

37 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates IX. GP.

9. 9. 1959

Regierungsvorlage**CONVENTION RELATIVE AU REGIME DE LA NAVIGATION SUR LE DANUBE**

L'Union des Républiques Socialistes, la République Populaire de Bulgarie, la République de Hongrie, la République Populaire Roumaine, la République Soviétique Socialiste d'Ukraine, la République Tchèque Slovaque et la République Fédérative Populaire de Yougoslavie,

Prenant en considération la décision du Conseil des Ministres des Affaires Etrangères du 12 Décembre 1946 de convoquer une Conférence de Représentants des Etats mentionnés dans cette décision, en vue d'établir une nouvelle Convention relative au régime de la navigation sur le Danube et

Désireux d'assurer la libre navigation sur le Danube en conformité avec les intérêts et les droits souverains des pays danubiens, ainsi que de resserrer les liens économiques et culturels des pays danubiens entre eux et avec les autres pays,

Ont décidé de conclure une Convention relative au régime de la navigation sur le Danube et ont, à ces fins, désigné les Plénipotentiaires soussignés, lesquels, après présentation de leurs pleins pouvoirs, reconnus en bonne et due forme, sont convenus de ce qui suit:

КОНВЕНЦИЯ О РЕЖИМЕ СУДОХОДСТВА НА ДУНАЕ

Союз Советских Социалистических Республик, Народная Республика Болгария, Венгерская Республика, Румынская Народная Республика, Украинская Советская Социалистическая Республика, Чехословацкая Республика и федеративная Народная Республика Югославия,

Принимая во внимание постановление Совета Министров иностранных дел от 12 декабря 1946 года о созыве Конференции для выработки новой Конвенции о режиме судоходства на Дунае в составе представителей указанных в этом решении государств и

Желая обеспечить свободное судоходство на Дунае в соответствии с интересами и суверенными правами придунайских стран, а также в целях укрепления экономических и культурных связей придунайских стран между собой и с другими странами,

Решили заключить Конвенцию о режиме судоходства на Дунае и в этих целях назначили нижеподписавшихся в качестве своих уполномоченных представителей, которые по предъявлении своих полномочий, найденных в порядке и должной форме, условились о нижеследующем:

(Übersetzung)

KONVENTION ÜBER DIE REGELUNG DER SCHIFFFAHRT AUF DER DONAU

Die Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken, die Volksrepublik Bulgarien, die Republik Ungarn, die Rumänische Volksrepublik, die Ukrainische Sozialistische Sowjetrepublik, die Tschechoslowakische Republik und die Föderative Volksrepublik Jugoslawien haben

in Anbetracht des Beschlusses des Rates der Außenminister vom 12. Dezember 1946 eine Konferenz der Vertreter der in dem Beschluß genannten Staaten zur Ausarbeitung einer neuen Konvention über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau einzuberufen, und

vom Wunsche geleitet, die freie Schifffahrt auf der Donau gemäß den Interessen und den Souveränitätsrechten der Donaustaaten zu sichern, sowie die wirtschaftlichen und kulturellen Beziehungen der Donaustaaten untereinander und mit den anderen Staaten zu festigen,

beschlossen, eine Konvention über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau abzuschließen, und haben zu diesem Zweck ihre unterzeichneten Bevollmächtigten bestimmt, die nach Vorweis ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten über Nachstehendes übereingekommen sind:

CHAPITRE I.**Dispositions generales.****Article 1.**

La navigation sur le Danube sera libre et ouverte aux ressortissants, aux bateaux marchands et aux marchandises de tous les Etats sur un pied d'égalité en ce qui concerne les droits de port et les taxes sur la navigation, ainsi que les conditions auxquelles est soumise la navigation commerciale. Les dispositions ci-dessus ne seront pas applicables au trafic entre les port d'un même Etat.

Article 2.

Le régime établi par la présente Convention s'applique à la partie navigable du Danube (fleuve) d'Ulm à la Mer Noire en suivant le bras de Soulina avec accès à la mer par le Canal de Soulina.

Article 3.

Les Etats danubiens s'engagent à maintenir leurs secteurs du Danube en état de navigabilité pour les bâtiments fluviaux et en ce qui concerne les secteurs appropriés pour les bâtiments de mer, à exécuter les travaux nécessaires pour assurer et améliorer les conditions de navigation, et à ne pas empêcher, ou entraver la navigation dans les chenaux navigables du Danube. Les Etats danubiens se consulteront sur les matières indiquées dans le présent article avec la Commission du Danube (art. 5 ci-après).

Les Etats riverains auront le droit d'entreprendre dans les limites de leurs frontières respectives les travaux qui pourraient être nécessités par des circonstances imprévues et urgentes et auraient pour but d'assurer les besoins de la navigation. Les Etats devront toutefois aviser la Commission des raisons qui ont motivé ces travaux et lui en fournir une description sommaire.

ГЛАВА I.**Общие положения.****Статья 1.**

Навигация на Дунае должна быть свободной и открытой для граждан, торговых судов и товаров всех государств на основе равенства в отношении портовых и навигационных сборов и условий торгового судоходства. Вышеизложенное не распространяется на перевозки между портами одного и того же государства.

Статья 2.

Установленный настоящей Конвенцией режим распространяется на судоходную часть реки Дунай от Ульма до Черного моря через Сулинское гирло с выходом к морю через Сулинский канал.

Статья 3.

Придунайские государства обязываются содержать свои участки Дуная в судоходном состоянии для речных и, на соответствующих участках, морских судов и производить необходимые работы для обеспечения и улучшения условий судоходства, а также не ставить препятствий или помех для судоходства на фарватерах Дуная. По вопросам, указанным в настоящей статье, придунайские государства консультируются с Дунайской Комиссией (ст. 5 ниже).

Прибрежные государства могут в своих пределах предпринять работы по обеспечению судоходства, выполнение которых необходимо по возникшим срочным и непредусмотренным обстоятельствам. Государства сообщают Комиссии причины, вызывающие эти работы, и представляют краткое описание этих работ.

KAPITEL I.**Allgemeine Bestimmungen.****Artikel 1.**

Die Schifffahrt auf der Donau ist für die Angehörigen, die Handelsschiffe und die Waren aller Staaten auf Grundlage der Gleichstellung bezüglich der Hafen- und Schifffahrtsgebühren und der Bedingungen für die Handelsschifffahrt frei und offen. Vorstehendes findet keine Anwendung auf den Verkehr zwischen Häfen desselben Staates.

Artikel 2.

Die in dieser Konvention festgelegte Regelung findet auf den schiffbaren Teil des Donaustromes von Ulm bis zum Schwarzen Meer über den Arm von Sulina mit Zugang zum Meer durch den Sulina-Kanal Anwendung.

Artikel 3.

Die Donaustaaten verpflichten sich, ihre Donauabschnitte in einem für Flußschiffe und — auf den hiefür in Betracht kommenden Abschnitten — für Seeschiffe schiffbaren Zustand zu erhalten, die zur Erhaltung und Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse notwendigen Arbeiten durchzuführen, sowie die Schifffahrt auf den Fahrrinnen der Donau nicht zu behindern oder zu stören. Die Donaustaaten werden bezüglich der in diesem Artikel erwähnten Angelegenheiten Beratungen mit der Donaukommission (Artikel 5) pflegen.

Die Uferstaaten haben das Recht, innerhalb ihrer Grenzen jene Arbeiten durchzuführen, die durch unvorhergesehene und dringende Umstände notwendig geworden sind und die die Sicherung der Bedürfnisse der Schifffahrt zum Ziele haben. Die Staaten werden jedoch die Kommission von den Gründen, die diese Arbeiten bedingt haben, benachrichtigen und ihr eine zusammenfassende Darstellung darüber zur Verfügung stellen.

Article 4.

Dans le cas où un Etat danubien ne serait pas en mesure d'entreprendre lui-même les travaux qui sont de sa compétence territoriale et qui sont nécessaires pour assurer la navigation normale, cet Etat sera tenu de les laisser exécuter par la Commission du Danube (art. 5) dans les conditions qu'elle déterminera et sans qu'elle puisse en confier l'exécution à un autre Etat, sauf en ce qui concerne les parties de la voie fluviale formant frontière d'un tel Etat. Dans ce dernier cas, la Commission déterminera les modalités de l'exécution de ces travaux.

Les Etats danubiens s'engagent à prêter à la Commission ou à l'Etat exécutant toute forme de concours à l'exécution desdits travaux.

CHAPITRE II.**Dispositions relatives à l'organisation.****Section I.****Commission du Danube.****Article 5.**

Il est établi une Commission du Danube, désignée ci-après sous le nom de «Commission»; elle est composée de représentants des pays danubiens, un pour chacun de ces pays.

Article 6.

La Commission choisit parmi ses membres son président, son vice-président et son secrétaire qui sont élus pour une période de trois ans.

Article 7.

La Commission fixe les termes de ses sessions et établit son règlement intérieur.

La première réunion de la Commission sera tenue dans un délai de six mois à dater de l'entrée en vigueur de la présente Convention.

Статья 4.

В случае, когда какое-либо придунайское государство не в состоянии будет само предпринять работы, входящие в его территориальную компетенцию, необходимые для обеспечения нормального судоходства, то такое государство должно будет передать выполнение этих работ Дунайской Комиссии (ст. 5) на условиях, которые укажет Комиссия без права передоверия выполнения этих работ другому государству, за исключением той части речного пути, которая составит границу данного государства. В этом последнем случае Комиссия определит условия выполнения этих работ.

Придунайские государства обязываются оказывать всякого рода содействие Комиссии или государству, выполняющему указанные работы.

ГЛАВА II.**Организационные положения.****Раздел 1.****Дунайская Комиссия.****Статья 5.**

Дунайская Комиссия, именуемая ниже «Комиссия», учреждается в составе представителей придунайских стран по одному от каждой.

Статья 6.

Комиссия выбирает из своего состава председателя, вице-председателя и секретаря на трехлетний срок.

Статья 7.

Комиссия устанавливает сроки своих сессий и свои правила процедуры.

Первое заседание Комиссии состоится в шестимесячный срок со дня вступления в силу настоящей Конвенции.

Artikel 4.

Falls ein Donaustaats nicht selbst in der Lage ist, die Arbeitendurchzuführen, die in seine territoriale Zuständigkeit fallen und die zur Sicherung der normalen Schifffahrt notwendig sind, ist er gehalten, ihre Durchführung durch die Donaukommission (Artikel 5) unter den von ihr festzusetzenden Bedingungen zu gestatten, ohne daß die Kommission jedoch berechtigt ist, die Durchführung dieser Arbeiten einem anderen Staat zu übertragen, es sei denn, daß es sich um Abschnitte der Stromstrecke handelt, die die Grenze bilden. Im letzteren Falle bestimmt die Kommission die näheren Umstände der Durchführung der Arbeiten.

Die Donaustaaten verpflichten sich, der Kommission oder dem Staat, der die genannten Arbeiten durchführt, hierbei jede Unterstützung zu gewähren.

KAPITEL II.**Organisatorische Bestimmungen.****Abschnitt I.****Donaukommission.****Artikel 5.**

Es wird eine Donaukommission gebildet, im Folgenden als Kommission bezeichnet; sie setzt sich aus Vertretern der Donaustaaten zusammen, und zwar so, daß jeder dieser Staaten einen Vertreter entsendet.

Artikel 6.

Die Kommission wählt aus ihren Mitgliedern für einen Zeitraum von 3 Jahren einen Präsidenten, einen Vizepräsidenten und einen Sekretär.

Artikel 7.

Die Kommission setzt die Termine für ihre Tagungen und ihre Geschäftsordnung fest.

Die Kommission tritt das erste Mal binnen sechs Monaten nach dem Inkrafttreten dieser Konvention zusammen.

Article 8.

La compétence de la Commission s'étend au Danube tel qu'il est défini à l'article 2.

Il entre dans les attributions de la Commission:

- a) de veiller à l'exécution des dispositions de la présente Convention;
- b) de dresser, sur la base des propositions et des projets présentés par les Etats danubiens et par les Administrations fluviales spéciales (art. 20 et 21), le plan général des grands travaux dans l'intérêt de la navigation, ainsi que d'établir l'évaluation générale des dépenses concernant ces travaux;
- c) d'exécuter des travaux, dans les cas prévus à l'article 4;
- d) de donner des consultations et de faire des recommandations aux Etats danubiens au sujet de l'exécution des travaux visés au paragraphe «b» du présent article, en tenant compte des intérêts techniques et économiques, des plans et des possibilités des Etats respectifs;
- e) de donner des consultations et de faire des recommandations aux Administrations fluviales spéciales (art. 20 et 21) et de procéder à un échange d'informations avec ces Administrations;
- f) d'établir sur tout le parcours navigable du Danube un système uniforme d'aménagement des voies navigables et de fixer, compte tenu des conditions spécifiques de tel ou tel secteur, les dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube,

Статья 8.

Компетенция Комиссии распространяется на Дунай согласно статье 2.

В компетенцию Комиссии входит:

- a) наблюдение за исполнением постановлений настоящей Конвенции;
- b) составление общего плана основных работ в интересах судоходства на базе предложений и проектов придунайских государств и специальных речных Администраций (ст. ст. 20 и 21), а также составление общей сметы расходов, относящихся к этим работам;
- c) производство работ в случаях, предусмотренных ст. 4;
- d) консультация и рекомендации придунайским государствам, касающиеся выполнения работ, указанных в п. «b» этой статьи, с учетом при этом технических и экономических интересов, планов и возможностей данных государств;
- e) консультация и рекомендации специальным речным Администрациям (ст. ст. 20 и 21) и обмен с ними информацией;
- f) Установление единой системы навигационной путевой обстановки на всем судоходном течении Дуная, а также, с учетом специфических условий отдельных участков, основных положений о плавании по Дунаю, вклю-

Artikel 8.

Die Zuständigkeit der Kommission erstreckt sich auf die Donau, wie sie in Artikel 2 umschrieben ist.

