarea capacităților necesare.<sup>13</sup>

Problema dependenței Chinei de importurile energetice venite prin Malacca nu este ceva nou. Însă creșterea acestei dependențe și creșterea volumului comercial energetic care tranzitează Malacca tinde să fie problematic, cu atât mai mult în contextul în care China nu are, în acest moment, alternative serioase, iar statele riverane, îndeosebi cele mari, respectiv Malaezia și Indonezia, cunosc o creștere economică și o dezvoltare constante care le pot pune într-o poziție de forță cu privire la Malacca și, desigur, în relațiile cu China.

Ca răspuns, China își extinde în mod constant influența nu doar în Marea Chinei de Sud, dar în întreaga Asie de Sud-Est, prin două metode relevante: extinderea strategică, prin intermediul controlului asupra unor puncte strategice de unde să își poată exercita influența – așa numitul „Șirag de perle” prin care China încearcă de câțiva ani să controleze anumite noduri sau puncte care să le extindă poziția la nivel regional și global; și construcția de insule artificiale în Marea Chinei de Sud prin intermediul cărora să își poată extinde apele teritoriale aflate sub control și unde să poată desfășura în voie operațiuni de explorare și exploatare a gazelor și petrolului aflate în platforma continentală.

Ori, în contextul strâmtorii Malacca, o simplă privire pe hartă ne arată că, odată cu extinderea controlului apelor teritoriale prin insulele Spratly, China se apropie suficient de mult de zona efectivă a strâmtorii Malacca. Se pune, în modul cel mai logic, întrebarea dacă intențiile manifestate în arhipelagul Spratly sau în Paracel vor fi încununuate de succes, oare pasul următor al Chinei nu va fi să încerce o dispută cu Singapore, Malaezia ori Indonezia asupra, deocamdată, a unor insulițe din capătul estic al strâmtorii Malacca, pe care ulterior China să le poată folosi pentru a controla, în tandem cu Singapore, gura estică a strâmtorii și astfel să întoarcă dependența pe care China o are față de această strâmtoare?

---

<sup>13</sup> Rosihan Arsyad, „Cooperation to Safeguard Shipping through the Malacca Strait”, in Andrew Forbes (Ed.), *Asian Security: Regional Cooperation in the Malacca Strait*, Sea Power Center – Australia, Commonwealth of Australia, Canberra, 2008, pg. 176

\*\*\*

Odată încheiată analiza istorică a rolului mării și a regiunii Asiei de Sud-Est și înainte de a purcede la capitolele dedicate rolului strâmtorilor maritime, următoarea etapă a lucrării a vizat analiza cadrului juridic.

Dreptul mării este inclus în dreptul internațional public, nefiind întotdeauna reglementat în mod specific, însă este codificat și de către fiecare stat în parte în funcție de resurse și necesități. Pentru un stat, spațiul acvatic este compus din apele interioare și marea teritorială.<sup>14</sup>

Dacă apele interioare sunt supuse jurisdicției depline a statului pe teritoriul căruia se află, cursurile de apă transfrontaliere sau cele de frontieră intră numai parțial în jurisdicția fiecărui stat, la fel cum se întâmplă și cu drepturile și obligațiile care revin statului, de la navigație civilă și exploatarea resurselor la comerț și chiar navigație militară.<sup>15</sup>

Apele portului sunt supuse suveranității statului riveran și jurisdicției sale interne, inclusiv în ce privește regulile de acces, staționare și eventuale activități. Este dreptul statului riveran să interzică accesul navelor străine sau să limiteze drepturile acestora.<sup>16</sup>

Codificarea Dreptului Mării, deși abordată treptat de-a lungul istoriei (*Lex Rhodia*, *Bazilicalele* Imperiului Bizantin, *Codex Amalfitana*, *Codul Oleron*, *Marea Liberă* a lui Hugo Grotius), a început ca proces definitiv odată cu perioada de după cel de-Al Doilea Război Mondial, sub coordonarea Organizației Națiunilor Unite și printr-o serie de trei conferințe pe care le putem grupa în două mari etape. Din prima etapă a acestui proces face parte și Prima Conferință ONU (United Nations Convention on the Law of the Sea, «UNCLOS-I») care a avut loc la Geneva în 1958. Au fost soluționate multe probleme referitoare la marea teritorială în cadrul acestei Conferințe, însă cu privire la aspecte punctuale ce privesc marea teritorială, acestea s-au soldat cu un insucces. Și anume: nu s-a putut stabili lățimea acesteia, acest aspect fiind foarte important, drept urmare, putem spune că această Conferință a eșuat din acest punct de vedere. Pe lângă această problemă nesoluționată se mai numără și regimul golfurilor și strâmtorilor, interzicerea experimentelor nucleare și termonucleare în largul mării, dreptul de trecere inofensivă a navelor

---

<sup>14</sup> Teritoriul în Dreptul Internațional, DreptMD - <https://dreptmd.wordpress.com/cursuri-universitare/drept-international-public/teritoriul-in-dreptul-international/>

<sup>15</sup> Com. Constantin Manea, Com. Dr. Marian Moșneagu, *Dreptul Mării în timp de Pace*, Ed. Mica Valahie, București, 2011, p. 57-58

<sup>16</sup> *Ibidem*, p. 414

militare și regimul apelor interne.<sup>17</sup>

A doua Conferință privind Dreptul mării (UNCLOS II, United Nations Convention on the Law of the Sea II, 1960, Geneva), nu a prezentat prea mult succes, nici prin aceasta nereușindu-se stabilirea limitelor mării teritoriale.

Deși este în egală măsură legiferată la nivel național, regulile definitive care marchează drepturile teritoriale asupra apelor se bazează în primul rând pe prevederile Convenției Națiunilor Unite asupra Dreptului Mării din 10 decembrie 1982, cunoscută mai larg ca Convenția de la Montego Bay asupra dreptului mării, convenție care se bazează pe mai multe conferințe organizate la nivel internațional în secolul XX, în special cele de la Geneva din 1958 și 1960.

Convenția, la care a aderat majoritatea statelor lumii, stabilește, ca reguli generale pentru drepturile asupra apelor teritoriale: ”Art.2 alin. (1). Suveranitatea statului riveran se întinde dincolo de teritoriul sau și de apele sale interioare, iar în cazul unui stat-arhipelag, dincolo de apele sale arhipelagice, asupra unei zone a mării adiacente desemnate sub numele de mare teritorială.[...] Art. 3. Orice stat are dreptul de a fixa lățimea mării sale teritoriale; aceasta lățime nu depășește 12 mile marine, măsurate de la liniile de baza stabilite în conformitate cu prezenta convenție.”<sup>18</sup>

Sub prevederile aceleiași Convenții, un stat riveran este îndreptățit la ape teritoriale, adiacente țărmului, care să nu depășească 12 mile marine măsurate de la liniile de bază. În interiorul apelor teritoriale, sau a mării teritoriale, statul riveran își exercită suveranitatea deplină, inclusiv asupra resurselor marine și a resurselor de subsol. Totodată, Convenția îi asigură statului riveran dreptul la o Zonă Contiguă, care să nu depășească 24 mile marine de la liniile de bază, zonă care servește drept scop exercitarea drepturilor de control din partea statului riveran pentru a preveni și pedepsi încălcări ale legilor vamale, fiscale, sanitare ori de imigrație sau de control al traficului cu obiecte istorice și arheologice. În plus, un stat riveran are dreptul la o zonă economică exclusivă care nu poate depăși 200 de mile marine de la liniile de bază, zonă în care statul riveran are drepturi suverane pentru explorare și exploatarea resurselor naturale, atât cu privire la fauna și flora de deasupra fundului mării, cât și cu privire la resursele de subsol, dar și cu privire la folosirea zonei pentru producerea de energie utilizând apa, curenții maritimi sau energie eoliană. <sup>19</sup>

---

<sup>17</sup> *Ibidem*, p. 67

<sup>18</sup> Convenția Națiunilor Unite din 10 decembrie 1982 asupra dreptului mării - <http://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocumentAfis/26155>

<sup>19</sup> United Nations Convention on the Law of the Sea at 30, Organizația Națiunilor Unite, 2012, pg. 3 - [https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/pamphlet\\_unclos\\_at\\_30.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/pamphlet_unclos_at_30.pdf)

Regimul juridic general cu privire la strâmtoari a fost stabilit tot prin Convenția de la Montego Bay din 1982, în special pentru strâmtoarile care au o importanță majoră pentru navigația și comerțul în plan mondial, pentru cele de interes regional existând reglementări speciale, la fel ca și în cazul anumitor strâmtoari care au un regim special, așa cum este cazul strâmtoarilor Gibraltar, Magellan, Bosfor și Dardanele.

„Prin strâmtoarile care leagă o parte a mării libere sau o zonă economică exclusivă cu o altă parte a mării libere ori o zonă economică exclusivă se recunoaște navelor și aeronavelor străine un drept de trecere în tranzit. Prin strâmtoarile care leagă marea teritorială a unui stat o parte a mării libere sau a zonei economice exclusive a unui stat se recunoaște navelor străine un drept de trecere inofensivă în condiții similare cu dreptul de trecere prin marea teritorială.”<sup>20</sup>

Cu toate acestea, cererea pentru un tranzit continuu și rapid nu precede pasajul prin strâmtoare cu scopul intrării, părăsirii sau întoarcerii dintr-un stat limitrof al strâmtoarii, caz care intră sub incidența condițiilor de intrare în statul respectiv.<sup>21</sup>

În timpul exercitării dreptului de trecere în tranzit, navele sau aeronavele trebuie să traverseze fără întârziere strâmtoarea, să se abțină de la amenințări sau folosirea forței îndreptate împotriva suveranității, integrității teritoriale sau independenței politice a statelor limitrofe sau în orice alt mod prin care să încalce principiile dreptului internațional, precum și să se abțină de orice activități altele decât cele incidente modului normal al tranzitului continuu și expeditiv, cu excepția cazurilor de forță majoră sau de catastrofă.<sup>22</sup> Evident că subiectul este aprofundat în lucrare, existând detalieri necesare pentru a înțelege complet regimul strâmtoarilor maritime.

