



Ευρωπαϊκή Επιτροπή Δουνάβειας

Summary :

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή Δουνάβειας (Commission Européenne du Danube, European Danube Commission) συστήθηκε το 1856, έπειτα από απόφαση του συνεδρίου του Παρισιού, προκειμένου να φροντίσει για την εκτέλεση σημαντικών έργων στο στόμιο του ποταμού (Σουλινάς). Πέρα από την εκβάθυνση του στομίου, η επιτροπή δημιούργησε μεγάλο λιμάνι στην πόλη του Σουλινά και ένα νοσοκομείο. Μετά το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο διαλύθηκε.

Date

1856-1948

Geographical Location

Κάτω Δούναβης

1. Εισαγωγικά

Από τα τέλη του 14ου αιώνα το βαλκανικό τμήμα του Δούναβη βρισκόταν υπό οθωμανικό έλεγχο και μέχρι τα τέλη του 18ου αιώνα η ναυσιπλοΐα στον ποταμό ουσιαστικά επιτρεπόταν μόνο για πλοία που ανήκαν σε υπηκόους της Πύλης. Από το 1784 οι υπήκοοι της αψβουργικής μοναρχίας απέκτησαν, έπειτα από τη συμφωνία της Βιέννης με την Οθωμανική Αυτοκρατορία, τη δυνατότητα να πλέουν στον ποταμό, αλλά αυτά τα δικαιώματα, όπως και άλλα που παραχωρήθηκαν σε Άγγλους, Ρώσους και Γάλλους εμπόρους και ναυτικούς, ήταν περιορισμένα.¹

Το συνέδριο της Βιέννης (1815) θέσπισε την αρχή της διεθνοποίησης για όλους τους μεγάλους ποταμούς της Ευρώπης. Ωστόσο, στο Δούναβη εφαρμόστηκε αργότερα, με τη συνθήκη της Αδριανούπολης (2 Σεπτεμβρίου 1829) μεταξύ της Ρωσίας και της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, η οποία «ημιδιεθνοποίησε» τον ποταμό. Η [αύξηση των εξαγωγών δημητριακών](#) από τις παραδουνάβιες ηγεμονίες προς τις χώρες της δυτικής Ευρώπης υπογράμμισε τη σημασία του Δούναβη, αλλά η ανάπτυξη του εμπορίου εμποδιζόταν από την κακή κατάσταση του στομίου του [Σουλινά](#), στις εκβολές του ποταμού, που βρισκόταν υπό ρωσική προστασία. Ιδιαίτερα οι Άγγλοι έμποροι, ναυτικοί και διπλωμάτες υπογράμιζαν ότι οι ρωσικές Αρχές δε φρόντιζαν για το στόμιο, προκειμένου να εμποδίζουν την αύξηση της κίνησης των πλοίων και να τα στρέφουν προς το νοτιορωσικό λιμάνι της [Οδησσού](#) και μακριά από τα ανταγωνιστικά λιμάνια της [Βραΐλας](#) και του [Γαλατσίου](#).² Αυτή η κατάσταση ήταν συμφέρουσα, ωστόσο, και για τους Έλληνες ναυτικούς που είχαν [εγκατασταθεί](#) στο Σουλινά, καθώς τα μεγάλα ιστιοφόρα δεν μπορούσαν, λόγω της χαμηλής στάθμης των νερών του ποταμού, να ταξιδέψουν με πλήρες φορτίο προς τα παραδουνάβια λιμάνια και αναγκάζονταν να μεταφορτώνουν, ένα μέρος τουλάχιστον αυτού, σε μικρότερα ποταμόπλοια (σλέπια), που ανήκαν σχεδόν πάντοτε σε Έλληνες.³

2. Ο Κριμαϊκός πόλεμος (1853-1856) και η σύσταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Δουνάβειας