In den Aufgabenbereich der Kommission fällt:

- a) die Überwachung der Durchführung der Bestimmungen dieser Konvention;
- b) die Aufstellung eines allgemeinen Planes für Arbeiten großen Umfanges im Interesse der Schifffahrt auf Grund der Vorschläge und Projekte der Donaustaaten und der Stromsonderverwaltungen (Artikel 20 und 21), sowie die Erstellung einer allgemeinen Schätzung der Kosten für diese Arbeiten;
- c) die Durchführung der in Artikel 4 vorgesehenen Arbeiten;
- d) die Erteilung von Ratschlägen und die Erstattung von Empfehlungen an die Donaustaaten bezüglich der Durchführung der in lit. b dieses Artikels vorgesehenen Arbeiten, unter Berücksichtigung der technischen und wirtschaftlichen Interessen, der Planungen und der Möglichkeiten der betreffenden Staaten;
- e) die Erteilung von Ratschlägen und die Erstattung von Empfehlungen an die Stromsonderverwaltungen (Artikel 20 und 21), sowie der Austausch von Informationen mit diesen Verwaltungen;
- f) die Festlegung eines einheitlichen Systems der Bezeichnung der Schifffahrtsstraße auf dem gesamten schiffbaren Lauf der Donau sowie, unter Berücksichtigung der besonderen Gegebenheiten der einzelnen Stromabschnitte, die Festlegung der grundsätzlichen Bestimmungen über die

y compris celles du service de pilotage;	чая основные положения лоцманской службы;	Schiffahrt auf der Donau einschließlich jener über den Lotsendienst;
g) d'unifier les règles de la surveillance fluviale;	г) унификация правил речного надзора;	g) die Vereinheitlichung der Vorschriften über die Stromüberwachung;
h) de coordonner l'activité des services hydrométéorologiques sur le Danube, de publier un bulletin hydrologique unique et des prévisions hydrologiques de courte et de longue durée pour le Danube;	h) координация гидрометеорологической службы на Дунае, издание единого гидрологического бюллетеня и гидрологических прогнозов, краткосрочных и долгосрочных, для Дуная;	h) die Koordinierung der hydrometeorologischen Dienste für die Donau, die Herausgabe eines gemeinsamen hydrologischen Bulletin und die Veröffentlichung von kurz- und langfristigen, hydrologischen Prognosen für die Donau;
i) de rassembler les données statistiques relatives à la navigation sur le Danube, pour autant qu'il s'agisse de questions qui sont de la compétence de la Commission;	i) статистика судоходства на Дунае по вопросам, входящим в компетенцию Комиссии;	i) die Sammlung von statistischen Angaben über die Schiffahrt auf der Donau in den Angelegenheiten, die in die Zuständigkeit der Kommission fallen;
j) de faire publier, pour les besoins de la navigation, des ouvrages de référence, des routiers, des cartes de navigation et des atlas;	j) издание справочников, лоций, навигационных карт и атласов для нужд судоходства;	j) die Herausgabe von Nachschlagewerken, Schiffahrtshandbüchern, Schiffahrtskarten und Atlanten für die Bedürfnisse der Schiffahrt;
k) de préparer et d'approuver le budget de la Commission, ainsi que d'établir et de percevoir les taxes prévues à l'article 10.	k) составление и утверждение бюджета Комиссии, а также установление и взимание сборов, предусмотренных ст. 10.	k) die Aufstellung und die Genehmigung des Haushaltsplanes der Kommission sowie die Festsetzung und die Einhebung der in Artikel 10 vorgesehenen Abgaben.

Article 9.

« Pour s'acquitter des tâches visées à l'article précédent, la Commission dispose d'un Secrétariat et des services nécessaires dont le personnel est recruté parmi les citoyens des Etats danubiens.

Il appartient à la Commission elle-même d'organiser son Secrétariat et ses services.

Article 10.

La Commission prépare son budget et l'approuve à la majorité des voix de tous ses membres. Le budget doit prévoir les dépenses nécessaires

Статья 9.

Для выполнения указанных в предыдущей статье задач Комиссия имеет свой Секретариат и необходимый аппарат, персонал которых комплектуется из граждан придунайских государств.

Организация Секретариата и аппарата устанавливается самой Комиссией.

Статья 10.

Комиссия составляет свой бюджет и утверждает его большинством голосов всех членов. В бюджете должны быть предусмотрены расходы на содер-

Artikel 9.

Zur Durchführung der im vorhergehenden Artikel genannten Aufgaben stehen der Kommission ein Sekretariat und die erforderlichen Dienststellen zur Verfügung, deren Personal sich aus Staatsangehörigen der Donaustaaten zusammensetzt.

Die Organisation des Sekretariates und der Dienststellen obliegt der Kommission.

Artikel 10.

Die Kommission stellt ihren Haushaltsplan auf und genehmigt ihn mit der Mehrheit der Stimmen aller ihrer Mitglieder. Der Haushaltsplan hat die erforderlichen Ausgaben zur

à l'entretien de la Commission et de son appareil; ces dépenses seront couvertes au moyen d'annuités versées par les Etats danubiens, à raison d'un montant égal pour chacun d'eux.

Pour faire face aux frais des travaux spéciaux, exécutés en vue d'assurer ou d'améliorer les conditions de navigabilité, la Commission pourra établir des taxes spéciales.

Article 11.

Les décisions de la Commission sont prises à la majorité des voix des membres présents, sauf dans les cas spécialement prévus par la présente Convention (art. 10, 12 et 13).

Le quorum de la Commission est de cinq membres.

Article 12.

Les décisions de la Commission relatives aux questions prévues par les paragraphes b), c), f), g) de l'article 8 doivent être prises à la majorité des voix de tous les membres, sans toutefois majoriser l'Etat sur le territoire duquel les travaux doivent être exécutés.

Article 13.

La Commission a son siège à Galatz.

Elle peut toutefois, par une décision prise à la majorité des voix de tous ses membres, changer le lieu de son siège.

Article 14.

La Commission jouit de la personnalité juridique conformément à la législation de l'Etat du lieu de son siège.

Article 15.

Le français et le russe sont les langues officielles de la Commission.

жание Комиссии и ее аппарата, которые покрываются за счет взносов принудительных государств, производимых ежегодно в одинаковом для каждого государства размере.

Для покрытия расходов по производству специальных работ, обеспечивающих надлежащее состояние судоходства или его улучшение, могут устанавливаться Комиссией специальные сборы.

Статья 11.

Решения Комиссии принимаются большинством голосов присутствующих членов, кроме случаев, специально предусмотренных в этой Конвенции (ст. ст. 10, 12 и 13).

Кворум Комиссии — пять членов.

Статья 12.

Решения Комиссии по вопросам, предусмотренным пунктами «b», «c», «f», «g» ст. 8, должны быть приняты большинством голосов всех членов Комиссии, однако, без майоризирования государства, на территории которого должны производиться работы.

Статья 13.

Местопребыванием Комиссии является город Галац.

Комиссия может, однако, решением, принятым большинством голосов всех членов, изменить место своего пребывания.

Статья 14.

Комиссии предоставляются права юридического лица согласно законодательству государства по месту ее пребывания.

Статья 15.

Официальными языками Комиссии являются русский и французский.

Erhaltung der Kommission und ihres Apparates vorzusehen; diese Ausgaben werden durch Jahresbeiträge gedeckt, die von jedem Donaustaats in gleicher Höhe zu leisten sind.

Zur Bestreitung der Kosten für besondere Arbeiten, die zur Erhaltung und Verbesserung der Schiffsbedingungen durchgeführt werden, kann die Kommission Spezialabgaben festsetzen.

Artikel 11.

Die Beschlüsse der Kommission werden mit der Mehrheit der Stimmen der anwesenden Mitglieder gefaßt, außer in den Fällen, die diese Konvention besonders vorsieht (Artikel 10, 12 und 13).

Die Kommission ist bei Anwesenheit von fünf Mitgliedern beschlußfähig.

Artikel 12.

Die Beschlüsse der Kommission in den in Artikel 8 lit. b, c, f und g vorgesehenen Angelegenheiten sind mit der Mehrheit der Stimmen aller Mitglieder zu fassen, jedoch ohne Übereinstimmung des Staates, auf dessen Gebiet die Arbeiten durchzuführen sind.

Artikel 13.

Die Kommission hat ihren Sitz in Galatz.

Sie kann jedoch mit einem Beschluß, zu dem die Mehrheit der Stimmen aller Mitglieder erforderlich ist, ihren Sitz verlegen.

Artikel 14.

Der Kommission kommt Rechtspersönlichkeit gemäß der Gesetzgebung des Staates zu, in dem sie ihren Sitz hat.

Artikel 15.

Amtliche Sprachen der Kommission sind französisch und russisch.

Article 16.

Les membres de la Commission et les fonctionnaires mandatés par elle jouissent de l'immunité diplomatique. Les locaux officiels, les archives et les documents de toute espèce appartenant à la Commission sont inviolables.

Статья 16.

Члены Комиссии и уполномоченные ею Должностные лица пользуются дипломатическим иммунитетом. Служебные помещения, архивы и всякого рода документы Комиссии — неприкосновены.

Artikel 16.

Die Mitglieder der Kommission und die von ihr beauftragten Funktionäre genießen diplomatische Immunität. Sämtliche Amtsräume, Archive und Dokumente der Kommission sind unverletzlich.

Article 17.

Les fonctionnaires de la Commission munis de pouvoirs appropriés informeront les autorités compétentes des Etats danubiens des infractions aux règlements de navigation, aux mesures sanitaires et à la surveillance fluviale dont la Commission aurait pris connaissance. Les autorités compétentes seront tenues, à leur tour, d'informer la Commission des mesures prises au sujet des infractions notifiées et mentionnées ci-dessus.

Статья 17.

Должностные лица Комиссии, обладающие соответственными полномочиями, оповещают компетентные власти придунайских государств о дошедших до сведения Комиссии нарушениях правил судоходства, санитарных правил и правил речного надзора. Компетентные власти должны, в свою очередь, оповестить Комиссию о мерах, принятых в связи с вышеупомянутыми сообщениями о нарушениях.

Artikel 17.

Entsprechend bevollmächtigte Funktionäre der Kommission verständigen die zuständigen Stellen der Donaustaaten von Verstößen gegen die Schifffahrts-, Sanitäts- und Stromüberwachungsvorschriften, soweit solche Verstöße der Kommission zur Kenntnis gelangt sind. Die zuständigen Stellen haben ihrerseits die Kommission von den Maßnahmen in Kenntnis zu setzen, die im Zusammenhang mit den oberwähnten Verstößen getroffen wurden.

Article 18.

La Commission a son sceau; elle a également son pavillon qu'elle a le droit d'arborer sur ses locaux officiels et ses bateaux.

Статья 18.

Комиссия имеет свою печать и свой флаг, поднимаемый на служебных помещениях и судах Комиссии.

Artikel 18.

Die Kommission hat ihr eigenes Siegel sowie ihre eigene Flagge, die sie auf ihren Amtsgebäuden und auf ihren Schiffen zu hissen berechtigt ist.

Article 19.

Les Etats danubiens sont tenus de prêter à la Commission ainsi qu'à ses fonctionnaires et à son personnel le concours nécessaire à l'exécution des tâches leur incombant en vertu de la présente Convention.

Статья 19.

Придунайские государства окажут Комиссии, а также ее должностным лицам и персоналу необходимое содействие для выполнения их обязанностей, вытекающих из этой Конвенции.

Artikel 19.

Die Donaustaaten haben der Kommission, ihren Funktionären und ihrem Personal bei der Durchführung der ihnen auf Grund dieser Konvention obliegenden Aufgaben die notwendige Unterstützung zu gewähren.

Ces fonctionnaires et ce personnel auront, dans l'exercice de leurs fonctions officielles, le droit de circuler librement sur le fleuve et dans les ports, dans les limites de la juridiction de la Commission, à condition de respecter la législation territoriale.

Эти должностные лица и персонал будут иметь право свободно передвигаться при исполнении своих служебных обязанностей по реке и в портах в пределах юрисдикции Комиссии, при условии уважения ими законодательства данного государства.

Die Funktionäre und das Personal der Kommission genießen in Ausübung ihrer amtlichen Funktionen Bewegungsfreiheit auf dem Strom und in den Häfen, im Rahmen der Zuständigkeit der Kommission, jedoch unter Beachtung der örtlichen Rechtsvorschriften.

Section II. Administrations fluviales spéciales.	Раздел II. Специальные речные Ад- министрации.	Abschnitt II. Stromsonderverwaltungen.
<p>Article 20.</p> <p>Sur le bas Danube (de l'embouchure du Canal de Soulina à Braila inclusivement) il est établi une Administration fluviale spéciale en vue d'exécuter des travaux hydrotechniques et de régler la navigation; elle est composée de représentants des Etats riverains adjacents (la République Populaire Roumaine et l'Union des Républiques Socialistes).</p> <p>Cette Administration fonctionne sur la base d'un accord entre les gouvernements des pays qui en font partie.</p> <p>L'Administration a son siège à Galatz.</p>	<p>Статья 20.</p> <p>В низовьях Дуная (от устья Сулинского канала до Браилова включительно) создается специальная речная Администрация для производства гидротехнических работ и регулирования судоходства, в составе представителей прибрежных сопредельных государств (Румынской Народной Республики и Союза Советских Социалистических Республик).</p> <p>Администрация действует на основании соглашения между Правительствами стран-участниц Администрации.</p> <p>Местом пребывания Администрации является город Галац.</p>	<p>Artikel 20.</p> <p>Für die untere Donau (von der Mündung des Sulina-Kanals bis einschließlich Braila) wird eine Stromsonderverwaltung zur Durchführung von hydrotechnischen Arbeiten und zur Regelung der Schifffahrt eingerichtet; sie setzt sich aus Vertretern der angrenzenden Uferstaaten (der Rumänischen Volksrepublik und der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken) zusammen.</p> <p>Diese Verwaltung übt ihre Tätigkeit auf Grund eines Abkommens zwischen den Regierungen ihrer Teilnehmerstaaten aus.</p> <p>Die Verwaltung hat ihren Sitz in Galatz.</p>
<p>Article 21.</p> <p>Sur le secteur des Portes de Fer (de Vince à Kostol sur la rive droite et de Moldova Veche à Turnu-Severin sur la rive gauche du Danube) il est établi une Administration fluviale spéciale des Portes de Fer; cette Administration est composée de représentants de la République Populaire Roumaine et de la République Fédérative Populaire de Yougoslavie; elle a pour tâche d'exécuter des travaux hydrotechniques et de régler la navigation dans la zone indiquée.</p> <p>Cette Administration fonctionne sur la base d'un accord entre les Gouvernements des pays qui en font partie.</p> <p>L'Administration a son siège à Orsova et à Tekija.</p>	<p>Статья 21.</p> <p>На участке Железных Ворот (от Винце до Костола по правому берегу и от Молдова Веке до Турну-Северина по левому берегу Дуная) создается специальная речная Администрация Железных Ворот в составе представителей Румынской Народной Республики и Федеративной Народной Республики Югославии для производства гидротехнических работ и регулирования судоходства в указанном районе.</p> <p>Администрация действует на основе соглашения между Правительствами стран-участниц Администрации.</p> <p>Местом пребывания Администрации являются Оршова и Текия.</p>	<p>Artikel 21.</p> <p>Für den Stromabschnitt des Eisernen Tores (von Vince bis Kostol am rechten und von Moldova Veche bis Turnu Severin am linken Donauufer) wird eine Stromsonderverwaltung des Eisernen Tores eingerichtet, die sich aus Vertretern der Rumänischen Volksrepublik und der Föderativen Volksrepublik Jugoslawien zusammensetzt; ihre Aufgabe ist die Durchführung von hydrotechnischen Arbeiten und die Regelung der Schifffahrt in dem genannten Gebiet.</p> <p>Diese Verwaltung übt ihre Tätigkeit auf Grund eines Abkommens zwischen den Regierungen ihrer Teilnehmerstaaten aus.</p> <p>Die Verwaltung hat ihren Sitz in Orsova und in Tekija.</p>
<p>Article 22.</p> <p>Les accords relatifs aux Administrations fluviales spéciales (ci-après désignées sous le nom d'«Administrations»), mentionnés aux articles 20 et 21, sont portés à la connaissance de la Commission.</p>	<p>Статья 22.</p> <p>Соглашения о специальных речных Администрациях (ниже именуемых «Администрации»), упомянутые в статьях 20 и 21, доводятся до сведения Комиссии.</p>	<p>Artikel 22.</p> <p>Die in Artikel 20 und 21 erwähnten Abkommen über die Stromsonderverwaltungen (im folgenden als „Verwaltungen“ bezeichnet) sind der Kommission zur Kenntnis zu bringen.</p>

CHAPITRE III.

