

DUNAREA SI TRATATELE EI INTERNATIONALE (II)

Ion C. GRUIA

(Fotografii de epocă: colecțiile d-lor Ion C. Gruia și Al. Nență-Greieraș)

În ședința din 19 august 1858 plenipotențiarii puterilor Franței, Angliei, Prusiei, Rusiei, Sardiniei făceau cunoscut că C.E.D. nu-și putea termina lucrările în timp de 2 ani, cerând prelungirea termenului său până la definitivarea completă a lucrărilor.

Delegatul Austriei în C.E.D. considera că această prelungire trebuia să aibă și acordul altor puteri. Recunoscându-se că circumstanțe atenuante au împiedicat comisiunea să-și desăvârșească lucrările în timpul de 2 ani se impunea o nouă prelungire a competenței sale. Activitatea C.E.D. trebuia limitată la executarea lucrărilor provizorii începute la gura Sulina, la elaborarea unui proiect definitiv pentru ameliorarea brațului Sf.Gheorghe cât și adoptarea unor măsuri financiare necesare pentru asigurarea mersului acestor lucrări, rambursarea datorilor făcute. Se considera că timpul necesar pentru realizarea proiectelor sale ar fi de mai bine de 15 ani.

La 2 noiembrie 1865 la Galați a fost semnat "Actul public", având ca anexe Regulamentul de navigație și Tariful drepturilor de navigație. El a fost sănctionat de Conferința de la Paris din 28 martie 1866¹⁴, echivalând cu ratificarea lui de către puterile componente ale C.E.D. și dat în vigoare cu data de 1 iulie 1866. După un preambul în care era expusă activitatea C.E.D. cât și rezultatul lucrărilor după 1856, erau menționate principalele sale dispoziții privind lucrările de la gura Sulina și pe brațul Sf. Gheorghe, navigația de la gurile Dunării,

Regulamentul de navigație, Tariful drepturilor de navigație, simplificarea măsurilor sanitare¹⁵.

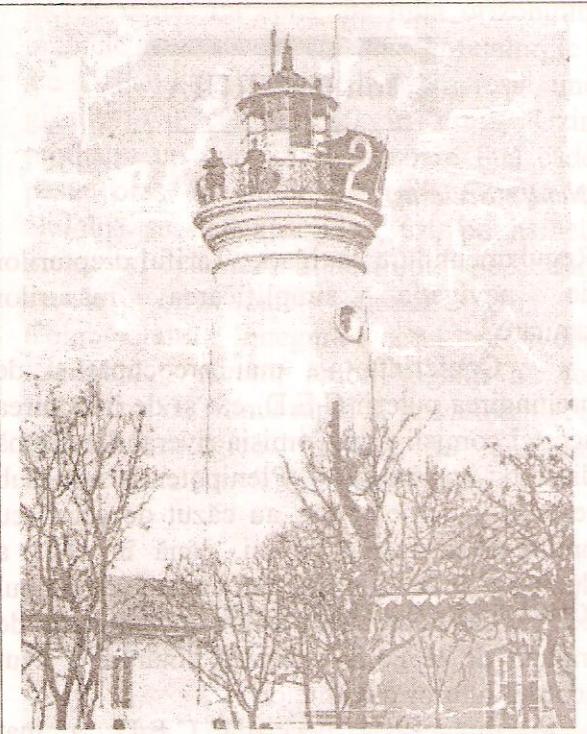
Conferința s-a mai preocupat și de prelungirea puterii C.E.D. cât și de înlocuirea acestei comisii prin Comisia riveranilor. După discuții prelungite Plenipotențiarii, sub rezerva guvernelor lor, au căzut de acord cu prelungirera a încă 5 ani, până în 1871 a duratei C.E.D., considerând ca necesar timpul pentru executarea lucrărilor încredințate de tratatul de la Paris. Această hotărâre a avut acordul tuturor guvernelor¹⁶.

În această perioadă C.E.D. a luat măsuri cu caracter permanent și anume: a comandat material, a suprimat atelierele de la Tulcea pentru dezvoltarea celor de la Sulina, a decis construirea unei clădiri la Sulina pentru instalarea serviciilor sale, s-au întreprins acțiuni de transformare în lucrări definitive lucrările provizorii de la gura Sulina începute în 1866 și terminate în 1869. În numeroase puncte de pe fluviu au fost executate lucrări de rectificare.