Η σύγκρουση της Ρωσίας με την Οθωμανική Αυτοκρατορία, που ξέσπασε το 1853 και γρήγορα πήρε διαστάσεις, καθώς η Αγγλία και η Γαλλία συμμάχησαν με την Πύλη και εκστράτευσαν στην [Κριμαΐα](#), προκάλεσε ουσιαστικές αλλαγές και στο χώρο του Δούναβη. Σε πρώτη φάση η σημασία των παραδουνάβιων ηγεμονιών για την τροφοδοσία της δυτικής Ευρώπης με σιτηρά ενισχύθηκε ακόμη περισσότερο, όπως και η επιθυμία των Δυτικών Δυνάμεων και της Αυστρίας να μην υπόκειται η περιοχή σε μονομερή έλεγχο από τη Ρωσία ή την Οθωμανική Αυτοκρατορία.

Προκειμένου να διασφαλιστεί ο έλεγχος της περιοχής των εκβολών του Δούναβη, αλλά και να πραγματοποιηθούν τα αναγκαία έργα που θα επέτρεπαν το διάπλου του ποταμού από μεγαλύτερης χωρητικότητας πλοία αποφασίστηκε στη συνδιάσκεψη του Παρισιού το 1856 η σύσταση μιας επιτροπής, της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Δουνάβειας (Commission Européenne du Danube). Μέλη της ήταν οι ισχυρές ευρωπαϊκές δυνάμεις εκείνης της περιόδου: η Μεγάλη Βρετανία, η Γαλλία, η Ρωσία, η Οθωμανική Αυτοκρατορία, η Πρωσία, η Αψβουργική Μοναρχία και η Ιταλία (τότε βασιλείο της Σαρδηνίας). Αρχικά, η διάρκεια λειτουργίας της επιτροπής ορίστηκε στα δύο χρόνια, αλλά σύντομα αποφασίστηκε η επ'



Ευρωπαϊκή Επιτροπή Δουνάβειας

αόριστον επέκταση της ύπαρξής της. Με τη συνθήκη του Βερολίνου το 1878 εντάχθηκε στην επιτροπή και η Ρουμανία, καθώς είχε αποκτήσει την ανεξαρτησία της.⁴

Αργότερα, και συγκεκριμένα το 1883 με τη συνθήκη του Λονδίνου, που υπέγραψαν όλες οι χώρες οι οποίες συμμετείχαν στην επιτροπή, η δικαιοδοσία της επεκτάθηκε μέχρι και τη Βραϊΐ λα. Αξίζει να σημειωθεί ότι τα παραδουνάβια κράτη, ιδίως μάλιστα η Ρουμανία, διεξήγαγαν συστηματικό αγώνα προκειμένου να επεκτείνουν τα δικαιώματά τους στην αστυνόμευση του Δούναβη, αφού θεωρούσαν τις αρμοδιότητες της επιτροπής ένα είδος σαφούς επέμβασης στις εσωτερικές υποθέσεις τους.⁵

3. Το έργο της επιτροπής

Παρ' όλες τις δυσχέρειες που είχαν να αντιμετωπίσουν, οι τεχνικοί της επιτροπής, υπό την επίβλεψη του Άγγλου μηχανικού Charles Hartley, κατόρθωσαν να επιτύχουν την εκβάθυνση των εκβολών του Δούναβη στο Σουλινά, την απομάκρυνση πολλών παλιών πλοίων που είχαν ναυαγήσει στην περιοχή και τον τακτικό καθαρισμό του ποταμού από την άμμο που σχηματιζόταν και εμπόδιζε την ποταμοπλοΐα. Μέχρι το 1861 το βάθος των εκβολών είχε διπλασιαστεί και το 1872 είχε τριπλασιαστεί.⁶

Η επιτροπή ασχολήθηκε επίσης με τη βελτίωση των λιμενικών εγκαταστάσεων στο Σουλινά, όπου μπορούσαν πλέον να καταπλέουν μεγαλύτερα πλοία, καθώς και με την οργάνωση ενός μικρού ναυπηγείου. Επιπλέον, συντάχθηκε κανονισμός για την ποταμοπλοΐα στο Δούναβη, και κυρίως για την καλύτερη αστυνόμευση του ποταμού προκειμένου να αντιμετωπιστεί η πειρατεία και το λαθρεμπόριο.⁷