Regime de la navigation.

Section I.

Navigation.

Article 23.

La navigation sur le bas Danube et dans le secteur des Portes de Fer s'effectue conformément aux règles de navigation établies par les Administrations des zones indiquées. La navigation sur les autres secteurs du Danube s'effectue conformément aux règles établies par les pays danubiens respectifs, dont le territoire est traversé par le Danube et, dans les zones où les rives du Danube appartiennent à deux Etats différents, d'après les règles établies d'un commun accord entre ces Etats.

En établissant les règles de navigation, les Etats danubiens et les Administrations tiennent compte des dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, établies par la Commission.

Article 24.

Les bâtiments naviguant sur le Danube ont le droit, à condition de se conformer aux règles établies par les Etats danubiens respectifs, d'entrer dans les ports, d'y procéder à des opérations de chargement et de déchargement, d'embarquer et de débarquer des voyageurs et de s'approvisionner en combustible, de se ravitailler etc.

Article 25.

Le trafic local des voyageurs et des marchandises et le trafic entre les ports d'un même Etat ne sont ouverts à un pavillon étranger que conformément à la réglementation nationale dudit Etat danubien.

ГЛАВА III.

Режим судоходства.

Раздел 1.

Навигация.

Статья 23.

Судоходство в низовьях Дуная и в районе Железных Ворот осуществляется в соответствии с правилами плавания, установленными Администрациями указанных районов. Судоходство на остальных участках Дуная осуществляется согласно с правилами, установленными соответствующими придунайскими странами, по территории которых протекает Дунай, а в тех районах, где берега Дуная принадлежат двум разным государствам, — согласно с правилами, установленными по соглашению между этими государствами.

При установлении правил плавания придунайские государства и Администрации будут учитывать основные положения о плавании по Дунаю, установленные Комиссией.

Статья 24.

Суда, плавающие по Дунаю, имеют право, с соблюдением правил, установленных соответствующими придунайскими государствами, заходить в порты, производить в них погрузочные и разгрузочные операции, посадку и высадку пассажиров, а также пополнять запасы топлива, предметов снабжения и т. д.

Статья 25.

Перевозки пассажиров и грузов в местном сообщении и перевозки между портами одного и того же государства не могут производиться судами под иностранным флагом иначе, как в согласии с национальными правилами соответствующего придунайского государства.

KAPITEL III.

Regelung der Schifffahrt.

Abschnitt I.

Schifffahrt.

Artikel 23.

Die Schifffahrt auf der unteren Donau und auf dem Stromabschnitt des Eisernen Tores wird durch die von den Verwaltungen für die genannten Gebiete erlassenen Vorschriften geregelt. Die Schifffahrt auf den übrigen Donauabschnitten erfolgt gemäß den Vorschriften, die von den jeweiligen Donaufstaaten, deren Gebiet die Donau durchfließt, erlassen werden, beziehungsweise auf den Abschnitten, wo die Donauufer zwei verschiedenen Staaten gehören, gemäß den Vorschriften, die von diesen Staaten einvernehmlich festgelegt werden.

Bei der Erlassung der Schifffahrtsvorschriften haben die Donaustaaten und die Verwaltungen die von der Kommission festgelegten grundsätzlichen Bestimmungen über die Schifffahrt auf der Donau zu berücksichtigen.

Artikel 24.

Die die Donau befahrenden Schiffe haben das Recht, unter Einhaltung der von den betreffenden Donaustaaten erlassenen Vorschriften in Häfen einzulaufen, in denselben zu laden und zu löschen, Passagiere ein- und auszuschiffen, sich mit Brennstoff und Verpflegung zu versorgen und so weiter.

Artikel 25.

Die Beförderung von Passagieren und Waren im lokalen Verkehr sowie der Verkehr zwischen Häfen ein und desselben Staates ist Schiffen unter fremder Flagge nur gemäß den Bestimmungen des betreffenden Donaustaates gestattet.

Article 26.

Les règlements sanitaires et de police en vigueur sur le Danube sont appliqués sans discrimination en raison du pavillon, du point de départ des bâtiments, de leur destination ou autres motifs.

Les fonctions de surveillance douanière, sanitaire et fluviale sur le Danube, sont remplies par les Etats danubiens; ceux-ci communiquent à la Commission les règlements qu'ils ont établis, afin que la Commission puisse contribuer à l'unification des règles de douane et des règles sanitaires et unifier les règles de la surveillance fluviale (Art. 8 «g»).

Les règlements douaniers, sanitaires et de police doivent être de nature à ne pas entraver la navigation.

Article 27.

Lorsque les deux rives du Danube font partie du territoire d'un même Etat, cet Etat a le droit de mettre les marchandises en transit sous scellés ou sous la garde d'agents des douanes. Un tel Etat a également le droit d'exiger du capitaine, de l'armateur ou du patron une déclaration écrite attestant seulement qu'il transporte ou qu'il ne transporte pas des marchandises dont l'importation est prohibée par l'Etat transité, sans avoir toutefois le droit d'en interdire le transit. Ces formalités ne pourront ni impliquer ou occasionner une visite de la cargaison, ni retarder le passage en transit. Le capitaine, l'armateur ou le patron qui aurait fait une fausse déclaration en sera responsable conformément aux lois de l'Etat auquel la déclaration aurait été faite.

Статья 26.

Санитарные и полицейские правила, применяемые на Дунае, должны осуществляться без дискриминации по мотивам национальной принадлежности судов, пунктов их отправления и назначения или по каким-либо другим причинам.

Функции таможенного, санитарного и речного надзора на Дунае осуществляются придунайскими государствами, которые сообщают Комиссии изданные ими правила, чтобы Комиссия могла содействовать унификации таможенных и санитарных правил и осуществить унификацию правил речного надзора (ст. 8, п. «g»).

Таможенные, санитарные и полицейские правила должны быть такими, чтобы не мешать судоходству.

Статья 27.

При прохождении транзитных грузов по участкам, где оба берега реки Дуная принадлежат одному и тому же государству, это государство имеет право опечатывать или ставить под охрану таможенного надзора транзитный товар. При этом данное государство имеет право требовать от капитана или судовладельца письменной декларации только о том, провозит ли он товар, ввоз которого запрещен данным государством, но без права запрещения транзита этого товара. Эти формальности не могут вызвать ни досмотра товара, ни замедления транзита. За представление неправильной декларации капитан или судовладелец подлежит ответственности по законам государства, которому была сделана декларация.

Artikel 26.

Die auf der Donau geltenden Sanitäts- und Polizeivorschriften sind ohne Unterschied der Flagge, des Abfahrts- oder Bestimmungsortes der Schiffe oder sonstiger Umstände anzuwenden.

Die Zoll-, Sanitäts- und Stromüberwachung auf der Donau wird von den Donaustaaten wahrgenommen; diese bringen die von ihnen erlassenen Vorschriften der Kommission zur Kenntnis, um ihr die Möglichkeit zu geben, an der Vereinheitlichung der Zoll- und der Sanitätsvorschriften mitzuwirken sowie die Vorschriften über die Stromüberwachung zu vereinheitlichen (Artikel 8 lit. g).

Die Zoll-, Sanitäts- und Polizeivorschriften dürfen die Schifffahrt nicht behindern.

Artikel 27.

Beim Transitverkehr von Waren auf Stromabschnitten, wo beide Donauufer zum Gebiet desselben Staates gehören, hat dieser Staat das Recht, die Transitwaren unter Zollverschluß oder unter der Aufsicht von Zollorganen befördern zu lassen. Der betreffende Staat ist ferner berechtigt, vom Kapitän, vom Reeder oder vom Schiffer eine schriftliche Erklärung zu verlangen, aus der lediglich hervorgeht, ob er Waren befördert, deren Einfuhr in den Transitstaat verboten ist. Der Transitstaat hat aber nicht das Recht, die Durchfuhr zu verbieten. Diese Formalitäten dürfen weder mit einer Durchsuchung der Ladung verbunden sein, noch die Durchfuhr verzögern. Bei Abgabe einer falschen Erklärung ist der Kapitän, der Reeder oder der Schiffer nach den gesetzlichen Vorschriften des Staates, dem gegenüber sie abgegeben wurde, verantwortlich.

Lorsque le Danube forme frontière entre deux Etats, les bateaux, radcaux, voyageurs et marchandises en transit sont exempts de toutes formalités douanières.

Article 28.

Les bâtiments affectés par les Etats danubiens au service de la surveillance (police) fluviale seont tenus d'arborer, en plus de leur pavillon national, un insigne distinctif et uniforme; leur signalement et numéro doivent être portés à la connaissance de la Commission. Ces bâtiments, de même que ceux affectés au service des douanes des pays danubiens, ne peuvent naviguer sur le Danube à l'intérieur des frontières des pays dont le bâtiment bat le pavillon et au dehors desdites frontières qu'avec le consentement des Etats danubiens respectifs.

Article 29.

Les bâtiments naviguant sur le Danube peuvent se servir des stations de TSF qui se trouvent à leur bord ainsi que des moyens de communication riverains dont ils auraient besoin dans des buts de navigation.

Article 30.

La navigation sur le Danube est interdite aux bâtiments de guerre de tous les pays non-danubiens.

Les bâtiments de guerre des pays danubiens ne peuvent pas naviguer sur le Danube hors des frontières du pays dont le bâtiment bat le pavillon, sauf entente préalable entre les Etats danubiens intéressés.

Section II.

Service de pilotage.

Article 31.

Des corps de pilotes sont formés sur le bas Danube et dans le secteur des Portes de Fer; ils dépendent des Administrations respectives (art. 22).

Если река Дунай составляет границу между двумя государствами, то суда, плоты, пассажиры и транзитный товар освобождаются при следовании по реке от всех таможенных формальностей.

Статья 28.

Суда, выделенные придунайскими государствами для несения службы речного надзора (полиции), должны нести свой национальный флаг и, кроме того, иметь отличительный единообразный знак; описание и номера этих судов сообщаются Комиссии. Плавание по Дунаю этих судов, а равно таможенных судов всех придунайских стран, может иметь место лишь в границах страны, флаг которой несет судно, в вне этих границ — только с согласия соответствующих придунайских государств.

Статья 29.

Судам, плавающим по Дунаю, предоставляется возможность пользования как судовыми радиостанциями, так и береговыми средствами связи для навигационных целей.

Статья 30.

Плавание по Дунаю военных кораблей всех непридунайских стран воспрещается.

Плавание по Дунаю военных кораблей придунайских стран за пределами страны, флаг которой несет корабль, может осуществляться только по договоренности между заинтересованными придунайскими государствами.

Раздел II.

Лощманская служба.

Статья 31.

В низовьях Дуная и в районе Железных Ворот создаются лощманские корпуса, подчиненные соответствующим Администрациям (ст. 22).

Wo die Donau die Grenze zwischen zwei Staaten bildet, sind Schiffe, Flöße, Passagiere und Waren im Transit von allen Zollformalitäten befreit.

Artikel 28.

Die von den Donaustaaten für die Stromüberwachung (Polizei) verwendeten Schiffe haben außer ihrer Nationalflagge noch ein einheitliches Kennzeichen zu führen; die Beschreibung und die Nummern dieser Schiffe sind der Kommission bekanntzugeben. Diese Schiffe sowie die im Zolldienst der Donaustaaten verwendeten dürfen die Donau nur innerhalb der Grenzen des Landes befahren, dessen Flagge sie führen; außerhalb der Grenzen bedürfen sie hiezu der Bewilligung der betreffenden Donaustaaten.

Artikel 29.

Die die Donau befahrenden Schiffe können an Bord befindliche Funkanlagen sowie an Land befindliche Nachrichtenanlagen für Zwecke der Schifffahrt benützen.

Artikel 30.

Kriegsschiffen aller Nichtdonaustaaten ist die Befahrung der Donau untersagt.

Kriegsschiffe der Donaustaaten dürfen die Donau außerhalb der Grenzen des Staates, dessen Flagge sie führen, nur nach vorher eingeholtem Einverständnis mit den betreffenden Donaustaaten befahren.

Abschnitt II.

Lotsendienst.

Artikel 31.

Auf der unteren Donau und im Stromabschnitt des Eisernen Tores werden Lotsenkörps gebildet, die den zuständigen Verwaltungen (Artikel 22) unterstehen.