Resurse extrabugetare erau însă necesare pentru acoperirea acestor lucrări. După împrumutul făcut în 1865 și rambursat în 1866, C.E.D. s-a confruntat cu dificultăți în procurarea de capitaluri.

Aceste greutăți financiare au dus la diminuarea activității serviciului tehnic cât și la limitarea lucrărilor de întreținere devenite indispensabile. Un împrumut realizat prin subscripția publică avea să dea rezultate nesatisfăcătoare. Având asigurată garanția

Puterilor pentru contractarea de la o bancă londoneză a unui important împrumut a cărui amortizare trebuia terminată în 1882, la 13 martie 1871 un nou tratat încheiat la Londra reglementa activitatea C.E.D.¹⁷.



Prin articolul 4 al Tratatului de la Londra din 13 martie 1871 se prelungea în consecință activitatea C.E.D. pentru o nouă perioadă de 12 ani, până la 24 aprilie 1883 când înceta amortizarea împrumutului englez. Prin articolul 7 al aceluiași tratat se confirmă că toate lucrările și instalațiile de orice natură create de C.E.D., beneficiau de neutralitate în timp de război, neutralitate pe care puterile suverane semnatare ale tratatului se obligau să o respecte în viitor în toate ocaziile. Dreptul de imunitate, care prin actul public din 1865 fusese recunoscut doar unei părți din personalul C.E.D., a fost prelungit întregului personal administrativ și tehnic. Sublima Poartă păstra dreptul de a-i intra totdeauna vasele de război pe Dunăre în calitatea sa de putere teritorială.

Războiul din 1877 – 1878 va aduce noi greutăți în funcționarea Comisiunii din partea celor două puteri beligerante în ciuda

Tratatului de la Londra din 1871, care confirmase neutralitatea tuturor lucrărilor și clădirilor acestei instituții. Rușii vor bombardă Sulina sub pretextul că în acest oraș se aflau depozite de muniții și trupe otomane. Au interzis sederea la Tulcea a Inspectorului general al Navigației de naționalitate otomană. Pentru evitarea unor dificultăți, Comisiunea concedia provizoriu pe inspector.

Comandantul șef al armatelor ruse a informat C.E.D. că navigația pe Dunăre a fost interzisă, însă la protestele puterilor, Rusia ordonă libera trecere, cât era posibil, navigației și comerțului licit al membrilor și de a nu le supune restricțiilor temporare necesitatea cauzată de exigența războiului. Autorităților militare rusești au stabilit și un baraj pe brațul Sulina prin care treceau numai vase încărcate cu piatră¹⁸.

Autoritățile militare turce, considerând partea Dunării care traversa teritoriul otoman ca linie de apărare, procedează la interzicerea circulației vaselor de comerț, declarând că vasele care nu se vor supune interdicției vor fi confiscate cu întreaga lor încărcătură¹⁹.

Din cauza acțiunilor directe ale beligeranților, C.E.D. a fost nevoită să suspende complet navigația, să-i scadă veniturile și să-și opreasă lucrările și să-și reducă cu 26% propriul personal.

Problema Dunării și a navigației, în urma războiului din 1877 – 1878, va cunoaște o nouă etapă, căci Tratatul de la Berlin din 13 iulie 1878 făcea ca gurile Dunării, cu excepția Chiliei, să intre sub suveranitatea României, devenită stat independent. Prin admiterea României în C.E.D., numărul statelor componente era de opt. Prin articolul 53 al tratatului competența Comisiunii, care fusese limitată până la Isaccea, se prelungi până la Galați iar prin articolul 54 se prevedea că, cu un an înainte de expirarea termenului privind durata de activitate a C.E.D., puterile trebuiau să se pună de acord asupra prelungirii puterii sale cât și asupra schimbărilor intervenite.

Tratatul da dreptul Comisiunii, potrivit articolului 55, de a elabora Regulamentul între Porțile de Fier și Galați²⁰.

