

Schriften zum Völkerrecht

Band 164

Der Status der Donauschifffahrt im Falle bewaffneter Konflikte

Von

Jens Baldtschun



Duncker & Humblot · Berlin

JENS BALDTSCHUN

Der Status der Donauschiffahrt im Falle
bewaffneter Konflikte

Schriften zum Völkerrecht

Band 164

Der Status der Donauschifffahrt im Falle bewaffneter Konflikte

Von

Jens Baldtschun



Duncker & Humblot · Berlin

Die Juristische Fakultät der Universität Potsdam hat diese Arbeit
im Jahre 2004 als Dissertation angenommen.

Bibliografische Information Der Deutschen Bibliothek

Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in
der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische
Daten sind im Internet über <<http://dnb.ddb.de>> abrufbar.

Alle Rechte vorbehalten

© 2005 Duncker & Humblot GmbH, Berlin
Fremddatenübernahme: L101 Mediengestaltung, Berlin
Druck: Berliner Buchdruckerei Union GmbH, Berlin
Printed in Germany

ISSN 0582-0251
ISBN 3-428-11729-8

Gedruckt auf alterungsbeständigem (säurefreiem) Papier
entsprechend ISO 9706 ☺

Internet: <http://www.duncker-humblot.de>

Meiner Familie

Vorwort

Die Arbeit wurde im Jahre 2004 von der Juristischen Fakultät der Universität Potsdam als Dissertation angenommen. Rechtsetzung, Rechtsprechung und Literatur sind bis Mai 2006 berücksichtigt.

Danken möchte ich zuerst und vor allem meinem Doktorvater Herrn Prof. Dr. Eckart Klein, der das Interesse am Völker- und Europarecht in mir weckte und der mich beständig – sei es durch meine Beschäftigung am Lehrstuhl oder die Betreuung dieser Arbeit – darin unterstützte. Besonderer Dank gebührt auch Herrn Prof. Dr. Alain Pellet, unter dessen Betreuung ich im Rahmen seines D.E.A.-Masterstudienganges die Frage der Zerstörung der Donaubrücken während des Kosovo-Konflikts untersuchen konnte.

Danken möchte ich weiterhin meinen Freunden und meinen Familienangehörigen, die mich bei den Korrekturen und auch sonst in jeglicher Hinsicht unterstützt haben.

Frankfurt am Main, im Mai 2006

Jens Baldtschun

Inhaltsübersicht

Einführung	19
------------------	----

Erstes Kapitel

Der Schutz der Schifffahrtsfreiheit im Falle bewaffneter Konflikte	51
§ 1 Überblick	51
§ 2 Der Streit um das aktuelle Donaustatut	54
§ 3 Die Anwendbarkeit des Prinzips der Schifffahrtsfreiheit im Falle bewaffneter Konflikte	122
§ 4 Die teilweise Neutralisierung und Demilitarisierung durch das Pariser Statut	146

Zweites Kapitel

Mögliche Einschränkungen der Schifffahrtsfreiheit	161
§ 5 Überblick	161
§ 6 Die Ausübung traditioneller Rechte und Pflichten von Kriegführenden und Neutralen	167
§ 7 Die Beschränkung der Schifffahrtsfreiheit zum Schutz kollektiver Interessen	246
§ 8 Die Beeinträchtigung der Schifffahrt infolge von Kampfhandlungen	268
Zusammenfassung und Schlußbemerkung	299
Anhang	302
Literaturverzeichnis	304
Stichwortverzeichnis	312