Les règlements du service de pilotage sont établis par les Administrations conformément aux dispositions fondamentales concernant la navigation sur le Danube (art. 8 «f»), et doivent être portés à la connaissance de la Commission.

Article 32.

Le pilotage des bâtiments sur le bas Danube et dans le secteur des Portes de Fer est assuré par des pilotes faisant partie des corps de pilotes respectifs ou bien par des pilotes qui, ayant subi un examen auprès des services de l'Administration fluviale compétente, seraient autorisés par cette Administration à exercer le pilotage.

Article 33.

Le personnel des corps de pilotes est recruté parmi les citoyens des pays danubiens membres des Administrations respectives. Le mode de recrutement est établi par des accords spéciaux passés entre les membres ci-dessus mentionnés (art. 20 et 21) de ces Administrations.

CHAPITRE IV.

Modalités de couverture des dépenses nécessaires pour assurer la navigation.

Article 34.

Le financement des travaux hydrotechniques sur le Danube, exécutés par les pays danubiens, conformément à l'article 3 de la présente Convention, est assuré par les pays danubiens respectifs.

Le financement des travaux prévus à l'article 8 c) est assuré par la Commission.

Article 35.

Afin de couvrir les dépenses nécessaires pour assurer la navigation, les Etats danubiens peuvent, après s'être concertés avec

Правила лоцманской службы устанавливаются Администрациями в соответствии с основными положениями о плавании по Дунаю (ст. 8, п. «f») и сообщаются Комиссии.

Статья 32.

Проводка судов в низовьях Дуная и в районе Железных Ворот осуществляется лоцманами, входящими в состав соответствующих лоцманских корпусов, или лоцманами, сдавшими экзамен в органах соответствующей речной Администрации и допущенными данной Администрацией к проводке судов.

Статья 33.

Состав лоцманских корпусов комплектуется из граждан придунайских стран-участниц соответствующих Администраций. Порядок комплектования корпусов устанавливается особыми соглашениями между указанными выше (ст. ст. 20 и 21) участниками этих Администраций.

ГЛАВА IV.

Порядок покрытия расходов по обеспечению судоходства.

Статья 34.

Финансирование гидротехнических работ на Дунае, производимых придунайскими странами согласно ст. 3 настоящей Конвенции, осуществляется соответствующими придунайскими странами.

Финансирование работ, предусмотренных ст. 8, п. «с», производится Комиссией.

Статья 35.

Для покрытия расходов по обеспечению судоходства придунайские государства, по согласованию с Комиссией, мо-

Die Vorschriften über den Lotsendienst sind von den Verwaltungen im Einklang mit den grundsätzlichen Bestimmungen über die Schifffahrt auf der Donau (Artikel 8 lit. f) festzulegen und der Kommission zur Kenntnis zu bringen.

Artikel 32.

Den Lotsendienst auf der unteren Donau und im Stromabschnitt des Eisernen Tores versehen Lotsen, die dem zuständigen Lotsenkorps angehören oder Lotsen, die nach Ablegung einer Prüfung bei den Dienststellen der zuständigen Verwaltung von dieser zur Ausübung des Lotsendienstes zugelassen werden.

Artikel 33.

Das Personal der Lotsenkorps ist aus Staatsangehörigen derjenigen Donaustaaten zu bilden, die den betreffenden Verwaltungsbehörden angehören. Die Bildung der Personalstände wird durch Sonderabkommen zwischen den oben genannten Mitgliedsstaaten (Artikel 20 und 21) dieser Verwaltungen geregelt.

KAPITEL IV.

Bestreitung der zur Sicherung der Schifffahrt erforderlichen Ausgaben.

Artikel 34.

Die Finanzierung der gemäß Artikel 3 dieser Konvention von den Donaustaaten durchzuführenden hydrotechnischen Arbeiten auf der Donau wird durch die betreffenden Donaustaaten selbst sichergestellt.

Die Finanzierung der Arbeiten nach Artikel 8 lit. c wird durch die Kommission sichergestellt.

Artikel 35.

Zur Bedeckung der Ausgaben für die Sicherung der Schifffahrt können die Donaustaaten nach Herstellung des Einvernehmens

la Commission, établir des droits de navigation perçus sur les bâtiments et dont le taux est déterminé en fonction du coût de l'entretien de la voie fluviale et des travaux prévus à l'article 34.

Article 36.

Afin de couvrir les dépenses nécessaires pour assurer la navigation et l'exécution des travaux entrepris par les Administrations, celles-ci établissent des taxes particulières perçues sur les bâtiments naviguant dans les secteurs compris entre l'embouchure du Canal de Soulina et Braila et entre Vince et Kostol sur la rive droite et entre Moldava Veche et Turnu-Severin sur la rive gauche du Danube.

Les Administrations informent la Commission des taxes particulières qu'elles ont établies, ainsi que des modalités de leur perception.

Article 37.

Les sommes provenant des taxes spéciales, des droits de navigation, des taxes particulières, et perçues par la Commission, par les Etats danubiens et par les Administrations ne peuvent être une source de profit.

Article 38.

Les modalités de perception des taxes spéciales, des droits de navigation et des taxes particulières sont fixées par des instructions élaborées respectivement par la Commission, les Etats danubiens et les Administrations. Les instructions émanant des Etats danubiens et des Administrations sont concertées avec la Commission.

Les taxes et les droits sont calculés sur la jauge du bâtiment.

гут устанавливать с судов навигационные сборы, размер которых определяется в зависимости от стоимости содержания обстановки и стоимости работ, указанных в ст. 34.

Статья 36.

Для покрытия расходов по обеспечению судоходства и по работам, производимым Администрациями, последними устанавливаются особые сборы, взимаемые с судов, проходящих на участках между устьем Сулинского канала и Браиловым и от Винце до Костола по правому берегу и от Молдова Веке до Турну-Северина по левому берегу Дуная.

Об установленных Администрациями особых сборах и порядке их взимания Администрации информируют Комиссию.

Статья 37.

Суммы специальных, навигационных и особых сборов, взимаемых Комиссией, придунайскими государствами и Администрациями, не должны приносить прибыли.

Статья 38.

Порядок взимания специальных, навигационных и особых сборов определяется инструкциями, разработанными соответственно Комиссией, придунайскими государствами и Администрациями. Инструкции, издаваемые придунайскими государствами и Администрациями, согласовываются с Комиссией.

Исчисление сборов производится по грузоместимости судов.

mit der Kommission festlegen, daß von den Schiffen Schiffsfahrtsgebühren einzuheben sind, deren Höhe sich nach den Kosten für die Instandhaltung der Stromstrecke und der in Artikel 34 genannten Arbeiten bestimmt.

Artikel 36.

Zur Bedeckung der Ausgaben für die Sicherung der Schifffahrt und die Durchführung der von den Verwaltungen unternommenen Arbeiten setzen diese besondere Abgaben fest, die von Schiffen eingehoben werden, die die Stromabschnitte zwischen der Mündung des Sulina-Kanals und Braila sowie zwischen Vince und Kostol am rechten und zwischen Moldova Veche und Turnu Severin am linken Donauufer befahren.

Die Verwaltungen setzen die Kommission von den eingeführten besonderen Abgaben sowie von der Art ihrer Einhebung in Kenntnis.

Artikel 37.

Die Beträge aus Spezialabgaben, Schiffsfahrtsgebühren und besonderen Abgaben, die die Kommission, die Donaustaaten und die Verwaltungen einheben, dürfen keine Gewinnquelle darstellen.

Artikel 38.

Die Art der Einhebung der Spezialabgaben, Schiffsfahrtsgebühren und der besonderen Abgaben wird durch Vorschriften geregelt, die entweder die Kommission, die Donaustaaten oder die Verwaltungen erlassen. Die Donaustaaten und die Verwaltungen erlassen ihre Vorschriften im Einvernehmen mit der Kommission.

Die Abgaben sind nach der Tragfähigkeit des Schiffes zu berechnen.

Article 39.

En ce qui concerne les parties du Danube formant frontière nationale, l'exécution des travaux et la répartition des dépenses occasionnées sont réglées par entente entre les Etats limitrophes respectifs.

Article 40.

Les droits de port sont perçus sur les bâtiments par les autorités des Etats danubiens respectifs. Aucune discrimination ne sera admise à cet égard en raison du pavillon des bâtiments, de leur point de départ ou de leur destination ou autres motifs.

Article 41.

Les bâtiments entrant dans les ports pour y charger ou décharger auront le droit de se servir des mécanismes de chargement et de déchargement, de l'outillage, des magasins, des terrains d'entrepôts etc., en vertu d'accords avec les services respectifs chargés du transport et de l'expédition.

Le montant des sommes à payer pour les services rendus sera établi sans aucune discrimination.

Les avantages accordés, conformément aux usages commerciaux, en raison du volume des travaux et de la nature des marchandises, ne seront pas considérés comme discrimination.

Article 42.

Les bateaux, radeaux, voyageurs et marchandises ne peuvent être frappés d'aucun droit du seul fait de leur transit.

Article 43.

Les tarifs des taxes de pilotage sur le bas Danube et dans le secteur des Portes de Fer sont établis sur les Administrations respectives et communiqués à la Commission.

Статья 39.

Выполнение работ и распределение расходов по производству этих работ на участках Дуная, образующих государственную границу, регулируются по соглашению между соответствующими пограничными государствами.

Статья 40.

Портовые сборы с судов взимаются властями соответствующих придунайских государств. При этом не будет допускаться никакой дискриминации по мотивам национальной принадлежности судов, пунктов их отправления или назначения, или по каким-либо другим причинам.

Статья 41.

Суда, заходящие в порты для производства погрузочно-разгрузочных работ, будут иметь право пользоваться погрузочно-разгрузочными механизмами, приспособлениями, складами, складскими площадями и т. п. на основе соглашений с соответствующими транспортно-экспедиторскими учреждениями.

При этом, при установлении размера оплаты за произведенные работы, не будет допускаться никакой дискриминации.

Не будут считаться дискриминацией льготы, которые, в соответствии с торговыми обычаями, даются в зависимости от объема работ и характера груза.

Статья 42.

Никакие сборы за транзит, как таковой, с судов, плотов, пассажиров и товаров устанавливаться не будут.

Статья 43.

Тарифы лоцманских сборов в низовьях Дуная и в районе Железных Ворот устанавливаются соответствующими Администрациями и сообщаются Комиссии.

Artikel 39.

Die Durchführung von Arbeiten und die Aufteilung der hiebei entstehenden Kosten auf jenen Strecken der Donau, die die Staatsgrenze bilden, wird von den betreffenden Anrainerstaaten einvernehmlich geregelt.

Artikel 40.

Die Hafengebühren heben die Behörden der betreffenden Donaustaaten von den Schiffen ein. Eine unterschiedliche Behandlung in dieser Hinsicht auf Grund der Flagge, des Abfahrts- oder Bestimmungsortes der Schiffe oder sonstiger Umstände ist unzulässig.

Artikel 41.

Schiffe, die in Häfen zum Laden oder Löschen einlaufen, sind berechtigt, Umschlagrichtungen, Gerätschaften, Magazine, Lagerplätze und so weiter auf Grund von Abmachungen mit den betreffenden Transport- und Speditionsdiensten zu benutzen.

Die Beträge, die für die geleisteten Dienste zu entrichten sind, werden ohne unterschiedliche Behandlung festgesetzt.

Im Einklang mit Handelsusancen auf Grund des Umfangs der Arbeiten und der Art der Waren gewährte Vergünstigungen sind nicht als unterschiedliche Behandlung anzusehen.

Artikel 42.

Für die Durchfahrt als solche dürfen von Schiffen, Flößen, Passagieren und Waren keine Abgaben eingehoben werden.

Artikel 43.

Die Tarife für die Lotsengebühren auf der unteren Donau und im Stromabschnitt des Eisernen Tores werden von den betreffenden Verwaltungen festgesetzt und der Kommission zur Kenntnis gebracht.

CHAPITRE V.

Dispositions finales.

Article 44.

Dans la présente Convention les termes «Etat danubien» ou «pays danubien» désignent un Etat dans le territoire duquel est comprise au moins une rive du Danube tel qu'il est défini à l'article 2.

Article 45.

Tout différend entre les Etats signataires de la présente Convention au sujet de l'application ou de l'interprétation de cette Convention qui n'aurait pas été réglé par voie de négociations directes sera, à la demande d'une des parties au différend, soumis à une commission de conciliation composée d'un représentant de chaque partie et d'un tiers membre désigné par le Président de la Commission du Danube parmi les citoyens d'un Etat qui n'est pas partie au différend et, dans le cas où le Président de la Commission serait citoyen d'un Etat partie au différend, par la Commission du Danube.

La décision de la commission de conciliation est définitive et obligatoire pour les parties au différend.

Article 46.

La présente Convention pourra être révisée sur la demande de la majorité des Etats signataires. Cette demande sera adressée au Gouvernement de la République Fédérative Populaire de Yougoslavie qui, dans le plus bref délai, convoquera une Conférence de tous les Etats signataires. Les dispositions révisées n'entreront en vigueur qu'après dépôt des instruments de ratification de six des Etats signataires de la présente Convention.

ГЛАВА V.

Заключительные постановления.

Статья 44.

В этой Конвенции выражения «придунайское государство» или «придунайская страна» означают государство, имеющее берег или берега по Дунаю в понимании, установленном ст. 2.

Статья 45.

Любой спор между участниками настоящей Конвенции относительно применения и толкования Конвенции, не решенный путем прямых переговоров, по требованию любой из спорящих сторон будет передан на разрешение согласительной комиссии из членов, назначаемых по одному от каждой из спорящих сторон, и одного члена, назначаемого председателем Дунайской Комиссии из числа граждан государств, не участвующих в споре, а если председатель Комиссии является гражданином государства, участвующего в споре, то — Дунайской Комиссией.

Решение согласительной комиссии признается окончательным и обязательным для спорящих сторон.

Статья 46.

Настоящая Конвенция может быть пересмотрена по требованию большинства подписавших ее государств. Это требование будет направлено Правительству Федеративной Народной Республики Югославии, которое в кратчайший срок пригласит на конференцию все государства, подписавшие настоящую Конвенцию. Пересмотренные постановления войдут в силу лишь после сдачи на хранение ратификационных грамот шестью государствами, подписавшими настоящую Конвенцию.