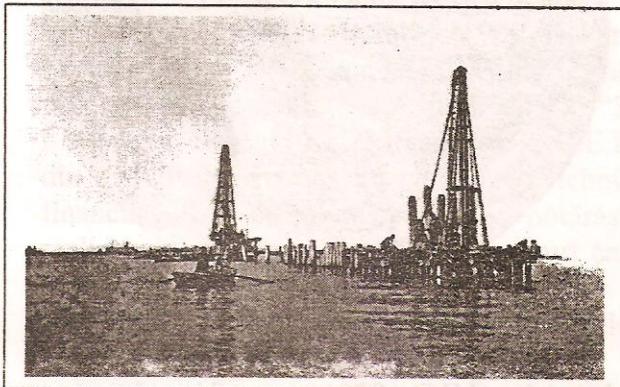
Un nou act public, cel din 1881, va aduce noi modificări cu privire la Statutul Comisiunii. Prin articolele 1 și 2 Inspectorul navegației care înlocuia Inspectorul general și Căpitanul portului Sulina, își îndeplinea funcțiile sub directa îndrumare și autoritate a Comisiunii. Cu modificările de mai sus dar și din experiența câștigată în timpul războiului din 1877 – 1878, pentru a asigura tot timpul personalului, proprietăților cât și lucrărilor C.E.D. beneficiul neutralității se prevedea prin acest act public că: inginerii, funcționarii și muncitorii să poarte un semn distinctiv. Comisiunea în conformitate cu articolul 8 din Actul public, aborda ambarcațiunilor sale un pavilion alcătuit din cinci bande paralele, perpendiculare pe catarg având ordinea culorilor: roșu, alb, albastru, alb, roșu cu mențiunea că banda albastră avea o înălțime dublă față de celelalte culori, pe ea aflându-se înscrise literele C.E.D.²¹.

Anul 1883 însemna pentru activitatea C.E.D. punctul terminus al ultimei sale prelungiri privind activitatea sa. Din nou guvernul austriac se va împotrivi pentru o nouă prelungire a activității Comisiunii. Din inițiativa Angliei, o conferință a puterilor semnatare a Tratatului de la Berlin s-a reunit la Londra în 1883 în vederea reglementării situației privind realizarea articolului 54 și 55 din tratat, asupra cărora acordul nu s-a putut realiza.

Tratatul de la Londra din 10 martie 1883 prelungea competența C.E.D. pentru o perioadă de încă 21 de ani cu începere de la 24 aprilie 1883. La expirarea acestui termen, competența C.E.D. trebuia prelungită în mod tacit din 3 în 3 ani, în cazul în care una dintre puteri cu un an înainte nu și-ar fi expus dorința de a aduce modificări (art. 2).

Prin art. 1 al Conferinței de la Londra, C.E.D. își întindea jurisdicția pe Dunăre între Galați și Brăila. Reprezentantul României față de luarea acestei decizii va protesta în mod

energetic, declarând că decizia Conferinței, luată fără participarea României, va fi considerată de aceasta ca nefiind obligatorie pentru ea. Mesajul rostit în 1881 de șeful suprem al statului menționa că: "Interesele noastre cele mai vitale, ne impun să vedem ca cel puțin pe această arteră de comunicație să nu suferim condiții de natură a împiedica dezvoltarea noastră și de a face pentru noi din libertatea de navegație un drept iluzoriu. Destinele României au fost totdeauna și sunt strâns legate de independența Dunării ..." ²².



În această conjunctură, brațul Chilia, după cedarea Basarabiei de sud de România Rusiei, în virtutea Tratatului de la Berlin, interesa în particular și Rusia. Această putere obține prin Tratatul de la Londra din 1883 ca acest braț să fie supus unui regim special. Brațul Chilia nu va intra sub incidența activității C.E.D. Atât Rusia cât și România, în cazul lucrărilor făcute pentru amenajarea malurilor trebuiau să aducă la cunoștință C.E.D. planurile lucrărilor. În situații de divergență între Rusia sau România și C.E.D. pentru lucrările întreprinse, problema în litigiu trebuia supusă direct puterilor (art. 3 și 5)²³.

