

## ADMINISTRAȚIA PORȚILOR DE FIER ÎN AL DOILEA RĂZBOI MONDIAL. CONTROVERSE DIPLOMATICE

Carmen-Irène ATANASIU\*

### THE ADMINISTRATION OF THE IRON GATES DURING WORLD WAR II. DIPLOMATIC CONTROVERSIES

#### Abstract:

*The Danube regulation regime established by the international acts signed between 1938 and 1940 violated the riparian's rights, established German supremacy in the Danube basin and saw Italy displacing the influence of France and Great Britain, all consequences of the new international force rapport. Germany took rights which greatly exceeded its riparian status and the same did Italy, although not as a riverain country but as the principal partner in the Tripartite Pact.*

*Concerning Romania, the recognition of some responsibilities deriving from its riparian state had only formal aspects, as it remained in a subordinate position and saw numerous transgressions of its state sovereignty.*

*According to the Vienna Arrangement, a special committee was created in the Danube River Council by Germany, Yugoslavia and Romania, which took the attributions of the former International Committee of the Iron Gates Administration. But, in the summer of 1941, after German troops occupied the right bank of the Iron Gates and the Cataracts sectors, the Reich expressed very clearly its decision in asserting the total control of this Danube sector. This attitude determined the categorical protest of Romania, officially formulated by Vespasian V. Pella, the Romanian minister in the Danube River Council, considering Germany's claim of taking over the entire Administration of the Iron Gates unjustified. The authority of this body was extended to the Romanian bank, from Moldova Veche to Turnu Severin, and also enhanced in order to have direct control over the Romanian personnel from the Administration.*

\*

**Keywords:** *the Iron Gates, the Second World War, administration, Danube, diplomacy*

**Cuvinte cheie:** *Porțile de Fier, al Doilea Război Mondial, administrație, Dunăre, diplomație*

Atacarea Poloniei la 1 septembrie 1939 și ocuparea ei, precum și lipsa unor reacții energice din partea Angliei și Franței față de ofensiva Reichului pentru acapararea resurselor economice ale zonei balcanice, pentru eliminarea prezenței și influenței puterilor occidentale în această regiune, au slăbit rezistența României, dar nu au anulat-o.

În perioada următoare guvernul român a încercat, mai ales prin mijloace diplomatice, să contracareze politica Germaniei de a obține, prin concesiile economice repetate și tot mai substanțiale, subordonarea economică a României, politică ce afecta profund suveranitatea și independența ei națională.

La 6 septembrie 1939 România și-a proclamat neutralitatea<sup>1</sup>, iar la 22 noiembrie și în cursul

---

\* Expert Patrimoniu Naval; vicepreședinte Liga Navală Română - filiala Constanța.

lunii decembrie a luat deja măsura de a opri intrarea în porturile sale a oricăror pavilioane de comerț înarmate, cu scop de apărare, sub pavilion beligerant<sup>2</sup>.

„Păstrarea unei atitudini pașnice – a declarat Grigore Gafencu, ministrul de Externe al României, în Consiliul de Coroană din 6 septembrie – *este deplin îndreptățită prin necesitatea de a feri de război bazinul dunărean și Balcanii [...]. Politica de până azi ne cere să urmărim de acum înainte regulile de neintervenție și neutralitate, întrucât conflictul nu atinge interesele, independența și integritatea noastră, rămânând, firește, să respectăm în același fel angajamentele și legăturile existente*”<sup>3</sup>. Într-adevăr, adoptarea stării de neutralitate de către statul român a asigurat temporar beneficiul dreptului liberei navigații pe Dunăre și în sectorul Dunării maritime, prin măsuri adecvate dictate de organele statului român, în concordanță cu regulile clasice ale neutralității<sup>4</sup>.

### Acordurile de securitate de la Belgrad și de la Galați (aprilie-mai 1940)

Totuși, în fața tendințelor Germaniei de a face poliție pe Dunăre, de la Porțile de Fier până la vărsare, pentru a preveni „activitatea de sabotaj a agenților britanici la porțile de Fier” și pericolele reprezentate de „intrarea navelor de mărfuri britanice înarmate la Sulina”<sup>5</sup>, România, în deplin acord cu Franța și Marea Britanie, a luat inițiativa încheierii Acordului de securitate de la Belgrad, semnat la 17 aprilie 1940 de statele care făceau încă parte din Comisia internațională a Dunării: Iugoslavia, Bulgaria, Ungaria și România<sup>6</sup>.

*Acordul de la Belgrad* a constituit un moment caracteristic al perioadei de început al celui de-al Doilea Război Mondial. La inițiativa delegatului român în Comisia Internațională a Dunării

<sup>1</sup> „Monitorul Oficial” 1939, nr. 206, 7 septembrie. Comunicat Nr. 58 referitor la aprobarea, în Consiliul de Coroană din 6 septembrie, a politicii externe de neutralitate a României și măsurile militare luate pentru apărarea frontierelor.

<sup>2</sup> N. Dașcovici, *Regimul Dunării și al strâmtorilor în ultimele două decenii*, Iași, 1943, p. 123.

<sup>3</sup> G. Gafencu, *Politica externă a României. Cinci cuvântări*, București, 1939, p. 44-45.