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή Δουνάβειας επέδειξε και αξιόλογο κοινωνικό έργο, καθώς το νοσοκομείο της στο Σουλινά φρόντιζε για ναυτικούς όλων των εθνοτήτων που εργάζονταν σε ποταμόπλοια ή πλοία θαλάσσης, ενώ χρηματοδότησε διάφορα σχολεία και ιδρύματα πόλεων του Κάτω Δούναβη, όπως π.χ. την καθολική εκκλησία στο Γαλάτσι.⁸

Όπως είναι φυσικό, χρησιμοποίησε πάρα πολλούς Έλληνες στις υπηρεσίες της ως ναύτες, κυβερνήτες, μηχανικούς σκαφών και πλοηγούς και λιγότερους σε διοικητικές θέσεις. Τα έργα της επιτροπής, σε συνδυασμό με την αυστηρότερη αστυνόμευση, οδήγησαν στη μεγάλη μείωση των ναυαγίων τόσο μέσα στον ποταμό, όσο και στο Σουλινά.⁹

4. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή Δουνάβειας και η ελληνική ναυτιλία

Τα μέτρα που πήρε η επιτροπή για τη βελτίωση της ποταμοπλοΐας στο Δούναβη, αλλά και εν γένει το έργο που επιτέλεσε, αποτέλεσαν σημαντική «πρόκληση» για τους Έλληνες πλοιοκτήτες σλεπιών και ιστιοφόρων. Η εκβάθυνση του στομίου του Δούναβη σήμαινε ότι ολοένα και μεγαλύτερα πλοία μπορούσαν να καταπλέουν στα λιμάνια της Βραϊΐλας και του Γαλατσίου. Καθώς τα μεγαλύτερα σε χωρητικότητα ιστιοφόρα και ακόμα περισσότερο τα ατμόπλοια ανήκαν σε ξένη, μη ελληνική ιδιοκτησία, ήταν σαφές ότι η ελληνική ναυτιλία έπρεπε να εκσυγχρονιστεί προκειμένου να αντιμετωπίσει το νέο σκληρό ανταγωνισμό.¹⁰

Στις επόμενες δεκαετίες, και ιδίως μετά το 1866, οι Έλληνες έμποροι και πλοιοκτήτες προχώρησαν στη ναυπήγηση σύγχρονων ποταμόπλοιων στα ναυπηγεία της Βιέννης, του Λιντς και κυρίως της Βουδαπέστης. Τα ποταμόπλοια που απέκτησαν συντέλεσαν ώστε μεγάλο μέρος των μεταφορών δημοπρατικών από τη Βραϊΐλα και το Γαλάτσι προς το Σουλινά να παραμείνει στα χέρια των Ελλήνων.¹¹ Επιπλέον, εκσυγχρονίστηκε η οργάνωση των ελληνικών εμπορικών και ναυτιλιακών επιχειρήσεων με τη σύσταση ναυτασφαλιστικών εταιρειών και κυρίως με τη συγκρότηση ενός πυκνού δικτύου ατμοπλοϊκών πρακτορείων.¹²

Είναι αναμφίβολο πάντως ότι οι Έλληνες έμποροι και πλοιοκτήτες αισθάνθηκαν ως απειλή την ίδρυση της επιτροπής. Ενδεικτική ως προς αυτό είναι η αρνητική στάση των Ελλήνων προξένων, ιδίως της [Τούλτσας](#) και του Σουλινά, όπως και του