Pentru coordonarea activității sale, cu dispozițiile Tratatului de la Berlin, C.E.D. și-a revizuit Regulamentul său interior din 10 noiembrie 1879, Regulamentul de navegație și poliție din 19 mai 1881 cât și Instrucțiunile Inspectoratului navegației și a Căpitaniei portului. și-a organizat corpul de pilotaj și și-a organizat un serviciu de salvare. Începând cu 1913 și-a revizuit regulamentele de

funcționare ale diferitelor sale servicii în conformitate cu necesitățile.

Între 1911 – 1913, în timpul războiului italo-turc cât și a războaielor balcanice, prin închiderea strămtorilor, navigația și comerțul



au fost paralizate. Mobilizarea armatei române avea să se resimtă în lucrările Comisiunii din lipsă de mâna de lucru și mijloace de transport. Reducerea veniturilor, din cauza războiului, a dus la sporirea drepturilor de

navigație îndeosebi pentru marile vase care beneficiau de lucrări dar, fiind dată situația economică și politică din Orient, tariful a fost revăzut în anul 1914²⁴.

Din cauza izbucnirii războiului în august 1914, prin închiderea strămtorilor de către Turcia cât și a neperceperii de taxe, C.E.D. este nevoită să-și reducă activitatea. Dragajele la gură au fost suspendate, farurile și balizele semnalizatoare stinse. Din lipsă de venituri cât și prin epuizarea rezervelor sale C.E.D. era obligată să recurgă la noi credite solicitate atât României cât și altor puteri care o constituiau, obținând credite care i-au permis asistența.

În 1916 România va intra în război alături de Franța, Anglia, Italia și Rusia. În această situație guvernul român va hotărâ trimiterea peste graniță a delegațiilor statelor inamice: Germania, Austro-Ungaria cât și a Turciei, aliate lor. În lagăre de concentrare au fost internați agenții Comisiei de naționalitate germană, austriacă, maghiară și turcă. Prin invazia României la 22 decembrie 1916, delegații României și Rusiei pleacă la Odesa, în timp ce delegații Angliei și Italiei rămân la Galați până la rechemarea ulterioară în țară de guvernele lor.

Sediul C.E.D. din Galați, unde se instalase cartierul general al unui corp de armată rus, va fi bombardat de inamici, la 10 octombrie 1917 distrugându-se biblioteca cât și arhiva Comisiunii.

Delegații României și Rusiei vor reveni de la Odesa la 31 ianuarie 1918 când delegatul României avea să primească altă însărcinare iar cel al Rusiei va rămâne singur câteva luni până la pacea de la București din 7 mai 1918.

Prin articolul 24 al Tratatului de pace de la București, C.E.D. era înlocuită printr-o Comisie a Gurilor Dunării alcătuită din: Germania, Austro-Ungaria, Serbia, Bulgaria, România, Turcia și eventual Rusia. Această comisie, care avea aceeași competență ca și C.E.D., își declina jurisdicția de la Brăila pe toate brațele și gurile Dunării.

Prin semnarea armistițiului de către Germania la 11 noiembrie 1918 delegații puterilor centrale și ai Turciei părăsesc pentru a doua oară România de după 1914. Delegatul României, rămânând singur pentru administrarea problemelor ivite, cu ajutorul finanțier al guvernului român, va aștepta tratatele de pace care vor fixa un nou statut al Dunării²⁵.

Dacă între 1856 – 1914 navigația pe Dunăre era lipsită de uniformitate, vasele care intrau pe fluviu supunându-se succesiv regulamentelor rus, român, bulgar, maghiar, austriac și bavarez cât și regulamentelor special aplicate pentru zona Portilor de Fier – după primul razboi mondial Dunărea a fost dotată cu un regim uniform impus de comerț și de navigație.

Prin articolul 331 al Tratatului de pace de la Versailles, încheiat cu Germania la 28 iunie 1919 cât și prin articolele corespondente ale celorlalte tratate, se declara că Dunărea este internațională de la Ulm și până la vărsare. Prin anularea dispozițiilor Tratatului de la București din 1918 C.E.D. își exercita din nou puterea avută înainte de război. Reprezentanții Angliei, Franței, Italiei și României își reluau provizoriu activitatea²⁶.

