

Arthur TULUȘ

PROBLEMA DUNĂRII LA CONFERINȚA DE PACE DE LA PARIS ȘI ÎN PERIOADA IMEDIAT URMĂTOARE

The Danube Question during the Paris Peace Conference and the immediately subsequent period

Abstract: At the establishment of the Versailles system, Romania found itself in a double hypostasis. In the first place, the Romanian authorities defended the rights of the riparian states against the intention of the victorious Great Powers to increase their political, economic and commercial influence at the expense of their enemies. As the defeated countries were, except for Turkey, Danubian states, it is obvious that France, Great Britain and Italy wanted to secure themselves even more advantageous positions on the Danube at the expense of the territorial sovereign authorities. The disputes were related to the fluvial sector of the Danube and reached the climax during the conference for the completion of the River statute, held at Paris in the periods August 2 – November 16, 1920 and April 5 – July 21, 1921. In the second place, Romania firmly supported the internationalisation of the waterways and the preservation of the forms of international control, as the revisionist potential of the fluvial basin was not negligible; another factor of risk was the Soviet Union, the totalitarian communist state which was removed on the Dniester River. Unfortunately, Romania's struggle for the international recognition of the Great Union determined a decrease in the intensity with which it supported its requests regarding the Danube. Romania's pre-war problems related to the Maritime Danube were not solved by the Versailles system, the justice being on Romania's side, as it "came, according to the Romanian jurist George Sofronie, from the hurt sovereignty of a territorial state, within which there was now a virtual fluvial state".

Keywords: Danube, European Commission of the Danube, Danube Conference, Versailles system.

*

La finele primei conflagrații mondiale, contextul teritorial, politic și diplomatic european era complet schimbat, iar momentul părea a fi extrem de favorabil rezolvării unui ultim deziderat legat de chestiunea Dunării, anume restabilirea suveranității riveranilor asupra propriilor sectoare navigabile. Pericolul

dominației unor Mari Puteri riverane părea a fi depășit. Sub aspect teritorial, prin unirea Basarabiei cu România, Rusia fusese îndepărtată de la gurile Dunării și, mai mult decât atât, izolată diplomatic și politic în urma revoluției bolșevice. Totodată, Austro-Ungaria se destrămase în mai multe state naționale, iar Germaniei, ca principală Putere învinsă, i se impuseră condiții extrem de dure la Versailles, fapt ce o îndepărta momentan din postura de a-și exercita influența politică și economică în bazinul fluviului. Cu toate acestea, obiectivele prioritare ale politicii externe românești la Conferința de pace de la Paris s-au axat în jurul obținerii recunoașterii internaționale a Marii Uniri și doar în subsidiar statul român a urmărit modificarea regimului Dunării, în sensul instalării suveranității sale teritoriale pe tronsonul românesc al fluviului.

Anterior primei conflagrații mondiale fluviul fusese împărțit în doua sectoare – fluvial și maritim, delimitare ce avusese și rolul de a bloca pretențiile de hegemonie rusești din zona Dunării și a Mării Negre. Organizarea fusese impusă prin Tratatul de pace de la sfârșitul Războiului Crimeii, semnat la Paris de către Marile Puteri europene (30 martie 1856). Acesta, în cuprinsul articolelor 15 – 21¹, consemna că pe sectorul fluvial al Dunării urma a se constitui o Comisie Permanentă a Riveranilor² și pe cel maritim, doar pentru un mandat de doi ani, o Comisie Europeană a Dunării³. În realitate, Comisia Riveranilor nu s-a constituit și nu a funcționat niciodată până la încheierea Primului Război Mondial, în chestiunea Dunării adevărata luptă diplomatică concentrându-se în jurul duratei și a atribuțiilor Comisiei Europene a Dunării. În cele din urmă, Comisia Europeană a funcționat ca un organism internațional administrativ, de tip colegial, un organ compozit, care a avut largi competențe, depășind cu mult atribuțiile unor instituții asemănătoare⁴.

Mărul discordiei în relațiile dintre România și Comisia Europeană a Dunării l-a constituit Tratatul de la Berlin (1/13 iulie 1878), cel care reda României Dobrogea, Delta Dunării și insula Șerpilor, dar, în același timp, prin articolul 53 asigura *Comisia Europeană a Dunării că beneficia de completă independență față*

¹ Trajan Colțesco, *L'importance économique du Danube. Caractéristiques du Fleuve dans le Secteur Roumain*, Paris, 1942, pp. 23-24.