În afara prevederilor Convenției de la Montego Bay, anumite strâmtoari maritime se supun regulilor unor convenții separate, cum este cazul strâmtoarilor Bosfor și Dardanele, care sunt reglementate de Convenția de la Montreux.

Dacă strâmtoarile maritime intră sub jurisdicția internațională, în special a Convenției de la Montego Bay, sau a altor convenții internaționale cum este cazul strâmtoarilor Bosfor și Dardanele, canalele maritime, construite artificial, necesită reglementări separate, mai ales pentru necesitatea asigurării drepturilor de liberă trecere, cum este cazul Canalului de Suez și al Canalului Panama.

---

<sup>20</sup> Nicolae Dudu, Eugen Olteanu, *Drept Maritim și legislație navală*, Note decurs, Ed. Nautica, 2003, p.114

<sup>21</sup> Convenția Națiunilor Unite privind Dreptul Mării (United Nations Convention on the Law of the Sea), 1982, Part. III, Art. 38 (2), p. 37 - [https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf)

<sup>22</sup> *Ibidem*, Part. III, Art. 39 (1), p. 37 -

[https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf)

În ce privește Malacca, la momentul Convenției de la Montego Bay, situația strâmtorii era deja dezbătută între statele litorale și puterile maritime. Principalele probleme dezbătute au fost independența celor trei state riverane, Indonezia, Malaezia și Singapore, extinderea lățimii apelor teritoriale și potențiala includere a mai multor puncte de blocaj strategice în cadrul regimului teritorial maritim însă cu menținerea libertății de tranzit prin acestea, în mod special pentru navele de război, și cu asigurarea suveranității celor trei state limitrofe asupra strâmtorii.<sup>23</sup> Convenția din 1982 conține prevederi care se aplică statelor în cauză, la Partea III care privește regimul strâmtorilor folosite pentru navigație internațională, respectiv asigurarea celor 12 mile marine de apă teritorială și 200 mile marine de zonă economică exclusivă, dreptul la liberă trecere pentru nave și avioane prin strâmtoare, recunoașterea statutului de ape arhipelagice, precum și menținerea unei balanțe între interesele statelor riverane de a păstra jurisdicția și suveranitatea asupra strâmtorilor și dreptul altor state de a beneficia de dreptul la trecere în tranzit.<sup>24</sup>

Totodată, pentru a asigura securitatea, siguranța și fluidizarea traficului prin strâmtoare, există un set de reguli care au fost desemnate de Organizația Maritimă Internațională în cooperare cu statele riverane ale strâmtorii Malacca, pentru navigatori indiferent de tipul navei.

\*\*\*

După parcurgerea și înțelegerea regimului juridic care guvernează mările și, la modul specific, strâmtorile și canalele maritime, lucrarea a mers pe analiza rolului jucat de acestea ecuațiile de putere și arhitectura de securitate, analizând strâmtorile Bosfor și Dardanele și Canalele de Suez și Panama.

Din multe puncte de vedere, strâmtorile și canalele maritime sunt izvoare și chiar forme atipice de dileme de securitate. În sensul original al termenului, inventat de John Herz, dilema de securitate ”descrie condiția în care statele, nesigure de intențiile lor reciproce, se înarmează de dragul securității și, procedând astfel, instituie un activ cerc vicios. Înarmându-se de dragul securității, statele se simt mai puțin sigure, cumpără mai multe arme, deoarece mijloacele care

---

<sup>23</sup> Zhen Sun, *Regulation of Shipping in the Straits of Malacca and Singapore*, Centre for International Law – National University of Singapore, 2017, p. 5 - <https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/2017/10/SOMS-Sun-Zhen.pdf>

<sup>24</sup> *Ibidem*, p. 12

servesc oricui în vederea securității reprezintă o amenințare pentru altul care, la rândul său, reacționează înarmându-se”<sup>25</sup>.

O strâmtoare este izvor al dilemelor de securitate pentru toate statele care depind într-atât de ele, încât se simt nevoite să investească în strategie și în domeniul militar pentru a putea transmite un semnal de amenințare rivalilor sau statelor care dețin controlul asupra strâmtoarelor. China, de exemplu, investește masiv în marina militară în operațiunile din Marea Chinei de Sud pentru a reduce pe cât posibil dependența de Malacca, iar SUA a investit sume exorbitante în bazele militare din Panama, deși nu exista niciun competitor real și direct implicat care să îi pună probleme și la care să nu poată răspunde în timp util.

Analizând cazuri specifice, Turcia este exemplul perfect de stat relevant și puternic datorită poziției pe care o are și modului în care poziția sa influențează arhitectura de securitate la nivel regional sau calculele de securitate, economice sau militare ale altor state. Cum face asta? Prin accesul la și stăpânirea exclusivă a două strâmtoare maritime care reglează unica posibilitate de comunicare dintre Marea Neagră și Marea Mediterană. Toate statele litorale ale Mării Negre depind ca aprovizionare de tranzitul prin cele două strâmtoare și toate statele care au interese comerciale, de securitate sau de orice alt fel în Marea Neagră depind de modul în care Turcia respectă în primul rând tratatele în vigoare și, în al doilea rând, de poziția Turciei referitoare la statul de pavilion al navelor care vor să treacă prin Bosfor și Dardanele.

Cea mai delicată situație pentru regiune este dată de posibilitatea unei înțelegeri între Rusia și Turcia în privința tranzitului flotei militare prin Bosfor și Dardanele, ce ar garanta Rusiei controlul asupra Mării Negre, precum și accesul în Marea Mediterană.<sup>26</sup> Este motivul pentru care NATO are nevoie să implice Turcia la un nivel ridicat în ecuațiile sale strategice și militare, astfel încât administrația de la Istanbul să înțeleagă rolul important pe care îl joacă în regiunea Mării Negre. În ce privește tranzitul ambarcațiunilor militare prin Bosfor și Dardanele, este important de subliniat faptul că, sub prevederile Convenției de la Montreux, cu modificările ulterioare, Turcia

---

<sup>25</sup> Kenneth Waltz, *Teoria Relațiilor Internaționale*, Polirom, Iași, 2006, p. 252, APUD John H. Herz, ”Idealist internationalism and the security dilemma”, *World Politics*, vol.2, ianuarie 1950

<sup>26</sup> Ariel Cohen, Conway Irwin, „U.S. Strategy in the Black Sea Region” in *Backgrounder #1990 on [Russia](#) and [Russia and Eurasia](#)*, 2006 - <http://www.heritage.org/research/reports/2006/12/us-strategy-in-the-black-sea-region>



trebuie să permită tranzitul vaselor NATO prin strâmtori și să îl prevină pe cel al ambarcațiunilor militare rusești, în special în condițiile unui război împotriva Alianței Nord-Atlantice.<sup>27</sup>

Alt exemplu analizat în această cercetare, Canalul de Suez este una din cele mai relevante construcții artificiale care au schimbat total fața comerțului și a tranzitului maritim la nivel mondial. Emanație a colonialismului francez și englez, însă cu reverberații încă din Antichitate, canalul de Suez a intrat într-o eră cu totul aparte începând cu 1956 și cu așa numita „criză a canalului de Suez”, determinată de decizia președintelui egiptean Gamal Abdel Nasser de a prelua cu forța controlul asupra canalului aflat sub control franco-britanic, canalul ajungând să fie redeschis în 1957, sub controlul Egiptului.<sup>28</sup>

Nasser a făcut la acel moment din Egipt un actor de prim rang la nivel regional și unul din fondatorii ”mișcării de nealinieră”, cea care a pus bazele așa numitei ”lumi a treia”, marcând neutralitatea față de conflictul dintre blocul occidental și cel sovietic. Pe de altă parte, accesul la resursele de petrol, care a explodat aproape simultan în Nordul Africii și Orientul Mijlociu, au completat un tablou geopolitic care au făcut din această regiune una crucială pentru securitatea energetică a întregii lumi. De resursele din Orientul Mijlociu și Nordul Africii și de transportul lor prin Canalul de Suez au ajuns să depindă nu doar puterile europene, ci și cele asiatice, cel mai bun exemplu fiind China.

Însă modul în care petrolul ajunge pe piețele asiatice nu depinde doar de Suez, ci de o întreagă succesiune de canale și strâmtori care au creat un tranzit rapid și ieftin comparativ cu traseele medievale. Canalul de Suez face legătura dintre Marea Mediterană și Marea Roșie. Urmează strâmtoarea Ormuz și Golful Aden, iar în cele din urmă, pentru a ajunge în Asia de Sud-Est, strâmtoarea Malacca.

După lungile perioade în care Canalul nu a putut fi folosit în contextul crizelor din Orientul Mijlociu și Nordul Africii, acesta a devenit, treptat tot mai tranzitat și din ce în ce mai important pentru transportul maritim internațional, îndeosebi de hidrocarburi, și implicit pentru calculele strategice legate de securitatea energetică regională și internațională și de arhitectura de securitate

---

<sup>27</sup> *Convenția de la Montreux*, 1936- <http://www.globalsecurity.org/military/world/naval-arms-control-1936.htm>

<sup>28</sup> Tony Judt, *Postwar. A History of Europe Since 1945*, The Penguin Press, New York, 2005, p. 294-297

în general. Acest fapt s-a datorat și în egală măsură a determinat și extinderile care au vizat lățimea, adâncimea și construirea unor variante ocolitoare pentru fluidizarea traficului.