La 23 iulie 1921, statele reprezentative, semnând o convenție, puneau bazele unui Statut definitiv al Dunării în 44 de articole ce intrau în vigoare cu data de 1 octombrie 1922. Astfel libertatea navigației, pentru toate pavilioanele, era asigurată pe fluviu de comisii: C.E.D. – a cărei competență se întindea pe Dunărea Maritimă și COMISIA INTERNATIONALĂ A DUNĂRII, a cărei competență se întindea pe Dunărea fluvială²⁷.

Prin articolul 4 al statutului pe lângă cei patru reprezentanți din C.E.D. în Comisiune puteau intra toate statele europene care justificau pentru viitor interese comerciale, maritime și europene suficiente la guri. Articolul 6 din statut menționa că C.E.D. își avea competența ca și în trecut fără nici o modificare a limitelor sale, adică de la guri și până la punctul unde începea Dunărea

Internățională (între Ulm și Brăila), situație care defavoriza România.

La 18 septembrie 1926, Franța, Anglia, Italia și România, printr-o procedură de conciliere rămasă ineficace, au supus această divergență în fața organului competent al Societății Națiunilor, la Curtea permanentă de justiție pentru avizare.

După un aviz consultativ, la 8 decembrie 1927 Curtea declară că în conformitate cu dreptul în vigoare C.E.D. poseda pe sectorul Dunării Maritime dintre Galați și Brăila, aceeași competență ca și-n aval de Galați, că competența sa se întindea și asupra portului Brăila inclusiv.²⁸

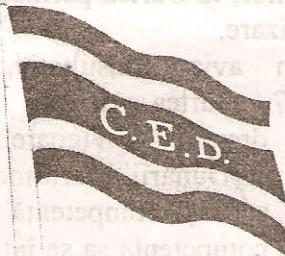
Între 15 – 17 octombrie 1919, la Paris va avea loc o sesiune extraordinară fără participarea României. Delegațiile celor "3" iau măsuri urgente de reorganizare a C.E.D. din punct de vedere administrativ, tehnic, finanțier. Tot cu acest prilej se hotărăște realizarea unui împrumut pe termen scurt care avea drept scop repunerea în funcțiune a activității C.E.D. prin reorganizarea serviciilor a căror posturi deveniseră vacante²⁹.

La 18 mai 1920 C.E.D. își relua activitatea după război printr-o sesiune plenară. Delegatul Angliei în calitate de președinte a prezentat situația dezastroasă provocată de război lucrărilor întreprinse de C.E.D. Începând cu 1920 sunt reluate dragajele, activitatea de balizaj, refacerea farurilor de la Insula Serpilor, refacerea clădirilor din Tulcea și Sulina, reconstrucția materialului plutitor.

Evaluările pierderilor provocate de război au fost stabilite de serviciul tehnic al C.E.D. și estimate la suma de 1.834.800 fr. aur. Suma a fost comunicată Comisiei Reparațiilor în termenul fixat. În reuniunea de la Galați din 13 – 16 mai 1924, reprezentanții C.E.D. și plenipotențiarii Germaniei, Austriei, Ungariei, și Bulgariei în virtutea tratatului de pace stabilesc ca definitivă suma pentru reparații la 667.000 fr. aur, această sumă cuprinzând și despăgubirile aduse personalului Comisiunii³⁰.

La 26 decembrie 1926, C.E.D. primea ultima sumă prevăzută pentru reparații. De asemenea, C.E.D. solicita Germaniei restituirea arhivei Inspectoratului Navigației care în timpul războiului a fost luată de germani de la Tulcea și dusă la Berlin. În virtutea Tratatului de pace cu Germania, prin care aceasta trebuia să cedeze o parte din

materialul său fluvial, C.E.D. solicita două remorchere de mare putere, cerere rămasă nesatisfăcută³¹.