Inhaltsverzeichnis

Einführung	19
-------------------------	----

Erstes Kapitel

Der Schutz der Schifffahrtswfreiheit im Falle bewaffneter Konflikte	51
§ 1 Überblick	51
§ 2 Der Streit um das aktuelle Donaustatut	54
I. Die Fortgeltung des Pariser Statuts am Ende des Zweiten Weltkrieges	54
1. Die Bestrebungen zur Ablösung der Bestimmungen der Pariser Konvention	55
a) Die Note der Reichsregierung vom 14. November 1936	56
b) Die Übereinkommen von Sinaia und Bukarest 1938/39	61
c) Die Erklärungen der Donaustaaten vom September/Okttober 1940	65
2. Die Erhaltung des Pariser Statuts trotz des Zweiten Weltkrieges	69
a) Die Wirkungen des Krieges auf die Fortgeltung völkerrechtlicher Verträge	69
b) Die Praxis im Rahmen des Pariser Statuts	72
aa) Die Praxis im 19. Jahrhundert	73
bb) Die Praxis der beiden Weltkriege	74
c) Die Bindung Deutschlands nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges	78
aa) Die Fortgeltung deutscher Vorkriegsverträge nach dem Zweiten Weltkrieg	78
bb) Das Fehlen einer andauernden kriegsrechtlichen Suspension des Pariser Statuts	81
cc) Die fehlende Möglichkeit einer Berufung auf das <i>rebus sic stantibus</i> -Prinzip	85
II. Die Belgrader Konferenz	88
1. Das Fehlen einer grundlegenden Änderung der Umstände	88
2. Das Verfahren bei Revisionen des Pariser Statuts	91
a) Die Praxis vor dem Zweiten Weltkrieg	91
b) Die Praxis nach dem Zweiten Weltkrieg	93
III. Die Rechtsgrundlagen der Schifffahrtswfreiheit auf der Donau	97
1. Die Anwendbarkeit des Prinzips der Schifffahrtswfreiheit auf der Donau	97

a) Die Belgrader Konvention.....	98
b) Die Pariser Konvention	103
c) Die Prinzipien der Wiener Kongreßakte zur Schifffahrt auf internationalen Flüssen.....	106
2. Das Befahren der Donau durch Kriegsschiffe in Friedenszeiten	112
a) Das Pariser Statut	113
b) Das Belgrader Statut.....	116
c) Der Konflikt der jeweiligen Regeln und denkbare Lösungsmöglichkeiten.....	119
§ 3 Die Anwendbarkeit des Prinzips der Schifffahrtswfreiheit im Falle bewaffneter Konflikte	122
I. Die Freiheit der neutralen Schifffahrt auf der Donau.....	122
1. Das Pariser Statut	122
a) Die Praxis des russisch-türkischen Krieges von 1877/78	123
aa) Der Streit um die Gewährung der Schifffahrtswfreiheit während des Krieges	123
bb) Die Bestätigung der Absprachen vom Mai 1877 durch den Berliner Vertrag.....	125
b) Die Praxis während folgender Kriege	126
2. Das Belgrader Statut.....	128
a) Die allgemeinen Grundsätze des internationalen Flußschifffahrtswrechts	128
aa) Die Vorgaben der Wiener Kongreßakte.....	128
bb) Spätere Ansätze zur Kodifikation des internationalen Flußschifffahrtswrechts.....	130
cc) Die Praxis im Rahmen diverser Flußstatute	132
b) Die Praxis im Rahmen des Belgrader Statuts.....	136
II. Die Situation der Schifffahrt der Konfliktparteien	141
1. Die Suspension der Schifffahrtswfreiheit zwischen Kriegsgegnern	141
2. Die Gewährleistung der Schifffahrtswfreiheit unter Verbündeten	145
§ 4 Die teilweise Neutralisierung und Demilitarisierung durch das Pariser Statut.....	146
I. Die Neutralisierung von 1865.....	146
1. Bedeutung und Reichweite	147
2. Der russisch-türkische Krieg von 1877/78	148
3. Die Situation während folgender Kriege	151
4. Die Aufhebung durch die Übereinkommen von Sinaia und Bukarest	153
II. Die Demilitarisierung von 1878.....	154
1. Bedeutung und Reichweite	154
2. Die mangelnde Effektivität in folgenden Kriegen.....	157