Al doilea canal relevant pentru comerțul și transportul maritim internațional analizat este Canalul Panama, construit în perioada 1881-1914 în istmul omonim din America Centrală. Canalul leagă Oceanul Atlantic de cel Pacific și a rezolvat în bună măsură problema lungimii transportului de pe coasta de vest pe cea de est a întregului super-continent american. Canalul s-a aflat sub dominația SUA, inclusiv printr-o prezență militară semnificativă, până în 1999, când este retrocedat statului Panama, cu condiția obligației de a nu închide niciodată canalul pentru circulație.<sup>29</sup>

Canalul Panama are o semnificație aparte în planul strategiei generale americane din acea vreme. La începutul secolului XX, SUA se aflau sub influența ideologică a Doctrinei Monroe, a Corolarului Roosevelt și a ideologiei lui Alfred Thayer Mahan. Toate trei converg spre obiectivul unei Americi mult mai bine articulate în plan regional, incisive și asertive în exportul puterii sale și mult mai ambițioase într-o direcție pe care mulți ambasadori au văzut-o ca o expresie a unui imperialism american. „Începutul secolului al XX-lea vede astfel instalată o Americă imperială, decisă să controleze, direct sau indirect, împrejurimile sale strategice și care observă cum Europa începe să seucidă, în aceeași zi în care se deschide, la inițiativa Washingtonului, Canalul Panama.”<sup>30</sup>

Prin Panama, SUA nu doar că și-au parafat complet dominația în America Centrală și de Nord, ci și-au deschis porțile larg către orice formă de intervenție în America de Sud. În plus, deținând controlul asupra Canalului și având baze militare puternice instalate în zonă, Statele Unite s-au asigurat că toți ceilalți înțeleg statutul de putere și că tot traficul comercial prin Panama ajunge să depinde de Washington. Nu în ultimul rând, prin Canalul Panama, SUA a transmis un mesaj definitiv tuturor celorlalte puteri internaționale care ar fi încercat, încă, prin America de Sud, să își impună interesele în zonă. Iar mesajul a fost unul ferm și apăsător și menținut până în ziua de azi – nimeni nu poate interveni în treburile interne din emisfera continentelor americane.

---

<sup>29</sup> Silviu Neguț, *Introducere în Geopolitică*, Ed. Meteor Press, București, 2009, p. 144

<sup>30</sup> Silviu Neguț, *Op. Cit.*, p. 115, APUD Aymeric Chauprade, Francois Thual, *Dicționar de Geopolitică*, Ed. Corint, București, 2003, p. 500

\*\*\*

Niciunul dintre exemplele de mai sus nu ating, însă, amplitudinea jocurilor de securitate și a înfiorătoarei dependențe a întregului comerț mondial de strâmtoarea Malacca, tratată în cel de-al patrulea și ultim capitol principal al lucrării. Dintre toate strâmtoarele, Malacca este, probabil, cel mai problematic punct roșu de pe glob. Nu este doar un punct de sufocare a traficului și comerțului internațional ci și o intersecție a unui amalgam de vulnerabilități și riscuri, transpuse atât la nivel individual, al ambițiilor sau determinantelor unui anumit stat, cât și multilateral și internațional.

De Malacca depinde într-atât China încât Beijing-ul joacă în permanență un joc de șah ambițios și chiar agresiv la care nu poate să nu existe un răspuns, atât din partea SUA, cât și a puterilor regionale.

De Malacca depinde existența celor trei state riverane, Singapore, Malaezia și Indonezia, iar jocurile de putere din jurul strâmtoării le obligă pe cele trei la investiții militare și la negocieri continue cu puteri externe, mai ales sub amenințarea asertivității Chinei.

De Malacca depinde traficul comercial internațional atât de mult încât dacă am asista la un blocaj similar cu cel al Suezului de la începutul lui 2021 ne-am putea aștepta la o criză economică de proporții catastrofice. La fel și dacă ne raportăm la securitatea energetică, la dependența uriașă a Chinei de Malacca pentru a-și asigura necesarul de petrol și gaze.

Iar Malacca are câteva probleme structurale majore care o fac o vulnerabilitate cu atât mai mare. E foarte îngustă și are porțiuni în care îngustimea e dublată de ape prea puțin adânci, care provoacă, literalmente, cozi uriașe de vase în fiecare moment. Pirateria, deși redusă față de secolul precedent, încă reprezintă o șicană care poate destabiliza oricând un trafic și așa înghesuit și cu emoții la fiecare pas.

Și de parcă nu ar fi de ajuns, Malacca este unică. Pur și simplu nu există, astăzi, o alternativă sustenabilă la acest punct de trecere atât de îngust și delicat, alta decât una care să ridice atât de mult costurile de transport încât să creeze alte și alte crize.

În fiecare an, pe aici trec peste 100.000 de vase, capitalizând aproximativ 40% din comerțul mondial. Totodată, o pătrime din tonajul mondial de petrol trece prin Malacca, aproximativ 16 milioane de barili de petrol pe zi doar în 2016, de exemplu, ceea ce o face al doilea cel mai

important pasaj energetic din lume și punctul nevralgic numărul unu pentru China, pentru care 80% din importurile de petrol depind de Malacca.<sup>31</sup>

Pe plan militar, este evidentă o dinamică nouă prin cheltuielile masive pe care le face China, care a depășit Statele Unite la numărul submarinelor noi și care e pe cale să depășească SUA la numărul navelor de război din Pacificul de Vest, dar și prin prezența SUA și chiar ambițiile militare ale statelor din strâmtoare.<sup>32</sup> Singapore, Malaezia și Indonezia se remarcă prin achiziția de submarine și cheltuieli de înzestrare. Orice nivel de creștere a temperaturii în regiune va forța noi investiții și noi achiziții pentru toate statele implicate, marile puteri regionale sau globale, dar și statele mai mici însă cu relevanță de *soft power*, așa cum sunt toate cele trei care împart Malacca.

Deși în lucrare există o analiză mult mai amplă a tuturor actorilor implicați, ne vom limita aici la a discuta pe scurt despre cei mai importanți.

Revenind la China, ambițiile sale asupra arhipelagurilor din Marea Chinei de Sud, ciocnirile de la distanță cu marina SUA și evoluția retoricii dintre India și China atât pe graniță cât și în plan maritim înfățișează un peisaj care duce la o militarizare puternică a Mării Chinei de Sud și la o aglomerare și mai mare a principalului nod de care depind toate statele din Asia de Sud-Est, strâmtoarea Malacca. Dincolo de importanța militară pe care o are deja strâmtoarea, având parte frecvent de nave de război deopotrivă chineze, americane și indiene, statele cu deschidere la Malacca au un avantaj pe care China nu-l va putea neutraliza sau înlocui niciodată prin sutele de insule militarizate din arhipelagurile Paracel sau Spratly. Dependenta uriașă de Malacca pentru resurse, în special hidrocarburi, menține vie ”dilema Malacca” și păstrează în cărți toate statele din regiune și nu numai care au acces, într-o formă sau alta, la strâmtoare.

Pe plan cultural, China a început să își valorifice rețeaua de comunități etnice din străinătate reînviind ideologia statului-nucleu, al Chinei Han, către care toate celelalte comunități, Chine mai mici sau orașe chinezești, să tragă. Obiectivul cultural se desfășoară în paralel cu cel geopolitic, care vizează hegemonia în Asia de Est, Asia de Sud-Est și, după cum ne-a evidențiat istoria recentă, atacul la statutul de superputere mondială. Pentru a ajunge acolo, China se folosește de diaspora

---

<sup>31</sup> Nik Martin, *Suez Canal blockage: 4 of the biggest trade chokepoints*, Deutsche Welle, 27 martie 2021 - <https://www.dw.com/en/suez-canal-blockage-4-of-the-biggest-trade-chokepoints/a-57020755>

<sup>32</sup> Robert D. Kaplan, *Butoiul cu pulbere al Asiei. Marea Chinei de Sud și sfârșitul stabilității în Pacific*, Litera, București, 2016, p. 57

din statele din regiune pentru a stabili punți care să o lege de acestea, fie că vorbim de regiuni pe care le vizează chiar pentru o viitoare alipire, cum sunt Hong Kong sau Taiwan, ori de state care au devenit deja puteri regionale relevante, cum e cazul singaporez.<sup>33</sup>

*Soft power*-ul chinez nu se oprește, însă, nici la diplomația culturală, nici la cea economică sau la crearea de orașe sau cartiere în alte state care să ajute ambele dimensiuni. La nivel general, dureroasa dependență de Malacca, încrângătura de securitate din Asia de Sud-Est și eforturile pe care le face, ofensiv, în Marea Chinei de Sud, forțează China de ani buni să caute rute alternative. Iar dacă eventuala rută prin Istmul Kra, din Tailanda, e deocamdată mai degrabă idee fantezistă în care China e dispusă să investească, o revitalizare și chiar reînnoire a vechilor rute comerciale pe uscat nu este deloc imposibilă atunci când ai banii și perspectivele Chinei, cu atât mai mult cu cât par că achiesează la idee toți actorii importanți la nivel global.

În ultimul deceniu, discuțiile despre noul *Drum al Mătăsii*, chiar *Noile Drumuri ale Mătăsii* sunt pe buzele tuturor, de la Beijing la Washington. Iar pentru China, asta ar însemna revenirea în forță în Asia Centrală și ulterior în Europa. Iar declarațiile de prietenie și turneele efectuate de Xi Jinping în Asia Centrală arată că obiectivul nu doar că e unul de top, ci și că începe să se investească deja în această direcție.<sup>34</sup>

Succesul acestui gen de politici, cum este și *One Belt One Road*, arată nu doar că China ar câștiga enorm din punct de vedere strategic, geopolitic, economic și în planul relațiilor de securitate, ci și faptul că multe state, mai ales din regiune, ar achiesa rapid și cu totul la planurile Chinei. De altfel, mișcările Chinei din ultimii ani, deocamdată în relativa proximitate, arată că Beijing se ține de treabă.