² Ștefan Stanciu, *România și Comisia Europeană a Dunării. Diplomație. Suveranitate. Cooperare internațională*, Galați, 2002, pp. 45-46. Comisia Riveranilor urma a se constitui din delegații Württembergului, Bavariei, Austriei și Turciei, precum și ai Serbiei, Țării Românești și Moldovei, doar dacă ultimele trei țări obțineau acordul Porții, în calitate de putere suzerană.

³ Trajan Colțesco, *op. cit.*, pp. 26-28. Comisia Europeană a Dunării a fost creată pentru doi ani, cu scopul clar de a stabili și a executa lucrările necesare, în aval de Isaccea, pentru a degaja gurile Dunării, precum și părțile maritime învecinate de nisipuri și alte obstacole, în scopul de a asigura cele mai bune condiții de navigabilitate. Printr-o suită de tratate și acorduri, Comisiei Europene a Dunării i s-a prelungit existența.

⁴ Vezi Joseph L. Kunz, *Experience and Technique in International Administration*, în „Iowa Law Review”, vol. 31, nr. 18, 1945, pp. 40-57. Comisia Europeană a Dunării a avut competențe de ordin legislativ, funcții juridice în cazuri civile sau penale, avea puterea de a percepe și încasa taxe, avea propriul steag, nu era restricționată de anumite organisme naționale, spre deosebire de comisiile de pe alte fluvii care aveau doar un rol pregătitor și erau supervizate de autoritățile naționale. Comisia Europeană a Dunării a avut, până la 1938, independență totală față de autoritatea teritorială. Concluzia lui Joseph L. Kunz a fost că, datorită acestor caracteristici, Comisia Europeană a Dunării a desfășurat o activitate excelentă.

de autoritatea teritorială (subl. ns. – A.V.T.) în exercitarea atribuțiilor, drepturilor și privilegiilor care îi fuseseră conferite prin tratate, aranjamente, acte și decizii. Interpretarea acestui articol va provoca un dialog diplomatic permanent între România și ceilalți membri ai Comisiei Europene – până la declanșarea Primului Război Mondial: Franța, Mare Britanie, Rusia, Austria, Imperiul Otoman, Italia și Germania; după 1918: Franța, Marea Britanie și Italia. Pentru a se evita escaladarea divergențelor, prin Regulamentul de ordine interioară a Comisiei s-a decis adoptarea principiului unanimității de voturi în orice decizie, acest principiu regăsindu-se ulterior înscris în Statutul Definitiv al Dunării din 1921⁵.

Totuși, cea mai mare umilință antebelică a României în chestiunea Dunării a fost cauzată de Tratatul de la Londra, semnat la 10 martie 1883. Deși scopul conferinței din capitala Angliei a fost legat de stabilirea unui statut juridic al Dunării de la Sulina la Porțile de Fier, statele riverane Dunării, cu excepția Rusiei, nu au fost invitate să participe la negocieri. România, având în plus și calitatea de membru al Comisiei Europene, a fost tratată în același mod ca și celelalte mici state dunărene. Prin urmare, guvernul de la București a refuzat să semneze și să recunoască ceea ce „la Londra, fără noi, se hotărî despre apele noastre”⁶. Tratatul de la Londra a încălcat flagrant independența României, în primul rând prin decizia extinderii autorității Comisiei Europene a Dunării până la Brăila fără a cere acordul guvernului român în calitatea sa de putere suverană. De asemenea, o altă sfidare a drepturilor micilor state riverane a constat în adoptarea regulamentului de navigație pentru segmentul Dunării cuprins între Brăila și Porțile de Fier, fără asentimentul României și Bulgariei, două din cele trei țări riverane pe acest tronson⁷.