KAPITEL V.

Schlußbestimmungen.

Artikel 44.

In dieser Konvention bezeichnet der Ausdruck „Donaustaat“ einen Staat, dessen Gebiet wenigstens ein Ufer der Donau einschließt, wie sie in Artikel 2 umschrieben ist.

Artikel 45.

Alle Streitfälle zwischen Signatarstaaten dieser Konvention hinsichtlich der Anwendung oder Auslegung der Konvention sind, sofern sie nicht in direkten Verhandlungen beigelegt werden, auf Antrag einer der Streitparteien einer Schlichtungskommission vorzulegen, die aus einem Vertreter jeder Streitpartei und einem dritten Mitglied besteht, das der Präsident der Donaukommission, oder falls dieser Staatsangehöriger einer der Streitparteien ist, die Donaukommission aus dem Kreise der Staatsangehörigen eines Staates, der nicht Streitpartei ist, ernannt.

Die Entscheidung der Schlichtungskommission ist endgültig und für die Streitparteien bindend.

Artikel 46.

Diese Konvention kann auf Antrag der Mehrheit der Signatarstaaten abgeändert werden. Ein solcher Antrag ist an die Regierung der Föderativen Volksrepublik Jugoslawien zu richten, die ehestens eine Konferenz aller Signatarstaaten einzuberufen hat. Die abgeänderten Bestimmungen treten erst nach Hinterlegung der Ratifikationsurkunden von sechs Signatarstaaten dieser Konvention in Kraft.

Article 47.

La présente Convention, y compris les Annexes, dont les textes français et russe font foi, devra être ratifiée et entrera en vigueur après le dépôt de six instruments de ratification. Les instruments de ratification seront déposés près le Gouvernement de la République Fédérative Populaire de Yougoslavie, dans les archives duquel sera déposé l'exemplaire authentique de la présente Convention.

Le Gouvernement de la République Fédérative Populaire de Yougoslavie remettra à chacun des Etats signataires de la Convention une copie certifiée conforme. Il informera les Etats signataires de la Convention du dépôt des instruments de ratification au fur et à mesure de leur réception.

Annexe I

De l'admission de l'Autriche au sein de la commission du Danube.

1. Le Représentant de l'Autriche sera admis au sein de la Commission du Danube après règlement de la question du Traité avec l'Autriche.
2. La présente Annexe entrera en vigueur en même temps que la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube et sera partie intégrante de cette Convention.

Annexe II

Du secteur Gabcikovo-Gönyü.

En ce qui concerne les travaux nécessaires pour assurer les conditions normales de navigation dans le secteur Gabcikovo-Gönyü (du km 1821 au km 1791),

Статья 47.

Настоящая Конвенция с Приложениями, русский и французский тексты которой являются аутентичными, подлежит ратификации и войдет в силу после сдачи шести ратификационных грамот. Ратификационные грамоты сдаются на хранение Правительству Федеративной Народной Республики Югославии, в архивах которого будет храниться подлинный экземпляр настоящей Конвенции.

Правительство Федеративной Народной Республики Югославии разошлет всем участникам Конвенции заверенные копии подлинного экземпляра и будет уведомлять участников Конвенции о сдаче ратификационных грамот на хранение по мере их поступления.

Приложение I

О вхождении Австрии в состав Дунайской Комиссии.

1. Представитель Австрии войдет в состав Дунайской Комиссии после урегулирования вопроса о Договоре с Австрией.
2. Настоящее Приложение вступит в силу одновременно с Конвенцией о режиме судоходства на Дунае как ее неотъемлемая часть.

Приложение II

Об участке Габчикова-Геню.

Что касается работ, необходимых для обеспечения нормальных условий судоходства на участке Габчикова-Геню (от 1821 до 1791 км.), Договори-

Artikel 47.

Diese Konvention einschließlich der Annexe, deren französischer und russischer Text authentisch ist, ist zu ratifizieren und tritt nach Hinterlegung von sechs Ratifikationsurkunden in Kraft. Die Ratifikationsurkunden sind bei der Regierung der Föderativen Volksrepublik Jugoslawien zu hinterlegen, in deren Archiven das Original dieser Konvention aufbewahrt wird.

Die Regierung der Föderativen Volksrepublik Jugoslawien wird jedem Signatarstaat der Konvention eine beglaubigte Abschrift übermitteln und die Signatarstaaten der Konvention von der Hinterlegung von Ratifikationsurkunden jeweils nach deren Erhalt verständigen.

Verzeichnis der Annexe.

Annex I. Von der Zulassung Österreichs zur Donaukommission.

Annex II. Vom Stromabschnitt Gabcikovo—Gönyü.

Annex I

Von der Zulassung Österreichs zur Donaukommission.

1. Ein Vertreter Österreichs wird zur Donaukommission nach der Regelung der Frage des Vertrages mit Österreich zugelassen werden.
2. Dieser Annex tritt gleichzeitig mit der Konvention über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau in Kraft und bildet einen integrierenden Bestandteil derselben.

Annex II

Vom Stromabschnitt Gabcikovo—Gönyü.

Hinsichtlich der zur Erhaltung normaler Schifffahrtsverhältnisse im Stromabschnitt Gabcikovo—Gönyü (von km 1821 bis km 1791) notwendigen Ar-

es Parties Contractantes sont d'accord pour reconnaître qu'il est d'intérêt général de maintenir ce secteur en bon état de navigabilité et que les travaux nécessaires à cette fin dépassent de loin ceux qu'on peut raisonnablement mettre à la charge des Etats riverains compétents.

Par conséquent, il est convenu que la Commission du Danube discutera la question et décidera si, dans ce but, il serait approprié de créer une Administration fluviale spéciale semblable à celles prévues aux articles 20 et 21 ou s'il serait suffisant d'appliquer à ce secteur les stipulations des articles 4 et 34 (alinéa 2) de la présente Convention.

Des dispositions analogues à l'article 20 de la présente Convention, dont cette Annexe est partie intégrante, s'appliqueront au cas où une Administration est établie.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires soussignés ont signé la présente Convention et y ont apposé leurs cachets.

Fait en la ville de Beograd le 18 août mil neuf cent quarante huit.

Pour l'Union des Républiques
Soviétiques Socialistes
A. Vyshinski

Pour la République Populaire de
Bulgarie
Ev. Kamenoff

Pour la République de Hongrie
Molnar E.

Pour la République Populaire
Roumaine
Ana Pauker

Pour la République Soviétique
Socialiste d'Ukraine
A. Baranovsky

Pour la République Tchécoslovaque
V. Clementis

Pour la République Fédérative
Populaire de Yougoslavie
Dr Ales Bebler

вающиеся Стороны согласны признать, что содержание этого участка в надлежащем судосходном состоянии является общим интересом и что необходимые для этого работы далеко выходят за пределы работ, которых можно разумно требовать от соответствующих прибрежных стран.

Поэтому условлено, что Дунайская Комиссия должна обсудить и решить вопрос о том, будет ли для достижения этой цели целесообразно учредить для этого участка специальную речную Администрацию подобно тем, которые предусмотрены в ст. ст. 20 и 21, или же будет достаточно применить к этому участку постановления ст. ст. 4 и 34 (абзац 2) настоящей Конвенции.

Правила, аналогичные ст. 20 настоящей Конвенции, неотъемлемой частью которой является настоящее Приложение, будут применимы в случае, если Администрация будет учреждена.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся уполномоченные подписали настоящую Конвенцию и приложили к ней печати.

Совершено в городе Белграде дня 18 августа тысяча девятьсот сорок восьмого года.

За Союз Советских Социалистических Республик:
А. Вышинский

За Народную Республику
Болгарию:
Ев. Каменов

За Венгерскую Республику:
Мольнар Е.

За Румынскую Народную
Республику:
Ана Паукер

За Украинскую Советскую
Социалистическую Республику:
А. Барановский

За Чехословацкую Республику:
В. Клементис

За Федеративную Народную
Республику Югославию:
Др Алес Беблер

beiten erkennen die Vertrags-schließenden Teile übereinstimmend an, daß es im allgemeinen Interesse gelegen ist, diesen Stromabschnitt in gut schiffbarem Zustand zu erhalten, und daß die hierfür notwendigen Arbeiten bei weitem das Ausmaß übersteigen, das billigerweise von den zuständigen Uferstaaten verlangt werden kann.

Es wird daher vereinbart, daß die Donaukommission die Frage beraten und entscheiden wird, ob zu diesem Zweck die Bildung einer Stromsonderverwaltung ähnlich den in Artikel 20 und 21 vorgesehenen Stromsonderverwaltungen zweckmäßig wäre oder ob für diesen Abschnitt die Anwendung der Bestimmungen der Artikel 4 und 34 (Absatz zwei) dieser Konvention ausreichend ist.

Im Falle der Bildung einer Verwaltung sind Bestimmungen entsprechend denen des Artikels 20 dieser Konvention, von der dieser Annex einen integrierenden Bestandteil bildet, anzuwenden.

Zu Urkund dessen haben die unterfertigten Bevollmächtigten diese Konvention unterzeichnet und ihre Siegel beigesetzt.

Geschehen in Belgrad, am 18. August 1948.

Für die Union der Sozialistischen
Sowjetrepubliken
A. Wyschinskij

Für die Volksrepublik Bulgarien
Ew. Kamenow

Für die Republik Ungarn
E. Molnár

Für die Rumänische Volksrepublik
Ana Pauker

Für die Ukrainische Sozialistische
Sowjetrepublik
A. Baranowskij

Für die Tschechoslowakische Republik
V. Clementis

Für die Föderative Volksrepublik
Jugoslawien
Dr. Ales Bebler

Erläuternde Bemerkungen

A. Allgemeiner Teil.

I. Historische Entwicklung.

Die Wiener Kongreß-Akte vom 9. Juni 1815 enthielten in ihren Artikeln 108. bis 116 Bestimmungen, die wiederholt als die Verfassungsurkunde für ein europäisches Flußschiffahrtsrecht bezeichnet worden sind. Es wurden darin die Richtlinien festgelegt, von denen sich die Uferstaaten bei der vertraglichen Regelung der Flußschiffahrt leiten lassen sollen. Diese Richtlinien waren getragen von dem Gedanken einer unbedingten Schiffahrtsfreiheit nicht nur für die Uferstaaten, sondern für alle schiffahrttreibenden Nationen.

Untrennbar ist somit der Name der österreichischen Bundeshauptstadt mit der Entwicklung des europäischen Flußschiffahrtsrechtes verbunden. Und doch hat die Donau mehr als jeder andere große europäische Strom und mit der Donau Österreich in den letzten hundert Jahren unter den oft weit über das Wirtschaftspolitische hinausgehenden Widerstreit gelitten, den die Verfolgung und Durchsetzung entgegengesetzter Prinzipien des Flußschiffahrtsrechtes verursachte.

Die Tragik dieser Entwicklung ist wohl darin begründet, daß in den letzten hundert Jahren eine Regelung des Donauregimes stets nur im Gefolge oder unter dem Druck eines Kriegszustandes zustande kam.

Der den Krim-Krieg beendende Pariser Friedensvertrag vom 30. März 1856 verhalf in seinen Artikeln 15 bis 21 für die Mündungsstrecke der Donau den Prinzipien der Wiener Kongreß-Akte zum Durchbruch. Die Obsorge für diesen Stromabschnitt wurde einer eigenen Kommission anvertraut, die die Aufgabe hatte, für die Freimachung der Donau von Isaktscha an sowie der angrenzenden Teile des Schwarzen Meeres zu sorgen. Der als „Europäische Donaukommission“ bezeichneten Körperschaft wurde unter anderem Zivil- und Strafgerichtsbarkeit, Abgabenhochheit und Flaggenrecht eingeräumt. Ihre Rechtssetzungsakte waren ohne Transformierung durch einen anderen Staat für jeden

einzelnen verbindlich. Die Mitglieder der Europäischen Donaukommission waren Österreich, Frankreich, Großbritannien, Preußen, Rußland, Sardinien und die Türkei. Sie war lediglich als Provisorium für zwei Jahre gedacht, hat jedoch ihre Tätigkeit auf Grund der Verträge von Galatz 1865, von London 1871 und von Berlin 1878 bis zum Ende des Ersten Weltkrieges fortgesetzt und wurde schließlich in dem Übereinkommen betreffend das endgültige Donau-Statut vom 23. Juli 1921 (Artikel IV bis VII) weiter anerkannt.

Durch den den russisch-türkischen Krieg beendenden Vertrag von Berlin vom 13. Juli 1878 wurde Rußland wieder Uferstaat. Die Fürstentümer Serbien, Rumänien sowie Bulgarien wurden als Mitglieder der Europäischen Donaukommission zugelassen, wobei Rumänien jedoch die volle Unabhängigkeit der Kommission von der rumänischen Landeshoheit anerkennen mußte. Der örtliche Wirkungsbereich der Europäischen Donaukommission wurde bis Galatz und durch den zweiten Londoner Vertrag 1883 bis Braila erstreckt. Rumänische Proteste gegen die Beschränkungen seiner Souveränität blieben erfolglos.

Für die Flußdonau schuf der Pariser Friedensvertrag 1856 eine Uferstaatenkommission, „Permanente Kommission“ genannt, der Österreich, Bayern, die Türkei und Württemberg angehörten und zu der die damals halbsouveränen Fürstentümer Serbien, Moldau und Walachei besondere Kommissare entsenden konnten, die der Bestätigung der Hohen Pforte bedurften. Dieser Permanenten Kommission war unter anderem die Aufgabe übertragen, für die Flußdonau die Schiffahrts- und Strompolizeivorschriften auszuarbeiten und die Hindernisse zu beseitigen, die sich der Anwendung der in den Wiener Kongreß-Akten enthaltenen Grundsätze auf die gesamte schiffbare Donau noch entgegenstellten. Die Permanente Kommission scheiterte an dieser Aufgabe und konnte sich gegenüber den Souveränitätsansprüchen der Uferstaaten bis zum Ende des Ersten Weltkrieges nicht durchsetzen.