Un alt actor la fel de important în regiune ca și China este India, care se află la ieșirea vestică din strâmtoare. Prin controlul efectiv de-a lungul rutelor maritime care leagă Strâmtoarele Hormuz și Malacca, India nu este doar un paznic al securității comerțului mondial și un factor în lupta împotriva pirateriei și a terorismului, dar și un element decisiv de balans în ce privește expansiunea Chinei și relațiile Occidentului cu aceasta, acționând ca un element de îndiguire câtă vreme India va rămâne în relații apropiate cu Statele Unite și Europa. Datorită poziției cu privire la Hormuz și Malacca, India are o coloratură geostrategică ce pentru China poate însemna blocarea strâmtoării

---

<sup>33</sup> Samuel Huntington, *Ciocnirea civilizațiilor și refacerea ordinii mondiale*, Ed. Litera, București, 2019, p. 307

<sup>34</sup> Peter Frakopan, *Drumurile Mătăsii: o nouă istorie a lumii*, Ed. Trei, București, 2019, p.553

Malacca, principala sursă de aprovizionare cu petrol a Chinei și una din rutele comerciale care leagă întreaga planetă.

În egală măsură, însă, și India se confruntă cu același tip de dilemă când vine vorba de accesul la resurse și la punctele care îi asigură tranzitul acestora. Estimările privind dependența de combustibili fosili a celor două puteri asiatice fluctuează de la an la an, însă cele mai multe previziuni vorbesc de ani buni de o creștere de 60% a cererii de energie a Chinei între 2010 și 2030, iar cea a Indiei cu mai mult de jumătate. Deși puteri încă emergente, cele două își dispută așadar și dependența de aprovizionarea cu combustibili, care atrage cu sine și o competiție legată de furnizorii de combustibili.<sup>35</sup>

Prezență constantă în afacerile interne ale Europei îndeosebi prin prisma relațiilor economice și comerciale, China rămâne un punct central de interes atât pentru Uniunea Europeană, cât și pentru principalele puteri europene luate separat. De cealaltă parte, deși o bună bucată de timp concentrată mai mult pe zona de vecinătate, Uniunea Europeană caută, din ce în ce mai mult, să se regăsească în jocurile de securitate din toate zonele importante ale globului.

În această direcție a fost adoptată și Strategia de Securitate Maritimă a UE, în iunie 2014, document ce viza recunoașterea și enumerarea intereselor și amenințărilor de securitate și un set de obiective și acțiuni pentru a asigura libertatea de navigație, interesele economice și strategice și conservarea bio-diversității și pentru a contracara amenințările directe precum provocările militare convenționale, piraterie sau terorism.<sup>36</sup> Deși fără referiri directe la viziunea despre Malacca acest prim document în domeniu vorbește, totuși, de obiectivul cooperării aprofundate cu statele din ASEAN și este completat de programul Critical Maritime Routes (CMR) al Comisiei Europene care vizează activități pentru îmbunătățirea securității de-a lungul punctelor strategice maritime care se întind din Vestul Africii până la strâmătorile Malacca.<sup>37</sup>

---

<sup>35</sup> Cristina Ivan, "Black Sea – from dark to green energy?", IN George Cristian Maior, Sergei Konoplyov (Ed.), *Black Sea Security Program – 15 years of commitment, cooperation and way forward*, Ed. ANIMV, București, 2014, pg. 24

<sup>36</sup> *The EU Maritime Security Strategy. Promoting or Absorbing European Defence Cooperation*, Clingendael Netherlands Institute of International Relations, aprilie 2015 - <https://www.clingendael.org/sites/default/files/pdfs/Policy%20brief%20EU%20Maritime%20Security%20Strategy.pdf>

<sup>37</sup> *Ibidem*

Următorul pas a fost consumat în aprilie 2021, când Uniunea Europeană, călcând pe urmele Statelor Unite, a adoptat propria strategie privind regiunea Indo-Pacific. Pornind de la acceptiunea că regiunea reprezintă centrul de gravitație al lumii din punct de vedere economic și strategic, Consiliul Uniunii Europene, prin reuniunea miniștrilor de externe din cele 27 state membre din 19 aprilie, a adoptat un set de concluzii privitoare la linia pe care UE ar trebui să o urmeze, în tandem cu obiectivele de dezvoltare durabilă ale ONU, însă și ținând cont de competiția geopolitică intensă pe care Consiliul o subliniază în Indo-Pacific.<sup>38</sup>

În ce privește atitudinea principalelor puteri occidentale față de regiune, acestea se leagă atât de Franța, Germania și Marea Britanie, cât mai ales de prezența Statelor Unite ale Americii și de relațiile acesteia atât cu aliații tradiționali din regiune, precum Japonia, Taiwan sau Coreea de Sud, cât și cu cei cu care se dezvoltă relațiile mai degrabă în ultima vreme, precum Vietnam. Însă, în egală măsură, atitudinea față de regiune este dictată și de natura relațiilor cu China și de modul în care China și Statele Unite se percep reciproc ca rivali sau chiar adversari.

Dinamica în care gândesc decidenții americani este cea care ne poate ajuta să înțelegem ce se întâmplă în relația cu China. Chiar dacă fostul președinte american Donald Trump a modificat schimbările predecesorului său în pivotul către Asia și i-a dat o altfel de coloratură, mai agresivă ca postură și mai puțin favorabilă cooperării sectoriale sau prin terți, gândirea politică americană, care se încadrează în aceleași linii logice generale, ar prefera China ca partener constructiv la nivel global. Iar revenirea democraților la conducerea SUA, prin administrația Biden, ar putea însemna o revenire la retorica potrivită unei astfel de logici. Pentru asta, ar fi nevoie în egală măsură ca SUA să recunoască nivelul regional și global al Chinei, însă în același timp să își mențină pozițiile de forță în regiunea Asiei de Sud-Est, chiar la ea acasă, forțând în acest fel China să recunoască, al rândul ei, Statele Unite ca pe un actor stăpân pe picioare inclusiv în zonă.<sup>39</sup>

Deși încă aflat la început de mandat, Joe Biden nu dă semne că ar dori o detensionare prea evidentă a relațiilor cu China, nici că ar face pași în spate de la a sancționa China atunci când situația o cere. În martie 2021, doi oficiali guvernamentali chinezi au fost sancționați de către SUA, ca și de către Uniunea Europeană, Marea Britanie și Canada, pe fondul abuzurilor și încălcării

---

<sup>38</sup> *EU Strategy for Cooperation in the Indo-Pacific*, European Union External Action Service, 19 aprilie 2021 - [https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage\\_en/96741/EU%20Strategy%20for%20Cooperation%20in%20the%20Indo-Pacific](https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage_en/96741/EU%20Strategy%20for%20Cooperation%20in%20the%20Indo-Pacific)

<sup>39</sup> Zbigniew Brzezinski, *Op. Cit.*, p.174

drepturilor omului împotriva minorității etnice de uiguri din Xinjiang.<sup>40</sup> Cu doar câteva zile înainte, Secretarul de Stat al SUA, Antony Blinken, anunța sancționarea de către SUA a 24 de oficiali chinezi și din Hong Kong, sub acuzația că acțiunile acestora au condus la limitarea și încălcarea autonomiei Hong Kong, anunț prin care reiterea sprijinul Statelor Unite pentru respectarea drepturilor și libertăților pentru cetățenii din Hong Kong, laolaltă cu promisiunea de a răspunde oricâteori China nu își va respecta obligațiile asumate cu privire la Hong Kong.<sup>41</sup>

Mai mult, luna mai a venit cu noi evoluții care arată mai degrabă intrarea într-o logică de competiție intensă între China și SUA. Președintele Biden a ordonat recent comunității serviciilor din SUA să își intensifice eforturile pentru a determina dacă virusul COVID19 provine dintr-un laborator din China. Aceste suspiciuni nu fac decât să se adune la disputele existente asupra politicii Chinei din Marea Chinei de Sud, la cele legate de încălcarea drepturilor omului de către China în Xinjiang, la cele privitoare la Taiwan și Hong Kong sau la discuțiile referitoare la tehnologia 5G. Toate acestea au dus, așa cum o spune și Kurt Campbell, coordonatorul pentru Indo-Pacific din Consiliul Național de Securitate al SUA, la sfârșitul perioadei de angajament între SUA și China și la începutul unei perioade dominate de competiție.<sup>42</sup>

Prinse în ochiul uraganului geopolitic al Asiei de Sud-Est, cele trei state riverane ale strâmtorii Malacca, Indonezia, Malaezia și Singapore, sunt exemplele cele mai bune de *soft power* și *smart power* pe care le oferă regiunea. Poate cu excepția tendințelor expansioniste ale Indoneziei și de dilemele reciproce ale acesteia cu Australia, statele din Malacca sunt prinse într-un joc în care principalul scop este acela de a-și păstra statalitatea și autonomia neștirbite și îndeosebi de a nu cădea în zona de dominație chineză.