Așadar, în prejma Conferinței de pace de la Paris de la sfârșitul primei conflagrații mondiale, diplomația românească și-a propus ca obiectiv o reevaluare a raportului de competențe pe sectorul maritim între Comisia Europeană a Dunării și autoritatea teritorială română în favoarea ultimei părți, raport ce trebuia a fi adoptat și pe sectorul fluvial românesc. În legătură cu acest aspect, diplomatul român Nicolae Titulescu preciza „[...] mi se pare că a reda României atribuțiile teritoriale inerente oricărui stat suveran, este un act care servește pacea. Să acceptăm ca români, în ceea ce privește Dunărea, restricții la suveranitatea noastră [...] este un act atât de contrar demnității românești, încât nimeni, dar absolut nimeni din țara mea nu l-ar accepta”⁸.

Printre comisiile de lucru constituite în cadrul Conferinței de pace s-a regăsit și Comisia regimului internațional al porturilor, căilor de comunicație pe apă și a

⁵ Avem în vedere prevederile cuprinse în cadrul articolul 4 și 7 din Statutul Definitiv al Dunării (23 iulie 1921).

⁶ Nicolae Iorga, *A cui e Dunărea?* (Conferință ținută la Giurgiu în ziua de 9 noiembrie 1908), Vălenii de Munte, 1908, p. 12.

⁷ Ș. Stanciu, *op. cit.*, pp. 143-144.

⁸ Nicolae Titulescu, *Documente diplomatice*, București, 1967, p. 808. Nicolae Titulescu a fost cel mai aprig contestatar al competențelor interbelice ale Comisiei Europene a Dunării, însă clasa politică românească nu a fost unanimă în a susține punctul său de vedere.

căilor ferate, cu misiunea de a elabora o serie de prevederi ce urmau a fi inserate în textul tratatelor de pace⁹.

În general, în acest cadru au fost propuse spre dezbatere două proiecte privind regimul fluviilor internaționale: 1. britanic – propunea constituirea pe fluviile care traversează sau separă două sau mai multe state a unor organisme internaționale de control, cu prerogative largi, formate din riverani și Marile Puteri neriverane (de tipul Comisiei Europene a Dunării); 2. francez – era similar cu primul, însă limita competențele acestor Comisii internaționale în favoarea autorității teritoriale¹⁰. După cum era de așteptat, România s-a pronunțat în favoarea variantei franceze, iar în chestiunea Dunării a vizat desființarea Comisiei Europene a Dunării și unificarea cursului fluviului prin controlul unui singur organism internațional¹¹.

La 6 aprilie 1919¹², Comisia respectivă a aprobat textul clauzelor privind tranzitul, porturile, fluviile și căile ferate, ce urmau a fi incluse în Tratatul de pace cu Germania, și, ulterior, reluate, în cea mai mare parte, în tratatele similare cu Austria, Bulgaria și Ungaria.

În legătură cu regimul navigației pe Dunăre, tratatele semnate cu statele învinse cuprindeau următoarele: fluviul era declarat internațional de la Ulm și până la vărsarea lui în Marea Neagră; libertatea de navigație se extindea și pe întreaga rețea fluvială navigabilă, adică includea și principalii afluenți ai Dunării; Comisia Europeană rămânea compusă, până la fixarea unui statut definitiv, numai din România, Marea Britanie, Franța și Italia; se constituia o nouă Comisie Internațională a Dunării ce urma să aibă în jurisdicțiune segmentul cuprins între Ulm și punctul unde înceta competența Comisiei Europene a Dunării; în Comisia Internațională intrau doi reprezentanți ai statelor germane riverane (Bavaria și Württemberg), câte unul din partea celorlalte state dunărene (Austria, Cehoslovacia, Ungaria, Regatul Sârbo-Croato-Sloven, Bulgaria, România) și tot câte unul din partea Marilor Puteri neriverane, prezente și în Comisia Europeană (Franța, Marea Britanie și Italia); se prevedea organizarea, în viitorul apropiat, a unei Conferințe special consacrată definitivării regimului Dunării, în care urmau să participe delegați din Belgia, Franța, Grecia, Italia, Marea Britanie, România, Regatul Sârbo-Croato-

⁹ Carmen Atanasiu, *Problema suveranității României la Dunăre și „Navigația Fluvială Română” (1919-1945)*, București, 2003, p. 89. Comisia regimului internațional al porturilor, căilor de comunicație pe apă și a căilor ferate a fost constituită la 3 februarie 1919, din reprezentanții a 14 state – Marile Puteri aveau doi delegați, celelalte state incluse câte unul – grupați în două secții: *Subcomisia chestiunilor relative la libertatea tranzitului și Subcomisia regimului fluviilor, porturilor și căilor ferate*, reprezentantul României fiind inclus în ultima secțiune.