Ευρωπαϊκή Επιτροπή Δουνάβειας

Υπουργείου Ναυτικών. Οι πρόξενοι θεωρούσαν ότι τα τέλη που επέβαλλε η επιτροπή ήταν υπέρογκα και δεν ανταποκρίνονταν στο έργο της, που το έκριναν ανεπιτυχές. Χαρακτηριστικά αναφέρεται η θέση του υποπροξένου Τούλτσας, ο οποίος αναφερόμενος στην αύξηση των τελών στα 1860 υπογράμμισε ότι το μέτρο «δεν αποβλέπει ειμή εις την παντελή καταστροφήν της ελληνικής ναυτιλίας και του εμπορίου» και κατηγορούσε συγκεκριμένα την Αυστρία ότι επιθυμεί την εκδίωξη των Ελλήνων από το εμπόριο στο Δούναβη.¹³ Επιπλέον, αργότερα (1868) το ελληνικό Υπουργείο Ναυτικών διαμαρτυρόταν τόσο για τους υπερβολικούς, κατ' αυτό, ελέγχους στα ελληνικά πλοία, όσο και για τη μη εξυπηρέτηση Ελλήνων ναυτικών στο νοσοκομείο της επιτροπής στο Σουλινά.¹⁴ Πάντως, παρά τις ενέργειες του ελληνικού Υπουργείου Εξωτερικών, διά των πρεσβευτών της χώρας σε Λονδίνο, Παρίσι και Πετρούπολη, οι ελληνικές θέσεις δε λαμβάνονταν υπόψη στη λήψη των αποφάσεων της επιτροπής.¹⁵

5. Η επιτροπή κατά τα Μεσοπολεμικά χρόνια

Μετά τη λήξη του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου το νέο γεωπολιτικό περιβάλλον που είχε δημιουργηθεί, λόγω της απομόνωσης της Ρωσίας –Σοβιετικής Ένωσης πλέον– και της υποβάθμισης κρατών όπως η Αυστρία και η Γερμανία, καθώς και της Τουρκίας, επέβαλε την εκ νέου αναδιάρθρωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Δουνάβειας.

Στη διεθνή συνδιάσκεψη που πραγματοποιήθηκε στο Παρίσι (1920-1921) έλαβαν μέρος όλες οι παρόχθιες χώρες (Αυστρία, Τσεχοσλοβακία, Ουγγαρία, Βουλγαρία, Γιουγκοσλαβία, Ρουμανία), η Ιταλία, η Γαλλία και η Μεγάλη Βρετανία ως μεγάλες δυνάμεις, καθώς και η Ελλάδα με το Βέλγιο, εξαιτίας των εξαιρετικά σημαντικών ναυτιλιακών και εμπορικών συμφερόντων που είχαν στην περιοχή.¹⁶

Η ελληνική κυβέρνηση επιδίωξε την είσοδο της χώρας στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή Δουνάβειας, αλλά απέτυχε, κυρίως γιατί συνάντησε τη συντονισμένη αντίδραση της Γιουγκοσλαβίας, της Τσεχοσλοβακίας και ιδιαίτερα της Ρουμανίας. Όπως είναι ευνόητο, η Ρουμανία, μολονότι αναγνώριζε τη μεγάλη βαρύτητα της ελληνικής ναυτιλίας στην περιοχή, επιδίωκε να περιορίσει τις αρμοδιότητες της επιτροπής και να ισχυροποιήσει τη θέση της στον Κάτω Δούναβη, που βρισκόταν άλλωστε εξολοκλήρου εντός της επικράτειάς της.¹⁷

Γενικότερα, οι αποφάσεις της συνδιάσκεψης ήταν αρνητικές για τα ελληνικά συμφέροντα, καθώς ενίσχυαν την παρουσία των παρόχθιων χωρών και υπονόμευαν το διεθνή χαρακτήρα της ναυτιλίας στο Δούναβη.¹⁸ Επιπλέον, κατά τα μεσοπολεμικά χρόνια η ανάπτυξη του σημαντικότερου λιμανιού της Ρουμανίας στη Μαύρη θάλασσα, της [Κωνσταντίας](#), οδήγησε στη σταδιακή υποβάθμιση των παραδουνάβιων λιμανιών, ιδίως μάλιστα του Σουλινά, και συνεπώς και της επιτροπής. Η επιτροπή συνέχισε πάντως το τεχνικό και λιμενικό έργο της, παραχωρώντας όμως ολοένα και ευρύτερες αρμοδιότητες στις ρουμανικές αρχές.¹⁹ Από το 1938 (συμφωνία της Σινάια) η ναυτιλία στο Δούναβη είχε τεθεί ουσιαστικά υπό ρουμανικό έλεγχο.²⁰