<sup>4</sup> „Monitorul Oficial” 1939, Nr. 266, 15 decembrie. Decret-Lege nr. 4075, referitor la măsuri excepționale privind vasele comerciale sub pavilion român.

<sup>5</sup> Arhiva Ministerului Afacerilor Externe (în continuare A.M.A.E.), fond 71/România, vol. 514, f. 33, anii 1940-1943. Notă referitoare la intențiile Germaniei de a exercita poliția pe Dunăre, semnată V.V. Pella.

<sup>6</sup> Punerea în aplicare a art. 32 din Statutul Dunării semnat la Paris la 23 iulie 1921, articol ce prevedea înființarea unor servicii tehnice și administrative speciale la Porțile de Fier, a determinat încheierea unor acorduri și convenții care reglementau regimul apelor în bazinul Dunării, implicând responsabilitățile statelor riverane în administrarea regiunii Porților de Fier și Cataractelor. Semnarea acestora a fost precedată de numeroase discuții între partea română și cea iugoslavă (vezi: A.M.A.E., Fond 71/Dosare Speciale, vol. 140/5.S11, Anul 1929. *Programul chestiunilor hidrotehnice dintre regatele României și Iugoslaviei. Acord privind navigația pe Dunăre și Bega. Convenție tripartită asupra regimului apelor între Regatul României, Regatul Serbiei, Croației și Sloveniei și Regatul Ungariei*; vezi și *Ibidem*, Fond 71/România, vol. 26, 1931, mai-iunie. „Dunărea”, Buletin informativ nr. 8, 1 mai 1931, *Conferința hidro-tehnică româno-iugoslavă*, filele 186-204). Dificultățile elaborării **Regulamentului româno-iugoslav pentru Porțile de Fier**, dezbătut în majoritatea sesiunilor C.I.D. din anii următori, nu au putut fi înlăturate cu ușurință, ele fiind determinate, în special, de disputele asupra repartizării funcțiilor de conducere. Documentele care împăcau, în sfârșit, cele două puncte de vedere au fost semnate abia în anii 1932-1933, când delegațiile României și Iugoslaviei în Comisia Internațională a Dunării au semnat acordurile de la Semmering referitoare la constituirea serviciilor de la Porțile de Fier (24, 28 iunie 1932): **Acord între delegațiile României și Iugoslaviei în Comisia Internațională a Dunării, referitor la Constituirea serviciilor de la Porțile de Fier (24 iunie 1932)**, **Acord între Comisia Internațională a Dunării, România și Iugoslavia, referitor la constituirea serviciilor speciale de la Porțile de Fier (28 iunie 1932)** și, un an mai târziu, **Convenția încheiată între România și Iugoslavia pentru aplicarea Regulamentului internațional de poliție a navigației și exercitarea acestei poliții pe partea Dunării, formând frontiera între cele două state, cuprinsă între îmbucătura Nerei și a Timocului, 10 februarie 1933** (pe larg C. Atanasiu, *Problema suveranității României la Dunăre și „Navigația Fluvială Română” (1919-1945)*, București, 2003, p. 113-134).

(C.I.D.), Vespasian V. Pella, Comisia a adoptat în ședință extraordinară o rezoluție care completa articolul 10 al *Statutului definitiv al Dunării* cu următoarele prevederi:

1. Nu este admis să circule pe Dunăre niciun bastiment afectat altor scopuri decât acela al transporturilor persoanelor și mărfurilor. Această dispoziție nu privește bastimentele aparținând statelor riverane în raza lor de poliție care se întinde între cele două maluri naționale, sau în fața malului național până la linia de frontieră.

2. Tranzitul de arme, muniții și de materii explozibile nu va fi admis pe Dunăre fără autorizația prealabilă a statului tranzitat. Aceste dispoziții nu privesc în nici un fel reglementarea actuală a transportului de arme, de muniții și de materii prime explozibile destinate guvernelor riverane.

**3. Nici un transport de materiale grele, cum ar fi cimentul, minereurile și piatra nu este admis să traverseze sectorul Porților de Fier și al Cataractelor Dunării, decât cu autorizație specială eliberată de autoritățile portului de încărcare. Administrația Porților de Fier și Cataractelor va lua măsuri speciale de precauție pentru a asigura securitatea trecerii unor asemenea transporturi (s.n.).**

4. Statele riverane vor controla echipajul bastimentelor care navigă pe Dunăre și nu vor admite ca numărul membrilor echipajului să depășească numărul realmente necesar. Personalul, găsimdu-se la bord, va trebui să posede documente atestând identitatea și clarificarea funcțiunii efective pe care o îndeplinește pe zisul bastiment.

5. Pe întinderea fluviului unde-și exercită politica lor de navigație, statele riverane vor lua toate măsurile utile pentru a asigura executarea dispozițiilor mai sus menționate<sup>7</sup>.

Acordul de la Belgrad a stabilit numai reglementarea temporară și provizorie a navigației pe Dunăre fără a avea caracterul de act modificator, el urmând să fie aplicat atâta timp cât durau împrejurările care l-au impus.