Die Friedensverträge nach dem Ersten Weltkrieg haben die Rechtsverhältnisse der Donau einer als vorläufig bezeichneten grundlegenden Neuordnung unterzogen (vergleiche Artikel 291 bis 308 des Staatsvertrages von Saint Germain en Laye vom 10. September 1919, StGBI. 303/1920). Die Europäische Donaukommission sollte beibehalten werden, jedoch unter einer völligen Veränderung ihrer Zusammensetzung. Österreich, Deutschland, Rußland und die Türkei wurden von der Teilnahme an der Kommission ausgeschlossen und die Kommission nur mehr durch Vertreter Frankreichs, Großbritanniens, Italiens und Rumäniens (als einzigem Uferstaat) besetzt. Die Verwaltung des Flußabschnittes Ulm bis Braila wurde einem internationalen Ausschuß übertragen, der sich aus zwei Vertretern der deutschen Uferstaaten, je einem Vertreter der anderen Uferstaaten und aus je einem Vertreter der in der Europäischen Donaukommission vertretenen Nichtuferstaaten zusammensetzte.

Die endgültige Regelung der Rechtsverhältnisse an der Donau wurde durch Artikel 304 des Staatsvertrages von Saint Germain einer Konferenz jener Mächte übertragen, die hiezu von den Alliierten und Assoziierten Mächten bestimmt wurden. Österreich durfte an dieser Konferenz lediglich mit beratender Stimme teilnehmen. Es wurde ihm jedoch die Pflicht auferlegt, dem von der Konferenz ausgearbeiteten Statut vorbehaltlos beizutreten und seine Bestimmungen für sich als rechtsverbindlich anzuerkennen. Gleich erging es den deutschen Uferstaaten sowie Ungarn und Bulgarien. Die Uferstaaten der Donau, die zu den Mittelmächten zählten oder als Nachfolger der Mittelmächte deklariert wurden, wurden somit schlechter behandelt als Deutschland in bezug auf Elbe, Oder, Memel und Rhein; da bei Ausarbeitung der Statuten oder Schiffsverkehrsakte über diese Flüsse Vertreter Deutschlands als vollberechtigte Konferenzmitglieder beteiligt waren.

Am 1. August 1920 traten die Vertreter von Belgien, Frankreich, Großbritannien, Griechenland, Italien, Rumänien, Jugoslawien und der Tschechoslowakei, die von den Alliierten und Assoziierten Mächten mit der Ausarbeitung des endgültigen Donau-Statutes betraut waren, zur ersten Konferenz zusammen. Österreich, Bulgarien, Deutschland und Ungarn hatten Vertreter mit beratender Stimme entsandt.

Nach eingehender Diskussion, an der auch Vertretern Österreichs sachlich sehr weitgehend die Möglichkeit geboten wurde, teilzunehmen, wurde am 23. Juli 1921 das „Übereinkommen, betreffend das endgültige Donau-Statut“ samt

einem Schlußprotokoll — in Hinkunft Donau-Statut 1921 genannt — unterzeichnet.

In dem Donau Statut 1921 wurde die Europäische Donaukommission mit den im Vertrag von Saint Germain vorgesehenen vier Mitgliedern bestätigt. Bemühungen Österreichs, wenigstens in einem bestimmten Turnus Sitz und Stimme in der Kommission zu erhalten, blieben erfolglos. Die Erweiterung des Kreises der Mitglieder der Kommission unterlag dem Veto-Recht jedes der im Staatsvertrag von Saint Germain vorgesehenen vier Mitglieder.

Der in Artikel 302 des Staatsvertrages von Saint Germain vorgesehene internationale Ausschuß wurde im Donau-Statut 1921 als Internationale Donaukommission bestätigt (Artikel VIII). Das für die Internationale Donaukommission vorgesehene Statut beschränkte ihre Eingriffsmöglichkeiten in die Souveränität der Uferstaaten in sachlicher Hinsicht hauptsächlich auf die Finanzierung und Durchführung gemeinsamer Strombauarbeiten. Die schon 1815 festgelegten Grundsätze der Schiffsverkehrsfreiheit kamen nur teilweise zum Durchbruch.

Österreich nahm das Statut mit Zurückhaltung auf. Es erklärte sich aber in seiner Regierungsvorlage (vergleiche 934 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates I. GP., Seite 27) zu einer ehrlichen Mitarbeit in der Internationalen Donaukommission bereit, da diese die Aufgabe haben würde, „unausgeglichene Gegensätze zu mildern und einer freieren Auffassung bei allen beteiligten Staaten bahnbrechend“ und die Teilnahme Österreichs es ermögliche, „die österreichischen Wünsche zur Geltung zu bringen und für ihre Berücksichtigung einzutreten.“

Am 1. Oktober 1922 trat das Donau-Statut 1921 in Kraft.

Im Rahmen der Europäischen Donaukommission gelang es Rumänien, in dem zwischen ihm, Großbritannien und Frankreich abgeschlossenen Abkommen von Sinaia vom 18. August 1938, betreffend die Ausübung der Befugnisse der Europäischen Donaukommission, eine Beseitigung der rumänischen Souveränitätsbeschränkungen durchzusetzen. Im Vertrag von Bukarest vom 1. März 1939 stimmte Italien dem Vertrag von Sinaia zu, setzte aber gleichzeitig die Aufnahme des Deutschen Reiches in die Europäische Donaukommission durch. Im Mai 1940 beendete die Europäische Donaukommission faktisch ihre Tätigkeit.

Die internationale Donaukommission konnte zunächst die ihr übertragenen Aufgaben erfüllen. 1926 wurde in ihrem Schoße eine

Strom- und Schifffahrtspolizeiverordnung für die Binnendonau vereinbart. Ab 1927 nahm sie ihren Sitz in Wien. Am 14. November 1936 zog das Deutsche Reich seine Vertreter aus der Internationalen Donaukommission im Zuge seiner Protestschritte gegen den Friedensvertrag von Versailles zurück. Die Kommission verlegte nach der Besetzung Österreichs ihren Sitz nach Belgrad und hielt dort 1940 ihre letzte effektive Tagung. Hierbei waren von den ursprünglichen elf Mitgliedern nur mehr sieben vertreten (Jugoslawien, Ungarn, Bulgarien, Rumänien, Großbritannien, Frankreich, Italien), so daß das für Beschlüsse erforderliche Quorum von zwei Dritteln der Stimmen nicht mehr erreicht wurde.

Am 12. September 1940 bildeten auf einer Konferenz in Wien Bulgarien, das Deutsche Reich, Italien, Jugoslawien, Rumänien, die Slowakei und Ungarn an Stelle der Internationalen Donaukommission einen vorläufigen Ausschuß für Donauangelegenheiten, dem auf dessen zweiter Tagung am 20. Februar 1941 die Sowjetunion beitrug. Über einen Antrag der Sowjetunion, eine einheitliche Donaukommission für die Binnen- und Seeschiffahrtsstrecke zu gründen, wurde ein Einvernehmen nicht erzielt. Das Fortschreiten des Krieges bestimmte die weiteren faktischen Verhältnisse an der Donau.

Am Ende des zweiten Weltkrieges entsprach die Situation des Stromschiffahrtsrechtes dem allgemeinen wirtschaftlichen und rechtlichen Zusammenbruch in Europa. Die Staatsgrenze bot ein unübersteigliches Hindernis für die Schifffahrt. In Österreich selbst wurde die Donau durch die Demarkationslinie noch weiter in zwei Teile untergeteilt.

In Erkenntnis der Bedeutung der Donau für die gesamte europäische Wirtschaft versuchte auf Anregung des Wirtschafts- und Sozialrates der Vereinten Nationen der Generalsekretär der Vereinten Nationen für 1. November 1946 eine Konferenz nach Wien einzuladen, die die Rechtsverhältnisse an der Donau wieder klären sollte. Der Versuch blieb erfolglos. Schließlich stimmte die Sowjetunion, in deren Einflußbereich nahezu die gesamte schiffbare Donau lag, zu, daß in die Friedensverträge mit Ungarn, Rumänien und Bulgarien ein Artikel aufgenommen würde, der sich auch gleichlautend als Artikel 31 im Österreichischen Staatsvertrag findet, und lautet:

„Die Schifffahrt auf der Donau ist für die Angehörigen, die Handelsschiffe und die Waren aller Staaten auf Grundlage der Gleichstellung bezüglich der Hafen- und Schifffahrtsgebühren und der Bedin-

gungen für die Handelsschifffahrt frei und offen.

Vorstehendes findet keine Anwendung auf den Verkehr zwischen Häfen desselben Staates.“

Damit war der seit 1856 geltende Grundsatz der Freiheit der Schifffahrt und der Gleichbehandlung — unter Vorbehalt der Cabotage — für die Uferstaaten neu festgestellt.

Am 12. Dezember 1946 faßte der Rat der Außenminister in Paris den Beschluß, sechs Monate nach Inkrafttreten des Friedensvertrages mit Rumänien eine Donauschiffahrtskonferenz einzuberufen. Hiezu wurden als vollberechtigte Konferenzteilnehmer eingeladen: die USA, Großbritannien, Frankreich, die Sowjetunion sowie die Ukrainische Sozialistische Sowjetrepublik, Rumänien, Bulgarien, Jugoslawien, Ungarn und die Tschechoslowakische Republik. Nicht zur Teilnahme eingeladen wurden die Signatarstaaten des Donaustatutes 1921, Italien, Belgien und Griechenland. Österreich durfte wieder, wie 1921, lediglich mit beratender Stimme an der Konferenz teilnehmen.

Am 30. Juli 1948 trat die Konferenz in Belgrad zusammen. Der Konferenz lagen zwei Entwürfe für ein neues Donaustatut vor, ausgearbeitet von der Sowjetunion und von den USA. Beide sahen eine einheitliche Donaukommission für die Fluß- und Seeschiffahrtsdonau vor. Die Entwürfe unterschieden sich jedoch unter anderem darin, daß der US-Vorschlag eine Verbindung der Donaukommission zu den Vereinten Nationen in Aussicht nahm, die Konvention für alle Mitglieder der Vereinten Nationen und die Uferstaaten offen sein sollte und Voraussetzung für das Inkrafttreten des Vertragswerkes die Ratifikation durch die zehn auf der Konferenz vollberechtigt vertretenen Staaten und Österreich sein sollte.

Die Konferenz beschloß, mit dem sich auf der Tagung stets wiederholenden Stimmenverhältnis von 7 zu 3 den Vorschlag der Sowjetunion als Diskussionsgrundlage anzunehmen. Auf der Konferenz herrschte eine ausgesprochen politische Kampfesstimmung. Die Behandlung insbesondere des Leiters der österreichischen Delegation auf der Konferenz hinterließ in Österreich auf lange Zeit ein bitteres Gefühl.

Am 18. August 1948 wurde als Ergebnis der Konferenz die Konvention über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau sowie ein Zusatzprotokoll unterzeichnet. Bei der vorangegangenen Abstimmung über die Konvention stimmten die Vereinigten Staaten

von Amerika dagegen, Großbritannien und Frankreich enthielten sich der Stimme.

Die Konvention trat am 11. Mai 1949 zwischen den sieben unterzeichnenden Staaten in Kraft und bestimmte seither das Flußschiffahrtsrecht von Preßburg bis zur Seedonau.

Die Staaten, die nicht der Konvention vom 18. August 1948, wohl aber der Internationalen Donaukommission angehörten, setzten, mit Ausnahme Österreichs, die Tätigkeit der Internationalen Donaukommission in Rom fort, wobei jedoch im wesentlichen nur finanzielle und versorgungsrechtliche Fragen behandelt wurden.

Österreich, für das die Donau weiterhin ein Verkehrsweg von einer außerordentlichen Bedeutung blieb, ging den Weg bilateraler Abkommen mit den Uferstaaten, um im Rahmen der Gegenseitigkeit seinen Schiffen und Gütern die Benützung der Donau bis zum Schwarzen Meer offen zu halten. Im Zuge dieser Bemühungen wurden folgende bilaterale Abkommen geschlossen, die zufriedenstellend funktionierten:

Abkommen zwischen der österreichischen Bundesregierung und der Regierung der Volksrepublik Ungarn, betreffend die Regelung der Donauschiffahrt vom 18. Mai 1954, BGBl. Nr. 195/55.

Abkommen zwischen der österreichischen Bundesregierung und der Regierung der Tschechoslowakischen Republik, betreffend die Regelung der Donauschiffahrt vom 27. Jänner 1955, BGBl. Nr. 74/56.

Abkommen zwischen der österreichischen Bundesregierung und der Regierung der Föderativen Volksrepublik Jugoslawien, betreffend die Regelung der Donauschiffahrt, vom 10. November 1954, BGBl. Nr. 118/56.

Abkommen zwischen der österreichischen Bundesregierung und der Regierung der Volksrepublik Bulgarien, betreffend die Regelung der Donauschiffahrt, vom 10. März 1955, BGBl. Nr. 140/56.

Abkommen zwischen der österreichischen Bundesregierung und der Regierung der Rumänischen Volksrepublik, betreffend die Regelung von Fragen der Donauschiffahrt zwischen den beiden Staaten, vom 11. Mai 1955, BGBl. Nr. 186/56.

Abkommen zwischen der Republik Österreich und der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken, betreffend die Regelung technischer und kommerzieller Fragen der Donauschiffahrt, vom 14. Juni 1957, BGBl. Nr. 4/58.

II. Inhalt der Konvention.

Die Konvention über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau vom 18. August 1948 (im folgenden als Konvention bezeichnet) enthält 47 Artikel und 2 Annexe. Sie gliedert sich in Kapitel und Abschnitte, und zwar:

Kapitel I: Allgemeine Bestimmungen (Artikel 1 bis 4).

Kapitel II: Organisatorische Bestimmungen.

Abschnitt I: Donaukommission (Artikel 5 bis 19).

Abschnitt II: Stromsonderverwaltungen (Artikel 20 bis 22).

Kapitel III: Regelung der Schifffahrt.

Abschnitt I: Schifffahrt (Artikel 23 bis 30).

Abschnitt II: Lotsendienst (Artikel 31 bis 33).

Kapitel IV: Bestreitung der zur Sicherung der Schifffahrt erforderlichen Ausgaben (Artikel 34 bis 43).

Kapitel V: Schlußbestimmungen (Artikel 44 bis 47).

Der Annex 1 handelt von der Zulassung Österreichs zur Donaukommission, der Annex 2 vom Stromabschnitt Gabčíkovo-Gönyü.