¹⁰ *Ibidem*, pp. 89-90.

¹¹ Nicolae Dașcovici, *Regimul Dunării și al strâmtorilor în ultimele două decenii (cu o anexă documentară)*, Iași, 1943, pp. 15-16. Au fost internaționalizate fluviile Rin, Elba, Oder, Niemen și Dunărea, toate acestea trecând prin teritoriul german. Cu excepția Dunării, celelalte aveau un regim unificat, controlat de o singură Comisie internațională.

¹² Eftimie Antonescu, *Studiu asupra ultimelor tratate de pace (1919)*, Partea I – Societatea Națiunilor, București, 1938, p. 7. Până la 6 aprilie 1919, Comisia regimului internațional al porturilor, căilor de comunicație pe apă și a căilor ferate a discutat, între 3 februarie și 4 martie 1919, pe subcomisii, după care subcomisiile fuzionează și activitatea ei este strict dirijată în vederea stabilirea clauzelor tratatului cu Germania.

Sloven și Cehoslovacia, pe când statele riverane învinse (Germania, Austria, Ungaria și Bulgaria) puteau doar asista și erau obligate să recunoască regimul stabilit la acea Conferință; Societatea Națiunilor era forul juridic superior pentru soluționarea litigiilor apărute între membrii Comisiilor dunărene și statele riverane¹³.

Se observa, încă de pe acum, tendința Marilor Puteri învingătoare de a-și conserva privilegiile antebelice în regiunea Dunării, prin împărțirea ei în cele două secțiuni: Brăila – Sulina, sub controlul Comisiei Europene a Dunării, și Ulm – Brăila, sub jurisdicția nou constituitei Comisii Internaționale a Dunării.

În perioada 10 martie – 20 aprilie 1920 s-au desfășurat, sub auspiciile Societății Națiunilor, lucrările Conferinței de la Barcelona dedicată încheierii unor acorduri internaționale referitoare la organizarea permanentă a comunicațiilor și tranzitului, a căilor ferate, navigației și porturilor. Delegații celor 41 de state de pe cele cinci continente au participat la discuții pe picior de egalitate, fără discriminări între Marile Puteri și celelalte state, între învinși și învingători. Dintre statele direct interesate în elaborarea unui nou regim al Dunării nu și-au trimis reprezentanți Ungaria și Germania, în calitate lor de state riverane, iar Uniunea Sovietică (descendentă Rusiei țariste) nu a fost invitată, deși era parte componentă a cadrului juridic precedent¹⁴.

Sub aspectul principiilor referitoare la navigație, comerț și porturi, printre rezoluțiile adoptate la Barcelona, o importanță deosebită au avut-o următoarele decizii: „Convenția și Statutul asupra regimului căilor navigabile de interes internațional” și „Convenția și Statutul asupra libertății tranzitului”¹⁵. Cele două acorduri fixau normele generale aplicabile tuturor fluviilor internaționale, urmând ca, în particular, de la caz la caz, să poată fi introduse și alte elemente specifice¹⁶.

„Convenția și Statutul asupra regimului căilor navigabile de interes internațional” definea relațiile care ar fi trebuit instituite între caracterul internațional al unui curs de apă – „toate părțile, în mod natural navigabile către și de la Mare, a unei căi de apă care, în cursul său natural navigabil, înspre și de la Mare, separă sau străbate diferite state, precum și orice parte a unei alte căi de apă natural navigabile, spre și de la Mare, legând cu Marea o cale de apă natural navigabilă care separă sau străbate diferite state” – și respectarea suveranității statului asupra propriului său teritoriu. Fiecare din statele contractante, semnatare ale acestei Convenții, trebuiau

¹³ <http://www.firstworldwar.com/source/versailles159-213.htm>. Textul integral al Tratatului cu Germania. Partea a XII-a (*Porturi, căi navigabile și căi ferate*), art. 327-364.