Malaezia și Singapore vin după o perioadă de construcție a figurilor politice emblematice Mahathir bin Mohammed și respectiv Lee Kuan Yew, care au părăsit sau sunt pe cale să părăsească scena și care lasă în urmă o moștenire de construcție a celor două state și transformare a lor în

---

<sup>40</sup> U.S. Department of the Treasury, *Treasury Sanctions Chinese Government Officials in Connection with Serious Human Rights Abuse in Xinjiang*, 22 martie 2021 - [https://home.treasury.gov/news/press-releases/jy0070#:~:text=WASHINGTON%20E2%80%93%20Today%2C%20the%20U.S.%20Department,Uyghur%20Autonomous%20Region%20\(XUAR\)](https://home.treasury.gov/news/press-releases/jy0070#:~:text=WASHINGTON%20E2%80%93%20Today%2C%20the%20U.S.%20Department,Uyghur%20Autonomous%20Region%20(XUAR))

<sup>41</sup> Antony J. Blinken, *Hong Kong Autonomy Act Update*, U.S. Department of State, 17 martie 2021 - <https://www.state.gov/hong-kong-autonomy-act-update/>

<sup>42</sup> Peter Martin, *Biden's Asia czar says era of engagement with Xi's China is over*, The Japan Times, 27 mai 2021 - <https://www.japantimes.co.jp/news/2021/05/27/asia-pacific/politics-diplomacy-asia-pacific/biden-china-czar-engagement/>



puteri *smart* și în tigri economici. Pentru ambele state, dilema cea mai grea a fost dintotdeauna cum să țină la distanță elementul chinez, inclusiv ca pondere demografică. Dacă în Malaezia, islamizarea a provocat un exod al etnicilor chinezi, însă relațiile economice cu China merg din ce în ce mai bine, Singapore este o țintă predilectă pentru Beijing, fiind dominat demografic de etnici chinezi și fiind o temere în sine pentru China din cauza relației cu Occidentul și mai ales cu Statele Unite și din cauza poziției sale, în porțiunea cea mai îngustă a strâmtorii Malacca.<sup>43</sup>

Dincolo de rolul decisiv pentru comerțul internațional, prin poziția în cea mai îngustă zonă a strâmtorii Malacca, Singapore este un soft power prin excelență care știe să investească mult în plan militar. Nu doar Quadriaterul de Securitate cu SUA, India și Australia și nici doar cooperarea cu Australia în antrenamente militare sunt de menționat aici. Singapore se numără printre țările cu cele mai mari investiții în securitate și apărare ca procent din PIB. Teamă de a fi lăsați singuri și nevoia de a rămâne antamați în inițiativele bilaterale sau multilaterale sau în exercițiile militare au împins întotdeauna micul tigră asiatic la investiții militare care să îl ajute să țină pasul.<sup>44</sup>

În strâmtoarea Malacca, geografia dă tonul, la fel cum o face, per ansamblu, întregul șir de strâmtoări și canale care leagă, cel puțin în plan energetic, Asia de Sud-Est, Africa, Orientul Mijlociu și Europa. În Asia de Est și Sud-Est, dintre cele paisprezece state din regiune, douăsprezece sunt dependente de petrolul venit din Orientul Mijlociu. Iar Strâmtoarea Malacca marchează capătul de linie al accepțiunii conform căreia Oceanul Indian este unul semi-închis, nu deschis cum este cazul Pacificului și Atlanticului, pentru că dependența de strâmtoări e atât de mare, încât Oceanul Indian este blocat la ambele capete de pânii ușor de blocat și imposibil de evitat.<sup>45</sup>

Strategia Chinei, cea a SUA, la fel ca și cea a Indiei sau a altor puteri regionale, sunt atât de mult orientate pe scara dilemei de securitate încât duc aproape la o anihilare reciprocă pe hârtie. În același timp, tot ele duc și la o complementaritate a intereselor care până acum a fost înțeleasă atât ca izvor de punți de cooperare, cât și ca sursă de rivalitate, potențial conflict și anihilare a atuurilor celuilalt.

---

<sup>43</sup> Robert D. Kaplan, *Răzbușarea Geografiei. Ce ne spune harta despre conflictele viitoare și lupta împotriva destinului*, Litera, București, 2014, p. 283

<sup>44</sup> Philip Orchard, *Singapore Wants Nothing to Do With a New Cold War*, Geopolitical Futures, 7 august 2020 - <https://geopoliticalfutures.com/singapore-wants-nothing-to-do-with-a-new-cold-war/>

<sup>45</sup> *Ibidem*, p. 262

Strâmtoarea Malacca este exemplul perfect de tablă de șah tocmai pentru că aici China forțează tot mai mult avansul aproape de granița estică a strâmătorii prin politica sufocant de asertivă în Marea Chinei de Sud. În egală măsură, tot spre granița estică se instalează tot mai mult Statele Unite cu a lor cooperare aprofundată și prezență în Vietnam. Interiorul strâmătorii surprinde cele trei mici state mari, Singapore, Malaezia și Indonezia, cu primele două îndeosebi remarcabile prin inteligența cu care au înțeles să mențină Statele Unite alături fără a le deveni vasale întrucâtva și evident că nu vorbesc de sensul propriu al cuvântului. Iar la capătul celeilalt India s-a așezat atât de bine în arhipelagurile Nicobar și Andaman, încât poate forța oricând o blocadă pe care o poate face nu doar singură, ci și împreună cu SUA și chiar, la nivel multilateral, dacă Quadrilaterul de Securitate cu Australia, SUA și Japonia se va activa sau va intra pe o pantă ascendentă a articulării unor poziții clare de unitate și a unor scenarii evolutive conturate precis.

În plus, evoluțiile ultimilor ani au adus două din fostele puteri coloniale europene cu istoric în Asia de Sud-Est, Olanda și Franța, în aceeași ecuație cu puterea europeană numărul unu de astăzi, Germania. Cele trei conduc o direcție nemaiîntâlnită până acum în context european – aceea a unei politici maritime, a unei poziții articulate comune pentru Europa într-o altă regiune a globului, Indo-Pacific, în contextul în care Uniunea Europeană recunoaște că vrea mai mult din acest punct de vedere și plusează cu o Strategie de Securitate Maritimă care capătă din ce mai mult avânt. Și, după cum se vede, nici Marea Britanie nu se lasă mai prejos. Deși e devreme încă, am putea discuta de o reluare a ambițiilor globale maritime pentru puteri europene, de această dată combinate. Cu siguranță istoricul colonialismului britanic, francez sau olandez a păstrat un oarecare nivel de ambiție în conștiința colectivă europeană, după cum același istoric creează din start avantaje culturale, economice, politice și chiar militare pe care cu siguranță puterile europene combinate le vor putea exploata.

Încet, dar sigur, piesele de șah se mută din ce în ce mai clar către Indo-Pacific și Asia de Sud-Est, sufocând o tablă de șah deja copleșită. Și unde să se simtă cel mai tare toate aceste mișcări dacă nu în zona strâmătorii Malacca, inima de necontestat a comerțului regional și unul din punctele care creează în fiecare zi, în toată lumea, emoții egale doar de nivelul extrem de ridicat al importanței Malaccăi pentru comerțul, economia și energia întregii lumi.

Statele Unite, China, cele patru puteri europene, Quadrilaterul de Securitate, India, cele trei puteri riverane, Vietnam și alte câteva state cu influență regională cum e cazul Thailandeii, Filipinelor, sau al celor două veșnice probleme chinezești – Hong Kong și Taiwan. Toți acești actori se strâng în jurul mesei pe care au așezat-o deja în îngusta și mult prea aglomerata strâmtoare care leagă Oceanul Indian de Marea Chinei de Sud și Oceanul Pacific. Iar piesele par că abia încep să se miște.

## BIBLIOGRAFIA LUCRĂRII DE DOCTORAT

- *A Collection of Papers for the 2nd International Conference on Security and Cooperation in the Asia-Pacific Region*, China Institute for International Strategic Studies, Beijing, 2014
- *American Opinion*, Wall Street Journal, 16 septembrie 1999
- *Cession of Kowloon*, Historical Laws of Hong Kong Online - <https://oelawhk.lib.hku.hk/archive/files/856548e79e19d10343fd68cec950632d.pdf>
- *Decision of the National People's Congress on the establishment and improvement of the Hong Kong Special Administrative Region's legal system and implementation mechanism for safeguarding national security*, XinhuaNet, 28.05.2020 - [http://www.xinhuanet.com/politics/2020-05/28/c\\_1126046490.htm](http://www.xinhuanet.com/politics/2020-05/28/c_1126046490.htm)
- *Dreptul de trecere inofensivă | Convenție*, Convenția asupra mării teritoriale și zonei contigui, încheiată la Geneva la 29 aprilie 1958, Secțiunea III - <https://lege5.ro/Gratuit/g42tsmzz/dreptul-de-trecere-inofensiva-conventie?dp=gqztqoijyg4yto>
- *EU-Singapore Free Trade Agreement: First Anniversary*, European Union External Action Service, Singapore, decembrie 2020 - [https://eeas.europa.eu/topics/maritime-security/89732/eu-singapore-free-trade-agreement-first-anniversary\\_en](https://eeas.europa.eu/topics/maritime-security/89732/eu-singapore-free-trade-agreement-first-anniversary_en)
- *EU Strategy for Cooperation in the Indo-Pacific*, European Union External Action Service, 19 aprilie 2021 - [https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage\\_en/96741/EU%20Strategy%20for%20Cooperation%20in%20the%20Indo-Pacific](https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage_en/96741/EU%20Strategy%20for%20Cooperation%20in%20the%20Indo-Pacific)
- *EU Strategy for cooperation in the Indo-Pacific - Council conclusions*, General Secretariat of the Council, Council of the European Union, Bruxelles, 16 aprilie 2021 - <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-7914-2021-INIT/en/pdf>
- *Global Britain in a competitive age – The Integrated Review of Security, Defence, Development and Foreign Policy*, Her Majesty's Government, Martie 2021 - [https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/975077/Global\\_Britain\\_in\\_a\\_Competitive\\_Age-the\\_Integrated\\_Review\\_of\\_Security\\_Defence\\_Development\\_and\\_Foreign\\_Policy.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/975077/Global_Britain_in_a_Competitive_Age-the_Integrated_Review_of_Security_Defence_Development_and_Foreign_Policy.pdf)