Cu toate acestea, actul de solidaritate al celor patru state dunărene în domeniul măsurilor de securitate, de ordine și de poliție a navigației pe Dunăre, a fost apreciat ca un gest care putea contribui la consolidarea relațiilor internaționale în acele regiuni ale Europei neatinse încă de război.

În iunie 1940, revista „**Marea Noastră**”, spicuind din presa internațională, prezenta pe larg ecoul pe care inițiativa României și hotărârile C.I.D. l-au avut în statele beligerante și neutre ale Europei<sup>8</sup>. Evenimentele ce vor urma au contrazis, însă, afirmațiile făcute cu acest prilej.

Până atunci, însă, primul ministru al Marii Britanii, Neville Chamberlain preciza că „nici una din țările balcanice și dunărene nu are vreun motiv de a se teme că aliații sau forțele lor, le vor amenința, vreodată, independența sau securitatea”<sup>9</sup>.

„**Giornale d'Italia**”, la rândul său, sublinia că: „Italia nu ar putea comite nici o agresiune, fie în Mediterana, fie în Balcani, dimpotrivă, ea va continua politica de până acum care a contribuit la asigurarea păcii în aceste regiuni ale Europei”<sup>10</sup>.

Chiar și în presa germană, hotărârea celor patru state dunărene a găsit, pentru moment, aprobarea. „**Deutsche Diplomatisch Politische Correspondenz**”, relatând despre hotărârile luate la Belgrad, scria: „Nimeni dintre acei care arată înțelegere pentru interesele vitale ale statelor balcanice, nu va fi surprins de această fermă voință a lor de a se apăra și nimeni nu va putea să se îndoiască de cauzele care au provocat măsurile ce s-au luat”<sup>11</sup>.

Pentru a fi pe deplin eficiente, măsurile adoptate la Belgrad trebuiau extinse și asupra Dunării maritime. În acest sens, la 19 aprilie 1940, guvernul român a decis ca vasele de comerț

---

<sup>7</sup> A.M.A.E, fond 71/România, vol. 514, f. 33, anii 1940-1943. Referat privind reuniunea C.I.D. de la Belgrad din 17 aprilie 1940; vezi și *Cronica evenimentelor 1-30 aprilie 1940*, în „Marea Noastră” 1940, Anul IX, nr. 5, mai, p. 157.

<sup>8</sup> *Ecourile și comentariile favorabile ale presei statelor beligerante și neutre ale Europei asupra hotărârilor recente ale Comisiei Internaționale a Dunării*, în „Marea Noastră” 1940, p. 208.

<sup>9</sup> *Ibidem*.

<sup>10</sup> *Ibidem*.

<sup>11</sup> *Ibidem*. Referat privind reuniunea Comisiei Internaționale a Dunării (C.I.D.).

înarmate să nu poată circula în apele românești ale Dunării, decât dacă depuneau armele în porturile Baziaș dar și Sulina<sup>12</sup>.

O lună mai târziu, la **Galați, s-a semnat, tot din inițiativa României, un acord** similar celui de la Belgrad. În ședința C.E.D. din 23 mai 1940, același V.V. Pella, într-o expunere detaliată, a arătat importanța inițiativei guvernului român în realizarea acordului de la Belgrad și a declarat că în ce privește Dunărea maritimă, „guvernul său, pe deplin conștient de îndatoririle pe care le are în împrejurările excepționale de azi și în virtutea dreptului exclusiv al României de a exercita poliția în apele sale teritoriale, a decis să ia, și a luat deja, măsurile de securitate inspirate din chiar principiile formulate în articolele 1, 2 și 4 ale rezoluției adoptate la Belgrad la 17 aprilie 1940 de către Comisia Internațională a Dunării”<sup>13</sup>. În consecință, Pella a supus apoi aprobării Comisiei următoarea rezoluție:

„Comisiunea Europeană a Dunărei, luând cunoștință de comunicarea făcută de delegatul României cu privire la rezoluția Comisiunii Internaționale a Dunărei din 17 aprilie 1940;

Recunoscând pe de altă parte că asemenea măsuri cad în competența României, în virtutea dreptului ei exclusiv de a exercita poliția în această parte a Dunărei;

Comisiunea Europeană a Dunărei ia act și își însușește declarația delegatului României că autoritățile competente române înțeleg să aplice asemenea măsuri și pentru sectorul fluviului care privește Comisia Europeană”<sup>14</sup>.

Rezoluția a fost votată în unanimitate.

Acordul de la Galați prezintă un interes special, fiind probabil singurul prin care trei beligeranți – Franța, Marea Britanie și Germania, o țară nebeligerantă, Italia, precum și una neutră, România, au căzut de acord a se abține de la acțiuni care ar fi putut duce la extinderea războiului într-o anumită regiune, în acest caz, pe Dunăre<sup>15</sup>.

Dar, consensul va fi de scurtă durată.

### **Aranjamentul de la Viena (12 septembrie 1940)**

La 26 iunie 1940, în urma Notei ultimative adresată României de către guvernul sovietic, teritoriul dintre Prut și Nistru și partea nordică a Bucovinei, provincii istorice românești, au intrat în componența U.R.S.S.