¹⁴ Lucia Bădulescu, Gheorghe Canja, Edwin Glaser, *Contribuții la studiul istoriei regimului internațional de navigație pe Dunăre*, București, 1957, pp. 248-249. Rusia semnase toate tratatele și acordurile antebelice ce făceau referire la regimul Dunării.

¹⁵ Nicolae Dașcovici, *Interesele și drepturile României în texte de drept internațional public*, Iași, 1936, p. 228.

¹⁶ Ralph W. Johnson, *Freedom of Navigation for International Rivers: What Does It Mean?*, în „Michigan Law Review”, vol. 62, nr. 3, 1964, p. 467. Autorul, profesor de drept la Washington, a considerat rezultatele obținute la Barcelona drept un eșec, deoarece extinderea principiilor libertății de navigație pe râurile interioare nu s-a regăsit în Convențiile semnate. Punctul său de vedere este logic, fiindcă scopul articolului a fost acela de a argumenta doctrina președintelui american Harry Truman, expusă la Postdam (17 iulie – 2 august 1945), privind beneficiile aplicării regimului internațional al căilor fluviale navigabile.

să asigure pe propriul sector al aceluși curs de apă, inclus în caracteristicile de mai sus și definit prin termenul de cale internațională navigabilă, liberul exercițiu al navigației pentru oricare alt stat contractant. În același timp, fiecare stat riveran putea dispune fără restricții de căile navigabile aflate sub autoritatea sa în problema cabotajului: își rezerva dreptul transportului de mărfuri și persoane între porturile sale; elabora și aplica legile, regulamentele de poliție, vamale, de sănătate publică, emigrare și imigrare, interzicerea unor mărfuri pentru export sau a importului lor¹⁷.

Convenția stabilea dreptul riveranilor de a-și reglementa navigația și a veghea la aplicarea ei. Totuși, există și o derogare de la această regulă, derogare ce făcea referire specială la căile navigabile de interes internațional administrate de o comisie internațională, din care puteau să facă parte și statele neriverane (art. 2, punctul a.)¹⁸. Această clauză a fost folosită la Conferința de la Paris dedicată stabilirii unui statut al Dunării (2 august 1920 – 23 iulie 1921) pentru a se putea justifica prezența Franței, Marii Britanii și Italiei, ca state neriverane, în componența interbelică a Comisiilor dunărene.

Cea de-a doua rezoluție – „Convenția și Statutul asupra libertății tranzitului” – impunea puterii teritoriale să respecte libertatea persoanelor, bagajelor, mărfurilor, navelor, vapoarelor sau oricărui alt mijloc de transport al cărui trafic prin teritoriul acelei autorități nu reprezintă decât fracțiunea unui trafic total, început și care trebuia să se sfârșească în afara frontierelor statului pe teritoriul căruia se efectua tranzitul¹⁹.

Definitivarea regimului Dunării a constituit obiectul unei Conferințe speciale la care au participat statele desemnate de Puterile Aliate și Asociate: Franța, Marea Britanie, Italia, Belgia, România, Regatul Sârbo-Croato-Sloven, Cehoslovacia și Grecia²⁰. Conferința, ale cărei lucrări au durat un an²¹, s-a desfășurat la Paris pe parcursul a două sesiuni: 2 august – 16 noiembrie 1920 și 5 aprilie – 21 iulie 1921²², președinte fiind ales reprezentantul Franței, Albert Legrand, iar vicepreședinte omologul său român, Toma Stelian. Acesta din urmă a fost

¹⁷ Gheorghe Gheorghe, *Tratatul internațional ale României. 1921-1939*, București, 1980, pp. 8-10.

¹⁸ Carmen Atanasiu, *op. cit.*, p. 95.

¹⁹ Ghe. Gheorghe, *op. cit.*, p. 10.

²⁰ Carmen Atanasiu, *The „Danube Question” – an International Law’s Problem*, în „Romanian Naval Museum Yearbook”, vol. VII, 2004, Constanța, p. 158. Organizarea unei Conferințe care să definitiveze regimul și statutul Dunării fusese prevăzută în textul tratatelor de pace: Versailles (art. 349); Saint-Germain (art. 304); Neuilly (art. 232) și Trianon (art. 288).