Η διάλυση της επιτροπής πραγματοποιήθηκε τελικά το 1948 μονομερώς, έπειτα από απόφαση της διάσκεψης του Βελιγραδίου για το Δούναβη, και αντικαταστάθηκε από μεικτή σοβιετορουμανική επιτροπή. Οφειλόταν φυσικά και στην επιθυμία της Σοβιετικής Ένωσης να αποτρέψει επεμβάσεις των Δυτικών Δυνάμεων σε ένα κράτος που βρισκόταν πλέον στη δική της σφαίρα επιρροής.²¹

1. Βλ. Cârț ână, I. – Seftiuc, I., *Dunărea în istoria poporului Român* (București 1972), σελ. 30-33· Halm, H., *Habsburgischer Osthandel im 18. Jahrhundert. Österreich und Neureußland (II): Donauhandel und Schifffahrt 1781-1787* (München 1974)· Cernovodeanu, P., “British Economic Interests in the Lower Danube and the Balkan Shore of the Black Sea Between 1803 and 1829”, *Journal of European Economic History* 5 (1977), σελ. 105-119.

2. Βλ. Cârț ână, I. – Seftiuc, I., *Dunărea în istoria poporului Român* (București 1972), σελ. 33-36· Φωκάς, Σ., *Οι Έλληνες εις την ποταμοπολίαν του*