Această modificare de ordin teritorial și stabilirea noii frontiere, între România și Uniunea Sovietică, pe linia brațului Chilia a impus o nouă reglementare a navigației pe Dunărea fluvială și o revizuire a statutului Dunării maritime.

Luând drept argument faptul că C.I.D. fusese creată prin „dictatul” de la Versailles, Germania intenționa să impună celorlalte puteri riverane suprimarea temporară a acestui organism<sup>16</sup>. Dar, la Conferința asupra problemei C.I.D. care a început la Viena la 6 septembrie 1940, delegatul român, punând accentul pe neutralitatea României și convingându-i pe delegații iugoslav și bulgar să-l susțină, a reușit să elimine proiectul german care tindea către suprimarea oricărui control internațional prin instalarea a doi Comisari germani însărcinați cu navigația: unul la Belgrad și altul la Porțile de Fier<sup>17</sup>.

Proiectul, acceptat de germani în cele din urmă, era asemănător vechiului statut al C.I.D. Germania a impus totuși excluderea Franței și Marii Britanii din organismul care urma să

<sup>12</sup> N. Dașcovici, *op. cit.*, p. 132.

<sup>13</sup> Protocoale 1940, p. 3.

<sup>14</sup> *Ibidem*, p. 3-4; vezi și: A.M.A.E., fond 71/România, vol. 341, f. 27, anii 1920-1944. Referat referitor la sesiunea C.E.D. din mai 1940, Galați.

<sup>15</sup> *România în fața Conferinței de pace – Paris 1946*, 1998, p. 113. Memoriu adresat Conferinței de către opoziția anticomunistă din România.

<sup>16</sup> *Ibidem*, p. 114.

<sup>17</sup> A.M.A.E., fond 71/România, vol. 341, f. 219, anii 1920-1944. Raport referitor la desfășurarea lucrărilor Conferinței Dunării, ținută la Viena între 6-12 septembrie 1940.

înlocuiască Comisia Internațională<sup>18</sup>. Delegatul român a reușit totuși, în ciuda tuturor dificultăților, să atenueze efectele acestei hotărâri, determinând introducerea unei dispoziții care menționa că „acest aranjament nu prejudiciază cu nimic regimul de navigație pe Dunăre la sau după încheierea păcii”<sup>19</sup>.

**Aranjamentul semnat la Viena la 12 septembrie 1940<sup>20</sup> a exprimat supremația Germaniei în bazinul dunărean.** A fost desființată Comisia Internațională a Dunării, prevăzută de tratatele de pace și reglementată prin Statutul Dunării de la Paris. În locul acestei Comisii, a fost înființat un Consiliu al Dunării Fluviale (C.D.F.), cu sediul la Viena, având în componența sa Bulgaria, Germania, Iugoslavia, România, Slovacia și Italia. În cadrul Consiliului Dunării Fluviale urma să ia ființă un Comitet special, format din Germania, Iugoslavia și România, care prelua atribuțiile fostei Comisii Internaționale privitoare la Administrația Porților de Fier, așa cum acestea erau prevăzute în Acordul din 28 iunie 1932 semnat la Semmering.

Aranjamentul de la Viena a fost o adaptare provizorie la situația de fapt creată de război pe Dunărea fluvială. Noul statut nu putea fi menținut decât atâta timp cât persistau condițiile speciale ce-l impuseseră căci, așa cum delegatul român a lăsat să se înțeleagă, regimul stabilit anterior prin tratatele de pace nu putea fi modificat decât prin noi tratate de pace<sup>21</sup>.

La 11 septembrie 1940, o zi înaintea încheierii Aranjamentului de la Viena, Uniunea Sovietică a protestat oficial împotriva excluderii sale de la lucrările Conferinței<sup>22</sup>. La 14 septembrie guvernul sovietic a declarat oficial că era de acord cu dezvoltarea C.I.D. dar cu condiția ca și Comisia Europeană a Dunării să fie dizolvată. Argumentul U.R.S.S. era: așa cum Germania declarase că după înfrângerea ei, prin Tratatul de la Versailles, fusese impusă Comisia Internațională a Dunării, tot astfel și Rusia aduce ca argument faptul că după propria ei înfrângere, C.E.D. fusese impusă prin Tratatul de la Paris din 1856<sup>23</sup>.

Rusia propunea formarea unei singure comisii pentru întreaga Dunăre, de la mare până la Bratislava, cu alte cuvinte fără teritoriul german. Conform propunerilor sovietice, comisia trebuia să cuprindă doar următoarele puteri riverane: Germania, Slovacia, Ungaria, Iugoslavia, Bulgaria, România, Uniunea Sovietică. Ulterior, la cererea expresă a Germaniei, Rusia a fost de acord să accepte și Italia, aprobând în acest fel principiul includerii în această comisie a unor puteri neriverane, care aveau însă interese în regiune<sup>24</sup>.

În februarie 1941 Uniunea Sovietică a fost admisă în Consiliul Dunării fluviale și a luat parte la adunarea acestuia desfășurată la Viena<sup>25</sup>.

---

<sup>18</sup> *Ibidem*, f. 221.

<sup>19</sup> *Ibidem*.

<sup>20</sup> *Ibidem*.

<sup>21</sup> *Ibidem*, f. 223.