²¹ Istoriografia românească din perioada comunistă a insistat, din motive oarecum întemeiate, asupra greșelii neinvitării Uniunii Sovietice la lucrările acestei Conferințe, pe considerentul că ea fusese parte la acordurile anterioare care au stabilit regimul Dunării, membru în Comisia Europeană a Dunării și fostă țară riverană. Vezi Grigore G. Florescu, *Navigația în Marea Neagră, prin strâmtoare și pe Dunăre. Contribuții la studiul dreptului riveranilor*, București, 1975, p. 14. După cum vom vedea, îndepărtarea Uniunii Sovietice de la gurile Dunării nu a fost decât temporară, iar veleitățile ei de Mare Putere în spațiul pontic au fost reafirmate cu prima ocazie ivită.

²² Statele Unite a fost invitată și a declinat oferta, iar statele riverane învinse – Germania, Ungaria, Austria și Bulgaria – au fost admise să asiste la conferință, cu posibilitatea de a fi consultate în anumite probleme.

înlocuit în cea de-a doua sesiune de Constantin Coșescu²³, ministru plenipotențiar și delegatul României în Comisia Europeană a Dunării²⁴.

În afara principiilor definite la Barcelona privind regimul internațional al căilor fluviale navigabile, norme pe care România ca parte contractantă le va susține la Paris, delegația de la București a militat pentru rezolvarea unor probleme antebelice, precum reducerea prerogativelor Comisiei Europene, dar și pentru limitarea prerogativelor noii Comisii Internaționale a Dunării: dreptul ei de a dispune și de a efectua lucrări prin agenții săi proprii pe cursul navigabil, în apele teritoriale și în porturile riveranilor, fără consimțământul acestora, dreptul de a elabora regulamente de navigație și de poliție fluvială și de a numi agenții însărcinați cu aplicarea lor chiar și pe teritoriul statelor riverane; dreptul de a declara orice port sau zonă din interiorul lui ca fiind libere, fără a fi nevoit să solicite consimțământul autorităților suverane ș.a. Reacția dură a riveranilor – delegația română a anunțat că părăsește Conferința dacă neriveranii nu iau în considerare drepturile autorităților teritoriale – a determinat în cele din urmă o moderare a puterilor Comisiei Internaționale a Dunării²⁵.

Convenția Statutului Definitiv al Dunării a fost semnată la 23 iulie 1921 de Belgia, Franța, Marea Britanie, Grecia, România, Cehoslovacia, state ce au participat la Conferință cu drept de vot deliberativ, și de Bulgaria, Ungaria, și Austria, state învinse ce au fost obligate prin tratatele de pace încheiate să adere la noul regim. Regatul Sârbo-Croato-Sloven și Italia, având unele rezerve, au semnat ulterior, ca și Germania, delegatul acestui stat învins neputând fi prezent la 23 iulie din motive de sănătate²⁶.

Conform Actului din 23 iulie 1921, libertatea navigației și egalitatea între pavilioane pe cursul internațional al Dunării de la Ulm până la Marea Neagră (art. 1), inclusiv pe afluenții navigabili ai fluviului²⁷ (art. 2), erau asigurate de două organisme internaționale: Comisia Europeană a Dunării, a cărei competență se exercită pe Dunărea maritimă; Comisia Internațională a Dunării, pe sectorul fluvial și pe rețeaua de afluenți (art. 3)²⁸.

²³ N. Dașcovici, *Regimul Dunării și al strâmtorilor*; pp. 201-202. Constantin Coșescu a fost delegatul titular al României până la ieșirea sa la pensie, în: 1) Comisia Europeană a Dunării între 1919 și 31 august 1939; 2) în Comisia Internațională a Dunării între 1921 și 31 august 1939.

²⁴ Constantin Coșescu participase în calitate de delegat tehnic și în cadrul lucrărilor primei sesiuni, fiind inclus în echipa condusă de Toma Stelian, împreună cu Gheorghe Popescu (delegat tehnic) și I. Atanasiu (secretar de legație).

²⁵ Proiectul francez prevedea împărțirea Dunării în două sectoare: fluvial (Ulm – Brăila), pus sub controlul Comisiei Internaționale a Dunării, și maritim (Brăila – vărsare), sub autoritatea Comisiei Europene a Dunării. În cadrul Comisiei Internaționale se forma o subcomisie specială pentru sectorul Porțile de Fier. Vezi Carmen Atanasiu, *Problema suveranității României*, pp. 100-104.