După 1933, în condițiile agravării situației internaționale, când tratatele de pace sunt încălcate de către țările fasciste, problema Dunării, cu toate aspectele ei, revine pe prim plan. Guvernul german cere să se precizeze clar poziția guvernului de la București față de primirea Germaniei în C.E.D. În anul 1934, U.R.S.S. adresează și ea o nouă cerere de primire în C.E.D. iar în septembrie 1935 și iunie 1936 guvernul român primea cereri de intrare în C.E.D. din partea Poloniei. Guvernul român a continuat însă politica sa de aşteptare. De altfel, imediat după conferința de la Montreux în problema Strâmtorilor N. Titulescu, în cunoscutul său interviu acordat ziarului "Le Temp" solicită desființarea acestui organism internațional, făcând fără obiect cererile celor patru state.

Înlăturarea lui Titulescu din fruntea Ministerului de Externe a făcut ca acțiunea începută de el să fie doar amânată, nu părăsită, deoarece România a continuat să se opună noilor solicitări de primire în C.E.D. arătând că acționează în continuare pentru desființarea acestui organism internațional³².

Supusă presiunilor de tot felul din partea celui de-al III-lea Reich, care insista să intre în C.E.D., cât și din partea puterilor imperialiste occidentale, - România a trebuit

să ducă o intensă activitate diplomatică pentru a-și apăra drepturile obținute la Dunăre, în perioada postbelică și să acționeze pentru schimbarea regimului existent la gurile fluviului.

Ca și în 1882, în fața României se punea aceleași întrebări și anume: "cine ne aduce mai multă siguranță? O Comisiune Europeană sau una a riveranilor? Care din acestea două ne oferă mai multă certitudine de a fi ascultați și de a vedea interesele noastre mai bine apărate? O comisie a riveranilor sau una Europeană?"³³.

Soluția menținerii C.E.D., dar cu prerogative mult mai restrânse, putea fi în noile condiții o formulă mai convenabilă chiar dacă nu rezolva definitiv problema. Guvernul român aprecia că avea nevoie să evite atunci și numai în acele condiții înlăturarea Angliei și Franței de la gurile Dunării, deoarece România singură, aşa cum o vor dovedi împrejurările de mai târziu, nu putea rezista presiunilor și acțiunilor tot mai brutale ale Reichului.

La 1 iunie 1938, guvernul român, în urma inițiativei germane de a-și trimite împăterniciți la București pentru a discuta asupra regimului Dunării și asupra C.E.D. de la Galați, convoacă la Ministerul Afacerilor Străine o consfătuire a tuturor specialiștilor și experților în chestiunea Dunării, pentru a examina interesele României.

Cu prilejul discuțiilor au luat cuvântul prof. Gr. Antipa, prof. G. Sofronie, prof. N. Dașcovici, ing. I. Vardala, C. Conțescu și alți participanți. Sintetizând opiniile exprimate de participanți și ținând seama de politica generală, N. Petrescu-Comnen, ministru de externe, a fixat următoarele direcții ale politicii dunărene a României:

1. sprijinire pe lângă guvernul german a celor trei state neriverane, Anglia, Franța, Italia.
2. menținerea C.E.D., dar cu admiterea Germaniei.
3. menținerea C.I.D. atât cât se va putea.



4. respingerea proiectului german de reglementare a regimului Dunării pe baza unor acorduri bilaterale³⁴.

Astfel în 1938, România a cerut menținerea C.E.D., după ce vreme de aproape două decenii luptase pentru desființarea ei. Din analiza faptelor, rezultă că hotărârea luată a corespuns în acel moment intereselor generale ale țării, problema Dunării fiind subordonată unor chestiuni de importanță capitală pentru stat, dintre care cea mai importantă a fost aceea a păstrării integrității României, a găsirii unor formule care să încetineze, dacă să nu bareză expansiunea Reichului spre sud – estul Europei spre Dunăre și Marea Neagră³⁵.

În urma tratativelor purtate pe cale diplomatică, delegații celor patru state membre ale C.E.D., au început la 15 iunie 1938, la Viena, consultări ale căror principii vor sta la baza negocierilor dintre cele trei delegații (lipsea Italia) purtate la Sinaia între 8 și 17 august 1938. S-a ajuns astfel la adoptarea unui text definitiv cunoscut sub numele "Aranjament privitor la exercitarea puterilor Comisiei Europene a Dunării". Acest aranjament, semnat la 18 august 1938, era compus din 23 de articole și un protocol final explicativ.