Zweites Kapitel

Mögliche Einschränkungen der Schifffahrtsfreiheit	161
§ 5 Überblick	161
§ 6 Die Ausübung traditioneller Rechte und Pflichten von Kriegführenden und Neutralen	167
I. Die beschränkte Anwendbarkeit des Prisengerichts auf Flüsse	168
1. Die Unterscheidung der Kriegsschauplätze vor dem Ersten Weltkrieg	169
a) Der Artikel 53 Absatz 2 der Haager Landkriegsordnung	170
b) Die Abgrenzung der Kriegsschauplätze in Kodifikationsentwürfen des IDI	172
2. Die Praxis der Kriegführenden zu Zeiten des klassischen Völkerrechts	174
a) Die prinzipielle Zuordnung von Flüssen zum Schauplatz des Landkrieges	174
b) Die Praxis des russisch-türkischen Krieges von 1877/78	175
aa) Die zunächst gegen die Donauschifffahrt ergriffenen Maßnahmen	176
bb) Die weitere Behandlung neutraler Donauschiffe	177
cc) Die weitere Behandlung feindlicher Donauschiffe	179
c) Die Praxis bezüglich nordamerikanischer Binnengewässer	182
aa) Die Rechtsprechung der Unabhängigkeitskriege von 1775–83 und 1812–14	182
bb) Die Rechtsprechung des Sezessionskrieges von 1861–65	183
3. Die Praxis der beiden Weltkriege	186
a) Der Schiedsspruch <i>Questions arising as to Danube shipping</i>	186
aa) Die Konfiskation militärisch genutzter Donauschiffe	187
bb) Die Unzulässigkeit der Einziehung ziviler Donauschiffe	188
b) Die Judikatur der nationalen Prisengerichte	190
aa) Erster Weltkrieg	191
(1) Die Zuständigkeit zur Ausübung des Prisengerichts	191
(2) Die räumliche Begrenzung des Seekriegsschauplatzes	192
(3) Die sachliche Begrenzung des Seekrieges	196
bb) Zweiter Weltkrieg	198
4. Die Kriterien zur Abgrenzung des Seekriegsschauplatzes	203
a) Die Anwendung des Prisengerichts gegen feindliche Privatschiffe auf Flüssen	203
aa) Die räumliche Begrenzung des Seekriegsschauplatzes	203
bb) Die sachliche Begrenzung des Seekrieges	206
b) Die analoge Anwendung des Seekriegsrechts auf neutrale Donauschiffe	208
5. Die Relevanz des <i>ius ad bellum</i> für die Ausübung des Prisengerichts	210

a) Die These der generellen Anwendbarkeit eines reduzierten Seekriegsrechts.....	212
b) Die These von der eingeschränkten Beachtlichkeit des Gewaltverbots.....	214
c) Das Postulat einer Ungleichbehandlung der Konfliktparteien ...	216
d) Das Erfordernis der Verhältnismäßigkeit prisenrechtlicher Maßnahmen.....	220
aa) Die Verhältnismäßigkeit in „strategischer“ Hinsicht.....	220
bb) Die Verhältnismäßigkeit in „taktischer“ Hinsicht	222
II. Maßnahmen dritter Staaten zum Schutz ihrer Neutralität	223
1. Das Befahren neutraler Flußabschnitte mit Kriegsschiffen	223
a) Die Passage über beiderseits neutrale Flußabschnitte.....	224
b) Der Einsatz von Kriegsschiffen auf Grenzabschnitten zu den Neutralen.....	225
<i>Exkurs:</i> Sonderregeln zum Befahren der Donau mit Kriegsschiffen.....	226
2. Der Transit von Nachschublieferungen über neutrale Flußabschnitte.....	228
a) Die Unzulässigkeit des Transits von Waffenlieferungen.....	228
b) Die Zulässigkeit der Durchfuhr sonstiger kriegswichtiger Güter .	231
c) Das Verbot des Transits von Militärtransporten.....	234
III. Die Unzulässigkeit einer Blockade der Donaumündung.....	239
1. Theoretische und historische Grundlagen	239
2. Die Entwicklung des Verbots der Blockade internationaler Flüsse ..	241
3. Kodifikationen des Verbots der Blockade neutraler Flußhäfen.....	243
§ 7 Die Beschränkung der Schifffahrtsfreiheit zum Schutz kollektiver Interessen	246
I. Die „Blockade“ gemäß Artikel 42 Satz 2 der UN-Charta.....	246
1. Die „Blockade“ zur Durchsetzung von Embargomaßnahmen	246
2. Die „Blockade“ zur Unterbrechung von Nachschublinien.....	248
II. Die Donauschifffahrt unter dem Sanktionsregime von 1992–1995.....	250
1. Die Maßnahmen gemäß Artikel 41 und 42 der UN-Charta	251
2. Die jugoslawischen Gegenmaßnahmen	255
a) Die Beeinträchtigung des Transitverkehrs mittels Privatpersonen.....	255
b) Die Erhebung einer „Sicherheitsgebühr“ auf den Transitverkehr	257
3. Die Unterstützung von Drittstaaten gemäß Artikel 50 der UN-Charta.....	259
III. Das Ölembargo der NATO während des Kosovokonflikts 1999	263
§ 8 Die Beeinträchtigung der Schifffahrt infolge von Kampfhandlungen....	268
I. Der Einsatz von Minen in der Donau.....	268
1. Die Beschränkungen zum Schutz der Zivilschifffahrt	268
2. Das Verbot der Unterbrechung neutraler Handelswege	270