Die Konvention übernimmt in ihrem Artikel 1 als Grundsatz für die Donauschiffahrt wörtlich jene Bestimmung, die sich gleichlautend in den Friedensverträgen mit Ungarn, Rumänien und Bulgarien, aber auch gleichlautend in Artikel 31 Staatsvertrag findet. Sie bestätigt damit die Freiheit der Schifffahrt auf der Donau für die Handelsschiffe und die Waren aller Staaten und Staatsangehörigen, gleichgültig, ob es sich um Uferstaaten handelt oder nicht. Lediglich die Cabotage ist den jeweiligen Uferstaaten vorbehalten.

Zum Unterschied von dem Flußschiffahrtsregime des Donau-Statutes 1921 findet die Konvention nur auf den schiffbaren Teil der Donau von Ulm bis zum Schwarzen Meer über den Arm von Sulina einschließlich des Sulina-Kanals Anwendung, nicht aber auch auf die March und die Thaya, in dem die Grenze zwischen Österreich und der CSR bildenden Teil ihres Laufes und auch nicht auf die übrigen in Artikel II des Donau-Statutes 1921 angeführten Flüssen.

Die Verpflichtung zur Schiffbarerhaltung obliegt grundsätzlich den jeweiligen Uferstaaten im Einvernehmen mit der Donaukommission. Die übrigen Uferstaaten sind unter bestimmten Voraussetzungen zur Unterstützung verpflichtet.

Die Donaukommission setzt sich gemäß Artikel 5 der Konvention aus je einem Vertreter der Uferstaaten zusammen. Lediglich Österreich war der ihm zustehende Sitz bis nach dem Abschluß des Staatsvertrages vor-

behalten (Annex 1). Über den Vertreter Deutschlands in der Konvention ist nichts gesagt. Die Donaukommission beansprucht einen Wirkungsbereich über die gesamte schiffbare Donau. Sie ist nicht in eine Seeschiffahrts- und eine Flußschiffahrtskommission, ähnlich der Europäischen und der Internationalen Donaukommission untergeteilt. Die Aufgaben der Donaukommission ähneln denen der Internationalen Donaukommission. Ihr Sitz ist derzeit Budapest.

Für die untere Donau von der Mündung des Sulina-Kanals bis einschließlich Braila und für den Stromabschnitt des Eisernen Tores werden Stromsonderverwaltungen eingerichtet, die sich aus Vertretern der jeweiligen beiden Uferstaaten zusammensetzen. Ihre Aufgaben sind die Durchführung von hydrotechnischen Arbeiten und die Regelung der Schifffahrt in den entsprechenden Gebieten.

Die Donaukommission legt die grundsätzlichen Bestimmungen über die Schifffahrt auf der Donau fest. Unter Wahrung der Souveränitätsrechte des jeweiligen Uferstaates werden für den Transitverkehr verschiedene Erleichterungen, insbesondere zollrechtlicher Natur vereinbart (vergleiche auch Besonderer Teil).

III. Grundsätzliche Überlegungen.

Bei dem Entschluß, den Beitritt Österreichs zur Konvention vorzuschlagen, überprüfte die Bundesregierung insbesondere die Frage,

1. ob Österreich auf Grund des Donau-Statutes 1921 in Zusammenhang mit dem Staatsvertrag von Saint Germain in der Lage sei, der Konvention beizutreten,
2. ob die Bestimmung des Artikels 27 der Konvention in Zusammenhang mit deren Artikel 1 einen Vorbehalt der Österreich aus seiner immerwährenden Neutralität erwachsenen Pflichten erforderlich macht und
3. in welchem Verhältnis die bilateralen Übereinkommen, die Österreich abschloß, zu der Konvention stehen werden.

Österreich und das Donau-Statut 1921.

Artikel 304 des Staatsvertrages von Saint Germain verpflichtete Österreich zur Anerkennung der Donauordnung, die durch eine Tagung der von den Alliierten und Assoziierten Mächten bestimmten Mächte festgesetzt wird. Die von diesen Mächten festgesetzte Donauordnung ist das Donau-Statut 1921. Österreich ist dieser Pflicht bis zu dem Tage getreulich nachgekommen, an dem es von der übrigen Welt verlassen, der Hitlerischen Expansionspolitik zum Opfer fiel. Selbst wenn Österreich die Verträge von Sinaia,

von Bukarest und von Wien als unter dem Druck des Deutschen Reiches zustande gekommen ansehen wollte, mußte es doch nach dem Zweiten Weltkriege feststellen, daß die maßgebenden Vertragspartner des Vertrages von Saint Germain das Donau-Statut 1921 offenbar nicht mehr als effektiv wirksam und verbindlich ansahen, als die Einladungen zur Belgrader Konferenz ergingen und Österreich, das seit dem Tage des Inkrafttretens des Donau-Statutes 1921 gleichberechtigter Partner des Statutes war, nur mit beratender Stimme, andere Signatarstaaten aber (Belgien, Griechenland, Italien und Deutschland) überhaupt nicht zur Konferenz eingeladen wurden, obwohl Artikel XLII des Statutes ausdrücklich die Ladung aller Signatarstaaten des Statutes für eine Revisionskonferenz vorsah.

Österreich können aus dem Vertrag von Saint Germain und aus dem Donau-Statut 1921 nicht mehr Pflichten auferlegt werden, als die übrigen Vertragstaaten, die den Inhalt dieser Verträge seinerzeit nahezu einseitig festlegten, einzuhalten gewillt oder in der Lage sind.

Immerwährende Neutralität und Konvention.

Die Bundesregierung prüfte ferner die Vereinbarkeit der Konvention mit der immerwährenden Neutralität Österreichs. Artikel 27 verweigert Österreich als Uferstaat das Recht, die Durchfahrt von Gütern, zum Beispiel Waffen, zu untersagen, deren Einfuhr nach Österreich verboten wäre. Diese Duldungspflicht erfließt offenbar aus dem Grundsatz der Schifffahrtsfreiheit des Artikels 1, der seinerseits wieder wörtlich mit Artikel 31 Staatsvertrag übereinstimmt.

Die Pflichten, die Österreich aus der immerwährenden Neutralität erwachsen, könnten in einem Falle, in dem die neutralitätsrechtlichen Pflichten zu Tage kommen, gebieten zum Beispiel Waffentransporte auf dem österreichischen Teil der Donau hintanzuhalten. Die Bundesregierung vermeint, daß es zur Erfüllung dieser neutralitätsrechtlichen Pflicht jedoch nicht eines besonderen Vorbehaltes zur Konvention bedarf. Artikel 31 Staatsvertrag selbst wurde zu einer Zeit in Kraft gesetzt, in der die immerwährende Neutralität Österreichs, wenn auch noch nicht durch das Bundesverfassungsgesetz vom 26. Oktober 1955, so doch als politische Maxime bereits Gestalt hatte. Keiner der Alliierten und Assoziierten Staaten des Staatsvertrages, die die immerwährende Neutralität Österreichs anerkannt haben, hat bei der Anerkennung Vorbehalte in der Richtung gemacht, daß ihnen etwa aus Artikel 31 Staatsvertrag zustehende Rechte unberührt bleiben sollen. Österreich hat daher das Recht, seine Ver-

pflichtungen aus Artikel 31 Staatsvertrag und damit aber auch den gleichlautenden Artikel 1 der Konvention so auszulegen, daß sie mit den Pflichten aus der immerwährenden Neutralität Österreichs in Einklang gebracht werden können. Im übrigen erscheint ein Neutralitätsvorbehalt aber auch schon deswegen nicht notwendig, weil die bilateralen Schiffsahrtsverträge mit allen Mitgliedsstaaten der Konvention — mit Ausnahme der Ukrainischen Sozialistischen Sowjetrepublik, für die bilateral die Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken agierte — jeweils Bestimmungen enthalten, „daß die gesetzlichen Vorschriften des jeweiligen Uferstaates eingehalten werden.“ Zu den gesetzlichen Vorschriften Österreichs zählen aber auch das Neutralitätsgesetz vom 26. Oktober 1955. Das Fehlen dieser Gegenseitigkeitszusicherung im österreichisch-ungarischen Schiffsahrtsabkommen wird dadurch

ausgeglichen, daß in dessen Artikel II nur die Zusicherung der Gleichbehandlung mit anderen ausländischen Schiffen enthalten ist.

Verhältnis zu den bilateralen Verträgen.

Schon aus den vorhergehenden Gedanken erhellt, daß Österreich sich grundsätzlich auch im Falle eines Beitrittes zur Konvention weiter an die bilateralen Schiffsahrtsabkommen gebunden erachtet. In allfällig noch auftretenden Zweifelsfällen werden mit den betreffenden Regierungen Besprechungen aufzunehmen sein, um in jedem Einzelfalle klarzustellen, welche Bestimmung den Vorrang genießt.

Zum Zwecke einer erleichterten Übersicht folgt eine Gegenüberstellung der wesentlichen Bestimmungen der einzelnen bilateralen Abkommen zur Konvention.

	ÖSR Art.	Ung. Art.	Jugosl. Art.	Rum. Art.	Bulg. Art.	UdSSR. Art.	Conv. Art.
Allgemeine Bestimmungen:							
Freiheit der Schifffahrt	1	1	1	1, Abs. 1	1	1	1, 2 und 23
Behandlung bezüglich Schiffsverkehr, Benützung der Hafenanlagen und so weiter, materielle Gegenseitigkeit	2	—	2	—	—	—	24, 41, 42
Meistbegünstigung	—	2	—	1, Abs. 2	2	2	—
Gegenseitige Anerkennung technischer Vorschriften und Begleitpapiere	3	3	3	2	3	3, Abs. 3	—
Pflicht zur Einhaltung der Sanitäts- und Polizeibestimmungen	1	1	1	1, Abs. 1	1	3, Abs. 1 und 2	26
Strompolizei: Grundsätzliche Befugnis, Schiffe und deren Kenn- zeichen	—	—	—	—	—	—	28
Berechtigung auf Bordfunkanlagen und so weiter und auf an Land be- findliche Nachrichtenanlagen	—	—	—	—	—	—	29
Kriegsschiffe: grundsätzlich nur auf eigenem Staatsgebiet	—	—	—	—	—	—	30
Lotsendienst: nur untere Donau betreffend	—	—	—	—	—	—	31 bis 33, 43
Lotsendienst: Verpflichtung zur Verfügungstellung (bei Anforderung durch Kapitän)	—	—	—	—	—	2, Abs. 2	—
Finanzielle Bestimmungen: Schiffsabgaben und andere Abgaben ..	—	—	—	—	—	—	34 bis 42
Donaukommission: Allgemeine Bestimmungen, Zuständigkeit	—	—	—	—	—	—	5 bis 19
Stromsonderverwaltung für die untere Donau	—	—	—	—	—	—	20 bis 22

	ČSR Art.	Ung. Art.	Jugosl. Art.	Rum. Art.	Bulg. Art.	UdSSR. Art.	Conv. Art.
Grenzpolizeibestimmungen:							
Donauschifferausweise: Gegenseitige Anerkennung	4	4, Abs. 1	4	3	4	8	—
Donauschifferausweise: Berechtigung zum Grenzübertritt auf dem Wasserweg und Betreten des Hafengeländes	5	4, Abs. 2 bis 3*)	5	4	5	9	—
Donauschifferausweise: Berechtigung zum Grenzübertritt auf dem Land- weg nur mit Donaushiffer-Sichtvermerk	6	4, Abs. 4	6, Abs. 1	5	6	10	—
Donauschifferausweise: Verbot der Ausstellung an leitende Funktionäre und Kontrollorgane	7	5	6, Abs. 2	6	7	11	—
Ausschluß von Besatzungsmitgliedern, die wiederholt Gesetze und Vor- schriften verletzt haben	8	—	—	—	—	12	—
Bestimmungen für Besatzung bei Anlegen außerhalb des Hafens	9	—	—	7	—	13	—

*) Für Hafengelände eigene Landeverkehrserlaubnis.

	ČSR Art.	Ung. Art.	Jugosl. Art.	Rum. Art.	Bulg. Art.	UdSSR. Art.	Conv. Art.
Zollbestimmungen:							
Zollfreiheit für verkehrende Handelsschiffe samt Einrichtung	10	7	7	8	9	7, Abs. 1	—
Zollfreiheit für Vorräte und Betriebsmittel	11	8	8	9	10	7, Abs. 2 bis 5	—
Zollfreiheit für verkehrende Handelsschiffe und mitgeführte Waren bei Durchfuhr	12	9	9	10	11	5	27
Verbot der Durchsuchung des Schiffes und Verzögerung der Abfertigung bei Durchfuhr	—	—	—	—	—	—	7
Verpflichtung zur raschen Grenzabfertigung	13	10	10	11	12	4	—
Sonstige Bestimmungen:							
Berechtigung auf Agentien	15 ¹⁾	—	12	13 ²⁾	14	15	—
Besteuerung am Sitz des Unternehmens	16	—	—	14	—	16	—
Verpflichtung zur störungsfreien Schifffahrt — Schadenersatz	—	13	—	—	15	1 ³⁾	3 ³⁾
Verpflichtung zur störungsfreien Schifffahrt — Donaukommission	—	—	—	—	—	—	4
Schlichtungsklausel	—	—	—	—	—	—	4
Schlußbestimmungen:							
Spätere Vereinbarungen über Fragen betrieblicher und kommerzieller Natur	14	11 bis 12	11	12	13	14	—

1) Nur Preßburg und Wien.

2) Nur Orsova und Giurgiu sowie Wien und Linz.

3) Ohne Schadenersatzbestimmung.

Zusammenfassung

In den zehn Jahren seit dem Inkrafttreten der Konvention haben die Kommissionen des Donau-Statutes 1921 die schon 1940 eingebüßte Effektivität nicht mehr erlangt. Die Zahl der sich zur Internationalen Donaukommission bekennenden Mitglieder ist weiterhin gesunken. Das Regime der Konvention hingegen erstreckt sich von der Mündung der Donau bis wenige Kilometer vor Wien. Österreichische Experten, die so wie Experten der Bundesrepublik Deutschland an den Arbeiten der Donaukommission in den letzten Jahren teilnahmen, konnten sich von der technischen Arbeit innerhalb der Donaukommission überzeugen. Die Bundesregierung faßt daher den Beschluß, den tatsächlichen Gegebenheiten Rechnung zu tragen und zur Förderung und auch technischen Erleichterung des österreichischen Schiffsverkehrs den Beitritt zur Konvention vorzuschlagen.