<sup>22</sup> *România în fața Conferinței de Pace – Paris 1946*, p. 115.

<sup>23</sup> *Ibidem*.

<sup>24</sup> *Ibidem*.

<sup>25</sup> La 24 octombrie 1940, la București, s-au desfășurat lucrările **Conferinței privind reglementarea navigației pe Dunăre și lichidarea C.E.D.** Conferința, care a fost convocată din inițiativa Germaniei și Uniunii Sovietice, s-a desfășurat în două etape: 24 octombrie-16 noiembrie și 5-20 decembrie 1940. La lucrări au participat delegați din România (Vespasian V. Pella), Germania (Georg Martius), Italia (Renato Silenzi) și Uniunea Sovietică (Arkadi Sobolev). La 28 octombrie, delegația română a propus crearea unui **Consiliu al Dunării Maritime** pentru sectorul Brăila – Sulina, în locul C.E.D., din care să facă parte reprezentanți ai României, Uniunii Sovietice și Germaniei. În aceeași zi, delegația sovietică a propus crearea unei administrații mixte româno-sovietice pentru acest sector și interzicerea navigației vaselor militare cu excepția celor românești și sovietice. O zi mai târziu, la 29 octombrie, Sir Stafford Cripps, ambasadorul Marii Britanii la Moscova, a remis lui V.M. Molotov, Comisarul poporului pentru Afacerile Externe al U.R.S.S., o notă cu privire la alcătuirea unei comisii a Dunării și la participarea unui reprezentant al U.R.S.S. la negocieri cu reprezentanți ai Germaniei, Italiei și României (A.M.A.E., fond 71/Anglia, dosar 18, f. 223, 1940. Moscova (Radar). Comunicare oficială transmisă de corespondentul agenției D.N.B). Considerând acțiunea guvernului sovietic ca o violare a neutralității, guvernul britanic declara că nu recunoaște nici un acord de natură a aduce vreo atingere tratatelor în vigoare, rezervându-și toate drepturile în acest domeniu. La 2 noiembrie, A.I. Vâșinski, adjunct al comisarului poporului pentru Afacerile Externe al U.R.S.S., l-a primit pe Stafford Cripps și i-a remis, în numele guvernului sovietic, o notă prin care guvernul U.R.S.S. făcea cunoscut că se vede nevoit a declara că afirmația guvernului englez, după care necesitatea recunoscută de guvernul sovietic a

### Administrația Porților de Fier

Conform Aranjamentului de la Viena, în cadrul **Consiliului Dunării Fluviale** a luat ființă un comitet special, format din Germania, Iugoslavia și România, care a preluat atribuțiile fostei Comisii Internaționale privitoare la Administrația Porților de Fier. Dar, în primăvara anului 1941, după ce trupele germane au ocupat malul drept al sectorului Porților de Fier și Cataractelor, Reichul și-a exprimat clar hotărârea de a controla total acest sector al Dunării.

Această atitudine a determinat protestul categoric al României. Astfel, atunci când, în aprilie 1941, Berlinul l-a anunțat pe V.V. Pella, ministrul român în Consiliul Dunării Fluviale, că delegatul german la Porțile de Fier a preluat personal Administrația acestora, cerându-i „asentimentul”, acesta a arătat că Reichul este în drept, ca putere ocupantă, să se substituie drepturilor Iugoslaviei dar „este nejustificată pretențiunea ca delegatul german să preia întreaga Administrație, a cărei competență se întinde și pe malul românesc de la Moldova Veche până la Turnu Severin, precum și să dea ordin direct personalului românesc din acea Administrație”<sup>26</sup>. Acest drept, sublinia V.V. Pella, aparținea guvernului român care-l exercita prin delegatul său titular sau supleant în Consiliul Dunării Fluviale și în Comitetele Porților de Fier, Germania fiind în drept să exercite doar prerogativele care aparținuseră până atunci delegatului iugoslav<sup>27</sup>.

În fapt, România accepta, în loc de o colaborare germano-română-iugoslavă, o colaborare germano-română care corespundea într-adevăr situației de fapt existentă în sectorul Porților de Fier și al Cataractelor Dunării.

Trei luni mai târziu, Pella transmitea la București o informație, primită în mod confidențial de la ministrul Italiei pentru problemele Dunării potrivit căreia Ungaria urma să ceară, la