La conferința de la Sinaia, Marea Britanie și Franța au satisfăcut în cea mai mare parte punctul de vedere al României. În comunicatul dat publicitatii de către Ministerul de Externe al României se arăta că Dunărea Maritimă primea un statut asemănător Dunării fluviale. În domeniul judiciar, guvernul român era singur în măsură să numească autoritățile chemate să judece în primă instanță infracțiunile la regulamentul de navigație. Astfel, C.E.D., precum și agenții săi încetau de a mai avea competență conform actelor internaționale anterioare.

Comisia Europeană încetă de a-și mai exercita competența în privința navigației pe Dunărea Maritimă. Inspectoratul de navigație, supraveghetorii, agenții de pilotaj treceau sub autoritatea statului român. Rada și portul Sulina încetau de a mai avea statut internațional. Căpitania portului trecea dimpreună cu tot ce era afectat sub autoritatea statului român.

Regulamentul de navigație urma să fie pus în vigoare de către guvernul român, care se însarcina să-l facă aplicabil după ce Comisia europeană îl va fi elaborat pe baza propunerilor guvernului român.

Întregul corp de pilotaj trecea în seama statului român, iar lucrările tehnice de la gurile Dunării, precum și pe întregul curs

maritim al fluviului urmau a fi executate de statul român. Cât privește taxele de navigație, acestea trebuiau să fie percepute de o direcție autonomă nou înființată, denumită Direcția Dunării Maritime. Taxele sanitare se percepeau și administrau de guvernul român; spitalele comisiei treceau la statul român cu întregul lor patrimoniu³⁶.

Comisia Europeană a Dunării punea la dispoziția guvernului român, în deplină libertate și în conformitate cu interesele navegației, toate bunurile sale mobile, imobile, aparate, drage, instalații, ateliere, precum și farurile de pe Insula Șerpilor, de la Sulina și Sf. Gheorghe.

Vestea revenirii înăuntrul suveranității României a sectorului maritim al Dunării a fost primită cu o legitimă satisfacție de opinia publică din România. Se făcea, în sfârșit, dreptate într-o problemă care fusese dezbatută aproape un veac. Dar, poporul român nu a putut să se bucură prea mult. Războiul bătea la ușă, iar guvernările de atunci s-au grăbit să înfeudeze țara agresorilor. Dunărea, marele fluviu care are menirea de a lega popoarele ale căror teritorii le străbate, a devenit și ea o arteră a sistemului de comunicație al Germaniei³⁷.

-
14. Paul Gogeanu, Dunărea în relațiile internaționale, Ed. Pol., Buc., 1970, p. 62.
 15. Ibidem, p. 63.
 16. La C.E.D. et son oeuvre ... p. 23.
 17. Paul Gogeanu, op. cit., p. 71.
 18. La C.E.D. et son oeuvre ... p. 27.
 19. Ibidem, p. 28.
 20. Documente privind Istoria României, Războiul pentru independență, vol. IX (16 ian. 1878 – 3 mar. 1878) p. 370 – 385. Tratatul de pace de la Berlin, semnat la 13 iul. 1878, art 53, 54, 55
 21. La C.E.D et son oeuvre ... p. 31
 22. C.I. Băicoianu, op. cit., p. 82 – 83
 23. La C.E.D. et son oeuvre... p. 33
 24. Ibidem, p.37
 25. Paul Gogeanu, op. cit. p 61
 26. La C.E.D. et son oeuv... p.42
 27. Ibidem, p. 43
 28. Paul Gogeanu op. cit. 8
 29. La C.E.D. et son oeuv... p. 49
 30. Ibidem, p.51
 31. Ibidem, p. 52
 32. I.Cărțană, I. Seftiuc, op. cit., p. 276 – 277
 33. G. Sofronie, Contribuționi la cunoașterea relațiilor dintre România și C.E.D., p.13 – 14
 34. I. Cărțană, I. Seftiuc, op. cit., p. 315 – 316
 35. Ibidem, p.317
 36. Paul Gogeanu, op. cit., p. 244 – 245; Vezi și I. Cărțană, I. Seftiuc, op. cit., p 325
 37. Ibidem, p.245