²⁶ După ratificare, Convenția privind Statutul Definitiv al Dunării a fost publicată în „Monitorul Oficial”, nr. 100, din 8 august 1921.

²⁷ Conform articolului 2 din Statutul Definitiv al Dunării, rețeaua fluvială internațională a Dunării era compusă din: Morava și Thaya, în partea cursurilor lor din zona de graniță dintre Austria și Cehoslovacia; Drava de la Barci; Tisa de la gura Someșului; Mureșul de la Arad; canalele laterale sau șenalele create pentru a lega rețeaua navigabilă sau pentru a îmbunătăți navigația pe același curs de apă.

²⁸ Direcția Județeană a Arhivelor Naționale Galați, *Protocoale. 1921*, vol. 55, f. 1257-1277. Conține protocolul de semnătură și textul Convenției.

Comisia Europeană a Dunării era compusă provizoriu din reprezentanții Franței, Marii Britanii, Italiei și României, „orice stat european care va justifica în viitor interese comerciale, maritime și europene suficiente la gurile Dunării, va putea, după cererea sa, să fie admis a fi reprezentat în Comisie, printr-o decizie unanimă, luată de guvernele care sunt ele însele reprezentate” (art. 4). Comisia păstra pe mai departe drepturile, atribuțiile și imunitățile pe care le avea dinainte de război, competențele sale întinzându-se pe sectorul maritim, de la gurile fluviului până unde se terminau cele ale Comisiei Internaționale, adică până la Brăila (art. 6). Puterile acestui organism nu puteau lua sfârșit decât printr-un aranjament internațional încheiat de către toate statele reprezentate în Comisie.

Așadar, în momentul constituirii sistemului de la Versailles, România s-a aflat într-o dublă ipostază. În primul rând, autoritățile române au militat în calitate de apărători ai drepturilor riveranilor față de intenția Marilor Puteri învingătoare de a-și spori influența politică, economică și comercială pe seama adversarilor. Cum aceștia din urmă, cu excepția Turciei, erau state dunărene, era de la sine înțeles că Franța, Marea Britanie și Italia urmăreau să-și asigure poziții și mai avantajoase pe Dunăre în dauna autorităților suverane teritoriale. Disputele au fost canalizate către sectorul fluvial al Dunării și au atins punctul culminant în timpul lucrărilor legate de definitivarea statutului fluviului, desfășurate la Paris în perioada 2 august – 16 noiembrie 1920 și 5 aprilie – 21 iulie 1921. În cadrul tratatelor, statele riverane aflate în minoritate (trei voturi contra cinci), au protestat vehement față de primul proiect francez, care atribuia Comisiei Internaționale a Dunării – organism internațional interbelic înființat pentru controlul segmentului cuprins între Ulm și Brăila – competențe care, în unele cazuri, erau chiar mai mari decât cele pe care le avea Comisia Europeană la gurile Dunării.

În al doilea rând, România s-a pronunțat ferm pentru internaționalizarea cursurilor de apă și pentru păstrarea formelor de control internaționale, deoarece potențialul revizionist al bazinului fluviului nu era unul de neglijat, un alt factor de risc fiind reprezentat de Uniunea Sovietică, statul totalitar comunist care fusese mutat pe Nistru.

Din păcate, lupta României pentru recunoașterea internațională a Marii Uniri a determinat scăderea intensității susținerii revendicărilor sale referitoare la Dunăre. Problemele antebelice ale României în privința Dunării maritime nu au fost rezolvate prin sistemul de la Versailles. Acel raport, reciproc avantajos, între puterea teritorială și competențele organismului internațional de la gurile Dunării nu a fost atins după Primul Război Mondial. Juristul George Sofronie considera că, înainte de 1938, dreptatea era de partea României și ea „izvora din suveranitatea jignită a unui Stat teritorial, în cadrul căruia se găsea în prezent un adevărat Stat fluvial”²⁹.

Galați

²⁹ George Sofronie, *Contribuțiuni la cunoașterea relațiilor dintre România și Comisiunea Europeană a Dunării*, Cluj Napoca, 1939, p. 7.