---

alcătuirii unei noi Comisii a Dunării, cu participarea Uniunii Sovietelor, la negocierile de la București, ar reprezenta o violare a neutralității, este inexactă. Nota sublinia, în continuare, că alcătuirea unei comisii a Dunării cu participarea U.R.S.S. ca și a statelor așezate pe Dunăre sau în apropierea ei constituie reparația nedreptății care a fost săvârșită de tratatul din Versailles și de alte tratate, în baza cărora U.R.S.S. a fost exclusă nu numai din Comisia Internațională, ci și din Comisia Europeană a Dunării. Guvernul britanic, arăta documentul, a jucat un rol însemnat în eliminarea U.R.S.S. din comisii. Comisia Dunării trebuie, în mod firesc, să fie alcătuită din reprezentanții statelor riverane ale Dunării sau interesate în mod special la acest fluviu și care îl folosesc ca o cale pe care primesc și trimit mărfuri. Marea Britanie, potrivit Notei sovietice, care este așezată la mii de kilometri de Dunăre, nu poate fi socotită printre aceste state. În final, ținând seama de toate aceste argumente, guvernul sovietic se declara în imposibilitate de a accepta protestul cuprins în Nota guvernului britanic din 29 octombrie 1940. În ceea ce privește poziția României față de acordul germano-sovietic, delegatul român la Conferința de la București, a accentuat, în discursul său de deschidere ținut la 28 octombrie 1940, că țara sa nu putea decât să ia notă de acordul deja stabilit între Germania și Uniunea Sovietică și că, în aceste circumstanțe, crede că este de datoria sa să reafirme necesitatea menținerii libertății de navigație și a egalității de tratament pe Dunăre. Într-adevăr, atunci când în prima jumătate a lunii octombrie, în urma unor discuții, U.R.S.S. și Germania au căzut de acord să dizolve C.E.D., România a fost doar informată asupra acestei decizii, luată în lipsa ei, comunicându-i-se, doar, că o conferință privind această problemă va fi convocată la București. În același timp și conform punctului de vedere deja exprimat la Viena, România a declarat că orice acord încheiat în problema gurilor Dunării nu va putea fi acceptat decât cu titlu provizoriu fără prejudicierea poziției juridice de la sau de după încheierea păcii. În cea de-a doua fază a Conferinței, la 10 decembrie, V.V. Pella a făcut o expunere concretă a poziției guvernului român în problema Dunării, bazată pe următoarele: crearea unui Consiliu Provizoriu al Dunării Maritime, care să aibă competențele C.E.D.; părțile de fluviu ce se găsesc exclusiv pe teritoriul sovietic sau român să fie sub administrația națională; pentru sectoarele de fluviu ce formează granița între România și U.R.S.S. să fie create comisii mixte de cooperare; libertatea de navigație și de tratament pentru toate navele. De asemenea, guvernul român respingea propunerea sovietică privind crearea unei administrații mixte româno-sovietice, întrucât ea „s-ar exercita mai ales pe teritoriul român”, pe care se afla în principal calea de navigație maritimă de la Brăila la Sulina. Conferința de la București și-a suspendat lucrările la 20 decembrie 1940, fără a se ajunge la un acord și nu va mai fi reluată în perioada următoare (vezi pe larg C. Atanasiu *op. cit.*, p. 194-202).

<sup>26</sup> A.M.A.E., fond 71/ România, vol. 341 bis, f. 11, anii 1920-1943. Notă, semnată V.V. Pella, către M.Af.S., referitoare la preluarea Administrației Porților de Fier de către delegatul Germaniei.

<sup>27</sup> *Ibidem*, f. 12.

sesiunea din septembrie a Consiliului Dunării Fluviale, să fie admisă în Comitetul Porților de Fier, în locul rămas vacant prin dispariția statului Iugoslav<sup>28</sup>.

Având în vedere că Ungaria nu este stat riveran al sectorului Porților de Fier, ministrul român a declarat în conferința avută cu plenipotențiarilor german și italian că se va opune din răspuțeri pretențiilor sale<sup>29</sup>. În urma acestei intervenții, ministrul Germaniei a declarat că „numai statul care ar deveni titular al suveranității pe malul drept al sectorului Porților de Fier ar fi îndrituit, eventual, să formuleze asemenea deziderate, ceea ce nu poate fi cazul Ungariei”<sup>30</sup>.

Preocupată de ameliorarea condițiilor de navigație în regiunea Porților de Fier, România a solicitat, în cursul aceluiași an, acceptul și ajutorul Germaniei pentru săparea în apele românești a unui canal care să ocolească acest sector<sup>31</sup>. Ținând seama de faptul că în timpul efectuării acestor lucrări am fi rămas dependente de statul titular al suveranității pe malul drept al sectorului Porților de Fier și Cataractelor, V.V. Pella a propus guvernului român să ceară Germaniei rectificarea frontierei astfel ca ea să treacă prin Canalul Porților de Fier, ce aparținea fostului stat iugoslav<sup>32</sup>. Mai mult, dacă revendicările românești asupra Timocului ar fi satisfăcute, ministrul român în Consiliul Dunării Fluviale, considera ca justificată recunoașterea suveranității României și asupra malului drept al sectorului Porților de Fier și Cataractelor<sup>33</sup>.

În urma acestor demersuri trimise la Berlin de Ministerul Afacerilor Străine, o comisie de tehnicieni germani a venit la Orșova la sfârșitul lunii august 1941, decisă să înceapă studii în vederea construirii a două mari baraje, unul în aval de Porțile de Fier, iar altul în aval de Iuți<sup>34</sup>. Informațiile, cu caracter strict confidențial, comunicate la București de V.V. Pella arătau că în afara amenajării șenalului navigabil în această regiune, germanii urmăreau ca prin energia electrică obținută să poată alimenta una din cele mai mari uzine pentru producerea aluminiului pe care urmau s-o construiască la Turnu Severin, precum și o fabrică de îngrășăminte agricole<sup>35</sup>. Realizarea barajelor care ar fi legat indisolubil cele două maluri ale Dunării, precum și realizarea obiectivelor menționate îl îndreptățeau pe V.V. Pella să spere în recunoașterea de către Germania, la momentul oportun, a suveranității României pe malul drept al sectorului Porților de Fier și Cataractelor, ceea ce nu s-a întâmplat<sup>36</sup>.