Ευρωπαϊκή Επιτροπή Δουνάβειας

- Κάτω Δουνάβειας (Θεσσαλονίκη 1975), σελ. 45-47 και κυρίως Cernovodeanu, P., *Relaṭ iile comerciale româno-engeze în contextual politicii orientale a Marii Britanii (1803-1878)* (Cluj-Napoca 1986), σελ. 77-82.
3. Φωκάς, Σ., Οι Έλληνες εις την ποταμοπολίαν του Κάτω Δουνάβειας (Θεσσαλονίκη 1975), σελ. 83-87· Χαρλαύτη, Τ., Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας 19ος-20ός αιώνας (Αθήνα 2001), σελ. 175-176. Όλη αυτή η διαδικασία ονομαζόταν λίμπο ή λιμπάρισμα.
 4. Βλ. Cârț ână, I. – Seftiuc, I., *Dunărea în istoria poporului Român* (București 1972), σελ. 36-51· Φωκάς, Σ., Οι Έλληνες εις την ποταμοπολίαν του Κάτω Δουνάβειας (Θεσσαλονίκη 1975), σελ. 78-79 και Stanciu, Ș., *România și Comisia Europeană a Dunării. Diplomaṭ ie. Suveranitate. Cooperare internaṭ ională* (Galatzi 2002), σελ. 41-96.
 5. Βλ. αναλυτικά Stanciu, Ș., *România și Comisia Europeană a Dunării. Diplomaṭ ie. Suveranitate. Cooperare internaṭ ională* (Galatzi 2002), σελ. 97-182.
 6. Βλ. Καρδάσης, Β., Από του ιστίου εις τον ατμόν. Ελληνική εμπορική ναυτιλία 1858-1914 (Αθήνα 1993), σελ. 120, 122-123. Αναλυτικά για τα έργα της επιτροπής βλ. *La Commission Européenne du Danube et son œuvre de 1856 à 1931* (Paris 1931), σελ. 181-259. Για την προσωπικότητα και τη δραστηριότητα του επί 50 χρόνια μηχανικού της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Charles Hartley βλ. Turnock, D., “Sir Charles Hartley and the Development of Romania’s Lower Danube-Black Sea Commerce in the late Nineteenth Century”, στο *Anglo-Romanian Relations after 1821* (Iasi 1983), σελ. 75-89.
 7. Βλ. *La Commission Européenne du Danube et son œuvre de 1856 à 1931* (Paris 1931), σελ. 292-318 και κυρίως Ευρωπαϊκή Επιτροπή του Δουνάβειας, Κανονισμός Ναυτιλιακός και Αστυνομικός εφαρμοστέος επί του Κάτω Δουνάβειας. Διατίμησις των ναυτιλιακών δικαιωμάτων. Οδηγός του ναυτιλομένου (Γαλάτσι 1888). Ο κανονισμός είχε κυκλοφορήσει και στα γαλλικά, ιταλικά και ρουμανικά. Για το λιμάνι του Σουλινα βλ. επίσης Cioreanu, G.D., *Les grands ports de Roumanie* (Paris 1928), σελ. 50-53.
 8. Βλ. *La Commission Européenne du Danube et son œuvre de 1856 à 1931* (Paris 1931), σελ. 329-349.
 9. Πρβλ. Φωκάς, Σ., Οι Έλληνες εις την ποταμοπολίαν του Κάτω Δουνάβειας (Θεσσαλονίκη 1975), σελ. 87.
 10. Βλ. Φωκάς, Σ., Οι Έλληνες εις την ποταμοπολίαν του Κάτω Δουνάβειας (Θεσσαλονίκη 1975), σελ. 98-104. Επιπλέον, πρέπει να σημειωθεί ότι πολλοί Έλληνες που εργάζονταν τότε στην έλξη πλοίων από ξηράς αναγκάστηκαν να βρουν άλλη εργασία, βλ. Φωκάς, Σ., ό.π., σελ. 87-89.
 11. Φωκάς, Σ., Οι Έλληνες εις την ποταμοπολίαν του Κάτω Δουνάβειας (Θεσσαλονίκη 1975), σελ. 80-82, 106-108, 118-137.
 12. Βλ. αναλυτικά Φωκάς, Σ., Οι Έλληνες εις την ποταμοπολίαν του Κάτω Δουνάβειας (Θεσσαλονίκη 1975), σελ. 92-98. Για τα ναυτιλιακά πρακτορεία πρβλ. Χαρλαύτη, Τ., Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας 19ος-20ός αιώνας (Αθήνα 2001), σελ. 176-178. Βλ. επίσης *Societatea de Asigurare “Danubiul” Processe – verbale ale adunărei generale a acționarilor Braila, 1868* Ασφαλιστική Εταιρία «Ο Δούναβις», Πρακτικά της Γενικής Συνελεύσεως των μετόχων. Βραίλα, 1868 (Galatz 1868).
 13. Ιστορικό Αρχείο Υπουργείου Εξωτερικών, φάκ. 58/1, 1860, όπου πολλές εκθέσεις από Τούλτσα, Βραίλα, Γαλάτσι και Σουλινα. Βλ. ιδιαίτερως Βασιλικόν Ελληνικόν Υποπροξενείον Τούλτσης (Πέρβελης), αρ. 429, 9 Ιουλίου 1860, προς Υπουργόν Εξωτερικών Α.Γ. Κουντουριώτη.
 14. Βλ. Ιστορικό Αρχείο Υπουργείου Εξωτερικών, φάκ. 58/1, 1868, Υπουργείο Ναυτικών, αρ. 3230, 22 Μαΐου 1868 προς Υπουργείο Εξωτερικών.
 15. Πρβλ. Ιστορικό Αρχείο Υπουργείου Εξωτερικών, φάκ. 58/1, 1860, όπου παρατίθενται οι αναφορές των πρεσβευτών της Ελλάδας σε Λονδίνο, Παρίσι, Πετρούπολη.
 16. Βλ. Φωκάς, Σ., Οι Έλληνες εις την ποταμοπολίαν του Κάτω Δουνάβειας (Θεσσαλονίκη 1975), σελ. 147-148.
 17. Αναλυτικά για τις προσπάθειες της ελληνικής κυβέρνησης στη συνδιάσκεψη των Παρισίων στο Φωκάς, Σ., Οι Έλληνες εις την ποταμοπολίαν του Κάτω Δουνάβειας (Θεσσαλονίκη 1975), σελ. 149-172. Ιδίως για το ζήτημα της εισόδου της Ελλάδας στην επιτροπή βλ. ό.π., σελ. 178-184. Για τη ρουμανική πολιτική βλ. Stanciu, Ș., *România și Comisia Europeană a Dunării. Diplomaṭ ie. Suveranitate. Cooperare internaṭ ională* (Galatzi 2002), σελ. 213-231.
 18. Είναι χαρακτηριστικό ότι η ποταμοπολία στον παραπόταμο του Δούναβη Προύθο επιτράπηκε μόνο σε πλοία φέροντα ρουμανική σημαία, γεγονός που οδήγησε στη μείωση της ελληνικής παρουσίας, βλ. Φωκάς, Σ., Οι Έλληνες εις την ποταμοπολίαν του Κάτω Δουνάβειας (Θεσσαλονίκη 1975), σελ.