Die Bedeutung der Donau für die gesamte österreichische Volkswirtschaft ist so eminent, daß sie wohl keiner weiteren Begründung bedarf. Österreich muß daher darauf bedacht sein, daß ihm bei der Gestaltung der Rechtsverhältnisse auf der Donau und der Hauptbestimmungen über die Donauschifffahrt und die Regeln der Flußüberwachung jenes Mitspracherecht gewahrt bleibt, das ihm auf Grund seiner Stellung als Donaustaat zukommt.

Nicht weniger evident ist die Bedeutung der Donau als eine der Hauptwasserstraßen Europas. Durch seine Mitwirkung an der Gestaltung des Schiffsverkehrsregimes auf der Donau hofft Österreich auch seiner historischen Mission als ausgleichender Faktor gerecht werden und somit gesamteuropäischen Interessen dienen zu können. Die österreichische Bundesregierung hat bei verschiedenen Gelegenheiten auf die Bedeutung dieser gesamteuropäischen Interessen hingewiesen und dementsprechend auch wiederholt bei Tagungen der ECE zum Ausdruck gebracht, daß eine engere und organische Verbindung zwischen diesem für die europäischen Wirtschaftsfragen zuständigen Organ der Vereinten Nationen und der Donaukommission wünschenswert und zweckdienlich wäre.

Die Bundesregierung vermeint sohin, daß die Aufgabe, die sich die österreichische Regierung des Jahres 1921 aus Anlaß des Beitritts zum Donau-Statut 1921 gestellt hat, auch jetzt für den Beitritt zur Konvention gültig sei, nämlich die Aufgabe „unausgeglichenen Gegensätze zu mildern und einer freieren Auffassung bei allen beteiligten Staaten bahnbrechend“.

Die Teilnahme Österreichs an der Konvention ermöglicht es der Bundesregierung ferner auch „österreichische Wünsche zur Geltung zu bringen und für ihre Berücksichtigung einzutreten“. Es wird daher den österreichischen Vertretern in der Donaukommission obliegen, obige Gesichtspunkte zu vertreten.

Gleichzeitig mit der Konvention wurde auch ein Zusatzprotokoll unterzeichnet, das in seinem Punkte 1 die deklaratorische Feststellung trifft, daß das Übereinkommen, betreffend das endgültige Donau-Statut vom 23. Juli 1921, nicht mehr in Kraft stehe und in dessen Punkten 2 bis 5 Verfügungen vermögensrechtlicher Natur in Beziehung auf die Europäische Donaukommission und auf die Internationale Donaukommission getroffen werden. Das Protokoll ist nicht integrierender Bestandteil der Konvention. Ein Beitritt zu diesem Protokoll erscheint überflüssig. Die Feststellung zu Punkt 1 hat nur deklaratorische Wirkung und erklärt sich aus der Kampfesstimmung der Belgrader Konferenz, die aufrechtzuerhalten zehn Jahre nach der Konferenz nicht mehr notwendig und tunlich ist. Ein Eingriff in die Rechte dritter Staaten, die an der Konvention nicht teilnehmen, kann und soll durch den Beitritt Österreichs zur Konvention nicht erfolgen. Die in den Punkten 2 bis 5 des Zusatzprotokolls enthaltenen Verfügungen über Vermögenswerte der Internationalen und der Europäischen Donaukommission haben sich in ihrer Einmaligkeit, also mit dem Inkrafttreten des Zusatzprotokolls erschöpft. In Österreich befindet sich gegenwärtig auch kein Vermögen, das vom Zusatzprotokoll betroffen wäre. Im übrigen tritt Österreich auch der Konvention in dem rechtlichen Zustande bei, in dem sie sich zum Zeitpunkt des Beitritts befindet. Der gegenwärtige Vermögensstand der Kommission ist daher auch für Österreich maßgebend.

Die Konvention ist unter anderem in ihren Artikeln 4 Absatz 1, 8 lit. c), 14, 16, 17, 23 Absatz 2, 26 und 27 Gesetzesändernd.

Die Donaukommission hat seit Beginn ihrer Tätigkeit eine Anzahl von Beschlüssen gefaßt. Inwieweit diese von Österreich durchzuführen sein werden, wird im Einzelfall zu überprüfen sein. Einige Beschlüsse werden gesetzliche Maßnahmen erfordern. Jedenfalls wird die Durchführung dieser und künftiger Beschlüsse mit finanziellen Aufwendungen des Bundes verbunden sein. Überdies wird für Österreich durch den Beitritt ein jährlicher Mitgliedsbeitrag auflaufen, der gegenwärtig etwa 610.000 Forint beträgt.

B. Besonderer Teil.

Zu Artikel 1.

Auf den Allgemeinen Teil wird verwiesen.

Zu Artikel 2.

Artikel 2 normiert, daß die in dieser Konvention festgelegte Regelung auf den schiffbaren Teil der Donau von Ulm bis zum Schwarzen Meer Anwendung finde. Solange die Bundesrepublik Deutschland jedoch nicht Mitgliedsstaat der Konvention ist, ist eine Anwendung auf den deutschen Teil der Donau ausgeschlossen, da die Donau in den jeweiligen Uferstaaten Hoheitsgebiet des Uferstaates bleibt und sich Regelungen dritter Staaten, an denen ein Staat nicht teilhat, nicht auf sein Staatsgebiet auswirken können (Grundsatz der Unverbindlichkeit der *res inter alios acta*).

Zu Artikel 3.

In diesem Artikel übernehmen die Donaustaaten — somit auch die Republik Österreich — die Verpflichtung, für diejenigen wasserbautechnischen Arbeiten und schiffahrtstechnischen Einrichtungen Sorge zu tragen, die notwendig sind, um die Donau in schiffbarem Zustand zu erhalten und diesen Zustand zu sichern und zu verbessern. Hierüber sind Beratungen mit der Donaukommission (Artikel 5) zu pflegen.

Zu Artikel 4.

Nach dieser Bestimmung hat ein Donaustaat, wenn er nicht in der Lage ist, die in Artikel 3 umschriebenen Vorkehrungen zu treffen, die Durchführung von Arbeiten durch die Donaukommission — soweit sie zur Sicherstellung der normalen Schifffahrt notwendig sind — auf seinem Gebiet zu gestatten.

Zu Artikel 5.

Artikel 5 ist im Zusammenhang mit Annex 1 zu lesen, in dem die Zulassung eines Vertreters Österreichs zu der Kommission nach der „Regelung der Frage des Vertrages mit Österreich“ (gemeint ist der Österreichische Staatsvertrag) rechtsverbindlich vereinbart ist.

Zu Artikel 6 und Artikel 7.

Diese Artikel bedürfen keiner Erläuterung.

Zu Artikel 8.

Der Artikel 8 umschreibt in seinem ersten Absatz den örtlichen Wirkungsbereich der Kommission, der durch den Beitritt Österreichs nunmehr auch auf den österreichischen Donauabschnitt ausgedehnt wird (vergleiche die Erläuterungen zu Artikel 2).

Der zweite Absatz dieses Artikels enthält in 11 Punkten eine erschöpfende Aufzählung des sachlichen Wirkungsbereiches der Kommission.

Zu Artikel 9.

Österreich wird auf Grund dieser Bestimmung die Möglichkeit haben, in das Sekretariat und in die übrigen Dienststellen der Kommission österreichisches Personal zu entsenden.

Zu Artikel 10.

Österreich wird einen jährlichen Mitgliedsbeitrag zu zahlen haben, der von der Kommission nach den Bedürfnissen jährlich festgesetzt wird.

Zu Artikel 11 und Artikel 12.

Diese Artikel bedürfen keiner Erläuterung.

Zu Artikel 13.

Die Kommission hat gegenwärtig ihren Sitz in Budapest.

Zu Artikel 14 bis Artikel 16.

Diese Artikel bedürfen keiner Erläuterung.

Zu Artikel 17.

Der Artikel 17 sieht eine gegenseitige Verständigungspflicht zwischen der Kommission und den zuständigen Stellen des Mitgliedsstaates vor. Es werden daher Funktionäre der Kommission die zuständigen österreichischen Behörden von ihnen zur Kenntnis gekommenen Verstößen gegen die Schifffahrts-, Sanitäts- und Stromüberwachungsvorschriften verständigen. Die zuständigen österreichischen Stellen werden die Kommission sodann von jenen Maßnahmen in Kenntnis setzen, die im Zusammenhang mit solchen Verstößen getroffen wurden. Solche Maßnahmen können individueller oder genereller Natur sein.

Soweit die Erlassung genereller Maßnahmen beispielsweise auf sanitätsrechtlichem Gebiet erforderlich sein wird, stellen die §§ 25 und 26 des Epidemiegesetzes 1950 die Grundlage einer entsprechenden Verordnungstätigkeit dar.

Unter den in diesem Artikel erwähnten Stromüberwachungsvorschriften sind nur solche zu verstehen, die der Schifffahrt auf dem Strome dienen, nicht aber die Bestimmungen über die Gewässeraufsicht schlechthin.

Zu Artikel 18 und Artikel 19.

Diese Artikel bedürfen keiner Erläuterung.

Zu Artikel 20 bis Artikel 22.

Diese Artikel beziehen sich auf die untere Donau.

Zu Artikel 23.

Während auf der unteren Donau und im Stromabschnitt des Eisernen Tores die Erlassung von Vorschriften über die Schifffahrt den Stromsonderverwaltungen (Artikel 20 und Artikel 21) obliegt, steht die Regelung der Schifffahrt auf den übrigen Donauabschnitten

den jeweiligen Donauuferstaaten zu. Ist ein Donauabschnitt von zwei Staaten begrenzt, sollen die Schifffahrtsvorschriften einvernehmlich zwischen den zwei benachbarten Uferstaaten festgelegt werden.

Bei der Erlassung der Schifffahrtsvorschriften haben die Donaustaaten gemäß dem zweiten Absatz dieses Artikels die von der Kommission festgelegten grundsätzlichen Bestimmungen über die Schifffahrt auf der Donau zu berücksichtigen. Diese grundsätzlichen Bestimmungen haben den Zweck, eine weitgehende Vereinheitlichung des für die Donau geltenden Schifffahrtsrechtes zu ermöglichen.

Zu Artikel 24.

Dieser Artikel bedarf keiner Erläuterung.

Zu Artikel 25.

Diese Bestimmung steht in engem Zusammenhang mit Artikel 1, zweiter Satz und betrifft den Vorbehalt der Cabotage.

Zu Artikel 26.

Jeder Donauuferstaat behält das alleinige Recht zur Zoll-, Sanitäts- und Stromüberwachung auf seinem Donauabschnitt. Die im zweiten Absatz vorgesehene Benachrichtigungspflicht soll die Voraussetzungen für eine Vereinheitlichung der auf der Donau geltenden Zoll-, Sanitäts- und Stromüberwachungsvorschriften schaffen.

Auf die Erläuterungen zu Artikel 17 wird verwiesen.

Zu Artikel 27.

Artikel 27 stellt eine Durchführungsbestimmung für den in Artikel 1 der Konvention ausgesprochenen Grundsatz der Freiheit der Schifffahrt für die Staatsangehörigen, die Handelsschiffe und die Waren aller Staaten auf der Donau dar. Da Artikel 1 der Konvention wörtlich gleichlautend mit Artikel 31 des Österreichischen Staatsvertrages ist, enthalten weder der Grundsatz noch auch seine Durchführungsbestimmung für Österreich neues Recht.

Für Österreich werden daher bei der Auslegung dieser Bestimmung alle jene rechtlichen Erwägungen maßgeblich sein, die bisher für die Auslegung des Artikels 31 des Österreichischen Staatsvertrages beachtlich waren.

Zu Artikel 28 bis Artikel 30.

Diese Artikel bedürfen keiner Erläuterung.

Zu Artikel 31 bis Artikel 33.

Diese Artikel beziehen sich auf die untere Donau.

Zu Artikel 34.

Dieser Artikel bestimmt in seinem ersten Absatz, daß die Kosten der wasserbautech-

nischen Arbeiten, zu deren Durchführung sich die Donaustaaten in ihrem Stromabschnitt in Artikel 3 verpflichtet haben, von diesen selbst zu tragen sind. Die Bereitstellung der hierfür erforderlichen Mittel bezüglich des österreichischen Abschnittes der Donau wird daher jeweils im Bundesfinanzgesetz vorzusehen sein.

Zu Artikel 35.

Aus diesem Artikel ergibt sich, daß die einseitige Festlegung von Gebühren zur Bedeckung der Ausgaben für die Sicherung der Schifffahrt durch einen Donaustaat unzulässig ist. Die Festlegung solcher Gebühren darf vielmehr nur im Einvernehmen mit der Kommission erfolgen.

Zu Artikel 36 bis Artikel 41.

Diese Artikel bedürfen keiner Erläuterung.

Zu Artikel 42.

Im Zusammenhalt mit den übrigen Bestimmungen des IV. Kapitels ist aus diesem Artikel das die Gebührenfrage beherrschende Grundprinzip erkennbar, daß Gebühren nur in den von der Konvention besonders vorgesehenen Fällen eingehoben werden dürfen und die Einhebung von Gebühren für die Durchfahrt als solche unzulässig ist.

Zu Artikel 43.

Dieser Artikel bezieht sich auf die untere Donau.

Zu Artikel 44.

Dieser Artikel bedarf keiner Erläuterung.

Zu Artikel 45.

Von Österreich würde wohl eine Schiedsgerichtsklausel vorgezogen, die die Entscheidung eines Streitfalles über die Mitglieder der Kommission hinaus auf eine von den Interessen an der Donau nicht berührte internationale Ebene, etwa den Internationalen Gerichtshof trägt. Abänderungen der Konvention aus Anlaß des Beitrittes sind jedoch nicht möglich.

Zu Artikel 46.

Unter dem Begriff „Signatarstaat“ im Sinne dieses Artikels wird mangels ausdrücklicher Bestimmungen für beitretende Staaten und im Zusammenhang mit Annex I auch Österreich zu verstehen sein, das zwar nicht Signatarstaat im rein technischen Sinne ist, durch den im Annex I vorgesehenen Beitritt aber den übrigen Signatarstaaten gleichgestellt sein wird.

Zu Artikel 47.

Dieser Artikel bedarf keiner Erläuterung.