II. Das Errichten von „Steinblockaden“	273
III. Die Sprengung von Brücken	275
1. Die Praxis des Zweiten Weltkrieges.....	275
2. Die Zerstörung von Donaubrücken während der NATO-Luft- angriffe	278
a) Das Verhältnis zwischen den Beteiligten der Luftangriffe und Drittstaaten.....	278
aa) Die Verletzung der Schifffahrtsfreiheit gegenüber Drittstaaten.....	278
(1) Das Ziel der Zerstörung mehrerer Donaubrücken	279
(2) Die Verletzung des Prinzips der Schifffahrtsfreiheit....	281
bb) Der Ausgleich im Rahmen des Stabilitätspakts für Süd- Osteuropa	283
(1) Die Reaktion der Donastaaten auf die Unterbrechung der Schifffahrt.....	283
(2) Die Infrastrukturmaßnahmen des Stabilitätspakts für Süd-Osteuropa.....	285
b) Das Verhältnis zwischen den Beteiligten der Luftangriffe und Jugoslawien	287
aa) Die Rechtmäßigkeit der Zerstörung der Brücken gegenüber Jugoslawien.....	288
bb) Die jugoslawischen Gegenmaßnahmen.....	290
cc) Die Räumung des Flußbetts durch die Budapester Donau- kommission	292
dd) Das Problem der Pontonbrücke in Novi Sad.....	294
Zusammenfassung und Schlußbemerkung	299
Anhang.....	302
Literaturverzeichnis	304
Stichwortverzeichnis	312

Abkürzungsverzeichnis

ABl.	Amtsblatt
AFDI	Annuaire français de droit international
AJIL	American Journal of International Law
Annuaire IDI	Annuaire de l'Institut de droit international
ArchVR	Archiv des Völkerrechts
Az.	Aktenzeichen
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BGHSt	Bundesgerichtshof, Entscheidungen in Strafsachen
BRJ	Bundesrepublik Jugoslawien
BRT	Bruttoregistertonne
CICR	Comité international de la Croix Rouge
CPJI sér.	Publications de la Cour Permanente de Justice
DDSG	Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft
diss. op.	dissenting opinion
EG	Europäische Gemeinschaft
EGV	Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft
EGBGB	Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch
EPIL	Encyclopedia of Public International Law
EJIL	European Journal of International Law
EU	Europäische Union
EuGH	Europäischer Gerichtshof
EuGHE	Entscheidungen des Europäischen Gerichtshofs
FAZ	Frankfurter Allgemeine Zeitung
FS	Festschrift
GG	Grundgesetz
GYBIL	German Yearbook of International Law
HC Debs.	House of Commons Debates
ICJ Reports	International Court of Justice, Reports of Judgments etc.
IDI	Institut de droit international
i. d. F. v.	in der Fassung vom
IGH	Internationaler Gerichtshof
IIHL	International Institute of Humanitarian Law
ILFDI	International Law FORUM du droit international
ILA	International Law Association
ILC	International Law Commission

ILM	International Legal Materials
ILR	International Law Reports
JDI	Journal du droit international
JIR	Jahrbuch für internationales Recht
JO	Journal officiel
KSZE	Konferenz über Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa
kW	Kilowatt
Martens, NRG I 15	<i>G. F. de Martens</i> , Nouveau Recueil général de traités, Serie I, Band 15
Martens, Suppl. Rec.	<i>G. F. de Martens</i> , Supplément au Recueil de traités
NATO	North Atlantic Treaty Organization
ÖZöffR	Österreichische Zeitschrift für öffentliches Recht
OLG	Oberlandesgericht
op. diss.	opinion dissidente
OSZE	Organisation für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa
PV	Procès verbal
Rev. hell. D.I.	Revue hellénique de droit international
RFE/RL	Radio Free Europe/Radio Liberty
RdC	Académie de Droit international, Recueil des Cours
RDILC	Revue de droit international et de législation comparée
RGBl.	Reichsgesetzblatt
RGDIP	Revue générale de droit international public
RIAA	Reports of International Arbitral Awards
RPFY	République populaire fédérative de Yougoslavie
SdN, JO	Société des Nations, Journal officiel
SdN, RdT	Société des Nations, Recueil de traités
StIGH	Ständiger Internationaler Gerichtshof
Suppl.	Supplement
SVN	Satzung der Vereinten Nationen
UN	United Nations (Organization)
UNTS	United Nations Treaty Series
Urt.	Urteil
v.	versus
VN	Vereinte Nationen
WEU	Westeuropäische Union
YBILC	Yearbook of the International Law Commission
ZfV	Zeitschrift für Völkerrecht
ZaöRV	Zeitschrift für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht

Ποταμοῖς τοῖς αὐτοῖς ἐμβαίνομέν τε καὶ οὐκ ἐμβαίνομεν,
εἵμέν τε καὶ οὐκ εἵμεν.

In die gleichen Ströme steigen wir und steigen wir nicht,
wir sind es und sind es nicht.

(Heraklit)

Einführung

Die mit dem Status der Flußschifffahrt im Falle bewaffneter Konflikte verbundenen Probleme sind seit längerem nicht Gegenstand von Erörterungen des völkerrechtlichen Schrifttums gewesen¹. In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts hatte den auf die Flußschifffahrt anwendbaren kriegs- und neutralitätsrechtlichen Regeln noch ein vergleichsweise reges Interesse gegolten, geweckt insbesondere durch charakteristische Neuerungen wie der zunehmenden Anwendung des Seekriegesrechts auf Flüssen². Nach dem Abschluß der damit verbundenen Entwicklung geriet der Themenkomplex jedoch wieder in Vergessenheit und als letztes Zeugnis eines tiefgründigen Problembewußtseins können somit einige Bemerkungen in *Carl Schmitts* 1950 erschienenem „Nomos der Erde“ angesehen werden³.

Ein praktischer Anlaß für die Beschäftigung mit dem Status der Flußschifffahrt im Falle bewaffneter Konflikte ergab sich erst wieder gegen Ende des Jahrhunderts, als die Donauschifffahrt im Rahmen der Konflikte auf dem Gebiet des ehemaligen Jugoslawiens wiederholt durch Kampfhandlungen und Sperrungen erheblichen Beeinträchtigungen ausgesetzt wurde⁴.

¹ Kurze Ausführungen finden sich lediglich bei *R. R. Baxter*, *The Law of International Waterways* (1964), S. 187 f., 198, 202 f. und 236 f., sowie bei Art. XX der „Helsinki Rules on the Uses of International Rivers“, ILA, Report of the Fifty-Second Conference, Helsinki 1966, S. 477 ff. (510 f.).

² Vgl. *J. Biensfeldt*, Das Prisenrecht in Flußläufen, ZfV 1917/18, S. 375 ff., *M. O. Hudson*, Seizures in Land and Naval Warfare Distinguished, AJIL 1922, S. 375 ff., *H. J. Abraham*, Kriegsschiffe und Seekriegsrecht auf Flüssen, ZfV 1939, S. 49 ff. Interesse erweckte auch der zwischen den Niederlanden und Großbritannien bzw. Deutschland entstandene Streit um den Transit kriegswichtiger Güter über den Rhein, vgl. *Ch. de Visscher*, *Chronique des faits internationaux*, La question du transit par les Pays-Bas, RGDIIP 1919, S. 142 ff., *A. Lederle*, Die Rheinschifffahrt und der Krieg, ZfV 1920, S. 205 ff.

³ *C. Schmitt*, *Der Nomos der Erde* (1950), S. 288 f.

⁴ Die 1991 einsetzenden Beeinträchtigungen der Schifffahrtsfreiheit führten zu starken wirtschaftlichen Einbußen der Donauanliegerstaaten; durch den Beschuß von Binnenschiffen entstanden darüber hinaus auch Personen- und Sachschäden, vgl. Commission du Danube, Synthèse des Informations sur les conséquences du conflit armé dans le secteur yougoslave du Danube (CD/SES 50/12 Rev. 2), Procès-Verbaux Bd. 50 (1992), S. 270 ff.