În anii 1943 și 1944, guvernul german, conștient de importanța unui asemenea plan pentru potențialul său de război, a elaborat primul studiu complet al acestei probleme, început, după cum am arătat, în anul 1941, imediat după ocuparea Iugoslaviei. Studiul, realizat de un mare număr de experți în geologie, petrografie și hidrologie, a durat mult timp și a necesitat folosirea a patru vase și a unor avioane pentru observații topografice<sup>37</sup>.

În esență, rezultatele au demonstrat următoarele:

- proiectul era realizabil din punct de vedere tehnic și economic;
- problemele de navigație ar fi fost complet rezolvate;
- potențialul de energie electrică ar fi atins parametrii cuprinși între 1.200.000 și 1.800.000 C.P., în funcție de înălțimea și amplasarea barajelor, în producția anuală de energie 75.000 milioane KW/h<sup>38</sup>.

---

<sup>28</sup> *Ibidem*, f. 64. Copie de pe telegrama ministrului Pella, nr. 113 din 21 iulie, referitoare la intenția Ungariei de a fi admisă în Comitetul Porților de Fier.

<sup>29</sup> *Ibidem*.

<sup>30</sup> *Ibidem*.

<sup>31</sup> *Ibidem*, f. 177. Copie de pe telegrama ministrului Pella, nr. 177 din 25 septembrie 1941, referitoare la unele lucrări industriale excepționale pe care Germania urma a le face în acest sector.

<sup>32</sup> *Ibidem*.

<sup>33</sup> *Ibidem*.

<sup>34</sup> *Ibidem*, f. 178.

<sup>35</sup> *Ibidem*.

<sup>36</sup> *Ibidem*.

<sup>37</sup> *România în fața Conferinței de Pace – Paris 1946*, p. 124.

<sup>38</sup> *Ibidem*.

Referitor la Dunărea maritimă, deși în anul 1940 Comisia Europeană a Dunării s-a descompletat prin neparticiparea delegaților Franței și Marii Britanii, lucrările acesteia au continuat sub conducerea Germaniei până în primăvara anului 1944.

Reglementarea regimului Dunării prin acte internaționale semnate între anii 1938-1940\* a încălcat drepturile riveranilor, stabilind supremația în bazinul dunărean a Germaniei și Italiei, în locul Franței și Marii Britanii, consecință a noului raport de forțe pe plan internațional. Germania riverană Dunării și-a arogat drepturi care depășeau cu mult calitatea de riveran, iar Italia era neriverană, neavând alt titlu pentru locul său decât acela de partener principal în Pactul Tripartit. În ceea ce privește România, recunoașterea unor atribute care îi reveneau ca stat riveran a avut numai un caracter formal, acesta rămânând într-o poziție de subordonare care îi încălca suveranitatea de stat<sup>39</sup>.

Cu toate acestea, deși noile reglementări au transformat radical sistemul de norme stabilit după Primul Război Mondial, Statutul de la Paris fiind în cea mai mare parte vidat de conținut, procedurile folosite în timpul conflagrației pentru suprimarea comisiilor Dunării nu puteau avea nici un efect juridic valabil<sup>40</sup>.

În toamna anului 1944 a fost convocată la Londra o conferință privind transporturile europene, la care urmau să fie luate măsurile necesare coordonării traficului și punerii în funcțiune a mijloacelor de transport necesare aprovizionării cu hrană a Europei după prăbușirea Germaniei<sup>41</sup>. În acest scop s-a prevăzut crearea unui organism internațional provizoriu pentru coordonarea transporturilor, a cărui competență trebuia să se extindă asupra ansamblului Europei beligerante, în afară de Marea Britanie și U.R.S.S. În ceea ce privește Dunărea, textul proiectului inițial prevedea că „în interesul unei reinstaurări rapide a navigației pe Dunăre, atribuțiile Comisiei Internaționale, ca și cele ale Comisiei Europene, vor fi îndeplinite de un singur corp consultativ, format din tehnicieni și un comisar. Administrația Porților de Fier se va afla sub controlul direct al comisarului”<sup>42</sup>.

Puterile Aliate recunoșteau teoretic faptul că atât Comisia Internațională a Dunării, cât și Comisia Europeană a Dunării au continuat să existe cu atributele de dinainte de război. Cu alte cuvinte, la sfârșitul celui de-al Doilea Război Mondial atât pe cursul Dunării fluviale, cât și la gurile ei exista o situație juridică identică celei din 1939, la începutul războiului. Din punct de vedere juridic C.I.D. și C.E.D. existau în continuare, ele nefiind abolite de nici un acord internațional valabil. Clauzele tratatelor și acordurilor prin care au fost create și organizate erau încă în vigoare. **Asupra acestui punct nu exista nici o îndoială, el fiind clarificat în întregime prin rezoluția adoptată la 31 august 1912 de către Institutul de Drept Internațional, sesiunea de la Christiana, care a fixat doctrina în materie** (s.n.)<sup>43</sup>. În speță, Statutul Dunării semnat la Paris la 23 iulie 1921 prevedea (în mod expres în articolul f) modalitatea prin care ar fi putut fi dizolvată C.E.D.: „Puterile Comisiei Europene nu vor putea lua sfârșit decât prin efectul unei înțelegeri internaționale încheiate de **toate** (s.n.) statele reprezentate în comisie”<sup>44</sup>.