- *Introduction to Maritime Singapore*, Maritime and Port Authority of Singapore - <https://www.mpa.gov.sg/web/portal/home/maritime-singapore/introduction-to-maritime-singapore/facts-and-trivia>
- *JOINT DECLARATION OF THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE GOVERNMENT OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA ON THE QUESTION OF HONG KONG*, 1984 - <https://www.elegislation.gov.hk/hk/capA301>
- *Lease of New Territories*, Historical Laws of Hong Kong Online - <https://oelawhk.lib.hku.hk/archive/files/a65ca57b4094055dac220188d5c70309.pdf>
- *LEGE NR. 17 din 7 august 1990 (\*republicată\*) privind regimul juridic al apelor maritime interioare, al mării teritoriale, al zonei contigue și al zonei economice exclusive ale României* - <http://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/759>
- *Lege 17/1990, Reguli aplicabile navelor străine folosite în scopuri comerciale* - <https://lege5.ro/Gratuit/gy4diobw/reguli-aplicabile-navelor-straine-folosite-in-scopuri-comerciale-lege-17-1990?dp=heydanbygmyq>
- *Malaysia*, European Commission, 2021 - <https://ec.europa.eu/trade/policy/countries-and-regions/countries/malaysia/>
- *More details of the upcoming UK Carrier Strike Group deployment emerge*, Navy Lookout, 15 aprilie 2021 - <https://www.navylookout.com/more-details-of-the-upcoming-uk-carrier-strike-group-deployment-emerge/>
- *National Security Strategy of the United States of America*, Decembrie 2017, <https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2017/12/NSS-Final-12-18-2017-0905.pdf>
- *NATO 2030: United for a New Era. Analysis and Recommendations of the Reflection Group Appointed by the NATO Secretary General*, NATO, 25 noiembrie 2020 - [201201-Reflection-Group-Final-Report-Uni.pdf \(nato.int\)](https://www.nato.int/docu/2020/20201225-reflection-group-final-report-uni.pdf)
- *Strait of Malacca*, Encyclopaedia Britannica - <https://www.britannica.com/place/Strait-of-Malacca>
- *South China Sea*, The U.S. Energy Information Administration - [https://www.eia.gov/international/analysis/regions-of-interest/South\\_China\\_Sea](https://www.eia.gov/international/analysis/regions-of-interest/South_China_Sea)

- *Teritoriul în Dreptul Internațional*, DreptMD - <https://dreptmd.wordpress.com/cursuri-universitare/drept-international-public/teritoriul-in-dreptul-international/>
- *The Basic Law of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China*, 1990 - <https://www.basiclaw.gov.hk/en/basiclawtext/>
- *The EU Maritime Security Strategy. Promoting or Absorbing European Defence Cooperation*, Clingendael Netherlands Institute of International Relations, aprilie 2015 - <https://www.clingendael.org/sites/default/files/pdfs/Policy%20brief%20EU%20Maritime%20Security%20Strategy.pdf>
- *The Indo-Pacific region: a priority for France*, Ministère de l'Europe et des Affaires Étrangères, aprilie 2021 - <https://www.diplomatie.gouv.fr/en/country-files/asia-and-oceania/the-indo-pacific-region-a-priority-for-france/>
- *The Rules of Oleron*, aprox. 1266 - <http://www.admiraltylawguide.com/documents/oleron.html>
- *Treaty of Nanjing (Nanking)*, 1842, USC US China Institute - <https://china.usc.edu/treaty-nanjing-nanking-1842>
- *U.S. Strategic Framework for the Indo-Pacific*, Trump White House Archives, 2018 - <https://trumpwhitehouse.archives.gov/wp-content/uploads/2021/01/IPS-Final-Declass.pdf>
- ABULAFIA, David, *Marea cea Mare. O istorie umană a Mediteranei*, Humanitas, București, 2014
- AMITY MARINE GLOBAL, *IMO Navigation Rules at Straits of Malacca and Singapore*, International Register of Shipping, 2019 - <https://intlreg.org/2019/12/07/imo-navigation-rules-at-straits-of-malacca-and-singapore/>
- ANG, Ien, *Chinatowns and the Rise of China*, *Modern Asian Studies* 54(4), Decembrie 2019, Cambridge University Press - [https://www.researchgate.net/publication/337872400\\_Chinatowns\\_and\\_the\\_Rise\\_of\\_China](https://www.researchgate.net/publication/337872400_Chinatowns_and_the_Rise_of_China)
- AUSTRALIAN GOVERNMENT, Department of Defense, *Australia-Singapore Military Training Initiative* – <https://www.defence.gov.au/initiatives/asmti/#:~:text=Under%20the%20ASMTI,%20Singapore%20will,of%20Singapore%20Armed%20Forces%20personnel>

- BAKER, Rodger, *A More Assertive China Drives Japan to Respond in Kind*, Stratfor Global Intelligence, Stratfor, 14 august 2020 - <https://worldview.stratfor.com/article/more-assertive-china-drives-japan-respond-kind>
- BAKER, Rodger, *China, the US and the Geography of the 21st Century*, Stratfor World View, Stratfor, august 2021 - <https://worldview.stratfor.com/article/china-us-and-geography-21st-century>
- BATEMAN, Sam, *Safety and Security in the Malacca and Singapore Straits. An Agenda for Action*, Institute of Defence and Strategic Studies Policy Paper, 2006 - <https://www.files.ethz.ch/isn/26417/IDSS%20S&S%20book.pdf>
- BAUMERT, Kevin, *China: Maritime Claims in the South China Sea*, Limits in the Sea No. 143, United States Department of State, Bureau of Oceans and International, Environmental and Scientific Affairs, 5 Decembrie 2014 - [https://www.researchgate.net/publication/286459698\\_China\\_Maritime\\_Claims\\_in\\_the\\_South\\_China\\_Sea\\_Limits\\_in\\_the\\_Seas\\_No\\_143](https://www.researchgate.net/publication/286459698_China_Maritime_Claims_in_the_South_China_Sea_Limits_in_the_Seas_No_143)
- BERSTEIN, Serge, Pierre MILZA, *Istoria Europei*, vol. IV, Ed. Institutul European, Iași, 1998
- BEST, Anthony, Jussi M. HANHIMAKI, Joseph A. MAIOLO, Kirsten E. SCHULZE, *International History of the Twentieth Century*, Routledge, Londra&New York, 2004
- BLACK, Ben, *The South China Sea Disputes: A clash of international law and historical claims*, PENN STATE JOURNAL OF LAW AND INTERNATIONAL AFFAIRS, 22 Martie 2018 - <https://sites.psu.edu/jlia/the-south-china-sea-disputes-a-clash-of-international-law-and-historical-claims/>
- BLANK, Stephen, *The Black Sea and Beyond: Naval and Strategic Consequences of Russia's Invasion of Ukraine*, Center for European Policy Analysis, Naval Post-Graduate School, Monterrey, 2015
- BLINKEN, Antony J., *Hong Kong Autonomy Act Update*, U.S. Department of State, 17 martie 2021 - <https://www.state.gov/hong-kong-autonomy-act-update/>
- BLINKEN, Antony J., Jake SULLIVAN, *Secretary Antony J. Blinken and National Security Advisor Jake Sullivan Statements to the Press*, U.S. Department of State, 18 martie 2021 - <https://www.state.gov/secretary-antony-j-blinken-and-national-security-advisor-jake-sullivan-statements-to-the-press/>

- BOEHMANN, Arnaud, *Why is Germany sending a frigate through the South China Sea?*, South China Morning Post, 25 aprilie 2021 - <https://www.scmp.com/week-asia/opinion/article/3130854/why-germany-sending-frigate-through-south-china-sea>
- BLOOMBERG NEWS, *China's Embrace of Sanctions Costs It an Investment Deal With EU*, Bloomberg, 21 mai 2021 - <https://www.bloomberg.com/news/articles/2021-05-21/china-defends-sanctions-after-europe-freezes-investment-pact>
- BONIFAZI, Corrado, Marek OKOLSKI, Jeannette SCHOORL, Patrick SIMON (Ed.), *International Migration in Europe*, Amsterdam University Press, Amsterdam, 2008
- BRUNNSTROM, David, Michael MARTINA, *U.S. says looking at Quad meeting in fall focused on infrastructure*, Reuters, 27 mai 2021, 27 mai 2021 - <https://www.reuters.com/world/us-says-looking-quad-meeting-fall-focused-infrastructure-2021-05-26/>
- BRZEZINSKI, Zbigniew, *Strategic Vision. America and the Crisis of Global Power*, Basic Books, New York, 2012
- BURCHILL, Scott, Andrew LINKLATER, Richard DEVETAK, Jack DONNELLY, Matthew PATERSON, Christian REUS-SMIT, Jacqui TRUE, *Theories of International Relations*, Palgrave MacMillan, New York, 2005
- BUREAU OF POLITICAL – MILITARY AFFAIRS, *Key Topics – Office of Global Programs and Initiatives*, U.S. Department of State - <https://www.state.gov/key-topics-office-of-global-programs-and-initiatives/>
- BUZAN, Barry, *Popoarele, statele și frica*, Cartier, Chișinău, 2014
- CHAMBERS, Sam, *MOL and Kawasaki Heavy come onboard Singapore liquefied hydrogen project*, Splash247, mai 2021 - <https://splash247.com/mol-and-kawasaki-heavy-come-onboard-singapore-liquefied-hydrogen-project/?fbclid=IwAR2CxbELI33HI3j6JdwDlyGs-TwI4MqjWqjQZeGdTEetXvaHxVklSehAyq8>
- CHATZKY, Andrew, James MCBRIDE, *China's Massive Belt and Road Initiative*, Council on Foreign Relations, Ianuarie 2020 - <https://www.cfr.org/backgrounder/chinas-massive-belt-and-road-initiative>