Eine wesentliche Neuerung stellten dabei die vom Sicherheitsrat der Vereinten Nationen angeordneten Verkehrsbeschränkungen und Kontrollen zur Durchsetzung umfassender Wirtschaftssanktionen während des Bosnienkonflikts dar⁵. Bemerkenswert war auch die Behandlung der durch die Zerstörung zahlreicher Donaubrücken im Rahmen der NATO-Luftangriffe während des Kosovokonflikts⁶ entstandenen wirtschaftlichen Probleme unbeteiligter Drittstaaten⁷. Diese Probleme wurden nicht, wie dies traditionell erfolgt wäre, auf bilateraler Ebene zwischen Neutralen und Kriegführenden geregelt⁸, sondern es wurden multilaterale, an der Praxis des Sicherheitsrats gemäß Artikel 50 SVN⁹ orientierte Mechanismen herangezogen¹⁰, die im-

⁵ Die wiederholte Umgehung des Wirtschaftsembargos veranlaßte zunehmend verschärfte Kontrollen und Transitverbote für den jugoslawischen Donauabschnitt, vgl. die Resolutionen 757 (1992), 30. Mai 1992, Abs. 4 bis 6, 787 (1992), 16. November 1992, Abs. 9 und 13, 820 (1993), 17. April 1993, Abs. 15 bis 17.

⁶ Die NATO begann am 1. April 1999 mit der knapp einen Monat andauernden wiederholten Bombardierung von insgesamt sieben an der Grenze zu Kroatien sowie im Landesinneren Serbiens gelegenen Donaubrücken, die dabei entweder völlig zerstört oder schwer beschädigt wurden. Betroffen waren die Brücken „Varadin“, „Sloboda“ und „Zezeljov“ in Novi Sad, „Mladost“ in Backa Palanka, die Brücke zwischen Bogojewo und Erdut, jene zwischen Kovin und Smederevo sowie die Belgrad und Novi Sad verbindende Straßenbrücke nahe Breska, vgl. die von Jugoslawien gegen die zehn Teilnehmer der NATO-Luftangriffe eingereichte Klageschrift mit Antrag auf Erlaß vorläufiger Maßnahmen, 29. April 1999, IGH, *Legality of Use of Force* (Jugoslawien gegen Belgien etc.), sowie das Interview des österreichischen Botschafters und damaligen Generaldirektors der in Budapest ansässigen Donaukommission, H. Strasser, mit Voice of America, 29. Mai 1999, www.fas.org/man/dod-101/ops/docs99/990529-kosovo20.htm. Die durch die Brückentrümmer und Munitionsreste verursachte Blockade der Donauschifffahrt konnte aus verschiedenen Gründen erst im November 2001 provisorisch behoben werden, vgl. FAZ, 7. Dezember 2001, S. 7 (Die Freiheitsbrücke liegt in der Donau).

⁷ Zu den wirtschaftlichen Einbußen der Donaustaaten vgl. *ibid.* sowie Le Point, 17. September 1999 (La bataille du Danube), Le Figaro, 12. Oktober 1999, S. 2 (La vengeance du Danube), FAZ, 27. Januar 2000, S. 16 (Gefährliche Blockade).

⁸ Vgl. z.B. die diplomatische Korrespondenz Österreich-Ungarns mit den Kriegführenden des russisch-türkischen Krieges anlässlich von Beeinträchtigungen der Donauschifffahrt, Mai 1877, *Martens*, NRG II 3, S. 201 ff.

⁹ Zur Praxis des Sicherheitsrats gemäß Art. 50 SVN siehe den Bericht des Generalsekretärs vom 8. November 1993 (S/26705 bzw. A/48/573-S-S/26705) in: Conseil de Sécurité, Documents officiels, Suppl. IV 1993, S. 162 ff. Im Falle der vom Sicherheitsrat angeordneten Verkehrsbeschränkungen auf der Donau in den Jahren 1993–95 wurden die besonders betroffenen Drittstaaten nicht direkt finanziell entschädigt, sondern es war vorgesehen worden, konkrete Projekte zu fördern und nötigenfalls Kredite zur Verfügung zu stellen, vgl. den ukrainischen Bericht in der Donaukommission, 12. April 1994 (CD/SES 52/PV 1), Procès-Verbaux de la Commission du Danube Bd. 52 (1994), S. 34 ff. (S. 36).