Ευρωπαϊκή Επιτροπή Δουνάβευς

151-154.

19. Βλ. Stanciu, Ş., *România și Comisia Europeană a Dunării. Diplomaț ie. Suveranitate. Cooperare internaț ională* (Galăț i 2002), σελ. 263-272.

20. Βλ. Stanciu, Ş., *România și Comisia Europeană a Dunării. Diplomaț ie. Suveranitate. Cooperare internaț ională* (Galăț i 2002), σελ. 285-309.

21. Βλ. Φωκάς, Σ., *Οι Έλληνες εις την ποταμοπολί αν του Κάτω Δουνάβευς* (Θεσσαλονίκη 1975), σελ. 196. Για το πλαίσιο βλ. Φωκάς, Σ., ό.π., σελ. 249-255.

Bibliography :

	Χαρλαούτη Τ. , <i>Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας, 19ος-20ός αιώνας</i> , Νεφέλη, Αθήνα 2001
	Καρδάσης Β. , <i>Από του ιστίου εις τον ατμόν. Ελληνική εμπορική ναυτιλία 1858-1914</i> , Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, Αθήνα 1993
	Φωκάς Σ. , <i>Οι Έλληνες εις την ποταμοπολί αν του Κάτω Δουνάβευς</i> , Ίδρυμα Μελετών Χερσονήσου του Αίμου, Θεσσαλονίκη 1975
	Seftiuc I., Cârț ână I. , <i>Dunărea în istoria poporului Român</i> , București 1972
	Cernovodeanu P. , <i>Relaț iile comerciale româno-engleze în contextual politicii orientale a Marii Britanii (1803-1878)</i> , Cluj-Napoca 1986
	Stanciu Ş. , <i>România și Comisia Europeană a Dunării. Diplomaț ie. Suveranitate. Cooperare internaț ională</i> , Galăț i 2002
	Turnock D. , "Sir Charles Hartley and the Development of Romania's Lower Danube – Black Sea Commerce in the late Nineteenth Century", <i>Anglo-Romanian Relations after 1821</i> , Iași 1983, 75-98

Sources

Ιστορικό Αρχείο Υπουργείου Εξωτερικών Ελλάδος, φάκ. 58/1, 1860.

Ιστορικό Αρχείο Υπουργείου Εξωτερικών Ελλάδος, φάκ. 58/1, 1868.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή του Δουνάβευς, Κανονισμός Ναυτιλιακός και Αστυνομικός εφαρμοστέος επί του Κάτω Δουνάβευς. Διατίμησις των ναυτιλιακών δικαιωμάτων. Οδηγός του ναυτιλλομένου (Γαλάτσι 1888).

La Commission Européenne du Danube et son œuvre de 1856 à 1931 (Paris 1931).