În ceea ce privește Dunărea fluvială, trebuie observat că mențiunea introdusă în acordul din septembrie 1940, la cererea delegației române, păstra în mod explicit pozițiile juridice până la instaurarea păcii.

\* Aranjamentul de la Sinaia (18 august 1938), Acordul de la București (1 august 1939), Aranjamentul de la Viena (12 septembrie 1940).

<sup>39</sup> C. Atanasiu, *op. cit.*, p. 201.

<sup>40</sup> *Ibidem*.

<sup>41</sup> *România în fața Conferinței de Pace – Paris, 1946*, p. 116.

<sup>42</sup> *Ibidem*, p. 117.

<sup>43</sup> C. Atanasiu, *op. cit.*, p. 202.

<sup>44</sup> *România în fața Conferinței de Pace – Paris 1946*, p. 118.



În concluzie, până la înscriserea unor noi clauze în viitorul tratat de pace, vechiul Statut al Dunării rămânea în vigoare, așa cum a fost el definit de acordurile existente, încheiate în mod legal în perioada interbelică.

### **Administrația fluvială specială a Porților de Fier**

După război, la 18 august 1948, a fost semnată la Belgrad **Convenția privitoare la regimul navigației pe Dunăre**, odată cu Anexele și **Protocolul adițional**. Pentru sectoarele unde navigația prezintă dificultăți, se instituiau administrații speciale, compuse din reprezentanți ai statelor limitrofe, care funcționau pe principiul deplinei egalități în drepturi a statelor membre în aceste administrații<sup>45</sup>. Convenția stabilea înființarea a două asemenea administrații:

- **Administrația fluvială specială** - funcționând pe **Dunărea de Jos** (de la gura Canalului Sulina până la Brăila, inclusiv), compusă din reprezentanții României și ai U.R.S.S. și având sediul la Galați (Art. 20 din Convenție);

- **Administrația fluvială specială a Porților de Fier** - funcționând pe sectorul Porților de Fier (de la Vince la Kostol, pe malul drept și de la Moldova Veche la Drobeta - Turnu Severin, pe malul stâng), compusă din reprezentanții României și R.S.F. Iugoslavia, având sediul în orașele Orșova și Tekija (Art. 21 din Convenție).

Cu timpul, textele din Convenție referitoare la înființarea și funcționarea celor două administrații fluviale nu au mai fost în concordanță cu noile realități. Construcția Sistemului hidroenergetic și de navigație de la Porțile de Fier a modificat substanțial condițiile de navigație, statele părți ale Convenției convenind la desființarea Administrației, iar prin trecerea tuturor funcțiilor și competențelor fostei administrații mixte, româno-sovietice, a Dunării de Jos către partea română, administrarea Dunării de Jos a rămas în exclusivitate în sarcina României, pe teritoriul căreia se află canalul navigabil Sulina.

### **BIBLIOGRAFIE:**

\*\*\* Arhiva Ministerului Afacerilor Externe (A.M.A.E.):

fond 71/România: vol. 26, anul 1931, mai – iunie

vol. 514, anii 1940-1943

vol. 341 și 341 bis, anii 1920-1944

fond 71/Dosare Speciale, vol. 140/5.S11, anul 1929

fond 71/Anglia, dosar 18, anul 1940.

„Marea Noastră” 1940, Anul IX, nr. 5; 6.

„Monitorul Oficial” 1939, Nr. 206, 7 septembrie.

„Monitorul Oficial” 1939, Nr. 266, 15 decembrie

\*\*\* *Cronica evenimentelor 1-30 aprilie 1940*, în „Marea Noastră” 1940, Anul IX, nr. 5, mai.

\*\*\* *Ecourile și comentariile favorabile ale presei statelor beligerante și neutre ale Europei asupra hotărârilor recente ale Comisiei Internaționale a Dunării*, în „Marea Noastră”, anul IX, Nr. 6, iunie.

\*\*\* *România în fața Conferinței de Pace - Paris 1946*, 1998, București.

\*\*\* *Protocoloale, 1940 – Comisia Europeană a Dunării*, Protocolul Nr. 1 al ședinței din 23 mai 1940, Galați.

---

<sup>45</sup> Pentru unificarea regimului de navigație pe Dunăre și pentru reglementarea unitară a problemelor legate de navigație se înființa „Comisia Dunării”.

- ATANASIU, C. 2003, *Problema suveranității României la Dunăre și „Navigația Fluvială Română” (1919-1945)*, București.
- DAȘCOVICI, N. 1943, *Regimul Dunării și al strâmtorilor în ultimele două decenii*, Iași.
- GAFENCU, G. 1939, *Politica externă a României. Cinci cuvântări*, București.