¹⁰ Die durch die Zerstörung der Donaubrücken verursachten Probleme von Drittstaaten wurden insbesondere im durch die Sicherheitsratsresolution 1244 (1999),

merhin ansatzweise einen Ausgleich der entstandenen Lasten in der internationalen Gemeinschaft ermöglichen¹¹.

Die neuere Entwicklung gestattet nunmehr eine differenzierte, verschiedene Epochen umfassende Behandlung des Status der Flußschifffahrt im Falle bewaffneter Konflikte. Dabei stellt die Donau aufgrund der Vielfältigkeit der im Laufe der Zeit zwischen Uferstaaten entstandenen Konflikte, ebenso wie aufgrund der relativ ergiebigen diplomatischen Korrespondenz zu dabei aufgetretenen Zweifelsfragen bezüglich der Donauschifffahrt¹², einen idealen Untersuchungsgegenstand dar. Es ist jedoch hervorzuheben, daß die für die Donauschifffahrt entwickelten Lösungen trotz ihres größtenteils repräsentativen Charakters nicht in allen Fällen auf andere Flüsse übertragen werden können. Die Donau ist seit 1856 einem teilweise recht spezifischen Vertragsregime unterworfen¹³, bei dem gerade auch hinsichtlich des Status der Schifffahrt im Falle bewaffneter Konflikte einige Präzisierungen und Anpassungen erfolgten¹⁴, welche sich so bei anderen Flüssen nicht finden¹⁵.

10. Juni 1999, Annex 2, Abs. 9, vorgesehenen Stabilitätspakt für Süd-Osteuropa behandelt, vgl. die Presseerklärung der bulgarischen Botschaft in Washington, The Bulgarian Position for the Stability Pact Summit in Sarajevo, 26 Juli 1999, www.bulgaria-embassy.org/International%20Relations/Saraevo.htm, sowie das Interview des Spezialkoordinators des Stabilitätspakts für Süd-Osteuropa, *Bodo Hombach*, in: SHAPE News, 3. November 1999, www.fas.org/man/dod-101/ops/docs99/mu031199.htm.

¹¹ Mehrere vom Stabilitätspakt für Süd-Osteuropa organisierte Infrastrukturmaßnahmen weisen einen deutlichen Bezug zu den durch die Sperrung der Donau verursachten Problemen auf, vgl. die Liste der Projekte des Stabilitätspakts, www.stabilitypact.org/stabilitypactcgi/other/qsp.cgi, Projekte Nr. II. B. 3101 (Donaubücke Vidin-Calafat), Nr. II. B. 3311 (Donauhafen von Lom in Bulgarien), Nr. II. B. 6102 (Straße von Giurgiu nach Bukarest).

¹² Gut dokumentiert sind insbesondere der serbisch-türkische Krieg 1876/77 und der russisch-türkische Krieg 1877/78, vgl. das Grünbuch des rumänischen Außenministeriums (Ministerul Afacerilor Straine), *Cestiunea Dunarei* (1883), S. 413 ff., die diplomatische Korrespondenz Österreich-Ungarns, Rußlands und der Türkei vom Mai 1877, *Martens*, NRG II 3, S. 201 ff., sowie die Dokumentation in *Année Maritime* 1878 (Edition Berger-Levrault, Paris), *Suspension de la navigation sur le Danube*, S. 47 ff.

¹³ Das ursprüngliche Pariser Donaustatut findet sich in den Art. XV bis XIX des Allgemeinen Friedensvertrages vom 30. März 1856, *Martens*, NRG I 15, S. 770.

¹⁴ Vgl. Art. 21 des in Galatz vereinbarten Acte public vom 2. November 1865, *ibid.* I 18, S. 144 (Neutralisierung der Werke und Einrichtungen der Europäischen Donaukommission), und Art. LII des Berliner Vertrages, 13. Juli 1878, *ibid.* II 3, S. 449 (Demilitarisierung des Unterlaufs des Donau).

¹⁵ Die Mainzer Rheinschiffahrtsakte vom 31. März 1831 bestimmte z.B. lediglich in Art. CVIII Abs. 1, daß die Einziehung des „Rhein-Octroi“ im Falle bewaffneter Konflikte nicht beeinträchtigt werde, vgl. *Martens*, Suppl. Rec. 13, S. 252, Rheinurkunden Teil I (1918), S. 212. Auf die genauer Bedeutung dieser Bestimmung wird in der Folge noch eingegangen.