- CHEONG, Serene, Alfred CANG, *Floating Storage in Strait of Malacca Soars Ahead of IMO 2020*, Bloomberg, GCaptain, aprilie 2019 - <https://gcaptain.com/strait-of-malacca-floating-storage-imo-2020/>
- CHOMSKY, Noam, *Because we say so*, Ed. Hamish Hamilton, Marea Britanie, 2015
- CHRISTENSEN, Thomas J., *China ca provocare*, Ed. Comunicare.ro, București, 2015
- CIOCULESCU, Șerban F., *Viitorul nu ia prizonieri*, Rao, București, 2013
- CIOCULESCU, Șerban F., Octavian MANEA, Silviu PETRE (Coord.), *Fața întunecată a globalizării. Războaie civile, state eșuate și radicalizare religioasă în lumea contemporană*, Rao, București, 2016
- CML/17/2009, ONU, New York, 7 mai 2009 - [https://www.un.org/Depts/los/clcs\\_new/submissions\\_files/mysvnm33\\_09/chn\\_2009re\\_mys\\_vnm\\_e.pdf](https://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/mysvnm33_09/chn_2009re_mys_vnm_e.pdf)
- COHEN, Ariel, *Militarization of the Black Sea: the Challenge for Romania, NATO and the United States*, Center for European Policy Analysis, Washington, 2015
- COHEN, Ariel, *Russian War Games in the Black Sea No Child's Play*, The Daily Signal, Aprilie 2013 - <http://dailysignal.com/2013/04/12/russian-war-games-in-black-sea-no-childs-play/>
- COHEN, Ariel, Conway IRWIN, *U.S. Strategy in the Black Sea Region*, Backgrounder #1990 on Russia and Russia and Eurasia, 2006 - <http://www.heritage.org/research/reports/2006/12/us-strategy-in-the-black-sea-region>
- CONVENȚIA DE LA MONTREUX, 1936 - <http://www.globalsecurity.org/military/world/naval-arms-control-1936.htm>
- CONVENȚIA NAȚIUNILOR UNITE din 10 decembrie 1982 asupra dreptului mării - <http://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocumentAfis/26155>
- CONVENȚIA NAȚIUNILOR UNITE privind Dreptul Mării (United Nations Convention on the Law of the Sea), 1982 - [https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf)
- CONVENȚIUNEA INTERNAȚIONALĂ din 12 septembrie 1923 - <http://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/28076>
- CONVENȚIA NAȚIUNILOR UNITE ASUPRA DREPTULUI MĂRII DIN 10.12.1982, *Semnificația expresiei "trecere inofensivă" | Convenție*, -

<https://lege5.ro/Gratuit/g44donrr/semnificatia-expresiei-trecere-inofensiva-conventie?dp=ha4damrzgmza>

- DEKMEJIAN, R. Hrair, Hovann H. SIMONIAN, *Troubled Waters. The Geopolitics of the Caspian Region*, I.B. Tauris, Londra & New York, 2001
- DOBRESU, Paul, *Crizele de după criză. O lume fără busolă și fără hegemon*, Litera, 2016
- DUDU, Nicolae, Eugen OLTEANU, *Drept Maritim și legislație navală*, Note de curs, Ed. Nautica, 2003
- ENCEL, Frederic, *Orizonturi geopolitice*, Ed. Cartier, Chișinău, 2011
- FERGUSON, Niall, *Civilizația. Vestul și Restul*, Ed. Polirom, Iași, 2011
- FERGUSON, Niall, *Colosul. Ascensiunea și Decăderea Imperiului American*, Polirom, Iași, 2019
- FERGUSON, Niall, *Imperiul. Cum a creat Marea Britanie lumea modernă*, Polirom, Iași, 2018
- FERRO, Marc, *Șocul Islamului. Secolele XVII-XXI*, Ed. Orizonturi, București, 2020
- FILIP, Adrian, *Dreptul Maritim Internațional*, Ed. Sitech, Craiova, 2017
- FORBES, Andrew (Ed.), *Asian Security: Regional Cooperation in the Malacca Strait*, Sea Power Center – Australia, Commonwealth of Australia, Canberra, 2008
- FORSYTHE, Rosemarie, *The Politics of Oil in The Caucasus and Central Asia*, Adelphi Paper, Halstan and Co. Ltd, New Jersey & Amersham, Bucks, 1996
- FRANKOPAN, Peter, *Drumurile Mătăsii: o nouă istorie a lumii*, Ed. Trei, București, 2019
- FRIEDMAN, George, *Geopolitical Journey, Part 5: Turkey*, Stratfor, 2010
- FRIEDMAN, George, *From China to India*, Geopolitical Futures, 2 Iunie 2020, p.2 - <https://geopoliticalfutures.com/from-china-to-india/>
- GABUEV, Alexander, *Is Putin Really Considering a Military Alliance With China?*, Carnegie Moscow Center, decembrie 2020 - <https://carnegie.ru/commentary/83363>
- GLASER, Bonnie S., *China and the USS Kitty Hawk*, Center for Strategic and International Studies, 6 decembrie 2007, <https://www.csis.org/analysis/china-and-uss-kitty-hawk>

- GOLDSTEIN, Joshua S., Jon C. PEVEHOUSE, *International Relations – Brief 2006-2007 Edition*, Pearson Longman, New York, 2007
- GOMBRICH, Ernst H., *Istoria Lumii*, Ed. Pro-Editura, București, 2006
- GROTIUS, Hugo, *The Free Sea*, Liberty Fund, Londra, 2004 - [https://scholar.harvard.edu/files/armitage/files/free\\_sea\\_ebook.pdf](https://scholar.harvard.edu/files/armitage/files/free_sea_ebook.pdf)
- GRUNWALD, Annette, Andreas SCHMID (coord.), *Cronica Ilustrată a Omenirii. Vol. 2 Grecia și Antichitatea Clasică*, Ed. Litera, București, 2011
- GUIZOT, Francois, *Istoria civilizației în Europa*, Ed. Humanitas, București, 2000
- HARRARI, Yuval Noah, *Sapiens. Scurtă istorie a omenirii*, Polirom, Iași, 2017
- HSIEN LOONG, Lee, *The Endangered Asian Century. America, China, and the Perils of Confrontation*, Foreign Affairs, Iulie-August 2020 - <https://www.foreignaffairs.com/articles/asia/2020-06-04/lee-hsien-loong-endangered-asian-century>
- HUNTINGTON, Samuel, *Ciocnirea civilizațiilor și refacerea ordinii mondiale*, Litera, București, 2019
- ILIE, Marian, *Dreptul Mării – Delimitarea spațiilor maritime*, Universul juridic, București, 2011
- INTER-PARLIAMENTARY ALLIANCE ON CHINA - <https://www.ipac.global/>
- INTERNATIONAL INSTITUTE FOR STRATEGIC STUDIES, *Shangri La Dialogue* - <https://www.iiss.org/events/shangri-la-dialogue/shangri-la-dialogue-2020>
- IOSIPESCU, Sergiu, Alexandru MADGEARU, Mircea SOREANU, *Marea Neagră. State și Frontiere*, Ed. Militară, București, 2013
- JUDT, Tony, *Postwar. A History of Europe Since 1945*, The Penguin Press, New York, 2005
- KAPLAN, Robert D., *Butoiul cu pulbere al Asiei. Marea Chinei de Sud și sfârșitul stabilității în Pacific*, Litera, București, 2016
- KAPLAN, Robert D., *Monsoon. The Indian Ocean and the Future of American Power*, Random House, New York, 2011
- KAPLAN, Robert D., *Răzbuarea Geografiei. Ce ne spune harta despre conflictele viitoare și lupta împotriva destinului*, Litera, București, 2014

- KAPLAN, Robert D., *Revenirea lumii lui Marco Polo. Război, strategii și interese americane în secolul XXI*, Humanitas, București, 2019
- KENNEDY, Paul, *The Rise and Fall of the Great Powers*, Fontana, Londra, 1988
- KERR, Gordon, *O scurtă istorie a Chinei*, Ed. Nomina, Pitești, 2015
- KISSINGER, Henry, *Despre China*, Editura Comunicare.ro, București, 2018
- KISSINGER, Henry, *Diplomația*, Ed. Bic ALL, București, 2007
- KISSINGER, Henry, *Ordinea Mondială*, Ed. Rao, București, 2015
- KRASIKOV, Artem, Pacific Fleet ships arrive in Singapore, Rossiyskaya Gazeta, 11 mai 2021 - <https://rg.ru/2021/05/11/reg-dfo/korabli-tihookeanskogo-flota-pribyli-v-singapur.html>
- LANDES, David S., *Avuția și sărăcia națiunilor*, Ed. Polirom, Iași, 2013
- LAPIDOTH, Ruth, *International Straits*, 2018 - <https://opil.ouplaw.com/view/10.1093/law:epil/9780199231690/law-9780199231690-e1226?rskey=j9aQze&result=8&prd=OPIL>
- LEFFLER, Christian, *Speech by Mr Christian Leffler, EEAS Deputy Secretary-General, at Seminar on "Long Distances, Short Links: the Europe Asia Connection"*, European Union External Action Service, Jakarta, 26 octombrie 2018 - [https://eeas.europa.eu/generic-warning-system-taxonomy/404/52902/speech-mr-christian-leffler-eeas-deputy-secretary-general-seminar-long-distances-short-links\\_en](https://eeas.europa.eu/generic-warning-system-taxonomy/404/52902/speech-mr-christian-leffler-eeas-deputy-secretary-general-seminar-long-distances-short-links_en)
- LEWIS, Bernard, *Istoria Orientului Mijlociu: de la apariția creștinismului până în prezent*, Polirom, Iași, 2014
- LIGA NAȚIUNILOR, *Treaties and International Engagements registered with the Secretariat of the League of Nations*, Vol. 173, nr.4001-4032, 1936-1937
- LOHSCHELDER, Sarah, *Chinese Domestic Law in the South China Sea*, Center for International Strategic Studies - [https://www.csis.org/nfp/chinese-domestic-law-south-chinasea#:~:text=China%20tried%20to%20claim%20maritime,of%20the%20Sea%20\(U NCLOS\)](https://www.csis.org/nfp/chinese-domestic-law-south-chinasea#:~:text=China%20tried%20to%20claim%20maritime,of%20the%20Sea%20(U NCLOS))
- LUHN, Alec, Terry MACALISTER, *Russia signs 30-year deal worth \$400bn to deliver gas to China*, The Guardian, Mai 2014 - <https://www.theguardian.com/world/2014/may/21/russia-30-year-400bn-gas-deal-china>,

- MAAS, Heiko, *Foreign Minister Maas on the adoption of the German Government policy guidelines on the Indo-Pacific region*, Berlin, Federal Foreign Office, 2 septembrie 2020 - <https://www.auswaertiges-amt.de/en/newsroom/news/maas-indo-pacific/2380474>
- MAIOR, George Cristian, Sergei KONOPLYOV (Ed.), *Strategic Knowledge in the Wider Black Sea Area*, Rao, București, 2011
- MANEA, (Com.) Constantin, Com. Dr. Marian MOȘNEAGU, *Dreptul Mării în timp de Pace*, Ed. Mica Valahie, București, 2011
- MARSHALL, Tim, *Epoca Zidurilor*, Ed. Litera, București, 2020
- MARSHALL, Tim, *Prizonierii Geografiei. Zece hărți care îți spun tot ce trebuie să știi despre politica globală*, Litera, București, 2019
- MARTIN, Nik, *Suez Canal blockage: 4 of the biggest trade chokepoints*, Deutsche Welle, 27 martie 2021 - <https://www.dw.com/en/suez-canal-blockage-4-of-the-biggest-trade-chokepoints/a-57020755>
- MARTIN, Peter, *Biden`s Asia czar says era of engagement with Xi`s China is over*, The Japan Times, 27 mai 2021 - <https://www.japantimes.co.jp/news/2021/05/27/asia-pacific/politics-diplomacy-asia-pacific/biden-china-czar-engagement/>
- MAZILU, Dumitru, *Dreptul Mării. Concepte și instituții consacrate de Convenția de la Montego – Bay*, Ed. Lumina Lex, București, 2006
- MAZILU, Dumitru, *Dreptul Mării*, Ed. Lumina Lex, 2002, București, p. 58, APUD *Corfu Channel Case*, “International Court of Justice Reports”, 1948
- MÂȘU, Ștefan, *Puterea Economică în Istoria Lumii*, Rao, București, 2014
- MINISTERUL AFACERILOR EXTERNE, *Procesul de la Haga în date și cifre* - <http://www.mae.ro/node/3109>
- MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS – REPUBLIC OF TURKEY, *Implementation of the Montreux Convention* - <http://www.mfa.gov.tr/implementation-of-the-montreux-convention.en.mfa>
- MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS - SINGAPORE, *Vietnam Overview* - <https://www.mfa.gov.sg/SINGAPORES-FOREIGN-POLICY/Countries-and-Regions/Southeast-Asia/Vietnam>
- MIROIU, Andrei, Radu-Sebastian Ungureanu (Coord.), *Manual de Relații Internaționale*, Ed. Polirom, Iași, 2006

- MONTANELLI, Indro, *Istoria Grecilor*, Ed. Artemis, București, 1996
- MONTANELLI, Indro, *Roma. O istorie inedită*, Artemis, București, 2002
- MORCOS, Pierre, *France: A Bridge between Europe and the Indo-Pacific?*, Center for Strategic & International Studies, Washington DC, 01 aprilie 2021 - <https://www.csis.org/analysis/france-bridge-between-europe-and-indo-pacific>,
- NĂSTASE, Adrian, COMAN Florin, POPESCU D., *Drept Internațional Public*, Casa de editură și presă „ȘANSA”-SRL, București, 1994
- NEGUȚ, Silviu, *Introducere în Geopolitică*, Ed. Meteor Press, București, 2009
- NYE, Joseph S., *S-a sfârșit oare secolul american?*, Editura Comunicare.ro, București, 2015
- OEGROSENO, Arif Havas, *Threats to Maritime Security and Responses Thereto: A Focus on Armed Robbery against Ships at Sea in the Straits of Malacca and Singapore - The Indonesian Experience*, DEPARTMENT OF FOREIGN AFFAIRS REPUBLIC OF INDONESIA - [https://www.un.org/Depts/los/consultative\\_process/documents/9\\_oegroseno\\_presentation.pdf](https://www.un.org/Depts/los/consultative_process/documents/9_oegroseno_presentation.pdf)
- ORAL, Nilufer (Ed.), *International Straits of the World*, Brill, 2014 - [https://brill.com/flyer/serial/INSW?print=pdf&pdfGenerator=headless\\_chrome](https://brill.com/flyer/serial/INSW?print=pdf&pdfGenerator=headless_chrome)
- ORCHARD, Philip, *India`s Own String of Pearls*, Geopolitical Futures, 25 Octombrie 2018 – <https://geopoliticalfutures.com/indias-string-pearls/>
- ORCHARD, Philip, *Singapore Wants Nothing to Do With a New Cold War*, Geopolitical Futures, 7 august 2020 - <https://geopoliticalfutures.com/singapore-wants-nothing-to-do-with-a-new-cold-war/>
- ORCHARD, Phillip, *China`s War on Taiwan Won`t Start in Taiwan*, Geopolitical Futures, 21 august 2020 - <https://geopoliticalfutures.com/chinas-war-on-taiwan-wont-start-in-taiwan/>
- ORCHARD, Philip, *Short of War in the South China Sea*, Geopolitical Futures, mai 2018 - <https://geopoliticalfutures.com/short-war-south-china-sea/>
- PAINE, Lincoln, *Marea și civilizația. O istorie maritimă a lumii*, Polirom, Iași, 2015
- PIKETTY, Thomas, *Capitalul în secolul XXI*, Editura Litera, București, 2015

- PIERINI, Marc, *The Grandiose Dream and Impending Catastrophe of Canal Istanbul*, Carnegie Europe, Ianuarie 2020 - <https://carnegieeurope.eu/strategieurope/80787>
- PLINIVS CEL BĂTRÂN, *Natvralis Historia. Enciclopedia cunoștințelor din Antichitate, Vol.I – Cosmologia. Geografia*, Polirom, Iași, 2001
- PUTIN, Vladimir, *Meeting of the Valdai Discussion Club*, Presidential Executive Office, octombrie 2020 - <http://en.kremlin.ru/events/president/news/64261>
- ROBERTS, J.M., Odd Arne Westad, *Istoria Lumii. Din preistorie până în prezent*, Polirom, Iași, 2018
- ROMANIAN NAVY HISTORIC SHIPS, *Despre Conventia de la Montreaux* - <https://rnhs.info/despre-conventia-de-la-montreaux/>
- SANDU, Mihai, *Ecuatii politice și democrație. De la Istanbul la București*, Ziare.com, București, 2019 - <https://ziare.com/international/turcia/ecuatii-politice-si-democratie-de-la-istanbul-la-bucuresti-1560625>
- SUN, Zhen, *Regulation of Shipping in the Straits of Malacca and Singapore*, Centre for International Law – National University of Singapore, 2017 - <https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/2017/10/SOMS-Sun-Zhen.pdf>
- THE SUEZ CANAL AUTHORITY, *Canal Characteristics* - <https://www.suezcanal.gov.eg/English/About/SuezCanal/Pages/CanalCharacteristics.aspx>
- THE WHITE HOUSE, *Readout of President Joseph R. Biden, Jr. Call with President Xi Jinping of China*, 10 Februarie 2021 - <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2021/02/10/readout-of-president-joseph-r-biden-jr-call-with-president-xi-jinping-of-china/>
- TSAI, Chi-Ting, *Taiwan’s South China Sea Policy Evolution*, ASIA MARITIME TRANSPARENCY INITIATIVE, 12 Aprilie 2018 - <https://amti.csis.org/taiwan-scs-policy-evolution/>
- UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT, *Review of Maritime Transport 2020*, Organizația Națiunilor Unite, Geneva, 2020
- UNITED NATIONS CONVENTION ON THE LAW OF THE SEA AT 30, 2012 - [https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/pamphlet\\_unclos\\_at\\_30.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/pamphlet_unclos_at_30.pdf)

- U.S. DEPARTMENT OF THE TREASURY, *Treasury Sanctions Chinese Government Officials in Connection with Serious Human Rights Abuse in Xinjiang*, 22 Martie 2021 - [https://home.treasury.gov/news/press-releases/jy0070#:~:text=WASHINGTON%20%E2%80%93%20Today%2C%20the%20U.S.%20Department,Uyghur%20Autonomous%20Region%20\(XUAR\)](https://home.treasury.gov/news/press-releases/jy0070#:~:text=WASHINGTON%20%E2%80%93%20Today%2C%20the%20U.S.%20Department,Uyghur%20Autonomous%20Region%20(XUAR))
- WACKER, Gudrun, *Europe and the Indo-Pacific: comparing France, Germany and the Netherlands*, Royal Institute Elcano, 9 martie 2021 - [http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano\\_en/contenido?WCM\\_GLOBAL\\_CONTEXT=/elcano/elcano\\_in/zonas\\_in/asia-pacific/ari29-2021-wacker-europe-and-the-indo-pacific-comparing-france-germany-and-the-netherlands](http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano_en/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/elcano/elcano_in/zonas_in/asia-pacific/ari29-2021-wacker-europe-and-the-indo-pacific-comparing-france-germany-and-the-netherlands)
- WILLIAMS, Simon O., *Maritime Security: The Concept of Innocent Passage*, The Maritime Executive, 2014 - <https://www.maritime-executive.com/features/Maritime-Security-Private-The-Concept-of-Innocent-Passage>
- ZULKIFLI, Noraini, Raja Ismail Raja IBRAHIM, Azrul Azlan Abdul RAHMAN, Amer Fawwaz Mohd YASID, *Maritima Cooperation in the Straits of Malacca (2016-2020): Challenges and Recommend for a New Framework*, Asian Journal of Research in Education and Social Sciences, iunie 2020